El Cuatriciclo

El cuatriciclo es un vehículo que NO es APTO para circular en la vía pública:

Por no haber sido concebido para tal fin

Por no contar con Cedula Verde ni Chapa Patente

Por no contar con la Licencia de Configuración de Modelo (LCM)

ARTÍCULO 28.- Responsabilidad sobre su seguridad. Para poder ser librados al tránsito público, todos los vehículos, acoplados y semiacoplados que se fabriquen en el país o se importen, deben contar con la respectiva Licencia para Configuración de Modelo, otorgada por la Autoridad Competente, conforme al Procedimiento establecido en el Anexo P.

ARTÍCULO 33.- OTROS REQUERIMIENTOS.-

5.3. Requisitos para todos los motores y vehículos automotores.

Previo a la emisión de la Licencia para Configuración de Modelo, cuyas características se establecen en el Artículo 28 de la presente Reglamentación, se requiere la aprobación por la SECRETARIA DE RECURSOS NATURALES Y AMBIENTE HUMANO de los aspectos relativos a emisiones de gases contaminantes y ruido, la cual determinará el procedimiento para la obtención del Certificado de Aprobación.

d) La DIRECCION NACIONAL DE LOS REGISTROS NACIONALES DE LA PROPIEDAD DEL AUTOMOTOR Y DE CREDITOS PRENDARIOS, del MINISTERIO DE JUSTICIA, previo al patentamiento de un vehículo, exigirá al fabricante o importador la correspondiente Licencia de Configuración de Modelo, cuyo número deberá estar incorporado en el certificado de fabricación o documento equivalente.

¿Qué es un ATV y su significado?

All Terrain Vehicle o ATV por la sigla en ingles, significa Vehículo Todo Terreno o como lo llamamos en Argentina cuatriciclo (cuatri), es un vehículo de cuatro ruedas concebido para trabajo agrícola, recreación, esparcimiento, ocio, diversión y fines deportivos. Dada la diversidad de tareas que pueden realizarse con ellos, es que en algunas jurisdicciones los

utilizan las fuerzas de seguridad y asistencia para facilitar su trabajo, previa regulación por parte de la fuerza y la jurisdicción en la cual sedesempeña.

Existen dos tipos de Cuatriciclos: Utilitarios y Deportivos.

El utilitario: está orientado para el trabajo, tienen una suspensión dura y reforzada, con grandes soportes, enganches, remolque y motor de 4 tiempos. La tracción generalmente es muy pesada y resistente. Y hay cuatriciclos de tracción simple o 4x4. En el último tiempo la mayoría de los cuatriciclos que ingresaron al país importados, lo hicieron como maquinaria agrícola.-

El Deportivo: Tienen mayor recorrido de suspensión, son más livianos, no son 4x4, tienen cubiertas medianas, con tacos, sus ejes por lo general son más anchos para su mejor agarre en el terreno. Tienen de cinco a seis marchas con embrague manual, algunos cuentan con marchas atrás. Su motor puede ser de dos o cuatro tiempos

Motor

Los motores más comunes en los cuatriciclos son los de combustión de dos y de cuatro tiempos. En los motores de cuatro tiempos, el sistema de lubricación se encuentra separado. En los de dos tiempos, el aceite (especial para estos motores) se mezcla con el combustible.
El sistema de combustible en los cuatris está compuesto por el tanque de combustible, llaves, conductos, filtros, el carburador y el filtro de aire. La mezcla de combustible y aire se produce 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 por el caño de escape y el silenciador disminuye los niveles de ruido.
El sistema de refrigeración tiene por misión mantener el motor del cuatri a una temperatura razonable a fin de que no se afecte la estructura de sus partes.

Existen dos tipos de refrigeración: por aire y mediante fluido (puede ser aceite o agua).

Caja de cambios

La gran mayoría de los cuatris utiliza una caja de cambios de velocidad secuencial. La palanca de cambios se mueve 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.
La mano derecha y el pie derecho operan los frenos delanteros y traseros, respectivamente.

Transmisión:

Según el modelo de cuatriciclo, la transmisión puede ser por cadena o por cardán. El primero consiste en una cadena simple y un sistema de piñón, liviano y confiable pero que requiere de ajustes (procurar que la cadena se encuentre tensa) y lubricación regulares.
El cardán o árbol articulado funciona igual que la transmisión de un automóvil.
Muchos de los cuatriciclos pesados utilizan este sistema, donde el montaje de un eje impulsor gira la rueda trasera. La desventaja que presenta este sistema es el peso (razón por la que los deportivos no lo utilizan), y sus ventajas son el bajo mantenimiento y el aumento de la fiabilidad.

Sistema de frenos

El cuatriciclo posee un freno para las ruedas traseras y otro independiente para las ruedas delanteras. Estos pueden ser

mecánicos (la energía es transmitida mediante varillas al tambor de frenos en la rueda) o hidráulicos (la energía es transmitida por medio de un fluido al caliper, que a través de un embolo acciona las pastillas de frenos). Pueden combinarse: sistema mecánico para la rueda trasera e hidráulico para la rueda delantera. Los modelos más recientes tienen frenos
ABS, antibloqueo, que permiten un frenado más controlado y seguro. Al momento de frenar, el tipo de terreno, estado de las ruedas y neumáticos será determinante.

Sistema eléctrico y luces

El sistema eléctrico de los cuatriciclos consta de una batería, que provee la energía, los cables de conexión al motor y luces, los fusibles, cuya misión es impedir el recalentamiento de los cables y un posible incendio, y las luces.

Mantenimiento

La revisación regular del vehículo no sólo contribuye con el mantenimiento del mismo –lo que **beneficia su valor**– sino que también posibilita la **detección de fallas**, roturas o deterioros que podrían derivar en accidentes. La mayor parte de estas revisiones pueden ser llevadas a cabo por el dueño del vehículo sin necesidad de gastos, pero no sustituyen a las inspecciones efectuadas por personal calificado.
Es importante familiarizarse con los controles preventivos que deben hacerse habitualmente al cuatri de acuerdo a las recomendaciones hechas por los fabricantes.
Recomendaciones generales:
- Revisar niveles de aceite y fluidos de lubricación en cada sistema del cuatri.
- En el sistema de refrigeración, si es por aire, revisar que las aspas del cilindro no estén rotas o falten ya que puede perjudicar al motor por sobrecalentamiento, si la refrigeración del motor se realiza mediante un fluido, revise su nivel.

- Revisar que el tubo de escape no tenga fugas (no saque del sistema de escape el silenciador para aumentar su ruido).
- Si la transmisión es a través de cadena, revisar que esté bien lubricada y tensa. Si los dientes del piñón están poniéndose puntiagudos, es tiempo de cambiar el sistema completo. Si la transmisión es por cardán, controlar el nivel de aceite.
- Revisar el embrague, el acelerador y la caja de cambios.
- En el sistema de frenos revisar tanto las pastillas de frenos como el nivel de fluido en el receptáculo.
- Revisar frecuentemente la presión de los neumáticos en frío.
- Los neumáticos no deben estar desgastados porque en caso de frenado la adherencia se verá reducida considerablemente
- Revisar el funcionamiento de la batería.
- Ajustar de ser necesario las suspensiones de acuerdo al terreno
- Verificar el estado de los amortiguadores.
- Revisar la posición de los espejos retrovisores.

Recomendaciones:

* Lea primero el manual del propietario.

* Revise el cuatri antes de cada uso.

* Manténgalo en buen estado cuando no lo esté usando.

* Familiarícese con los controles.

* Evite el uso de accesorios y modificaciones que dificulten o compliquen el manejo del mismo.

* No transporte acompañantes, ya que no están diseñados para ello.

* Utilice siempre el casco homologado y toda la vestimenta adecuada (guantes, botas, pechera, etc.).

* Jamás saque los pies fuera de los estribos o pisaderas.

* Evite las maniobras bruscas que puedan hacerle perder estabilidad.

* Sin hace algún cambio en la transmisión recuerde que debe cambiar el conjunto completo

Para tener en cuenta:

Motor: Es importante conocer la potencia

Refrigeración: De que manera se enfría el motor

Transmisión: Cadena o Cardan

Marchas: Cantidad y si tiene reversa

Suspensión delantera: Funcionamiento y si es regulable

Suspensión trasera: Funcionamiento y si es regulable

Frenos delanteros: Disco o tambor

Frenos traseros: Disco o tambor

Neumáticos delanteros: Presión de acuerdo al tipo de terreno

Neumáticos traseros: Presión de acuerdo al tipo de terreno

Combustible: Capacidad y Tipo (De acuerdo al tipo motor)

Es de suma importancia tener el entrenamiento físico adecuado para poder conducir un cuatriciclo de forma segura, teniendo en cuenta que la conducción genera mucho desgaste físico y por consiguiente, a medida que nos cansamos es más fácil cometer errores que pueden llegar a lastimarnos. Es necesario realizar un entrenamiento con el cuatriciclo a fin de conocer mejor el mismo y sentirse cómodo al momento de utilizarlo. Asegúrese de estar completamente familiarizado y repasar el manual del propietario de su cuatriciclo.
Un cuatriciclo requiere determinados cuidados específicos. Una falla técnica menor en un automóvil por lo general no causa más que un inconveniente para el conductor, pero si algo anda mal en el cuatriciclo es posible que cause daños a su conductor y a terceros. Revise por completo

su cuatriciclo antes de salir.

1. Rueda delantera
2. Luces delanteras
3. Pedal de cambios
4. Llave de combustible
5. Asiento
6. Luces traseras

7. Rueda trasera
8. Silenciador
9. Cobertor lateral
10. Pedal de frenos
11. Defensa delantera

12. Embrague
13. Cebador
14. Tapa depósito de combustible
15. Interruptor principal
16. Freno de estacionamiento
17. Palanca de freno delantero

REVISION PRIMARIA

***Neumáticos/llantas:** Revise el estado de los neumáticos (que no tengan cortes, rajaduras o deformidades), las llantas y la presión de los neumáticos.

Advertencia: La presión del neumático por debajo del mínimo especificado pude causar que el neumático se desbande.

El uso de presiones mayores a las especificadas, pueden causar que los neumáticos se revienten o que rebote en el suelo de manera excesiva.
El uso de neumáticos impropios o la operación del cuatriciclo con la

presión de neumáticos inadecuada pueden aumentar el riesgo de accidente.
Si debe reemplazar un neumático utilice las medidas correspondientes al modelo.
(Verifique y ajuste la presión de los neumáticos cuando estos se encuentren fríos. Para el ajuste de los mismos utilice la presión designada en la tabla de características.)

- Fluidos - Líquidos:
Aceite, refrigerante y líquidos hidráulicos deben revisarse cada vez que vayamos a utilizarlo. Fíjese si debajo del cuatriciclo hay indicios de derrame de aceite o combustible.

- Faros delantero y trasero:
Revise ambos. Pruebe el interruptor para asegurarse de que funcionen las luces.

Luces de giro (si posee):

Accione las luces de giro a la derecha y a la izquierda. Asegúrese de que todas las luces estén funcionando correctamente.

- Luz de freno (si posee):
Pruebe ambos controles de los frenos y asegúrese de que cada uno encienda la luz de freno.
- Espejos retrovisores (si posee):
Limpie y ajuste ambos espejos retrovisores antes de arrancar. Es difícil conducir con una sola mano mientras trata de ajustar un espejo retrovisor. Ajuste los espejos de manera que pueda ver el carril detrás de usted y la mayor parte posible del carril contiguo. Cuando están debidamente ajustados, los espejos retrovisores pueden mostrar el contorno de su brazo u hombro, pero lo más importante es poder ver el camino atrás y a los costados.
- Controles: (palancas, cables, estárter (cebador).
Revise el estado, funcionamiento y tendido.
- Frenos:
Pruebe las palancas del freno delantero y trasero, una por vez. Asegúrese

de que la palanca se sienta firme y de que detenga la cuatriciclo cuando accione el freno por completo.

- Embrague y acelerador:

Asegúrese de que ambos estén funcionando bien. El acelerador debe volver rápidamente a su posición inicial cuando usted lo suelte. El embrague debe sentirse suave y con el juego libre suficiente para evitar el desgaste innecesario del mismo.

- Palanca de freno delantero:

La palanca de frenos delanteros es la que se encuentra en el lado derecho del Manubrio para los cuatriciclos de embrague manual, y en ambos lados para los vehículos que tengan embrague automático, sobre el mismo manillar se encuentra el depósito de líquido de frenos para los cuatriciclos que tengan freno a disco.

- Pedal de freno trasero:

El pedal de freno, situado a la derecha del motor de su cuatriciclo, acciona los frenos traseros. Si su cuatriciclo posee frenos a disco traseros, el depósito de líquido de frenos se encuentra detrás del pedal de freno por sobre el Bombín de frenos.

- Freno de estacionamiento

El cuatriciclo posee traba de frenos delanteros o traseros, también llamado frenos de estacionamiento o freno de mano. Según su modelo, puede ser de plancha o de perno, su accionamiento es muy similar, presionamos la palanca de freno accionamos la mini palanca o presionamos el perno según corresponda, o accionamos la traba del freno trasero, de esta forma usted puede trabar su cuatriciclo en lugares con pendientes. Para destrabar o sacar el freno a su cuatriciclo, debe presionar la palanca de freno verificar que el seguro de la mini palanca o del perno se haya liberado o pisar la traba del freno trasero para soltar nuevamente la palanca de freno.

Atención: Recuerde que el líquido de frenos tiene una vida útil de 1 año, sin importar el kilometraje. Verifique que no esté accionado el freno de mano antes de iniciar su marcha, esto podría recalentar los frenos, forzar el motor, produciendo daño y fallos en el sistema de frenos.

- Funcionamiento del radiador (si posee):

Verifique que el depósito auxiliar de líquido refrigerante tenga el nivel correcto (3/4 de tanque aproximadamente) si tiene más liquido será eliminado cuando el cuatriciclo esté en funcionamiento, en caso de faltante completar, verificar que el radiador no tenga pinchaduras o pérdidas de líquido. Dependiendo el modelo del cuatri, será el lugar del depósito de agua.

Si se carga mucho líquido en el radiador se debe purgar el circuito de refrigeración, para esto acuda al servicio técnico.

Esta acción la debe realizar con el motor frio, antes de utilizar el cuatri.

- Funcionamiento del electro ventilador (si posee):

Verifique el correcto funcionamiento del electro ventilador, el mismo deberá funcionar automáticamente luego de que el motor suba su temperatura debido al uso o por dejarlo en marcha de forma estática.

Si luego de usar el cuatriciclo no acciona el electro ventilador diríjase inmediatamente al servicio técnico.

- Sensor de temperatura (si posee):

Algunas versiones tienen incorporado un sensor de temperatura, puede estar ubicado en el radiador o en la tapa de cilindros, el mismo acciona una alarma sonora, si se enciende apagar inmediatamente el cuatriciclo, no deberá utilizar el mismo hasta que no se corrija la falla, para esto deberá dirigirse al servicio oficial.

- Como evitar riesgo en el arranque:

Si usted no tiene experiencia arrancando su cuatriciclo en terrenos irregulares, siempre ponga el freno de estacionamiento antes de arrancar el motor. Siempre esté seguro de liberar el freno de estacionamiento antes de iniciar la marcha.

- Tapa de depósito de combustible:

Según el modelo de su cuatriciclo, la tapa del tanque de combustible, puede ser con o sin llave.

La tapa tiene una manguera de respiración, la cual va en su alojamiento en el medio del manubrio.

Nota: Recuerde verificar el cierre correcto de la tapa del tanque de nafta

luego de abastecerse.

Advertencia: Al cargar combustible, verifique no derramar combustible, ya que este es sumamente inflamable.

Sumo cuidado cuando este la tapa de combustible abierta de su cuatriciclo, nunca debe encontrarse cerca de llamas expuestas, temperaturas extremas, tampoco utilice el teléfono celular, existe alto riesgo de incendio. En caso de incendio, intente apagarlo sofocándolo con una manta húmeda, arena, o tierra, recuerde que existe riesgo de explosión.

- Aceite y sistema de lubricación:

Verifique siempre que el aceite de su cuatriciclo esté al nivel especificado. La varilla de aceite se encuentra generalmente del lado derecho del motor, por debajo del cilindro pero por encima del block, la varilla de aceite puede ser plástica o metálica según el modelo de vehículo y se desenrosca en sentido contrario a las agujas del reloj.

El nivel correcto de aceite es el que se registra entre los valores de máximo y mínimo de dicha varilla.

La carga de aceite se realiza quitando el tapón de aceite desenrosca en sentido contrario a las agujas del reloj, recuerde ajustar bien esta tapa al terminar el trabajo.

El tapón de Carter se encuentra situado debajo del motor.

Advertencia: No encienda su motor si el aceite se encuentra fuera de los valores entre máximos y mínimos, caso contrario le ocasionara serios daños al motor.

Revise el color del aceite, si este se presenta muy oscuro o con impurezas reemplácelo aunque no se hayan cumplido las pautas para dicha acción. Para realizar el cambio de aceite acuda a su servicio técnico.

Nota: Recuerde que para realizar correctamente la medición de aceite, esta debe ser con el motor en frío y el cuatri a nivel, en caso de necesitar controlar el nivel de aceite cuando el motor aun este caliente, espere 20 minutos antes de controlarlo.

En caso de faltarle aceite, agregue el aceite especificado en el manual de mantenimiento del vehículo.

- Batería:

La batería es una pieza importante de su cuatriciclo, esta se carga

automáticamente cuando el cuatriciclo está en marcha, la carga correcta es de 13,8 a 14,2 Volt en plena carga, en caso de que su batería este descargada, debido a largos periodos de inactividad, esta necesitara una carga lenta de 10 hs al 10% de su capacidad, si esto no fuese suficiente, será necesario un control por técnicos especializados en cualquiera de nuestros centros de control.

La vida útil de una batería con uso normal es de 1 año aproximadamente.

Advertencia: La batería contiene acido para poder producir la tensión necesaria, en caso de contacto con dicho acido, lave con abundante agua, consulte un médico para mejor información.

Indumentaria

El Casco

El casco es el principal elemento de seguridad para los conductores de cuatriciclos. Es obligatoria la utilización del casco reglamentario, correctamente colocado y sujeto

Funciones del casco

El casco sirve para reducir el riesgo de traumatismos craneoencefálicos graves al aminorar el impacto de una fuerza o colisión en la cabeza. Básicamente debemos discriminar tres funciones:

• Reduce la desaceleración del cráneo y por lo tanto, el movimiento del cerebro al absorber el impacto, el material mullido incorporado en el casco absorbe parte del impacto y en consecuencia la cabeza se detiene con más lentitud. Esto significa que el cerebro no choca contra el cráneo con tanta fuerza.
• Dispersa la fuerza del impacto sobre una superficie más grande, de tal modo que no se concentre en áreas particulares del cráneo.
• Previene el contacto directo entre el cráneo y el objeto que hace impacto, al actuar como una barrera mecánica entre la cabeza y el objeto.

Tipos de Cascos

Existen múltiples modelos de cascos, desde los más sencillos conocidos como abiertos (jet, sin ijet o quita multas) de escasa efectividad, hasta los más seguros conocidos como cascos integrales que ofrecen la máxima protección.

El material del casco debe absorber correctamente cualquier impacto, y cuanto más ligero sea más cómodo resultará su uso. En su interior el material elegido suele ser poliespan por sus propiedades anti vibración para ajustarse a la cabeza.

Los cascos modulares permiten levantar la parte delantera y en consecuencia resultan menos seguros aunque proporcionan una mayor comodidad de uso.

Casco off road / enduro / trial

Los cascos de motocross están diseñados para una actividad muy específica con lo que su uso se desaconseja fuera de este ámbito.

Estos cascos no incorporan pantalla de protección, por lo que se deben usar gafas o antiparras para evitar el impacto de piedras u otros elementos. El casco de motocross añade una especie de visera que nos protegerá del sol o de la lluvia.

Jet

Nivel de protección: muy baja. Los cascos Jet ofrecen un grado de protección algo mayor que los classic o retro, pero aun así su seguridad es muy baja. Protegen mayor parte de la cabeza pero dejan la cara

completamente al descubierto. Son muy comunes como cascos ciudadanos debido a su ligereza y reducido tamaño, sobre todo como cascos para scooter.

Jet con pantalla

Nivel de protección: baja. Los cascos Jet con pantalla son prácticamente iguales a los cascos Jet pero con la ventaja de contar con una pantalla protectora que nos libra del viento, el polvo o posibles insectos. Aun así sus pantallas no resisten fuertes impactos y la cara continúa estando al descubierto, por lo que su nivel de protección sigue siendo bajo. Aunque su uso está extendido también entre motos mayores son muy comunes entre scooter y mega scooter.

De trial

Nivel de protección: buena. Aunque un casco de trial tenga la misma apariencia que un casco Jet sin pantalla son cascos desarrollados para la práctica de trial con motos de trial, por eso su nivel de protección es considerado bueno, ya que cumplen su cometido con seguridad en la práctica de esta disciplina, pero no fuera de ella. Aunque por norma general están homologados para circular con ellos también por rutas en ese momento se convierten en un casco Jet sin pantalla más, bajando su protección a muy baja ya que no es para lo que han sido diseñados.

Off road (Recomendado)

Nivel de protección: buena. Los cascos off road son cascos muy específicos diseñados especialmente para su uso en motos enduro o motos motocross. Son cascos muy ligeros, con una prominente mentonera muy aireada y visera contra el sol pero sin pantalla ya que están diseñados para ser utilizados con gafas de enduro o motocross. Son cascos con los que normalmente se hace un gran ejercicio físico por lo que están diseñados para garantizar una buena ventilación, así como un amplio campo de visión.

Multi-modular

- Nivel de protección: variable. Una de las últimas modalidades de cascos en llegar al mercado son los multi-modulares, cascos que son varios cascos en uno gracias a las posibles combinaciones de sus piezas. Así, montando y desmontando se consiguen cascos integrales, de enduro, urbanos, con o sin pantalla, con o sin visera y con o sin mentonera.

Rebatible
Nivel de protección: buena. Los cascos modulares ganaron popularidad rápidamente dada su practicidad son cascos de mentonera abatible en los que accionando un simple mecanismo un casco integral se convierte en un casco parecido a un jet, siendo en consecuencia más pesados que un casco integral. Por lo general no está permitido circular con la mentonera abierta, ni tampoco es recomendable, pero es un casco muy práctico y cómodo para largos viajes con motos de turismo donde las paradas son frecuentes y permite descubrirse la cara sin necesidad de quitarse el casco. Algunos, como en este caso, incorporan una pequeña pantalla ahumada.

Trail (Recomendado)
Nivel de protección: alta. Los cascos trail son cascos a medio camino entre los cascos off road y los cascos integrales. Cascos de una sola pieza, con una mentonera que deja la cara muy despejada, como los off road, con visera para el sol como los off road, pero con pantalla como los integrales. El uso de los cascos trail están muy extendidos en motos trail y de espíritu adventure, así como entre los que gustan del enduro tranquilo. Son más ligeros que los integrales pero también más ruidosos.

Integral
Nivel de protección: muy alta. Los cascos integrales son los más comunes de todos y los que mayor nivel de protección ofrecen. Están compuestos de una sola pieza por lo que en caso de impacto nada se podría desmontar. Son los que mejor se adaptan a la cabeza, protegiendo, firmemente toda la cara y la barbilla. Son los cascos más recomendables para todo tipo de motocicleta de ruta, desde scooter hasta grandes motos turísticas. . Los hay de muy diversas gamas, siendo los de gama más alta los más ligeros y más silenciosos.

Eligiendo un Casco:
Más allá de la clase de elección, se deben tener en cuenta los siguientes requisitos:

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

• Que se ajuste con comodidad y exactitud a la cabeza. Recordar que la debe proteger y que al circular, el movimiento no lo debe desajustar.
Es importante el ajuste por dos razones:
• Que no cause incomodidad con presiones en ciertos lugares.
• Que no se salga en caso de siniestro o golpes.
En caso de usuarios que necesiten usar anteojos recetados, o de sol, deben asegurarse que el casco tenga suficiente espacio.
El casco y su visera deben permitir el paso del aire para evitar que se empañe la visera, circunstancia muy peligrosa porque afecta la visión.

Componentes del casco

• 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.
• No son aptos para la circulación los cascos de uso industrial u otros no específicos para motocicletas.
• Deben contener un sistema de retención, de cintas y hebillas, que pasando por debajo del mentón sujeta correctamente el casco a la cabeza.
• Puede tener adicionalmente: visera, protector facial inferior integrado o desmontable y pantalla visora transparente.
• Cuando ha soportado un fuerte golpe debe ser reemplazado (aún cuando el daño no resulte visible).

Protección de los ojos y rostro

Visor (en los casos de que el casco sea abierto)

La visera del casco confeccionada con un material resistente a los golpes ofrece protección en varios aspectos:
• Protege el rostro de los golpes en un choque.
• Protege los ojos.
• Protege del viento, polvo, barro, agua e insectos y de elementos arrojados por vehículos que circulen adelante.
• Debe tener claridad y amplitud adecuada que permita una amplia visión al frente y a los costados.
• Debe resistir golpes punzantes.
• La visera debe estar firmemente ajustada al casco para evitar que se salga en el caso de golpes y evitar en caso de viseras movibles, que puedan girar con comodidad ya que evita distracciones que puede provocar un incidente.

Anteojos de seguridad

El conducir con los ojos desnudos, sin protección tiene alto riesgo de sufrir alguna herida.

Una protección ocular apropiada significa un visor en su casco o un par de anteojos de seguridad a prueba de golpes. Se entiende por tal el armazón sujeto a la cabeza que cubre el hueco de los ojos con elementos transparentes, que los proteja de la penetración de partículas o insectos. La transparencia no debe perturbar la visión, distorsionarla ni causar cansancio.

Guantes

Protegen del frio, sol y piedras. Evitan heridas en caso de caídas, además de mejorar el tacto con los comandos

Botas

Protegen los pies, tobillos y parte de la pierna ante una eventual caída, deben ser adecuadas, sin cordones ni tacos y si es posible con puntera de seguridad

Ropa

Existen distintos tipos de indumentaria para utilizar, hay monos, pecheras, pecheras tipo armadura, fajas, rodilleras, protección cervical, monos con airbag, etc. Toda esta indumentaria ha sido desarrollada para proteger al conductor en caso de caídas, lo recomendable es que siempre que conduzcas tu cuatri, cuentes con la vestimenta adecuada para evitar lesiones en el caso de una caída

LA CONDUCCION

CONDUCCION RESPONSABLE

- Circular por las zonas permitidas
- Usar siempre toda la indumentaria adecuada
- Usar el casco colocado y correctamente sujeto
- Respetar las reglas de circulación en el lugar
- Respetar las velocidades y límites preestablecidos
- No conducir habiendo consumido alcohol o drogas
- Respetar al resto de los vehículos
- No realizar maniobras bruscas
- Colocar los pies siempre en las pisaderas
- No frenar de manera brusca
- Mantener una distancia de seguridad con los demás vehículos
- Respetar las indicaciones del personal a cargo de los corredores de circulación segura

CONDUCCION DEFENSIVA

A pesar de no poder circular en la vía pública, tener alguna noción sobre el manejo defensivo nos servirá para ser más responsables al momento de conducir un cuatriciclo o cualquier tipo de vehículo. El manejo defensivo

consiste en adoptar buenos hábitos y de prever situaciones de peligro como caídas, colisiones, accidente, etc. Estas se originan por los actos inseguros o por negligencia del conductor, tales como el cansancio, falla en los sentidos, fatiga, temor en la conducción, falta de experiencia, conocimientos o incluso el exceso de confianza del conductor. También hay que tener en cuenta otras fallas internas y externas del vehículo, entre las fallas externas contamos con los diferentes factores climáticos (lluvias, vientos, humedad, nieblas, etc.) y las fallas internas son las mecánicas del vehículo, estas fallas son pura responsabilidad del conductor, ya que son por lo general evitables con un buen mantenimiento de la unidad, como por ejemplo el correcto inflado de los neumáticos, controlar los niveles de los fluidos de aceite y frenos, que sus luces funcionen correctamente, etc.

En el manojo defensivo no se aceptan justificaciones porque quien conduce se debe “ESPERAR, IMAGINAR Y SUPONER TODO”, ya que uno se cree con la capacidad de esquivar todo los inconvenientes que se le presente y que **nunca le** sucederá nada. Realmente, ser un buen conductor en la calle es “VER MAS ALLA DE LO QUE SE VE”, “PENSAR ANTES DE CADA MANIOBRA”

REQUISITOS PARA CIRCULAR:

- **Licencia de Conducir acorde al tipo de cuatriciclo**
- **Seguro contra terceros**
- **Cedula de identificación del vehículo o título**
- **Casco**
- **Indumentaria de seguridad (Guantes, Botas, Antiparras, Pechera)**
- **Antena de dos metros (2 mts.) de largo con un banderín rojo en la parte superior**

POSISION DEL CUERPO: MANIOBRAS

POSICION EN LA CONDUCCION:

Postura sobre el Cuatri:

La postura es esencial para afrontar tanto el terreno, como el propio cansancio del piloto, si la postura no es buena el piloto no solamente se cansara más rápido, sino que sus músculos se sobrexigirán sin ninguna ventaja.

Para saber si nuestro cuatri está bien reglado para nuestro físico tenemos que realizar el siguiente ejercicio:
Sentado en el centro, cómodo como para un manejo de paseo, afrontaremos las siguientes mediciones:

Posición de brazos:

Nuestros brazos tiene que quedar a menos de 180º y más de 90º, teniendo el manillar derecho y la espalda levemente tirada hacia adelante, pero no demasiado, solamente levemente, si podemos mantener casi el mismo ángulo con la espalda recta estamos bien. Luego giramos el manillar a tope de uno de los lados y nosotros no debemos tener que movernos del centro del cuatri para llegar a agarrar el puño. Con esto quiere decir que podremos maniobrar cómodamente.

Altura del manillar:

Dependiendo de los terrenos se dice que se usan manillares más altos o más bajos, dicha afirmación no es del todo errónea, pero el piloto se tiene que sentir cómodo y a gusto en todos los terrenos, no importa su forma o

tipo de conducción, el manillar se ajusta dependiendo de la persona y no del terreno.

Sentados como hicimos para el primer punto, nuestras manos no tienen que superar en ningún momento nuestra parte alta del pecho, una vez que comprobamos esto, nos paramos (con las piernas levemente quebradas hacia adelante) con la espalda levemente tirada hacia adelante y nuestros brazos no tiene que quedar tensos totalmente, sino que tiene que haber un pequeño ángulo.

Sentados en el final del asiento tenemos que ser capaces de sujetarnos del manillar pudiendo apretar freno, acelerador y embrague sin tener que agacharnos más abajo que el manillar mismo.

Con esto tendremos una postura de manejo correcta para afrontar el circuito.

Posición de pies:

Los pies en el cuatri, son muy importante ya que con los mismos no solamente comandamos el freno trasero y la maneta de cambios, sino que a su vez es nuestro nexo de fuerza para comandar la parte trasera del cuatri junto con nuestro "trasero" apoyado en el asiento, y es nuestro nexo firme con el cuatri. Por lo tanto los pies deben estar lo más cómodos posible apoyados firmemente en las pisaderas, pudiendo utilizar tanto el freno como los cambios con la parte superior donde se encuentran el primer y segundo dedo del pie. Solamente en el balanceo es aconsejable si es necesario levantar uno de los pies, pero siempre debe estar apoyado uno al menos.

Los pies deben estar firmemente centrados en las pisaderas, apoyados en la zona media de la planta, para poder accionar la palanca de cambio y el freno trasero sin necesidad de levantarlos ni desplazarlos. Nunca deben

estar sobre las puntas o lo talones, ya que estas posturas permiten que se deslicen provocándole posibles lesiones o caídas.

Agarre del manillar:

El agarre del manillar debe siempre en todos los casos ser el más seguro, por lo tanto la mayoría de los pilotos aprieta freno u embrague con uno o dos dedos de la mano dejando los demás agarrados al manillar, y en el caso del acelerador dependiendo si se está utilizando el gatillo o el acelerador de puño se deja o no libre el pulgar. El embrague se utiliza siempre que se pueda, ya que es la forma de controlar la tracción al piso y los frenajes que realiza tanto motor como la caja misma tanto al subir de marcha como al realizar un rebaje, por lo tanto es esencial entrenar las manos y antebrazos para poder utilizar la mayor cantidad de veces que se pueda el embrague.

Balanceo sobre él cuatri:

Tanto para doblar, frenar o acelerar se debe acompañar siempre el movimiento del cuatri, centrando lo más posible el centro de gravedad del mismo. Hay pocas técnicas donde el cuerpo no acompañan negativamente el movimiento físico del cuatri.

Parado:

Esta posición es la recomendada a adoptar cuando se desconozca el terreno ya que ayuda al conductor a tener una mejor visualización del mismo.

La cabeza derecha y la vista al horizonte. La espalda alineada con la cabeza (formando una línea recta). Las piernas semi flexionadas (permitiendo los movimientos del vehículo). Los pies deben estar firmemente centrados en las pisaderas

La Frenada

Frenar correctamente es uno de los aspectos más importantes de la conducción porque puede ser la diferencia entre un siniestro y un simple susto sin consecuencias.

FRENAR CON EL MOTOR: consiste en utilizar el motor, rebajando los cambios, para reducir la velocidad. Disminuye el esfuerzo que realizan los frenos y permite la reducción gradual de la velocidad.

Técnica de frenado

El freno delantero posee una mayor adherencia por tal motivo es aconsejable frenar levemente con el freno delantero, instantes antes de accionar el freno trasero. Durante una frenada, el peso se transfiere hacia la parte delantera, por eso, hay que frenar con firmeza pero dosificando el esfuerzo, de forma que la transferencia de masa se lleve a cabo adecuadamente.

Frenada de emergencia

En aquellas ocasiones en las que sea necesario realizar un frenado enforma inmediata:

• Se deben accionar ambos frenos con fuerza hasta llegar cerca del punto de bloqueo.

• Si la rueda delantera empieza a chillar, se debe liberar un poco el freno por una fracción de segundo y luego aplicarlo sin llegar al bloqueo.

• Se debe mantener el vehículo en línea recta.

• Se debe mirar hacia donde está yendo.

• En caso que se deba frenar dentro de una curva, se debe aplicar lafuerza en ambos frenos gradualmente, teniendo en cuenta que se está inclinado, luego tratar de enderezar el vehículo y frenar fuerte

POSICION CORRECTA DE LOS PIES

*Los pies deben estar firmes y centrados en las pisaderas, tanto en la posición sentado o parado.

POSICION INCORRECTAS DE LOS PIES

*Los pies nunca deben estar apoyados sobre las puntas o sobre los talones, porque estas posturas harán que se deslicen hacia abajo de las pisaderas pudiendo provocar posibles lesiones, caídas o que nos pise nuestro propio cuatriciclo.

POSTURA DEL CUERPO AL DOBLAR

*Cuando se está por encarar una curva y dependiendo de la velocidad a la que se quiera doblar se debe antes de la misma inclinar todo el cuerpo hacia dentro, es decir, hacia el lado que doblamos, el torso se deberá encontrar derecho y firme, la cabeza recta mirando siempre al frente.

POSTURA DE LAS PIERNAS AL DOBLAR

*La pierna estará apretando al cuatriciclo firmemente con la punta de los pies hacia fuera, del lado contrario al cual doblamos. Y del lado que se está doblando (el lado de adentro), al inclinar el cuerpo la pierna a un ángulo de 45° tocando la rodilla con el guardabarros.

COMO ACELERAR AL DOBLAR

*Como vemos en la primera imagen, cuando se dobla hacia la izquierda se seguirá acelerando con el dedo pulgar y la palma de la mano hacia abajo.

*Como vemos en la segunda imagen, cuando se dobla hacia la derecha se cambia la posición de la mano, acelerando con el dedo índice y la palma de la mano hacia arriba.

POSTURA DEL CUERPO AL SUBIR UNA PENDIENTE

*Cuando se está por encarar una subida debemos pararnos sobre las pisaderas. Con el cuerpo en forma horizontal se inclinara hacia adelante y la cabeza mirando hacia el horizonte.

POSTURA DEL CUERPO AL BAJAR UNA PENDIENTE

*Cuando se está por encarar una bajada el cuerpo debe formar un ángulo de 45°, esto se logra llevando la cadera hacia atrás y la cabeza debe estar mirando siempre hacia el horizonte.

POSTURA DEL CUERPO EN UNA INCLINACION

*Cuando se está por encarar una inclinación, el cuerpo se debe inclinara hacia el lado de adentro, manteniendo el cuerpo firme y recto. La cabeza debe estar derecha con la vista al frente.

• Dificultan la concentración y aumenta la probabilidad de sufrir distracciones.

• Aumentan el tiempo de reacción, por lo que se recorren más metros antes de poder detener el vehículo ante una emergencia.

• Causan somnolencia.

• Provocan comportamiento más competitivo o agresivo con los demás conductores.

• Causan conductas impulsivas que potencian los errores.

• Provocan la sobrevaloración de las propias capacidades al volante y aumentan la tolerancia frente al riesgo.

• Hacen que se cometan más infracciones y tornan la conducción más peligrosa.

NORMATIVA

Corredores de Circulación Segura
Zonas de Circulación Segura

Con el propósito de mejorar la circulación y cuidar a los conductores, los cuatriciclos tendrán lugares específicos para poder circular, en estos corredores debemos conducir con cuidado y con precaución, conservando en todo momento el dominio del cuatri, teniendo en cuenta los riesgos en la circulación y demás circunstancias del lugar por el cual transitamos. Cualquier maniobra que hagamos debemos advertirla previamente, realizándola con precaución y siempre que no cree riesgos a uno mismo ni a terceros.

Definiciones:

Corredor de Circulación Segura: vías habilitadas por la autoridad Jurisdiccional según corresponda destinadas al uso de los vehículos cuatriciclos para permitir el traslado de los usuarios hasta las zonas de circulación segura.

Zonas de Circulación Segura: Área determinada por la Autoridad Jurisdiccional para la recreación de los usuarios de vehículos cuatriciclos.

*Pista de Circulación: Comprende los recorridos preparados balizados y señalizados dentro de las zonas de circulación segura.

*Área Peatón: Área cercana a las instalaciones de servicio, en la cual los peatones pueden disfrutar de las diferentes zonas de forma segura.

*Zona Fuera de Pista: Área localizada en un sector sin señalizar, en la que el usuario es responsable por su seguridad y debe ser consciente de la existencia de eventuales riesgos.