

**CENTRO DE FORMACIÓN EN POLÍTICAS
Y GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL****MÓDULO 4****ELEMENTOS DE SEGURIDAD: CINTURÓN DE SEGURIDAD**

El cinturón es un elemento de seguridad obligatorio (ART.40 INC.K LEY 24.449).

Según la Organización Mundial de la Salud, el cinturón de seguridad es uno de los inventos que más vidas ha salvado. Es uno de los dispositivos más eficaces para evitar las lesiones o disminuirlas en los siniestros de tránsito.

En el caso de que tengamos un siniestro, no es suficiente con que la estructura deformable del vehículo absorba la energía del choque y que la jaula de seguridad que forma el habitáculo quede intacta y nos proteja.

La razón es muy simple: el coche habrá perdido completamente su energía cinética gracias a su estructura deformable, pero también que cada una de las personas que se encuentran en el habitáculo pierdan la suya.

En otras palabras, si el conductor y el resto de pasajeros no frenan también con el vehículo, continuaremos a la misma velocidad que este, incluso después de que comience el impacto. Un ejemplo claro es lo que pasa en un colectivo urbano cuando frena: si la gente que está de pie no se agarra, no desacelera al mismo tiempo que el vehículo y se desplaza peligrosamente hacia adelante.

En el caso de un automóvil que choca, la deceleración es tan grande que mientras el vehículo empieza a perder velocidad tu cuerpo continúa a la que llevaba aquel. Por ejemplo, si el vehículo impacta a 50 km/h contra un muro rígido, sólo dos centésimas de segundo después de que el coche se estrelle los pasajeros que no estén sujetos con el cinturón van a 14 km/h más de velocidad que el propio coche. En este ejemplo, el conductor sin cinturón chocaría contra el volante a una velocidad de 14 km/h, sufriendo con toda probabilidad importantes lesiones.

El cinturón es el elemento más importante para la seguridad pasiva porque es el freno de tu cuerpo en caso de impacto. A pesar de lo que puede parecer, el cinturón no sirve para que los pasajeros no se muevan en caso de choque, sino para que amortigüen su deceleración. Se podría decir que, en cierto modo, el cinturón actúa como un paracaídas. Además, el cinturón no es un elemento aislado, sino que forma un conjunto de seguridad con los otros sistemas principales de retención (airbags y apoyacabezas) y estos últimos pueden no servir si no llevas abrochado el cinturón.

El cinturón evita ser lanzado hacia delante, lo que haría que el cuerpo choque contra el parabrisas o el volante. Nos da con su sujeción las décimas necesarias para que nosotros impactemos contra el Airbag cuando este comienza a desinflarse absorbiendo parte de la energía de la colisión. Si nosotros no utilizamos el cinturón de seguridad o lo utilizamos de un modo inadecuado podemos sufrir grandes daños a nuestra salud.

CENTRO DE FORMACIÓN EN POLÍTICAS Y GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL

Por empezar vamos a rebotar contra el Airbag en su punto de mayor inflado pudiendo ser despedidos hacia cualquier lado o quedar atrapados por él, segundo es muy probable que nos quememos dada la temperatura interna del airbag en su punto de inflado máximo y por último el mal uso de un cinturón de seguridad conlleva a la posibilidad de sufrir heridas en los órganos internos.

El cinturón de seguridad debe de ir colocado a la altura de la clavícula, esternón, la parte abdominal y sobre las crestas ilíacas (parte alta de las caderas).

CASCO

Tal como lo dice el INC. J del ART. 40 de la Ley 24.449 el casco es un elemento de seguridad obligatorio para los ocupantes de una motocicleta.

La Ley claramente estipula como obligatorio un casco que cubra la superficie craneal y en caso que la motocicleta no posea parabrisas, el mismo deberá ir acompañado de unas antiparras de protección.

¿Qué es un casco normalizado?

El casco normalizado es un casco especial para andar en moto que tiene alguna de estas características:

- Exterior duro y liso con marcas retrorreflectivas.
- Interior con un relleno amortiguador de alta densidad.
- Acolchado flexible adherido al relleno, que ajusta el casco a la cabeza.
- Sistema de retención de cintas y hebilla que pasado por debajo del mentón sujeta correctamente el casco a la cabeza.

El casco normalizado garantiza que, en caso de accidentes, tu cabeza esté protegida. Llévalo siempre abrochado.

Inciso j.1. Casco de seguridad para motocicletas: elemento que cubre la cabeza, integralmente o en su parte superior, para protegerla de eventuales golpes. Debe componerse de los siguientes elementos:

j.1.1. Cáscara exterior dura, lisa, con el perfil de la cabeza y con un relleno amortiguador integral de alta densidad, que la cubra interiormente, de un espesor no inferior a VEINTICINCO MILÉSIMAS DE METROS (0,025 mm).

j.1.2. Acolchado flexible, adherido al relleno, que ajuste el casco perfectamente a la cabeza, puede estar cubierto por una tela absorbente;



CENTRO DE FORMACIÓN EN POLÍTICAS Y GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL

j.1.3. Debe cubrir como mínimo la parte superior del cráneo partiendo de una circunferencia que pasa dos centésimas de metro por arriba de la cuenca de los ojos y de los orificios auditivos,

j.1.4. Sistema de retención, de cintas de dos centésimas de metro de ancho mínimo y hebilla de registro, que pasando por debajo del mentón sujeta correctamente el casco a la cabeza;

j.1.5 Puede tener adicionalmente visera, protector facial inferior integrado o desmontable y pantalla visora transparente;

j.1.6. Exteriormente debe tener marcas retrorreflectivas ubicadas de manera tal que desde cualquier ángulo de visión expongan una superficie mínima de veinticinco centésimas de metro cuadrado;

j.1.7. Interiormente debe llevar una etiqueta legible que diga "para una adecuada protección este casco debe calzar ajustadamente y permanecer abrochado durante la circulación;

j.1.8. El fabricante debe efectuar los ensayos de la Norma IRAM 3621/62 e inscribir en el casco en forma legible e indeleble. Su marca, nombre y domicilio, número de inscripción en el Registro Oficial correspondiente, país de origen, mes y año de fabricación y tamaño. También es responsable (civil y penalmente) el comerciante que venda cascos que no se ajustan a las normas vigentes.

Los cascos industriales no se pueden usar para andar en moto.

[Decreto 779/1995 Decreto reglamentario de la Ley de Tránsito, Anexo I, Título V Art. 29 inciso i y Art. 40 inciso j 1.](#)