ANTE LAS PREGUNTAS DE LOS SOCIOS QUE REALIZAN DEBIDO A LO ESCRITO EN FOROS Y DEMÁS ACERCA DE PERMISO DE CONDUCIR…

Paso a aclarar :

Las autocaravanas de peso superior a 3.500 kg son consideradas autocaravanas a todos los efectos excepto, que para conducirlas es necesario disponer del permiso de conducir tipo C-1. ó B97 hasta 7.500 Kg. M.M.A., tienen obligaciones que las inferiores nó, por ejemplo obligación de poner calzos, guardar la distancia con el de delante al menos de 50 mts, no podrán entrar o estacionar en las poblaciones que tengan la señal prohibido para más de 3.5 T. y otras… Aunque las autocaravanas no están como vehículos mixtos o de carga es de obligatorio esto también para ellos.

Sólo se puede transportar personas y en ningún caso carga de mercancías excepto las del propio uso. Por tanto, los huecos disponibles se han de utilizar únicamente para el transporte de los enseres de uso personal, del mismo modo que el maletero de un turismo.

 Los animales (perros, gatos), NO PUEDEN IR SUELTOS EN LA PARTE QUE LE AFECTE AL CONDUCTOR, ni que decir tiene como los llevan algunos en el salpicadero delantero.. en nuestro caso deberá de ir en jaulas, atados o en otra parte que no afecte.

\* NO SE PUEDEN colocar en el exterior CAJONES, ARMARIOS, que no estén homologados, los que estén homologados, si sobresalen, Más de 30cm por la parte trasera, aparte de la señal V-20. Si pasan ITV con el armario se medirá la longitud total y no se podrá quitar AFECTÁNDOLE LA MISMA NORMA QUE de igual forma la bola de un remolque, por lo que es conveniente retirarle para pasar ITV.

\*No se puede colocar aparatos de aire acondicionados al exterior de la autocaravana. No se pueden abrir huecos que no sean para ventanas que no sean de ventilación.

 PERMISOS DE CONDUCIR

 B

Se conducirán automóviles cuya masa máxima autorizada no exceda de 3.500 kg.

vehículos para el transporte de NUEVE pasajeros INCLUIDO conductor.

Podrán llevar enganchado un remolque cuya M.M.A no exceda de 750 kg

 OJO CON LO DE LOS 4.250 kg DE M.M.A

Conjuntos de vehículos acoplados compuestos, por un vehículo tractor de los que autoriza a conducir el permiso de la clase B y un remolque cuya masa máxima autorizada exceda de 750 kg, siempre que la masa máxima autorizada del conjunto no exceda de 4.250 kg. Sin perjuicio de las disposiciones que las normas de aprobación de tipo establezcan para estos vehículos. (A ESTA DISPOSICIÓN ES A LO QUE HAY QUE PRESTAR ATENCIÓN), NADIE LO HACE,

 B 96

 Para conducir un conjunto formado por un vehículo tractor de la

 categoría B y un remolque de más de 750 KG. Con MMA del

 conjunto hasta 4.250 Kg.

 El examen consta de dos maniobras Estacionamiento en línea y salida y Acoplamiento y desacoplamiento del remolque.

C1-B-97

Es un permiso de conducir de la clase C.1 limitado, es decir, aquellos de más 3.500 Kg. De MMA, sin sobrepasar los 7.500 Kg. No debe de llevar tacógrafo, se saca a los 18 años, no persona profesional. AUTOCARAVANAS DE MAS DE 3500 KG. M.M.A. Remolque hasta 750 Kg.,

 R E S U M E N

C-1: Vehículos de la clase C, hasta 7.500Kg. Remolque hasta 750

C1-E: Suma hasta 12000 kg. Remolque > 750Kg

C vehículos de más de 12.000 Kg remolque hasta 750

C+E igual con remolque > a 750 kg

Entrando en el tema de lleno respecto a otros países: Francia, Alemania.

\* Cierto es que existe una norma de la C.E. que dice que por ejes las autocaravanas pueden estar para más de 3.500 Kg. DE M.M.A, sí pero, ojo solo por peso en ejes: Ejemplo, una autocaravana pone en la tarjeta de de Inspección técnica F.1 es la M.M. A para el que se ha autorizado para circular ese vehículo sin remolque independiente del permiso de conducir que se lleve. Es decir aunque se conduzca con un permiso de la clase C, ese mismo vehículo solo puede llevar hasta 3.500 Kg. sin remolque. Es decir de M.M.A. (masa máxima autorizada).

 Este mismo vehículo pone F.1.1 primer eje 1.850 Kg.

 Otro eje 2.250 Kg.

 Suma 4.100 Kg.

 Esto significa que el fabricante según la norma 2001/116, certifica que cada uno de los ejes puede soportar el peso que pone, así como la norma de pesos y dimensiones, pero nó que se conduzca con un permiso B ya que aunque supera los 3.500 M.M.A., el fabricante lo limita y pone M.M.A. 3.500 Kg. si ese mismo vehículo digo que quiero que le pongan hasta 4.100 Kgs. De M.M.A, me lo respetarán, no debo de hacer ningún cambio de estructura y lo autorizan pero deberé de conducirlo con un B. 97 ó C-1.-

 ¿En Alemania o Francia se puede conducir con permiso B, autocaravanas de más de 3.500 Kg. de M.M.A ?

Sí, pero ojo. Los permisos de la clase B-79 que se sacaron hasta el 31 de diciembre de 1974 pueden conducir autocaravanas de cualquier tonelaje. Posteriormente se igualó el R.G.C. para toda la unión Europea, ninguna que sea diferente del permiso de conducir como en España.

 Desde 01/01/1975 en Alemania, Francia, España es el mismo permiso de conducir, B para vehículos hasta 3.500 Kg. de M.M.A..

 TEMA DE VELOCIDAD ANTE UNA DENUNCIA IMPUESTA

 Nos han presentado asesoramiento para recurrir una sanción de velocidad y manifiesta que se la realizaron con un radar móvil y no fijo, por lo que le tenían que haber aplicado el descuento del 7% de margen de velocidad y no del 5% como han hecho, según la versión de su abogado.

 En este caso con el 2% que se trata de discrepancia, se está jugando que le juzguen de una denuncia o de un delito contra la seguridad vial, debido al exceso de velocidad que llevaba y Vía por la que circulaba.

 A este respecto le he hecho saber lo siguiente, ya que su asesor considero que no tiene razón en este caso y hay cosas que no se pueden defender porque son claras y vinculantes. Lo que es cierto es que cuando uno es acusado de un presunto delito que no está seguro de poder ganar en un juicio, lo ideal es llegar a un pacto con fiscalía y que te reduzcan la condena, eso libra a muchas personas de entrar en la cárcel.

 Se lo he argumentado, y es motivo para conocimiento y explicación a todos los socios.

Las Órdenes Ministeriales distinguen entre cinemómetros fijos o móviles, y éstos últimos, entre estáticos o en movimiento. A los fijos les señalan un margen de acción del 5%, y a los móviles, del 7%. Hasta aquí la norma es clara al señalar por el tipo de instrumento un margen de error. A continuación, equipara a los fijos la medición realizada en el modo estático, esto es, cuando un sistema móvil no realiza la medición en movimiento. Es obvio, y no es objeto de cuestionamiento. La consideración como móvil el sistema de detección colocado sobre un vehículo en movimiento, por la propia naturaleza del sistema de medición, y es fijo el que se coloca, de forma permanente, sobre un elemento inmueble, arco, edificio, poste o pórtico de carretera.

El problema se plantea respecto a sistemas de detección, en principio móviles, colocados sobre trípodes o en un vehículo parado. La norma de aplicación son las órdenes ministeriales, anteriormente reseñadas, las cuales no clarifican la cuestión planteada. Los criterios que sustentan la diferenciación entre fijos, estáticos y móviles, son básicamente dos. Por el primero, la diferencia radica en el método de una medición. Así, el aparato de medición es fijo o estático, según que la medición se realice desde un aparato que no estaría en movimiento. Por el contrario es móvil, cuando la detección se realiza desde un soporte en movimiento. Siguiendo un segundo criterio, la diferencia resulta de la propia condición del aparato de medición, si es fijo o es trasladable, toda vez que esa consideración afecta a las condiciones de los aparatos y las necesidades de revisión.

Las Órdenes Ministeriales distinguen entre instrumentos de medición fijos o móviles, a los que asigna un distinto margen de error en sus mediciones, derivadas de su distinta ubicación y función que realiza. Los primeros, instalados en elementos inmuebles con carácter permanente, y los segundos, son trasladados de un lugar a otro. Dentro de los contemplados como móviles, por su movilidad, se distingue entre móviles en sentido estricto, dispuestos para la medición en movimiento, y aquellos otros que además de la movilidad, por poder ser trasladados, desarrollan su función de medición en situación de parados. Estos últimos son denominados estáticos, a los que se atribuye el margen de error de los fijos.

Consecuentemente, si el aparato de medición, cinemómetro es empleado desde una ubicación fija, esto es sin movimiento, ya sea fijo o estático, el margen de error es del 5%.

Esa catalogación es lógica pues la medición de la velocidad, desde un radar fijo, o desde una instalación sin movimiento, supone un menor margen de error que la medición realizada desde un dispositivo en movimiento.