

Medidas de seguridad

El cinturón de seguridad.

Desde 1992, el Reglamento de Circulación vigente obliga a utilizarlo a todos los pasajeros en cualquier tipo de recorrido urbano o interurbano, por corto que éste sea.

El sencillo acto de abrocharse el cinturón de seguridad disminuye en más de un 40% el número de muertos y heridos. A modo de ejemplo, de las 4.464 personas fallecidas en 1996, con el cinturón habrían sobrevivido unas 1.785 personas.

Como dispositivo de seguridad pasiva (sistemas que protegen a los ocupantes del vehículo cuando ya se ha producido el accidente, aminorando sus consecuencias), el cinturón de seguridad cumple un doble cometido: protege tanto de salir despedido del habitáculo como de impactar contra el parabrisas.

Una frenada brusca o una colisión provocan que los ocupantes salgan impulsados hacia delante con tanta fuerza como la velocidad a la que circule el vehículo y la intensidad con que se pise el pedal del freno. Así, a 60 km/h la fuerza de impacto contra el parabrisas equivaldría a 30 veces el peso del conductor o los pasajeros; por ejemplo: 70 kilos x 30 = 2.100 kilogramos. Las consecuencias en daños personales son más graves si el que sale despedido es el pasajero de los asientos traseros, pues impactará con la fuerza antes mencionada contra los ocupantes de los asientos delanteros.

El cinturón de seguridad debe llevarse bien ajustado y a la altura apropiada para que resulte cómodo, y sin ningún tipo de pinza o artilugio que impida su correcto funcionamiento.

El reposacabezas.

Es un dispositivo de seguridad que previene de las lesiones en el cuello y la nuca, siempre que se sitúe a la altura de la parte posterior central de la cabeza. No olvide colocarlo adecuadamente cuando regule el reglaje de su asiento.

El casco.

Desde que entró en vigor el Reglamento de Circulación (1992) es obligatorio su uso en todo tipo de vías, tanto para conductores como para pasajeros, así como para ciclomotores.

La utilización del casco en motos y ciclomotores reduce a la mitad las lesiones en la cabeza, parte del cuerpo que se ve afectada en un 40% de los accidentes de motocicleta y en un 50% en los de ciclomotor. También el número de lesiones mortales se aminora entre 3 y 9 veces con respecto a quienes no lo llevan.

Pero para que sea eficaz -además de aguantar los golpes, debe absorberlos- debe estar homologado, y no sólo hay que llevarlo bien puesto en la CABEZA (y no en el codo) y ser de la medida adecuada, sino que además:

- Debe ir correctamente puesto y no inclinado hacia delante ni hacia atrás.
- La correa de seguridad debe estar correctamente abrochada pues, de lo contrario, saldría despedido en caso de caída.
- Ajustado, pero sin apretar ninguna zona de la cabeza.
- No utilizar un casco que ya haya sufrido un fuerte golpe.

Complementos.

Como complementos de seguridad, aunque no son obligatorios en este país, se encuentran las gafas (protegen la vista del frío, el viento, el polvo, los mosquitos, etc.), los guantes, el mono y las botas, que completan esta especie de 'armadura' protectora que todo motorista debería llevar.

Dispositivos de protección infantil.

Recuerde que está prohibido circular con menores de 12 años situados en los asientos delanteros del vehículo, salvo que se utilicen asientos de seguridad para menores u otros dispositivos concebidos especialmente para ellos y debidamente homologados al efecto (Art. 10 del Reglamento de Circulación).

La población infantil tiene una vulnerabilidad mayor en los accidentes que los adultos, tanto por sus aspectos físicos como de comportamiento. Durante los primeros meses de vida sufren una indefensión absoluta, y de 1 hasta 4 años aproximadamente, manifiestan una incansable movilidad, y adoptan posturas y situaciones peligrosas dentro de un vehículo.

Para compensar su debilidad y frenar su exceso de movilidad, utilice siempre sistemas de retención específicos como sillitas, cucos, cojines elevadores etc.

Exija modelos homologados; nunca piense que en brazos van más sujetos, pues a más de 5 km/h un adulto no podría sujetarlo en caso de accidente o frenazo; si el coche dispone de air-bag para el pasajero del asiento delantero, colocar al niño en el asiento trasero; si no dispone de dispositivo infantil, es preferible usar el cinturón a que el niño viaje sin ninguna sujeción; y, por último, sea ejemplo: abróchese siempre el cinturón, lo que vean es lo que harán siempre.

Las pinzas, al igual que en los cinturones de adultos, están prohibidas. Está técnicamente probado que un solo centímetro de holgura en la banda del cinturón se transforma en 8 centímetros en caso de impacto. Si para ir más cómodo se dan 4 centímetros de más, en caso de accidente estos se multiplicarían por 8 y se convertirían en 32; cifra a añadir a los aproximadamente 22 centímetros que se alarga la banda del cinturón para sujetar sin dejar oprimido el cuerpo. Resultado: la cabeza impacta con el parabrisas.