

Conocimientos básicos de tránsito para la adolescencia

El joven: su comportamiento en la vía pública



COSETRAN

Dirección de Vialidad de la Prov. de Buenos Aires

Un desafío: una realidad a transformar

La distribución de los accidentes y sus secuelas, en el tiempo y en el espacio, permite vincular sus frecuencias y características con variables o factores de riesgo relacionados con los períodos y lugares en que ocurren. Su análisis en función de las edades de las víctimas, permite ver el posible rol de aspectos estrechamente ligados con las etapas evolutivas de las personas.

Atrevimiento, falta de experiencia, desborde de energía, son algunas de las condiciones naturales en que se desenvuelven los jóvenes, las que sumadas a un alto nivel de desconocimiento, conforman un cuadro, cuya manifestación emocional, se exterioriza en casi todas las actividades que desarrollan.

Transitar, es también una actividad, quizás más compleja cuando se trata de efectuarla en la vía pública, ámbito catalizador de todas las problemáticas de la comunidad.

La conjunción del individuo inexperto e impulsivo con el tránsito cotidiano, conforma a nivel mundial, un fenómeno de muy difícil tratamiento.

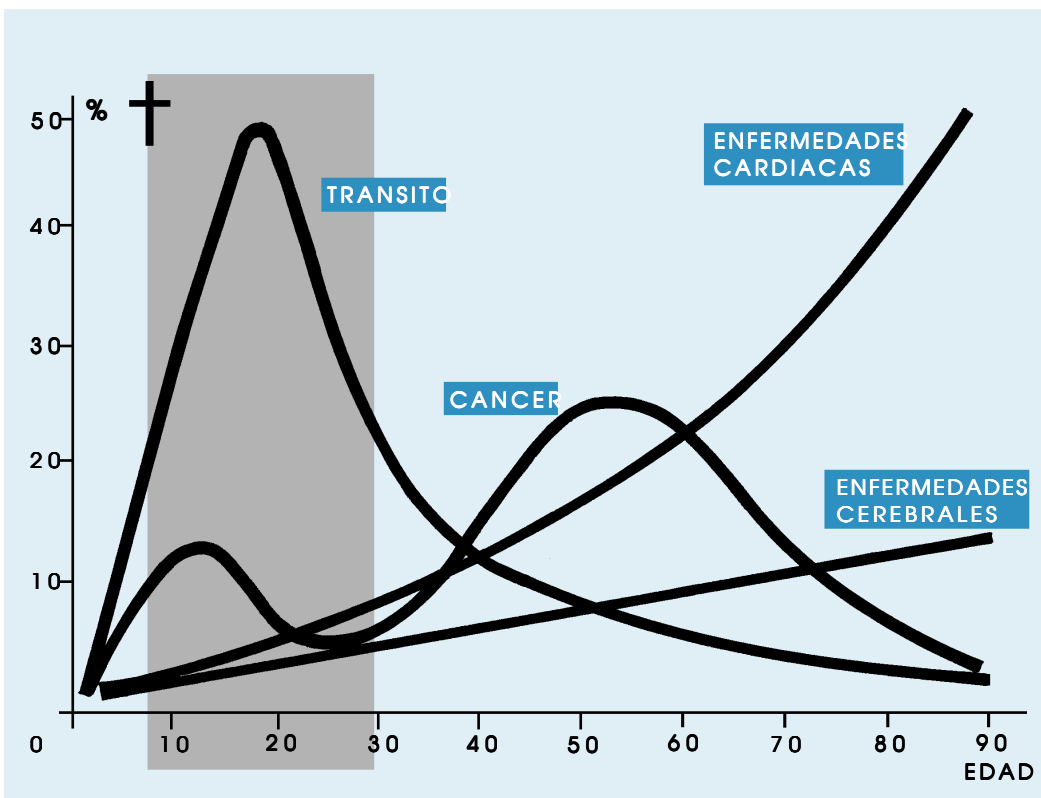
Lamentablemente, el saldo negativo que deja esta situación, se verifica en la alta tasa de mortalidad de los jó-

venes implicados en accidentes de tránsito. las cuales excede para esta franja etaria y en relación a otras, las correspondientes a enfermedades cardíacas, cáncer o cerebrales. Truncando vidas, familias y potencialidades.

Puede decirse que en los adolescentes, el riesgo de sufrir accidentes es consecuencia de la inexperiencia, sumada a la necesidad o deseo de involucrarse en actividades peligrosas de por sí o por la manera de encararlas. Por ello, están considerados como grupo vulnerable o de alto riesgo, debido a su exposición tanto cuantitativa como cualitativa, participan en más accidentes y/o sufren lesiones más serias en relación con otros grupos.

Esta primera causa de mortalidad que son los accidentes de tránsito, se da entre los 5 y 35 años, básicamente en los países desarrollados. Debiéndose tener en cuenta de que por cada muerte, habría unos 100 lesionados, de los cuales 30 serían de carácter grave.

Otro dato que debe destacarse, es referido a la diferencia entre las distribuciones horarias de la mortalidad y la morbilidad. El pico de lesionados entre los ocupantes de vehículos, ocurre entre las 16 y 20 horas, y el de muertos por la madrugada. La mayor mortalidad



RELACION DE MORBI-MORTALIDAD ELABORADA POR EL V.T.I. (SUECIA). LOS VALORES SON COINCIDENTES CON LOS DE LA REPUBLICA ARGENTINA.

ocurre en accidentes nocturnos, así como en los fines de semana. En cambio peatonalmente, la mayor mortalidad ocurre en áreas urbanas y en horas de movimiento comercial y bancario.

Las características que se manifiestan al verificar los accidentes, denotan implícitamente: la alta velocidad, el guardar poca distancia del vehículo precedente y la participación de un sólo vehículo. Las motivaciones, son indudablemente más profundas, y tienen que ver con el estado y el comportamiento de los conductores, es decir el denominado factor humano.

La transformación de conductas, propendiendo a la madurez en el accionar de toda actividad que involucre

a los adolescentes, y en particular de sus acciones como parte componente del sistema de tránsito, se hace de difícil resolución, cuando no existe una eficaz transferencia de comportamientos adecuados al tránsito, ni modelos positivos para copiar.

Encuadrado en este contexto, se hace necesario aportar creatividad para el logro de la citada transformación, tendiendo a hacerla, a partir del conocimiento psicofísico profundo del adolescente. Incluso, interpretando y adecuándose a los variables códigos en que se desenvuelve la juventud, (habitualmente incomprensibles por parte de los mayores) para asegurar, una mejor transferencia o interpretación de los mensajes.

De golpe, el golpe

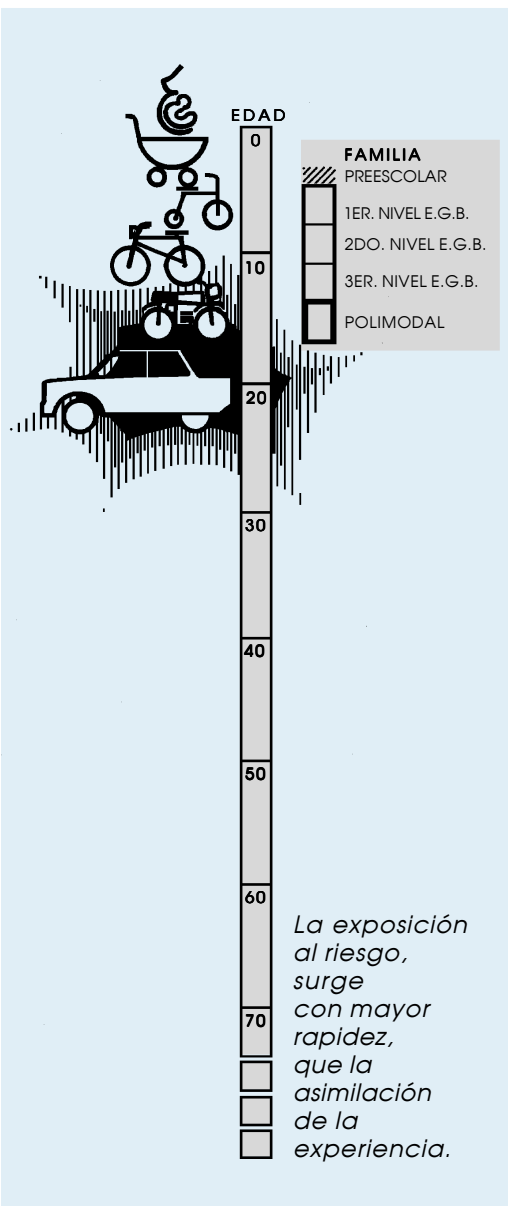
En nuestro transitar por la vida, nos movilizamos permanentemente. Esta actividad que en un principio y al final se desarrolla con total dependencia, se libera paulatinamente durante la infancia, hasta lograr la máxima expresión de independencia, al concluir la adolescencia.

Coincide ésta expresión máxima de independencia -o libertad mal interpretada-, con los más altos niveles de siniestralidad y consecuente mortalidad ya vistos, los cuales exceden para esa franja etaria, los correspondientes a los de muerte natural por todo tipo de enfermedad.

Al analizar temporariamente, los distintos ciclos que conforman este camino hacia la madurez, verificamos lo exiguo del tiempo disponible, para absorber el cúmulo de conocimientos necesarios, a fin de poder transitar con seguridad plena.

Es menester hacer un esfuerzo, para impulsar y facilitar la captación de aquellos conceptos imprescindibles, que garanticen su comprensión a temprana edad, evitando dilapidar esfuerzos y propendiendo a intensificar su formación y capacitación.

Para ello y como complemento a los "Conocimientos básicos de tránsito para la infancia", en los que se anticipó el accionar del niño como peatón, pasajero y conductor, es menester estudiar en profundidad el 'funcionamiento' de los adolescentes, a efectos de establecer pautas que orienten correctamente nuestra labor pedagógica, apoyados en una realidad psicomotriz insoslayable.



De que adolecen los adolescentes



La generalidad de los jóvenes, posee algunas capacidades naturales sumamente positivas, en relación a su participación como elementos componentes del sistema de tránsito. Capacidades, que les permiten desenvolverse con eficacia en sus desplazamientos, ya sea como peatones o como conductores.

Los mismos, se encuentran en la plenitud de su desarrollo físico y sus reflejos operan con gran rapidez, lo que les permite un traslado correcto, si no fuese por la elevada osadía que exhiben. De igual modo, se manifiesta una habilidad innata para la conducción de vehículos de todo tipo, si bien ignoran en gran medida, las ventajas de hacerlo con seguridad.

Esto último se da en gran medida, por las deficiencias estructurales que

presenta el sistema educativo, a nivel sistémico y asistemático. Ello, sumado a la casi nula transmisión familiar respecto de la temática, imposibilita que los adolescentes, (muy a pesar de la amplia capacidad de aprendizaje y juicio que tienen para acumular experiencias), conozcan los beneficios que brinda el uso de los elementos de seguridad, la conducción a la defensiva y el conocimiento de las normas legales, de convivencia y físicas. Estas según se establece en la actual Ley Federal de Educación, están contempladas a través del tratamiento de los temas transversales.

INFLUENCIAS NEGATIVAS

Durante el tiempo conformado por los períodos de la pubescencia, pubertad y la adolescencia propiamente dicha, que enlazan a la infancia con la madurez, la característica psicosocial que los iden-

tífica es de carácter traumático, de crisis y desestabilidad emocional, en búsqueda de su propio crecimiento e identidad.

Esta situación, tendiente a la libertad individual, de querer tener más privilegios y menos vigilancia, conlleva a la desvalorización y cuestionamiento de los adultos y sus reglas, visión efímera y provisional de las cosas y los medios, permeabilidad hacia la sociedad de consumo y una tendencia a desafiar situaciones con riesgo, buscando una imagen social con "status".



GRAN INFLUENCIA, EJERCE LA IMITACION DE FALSOS IDOLOS, MOSTRADOS POR EL CINE Y LA TELEVISION.

Este conjunto de elementos psico-físicos negativos, con relación al comportamiento del adolescente en el cotidiano tránsito, podríamos sintetizarlo en:

A DESARROLLO MENTAL Y MADUREZ

- A. Gran emotividad.
- B. Influencia manifiesta del medio en la conducta.
- C. Facilidad para iniciar el consumo de alcohol y drogas.
- D. Tendencia Competitiva.

B DISCIPLINA, CONTROL Y CONFIANZA EN SI MISMO

- A. Epoca de inseguridad y adaptación.
- B. La velocidad impresiona a este grupo y la usa como medio de adquirir falsa preponderancia.
- C. Usa la destreza que le confieren sus facultades, para exhibirse e impresionar.
- D. Le gusta hacer sentir su presencia y presumir.

C EXPERIENCIA Y EXPOSICION AL RIESGO

- A. Hay pericia y experiencia limitadas, que se acrecientan constantemente por nuevos contactos.
- B. Permanentes muestras de desafío.

D RIESGOS MAYORES

- A. Accidentes en o por vehículos de motor.
- B. Caídas, heridas, ahogamiento, intoxicaciones, lesiones en los deportes.
- C. Alcohol, farmacodependencia y sus consecuencias.

Los excesos

*Icono elaborado
por el D.V.R.,
que sintetiza
sexo y alcohol.*



Al converger todos en la vía pública, la coexistencia armónica de los usuarios, debe desenvolverse en un estado de equilibrio tal, que la consabida frase: 'Los derechos de uno terminan donde comienzan los del otro', sea la base de sustentación del sistema de tránsito.

Cada uno en el ámbito común, ocupa un espacio real y también un espacio virtual. El real, es el establecido por el volumen corpóreo o material que ocupa en el momento, mientras que el virtual, es el área de potencial alcance de sus partes a través de sus movimientos y velocidad de desplazamiento.

Es decir, cada uno de los componentes dinámicos del sistema (peatón o vehículo), posee alrededor, un espacio destinado a roces, contactos o factibles maniobras no siempre dominables, por lo que puede entrar en colisión con otro componente, incluso estático, (tal es el caso de los elementos de la infraestructura vial).

El dominio del peatón o del vehículo

por parte de su conductor, dependerá del estado del individuo y de su autocontrol emocional, para evitar los excesos y los consecuentes incidentes.

Si bien se pueden manifestar en cualquier momento de la vida, durante el período que estamos tratando, se hacen generalmente más intensos, quizás por la falta de experiencia e identidad plena.

Una tendencia hacia la acción grupal, la necesidad de fantasear, una desubicación temporal, las actividades sociales, las contradicciones constantes de conducta, una actitud competitiva y las fluctuaciones de humor y de estado de ánimo, influyen notablemente en el surgimiento de excesos.

En relación a la conducción, estos se dan particularmente en dos situaciones: superación de las velocidades permitidas y descontrol alcohólico o drogadependencia. Agravándose, cuando las citadas situaciones, se dan en forma conjunta. Basta hacer un análisis, de los últimos accidentes luctuosos, ocurridos en áreas urbanas céntricas y en horas de penumbra.

El alcohol, la droga, esos males...

El consumo de bebidas alcohólicas o drogas, está estrechamente asociado con la concurrencia a determinados sitios de atracción, tales como discotecas, bares, etc. o simplemente a reuniones sociales, de las que habrá que regresar transitando a casa.

Dicho tránsito, de no hacerse a través de terceros medios de transportación, será peatonal o conduciendo un vehículo. En los países de América Latina, la tasa de mortalidad peatonal, es sumamente elevada, y puede en gran parte estar asociada al consumo de alcohol. Los bebedores-problema, en alta proporción, tienden a pertenecer a la población de menos recursos, ya que difícilmente conducen automóviles.

En cuanto a la incidencia del alcohol en la conducción, el mismo, (tratándose de una droga contenida en proporciones variables en numerosas clases de bebidas), actúa negativamente sobre dos facetas del desempeño de un conductor: la creación y la superación de situaciones, incluyendo lógicamente, las decisiones sobre velocidad, adelantos, posición, etc, que afectan directamente a los niveles de seguridad vial.

Su abuso se conoce como alcoholismo. Entre los abstemios y los alcohólicos, se intercala la mayor proporción poblacional, constituida por los llamados "bebedores sociales". Esta última franja, contiene a los individuos que, según las dosis, sensibilidad y, a partir de una hora de su ingestión, conduzcan bajo la in-



Ilustración: Campaña de Educación vial en Alemania.

fluencia del alcohol, contribuyendo a incrementar los factores de riesgo de ocurrencia de accidentes de tránsito.

Los abstemios, por no tomar alcohol, y los alcohólicos, por conocer sus limitaciones, habitualmente no son un conflicto para con el tránsito. El alcohol, debido a su efecto anestésico sobre las áreas inhibitorias de la corteza cerebral, inicia un proceso excitatorio. Lo hace liberando actitudes más instintivas por pérdida del autocontrol, afectando la capacidad de enjuiciamiento del conductor sobre sus propias capacidades, y obnubilando su raciocinio en relación a sus posibilidades reales.

Como resultado, asume riesgos excesivos, disminuyendo su margen de seguridad en un momento en que su capacidad real para superar la demanda está también afectada. El alcohol y todo tipo de droga, inciden negativamente sobre la aptitud para la conducción, al afectar las condiciones psicofísicas, como la reducción del campo visual, visión de "túnel", acomodación, visión crepuscular, reacción al encandilamiento, distracción; la disposición para actuar y la eficiencia y pericia (coordinación neuromuscular, precisión).

RELACION DE ALCOHOLEMIA



EL MAXIMO NIVEL DE ALCOHOLEMIA PERMITIDO POR LEY ES DE 0,5 GRAMOS DE ALCOHOL POR LITRO DE SANGRE. ESTA RELACION, PUEDE SER PROVOCADA POR UNA JARRA DE CERVEZA, O BIEN POR 2 VASOS DE VINO O POR UN VASO DE WHISKY, DE ACUERDO A LA CONFORMACION FISICA DEL CONDUCTOR.

Los efectos se manifiestan así sobre todas las facetas del proceso de conducción, desde la detección sensorial hasta la acción. Como resultado en lo que hace específicamente a superar una situación conflictiva, su tiempo de reacción se incrementa y con ello la distancia necesaria para detener su vehículo en una maniobra de frenado.

- El grado de alcoholización, depende de diversos factores que afectan la absorción del alcohol ingerido:
- El tipo de bebida, que condiciona su contenido de alcohol y el modo de absorción.
- La cantidad de alcohol ingerida.
- La presencia de alimento en el estómago que retarda la absorción del alcohol.

- El peso corporal también incide sobre la absorción: la concentración máxima será el doble en la persona que tiene la mitad de peso comparada con otra.
- Metabolismo individual, la actividad física por ejemplo, acelera la eliminación.
- Sexo. Las mujeres adquieren un nivel de alcoholemia más rápido que los hombres.

Existe una falsa creencia, en considerar a la cerveza como bebida menos perniciosa que el whisky, sin embargo, el modo de absorción y en especial el tamaño de los recipientes que se utilizan, permite concluir, que los miligramos de alcohol que quedan por litro de sangre, son exactamente iguales. Distinta y menos dramática situación se daría, si se tomara cerveza en un recipiente-medida de whisky.

Velocidad

El tránsito es movimiento y al movimiento se lo asocia con la velocidad. Así pues, cuando decimos que un vehículo se desplaza a 80 Km./hora, estamos relacionando el espacio recorrido con el tiempo empleado en recorrerlo.

Hablar de velocidad, teniendo en cuenta la seguridad del transportado y del prójimo, implica conocer las condiciones de dominio y frenado del móvil, caso contrario, estaríamos regenerando lo ocurrido a J. Cugnot, cuando en 1770 creó el primer vehículo terrestre propulsado por motor a vapor (inventó la propulsión pero no el freno, consecuentemente al ponerlo en movimiento y no poder dominarlo, generó el primer accidente vial, destruyendo un establo).

En los Códigos de Tránsito, se establecen parámetros o límites de velocidad, en función a las características de la vía pública y de los vehículos.

Es así como en zonas urbanas, no se puede exceder de 40 Km./hora en calles y 60 Km./hora en avenidas, debiéndose cruzar las intersecciones sin semaforizar, a una velocidad máxima, igual a la mitad de la autorizada para dicha vía.

Esta velocidad directriz prudencial, se la ha determinado de ésta manera, pues se sabe que el promedio ideal para transitar por zonas pobladas, es el de 30 Km./hora, pudiéndose asegurar un certero contralor del vehículo, ante la presencia de un potencial conflicto.

Cuando el diseño geométrico de un camino (que incluye el estudio de: peraltes, radios de las curvas, pendientes transversales y longitudinales, etc.), las características y estado de la calzada y las condiciones de margen de la vía pública lo permite, las velocidades podrán

ser mayores, no obstante, no deberá jamás excederse las velocidades máximas establecidas, indicadas en las placas del sistema de señalamiento vertical.

Es importante saber, que el tamaño dichas placas de señalamiento, así como la demarcación horizontal, responde a la citada velocidad directriz y que habitualmente el camino, no admite velocidades mayores, que garanticen plena seguridad.

Más aún, el conductor naturalmente debe adecuarse a las condiciones de velocidad que le propone una vía y su vehículo, ya que su visión será tanto más focal y lejana, cuanto mayor sea la velocidad con que transita. Por el contrario en ciudad, dicha visión deberá ser más abierta y próxima, a efectos de poder visualizar correctamente, al tránsito que surge transversalmente.

De igual modo, es importante aclarar, que el vector resultante de la aplicación de una determinada velocidad al vehículo, parte del centro de gravedad del mismo, pudiendo transformarse notablemente su desplazamiento, si el mismo no tiene convenientemente distribuidas las cargas. Esto no solo ocurre con los automotores, sino también con las motos.

Asimismo, el pleno dominio de un vehículo, dependerá no solo de la relación de velocidad con la conformación geométrica del camino, sino también de las condiciones de la calzada (resbaladiza, mojada, deteriorada, etc.) y de las cubiertas del vehículo. Perdiéndose todo dominio, cuando la acumulación de agua, conforma una película no asimilada por la tracción de las cubiertas lisas. Esta situación constituye el dramático efecto de hidropilaje, que no es otra cosa que el deslizamiento incontrolable del vehículo.

Conducción temeraria

La vertiginosa conducción y movilización de los jóvenes, no sólo se da sobre ruedas. También lo hacen sobre sus dos propias extremidades inferiores, ¡son peatones!. Y es aquí, donde muchas veces observamos, el comportamiento desafiante de los mismos hacia los vehículos y especialmente los de gran porte: los transportes públicos de pasajeros.

Es común verificar, las actitudes que en forma grupal tienen, cuando esperan un micro. Esta imagen normalmente se verifica a la salida de los establecimientos de educación, cuando los jóvenes hacen una ocupación displicente de la calzada, ante la potencial embestida de los transportes, generando un conflicto de tránsito por derivación.

La circunstancia apuntada y la moda de usar walkman, estimulándose musicalmente y apartándose del mundo que lo rodea, son las motivaciones que más accidentes a nivel urbano y en áreas de microcentro han ocasionado.

El interés por demostrar públicamente las virtudes conductivas, es también una actitud típica de los adolescentes, para quienes conducir un automóvil o una moto, es al mismo tiempo un juego y la primera prerrogativa adulta que se les concede. Esta circunstancia, la sintetizan muy bien D. Klein y J. Waller: "Es como el equivalente a un ritual de iniciación en la masculinidad".

Una de las características típicas de accidente de tránsito, en el que se involucran los jóvenes conductores, es el denominado "accidente de un solo vehículo", ésta denominación expresada por el Dr. Isaac Miguel Glizer de la O.P.S., alude a la cantidad de unidades impli-



Ilustración Honda

cados en un accidente y se manifiesta, ya sea por una colisión contra un obstáculo fijo o el volcamiento.

Existen factores que afectan primariamente al conductor, tal como el dormirse; a la unidad conductor-vehículo, por ejemplo, rotura de parabrisas o al conjunto conductor-vehículo-vía, como sería el deslizamiento del vehículo por bloqueo de las ruedas, en caso de frenado violento.

Los jóvenes a través de la conducción, acceden a un medio que les permitirá lograr otras prerrogativas adultas: sexo, alcohol, ya que el vehículo, particularmente el automóvil les provee privacidad, la posibilidad de disfrutar simbólicamente satisfacciones como elevar el prestigio entre sus amigos, asumir riesgos, mostrar virtuosismo, lograr un grado de autonomía e igualdad social y afirmar su identidad. De este modo, el vehículo pasa insensiblemente a ser valorado más por las posibilidades que ofrece en estos aspectos -de allí el énfasis en su poder, velocidad, apariencia- que en su utilidad como medio de transporte.

El tránsito, es uno de los campos de canalización de expresiones de individualismo, destreza, de agresividad, competencia y asunción de riesgos, expresiones que, sumadas a un deficiente estado psicofísico, generan las exteriorizaciones clásicas de un conductor temerario, pudiendo concluir en una tragedia.

Protecciones durante la conducción

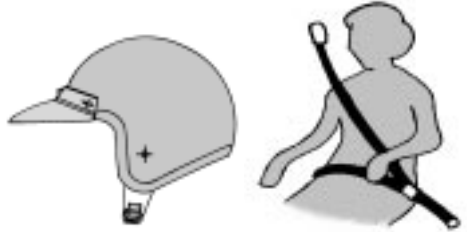
La participación activa en el sistema de tránsito, como usuario de un vehículo, implica además del conocimiento profundo y actualizado de la legislación de tránsito y de los temas anteriormente tratados, el respeto por uno mismo y por ende el respeto por el resto de los componentes del sistema.

Ese respeto se plasma, a través del comportamiento en la vía pública, que incluye, la preservación que el individuo debe ejercer de su propio cuerpo, para evitar daños mayores y además no comprometer a los otros actores. El uso de los elementos de protección personal, tal como el casco o el cinturón de seguridad, son un ejemplo.

En las sociedades desarrolladas, con alto nivel cultural, los ciudadanos saben positivamente sobre las ventajas de "vivir en seguridad" y ésto se manifiesta en las cotidianas actitudes. No se debe caer en la simpleza de emplear los citados elementos de seguridad, porque la Ley así lo obliga.

Debemos ser conscientes de la utilidad que prestan y por ello utilizarlos. La vida o la muerte, pueden marcar los extremos diferenciales entre su utilización y su negación a utilizarlos, y lo que es peor, convertirnos en víctimas irrecuperables por el resto de la vida, con todo el cúmulo de inconvenientes no solo humanos individuales, sino del conjunto familiar y a nivel económico de todo quién esté implicado.

El utilizar los elementos de seguridad, no va ha evitar accidentes, pero sí reducirá considerablemente las consecuencias. Tal es el caso del uso del cinturón de seguridad, el cual no solo



evita la violenta secuencia de movimientos por embestida frontal, (que llega incluso a despedir a los ocupantes por el parabrisas), sino en particular, la desestabilización por embestida lateral. Esta última de carácter más peligroso, para quienes se desplazan fuera del habitáculo del propio vehículo y que son embestidos en segunda instancia, por pérdida de control, del conductor.

Cuando expresamos la importancia de conocer los efectos de la física, recordando que todo elemento en movimiento es estudiado por ésta disciplina, (hablamos de velocidad directriz, vector, etc.) debemos tener presente, el sentido o definición de "masa", expresión física que manifiesta, cuando uno es despedido al desacelerar violentamente, tal es el caso de una embestida contra un árbol o elemento fijo. En ésta situación, sobre el peso propio del cuerpo actuará la velocidad de desplazamiento, ejerciendo una resultante directamente proporcional a dicha velocidad.

Estas situaciones, tan comunes durante el desplazamiento en la vía pública, son las que obligan a protegerse, independientemente de saber conducir a la "Defensiva". En el capítulo siguiente, se detallará sobre otros efectos y sus relaciones y la importancia de utilizar el casco de seguridad.

Dónde nos golpeamos

La conformación física que el hombre tiene por naturaleza, influye generalmente para que en toda caída que los motociclistas tengan a menos de 65 km./h., sea la cabeza la receptora de las contusiones, en primer instancia. No así a mayor velocidad, donde dicha posibilidad se reduce a un 50%, siendo comunes las heridas graves en otras partes del cuerpo.

Cabe destacar que la cabeza es el único sector del cuerpo en el que un simple golpe puede resultar fatal.



Habitualmente, la carrocería de la moto es el propio cuerpo del motociclista.

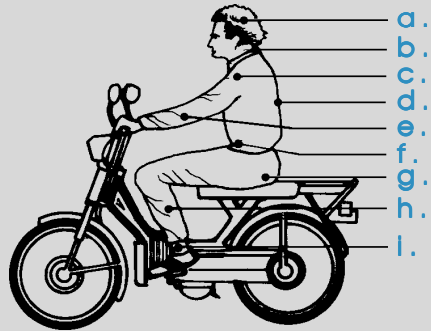
Cuando los peritos deben evaluar, formas y causas de un accidente en que esté implicado un motociclista, lo hacen, analizando los traumas externos e internos de las víctimas.

No para evitar, pero sí para amortiguar los efectos negativos de un accidente, surgieron el casco, los anteojos, los guantes, etc., como nuevas formas de proteger el cuerpo.

En el caso del casco, su empleo resulta esencial, a la hora de prevenir lesiones en la cabeza que puedan ser terminales o bien dejar serias consecuencias estéticas o funcionales.

Por lo tanto, si bien el uso del casco es un deber legal, es antes que nada, un deber racional de todo aquel, que mínimamente ame y pretenda gozar la vida.

UBICACION DE LAS LESIONES EN VÍCTIMAS QUE NO USARON EL CASCO



	LESIONES MORTALES	LESIONES GRAVES
a.	67,6 %	21,0 %
b.	2,9 %	1,4 %
c.	4,1 %	5,9 %
d.	0,2 %	0,5 %
e.	0,2 %	6,6 %
f.	2,1 %	0,6 %
g.	0,4 %	2,0 %
h.	0,8 %	39,1 %
i.	21,7 %	22,9 %

Fuente: Agencia de Policía del Japón

De qué forma nos protege un casco

El casco reglamentario y correctamente usado protege de la siguiente forma:

1. Disipa (distribuye) la energía del golpe en una superficie mayor evitando que la energía se concentre en un espacio menor, al llegar al cráneo.

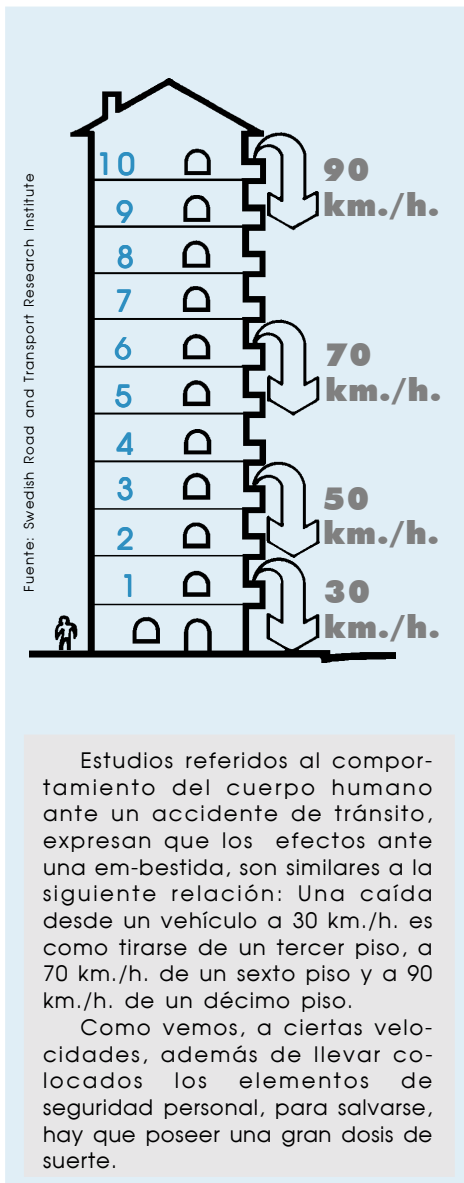
2. Por el mismo efecto absorbe parte de la energía del impacto, llegando menor cantidad a la cabeza (por el mismo principio de absorción de energía del habitáculo de los automóviles).

3. Por los mismos efectos anteriores, disminuye la velocidad de penetración de la fuerza (amortiguación).

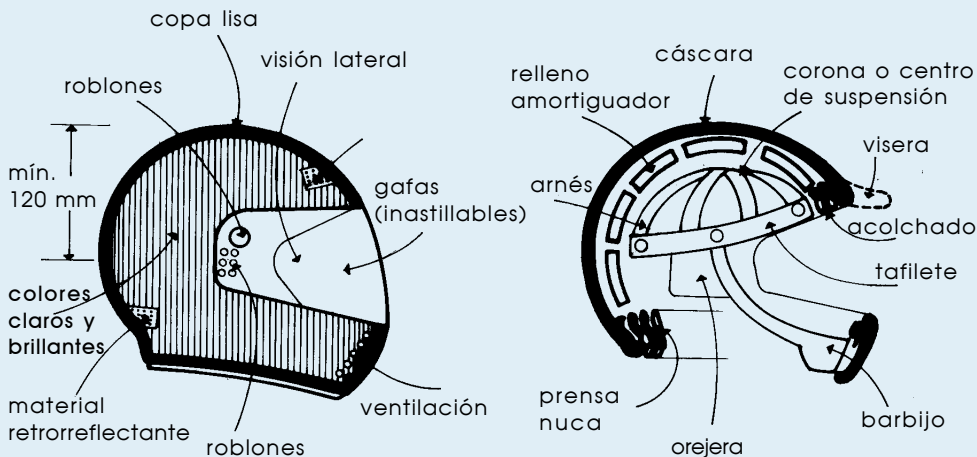
4. Resiste y hasta evita, mediante las gafas, la penetración de elementos agudos o cortantes. Incluso, cuando se conduce en zonas rurales, nos protege de uno de los problemas más comunes en el caso de los motociclistas, como es el de un insecto, piedra u otro elemento que pueda pegar en el rostro y particularmente, lesionar o dejar sin visión al conductor o acompañante.

5. Protege contra la abrasión (raspaduras).

Es triste para aquellos que intervienen en operaciones de rescate, observar cuantas vidas pueden haberse salvado, simplemente por haber llevado puesto el casco en la cabeza y no en el manubrio o en el portaequipajes.



Elección del casco apropiado



**IRAM
3621**

No deberán transmitir más del 15 % de un impacto (8 Kgm. turismo, 20 kgm. competencia). Velocidad inflamabilidad 75mm. x minuto. Peso máximo: 700 g. clase turismo, 800 g. clase competencia.

El tema pasa también por saber seleccionar el casco más adecuado a las necesidades. No es el más caro el mejor, ni el más barato el que pueda cumplir eficientemente su cometido.

Existen en el mercado, dos tipos de cascos: el de competición y el turista. El primero, de tipo integral factible de ser empleado para largos viajes en áreas rurales y el otro corto para la ciudad, en ambos casos debe ser homologado, debiéndose exigir el sello IRAM, que establece, que el mismo responde a la norma de control de calidad correspondiente.

La norma IRAM 3621, fija condiciones de audición y ventilación para los cas-

cos, correcta visualización lateral, así como de conformación de arnés, barbijo, relleno amortiguador, prensa nuca y acolchado a la altura de corona y visera.

Respecto a la copa envolvente, la norma establece, su lisura y la forma redondeada de los remates de los roblones, instando al empleo de colores claros y brillantes y la incorporación frontal y posterior de material retrorreflectante, para una mejor visualización nocturna del motociclista.

Asimismo, se recomienda no pintar con esmalte sintético los cascos plásticos, pues el disolvente de la pintura ejerce un efecto de desgaste prematuro, reduciendo la vida útil de los mismos.

Para transitar un camino seguro

Para que los jóvenes adolescentes, recorran sin dificultad, el corto, crítico e intenso camino hacia la adultez, quienes creemos haber superado dicha etapa, estamos comprometidos a orientar y proteger a los mismos.

Tratándose de las reacciones socio-activas relacionadas con el tránsito, nuestro compromiso deberá ser aún mayor, ya que las mismas están contempladas, como una de las más importantes y últimamente más preocupantes actividades, que conlleva un lamentable saldo de pérdidas humanas y materiales.

Esta actitud, implica la incorporación y profundización de temas multidisciplinarios. De allí este breve marco de referencia sobre la problemática.

Con el compromiso y el ejemplo de los mayores, lograremos esa transferencia de conocimientos necesarios, para que el camino hacia la madurez, se desarrolle con seguridad y alegría.



Editor Responsable: Eduardo Lavecchia

Producción Gráfica: Oscar A. Rossi

Dibujo de tapa: Daniel Ruiz

Composición e Impresión: MAKO artes gráficas s.r.l.

Material didáctico producido por la División Seguridad Vial de la **DIRECCIÓN DE VIALIDAD de la Prov. de Bs. As.** y el **COSETRAN:** Avda. 122 y 48 La Plata - Buenos Aires - Telefax (0221) 4211161/67 int. 253/254. La presente publicación es de **distribución GRATUITA** - ENERO de 1997.