



SEGURIDAD VIAL

1994
SEPTIEMBRE-OCTUBRE

BOLETÍN INFORMATIVO · N.º 41

"SEGURIDAD PASIVA" EN LAS MOTOCICLETAS



Si bien hoy en día estamos muy habituados a oír hablar de sistemas de seguridad pasiva en los vehículos de cuatro ruedas (airbag, pretensores, barras de protección, etc.), en el caso de las motocicletas pudiera parecer que este concepto de seguridad pasiva no existe, cuando en realidad es tan importante o más que en un automóvil, debido al alto riesgo de lesiones a que están expuestos los motociclistas en caso de accidente.



CESVIMAP

Centro de Experimentación y Seguridad Vial MAPFRE

INTRODUCCIÓN

Aunque la motocicleta no dispone de una carrocería o habitáculo que proteja a los ocupantes, sí puede ser dotada de elementos de seguridad pasiva. Parte de los equipos de seguridad pasiva debe llevarlos el propio motociclista, es decir, las prendas de protección personal son su carrocería.

Dentro de las prendas de protección que lleva un motociclista, algunas son obligatorias, otras aconsejables y otras opcionales. A continuación se indica cuáles son estas prendas y qué función desempeñan de cara a la seguridad pasiva.

PROTECCIONES OBLIGATORIAS

En España, la única protección obligatoria es el casco, tanto para motocicletas como para ciclomotores, y sea cual sea el tipo de vía por la que se circule (Art. 118 del Reglamento General de Circulación. RD 13/1992, de 17 de enero).

Casco

La función primordial del casco es preservar la cabeza de los golpes que puedan producirse en caso de caída. Se podría decir que el casco es la única prenda de protección que puede salvar la vida del motociclista si se produce una caída.

Existen diversos tipos de cascos, desde el que protege exclusivamente el cráneo, hasta los modelos integrales que ofrecen además protección de la cara. Estos últimos, aunque son más incómodos en épocas calurosas, ofrecen mayor seguridad, ya que no sólo preservan en caso de caída, sino que también evitan que insectos u otros objetos golpeen en la cara y en los ojos del conductor. Además, en época invernal, proporcionan un mayor confort al evitar que el aire frío dé en la cara del conductor.

Otras características deseables en un casco son que sea de un color claro y que disponga de algún adhesivo reflectante para ser visto en la oscuridad.

En cuanto a la pantalla, es preferible que sea clara, pues de otro modo dificultaría la correcta visión nocturna.

En cualquier caso, el casco debe estar homologado según la directiva ECE-22-02.



PROTECCIONES ACONSEJABLES

Dentro de las prendas de protección no obligatorias, pero sí muy aconsejables, se encuentran el traje o mono, de cuero u otro material apropiado, y los guantes.

Traje

Así como la carrocería de un automóvil protege a los ocupantes tanto de las inclemencias del tiempo como de las consecuencias de una colisión, el traje del motorista es su carrocería.

Si bien el traje no protege de golpes en caso de caída, sí reduce, en gran medida, las lesiones que pueden producirse por abrasión al deslizar por el suelo.

El material más habitual en el que venían fabricándose este tipo de prendas es el cuero de bastante espesor, ya que resiste muy bien la abrasión; no obstante, actualmente están apareciendo nuevos materiales que también cumplen esta función, como por ejemplo, el Kevlar o el Gore-tex.

Es recomendable que el traje disponga de protecciones suplementarias en hombros, codos y rodillas, ya que estas zonas son las más expuestas en caso de caída.

Además de la protección que ofrece ante caídas, otra función que cumple es la de preservar al motociclista del frío. Hay que recordar que, a medida que el frío va penetrando en el cuerpo, disminuye el nivel de concentración y bajan considerablemente los reflejos y la capacidad de reacción. Otro detalle a valorar en un traje es que disponga de bandas reflectantes para ser visible en la oscuridad.



Guantes

El cometido principal de los guantes del motociclista es el de proteger las manos en caso de caída y evitar, de este modo, que se produzcan heridas por abrasión.

El material más apropiado para esta prenda es el cuero, al igual que en el traje, y si, además, llevan la palma de la mano claveteada, ofrecen una protección suplementaria al facilitar el deslizamiento sobre el suelo.

Otra misión de los guantes es la de proteger contra el frío y evitar la pérdida de sensibilidad en las manos.

Junto con el casco, los guantes son una prenda que todo motorista debería llevar, por corto que sea el recorrido a realizar y en cualquier tipo de motocicleta.

PROTECCIONES OPCIONALES

Botas

La misión principal de las botas es la de evitar, en caso de caída, heridas por abrasión en los tobillos, ya que es muy frecuente perder el calzado en una caída.

Las botas no deben tener cordones que se puedan enganchar en la moto, pues cuando se produce una caída es necesario soltar la moto y no dejarse deslizar con ella. Como sucede en las otras prendas de protección ya citadas, otra de las misiones de las botas es proteger del frío y de las inclemencias del tiempo.

La suela es recomendable que sea de goma, ya que proporciona un mejor agarre a las estriberas.

Espalderas

Esta prenda ofrece una buena protección sobre la espalda, pudiendo evitar lesiones graves en la columna. Suele disponer, en su parte inferior, de una banda más ancha —a modo de faja— que evita el cansancio que conlleva la postura de conducción de la motocicleta.



RECUERDE

- El uso del casco es obligatorio para todo tipo de motocicletas y ciclomotores.
- Todos los cascos deben estar homologados según la directiva ECE-22-02.
- La principal misión de las prendas de protección es la de evitar la abrasión por deslizamiento en caso de caída.



CONSEJOS

- En caso de caída, no trate de sujetar la moto, suéltela y déjese deslizar.
- Utilice, tanto en invierno como en verano, traje de cuero y guantes, pues su principal misión no es proteger del frío, sino de las caídas.
- En conducción urbana, no zigzaguee entre los automóviles, ya que puede ser atropellado por un vehículo que no le ha visto.
- No conduzca demasiado cerca del arcén o cuneta, pues puede encontrar gravilla.

NOTICIAS

Tercera luz de freno

Mientras que en países como Estados Unidos la tercera luz de freno es obligatoria, en nuestro país se puede considerar, a pesar de sus ventajas, todavía como prohibida. A pesar de ello, y según un escrito del subdirector general de Asuntos Jurídicos de la DGT, José Azpeita, «como se han realizado estudios que demuestran que dicho dispositivo disminuye la posibilidad de colisiones por alcance y está prevista su admisión en el futuro Reglamento de Vehículos que se dicte en el desarrollo de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, esta Dirección General considera que no hay inconveniente en permitir la instalación en los vehículos de la tercera luz de freno, siempre que ésta cumpla los requisitos de homologación y colocación que se fijan, respectivamente, en los Reglamentos 7 y 48, anexos al acuerdo de Ginebra de 1988».

Autopista, n.º 1.831

Asientos infantiles integrados

Mercedes comercializa asientos infantiles integrados en la banqueta posterior, que pueden ser utilizados por grupos de edad entre dos y doce años. La forma de adaptar el asiento para su uso por niños ha sido simplificada, para evitar errores en la manipulación que puedan llegar a po-

ner en peligro a quien lo utilice: sólo hay que pulsar una tecla y subir el asiento hasta la posición deseada.

Los cinturones de seguridad de serie se pueden acoplar al asiento infantil, sin necesidad de otro tipo de sujeciones.

Autopista, n.º 1.832

Barras laterales

Philippe Ventre, director del departamento de Seguridad de Renault, ha atacado recientemente la utilidad y el sentido de las barras laterales antiimpacto que se emplean actualmente en casi todos los modelos de automóviles.

«No hay pruebas de que estas barras mejoren sustancialmente la seguridad —afirma el técnico—, todos los constructores están montando toneladas de acero sin ninguna utilidad, sólo porque conviene a las razones de marketing. Estas barras pueden ser útiles en choques laterales de muy baja intensidad, pero no sirven de nada en los impactos grandes.

En muchos impactos laterales las barras penetran en el habitáculo, empeorando las consecuencias del accidente, aunque reconocen que aportan cierta ayuda para golpes más o menos sesgados y roces.

Actualmente, los constructores negocian en la Comunidad Europea sobre la altura a la que se debería utilizar una protección contra impactos laterales a partir de octubre de 1995.

Autopista, n.º 1.829

CENTRO DE EXPERIMENTACIÓN Y SEGURIDAD VIAL MAPFRE

Ctra. de Avila a Valladolid, Km. 1 • 05004 AVILA (ESPAÑA)
Teléf.: (920) 22 81 00 • Fax: (920) 22 29 16