

04. El ciclomotorista: elección y uso del casco



SUMARIO

4.01. La portada

4.02. Presentación de la Unidad

4.03. Conocemos las estadísticas para reflexionar y argumentar

4.04. Trabajo en grupo: nos detenemos un poco para analizar los datos

4.05. Importancia de elegir un buen casco

4.06. Trabajo colaborativo: investigación sobre el uso del casco

4.07. Dinámica de grupos: actividades sobre el casco

4.08. Debate: a favor o en contra del casco

4.09. Hacia un casco seguro con Realidad Aumentada

4.10. Los mitos sobre el casco del ciclomotorista

4.11. Recursos didácticos

4.12. La evaluación



4.02. Presentación de la Unidad Didáctica

Como recordarás, en la Unidad 2 ya presentamos y hablamos mucho de las ventajas que tenía el casco para los ciclistas. En esta Unidad vamos a insistir también en ello, sólo que enfocado al uso del casco cuando conducimos un ciclomotor. Es parecido al casco de la bicicleta pero con algunas diferencias significativas. De hecho un casco de ciclista no vale para el ciclomotorista, aunque a la inversa no habría problemas. Por eso, conviene no confundir los términos y cada cosa para lo que es.

Donde sí hay coincidencia, es en que los dos tipos de cascos nos sirven para proteger nuestra salud y nuestra cabeza. Por eso, una vez más, tenemos que defender su uso, pese a los pequeños inconvenientes que puedan ver algunos. Viajamos a mayor velocidad que con la bicicleta y en caso de accidente, las consecuencias pueden ser más graves. Si valoras las ventajas de usar el casco, te sentirás más seguro. Posiblemente trabajando este tema, aprenderás cosas nuevas, irás adquiriendo actitudes, valores y estrategias, que te sirvan para poder disfrutar de forma segura con tu ciclomotor (si ya lo tienes) y para los que no dispongan de él, tendrán de la información adecuada a la hora de comprar un casco seguro.

4.03. Conocemos los datos de la realidad para poder tener más Argumentos y tomar decisiones.

a. Las estadísticas de la DGT.

Las cifras de mortalidad son solamente una de las partes del impacto de los accidentes de tráfico en la salud de la población, que además de producir fallecidos, provocan lesiones graves y leves que requieren de asistencia sanitaria y en ocasiones generan diferentes grados de incapacidad. Por tanto, los accidentes además de suponer lesiones y pérdida de vidas humanas, suponen un elevado coste económico, sanitario y social.

Según Tráfico

UNAS 140 PERSONAS NO HABRÍAN MUERTO SI HUBIERAN USADO EL CINTURÓN O EL CASCO

La cifra definitiva de víctimas mortales en accidentes de tráfico ascendió el pasado año a 1.903 personas

Vida | 26/09/2013 - 15:20h | Última actualización: 26/09/2013 - 21:28h

Madrid (Efe).- La directora general de Tráfico, María Seguí, ha destacado este jueves que 140 personas no habrían perdido su vida en un accidente de tráfico el pasado año si hubieran usado el cinturón de seguridad o el casco.



En la presentación de la cifra definitiva de siniestralidad de 2012, que fue de 1.903 personas, la directora de tráfico ha revelado que, con el cálculo "menos conservador", alrededor de 140 personas no estarían incluidas en ese número completo de víctimas.

Así, ha insistido en que el descenso de fallecidos del 8 por ciento con respecto a 2011 sería de un 14 por ciento si esas personas se hubieran dado "la oportunidad" de salvar su vida haciendo uso de los elementos de seguridad.

En total, 215 fallecidos en accidentes registrados en vías interurbanas el pasado año no llevan puesto el cinturón, un sistema de protección que tampoco emplearon 24 víctimas en ciudad, del total de 872 muertos en coche. Respecto a los 368 fallecidos en ciclomotores o motocicletas en 2012, 24 no llevaban el casco en el momento del siniestro en carretera y otros 17 tampoco en vías urbanas.

En cuanto a los usuarios de ciclomotor fallecidos, el 19% no utilizaban casco en vías interurbanas, mientras que en las vías urbanas no lo hacían el 16% de los fallecidos.

Las estadísticas de la Dirección General de Tráfico indican que un 7% de los conductores que utilizan casco lo llevan mal puesto. Esto es grave ya que en caso de accidente, un casco mal puesto podría desajustarse y salir volando, en cuyo caso no serviría de nada y no te protegería en el accidente. Lo mismo ocurre si lo llevan colgado en el codo.

El uso del casco reduce las muertes en un tercio y evita dos de cada tres lesiones cerebrales.



b. Relación directa con los fallecidos que tenían nuestra edad aproximada

Muchos adolescentes y jóvenes piensan que los accidentes y todas sus secuelas solamente le ocurren a los demás. Esta falta de percepción del riesgo que podemos correr como peatones, ciclistas, ciclomotoristas o viajeros, suele ayudar a bajar las alertas y precauciones para que el accidente se produzca.

Tabla 65.- Fallecidos y heridos de 15 a 17 años. Cifras absolutas y distribución porcentual. Año 2012.

Usuarios	Fallecidos	Heridos graves	Heridos leves	% Heridos graves	% Heridos leves
Peatones	3	53	310	17%	12%
Bicicletas	4	27	291	9%	11%
Ciclomotores	7	106	845	35%	31%
Motocicletas	3	29	156	10%	6%
Turismos	14	76	981	25%	36%
Otros vehíc.	1	13	109	4%	4%
Total	32	304	2692	100%	100%

Características de las personas que fallecieron en accidente en España (DGT, 2011)

- El 2% tenía menos de 14 años
- El 18% eran peatones
- Del total de conductores el 17% motocicleta; 4% ciclomotor; 2% bicicleta.
- No usaron el cinturón 22% en vía interurbana y el 41% en vía urbana
- **No usaron el casco en el ciclomotor el 19% en vía interurbana y 16% en vía urbana**
- Porque no usaron el casco ciclomotor heridos graves 9% en vía interurbana, 13% en vía urbana heridos leves 3% en vía interurbana, 5% en vía urbana
- Velocidad 23% velocidad inadecuada.

4.04. Trabajo en grupo: Nos detenemos un poco para analizar los Datos.

Ahora podemos dedicar un rato para pensar sobre los datos y gráficos que hemos visto. Puede ser el momento para que cada uno exponga sus impresiones, dudas o posturas, frente a las ventajas o inconvenientes del uso del casco por los ciclomotoristas. De igual modo, es posible que alguno pueda contar sus experiencias, si al conducir el ciclomotor ha sufrido algún accidente y qué papel jugó el casco.



4.05. La Importancia que tiene saber elegir un buen casco para salvar la cabeza.

La elección de un casco y su adecuada utilización puede ser vital. Lo importante es que sea seguro, homologado, que se adapte a nuestra cabeza y que esté bien abrochado porque, si no, ni el mejor de los cascos nos protegerá. ¡Nuestra salud y nuestra vida no tienen precio! Puedes ampliar información en: <http://www.califabandit.com/como-elegir-un-buen-casco>

El casco te protege

En el 20% de los accidentes graves de motoristas, el casco sale despedido porque la talla o la sujeción no son las adecuadas. Los traumatismos en la cabeza son la principal causa de muerte y la lesión más frecuente en estos accidentes; en el 50% de los casos, la cabeza sufre algún tipo de traumatismo.

Si vas protegida con un casco adecuado, se pueden reducir estas lesiones un 69% y la mortalidad un 42%.



Así pues, el correcto uso del casco es vital. Y muy importante su elección porque no todos protegen igual. Y obviamente, hay que adquirir solo cascos homologados, que garantizan unas condiciones mínimas de seguridad. Los tres tipos de casco más habituales son el integral, el modular y el abierto o jet. Los que se venden en la Unión Europea deben llevar una etiqueta con la letra E, un número correspondiente al país donde recibe la homologación (en España es el 9) y la norma europea vigente ECE R22-05.

Te presentamos un resumen de las características de los diferentes tipos de casco para los ciclomotoristas:

El casco integral, de una sola pieza, protege toda la cabeza y la cara, y es el más recomendado por sus prestaciones en seguridad. Es el más seguro para todo tipo de usos, pesa menos y aísla mejor del ruido y del aire que un modular.

El modular tiene una pieza abatible, la mentonera, que se puede subir, aunque no se debe circular con él abierto. Respecto a los modulares tienen una ventaja para las personas que utilizan gafas, pero “la doble pieza maxilar, la que se levanta, no suele tener la misma consistencia, y al ser móvil, con el tiempo suele crear holguras”.

El casco tipo jet deja la cara al aire, y la mandíbula y barbilla quedan desprotegidas. Entre todos ellos, el que más seguridad presenta para nosotros, es el integral porque es el que mejor se fija y cumple con los requisitos de seguridad. Los abiertos son sólo para casos muy puntuales”.

Vos, que tenés **cerebro** usalo



Las lesiones en la cabeza causan el 50% de las muertes en moto y ciclomotor



Un cráneo humano no puede soportar un golpe a más de **17km/h**. A esa velocidad, los daños son ya muy graves. Con sumarle **13km/h** más y circular a **30**, nos encontramos con que cualquier choque contra un objeto sólido y de cierta dureza, como un bordillo, la misma carretera u otro vehículo, supone **la muerte en un 98% de los casos**.

Este vídeo, en clave de humor, habla con total realismo de las ventajas que ofrece el casco para el ciclomotorista. No tiene buena calidad de imagen pero sobran las palabras: http://youtu.be/Ch-qQy_XtHA

**SI TIENES
CABEZA,
¡PÓNTELO!**

Te puede reducir un **69%** las lesiones del cerebro y un **42%** la posibilidad de morir.

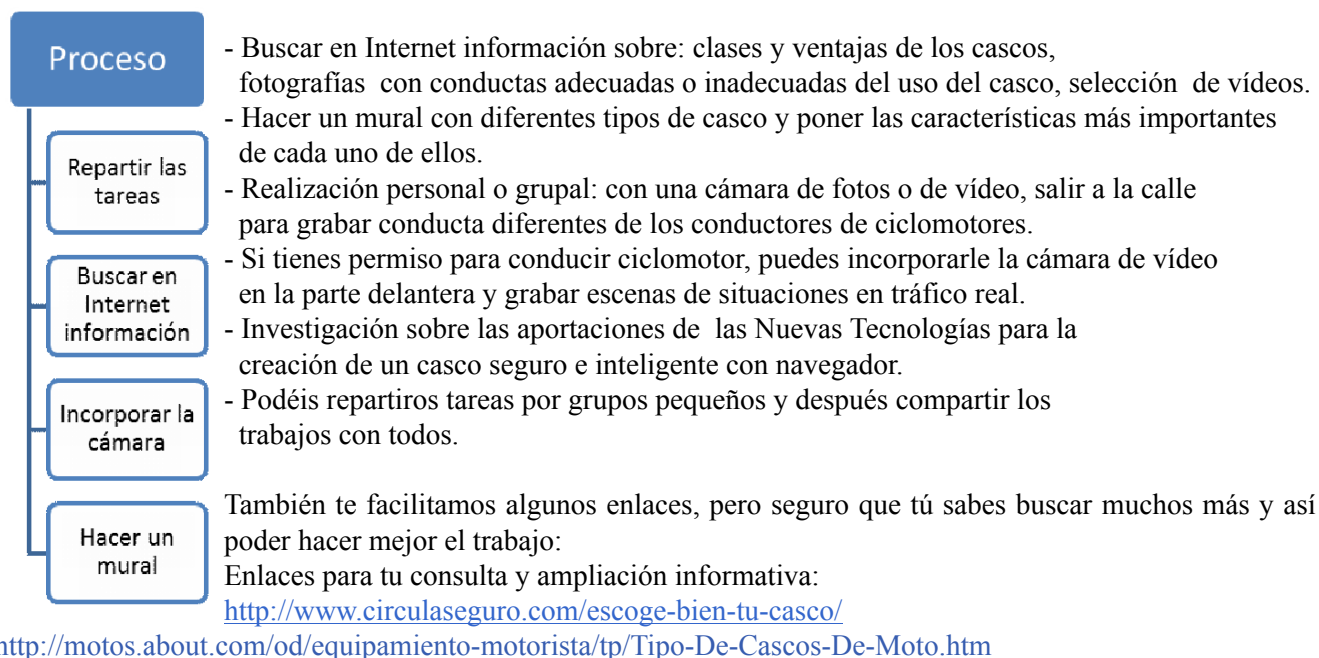


4.06. Trabajo colaborativo: investigación sobre el uso del casco

Como sabes el casco es la parte más importante y tu seguridad depende de él. No utilizar un buen casco no está justificado por ningún motivo, a no ser, que valores tan poco la integridad de tu cabeza o tu propia vida.: ¡toma buena nota!

Podemos organizarnos para buscar información y hacer alguna pequeña investigación sobre el tema del casco.

Sin duda, que si te pones a pensar y con ayuda de vuestro profesor, saldrán muchos temas. No obstante, te proponemos algunas posibilidades:



Historia del casco, características, modelos y precios... Lo puedes encontrar en:

<http://www.elmotorista.es/index.php/casco-moto>

4.07. Dinámica de grupo; actividades sobre el casco

Teniendo como referencia los carteles presentados en la Unidad o en otros que se decida, podemos realizar un trabajo en grupo en los siguientes términos:

- A lo largo de la historia, vemos cómo el ser humano, algunas plantas y ciertos animales, han utilizado sistemas diferentes y mecanismos de protección: los mineros, las tortugas...
Los alumnos pueden dedicarse a buscar información al respecto.
- Hacemos una puesta en común sobre las ventajas y desventajas que ofrecen los diferentes sistemas de protección. Ejemplo: lo que supone para una tortuga, para una castaña, para un guerrero y lo comparamos con el casco de un ciclomotorista.
- Podemos formular ahora una pregunta clave: ¿Qué es más caro: pagar 50 euros por un casco o no tener bien protegida la cabeza? ¿Valoramos más el dinero o la salud y la vida?



4.08. Debate en el grupo, a favor o en contra del casco.

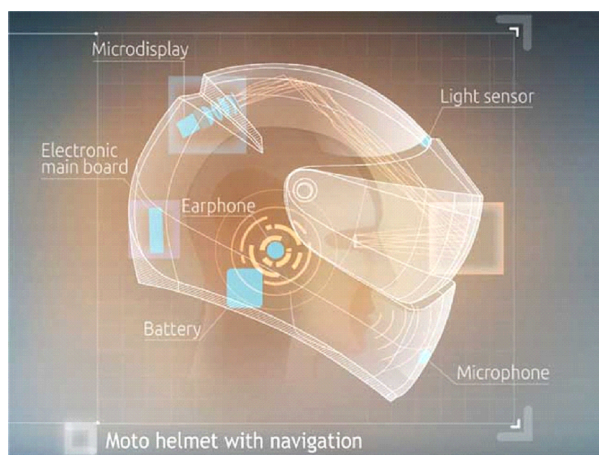
Iniciaremos la actividad formado dos grupos. Uno defenderá, argumentará y tratará de convencer a los otros de las ventajas de usar siempre el casco. Los otros apostarán por la no utilización del mismo.

No podemos olvidar que la recogida de información será fundamental a la hora de dar argumentos y mantener posturas. Esto implica que antes de hablar tenemos que tener la información. Ni que decir tiene que las ideas se defienden con argumentos y respeto ... porque a estas alturas, ya debes haber aprendido cosas y argumentos suficientes para ser defensor o contrario del uso del casco.

4.09. Hacia un casco más seguro con Realidad Aumentada.

Como ves, las Tecnologías de la Información y Comunicación, están aportando cosas muy interesantes en diferentes campos profesionales y en cualquier campo de nuestra sociedad.

También están llegando al mundo de los vehículos y a los sistemas de seguridad. Pues bien, el casco también se está beneficiando del aporte de las nuevas tecnologías. Seguro, que simplemente mirando el gráfico, ya te has dado cuenta.



Puedes buscar información sobre las aportaciones tecnológicas para el casco inteligente. Explica un poco en qué consiste cada una de las aplicaciones de este casco y después, puedes compartir en grupo los resultados y debatir sobre las ventajas e inconvenientes de este nuevo casco que no tardará mucho en salir al mercado, apostando seriamente por la defensa del cráneo de los motoristas..

4.10. Los mitos sobre el casco de los motoristas. Recursos didácticos.

Mito 1: el casco reduce la visión; FALSO, un casco puede que reduzca la visión hacia abajo y no puedas ver el tablero de instrumentos, sobre todo un integral, pero esto no es tan vital, porque tu visión debe centrarse en la carretera y en lo que pasa en ella, y ahí cualquier casco ofrece un campo de visión de casi 210°, con lo que no interfiere en la conducción.



Mito 2: el casco no me deja oír el tráfico; FALSO, un casco reduce el sonido ambiental, pero no lo elimina por completo, con lo que cualquier sonido sigue estando ahí. Además, los cascos te protegen del ruido del viento. Otra cosa muy distinta es que vayas escuchando música y a todo volumen.

Mito 3: el casco me recalienta la cabeza; FALSO, si llevas una protección de espuma de poliestireno aislante, que precisamente, evita cualquier transmisión de calor entre la carcasa externa y el interior. Lo que pasa es que muchos asocian la situación vivida en un atasco en la que pasas calor, respiras humos y el sol te pega durante un buen rato.

Mito 4: no necesito casco para moverme por la ciudad o en trayectos cortos; FALSO, existe mucho más riesgo circulando por la ciudad que en carretera abierta. Hay muchísimos más objetos contra los que puedes chocar. Además existen muchos conductores que te rodean, por lo que la incertidumbre de que ellos también respeten las normas y puedan acabar chocando contra ti, son mucho más altas. Así que ya sabes, siempre tienes que llevar el casco puesto.

Mito 5: los conductores con casco tienen más accidentes; FALSO, precisamente las estadísticas dicen que los conductores que llevan casco tienen menos accidentes y que los cascos de colores brillantes o muy visibles como el blanco o el rojo sufren menos accidentes porque se hacen más visibles.

Mito 6: el casco afea: CIERTO, pero no del todo. Puede afeár la imagen narcisista de algunos, pero por encima de eso debería estar la belleza de una buena salud. Porque un buen golpe sin el casco te puede dejar marcado para siempre. Luego, se trata de un tema de elección de prioridades.

4.11. Recursos didácticos.

Se ofrecen algunos recursos que puedan servir para repasar, profundizar y argumentar sobre el tema del casco.

a. Carteles para usar, comentar, aprender, opinar

Aquí tienes unos cuantos carteles que han sido utilizados por la DGT para tratar de sensibilizar y concienciar a los conductores de ciclomotores y motocicletas sobre las ventajas que aporta la utilización adecuada de un casco para la seguridad vial de los conductores. Estos carteles pueden servirnos para analizarlos de forma individual o grupal.

Aparecen cronológicamente, como fueron presentados en las campañas.

- Podemos analizar los textos, las imágenes y el lenguaje que presentan.
- Comentar y argumentar por qué algunos conductores tiene reticencias a la hora de ponérselo.
- Manifestar nuestra postura personal frente al uso del casco.

Esta actividad te puede dar pié para hacer un trabajo creativo, elaborando nuestros propios carteles sobre el casco. Después se pueden exponer ante el grupo o en los murales de la clase o en los pasillos del centro educativo.





a. Vídeos:

Es posible, que seas un experto para tener fácil acceso a la localización de vídeos relacionados con el uso apropiado e inapropiado del casco. Esta puede ser una pequeña aventura de recogida de información y selección de aquellos que te interesen. Recuerda que en esta Unidad también hemos hablado de la posibilidad de crear tus vídeos personales.



Para aquellos que no quieran realizar nuevas búsquedas, se le proponen algunos enlaces.

- Características y partes de un casco integrado: <http://youtu.be/Oepn6dmIXfA>



- Generalidades legales sobre el ciclomotor y el casco: <http://youtu.be/zjbxNqF5oGc>

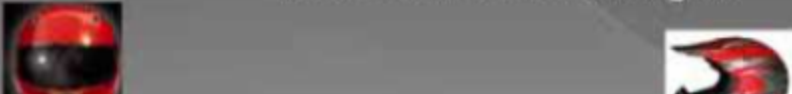
INFRACCIONES RELATIVAS AL CASCO

No utilizar el conductor (pasajero) casco de protección homologado (o no utilizarlo adecuadamente)
➤ 150W y resta 3 puntos del carnet.

>Inmovilización del vehículo hasta que se porte casco

RESPONSABLE: EL CONDUCTOR

Son infracciones: - Llevar el casco desabrochado
- No llevar un casco homologado



- Campaña DGT: el casco es la vida: <http://youtu.be/y40Zp6gsuZI>



- Campaña DGT: no podemos ponernos el casco por ti: <http://youtu.be/jEQvxYW3ejk>



Si se considera oportuno, pueden hacerse las dos cosas: un grupo busca en la red y los selecciona, y otro grupo se dedica a hacer sus propios vídeos y a editarlos.

Posteriormente, pueden ser presentados a los demás compañeros.



4.12. La evaluación de la Unidad Didáctica.

A continuación te vamos a someter a unas preguntas que te puedan servir para comprobar todo lo que has aprendido y asimilado en esa Unidad Didáctica.

Nombre:..... **Apellidos:** **Fecha:**

1. Rodea con un círculo la letra que corresponde a las opciones más apropiadas a la hora de elegir un buen casco:
 - a. Que sea caro
 - b. Que sirva para evitar que me pongan una multa.
 - c. Que tenga colores claros y vivos
 - d. Que me quede bien holgado
 - e. Que no lleve visera
 - f. Que me quede bien ajustado
 - g. Que tenga buen sistema de sujeción y cierre seguro
 - h. Que pese poco

2. Escribe cinco cosas que te pueden ocurrir si no llevas el casco puesto, si está mal sujeto o si no está homologado:

3. Escribe una respuesta razonada y bien argumentada suponiendo que alguien se ríe de ti por llevar puesto el casco cuando conduces el ciclomotor:

4. Pon una F (Falso) o una V (verdadero) en las siguientes frases:
 - El casco no es obligatorio en ciudad
 - En un ciclomotor siempre pueden ir dos personas
 - Debo cambiar de casco si se ha golpeado fuerte en una caída
 - La multa por no llevar puesto el casco puede llegar a 200 euros
 - El casco siempre ha de estar homologado
 - Si conduzco un ciclomotor puedo saltarme un stop o ceda el paso, pero lo haré con mucho cuidado de que no venga nadie.
 - Cuidar bien la mecánica y los elementos del ciclomotor es señal de seguridad.
 - No es obligatorio pasar la ITV para los ciclomotores, pero sí es aconsejable.

5. ¿En qué vías los ciclomotoristas utilizan menos el casco, según las estadísticas de la DGT?

6. Si sufres un accidente, además de la posibilidad de sufrir una lesión (leve o grave), ¿Qué otras consecuencias o gastos puedes generar?

