

Viajar en motocicleta con un equipamiento adecuado, desde el casco (reduce las lesiones mortales en la cabeza un 50%) a las botas (protegen más del doble que unas deportivas), supone reducir e incluso evitar lesiones en caso de accidente. El año pasado, el 3% de los fallecidos en carretera no llevaba el casco según datos de la DGT.



El equipamiento es el principal elemento de seguridad pasiva de los motoristas.

UN ADECUADO EQUIPAMIENTO REDUCE E INCLUSO EVITA LESIONES EN CASO DE ACCIDENTE

## Motoristas: Protegidos de pies a cabeza

**Mercedes LÓPEZ**

Infografía: DLIRIOS

**L**levar el casco reduce un 50% las lesiones mortales en la cabeza, según datos de la Organización mundial de la Salud (OMS). Utilizar chaquetas y pantalones fabricados con tejidos especialmente diseñados para viajar en moto supone ir entre un 33 y un 47% mejor protegido, en caso de accidente, que si se viste una chaqueta o un pantalón de algodón, y calzar unas botas adecuadas minimiza las lesiones en los pies más del doble que unas deportivas o unos mocasines, según la Asociación Nacional de Empresas del Sector de las Dos Ruedas (ANESDOR). Estos son solo unos

### A LA HORA DE COMPRAR EL EQUIPAMIENTO, DEBE PRIMAR LA CALIDAD SOBRE LA ESTÉTICA

ejemplos de la importancia que un adecuado equipamiento puede tener para los motoristas. “En caso de accidente, el equipamiento de protección evitará algunas lesiones o reducirá su gravedad”, indica ANESDOR en el Manual de Equipamiento de Protección para el Motociclista que esta asociación ha realizado

recientemente. “Para el usuario de la moto, su equipamiento es fundamental y se convierte en su principal elemento de protección pasiva”, subraya Juan Manuel Reyes, presidente de la Asociación Mutua Motera. Y explica que “una de las carencias de las motocicletas es su poca capacidad para proteger a sus usuarios en caso de accidente”. Son muy pocos los elementos que pueden incorporar para incrementar su seguridad pasiva: la ergonomía (que proteja y no dañe), la pantalla y, últimamente, el airbag (aunque está muy poco extendido).

**OBJETIVO: PROTEGER.** Sin embargo, parece que la moda, una estética personalizada y diferenciadora de este colectivo, son factores que



## CASCO EL MÁS IMPORTANTE

Su concha externa resiste la penetración y la abrasión. La capa de absorción del impacto que está dentro de la concha asimila el choque al doblarse ligeramente con el impacto. La capa de tela ligera que está cerca de la cabeza aumenta la comodidad y hace que el casco se adhiera a la cabeza. Los integrales son más cómodos porque disminuyen el ruido del viento en los oídos, los golpes de viento en la cara y los ojos y desvían los insectos y otras partículas. Además, reducen el cansancio y, en caso de mal tiempo, protegen más de las inclemencias climatológicas.

### Las características imprescindibles.

- Debe llevar una etiqueta de homologación ECE bien visible.
- Debe cubrir la frente por encima de las cejas.
- No debe moverse, ni caer sobre los ojos o presionar la frente.
- No debe obstaculizar la visión periférica del conductor.
- Si se llevan gafas, no debe presionarlas ni reducir la visión.
- Debe ser cómodo.

### NO OLVIDE

- Es indispensable abrochárselo adecuadamente.
- Nunca utilice un casco que haya sufrido un impacto violento.



## GAFAS Y VISERAS ASEGURAN LA VISIÓN

Gafas y viseras deben formar parte del equipamiento, ya que aseguran un buen campo de visión en cualquier situación climatológica y de iluminación. Las viseras integradas en los cascos protegen mejor la cara. Si son gafas, deben ir ajustadas por encima del casco para que no salgan volando.

## PROTECTORES DISEÑADOS PARA MOTOS

Pueden comprarse por separado o incluidos en el equipamiento original. Protegen contra las heridas provocadas por impacto o abrasión al golpearse contra el suelo, y reducen la gravedad de contusiones, fracturas o desgarros musculares. Deben llevar la marca CE y estar diseñados para moto.

### Tipos:

- De brazo, situados a unos 5 cm. por encima del hombro hasta la muñeca.
- De hombro, cubren el hombro y parte del cuello.
- De espalda, desde los omóplatos hasta la cintura.
- De pecho, cubren la caja torácica.
- De cadera, sobre la pelvis.
- De muslo, para la parte delantera y lateral del muslo.
- Collarín, evita los movimientos bruscos de la cabeza, y la comprensión de la columna vertebral por la fuerza que ejerce el casco sobre el cuello.

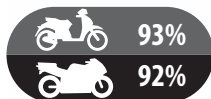
## TAPONES PARA OÍDOS EVITAN EL RUIDO

Son la mejor protección frente a los ruidos que pueden llegar a lesionar el oído, pero deben sustituirse con frecuencia. Se deben usar los que están especialmente diseñados para motoristas, teniendo en cuenta el tipo y el tamaño más adecuado.

## Bien protegido

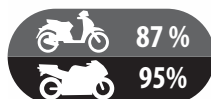
### Torso y brazos.

Cazadora gruesa de tejido Kevlar, imitación a piel o piel gruesa.



### Manos

Guantes de Kevlar, imitación a piel o piel gruesa



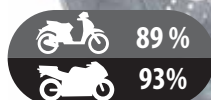
### Parte inferior del cuerpo

Pantalones gruesos de tejido Kevlar, imitación a piel o piel gruesa



### Pies

Botas de motociclista



(Fuente: ANESDOR. Más información en [www.anesdor.com](http://www.anesdor.com) y [www.maids-study.eu](http://www.maids-study.eu).)

## El traje más seguro

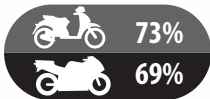
Reducir la gravedad de una lesión en caso de accidente, o incluso evitarla, puede ser una cuestión de cambiarse de ropa, si se va a subir a una moto, y sustituir la cazadora vaquera por otra fabricada en un tejido especialmente diseñado para ello. Esta es una de las conclusiones que se derivan del Manual de Equipamiento de Protección para el Motociclista, realizado por la Asociación



## Poco protegido

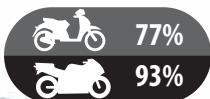
### Torso y brazos.

Cazadora fina de algodón, vaquera, piel fina o nylon.



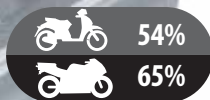
### Manos

Guantes de lana, vaqueros, piel fina o nylon



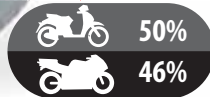
### Parte inferior del cuerpo

Pantalones finos de algodón, vaqueros, de piel fina



### Pies

Zapatos de calle, mocasines, deportivos



(1) Sin evaluar.

(2) Factor de protección: Porcentaje de accidentes del MAIDS en los que el equipamiento de protección atenuó o incluso evitó accidentes.

Nacional de Empresas del Sector de las Dos Ruedas (ANESDOR). En este manual se explica el grado de protección de las diferentes prendas que utilizan los motoristas –desde las cazadoras a los guantes, pasando por botas, gafas o pantalones– según el tejido con el que estén fabricadas, y de si se viaja en un ciclomotor o en una motocicleta.

## PANTALONES CÓMODOS Y AJUSTADOS

Las piernas son la parte del cuerpo más expuesta al impacto en caso de accidente; por eso, una buena elección es esencial. Al igual que en las chaquetas, importa más su calidad (mejor de piel o tejido especial) que su estética.

### Características imprescindibles:

- Deben ser lo bastante anchos para ser cómodos, pero lo bastante ajustados para mantener los protectores de impacto en su sitio.
- Deben permitir al motorista andar cómodamente cuando no esté sobre la moto.
- Para mayor seguridad, algunos modelos llevan elementos de protección de quita y pon y están homologados por la CE.



## CHAQUETAS BONITAS PERO ADECUADAS

A la hora de elegir una chaqueta, es más importante comprobar la seguridad que aporta que su estética. Son mejores las de piel o kevlar, un tejido sintético de gran resistencia que también se utiliza en los chalecos antibalas, que las de algodón.

### Características imprescindibles.

- Deben ser de colores vivos para que los motoristas sean vistos por el resto de los usuarios de la vía.
- Deben ser lo bastante anchas para ir cómodo y lo bastante ajustadas para mantener los protectores de impacto en su sitio.
- Algunas llevan correas para evitar que se salgan de las manos (el 56% de las heridas se producen en las manos).
- Deben ir por encima de la ropa normal.



## GUANTES ADIÓS A AMPOLLAS, CORTES...

Deben proteger las manos (viento, sol, frío...) y las muñecas sin dificultar el manejo del vehículo, por lo que deben ajustarse perfectamente. Evitan las ampollas y ayudan a prevenir cortes, moratones y arañazos. Existen diferentes tipos según su espesor y peso. Los más finos sin relleno favorecen la circulación del aire y son más cómodos en verano; y los más pesados y con relleno o aislantes, protegen mejor de las bajas temperaturas.



## BOTAS MEJOR IMPERMEABLES

Deben cubrir todo el pie, el tobillo y la parte inferior de la tibia para proteger pies, dedos y tobillos sin impedir el manejo de la moto. Las mejores son las impermeables, que impiden que éstos se queden fríos, y mejor si llevan protecciones de plástico o metal. No deben llevar cordones, porque pueden enredarse en las palancas de freno o cambio y provocar caídas.



influyen mucho más en el cliente a la hora de comprar un atuendo que la seguridad que puedan aportar, y es normal ver a un conductor, sobre todo los que utilizan la moto para desplazamientos urbanos, con ropa 'normal'.

Las razones, en palabras de Reyes, son varias: "Primero existe falta de información". Muchos conductores no saben que, aun viajando a bajas velocidades, cualquier accidente, puede causar lesiones graves. ANESDOR añade que no "hay diferencia alguna entre caerse de un 'scooter' a 50 km/h o de una motocicleta a la misma velocidad".

Reyes pone un ejemplo: "Una caída sin guantes puede destrozarte las manos". A lo que Ferrán Roca, experto en seguridad vial y formación de conducción y asesor de ANESDOR en estos temas, añade que "las manos son la primera parte del cuerpo que intentamos poner en el suelo



Vaqueros, deportivos, cazadoras de algodón... mejor olvidarlos al subirse a la moto.

## SI EL CASCO NO ES DE LA TALLA ADECUADA, PUEDE SALIR DISPARADO EN UN ACCIDENTE

cuando se produce una caída y, por eso, es necesario utilizar guantes que aguanten la fricción y no mermen sensibilidad".

**CUESTIÓN DE PRECIOS.** Y esto por no hablar del casco. El único elemento de protección que es obligatorio en vías urbanas y en carretera, tanto para el conductor como para los pasajeros y cuyo uso está muy generalizado.

Los datos de la Dirección General de Tráfico (DGT) indican que en 2009 solo el 3% de los motoristas fallecidos en accidente en carretera no llevaba el casco. Además, Roca recuerda "que, en el 20% de los accidentes graves, el casco no resulta eficaz porque sale disparado". Y explica las causas: la talla del casco no es la adecuada o el casco no estaba abrochado o iba muy flojo.

Otra de las excusas más utilizadas es el precio. Juan Manuel Reyes hace cuentas y va sumando: desde los 300 euros que, como media, cuesta un casco (elemento que puede superar los 1.500 €), a los 80 € de unos guantes, los 150 € de unas botas, los 500 € de una chaqueta o los 250 € de un pantalón. Y esto para el equipamiento de invierno. La misma cantidad, "o incluso más, porque son más caros al utilizar tejidos más novedosos, para el verano".

**HACE CALOR.** Por ello, solicita medidas económicas que pueden ir desde la reducción del IVA a la financiación sin intereses, "porque todo lo que tenga relación con la seguridad vial debería ser fomentado desde las Administraciones", subraya Reyes.

Otra de las excusas más utilizadas, sobre todo en algunas zonas de nuestro país, es que los equipos no están pensados para el calor. En este sentido, Ferrán Roca es tajante: "El calor no es excusa, porque más calor hace en los hospitales". A lo que Juan Manuel Reyes añade que "pasar calor es contraproducente, porque puede dar lugar a mareos y lipotimias, sobre todo en las motos actuales que van muy protegidas contra el viento". Aunque, al mismo tiempo, afirma que esta excusa va perdiendo fuerza porque los fabricantes ya están utilizando tejidos especialmente diseñados para el verano, con rejillas que permiten el paso del aire y la ventilación del cuerpo.

En 2009, siguiendo los datos de la DGT, el número de víctimas

mortales en carretera, descendió un 7,8% en motocicleta y un 8,4% en ciclomotor. En total, 359 personas que viajaban en un vehículo de dos ruedas perdieron la vida en nuestras carreteras el año pasado. ♦

## Mejor colores vivos

Además de ver, para el motorista es esencial ser visto. Es aconsejable comprar prendas con material fluorescente o reflectante, que se ven bien cuando son iluminadas por los faros de los coches; y cuando llueve, hacen más visibles a los motoristas. Los colores deben ser vivos, que contrasten con el entorno de la carretera y se desaconseja utilizar el negro o prendas de camuflaje. Otra alternativa es usar chalecos reflectantes que consiguen el mismo objetivo.