



TOYOTA

PROGRAMA NACIONAL DE FORMACIÓN VIARIA PARA ESCOLARES DE SECUNDARIA “FORMA T”

Do 1 ao 5 de marzo de 2010
Alameda de Santiago de Compostela





TOYOTA

PROGRAMA DE VISITAS DIDÁCTICAS PARA CENTROS DE ENSINO

Curso Escolar 2009-2010
Do 1 ao 5 de marzo de 2010

ORGANIZA

FUNDACIÓN RACE

Real Automóvil Club de España (RACE)
C/Isaac Newton nº 4
28760 Tres Cantos (Madrid)
T 91 594 75 63
F 91 594 73 19
educacion-vial@race.es
www.race.es/fundacion

CONCELLO DE SANTIAGO

Departamento de Educación
Rúa do Vilar, 13-1º
15705 Santiago de Compostela
Tfnos: 981 554 400/401
Fax: 981 571 511
dptoeducacion@santiagodecompostela.org
www.santiagodecompostela.org



Índice

- **OBXECTIVOS**
- **METODOLOXÍA DA FORMACIÓN**
- **POBOACIÓN OBXECTIVO**
- **DATAS DO PROGRAMA**
- **CIDADES**
- **AVALIACIÓN DA ACCIÓN**
- **CONTIDOS**
 - **TALLER I: A SEGURIDADE PASIVA NO VEHÍCULO**
 - **TALLER II: A SEGURIDADE INFANTIL**
 - **TALLER III: RISCOS ASOCIADOS AO CONSUMO DE ALCOHOL**
 - **TALLER IV: AULA DA SEGURIDADE E A SUSTENTABILIDADE**



Presentamos o Programa “FORMAT” que, como resultado da colaboración establecida desde hai uns anos coa FUNDACIÓN RACE, constitúe unha proposta educativa do programa municipal de *Educación Viaria e na Autoprotección* en centros escolares *¿Onde está o perigo?*, que comprende un conxunto de actividades para introducir e desenvolver na escola e de maneira moi especial nas familias, hábitos de seguridade viaria e actitudes cívicas. Constitúe ademais a resposta á preocupación sentida pola comunidade educativa respecto da seguridade nas instalacións educativas de Santiago

Sen dúbida, a idade máis axeitada para comezar a educar o hábito de autoprotección entre a poboación é a escolar, para o que as distintas actividades prácticas sobre como se debe actuar en situacións de perigo, son o medio máis eficaz e directo para desenvolver unhas pautas de conduta e actuar cos mínimos riscos posibles en calquera emerxencia individual ou colectiva.

A Escola RACE está a desenvolver para este curso escolar 2009-2010 o Programa de Formación Viaria-Forma T, dirixido aos escolares de secundaria e centrado no fomento de actitudes e condutas seguras respecto dos sistemas de autoprotección no vehículo e o uso do automóbil, baixo os criterios de sostibilidade. Ten como obxectivo a prevención dos accidentes de tráfico desde a idades máis temperás, seguindo as indicacións marcadas pola Unión Europea para o ano 2010 de reducir á metade o número de vítimas mortales. A mocidade de entre 15 e 24 anos representan o 11% da poboación española e supoñen o 18% dos falecidos por accidente de tráfico e o 25% de feridos graves. Este dato pon de manifesto a necesidade de levar adiante accións preventivas para esta franxa de idade, que se centren en fomentar actitudes e comportamentos viarios seguros.

Esta acción establecémosla dende a colaboración entre diferentes institucións e departamentos municipais cunha perspectiva de transversalidade. Un elemento importante para o desenvolvemento das propostas que presentamos é a coordinación permanente coa Fundación Race pola dispoñibilidade de equipamentos, asesoramento didáctico e dotación de materiais que nos achega, así como a implicación dos servizos municipais, nomeadamente da Policía Local, do Servizo Municipal de Extinción de Incendios e Salvamento e da Agrupación de Voluntarios de Protección Civil, que resultan imprescindibles para o funcionamento do programa



OBXECTIVO

- Fomentar actitudes e condutas seguras respecto aos sistemas de auto protección no vehículo e o uso do automóbil baixo criterios de sustentabilidade.
- Contribuír á formación dos escolares na seguridade viaria.
- Divulgar os factores de risco no tráfico e crear unha cultura dunha mobilidade máis sostible e segura coas xeracións futuras.
- Facilitar aos centros educativos que realicen actividades de educación viaria, o asesoramento técnico, práctico e psicolóxico necesario para a aplicación de programas de educación viaria.

METODOLOXÍA DA FORMACIÓN

1. Recepción de participantes

2. Introducción

- Explicación do desenvolvemento das actividades e os obxectivos de cada unha das unidades didácticas.
- Organización dos grupos por talleres

3. Participación dos estudantes nos diferentes obradoiros temáticos:

- Obradoiro 1: A seguridade pasiva no vehículo
- Obradoiro 2: A seguridade infantil
- Obradoiro 3: Riscos asociados ao consumo alcol
- Obradoiro 4: Aula da seguridade e a sostibilidade

4. Posta en común: búsqueda da mensaxe clave para cada unha das catro unidades didácticas e recollida das aportacións no “caderno da seguridade viaria

DURACIÓN DO CURSO 60/75 min.

POBOACIÓN OBXECTIVO

1. Alumnos/as de secundaria dos centros educativos de Compostela
2. Adultos, especialmente pais e nais. xornadas abertas en horario de tarde.



En XORNADA DE MAÑÁ recibiranse nas instalacións alumnos de, 3º e 4º ESO, 1º e 2º de Bacharelato. O número de alumnos estimados en cada cidade será de 350-400 alumnos, a razón de 3-4 grupos de 25 alumnos por día na xornada de mañá.

En XORNADA DE TARDE realizaranse actividades de PORTAS ABERTAS, - A Escola abrirá as súas portas a toda a cidadanía, chegándose deste xeito ao colectivo adulto. Nesta edición desenvólvese un programa en materia de sistemas de retención infantil dirixido a pais e nais., Así mesmo, os técnicos da Escola informarán e atenderán calquera tipo de dúbida ou consulta en materia de Educación e Seguridade Viaria.

DATAS DO PROGRAMA

Do 1 ao 5 de marzo de 2010

CIDADES

Nesta primeira edición do Programa Forma T participan as cidades de Santiago, Córdoba, Guadalaxara, Pontevedra, Mérida e Lleida.

AVALIACIÓN DA ACCIÓN

Alumnado

Cada grupo que visita os talleres deixarán plasmadas as conclusións máis importantes ao finalizar a actividade no "Caderno RACE-TOYOTA da Seguridade Viaria.

Profesorado

O profesorado encargado da actividade cubrirá un cuestionario de calidade referente a catro parámetros básicos:

- Contidos
- Monitores
- Instalacións
- Avaliación xeral da actividade

Institucións

Existe un informe das institucións visitadas, que mostran o seu grado de satisfacción coa actividade realizada no seu municipio.



CONTIDOS

TALLER I: A SEGURIDADE PASIVA NO VEHÍCULO

Temario

1. Que é a seguridade pasiva do vehículo?

Son todos os elementos que minoran as consecuencias de sufrir un accidente de tráfico: Cinto de seguridade, repousacabezas, airbag, barras de protección laterais, etc.

2. Importancia dunha postura correcta no caso de accidente

- A posición do condutor ao volante é fundamental para unha boa condución.
- Maior liberdade de movementos, control de automóbil e estabilidade do noso corpo.
- En caso de colisión, as lesións serán menores para os ocupantes que vaian correctamente colocados.
- Viaxaremos máis cómodos e relaxados, atrasando a aparición de cansazo

Como coñecer a posición correcta? Antes de comenazar a circular debemos colocar o asento á distancia correcta:

- Nin moi cerca ... para non perder capacidade de manobra e evitar impactos contra o volante
- Nin moi lonxe ... para poder manexar o volante e os pedais con soltura

Sentados coas costas en posición normal (nin moi arqueados, nin totalmente pegados ao respaldo), colocar o brazo estendido por encima do volante.

O aro do volante debe quedar situado á altura do noso pulso.

3. Importancia do cinto de seguridade

- O cinto de seguridade é o dispositivo máis eficaz
- O seu uso reduce un 50 % o risco de perder a vida.
- En Europa falecen cada ano 15.000 automobilistas que non levaban o cinto
- Se todos fixésemos uso del, cada ano salvaríanse 7.500 vidas.
- En España, en torno ao 40% dos falecidos non o levaba posto

Cal é a súa misión?: Reter e protexer os corpos dos ocupantes, evitando os golpes violentos dentro do habitáculo e a súa proxección fóra del. Se viaxamos sen cinto de seguridade e sufrimos unha colisión, o noso corpo continúa a súa marcha a esa mesma velocidade.



4. Uso correcto do cinto de seguridade

Para minimizar os danos no caso de accidente, debemos seguir as seguintes indicacións:

- Sempre deberán axustarse correctamente e sen folguras:
A banda horizontal debe situarse o máis baixa posible, nunca sobre o estómago.
A banda diagonal debe suxeitar o ombreiro e cruzar o peito, e nunca tocar o pescozo.
- Levar roupas demasiado grosas, así como coxíns u outro obxeto acolchado, restaralle eficacia ao cinto de seguridade.
- Debemos asegurarnos de que a cinta non esté dobrada ou torta.
- Por último, o correcto axuste do asento complementa o cinto para evitar o “efecto submarino”, é dicir, saír por debaixo no momento do accidente.

Dende Setembro de 2006 é obrigatorio o uso do cinto de seguridade tamén para embarazadas, xa que está demostrado que... ¡A maior maneira de protexer o feto é protexer a nai!

5. Uso correcto do repousacabezas

O repousacabezas controla o desprazamento cara a atrás da cabeza reduce, no caso de choque, o risco de lesión nas vértebras que forman el pescozo, vértebras cervicais. É un dos elementos esenciais da seguridade pasiva.

O repousacabezas debe situarse o máis preto posible da parte posterior da cabeza sen quedar apoiada nel, a unha distancia máxima de 4 cm aprox.

Non se debe deixar o repousacabezas na súa posición máis baixa. O centro de gravidade da cabeza (que se encontra á altura dos ollos) debe coincidir coa parte resistente ou rixida do repousacabezas. Outra referencia útil: que a parte superior da cabeza e a do repousacabezas queden á mesma altura.

6. Mitos e falsas crenzas sobre o cinto de seguridade

O estar suxeitos ao vehículo permitíranos non golpear contra as partes rixidas do habitáculo e non saír despedido do vehículo, o que nos provocaría graves danos. A probabilidade que nos ofrece o cinto de non golpeármolos e evitar perdermos o coñecemento é moito maior que a que tiñamos de resultar mortos por non utilizalo. Por iso, sempre é importante levalo, incluso no caso de incendio ou caída do vehículo á auga.

Recursos e Instalacións:

- *Monitor Seguridade Vial*
- *Simulador de impacto*
- *Lona*
- *Expositor informativo*

Mensaxes clave:

- Cinto e repousacabezas, fundamentais a calquera velocidade.
- O uso do cinto nos asentos infantís reduce en máis dun 50% o risco de perder a vida. Quen non utilice o cinto, provocaralles graves danos ao resto de ocupantes.



TALLER II: A SEGURIDADE INFANTIL

Temario

1. Por que son necesarios os asentos infantís de seguridade?

Os SRI axudan a protexer os máis pequenos cando circulan a bordo dun vehículo. O uso dos SRI reduce nun 75% as lesións en caso de sinistro ou, dito doutro xeito, son capaces de evitar tres de cada catro lesións

2. Normativa

Setembro de 2006: Regulación no Regulamento Xeral de Circulación sobre a obrigatoriedade de utilizar Sistemas de Retención Infantil ata 1,35 metros de altura.

Nos asentos traseiros, as persoas por baixo de 1,35 centímetros deben ir sempre con dispositivos de seguridade adaptados (excepto en taxis en vía urbana).

Nos asentos dianteiros, os menores de 12 anos con estatura inferior a 1,35 centímetros deben ir sempre con dispositivos de seguridade adaptados.

En autobuses de máis de 9 prazas e os de transporte escolar, o condutor e os ocupantes de máis de 3 anos, excepto aqueles que non superen os 1,35 centímetros de estatura, deben utilizar os cintos de seguridade (se os vehículos os levan instalados).

Coñeces a sanción por non levar seguros os máis pequenos?

Sanción económica de ata 300€

Retirada de 3 puntos do permiso de condución.

3. Tipos de asentos infantís

Grupo 0 (de 0 a 10 quilos). Esportas

Esporta adaptada para naipelos de até 10 quilos de peso. Debe instalarse no asento posterior do vehículo, en posición transversal, colocando o neno coa cabeza cara ao interior.

Grupo 0 e 0+ (de 0 a 13 quilos). Portabebés

Sistema que permite levar o bebé na parte traseira ou na parte dianteira do vehículo, sempre que o airbag do copiloto estea desconectado ou non dispoña del. A colocación do asento infantil será sempre en sentido contrario á marcha.

O sistema protexe o bebé a través duns arneses dispostos na propia cadeira, que vai ancorada ao vehículo. Pode levar ancoraxe Isofix

Grupo 1 (de 9 a 18 quilos)

O neno vai suxeito ao asento a través dun arnés, e este ao vehículo, permitindo a súa colocación en ambos os sentidos da marcha. É moi importante axustar o asento a medida que medra o rapaz, e evitar folguras tanto nos arneses como na instalación co cinto.

Este grupo pode adquirirse con ancoraxe Isofix.



Grupo 2 (de 15 a 25 quilos)

O elevador con respaldo permite adaptar o percorrido do cinto de tres puntos aos sistemas de retención, utilizando o cinto de seguridade do vehículo para suxeitar o neno. Con este sistema o neno pode viaxar no asento dianteiro ou no traseiro, e en sentido da marcha.

Grupo 3 (de 22 a 36 quilos)

O coxín alzador eleva o neno para que poida utilizar o cinto de tres puntos do vehículo con total seguridade. Pode ir tanto en prazas dianteiras como traseiras en sentido da marcha.

4. Importancia dun uso correcto

A súa suxeición realízase por medio do cinto de seguridade. Debemos ler as instrucións do fabricante detidamente, as posibles folguras deben ser sempre eliminadas para que o asento non abanee e quede firmemente suxeito.

Debemos investir o tempo necesario en colocar o asento correctamente.

Son moitos os casos nos que, debido ás enormes forzas que se producen nun accidente, o asento sae disparado xunto co neno.

As présas ao instalalo, o pensar que non pasa nada por ir a un sitio próximo, ou o descoidarse por cambiar frecuentemente o asento dun coche a outro, pode ter consecuencias moi graves.

5. Situación dentro do vehículo e tipos de ancoraxe

As prazas máis seguras son as traseiras e, entre estas, o asento central. Ao estar precisamente no centro do coche, esta praza atópase máis afastada dos posibles puntos de impacto.

NUNCA debemos colocar un asento de seguridade dos que van en sentido contrario á marcha, diante dun airbag frontal. Ao ocupar a zona de despregamento natural do airbag, o asento sairía despedido xunto co neno.

Ancoraxe ISOFIX:

ISOFIX é un sistema de suxeición entre a cadeira de seguridade infantil e o asento do vehículo. A súa principal vantaxe é que evita os posibles erros de instalación.

O asento de seguridade infantil está dotado duns peches que enganchan nunha especie de argoliñas situadas no asento do coche, entre o respaldo e a base do asento.

Recursos e Instalacións:

Monitor Seguridade Viaria

Vehículo Toyota

Xogo de SRI

Expositor informativo

Mensaxes clave:

Nunca levar os nenos no colo.

Ata 1,35 cm de altura, sempre cun asento infantil.

Hai un sistema de retención homologado para cada peso e talla.



TALLER III: RISCOS ASOCIADOS AO CONSUMO DE ALCOHOL

Temario

1. Como funciona o alcohol no organismo?

a. Fase de Absorción

O alcohol é unha substancia química que, tras ser inxerida, non é transformado do mesmo xeito que a comida polos zumes gástricos do estómago ou do intestino, senón que pasa directa e moi rapidamente sobre todo en xaxún, ao sangue.

Alcanza as maiores concentracións no sangue tras 30 - 90 minutos.

b. Fase de distribución

Desta forma, o alcohol chega rapidamente (hidrosoluble) a todos e cada un dos sistemas do corpo, exercendo algunha modificación funcional, posto que actúa directamente sobre a estrutura das células.

c. Fase de Eliminación

Por metabolización: Cando se inxire alcohol, o organismo non pode almacenalo. Metabolízase entre o 90 e 98 % no fígado. Consiste na oxidación do alcohol e realízase a un ritmo constante. Como só pode ser oxidado a unha certa velocidade no fígado, mentres termina de ser queimado, o alcohol permanece no sangue e nos tecidos.

Por Eliminación directa: Entre un 2 e un 10 % do alcohol inxerido non é metabolizado polo fígado e elimínase como tal por distintas secrecións corporais e sobre todo polos ouriños e o aire expirado. A cantidade de alcohol que se elimina é directamente proporcional á concentración do mesmo no sangue, polo que a medición do alcohol no aire expirado é válida para coñecer o grao de alcoholemia dunha persoa.

A concentración de alcohol en sangue diminúe a un ritmo de 0.2 gramos por hora, unha vez que se terminou de inxerir alcohol.

2. Os efectos do alcohol

Os efectos que produce o alcohol na condución son moitos: unha menor capacidade de concentración, un aumento do tempo de reacción, unha peor estimación do risco e das diferentes situacións da circulación, somnolencia, percepción da velocidade menor ca a real, atención dividida, euforia, etc. Como poden entenderse facilmente, todos estes efectos resultan tremendamente perigosos á hora de manexar un vehículo.

3. Alcohol e condución

Non hai ningún remedio caseiro que elimine os seus efectos.

O único remedio é esperar. O fígado elimina a un ritmo constante de 0,1 - 0,2 gr. por hora.

Emprega o transporte público. Aforra a última copa, e polo mesmo diñeiro chega seguro en taxi, paga a pena!



4. Única taxa válida para conducir

O mellor consello: "Se bebes alcohol non condizas. Lembra 0,0"
Se bebes un pouco, mellor con comida e amodo. O teu corpo terá máis tempo para metabolizalo.

5. Mitos e realidades

Provoca un falso estado de euforia, seguridade e confianza nun mesmo.

Verdadeiro. O alcohol altera significativamente o comportamento: o suxeito móstrase máis desinhibido, eufórico e cunha menor capacidade de xuízo.

Diminúe os reflexos.

Verdadeiro. A resposta ante situacións imprevistas faise deficiente, aumentando considerablemente o tempo de reacción e diminuíndo en xeral os reflexos.

Aumenta o campo visual do condutor.

Falso. En realidade altérase o movemento dos ollos, dificultando o seguimento de obxectos en movemento. Vese alterado tamén o campo de visión, a capacidade para enfocar obxectos a distintas distancias e a capacidade de manter fixa a mirada nun punto concreto.

Prodúcense alteracións da coordinación

Verdadeiro. Prodúcense trastornos motrices. Existen variacións no control da dirección, no uso do freo e no seguimento da traxectoria correcta.

Perda do permiso de conducir

Verdadeiro. Conducir cunha taxa de alcohol superior á permitida pode restar até 6 puntos do teu permiso de conducir, ademais da suspensión inmediata do permiso.

Recursos e Instalacións:

Monitor de Seguridade Viaria
Lentes simuladoras alcoholemia
Lona de prácticas
Expositor informativo

Mensaxes clave:

Alcohol e conducción son incompatibles
Non existen remedios caseiros para reducir os efectos, só se pode esperar.



TALLER IV: AULA DA SEGURIDADE E A SUSTENTABILIDADE

Temario

1. O cinto de seguridade

O cinto de seguridade é o dispositivo máis eficaz, reduce en máis dun 50 % o risco de perder a vida. Cal é a súa misión: Reter e protexer os corpos dos ocupantes, evitando os golpes violentos dentro do habitáculo e a súa proxección fóra del.

Para minimizar os danos en caso de accidente, debemos seguir as seguintes indicacións:

Sempre deberán axustarse correctamente e sen folgas.

A banda horizontal debe situarse o máis baixa posible, nunca sobre o estómago. A banda diagonal debe suxeitar o ombreiro e cruzar o peito, e nunca tocar o pescozo.

Levar roupa demasiado grosa, así como coxíns ou outro obxecto acolchado, restaralle eficacia ao cinto de seguridade.

Debemos asegurarnos de que a cinta non estea dobrada ou torta.

O correcto axuste do asento complementa ao cinto para evitar o efecto submarino, é dicir, saír por baixo no momento do accidente.

O repousacabezas reduce o risco de lesión nas vértebras que forman o pescozo, vértebras cervicais. Debe situarse o máis preto posible da parte posterior da cabeza sen quedar apoiada nel, a unha distancia máxima de 4 cm aprox. O centro de gravidade da cabeza (que se atopa á altura dos ollos) debe coincidir coa parte resistente ou rixida do repousacabezas.

2. Os asentos de seguridade

O seu uso reduce nun 75% as lesións en caso de sinistro ou, dito doutro xeito, son capaces de evitar tres de cada catro lesións. É obrigatorio utilizar sistemas de retención infantil até 1,35 metros de altura.

As prazas máis seguras son as traseiras e, entre estas, o asento central. Ao estar precisamente no centro do coche, esta praza atópase máis afastada dos posibles puntos de impacto.

NUNCA debemos colocar un asento de seguridade dos que van en sentido contrario á marcha, diante dun airbag frontal. Ao ocupar a zona de despregamento natural do airbag, o asento sairía despedido xunto co neno

Ancoraxe ISOFIX:

ISOFIX é un sistema de suxeición entre a cadeira de seguridade infantil e o asento do vehículo. A súa principal vantaxe é que evita os posibles erros de instalación.

3. O alcohol

Fase de Absorción

O alcohol é unha substancia química que, tras ser inxerida, non é transformado do mesmo xeito que a comida polos zumes gástricos do estómago ou do intestino, senón que pasa directa e moi rapidamente sobre todo en xaxún, ao sangue. Alcanza as maiores concentracións en sangue tras 30-90 minutos.



Fase de distribución

O alcohol chega rapidamente (hidrosoluble) a todos e cada un dos sistemas do corpo, exercendo algunha modificación funcional, posto que actúa directamente sobre a estrutura das células.

Fase de Eliminación:

Entre o 90 e 98% por metabolización no fígado. Consiste na oxidación do alcohol e realízase a un ritmo constante. Como só pode ser oxidado a unha certa velocidade no fígado, mentres termina de ser queimado, o alcohol permanece no sangue e nos tecidos.

Entre un 2 e un 10 % por eliminación directa, sobre todo polos ouriños e o aire expirado. A cantidade de alcohol que se elimina é directamente proporcional á concentración do mesmo no sangue, polo que a medición do alcohol no aire expirado é válida para coñecer o grao de alcoholemia dunha persoa.

A concentración de alcohol en sangue diminúe a un ritmo de 0.2 gramos por hora, unha vez que se terminou de inxerir alcohol.

Os efectos que produce o alcohol son moitos: unha menor capacidade de concentración, un aumento do tempo de reacción, unha peor estimación do risco e das diferentes situacións, somnolencia, percepción da velocidade menor que a real, atención dividida, euforia, etc.

Non hai ningún remedio caseiro que elimine os seus efectos. O único remedio é esperar.

4. O CO₂

O CO₂ supón o 60% dos gases de efecto invernadoiro de orixe humana.

A UE produce o 15% do total de CO₂ de orixe humana.

Os vehículos de turismo emiten o 12% do CO₂ na UE.

As emisións de Dióxido de Carbono dependen do consumo de combustible: 1 litro de petróleo equivale a 2.380 g, e 1 litro de Diesel equivale a 2.750 g, é dicir, un 16% máis de CO₂. A vantaxe que ten o Diesel en canto ao menor consumo de combustible fai que avantaxe á gasolina no referente a emisións de CO₂.

5. Puntos clave para unha conducción máis verde

Co noso correcto comportamento podemos axudar a reducir o impacto dos vehículos no medio.

- Comprar pensando na ecoloxía
- Planificar as viaxes
- Comprobar frecuentemente a presión dos pneumáticos
- Reducir as cargas e o uso de portaequipaxes
- Non quentar o motor do coche antes de empezar a conducir
- Usar o aire acondicionado soamente cando sexa necesario
- Compensar as emisións de CO₂
- Acelerar suavemente e manter a velocidade constante
- Non manter o motor inactivo
- Usar o freado do motor



6. O vehículo eficiente

Que significa o consumo responsable?

Consumir menos? NON.

É Consumir diferente: aqueles produtos e servizos que teñan menor impacto ambiental

Exemplos:

Abandonar o coche? NON.

Conducir vehículos máis ecolóxicos? SI

Consumir comida importada? NON.

Consumir comida do tempo e a zona? SI

Para mellorar as emisións é fundamental renovar a antigüidade dos vehículos que circulan. En España o 40% do parque de automóviles ten máis de 10 anos, e hai que ter en conta que un vehículo de hai 20 anos contamina como 30 actuais. O 20% do parque produce o 80% da contaminación.

Actualmente hai opcións ecolóxicas, como os vehículos híbridos:

O híbrido está dotado dun motor de gasolina que traballa coordinadamente cun motor eléctrico nunha configuración denominada híbrida. O motor eléctrico axuda ao de gasolina a atopar condicións ideais de funcionamento e, baixo certas circunstancias e por determinados lapsos, pode mover independentemente o automóbil, o cal entón se despraza sen consumir combustible e reducindo significativamente o ruído producido.

O motor eléctrico aliméntase dunha serie de baterías que se recargan mentres o automóbil está en movemento (o que se coñece como Hybrid Synergy Drive) e polo tanto non require unha fonte externa, problema que sofren os vehículos eléctricos que teñen que ser "enchufados" periodicamente para recargarse.

Outra estratexia de aforro de combustible é que o motor de gasolina se apague nas constantes detencións que se sofren no tránsito urbano.

Actualmente supera os problemas de pouca autonomía, longo tempo de recarga e escasas prestacións dos vehículos eléctricos e convértese no automóbil con motor de combustión interna de máis alto rendemento e máis baixas emisións dispoñible na actualidade, de acordo coa normativa da Unión Europea.

Nalgúns é posible recuperar a enerxía cinética ao frear, que adoita disiparse en forma de calor nos freos, converténdoa en enerxía eléctrica. Este tipo de freos adóitase chamar "rexenerativos".

A combinación dun motor de combustión operando sempre á súa máxima eficiencia, e a recuperación de enerxía do freado (útil especialmente na cidade), fai que estes vehículos alcancen mellores rendementos que os vehículos convencionais.

7. A conducción eficiente (para pais)

Se os consellos a continuación presentados levasen ao cabo poderíamos aforrar un 15 % de combustible:

1. Arranque e posta en marcha: Arrincar o motor sen pisar o acelerador. Nos motores de gasolina, iniciar a marcha inmediatamente despois do arranque e nos motores diesel, esperar uns segundos antes de comezar a marcha.



2. Primeira marcha: Usala para o inicio da marcha. Cambiar a 2ª os 2 segundos ou aos 6 metros aproximadamente.
3. Aceleración e cambio de marcha: na motores gasolina circular entre as 2.000 e as 2.500 RPM e nos motores diesel entre as 1.500 e as 2.000 RPM
4. Utilización das marchas: Circular o máis posible nas marchas máis longas e a baixas revolucións. En cidade, sempre que sexa posible, utilizar a 4ª e 5ª marcha, respectando sempre os límites de velocidade.
5. Velocidade e circulación: Manter unha velocidade o máis uniforme posible, evitando as freadas, aceleracións e cambios de marcha innecesarios.
6. Deceleración: Levantar o pé do acelerador e deixar rodar o vehículo coa marcha metida nese instante.
7. Detención: Sempre que a velocidade e o espazo o permita, deter o coche sen reducir previamente a marcha.
8. Paradas: En paradas prolongadas, por encima dos 60 segundos, é recomendable apagar o motor,
9. Anticipación e previsión: conducir sempre cunha axeitada distancia de seguridade e un amplo campo de visión que permita ver 2 ou 3 vehículos por diante.
10. Seguridade: na maioría das situacións, aplicar as regras da condución eficiente contribúe ao aumento da seguridade viaria.

Beneficios da condución eficiente:

Aforro medio de carburante do 15%.

Mellora do medio.

Redución do 15% das emisións do CO2.

Diminución da contaminación acústica.

Diminución do risco de accidente.

Aumento do confort no vehículo.

Redución da tensión do condutor.

Aforro en custos de mantemento do vehículo: sistema de freado, embrague, caixa de cambios e motor.

Recursos e Instalacións:

Monitor de Seguridade Viaria

Carpa Aula Formativa

Mobiliario

Televisor de plasma

Expositor informativo

Mensaxes clave:

-Unha conduta correcta reducirá significativamente o risco de lesións.

-Os automóviles poden ser ecolóxicos, reducindo as súas emisións ao medio.

-O noso comportamento responsable axudará a mellorar o noso planeta



CONSELLOS RACE PARA OS PAIS E NAIS

UTILIZA SEMPRE O CINTO DE SEGURIDADE

É o dispositivo máis eficaz do que dispoñemos para previr as lesións e mortes en caso de colisión:

- O seu uso reduce aproximadamente un 45- 50% o risco de perder a vida.
- En Europa, se todos fixésemos uso do cinto, cada ano salvaríanse 7500 vidas.
- En España, arredor do 40% dos falecidos non levaba posto o cinto de seguridade. Por que?

CAL É A MISIÓN DO CINTO?

A finalidade do cinto é reter e protexer os corpos dos ocupantes, evitando os desprazamentos e golpes violentos dentro do habitáculo, e incluso a súa proxección fóra del.

Se viaxamos sen cinto de seguridade e temos unha colisión, o noso corpo continúa a súa marcha a esa mesma velocidade, provocándose graves lesións ou a morte.

OS TEUS FILLOS E AS TÚAS FILLAS APRENDEN O QUE VEN.

Se te comportas correctamente e utilizas sempre o cinto, converteralos en condutores responsábeis no futuro.

NA ESTRADA, REFORZA A PROTECCIÓN

Cando viaxas, son moitas as variábeis que debes controlar para aumentar a seguridade na estrada. Lamentablemente, en ocasións conducir con precaución non é suficiente para protexer os que máis queres. Sabemos que farías calquera cousa por eles, por iso che interesará saber que utilizando adecuadamente un sistema de retención infantil o teu fillo ou filla terá un 75% menos de probabilidades de sufrir unha lesión en caso de accidente.

SISTEMAS DE RETENCIÓN INFANTIL: SEGURIDADE POR NORMA

- É obrigatorio que os menores que midan ata 1,35 m de altura viaxen cun sistema de retención adaptado ao seu peso e talla, tanto nos asentos traseiros como dianteiros e ata 1,50 m cun sistema adaptado ou só o cinto de seguridade.
- Non cumprir con esta importante norma de seguridade pode supoñer a perda de tres puntos no permiso de conducir e implica sancións de ata 300 euros.