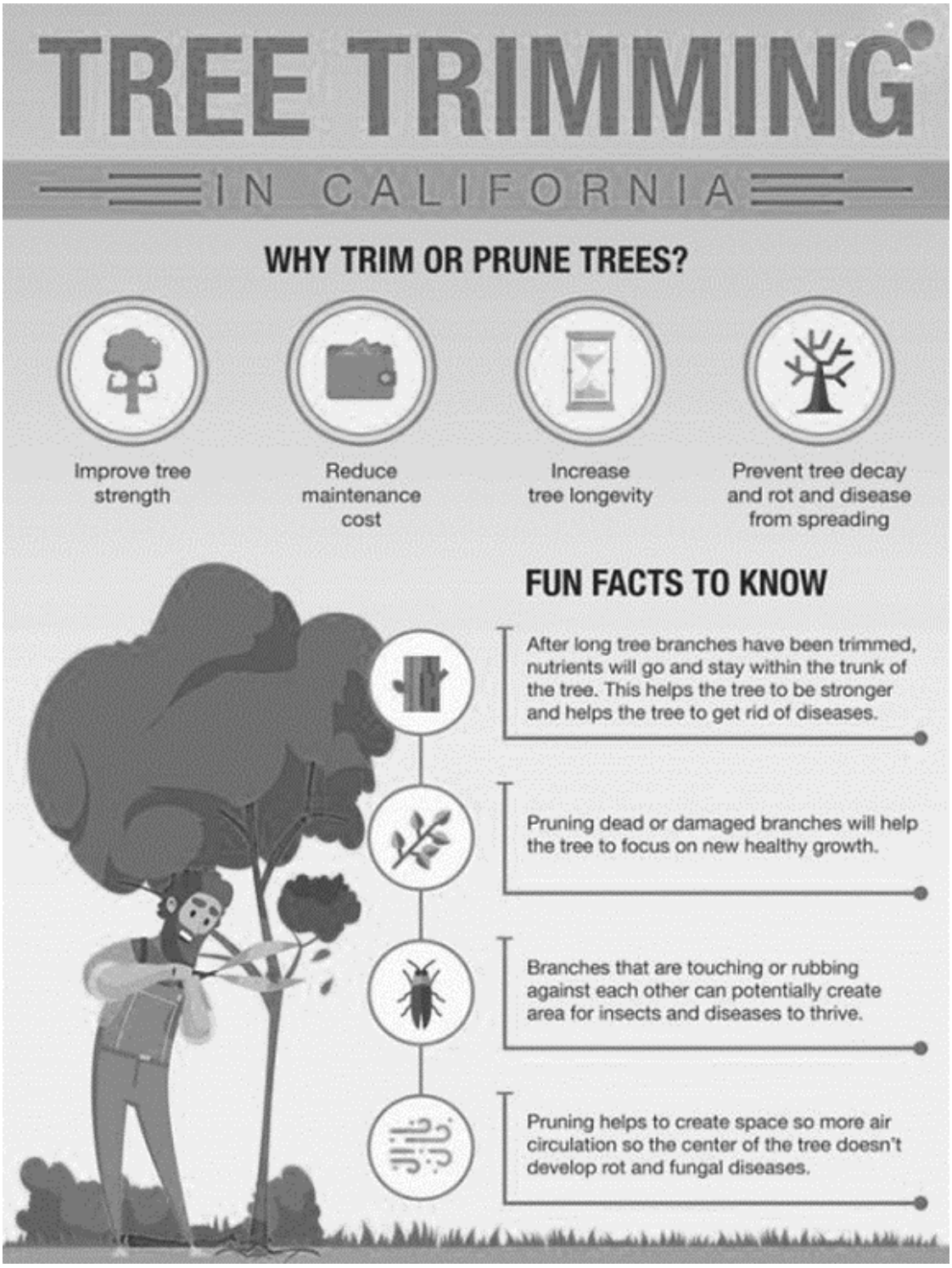
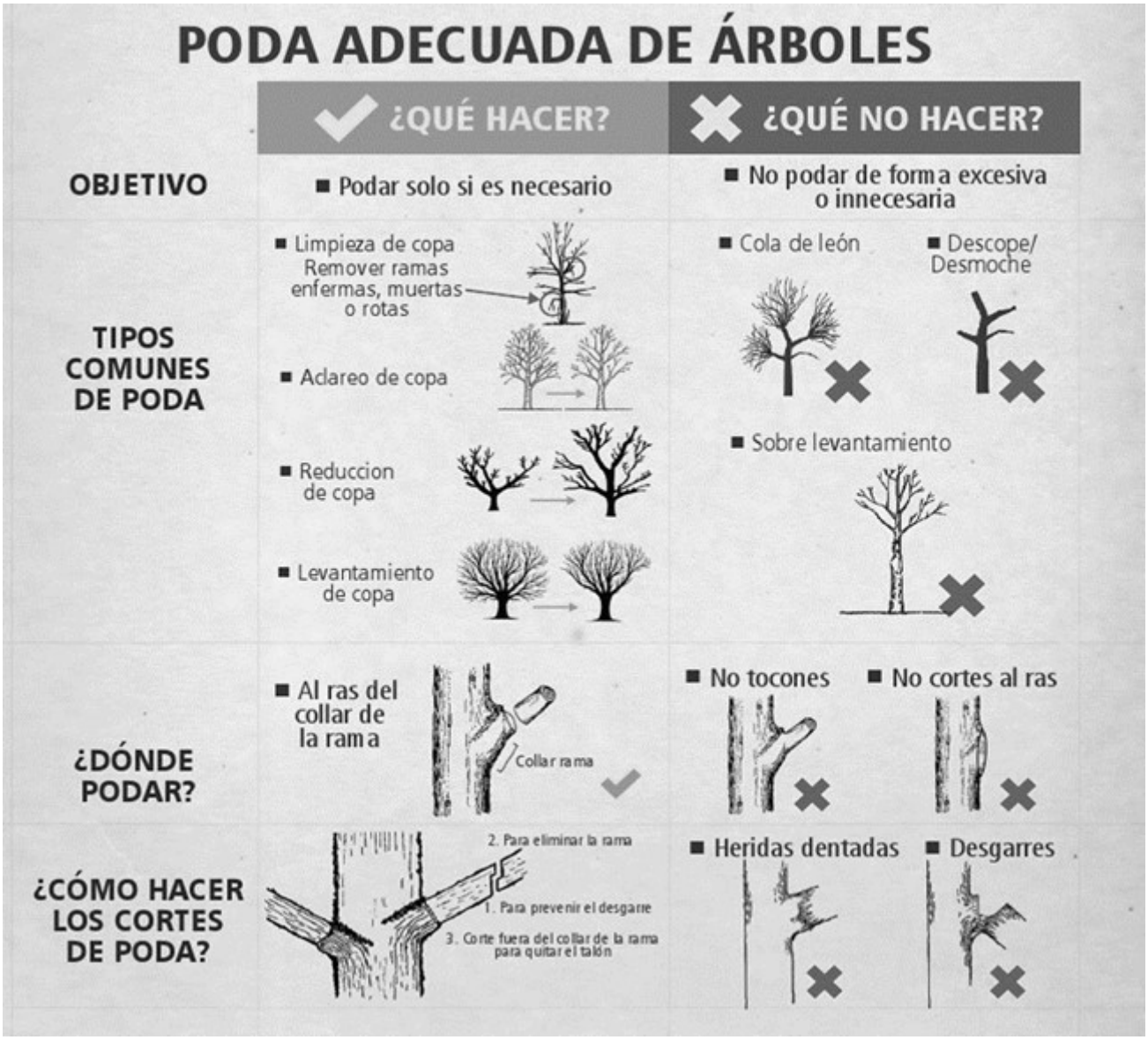
Tree Trimming Safety Infographic



Source: https://longbeachtreeexperts.com/

Tree Trimming Safety Infographic – Spanish



Fuente: https://www.cpsenergy.com

Truck Tarping Meeting Kit –

Spanish

QUÉ ESTÁ EN RIESGO

Los camioneros utilizan lonas para cubrir y asegurar sus cargas y proteger a otros conductores y peatones. Sin embargo, uno de los riesgos de lesiones más importantes a los que se enfrentan sus conductores son las caídas que pueden producirse mientras se instalan las lonas.

CARGAS QUE REQUIEREN LONAS

Hay varios tipos de cargas que requieren lonas. Las más comunes son la maquinaria de acabado, como calderas o máquinas CNC, bobinas y tubos de acero, madera o materiales de construcción, algunos tipos de equipos de construcción, piezas de vehículos (a menos que se trate de una carga destinada a chatarra) y determinados equipos de perforación y minería.

También existe la carga mixta ocasional en la que una parte de la carga requiere lona y la otra no. La mejor opción para la carga mixta depende del conductor, y a menudo requiere una cierta dosis de creatividad para asegurarse de que toda la carga -o al menos la parte que debe cubrirse- está cubierta correctamente.

CUÁL ES EL PELIGRO

RIESGOS HABITUALES PARA LA LONA

Pero el mayor peligro para las lonas es el viento. El viento dificulta mucho el atado de lonas. Puede hacer que la lona ondee contra el remolque o la carga. Este aleteo puede dañar la lona, el remolque o la carga.
Otro peligro puede ser una forma inusual de la carga. Equilibrar correctamente la forma y el peso de la carga es una habilidad aprendida que es fundamental para la seguridad. Una carga desequilibrada puede arruinar el día de un operador.

LA SEGURIDAD DE LAS LONAS ES LA PRIORIDAD NÚMERO UNO

Muchas lesiones laborales están relacionadas con la manipulación de lonas. Estos riesgos incluyen caídas, lesiones por sobreesfuerzo muscular y abrasiones. Todas las empresas deben asegurarse de que se toman las precauciones de seguridad adecuadas en la manipulación de lonas. Deben asegurarse de que se utilizan las lonas adecuadas y de que se dispone de ayudas mecánicas para evitar estos riesgos. También es necesario informar a los empleados sobre los riesgos y las mejores prácticas de seguridad en la colocación de lonas.

COMO PROTEGERSE

CÓMO INSTALAR LONAS DE FORMA SEGURA – LA MECÁNICA

Si un empleado debe subir al camión para instalar una lona, debe utilizar un sistema de detención de caídas para atarse de forma segura y limitar la distancia a la que podría caer. Al mover una lona a mano, utilice una buena mecánica corporal: los empleados deben mirar hacia la lona, mantener la espalda recta y tirar de la lona con las manos aproximadamente a la altura de la cintura. Deben evitar torcerse o tirar hacia abajo con los brazos por encima de la cabeza. Otros pasos a seguir son:

- Utilizar escalones o una pequeña escalera para subir y bajar. Colóquese de frente al camión y mantenga tres puntos de contacto en todo momento al subir y desplazarse.
- Al caminar alrededor y por encima de la carga, vigile que no queden huecos entre los elementos. Sujete firmemente la lona y las cuerdas para evitar resbalones.
- Separe los pies a la anchura de los hombros y sepárelos ligeramente para conseguir más fuerza y estabilidad.
- Vigile los vientos de superficie o las ráfagas de tráfico que podrían hacer que la lona saliera volando.
- Fije bien las lonas a la carga.
- Cuando trabaje a nivel del suelo, esté atento al tráfico que se aproxima.
- Nunca salte de la carga o del camión.

PRÁCTICAS DE RETIRADA DE LONAS – LA MECÁNICA

La retirada de la lona requiere un procedimiento seguro y eficaz. Asegúrese de llevar equipo de seguridad e identifique cualquier hueco o problema de seguridad. Los bordes afilados en las cargas son comunes, incluso si usted piensa que no hay ninguno. Una lona rasgada es dinero tirado a la basura. También puede dañar potencialmente la carga si la lona está cubriendo una carga directamente, en lugar de una carga en un contenedor.

Quite los amarres, levante una esquina de la lona y deje que el viento pase por debajo de ella. Deje que el viento le eche una mano. El viento es horrible cuando intenta atar una lona, pero cuando la está retirando, el viento puede ayudarle a separar la lona de la carga.

Si no hay brisa, unos cuantos aleteos de la lona mientras la retira pueden ayudar. Sin embargo, con el peso de la lona, esto no siempre es fácil. Una vez retirada la lona, enróllala o dóblala y pide ayuda a una carretilla elevadora para levantarla y transportarla a su lugar de almacenamiento.

Para retirar una lona, aflójela abanicándola para mover el aire por debajo. Los empleados deben utilizar los brazos, las piernas y el peso del cuerpo para sacar la lona del camión. Preste atención a las cargas inestables. Extienda la lona sobre una superficie plana y compruebe si hay agujeros o daños. No camine sobre las lonas, ya que esto puede causar daños a la lona y ser un peligro de resbalón para el empleado.

Planifique un trabajo de recogida o entrega antes de conducir hasta un lugar. Conozca la disposición de los clientes que visita con más frecuencia. Obtenga información anticipada sobre los detalles de la carga o el material y los procedimientos de carga y descarga, incluido el equipo y la ayuda disponibles. Tenga en cuenta el tipo de camión, la altura y los puntos de acceso antes de salir a la carretera. Pregunte directamente sobre la política de colocación de lonas; ¿puede hacerse en el lugar o tendrá que buscar el conductor una zona segura fuera de las instalaciones? Nunca lonas en el lado de una carretera o autopista con mucho

tráfico.

LAS MEJORES PRECAUCIONES DE SEGURIDAD PARA LOS TRABAJADORES EN LAS OPERACIONES DE ENTOLDADO

- Las lonas ligeras pueden parecer más fáciles de usar, pero crean peligros únicos. Los trabajadores deben reconocer que estas lonas pueden ser más peligrosas, sobre todo si subestiman la fuerza necesaria para retirarlas sin el equipo adecuado.
- Las lonas se vuelven más peligrosas cuando el viento sopla a gran velocidad. Las lonas que soplan con suficiente rapidez pueden derribar a los trabajadores de sus escaleras o de la parte superior del camión. Para minimizar estos peligros, es necesario disponer del andamiaje adecuado.
- Es mucho más probable que los trabajadores se lesionen al manipular manualmente las lonas. Corren el riesgo de realizar sobreesfuerzos, sufrir distensiones musculares o perder el equilibrio. Las ayudas mecánicas reducen considerablemente estos riesgos.
- Desplácese siempre sobre una lona o carga, en lugar de ponerse encima de ella.
- Mantener las lonas en el interior durante el proceso de carga cuando las temperaturas sean inferiores al punto de congelación, para que la lona pueda descongelarse.
- Desenrollar la lona trasera antes de empezar a desenrollar la lona delantera.
- Asegurar correctamente todas las esquinas de la lona.

CONCLUSIÓN

Los camioneros que manejan vagones cisterna, plataformas, camiones de grava y vehículos similares utilizan lonas para asegurar y cubrir sus cargas en el transcurso de su trabajo. La instalación y retirada de lonas plantea graves problemas de seguridad.

Truck Tarping Meeting Kit

What’s At Stake

Truckers use tarps to cover and secure their loads and protect other drivers and pedestrians. One of the most significant injuries risks your drivers face, however, are falls that can occur as tarps are being installed.

LOADS THAT REQUIRE TARPS

Various types of loads require tarps. The most common are finished machinery such as boilers or CNC machines, steel coil and tubing, lumber or construction materials, some types of construction equipment, vehicle parts (unless it is a load headed for scrap), and certain drilling and mining equipment.

There is also the occasional mixed load in which part of the load requires tarping and the other does not. The best tarping option for mixed loads is up to the driver, often times requiring a certain amount of creativity ensuring that either the entire load – or at least the part that must be covered – is tarped correctly.

What’s the Danger

COMMON HAZARDS FOR TARPING

But the ultimate hazard for tarping is wind. Wind makes tying down tarps very difficult. It can cause the tarp to flap against your trailer or your cargo. This flapping can cause damage to your tarp, trailer, or cargo.

Another hazard can be an unusual cargo shape. Properly balancing out cargo for shape and weight is a learned skill that’s critical for safety. An unbalanced load can ruin an operator’s day.

TARPING SAFETY IS THE NUMBER ONE PRIORITY

Many workplace injuries involve handling tarps. These risks include falls, muscle overexertion injuries, and abrasions. All companies need to make sure adequate tarping safety precautions are in place. They must make sure the appropriate tarps are used, and mechanical aids are available to avoid these risks. Employees also need to be informed about the risks and best tarping safety practices.

HOW TO PROTECT YOURSELF

HOW TO SAFELY INSTALL TARPS – THE MECHANICS

If an employee must climb the truck to install a tarp, they need to use a fall arrest system to securely tie-in and limit the distance they could fall. When moving a tarp by hand, use good body mechanics—employees should face the tarp, keep their back straight, and pull the tarp out with their hands at about waist height. They should avoid twisting or pulling down with their arms overhead. Other steps to follow include:

- Use steps or a small ladder to climb and dismount. Face the truck and keep three points of contact at all times when climbing and moving around.
- When walking around and over the load—watch for gaps between items. Keep a firm grip on the tarp and ropes to prevent slipping.
- Spread the feet to shoulder width apart and stagger them slightly for the most power and stability.
- Watch for surface winds or gusts from traffic that could cause the tarp to fly away.
- Securely fix tarps to the load.
- When working at ground level, watch for oncoming traffic.
- Never jump from the load or truck.

TARP REMOVAL PRACTICES – THE MECHANICS

Tarp removal requires a safe and efficient procedure – don’t just yank it off! Be sure to wear safety gear and identify any gaps or

safety concerns. Sharp edges on loads are common, even if you don’t think there are any. A ripped tarp is money down the drain. You can also potentially damage cargo if the tarp is covering a load directly, instead of a load in a container.

Remove tie downs, lift a corner of the tarp, and allow the wind underneath the tarp. Let wind give you a hand. Wind is awful when trying to tie down a tarp, but when you’re removing it, the wind can help you separate the tarp from the load.

If there’s no breeze, a few flaps of the tarp as you’re removing it can help. With the weight of a tarp, though, this isn’t always easy! Once the tarp is off, roll or fold it back up and then get forklift assistance to lift and transport the tarp to its storage place.

To remove a tarp, loosen it by fanning to move air underneath. Employees need to use their arms, legs, and body weight to pull the tarp off the truck. Watch for any unstable loads. Lay the tarp out on a flat area and check for holes or damage. Don’t walk on tarps—as this can cause damage to the tarp and be a slip hazard for the employee.

Plan a pickup or delivery job before driving to a site. Know the site layout for the customers most frequently visited. Get advanced information on the load or material details and loading/unloading procedures, including available equipment and help. Consider the truck type, height, and access points before heading out on the road. Ask directly about the tarping policy; can it be done on site, or will the driver need to find a safe area outside the facility? Never tarp on the side of a busy road or highway.

BEST WORKER SAFETY PRECAUTIONS IN TARPING OPERATIONS

- Lightweight tarps might seem easier to use, but they create unique hazards. Employees need to recognise that these tarps might be more dangerous, especially if they underestimate the amount of force needed to remove them without the right equipment.

- Tarps become more dangerous during high wind velocities. Tarps that are blown fast enough could knock workers off their ladders or the top of the truck. They need the right scaffolding in place to minimise these dangers.
- Employees are far more likely to injure themselves while manually handling tarps. They run the risk of overexertion, strained muscle injuries, or balance loss. Mechanical aids significantly reduce these risks.
- Always crave over a tarp or load, rather than stand on top of it.
- Keeping tarps indoors during the loading process when temperatures are below freezing, so that the tarp can defrost.
- Unroll the rear tarp before starting to unroll the front tarp.
- Properly secure all corners of the tarp.

FINAL WORD

Truckers who operate tank cars, flatbeds, gravel trucks and similar vehicles use tarps to secure and cover their loads in the course of their work. Falls are serious safety concerns in installation and removal of tarps.

Truck Tarping Stats and Facts

FACTS

1. The transporting loads often involves installing tarps to protect them. With loads such as aggregates, you often need tarps to prevent material from flying out of the truck box.
2. While tarps can do a lot to safeguard and secure whatever

they cover, they’re not immune to the elements. In adverse weather conditions, tarps can come loose, snap wildly, and cause real harm.

3. Tarping is the process of covering a load of a flatbed trailer with a tarp. Although it’s best done using automated tarping equipment, these machines aren’t always available, which means the truck driver must do the work manually.
4. Manual tarping is an awkward and dangerous activity. It can break bones, cause dangerous falls, cause a driver to be crushed, or lead to a truck accident.
5. Tarps are floppy, cumbersome, and can weigh over a hundred pounds. They can also catch the wind and knock the trucker off a ladder or off the top of the load. The fall distance can be 10 or 15 feet, depending on the height of the load.
6. Tarping may require standing on top of the tarped load. If you must do your work on top of a load, take care not to place your weight on voids, and keep your center of gravity low by crawling.

STATS

- Falls from 8 percent of all injuries in trucking come from tarping. With only 14 percent of total trucking miles coming from flatbed operations—where most tarping occurs.
- One regional trucking company revealed tarp-handling injuries made up 20 percent of the company’s typical injuries—a significant statistic because the company tarps only 30-40 percent of its truck loads. The company reduced its frequency of tarp-handling injuries per million miles by 30 percent during a three-year period. The result: a direct savings of approximately $50,000.
- Many injuries occur in trucking, but the totals include overexertion and repetitive motion injuries as well as injuries from falls. Specific causes for truck falls reports that 8% of all injuries in trucking are related to tarping/untapping operations.
- Where truckers park performs tiedown/tarping and adjust the load, 14 of 36 drivers said, “a concrete apron near the

loading dock" and 17 said "parking area near the facility." 86% of drivers interviewed perform these potentially hazardous tasks in the open, away from the loading dock. This compares with the responses from shippers, 64% of whom said one of these two locations was where drivers/helpers performed the tarping function.

Truck Tarping Stats and Facts – Spanish

HECHOS

1. El transporte de cargas suele implicar la instalación de lonas para protegerlas. Con cargas como áridos, a menudo se necesitan lonas para evitar que el material salga volando de la caja del camión.
2. Aunque las lonas pueden hacer mucho para salvaguardar y asegurar lo que cubren, no son inmunes a los elementos. En condiciones climáticas adversas, las lonas pueden soltarse, romperse salvajemente y causar daños reales.
3. Tarpear es el proceso de cubrir la carga de un remolque de plataforma con una lona. Aunque se realiza mejor utilizando equipos automatizados de tarpeado, estas máquinas no siempre están disponibles, lo que significa que el conductor del camión debe hacer el trabajo manualmente.
4. El proceso manual es una actividad incómoda y peligrosa. Puede romper huesos, provocar caídas peligrosas, aplastar al conductor o provocar un accidente de camión.
5. Las lonas son blandas, incómodas y pueden pesar más de cien kilos. También pueden atrapar el viento y derribar al camionero de una escalera o de la parte superior de la carga. La distancia de caída puede ser de 10 o 15 pies,

dependiendo de la altura de la carga.

6. El proceso de tarpeado puede requerir estar de pie encima de la carga tarpeada. Si tiene que hacer su trabajo encima de una carga, tenga cuidado de no poner su peso en los huecos, y mantenga su centro de gravedad bajo arrastrándose.

ESTADÍSTICAS

- El 8% de todas las lesiones que se producen en el transporte por carretera se deben al alquitranado. Sólo el 14% del total de kilómetros recorridos por los camiones corresponde a operaciones con plataformas, que es donde se produce la mayor parte de la manipulación de lonas.
- Una empresa regional de transporte por carretera reveló que las lesiones por manipulación de lonas representaban el 20% de las lesiones típicas de la empresa, una estadística significativa porque la empresa sólo cubre con lonas el 30-40% de sus cargas de camión. La empresa redujo su frecuencia de lesiones por manipulación de lonas por millón de millas en un 30% durante un período de tres años. El resultado: un ahorro directo de aproximadamente 50.000 dólares.
- En el sector del transporte por carretera se producen muchas lesiones, pero los totales incluyen lesiones por sobreesfuerzo y por movimientos repetitivos, así como lesiones por caídas. Causas específicas de las caídas de camiones informa de que el 8% de todas las lesiones que se producen en el transporte por carretera están relacionadas con las operaciones de colocación de lonas/desmontaje.
- Dónde aparcan los camioneros realiza el amarre/desamarre y ajuste de la carga, 14 de 36 conductores dijeron, “una plataforma de hormigón cerca del muelle de carga” y 17 dijeron “zona de aparcamiento cerca de las instalaciones”. El 86% de los conductores entrevistados realizan estas tareas potencialmente peligrosas al aire libre, lejos del muelle de carga. Esto contrasta con las respuestas de los cargadores, el 64% de los cuales dijeron que uno de estos dos lugares era donde los conductores/ayudantes realizaban

la función de alquitranado.

Truck Tarping Fatality File

Truck Driver Has Fatal Fall While Tarping Flatbed Trailer

A 57-year-old long-haul semi-truck driver died after he fell to the ground while tarping a flatbed trailer. He had been employed by the flatbed cargo hauling business for 13 years. It was his first day back at work after having spent a month recovering from back sprain injuries caused by a previous traffic collision. The weather was sunny and dry. He had picked up a load of sheet aluminum wrapped in plastic from a nearby rolling mill and returned to his employer's yard to tarp it. A mechanic placed a tarp on the rear of the trailer deck with a forklift and drove away. A co-worker leaving the yard waved to the driver who was standing by his truck. No one else saw the driver until an hour later when a worker driving into the yard noticed the driver laying unresponsive and bleeding on the ground below the driver's side cab steps. First responders arrived soon after being called but could not save the driver. The coroner determined that the driver died of traumatic head injuries caused by a fall.

As the incident had no witnesses, investigators presumed from physical evidence that the driver had climbed on top of the trailer, placed tarps at the front and rear ends, and at some point afterward fell around 51 inches to the ground on the passenger's side. Evidence at the scene suggested that the driver got up after falling, walked around the front of the tractor, climbed into the cab, and, while exiting the cab, fell again to the ground where he was found. The employer's Accident Prevention Plan (APP) or safety program lacked a requirement policy for

drivers to use specific procedures to safely access, exit, and tarp flatbed trailers. Other possible contributing factors were that the driver was wearing loosely tied sneakers and in poor health with coronary and kidney diseases. The employer did not follow state requirements to report workplace fatalities within eight hours and to leave equipment unmoved at the incident scene.

Truck Tarping Fatality File – Spanish

Un camionero sufre una caída mortal mientras alquitranaba un remolque de plataforma

Un conductor de semirremolque de 57 años murió al caer al suelo mientras cubría con lona un remolque de plataforma. Llevaba 13 años empleado en una empresa de transporte de mercancías. Era su primer día de trabajo tras haber pasado un mes recuperándose de un esguince de espalda provocado por una colisión de tráfico anterior. El tiempo era soleado y seco. Había recogido una carga de chapa de aluminio envuelta en plástico de un laminador cercano y había vuelto al patio de su empleador para cubrirla con una lona. Un mecánico colocó una lona en la parte trasera de la plataforma del remolque con una carretilla elevadora y se marchó. Un compañero que salía del astillero saludó al conductor, que estaba de pie junto a su camión. Nadie más vio al conductor hasta una hora más tarde, cuando un trabajador que entraba en el astillero se dio cuenta de que el conductor yacía inconsciente y sangrando en el suelo bajo los escalones de la cabina del conductor. Los primeros auxilios llegaron poco después de recibir la llamada, pero no pudieron salvar al conductor. El forense

determinó que el conductor había muerto de traumatismo craneoencefálico causado por una caída.

Como no hubo testigos del incidente, los investigadores supusieron, a partir de las pruebas físicas, que el conductor se había subido al remolque, había colocado lonas en los extremos delantero y trasero y, en algún momento posterior, había caído al suelo unos 51 centímetros por el lado del pasajero. Las pruebas halladas en el lugar de los hechos sugerían que el conductor se había levantado después de caer, había rodeado la parte delantera del tractor, había subido a la cabina y, al salir de ella, había vuelto a caer al suelo, donde fue encontrado. El Plan de Prevención de Accidentes (APP) o programa de seguridad del empleador carecía de una política de requisitos para que los conductores utilizaran procedimientos específicos para acceder, salir y cubrir con lonas los remolques de plataforma de forma segura. Otros posibles factores que contribuyeron al accidente fueron que el conductor llevaba zapatillas de deporte poco atadas y su estado de salud era deficiente, con enfermedades coronarias y renales. El empleador no cumplió los requisitos estatales de notificar las muertes en el lugar de trabajo en un plazo de ocho horas y de dejar el equipo inmovilizado en el lugar del incidente.

Truck Tarping Infographic – Spanish



Colocación de lonas y caídas

No olvide de protegerse contra las caídas si tiene que ajustar, retirar o colocar una lona desde la parte superior de su carga. Use un sistema adecuado de protección contra caídas cuando realice las siguientes actividades:

- Trabaje a más de 10 pies sobre un nivel inferior.
- Trabaje encima de equipos peligrosos.

¿Cuál es un sistema adecuado de protección contra caídas?

Entre los ejemplos, se incluyen los sistemas de vigas y deslizamiento, los sistemas automatizados de lonas, las plataformas de acceso, los sistemas de cuerdas salvavidas horizontales y cualquier equipo personal de detención o restricción de caídas que necesite utilizar con el sistema. Estos sistemas lo protegerán cuando reciba o entregue una carga.

El sistema de colocación de lonas más seguro es aquel que lo aparta del camión y elimina cualquier posibilidad de que usted se caiga.

Cómo protegerse en las instalaciones de su empleador

Su empleador debe proveer un método o sistema adecuado de protección contra caídas y capacitarlo en su uso.

Cómo protegerse en las instalaciones de su empleador anfitrión

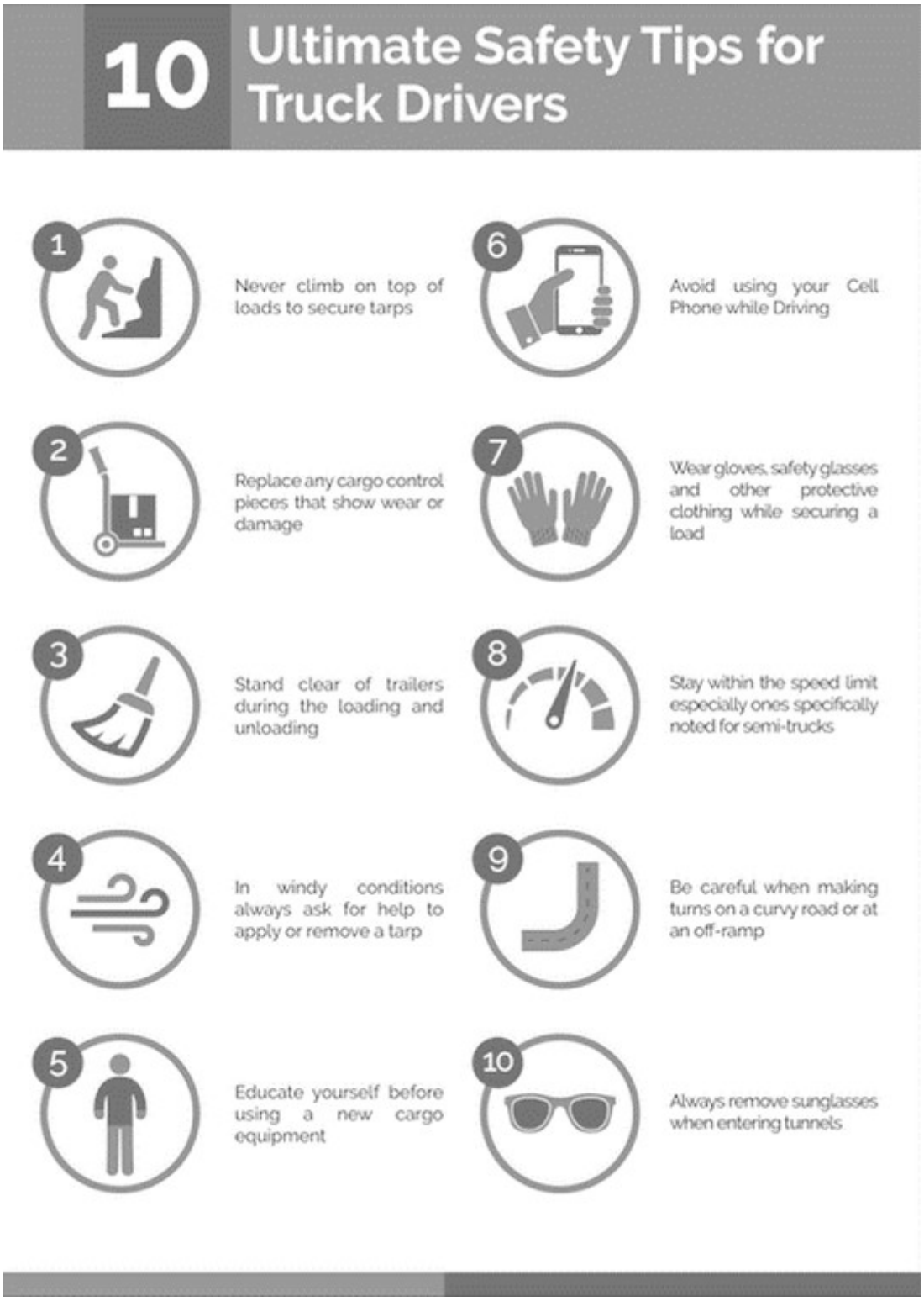
l empleador de un puesto fijo es responsable de proveer un medio para utilizar la protección contra caídas cuando usted llegue al sitio de trabajo y necesite cubrir las cargas con una lona o descubrirlas. Deben informarle a usted de su existencia y ponerlo a su disposición. Su empleador es responsable de proveer un equipo de protección contra caídas y capacitarlo en su uso. Esto es coherente con las pautas de lugares de trabajo con múltiples empleadores de Oregon OSHA.



Una manera segura de cubrir las cargas con lona. Foto: ThomasNet News

Fuente: https://osha.oregon.gov

Truck Tarping Infographic



Source: https://bellavancetrucking.com

Trucker Safety Meeting Kit

What’s At Stake

Truck driving is one of the most dangerous occupations in Canada, and in the U. S. In addition to driving accidents, truckers are also at high risk for equipment-related injuries and ergonomic injuries.

What’s the Danger

DANGERS OF TRUCK DRIVING

One of the main causes of truck accidents is negligent driving by the person behind the wheel of the truck. There are many risk factors for truck drivers that make them more likely to cause an accident.

Health Problems

Driving a truck is a sedentary job, which means drivers are sitting for long periods of time, which can lead to numerous health problems

Factors that can contribute to health issues for truck drivers include:

- Loading and unloading heavy cargo (truck drivers have a high rate of musculoskeletal injuries)
- Exposure to hazardous chemicals
- Exposure to diesel fumes that can cause lung problems and respiratory issues
- Extreme fatigue
- Smoking, which increases the chance of lung problems and cancer
- Increased likelihood of dependence on stimulants to stay awake
- Increased likelihood of depression due to being isolated on

the job

The nature of truck driving makes many drivers susceptible to serious health problems, such as:

- Obesity
- Diabetes
- Cancer
- Musculoskeletal injuries
- Cardiovascular disease
- Elevated blood pressure
- High blood sugar
- Increased cholesterol levels
- Stress
- Sleep apnea

HOW TO PROTECT YOURSELF

BEST TRUCKER SAFETY DRIVER PROTOCOL

1. **Drive Defensively**

Stay aware of your blind spots: 10-15 feet in front of you, directly behind your trailer, on the passenger side from the door to the back of your sleeper unit, and on the driver side from the front bumper to the nose of the trailer. Checking your mirrors every 3-5 seconds can help you maintain 360 degrees of awareness at all times.

1. **Maintenance Schedules**

Keep a regular maintenance schedule for operating a commercial vehicle safely. Maintenance issues are a leading cause for tractor trailer accidents.

1. **Pre & Post Trip Inspections**

When inspecting your vehicle pay close attention to:

Your braking system which includes your air compressor, air brake lines, brake pads, drums or rotors and calipers, low air pressure alarm and brake lights

Your steering system which includes the amount of play in your steering column, rack and pinion components, power steering fluid and your steering tires

1. **Avoid unsafe areas at bad times and stay alert in truck yards and loading docks**

There are some places you just don't want to visit outside of daylight hours. You don't always know where those areas are, especially when you're driving new routes.

1. **Always do a circle check**

Circle checks are a small step that can save a lot of time and energy later.

1. **Use caution on trailer decks and loads**

It's tempting to climb up the back of your rig. You might just be going up for a quick fix after all.

1. **Avoid Distractions**

Distracted driving has grown to become one of the greatest threats to your safety on the road. The odds of being involved in a crash, near crash, or unintentional lane deviation are 23.2 times greater for truck and bus drivers who are texting while driving.

1. **Prepare for Dangerous Road Conditions**

Icy roads – Pay attention to weather and road condition reports and plan your trip around winter conditions.

Snow – Snow can compact into ice so caution is needed on roads that have not been plowed.

Rain – Rain conditions can make the roadway slick because of oil and other materials present on the road.

Fog – When encountering heavy fog slow down and keep your headlights on low beam to see better.

Disabled vehicles – When approaching disabled vehicle on the side of the road, move over and slow down.

Road construction – When entering road construction observe all posted speed limits and other signs.

Accidents – If you come up on an accident, slow down if it’s possible to maneuver around the accident.

Animals on the road – Do not swerve or slam on your brakes if an animal is on the roadway.

1. **Take Adequate Breaks**

Driver fatigue is another leading cause of accidents in the trucking industry. Especially when you first start your truck driving career, a great tip for new truck drivers is to take breaks to lower fatigue like drivers’ knee.

1. **Invest in a Dash Cam**

To protect yourself from unjust accusations, legal penalties, increased insurance costs, and potential termination by your employer, invest in a quality dash cam.

1. **Maintain Space Cushion**

If conditions are unsafe use extra caution and give yourself even more space.

FINAL WORD

Other drivers are one of the big dangers of being a truck driver. Be alert to your surroundings and the other vehicles around you.

Trucker Safety Meeting Kit –

Spanish

QUÉ ESTÁ EN RIESGO

La conducción de camiones es una de las profesiones más peligrosas de Canadá y Estados Unidos. Además de los accidentes de conducción, los camioneros también corren un alto riesgo de sufrir lesiones relacionadas con el equipamiento y lesiones ergonómicas.

CUÁL ES EL PELIGRO

PELIGROS DE LA CONDUCCIÓN DE CAMIONES

Una de las principales causas de los accidentes de camión es la conducción negligente de la persona al volante del camión. Existen muchos factores de riesgo para los conductores de camiones que les hacen más propensos a provocar un accidente.

Problemas de Salud

Conducir un camión es un trabajo sedentario, lo que significa que los conductores están sentados durante largos períodos de tiempo, lo que puede conducir a numerosos problemas de salud.

Entre los factores que pueden contribuir a los problemas de salud de los camioneros se incluyen:

- Carga y descarga de mercancías pesadas (los camioneros tienen un alto índice de lesiones musculoesqueléticas)
- Exposición a productos químicos peligrosos
- Exposición a gases diésel que pueden causar problemas pulmonares y respiratorios.
- Fatiga extrema
- Fumar, que aumenta la probabilidad de problemas pulmonares y cáncer
- Mayor probabilidad de dependencia de estimulantes para mantenerse despierto
- Mayor probabilidad de depresión debido al aislamiento en el

trabajo

La naturaleza de la conducción de camiones hace que muchos conductores sean susceptibles de sufrir graves problemas de salud, como:

- Obesidad
- Diabetes
- Cáncer
- Lesiones musculoesqueléticas
- Enfermedades cardiovasculares
- Tensión arterial elevada
- Glucemia elevada
- Aumento de los niveles de colesterol
- Estrés
- Apnea del sueño

COMO PROTEGERSE

EL MEJOR PROTOCOLO DE SEGURIDAD PARA CAMIONEROS

1. **Conduzca a la defensiva**

Esté atento a sus puntos ciegos: 10-15 pies delante de usted, directamente detrás de su remolque, en el lado del pasajero desde la puerta hasta la parte trasera de su unidad dormitorio, y en el lado del conductor desde el parachoques delantero hasta la nariz del remolque. Comprobar sus espejos cada 3-5 segundos puede ayudarle a mantener 360 grados de conciencia en todo momento.

1. **Programas de mantenimiento**

Mantenga un programa de mantenimiento regular para operar un vehículo comercial de forma segura. Los problemas de mantenimiento son una de las principales causas de accidentes de camiones con remolque.

1. **Inspecciones antes y después del viaje**

Cuando inspeccione su vehículo preste mucha atención a:

El sistema de frenos, que incluye el compresor de aire, los

conductos de los frenos de aire, las pastillas de freno, los tambores o rotores y las pinzas, la alarma de baja presión de aire y las luces de freno.

Su sistema de dirección que incluye la cantidad de juego en su columna de dirección, componentes de cremallera y piñón, líquido de dirección asistida y sus neumáticos de dirección

1. **Evite las zonas inseguras en los malos momentos y manténgase alerta en los patios de camiones y muelles de carga**

Hay lugares que no conviene visitar fuera de las horas de luz. No siempre se sabe dónde están esas zonas, especialmente cuando se conducen rutas nuevas.

1. **Realice siempre un control circular**

Las comprobaciones en círculo son un pequeño paso que puede ahorrar mucho tiempo y energía más adelante.

1. **Tenga cuidado con las cubiertas de los remolques y las cargas**

Es tentador subir a la parte trasera de tu camión. Al fin y al cabo, puede que sólo suba para un apaño rápido.

1. **Evite las distracciones**

La conducción distraída se ha convertido en una de las mayores amenazas para su seguridad en la carretera. Las probabilidades de verse implicado en un accidente, casi accidente o desviación involuntaria del carril son 23,2 veces mayores para los conductores de camiones y autobuses que envían mensajes de texto mientras conducen.

1. **Prepárese para las condiciones peligrosas de la carretera**

Carreteras heladas – Preste atención a los informes meteorológicos y del estado de las carreteras y planifique su viaje en función de las condiciones invernales.

Nieve – La nieve puede compactarse y convertirse en hielo, por lo que es necesario tener precaución en las carreteras que no han

sido limpiadas.

Lluvia – Las condiciones de lluvia pueden hacer que la calzada esté resbaladiza debido al aceite y otros materiales presentes en la carretera.

Niebla – Cuando se encuentre con niebla espesa, reduzca la velocidad y mantenga las luces bajas para ver mejor.

Vehículos inutilizados – Cuando se acerque a un vehículo inutilizado en el arcén, desplácese y reduzca la velocidad.

Carreteras en obras – Al entrar en una carretera en obras, respete todos los límites de velocidad indicados y otras señales.

Accidentes – Si se encuentra con un accidente, reduzca la velocidad si es posible maniobrar alrededor del accidente.

Animales en la carretera – No se desvíes ni frenes bruscamente si hay un animal en la calzada.

1. **Tome descansos adecuados**

La fatiga del conductor es otra de las principales causas de accidentes en la industria del transporte por carretera. Especialmente cuando usted comienza su carrera de conducción de camiones, un gran consejo para los nuevos conductores de camiones es tomar descansos para disminuir la fatiga como la rodilla de los conductores.

1. **Invierta en una Dash Cam**

Para protegerse de acusaciones injustas, sanciones legales, aumento de los costos del seguro, y el potencial despido por parte de su empleador, invierta en una dash cam de calidad.

1. **Mantenga el espacio libre**

Si las condiciones no son seguras, extreme la precaución y déjese aún más espacio.

CONCLUSIÓN

Los otros conductores son uno de los grandes peligros de ser camionero. Manténgase alerta a su alrededor y a los demás vehículos que le rodean.

Trucker Safety Stats and Facts

FACTS

1. Injuries in a truck accident may include broken bones, back and neck injuries, head trauma, internal bleeding, spinal cord damage, and whiplash injury.
2. According to truck fatalities statistics by gender and vehicle types, male drivers mostly lose their lives in truck accidents. Trucks are the most dangerous and destructive vehicles on the roads.
3. Truck accident statistics show that among the top reasons for truck accidents are driver’s fatigue and inexperience. Because these vehicles are not simple to operate, truck drivers need to be experienced and well-rested before they hit the road to ensure safe vehicle operation and maximum control.
4. Carrying hazardous cargo like flammable liquids, liquids that ignite and burn explode or catch fire.
5. Contrary to common belief, drugs, and alcohol abuse are not among the top causes of these crashes.
6. The top truck accident cause – mechanical defects – most often include tire and brake issues.
7. The weight of the vehicle also constitutes a common cause of big truck crashes.

STATS

- 74% of all fatal passenger vehicle cases include a large truck.
- Tire defects account for around 30% (the most common cause) of all truck-related accidents.
- Most of these accidents occur during the day – between noon and 3 PM, up to 19%.
- 68% of all truck fatalities are passenger vehicle occupants.
- Approximately 130,000 people suffer from injuries in truck accidents.
- Hazardous cargo is present in approximately 4% of the large trucks involved in fatal collisions.
- Commercial truck accident statistics show 97% of all deaths in crashes involving one or more large trucks were from the passenger vehicle – car, van, or SUV.
- Approximately 74% of fatal truck accidents involved tractor-trailers, while 27% involved single-unit trucks.
- A fully loaded tractor-trailer takes roughly 20-40% more distance to stop after applying brakes. This is about the length of not one but two football fields, thus making truck disasters inevitable.

Trucker Safety Stats and Facts – Spanish

HECHOS

1. Las lesiones en un accidente de camión pueden incluir huesos rotos, lesiones de espalda y cuello, traumatismo craneoencefálico, hemorragias internas, daños en la médula espinal y lesiones por latigazo cervical.

2. Según las estadísticas de víctimas mortales de camiones por sexo y tipo de vehículo, los conductores varones son los que más pierden la vida en accidentes de camión. Los camiones son los vehículos más peligrosos y destructivos de las carreteras.
3. Las estadísticas de accidentes de camión muestran que entre las principales razones de los accidentes de camión están la fatiga y la inexperiencia del conductor. Debido a que estos vehículos no son sencillos de manejar, los conductores de camiones necesitan tener experiencia y estar bien descansados antes de salir a la carretera para garantizar un manejo seguro del vehículo y el máximo control.
4. Transportar cargas peligrosas como líquidos inflamables, líquidos que se encienden y arden explotan o se incendian.
5. Contrariamente a la creencia común, las drogas, y el abuso del alcohol no se encuentran entre las principales causas de estos accidentes.
6. La principal causa de accidente de camión -defectos mecánicos- suele incluir problemas con los neumáticos y los frenos.
7. El peso del vehículo también constituye una causa común de los accidentes de camiones grandes.

ESTADÍSTICAS

- El 74% de todos los casos mortales de vehículos de pasajeros incluyen un camión grande.
- Los defectos de los neumáticos representan alrededor del 30% (la causa más común) de todos los accidentes relacionados con camiones.
- La mayoría de estos accidentes se producen durante el día – entre el mediodía y las 3 de la tarde, hasta un 19%.
- El 68% de las víctimas mortales de los camiones son ocupantes de vehículos de pasajeros.
- Aproximadamente 130.000 personas sufren lesiones en accidentes de camión.
- La carga peligrosa está presente en aproximadamente el 4% de los grandes camiones implicados en colisiones mortales.

- Las estadísticas de accidentes de camiones comerciales muestran que el 97% de todas las muertes en colisiones que implican uno o más camiones grandes eran del vehículo de pasajeros – coche, furgoneta o SUV.
- Aproximadamente el 74% de los accidentes mortales de camiones implicaron tractores-remolque, mientras que el 27% implicaron camiones de una sola unidad.
- Un tractor-remolque completamente cargado tarda aproximadamente entre un 20 y un 40% más de distancia en detenerse después de aplicar los frenos. Esto equivale a la longitud no de uno, sino de dos campos de fútbol, por lo que las catástrofes de camiones son inevitables.

Trucker Safety Fatality File

I-5 South Of Tumwater Reopens More Than 13 Hours After Fatal Semi-Truck Crash

A semi-truck crash south of Tumwater caused a backup of at least seven miles on southbound I-5 Monday. The highway was closed for more than 13 hours.

TACOMA, Wash – All lanes of southbound Interstate 5 south of Tumwater reopened Monday night after being closed for hours following a deadly semi-truck crash.

Washington State Patrol (WSP) Trooper Robert Reyer said the semi-truck hit an overpass near milepost 97 and 113th Avenue SW. The driver of the semi-truck died at the scene. The Washington State Department of Transportation (WSDOT) first reported the crash after 7:30 a.m. Monday.

The crash initially closed all southbound lanes of I-5. WSDOT crews were able to open one left lane around 9:50 a.m. and a second lane opened just before 12:15 p.m. All lanes reopened to traffic just before 9 p.m.

According to the WSP, the semi-truck hit the guardrail on the right shoulder of the highway, then struck the support pillar for the overpass.

The department tweeted around 10:15 a.m. that there was a seven-mile backup in the area due to the crash.

WSDOT crews diverted traffic to 93rd Avenue, where drivers could get back onto southbound I-5. Officials urged drivers to take Tilley Road to State Route 121 as an alternate route.

The WSP has not determined the cause of the crash but told KING 5 that investigators believe the driver of the semi-truck may have had a medical emergency or possibly fell asleep, causing the vehicle to drive off the roadway underneath the overpass.

In addition to the debris cleanup, Reyer said the vehicle was also leaking diesel fuel after the crash.

Officials with the department of transportation told KING 5 there was no obvious damage to the bridge. However, inspectors will take a closer look at the bridge for any damage.

Trucker Safety Fatality File – Spanish

La I-5 al sur de Tumwater se reabre

más de 13 horas después del accidente mortal de un semirremolque

Un accidente de semirremolque al sur de Tumwater causó un atasco de al menos siete millas en la I-5 en dirección sur el lunes. La autopista estuvo cerrada durante más de 13 horas.

TACOMA, Washington — Todos los carriles de la Interestatal 5 en dirección sur al sur de Tumwater reabrieron el lunes por la noche después de haber estado cerrados durante horas tras un accidente mortal de un camión.

Washington State Patrol (WSP) Trooper Robert Reyer dijo que el camión chocó contra un paso elevado cerca del punto kilométrico 97 y 113th Avenue SW. El conductor del camión murió en el lugar. El Departamento de Transporte del Estado de Washington (WSDOT) informó por primera vez el accidente después de las 7:30 am del lunes.

El accidente cerró inicialmente todos los carriles de la I-5 en dirección sur. Los equipos del WSDOT pudieron abrir un carril izquierdo sobre las 9:50 y un segundo carril poco antes de las 12:15. Todos los carriles volvieron a abrirse al tráfico poco antes de las 9 de la noche.

Según el WSP, el semirremolque chocó contra el quitamiedos del arcén derecho de la autopista y, a continuación, contra el pilar de apoyo del paso elevado.

El departamento tuiteó sobre las 10:15 de la mañana que había un atasco de 11 kilómetros en la zona debido al accidente.

Los equipos del WSDOT desviaron el tráfico a la 93 Avenida, donde los conductores podían volver a la I-5 en dirección sur. Los funcionarios instaron a los conductores a tomar Tilley Road a la Ruta Estatal 121 como una ruta alternativa.

El WSP no ha determinado la causa del accidente, pero dijo a KING 5 que los investigadores creen que el conductor del camión puede haber tenido una emergencia médica o, posiblemente, se quedó

dormido, haciendo que el vehículo para conducir fuera de la calzada por debajo del paso elevado.

Además de la limpieza de escombros, Reyer dijo que el vehículo también estaba perdiendo combustible diesel después del accidente.

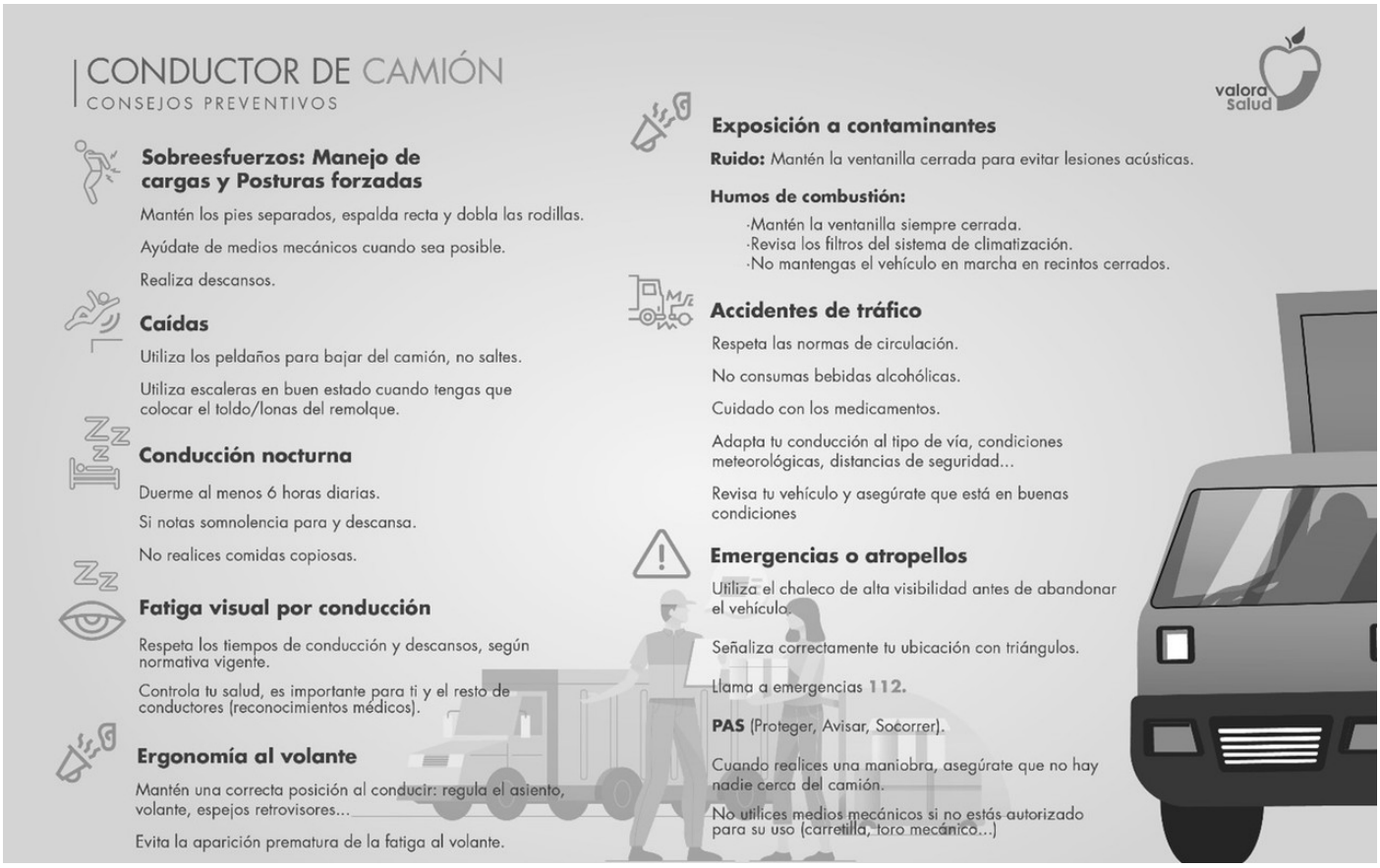
Funcionarios del departamento de transporte dijeron a KING 5 que no había daños evidentes en el puente. Sin embargo, los inspectores tomarán una mirada más cercana al puente por cualquier daño.

Trucker Safety Infographic



Source: https://trucks.tractorjunction.com

Trucker Safety Infographic – Spanish



Source: https://www.valoraprevencion.es

Machine Guards Meeting Kit

WHAT'S AT STAKE

If a machine has a part, function, or process which can cause injury, it needs a safeguard. Guards are installed on machinery to protect you and others from injury. This means that when a machine is in operation, its guards must be in place. A guard must never be bypassed or removed during use. If a guard is removed for machine cleaning or repairing, it must be put back into place

before reuse or storage.

WHAT'S THE DANGER

TYPES OF HAZARDS/DANGERS

The three basic types of hazardous mechanical motions and actions are:

- **Hazardous Motions –** including rotating machine parts, reciprocating motions (sliding parts or up/down motions), and transverse motions (materials moving in a continuous line);
- **Points of Operation –** the areas where the machine cuts, shapes, bores, or bends the stock being fed through it;
- **Pinch Points and Shear Points –** the area where a part of the body or clothing could be caught between a moving part and a stationary object. This would include power transmission apparatuses such as flywheels, pulleys, belts, chains, couplings, spindles, cams, gears, connecting rods and other machine components that transmit energy.

There are also non-mechanical hazards that can injure machine operators or personnel working in the vicinity of machinery. These hazards include flying splinters, chips or debris; splashes, sparks or sprays that are created when the machine is operating. These hazards can be prevented through the use of machine guarding and wearing/use of required personal protective equipment (PPE).

HOW TO PROTECT YOURSELF

SAFEGUARDING METHODS

There are five (5) general types of machine safeguards that can be used to protect workers and personnel in the immediate vicinity of machinery.

- **Guards –** these are physical barriers that prevent contact. They can be fixed, interlocked, adjustable, or self-adjusting.

- **Devices –** these limit or prevent access to the hazardous area. These can be presence-sensing devices, pullback or restraint straps, safety trip controls, two-hand controls, or gates.
- **Automated Feeding and Ejection Mechanisms –** These eliminate the operator's exposure to the point of operation while handling stock (materials).
- **Machine Location or Distance –** this method removes the hazard from the operator's work area.
- **Miscellaneous Aids –** these methods can be used to protect both operators and people in the immediate vicinity of operating machinery. Examples include shields to contain chips, sparks, sprays or other forms of flying debris; holding tools that an operator can use to handle materials going into the point of operation; and awareness barriers to warn people about hazards in the area.

WORKER TRAINING

Many machine guards and other safety features may be unfamiliar to their operators. They may not understand all the hazards of the machine they are supposed to use, and might not realize that long hair, jewelry or loose clothing could get caught in the moving parts. Training can help them recognize these and other issues in their work area.

Training on how to operate equipment must address all the hazards associated with each machine and help workers understand how each safeguard protects them from harm.

WORKER MACHINE GUARD OVERVIEW

Before beginning any work on a machine, check its moving parts to make sure that all guards are properly functioning and securely in place. Checking the guards should be part of your regular daily inspection. Missing or damaged guards should be reported to your supervisor.

Make sure you understand and follow lockout/tagout rules for use, maintenance, and repair of moving machinery. Don't let breakdowns,

jammed work, or broken parts cause you to forget safety procedures. Power should be turned off and switches locked and tagged during repair and moving equipment should be blocked to protect against stored energy and checked that they work properly.

Pay attention when working with or around moving machines. Keep yourself—and your hands—away from moving parts of machinery.

BEST MACHINE GUARDING SAFETY CHECKLIST

1. Never remove or try to defeat machine safeguards.
2. Don’t create new hazards, such as allowing objects to fall into the moving parts or by creating a new pinch point.
3. Report problems with machine safeguards to your supervisor immediately.
4. Never leave machines unattended with parts still moving. Remember that parts may still be moving after the machine has been turned off.
5. Remove guards only when the machine has been locked out and tagged out.
6. If possible, lubricate machine parts without removing the safeguard; otherwise, turn the machine off and lock it out before lubricating.
7. Operate equipment only when guards are in place and properly adjusted.
8. Do not use unauthorized or damaged guards.
9. Do not wear loose clothing, jewelry, or long hair around machines—these increase the risk of being caught in the machinery.
10. Ask your supervisor if you have any questions about a machine safety or how to work with machine guards safely.

FINAL WORD

Workers should always be vigilant and aware of the surrounding when working in and around machinery. Ensure that all machinery is properly safeguarded to prevent the exposure of any part of a worker’s body to hazardous aspects of the machine’s operation.

Machine Guards Meeting Kit – Spanish

QUÉ ESTÁ EN RIESGO

Si una máquina tiene una pieza, función o proceso que puede causar lesiones, necesita un protector. Los protectores se instalan en las máquinas para protegerle a usted y a los demás de posibles lesiones. Esto significa que cuando una máquina está en funcionamiento, sus resguardos deben estar colocados. Nunca se debe pasar por alto o retirar un resguardo durante su uso. Si se retira un resguardo para limpiar o reparar la máquina, debe volver a colocarse en su sitio antes de volver a utilizarla o almacenarla.

CUÁL ES EL PELIGRO

TIPOS DE RIESGOS/PELIGROS

Los tres tipos básicos de movimientos y acciones mecánicas peligrosas son:

- **Movimientos Peligrosos –** que incluyen piezas giratorias de la máquina, movimientos alternativos (piezas deslizantes o movimientos arriba/abajo) y movimientos transversales (materiales que se mueven en una línea continua);
- **Puntos de operación –** las áreas donde la máquina corta, forma, perfora o dobla el material que se alimenta a través de ella;
- **Puntos de pellizco y cizallamiento:** zonas en las que una parte del cuerpo o de la ropa puede quedar atrapada entre una pieza en movimiento y un objeto fijo. Aquí se incluirían los aparatos de transmisión de potencia, como volantes,

poleas, correas, cadenas, acoplamientos, husillos, levas, engranajes, bielas y otros componentes de máquinas que transmiten energía.

También existen peligros no mecánicos que pueden lesionar a los operadores de máquinas o al personal que trabaja cerca de ellas. Estos peligros incluyen astillas, virutas o escombros que salen despedidos; salpicaduras, chispas o pulverizaciones que se crean cuando la máquina está en funcionamiento. Estos peligros pueden prevenirse mediante el uso de protecciones en las máquinas y el uso de los equipos de protección individual (EPP) necesarios.

COMO PROTEGERSE

MÉTODOS DE PROTECCIÓN

Existen cinco (5) tipos generales de salvaguardias para máquinas que pueden utilizarse para proteger a los trabajadores y al personal en las inmediaciones de las máquinas.

- Guardas – son barreras físicas que impiden el contacto. Pueden ser fijas, con enclavamiento, ajustables o autoajustables.
- Dispositivos: limitan o impiden el acceso a la zona peligrosa. Pueden ser dispositivos de detección de presencia, correas de retención o de retroceso, mandos de seguridad, mandos bimanuales o puertas.
- Mecanismos automatizados de alimentación y expulsión: eliminan la exposición del operario al punto de operación mientras manipula las existencias (materiales).
- Ubicación o distancia de la máquina – este método elimina el peligro del área de trabajo del operario.
- Ayudas varias – estos métodos pueden utilizarse para proteger tanto a los operarios como a las personas que se encuentren en las inmediaciones de la maquinaria en funcionamiento. Algunos ejemplos son los escudos para contener virutas, chispas, aerosoles u otras formas de residuos volantes; herramientas de sujeción que el operario puede utilizar para manipular los materiales que van al

punto de operación; y barreras de concienciación para advertir a las personas sobre los peligros en la zona.

CAPACITACIÓN DE LOS TRABAJADORES

Muchos protectores de máquinas y otros dispositivos de seguridad pueden resultar desconocidos para sus operarios. Es posible que no comprendan todos los peligros de la máquina que deben utilizar y que no se den cuenta de que el pelo largo, las joyas o la ropa suelta pueden quedar atrapados en las piezas móviles. La capacitación puede ayudarles a reconocer estos y otros problemas en su área de trabajo.

La capacitación sobre el manejo de los equipos debe abordar todos los peligros asociados a cada máquina y ayudar a los trabajadores a comprender cómo cada protección les protege de posibles daños.

VISIÓN GENERAL DE LAS PROTECCIONES DE LAS MÁQUINAS PARA LOS TRABAJADORES

Antes de empezar a trabajar en una máquina, compruebe sus partes móviles para asegurarse de que todos los resguardos funcionan correctamente y están bien colocados. La comprobación de los resguardos debe formar parte de la inspección diaria habitual. Si faltan resguardos o están dañados, informe a su supervisor.

Asegúrese de que entiende y sigue las normas de bloqueo y etiquetado para el uso, mantenimiento y reparación de maquinaria en movimiento. No deje que las averías, los atascos o las piezas rotas le hagan olvidar los procedimientos de seguridad. Hay que cortar la corriente y bloquear y etiquetar los interruptores durante las reparaciones, y bloquear los equipos en movimiento para protegerlos de la energía almacenada y comprobar que funcionan correctamente.

Preste atención cuando trabaje con máquinas en movimiento o cerca de ellas. Manténgase -y mantenga las manos- alejados de las partes móviles de la maquinaria.

LISTA DE COMPROBACIÓN DE LA MEJOR PROTECCIÓN DE MÁQUINAS

1. Nunca retire o intente anular las protecciones de las máquinas.
2. No cree nuevos peligros, como permitir que caigan objetos en las piezas móviles o creando un nuevo punto de pellizco.
3. Informe inmediatamente a su supervisor de los problemas con las protecciones de la máquina.
4. No deje nunca las máquinas desatendidas con piezas en movimiento. Recuerde que las piezas pueden seguir moviéndose después de apagar la máquina.
5. Retire los resguardos sólo cuando la máquina haya sido bloqueada y etiquetada.
6. Si es posible, lubrique las piezas de la máquina sin retirar el resguardo; de lo contrario, apague la máquina y bloquéela antes de lubricar.
7. Opere el equipo sólo cuando los resguardos estén colocados y correctamente ajustados.
8. No utilice resguardos no autorizados o dañados.
9. No lleve ropa suelta, joyas o el pelo largo cerca de las máquinas, ya que aumentan el riesgo de quedar atrapado en la maquinaria.
10. Pregunte a su supervisor si tiene alguna duda sobre la seguridad de una máquina o sobre cómo trabajar con los resguardos de forma segura.

CONCLUSIÓN

Los trabajadores deben estar siempre atentos y ser conscientes de lo que les rodea cuando trabajen dentro y alrededor de una máquina. Asegúrese de que toda la maquinaria esté debidamente protegida para evitar la exposición de cualquier parte del cuerpo del trabajador a aspectos peligrosos del funcionamiento de la máquina.

Preventing Strains and Sprains Meeting Kit – Spanish

QUÉ ESTÁ EN RIESGO

Muchas distensiones y esguinces se producen por una mala manipulación de los materiales. Las lesiones pueden producirse cuando los trabajadores intentan tirar o levantar un objeto pesado o incómodo sin ayuda o levantan un objeto mientras se tuercen por la cintura. Los trabajadores levantan cosas que pesan demasiado, o lo hacen de forma incorrecta.

DISTINCIÓN ENTRE ESGUINCES Y DISTENSIONES

Un esguince es una lesión de un ligamento (tejido que une dos o más huesos en una articulación). En un esguince, uno o más ligamentos se estiran o se rompen. Una distensión es una lesión de un músculo o un tendón (tejido que une el músculo al hueso). En una distensión, un músculo o tendón se estira o desgarra.

CUÁL ES EL PELIGRO

CAUSAS FRECUENTES DE DISTENSIONES Y ESGUINCES

Levantar peso, empujar y estirarse demasiado son causas frecuentes de distensiones y esguinces. Cualquier trabajo que requiera permanecer sentado o de pie en una posición incómoda durante largos periodos de tiempo puede provocar un exceso de tensión y sobrecargar los músculos. La mayoría de las distensiones y esguinces afectan a la espalda, los brazos y los hombros.

Muchas distensiones y esguinces se producen por una mala manipulación de los materiales. Los trabajadores levantan cosas que pesan demasiado o lo hacen de forma incorrecta. Levante correctamente doblando las rodillas, no la espalda. Lleve las cargas cerca del cuerpo. Pueden producirse lesiones cuando los trabajadores intentan tirar o levantar un objeto pesado o incómodo

sin ayuda o levantar un objeto.

Pida ayuda con las cargas pesadas. No intente mover o levantar un objeto que no pueda manejar. En lugar de levantar una carga de 75 libras, divídala en partes más pequeñas. Si no puede dividirla, pida ayuda a un dispositivo mecánico o levántela con otro trabajador. Asegúrese de que el equipo de traslado funciona correctamente o le hará esforzarse innecesariamente.

Cambie con frecuencia de posición de trabajo. La tensión crónica debida a una posición de trabajo invariable puede debilitar la espalda, los brazos y los hombros. Ajuste las alturas de trabajo para evitar desplomarse o estirarse demasiado. La tensión crónica crea un círculo vicioso: los músculos pierden capacidad para soportar una actividad extenuante y se vuelven más propensos a sufrir lesiones de todo tipo. Estírese durante el día para aumentar su flexibilidad. Tómese descansos para relajar el cuerpo dejando que los músculos de los hombros y el cuello se relajen; gire la cabeza o los brazos o flexione las manos y los dedos.

COMO PROTEGERSE

UN ENFOQUE PROACTIVO Y PREVENTIVO DE LOS ESGUINCES Y DISTENSIONES EN EL LUGAR DE TRABAJO

Existen dos tipos principales de controles: los controles ergonómicos (del lugar de trabajo) para reducir/eliminar los factores de riesgo ergonómicos y los controles individuales para reducir/eliminar los factores de riesgo individuales.
Controles ergonómicos (del lugar de trabajo)

- **Los controles de ingeniería** eliminan o reducen las posturas incómodas con modificaciones ergonómicas que buscan mantener el rango de movimiento de las articulaciones para realizar las tareas laborales dentro del rango medio de posiciones de movimiento para las articulaciones vulnerables. Deben utilizarse herramientas ergonómicas adecuadas que permitan a los trabajadores mantener posiciones articulares óptimas.
- **Los controles administrativos** incluyen controles de las prácticas de trabajo, rotación laboral y pausas de

estiramiento contractivas.

Controles individuales – Factores de riesgo

- **Proceso de educación y capacitación:** Los empleados deben estar capacitados en todos los aspectos del rendimiento humano, incluida la ergonomía, y la salud y el bienestar individuales. La capacitación formal en el aula y el seguimiento individualizado garantizan la transmisión del mensaje.
- **Proceso de intervención temprana:** Los primeros signos de advertencia de futuras lesiones están presentes hoy en su plantilla. La intervención precoz es una estrategia proactiva diseñada para descubrir los primeros signos de alerta de TME y evitar que se conviertan en una lesión. Estas consultas individuales con los trabajadores suelen ser la última línea de defensa entre los factores de riesgo presentes y una lesión.

PRECAUCIONES PARA REDUCIR EL RIESGO DE ESGUINCES Y DISTENSIONES EN EL TRABAJO

- Practique hábitos saludables: asegúrese de cuidar su cuerpo siguiendo una dieta equilibrada, haciendo ejercicio con regularidad, bebiendo mucha agua y manteniendo un horario de sueño adecuado.
- Estire los músculos: los músculos tensos son cada vez más vulnerables a las lesiones por sobrecarga. Intente relajarse antes de su turno de trabajo con un poco de ejercicio ligero, seguido de una sesión de estiramientos de todo el cuerpo.
- Siga los protocolos del lugar de trabajo: asegúrese de seguir todos los protocolos de salud y seguridad en el lugar de trabajo relativos a la ergonomía, la mecánica corporal, el uso de máquinas y las técnicas de elevación para minimizar el riesgo de lesiones.
- Conozca los signos – Puede detectar antes la lesión y realizar los ajustes necesarios en el lugar de trabajo antes de que se convierta en un problema grave. Los signos comunes de una lesión por esguince y distensión incluyen fatiga

excesiva, malestar, hinchazón, sensibilidad y amplitud de movimiento limitada.

PREVENCIÓN PROFESIONAL PARA DEPORTISTAS PROFESIONALES (INDUSTRIALES) – PIENSE CON ORIGINALIDAD

En el mundo del deporte, los atletas profesionales son tratados con sumo cuidado. Los propietarios de los equipos proporcionan a sus atletas profesionales para la prevención de lesiones, también conocidos como entrenadores de atletismo certificados (ATC). El trabajo del entrenador atlético es mantener al equipo sano y rindiendo al máximo. Al fin y al cabo, el éxito del equipo depende de la salud y el rendimiento de los atletas que lo componen.

Los esguinces y las distensiones son lesiones comunes en el atletismo, y los entrenadores de atletismo están capacitados específicamente en la prevención de lesiones de tejidos blandos de todo tipo. La incorporación de un entrenador deportivo al lugar de trabajo para prevenir las lesiones de tejidos blandos es una ampliación natural de sus conocimientos.

Piense con originalidad: ¿y si sus empleados recibieran el mismo trato y los mismos cuidados que los atletas profesionales? ¿Y si un profesional de la prevención en el lugar de trabajo colaborara con sus empleados para mantenerlos sanos?

CONCLUSIONES CLAVE

- Los esguinces y las distensiones en el lugar de trabajo (y en casa) son frecuentes y costosos.
- Los esguinces y las distensiones se producen por la exposición a factores de riesgo: factores de riesgo ergonómicos (en el lugar de trabajo) y factores de riesgo individuales.
- La prevención de los esguinces y las distensiones en el lugar de trabajo requiere una estrategia sencilla: reducir todos los factores de riesgo causantes mediante la aplicación de controles, tanto ergonómicos como individuales.
- Fomentar una cultura de prevención en su centro es la mejor

manera de alcanzar la excelencia en la prevención.

- Los entrenadores de atletismo certificados son especialistas profesionales en prevención: contratar a un especialista en prevención en sus instalaciones puede acelerar la excelencia en salud y seguridad.

CONCLUSIÓN

Es hora de pensar “fuera de la caja”. (ATC) han demostrado con creces ser el cuerpo de trabajo más competente para tratar lesiones de tejidos blandos en industrias multimillonarias de Hockey, Fútbol, Béisbol, Baloncesto y otras.

Machine Guards Fatality File

Machine guarding lack causes worker’s death

As he hand-polished a 40-inch-long metal cylinder, a 36-year-old lathe operator became entangled in the machine’s operating spindle and suffered injuries that led to his death two days later.

An investigation into the incident by federal inspectors found his employer, Carlson Tool & Manufacturing Corp. allowed the computer numerical controlled lathe to operate with its safety interlocks bypassed. The interlocks prevent workers from coming in contact with moving machine parts.

OSHA cited the company for one willful, and one serious violation of machine safety standards, as a result of the worker’s death on March 17, 2016. Carlson had employed the man for two years.

“All too often, OSHA finds employers are complacent with machine

safety features and bypass them to speed production," said Christine Zortman, area director of OSHA's Milwaukee office. "This worker's tragic death was preventable. Carlson Tool & Manufacturing must re-evaluate its overall safety and health management system, including their machine safety programs and procedures to ensure they are effective."

OSHA's inspection found the lathe's door that provided guarding, was, exposing the worker to the machines rotating parts. Unrelated to the incident, agency inspectors found that the company also failed to follow proper procedures to fully power down equipment to prevent sudden movement or starts.

The agency has proposed penalties of $124,709.

Based in Cedarburg, Carlson Tool & Manufacturing Corp. has 15 business days from receipt of its citations and penalties to comply, request an informal conference with OSHA's area director, or contest the findings before the independent Occupational Safety and Health Review Commission.

Machine Guards Fatality File – Spanish

La falta de protección de una máquina causa la muerte de un trabajador

Mientras pulía a mano un cilindro metálico de 40 pulgadas de largo, un tornero de 36 años se enredó en el husillo de la máquina y sufrió lesiones que le causaron la muerte dos días después.

Los inspectores federales investigaron el incidente y descubrieron que su empleador, Carlson Tool & Manufacturing Corp., había

permitido que el torno de control numérico por ordenador funcionara sin los dispositivos de seguridad. Estos dispositivos impiden que los trabajadores entren en contacto con las piezas móviles de la máquina.

La OSHA citó a la empresa por una infracción intencionada y otra grave de las normas de seguridad de las máquinas, como consecuencia de la muerte del trabajador el 17 de marzo de 2016. Carlson había empleado al hombre durante dos años.

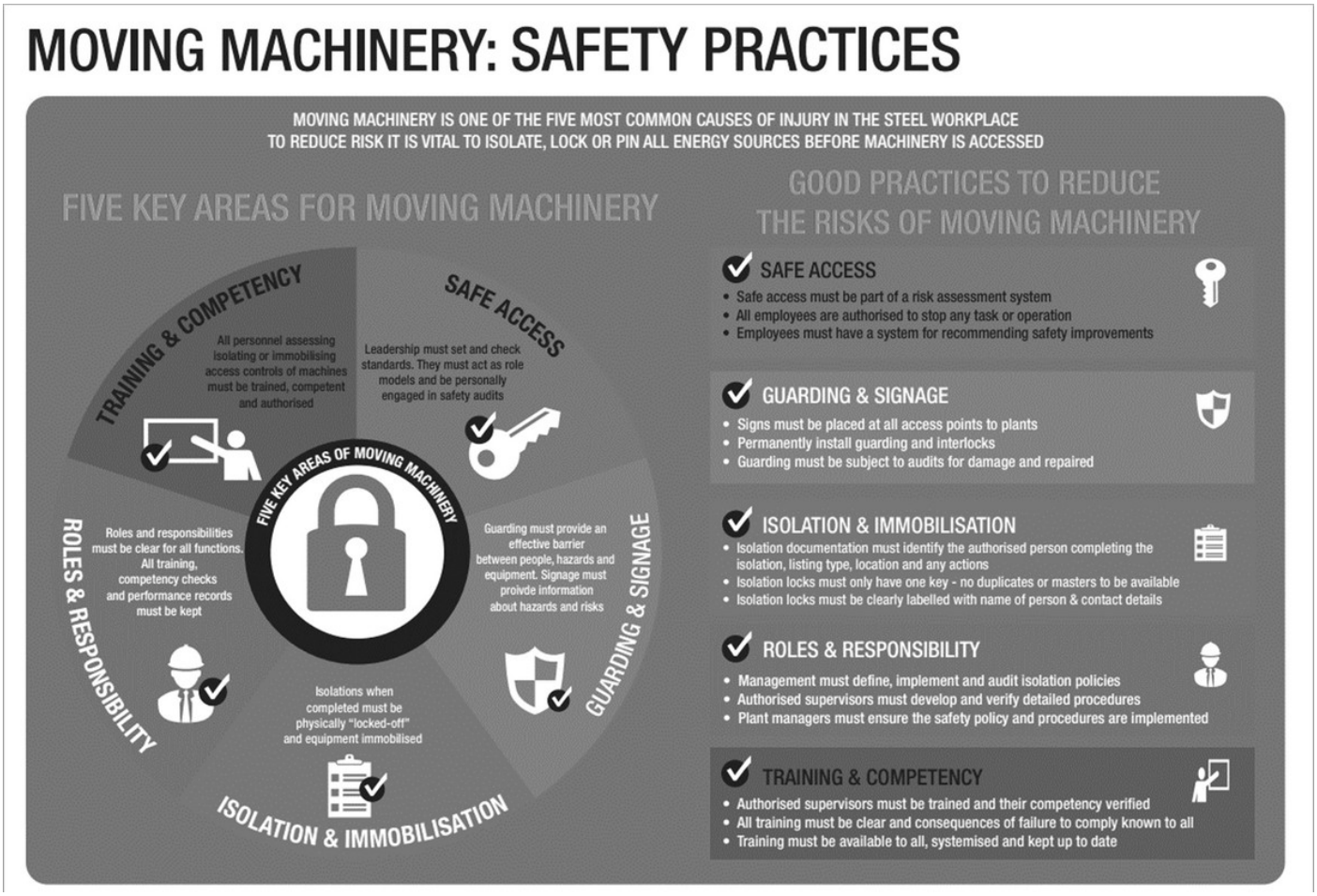
“Con demasiada frecuencia, OSHA descubre que los empleadores son complacientes con las características de seguridad de las máquinas y las pasan por alto para acelerar la producción”, dijo Christine Zortman, directora de área de la oficina de OSHA en Milwaukee. “La trágica muerte de este trabajador era evitable. Carlson Tool & Manufacturing debe reevaluar su sistema general de gestión de la seguridad y la salud, incluidos sus programas y procedimientos de seguridad de las máquinas, para garantizar su eficacia.”

La inspección de la OSHA descubrió que la puerta del torno, que servía de protección, estaba abierta, exponiendo al trabajador a las piezas giratorias de la máquina. Sin relación con el incidente, los inspectores de la agencia descubrieron que la empresa tampoco seguía los procedimientos adecuados para apagar completamente los equipos a fin de evitar movimientos o arranques repentinos.

La agencia ha propuesto sanciones por valor de 124.709 dólares.

Con sede en Cedarburg, Carlson Tool & Manufacturing Corp. dispone de 15 días hábiles a partir de la recepción de las citaciones y sanciones para cumplirlas, solicitar una reunión informal con el director de zona de la OSHA o impugnar las conclusiones ante la Comisión independiente de Revisión de la Seguridad y Salud en el Trabajo.

Machine Guards Infographic



Source: https://d2qgx4jylglh9c.cloudfront.net

Machine Guards Infographic – Spanish

Los trabajadores que quedan atrapados en las máquinas pueden sufrir lesiones por aplastamiento, fracturas, torceduras, distensiones, desgarres, laceraciones, moretones, amputaciones, quemaduras, ceguera o incluso la muerte. Usted puede evitar estos incidentes utilizando correctamente los protectores de la máquina. Estos escudos, dispositivos u otras características de seguridad cubren las áreas peligrosas, las funciones o procesos de la maquinaria, evitando que dañen a los operadores u otras personas que estén cercanas.



Los requisitos de protección varían de una máquina a otra, dependiendo de las características físicas y el nivel de participación del operador que se necesite. La norma para Maquinarias y Protección de Maquinaria de la Administración de Seguridad y Salud Ocupacional (Occupational Safety and Health Administration – OSHA, por su nombre y siglas en inglés), 29 CFR 1910 Subsección O, describe definiciones y requisitos importantes que los empleadores deben seguir para proporcionar un lugar de trabajo seguro.

Riesgos Mecánicos

Los riesgos mecánicos pueden ocurrir en los siguientes sitios:

- **Punto de operación** – el punto donde los empleados desempeñan trabajo, tal como cortar, formar, perforar, o formar reservas.
- **Aparato de transmisión de energía** – todos los componentes del sistema mecánico que transmiten energía a la parte de la máquina donde se realiza el trabajo. Estos componentes incluyen ruedas, poleas, bandas, bielas, acopladores, levas, ejes, cadenas, cigüeñales y engranes.
- **Otras partes móviles** – Todas las partes de la máquina que se mueven mientras ésta trabaja. Estos incluyen partes auxiliares; partes que alimentan los mecanismos; y partes que giran, que se mueven, rotan o que se mueven transversalmente.

Fuente: https://www.tdi.texas.gov