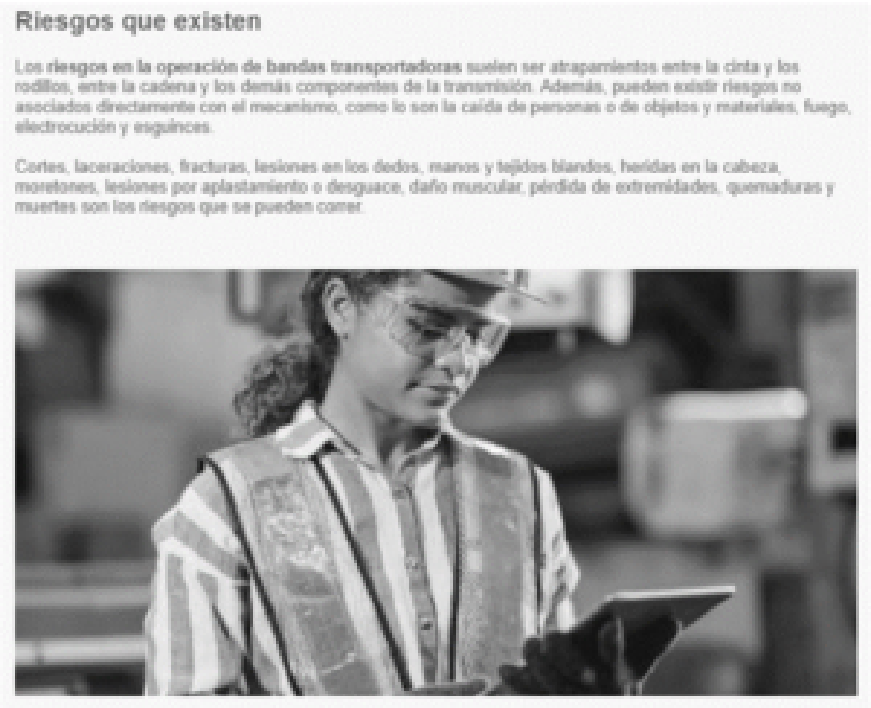
Conveying A Safety Message Infographic – Spanish



Fuente: *https://www.ajtransmisiones.com/*

Crane Safety – Safety Precautions for Working Near Overhead Pow Stats and Facts

FACTS

1. **Falling Loads:** When a load is being moved through the air it is possible that something could happen resulting in it falling. The worst-case option is that the line snaps and the entire load is dropped onto the area below. Much more common, however, is for one or more objects to be improperly

secured so that they fall off.

2. **Overloading the Crane:** Every crane has a maximum load weight that it can handle. In some cases, that maximum load will vary based on things like how far out the crane is reaching, the foundation it is on, and more. If the load that is being moved is greater than the maximum rated amount, it could cause the crane to tip over, the load to sway too much, or other problems.
3. **Electrical Hazards:** Cranes typically operate at high heights, which means they may be in the same area as electrical lines and hazards. This could result in electrocution for the operator, or causing the line to break, exposing those on the ground to great risk.
4. **Pinch Points:** Most cranes will be able to move at the base in order to put the load where it needs to go. When this happens, anyone who is in the area surrounding the crane could get trapped in a pinch point and get crushed.

STATS

- Around 50% of accidents involving overhead cranes are a result of a metal part of a crane coming into contact with a power source (i.e., a high-voltage power line).
- Of the total 632 crane-related deaths, 157 were caused by overhead power line electrocutions (25%), 132 deaths were associated with workers being struck by crane loads, 125 deaths involved being struck by cranes, crane booms/jibs or other crane parts (20%), 89 deaths involved crane collapses (14%), 56 deaths involved falls (9%), and 30 deaths involved being caught in/between crane parts.

The causes of 79 incidents involving construction worker deaths and injuries were:

- 26 crane collapses (33%), involving 24 deaths and 54 injuries
- 13 struck by crane load incidents (16%), involving 6 deaths and 10 injuries

- **12 overhead power line contacts (15%), involving 10 deaths and 8 injuries**
- 8 struck by other crane part incidents (10%), involving 6 deaths and 6 injuries
- 19 other causes (23%) – including 6 highway incidents, 4 falls, 3 caught in/between, 3 struck by non-crane falling objects, and 1 struck by lightning. These involved 6 deaths and 15 injuries

---

Cruise Control Driving Stats and Facts – Spanish

HECHOS

1. El uso de la tecnología de control de crucero pone a los conductores en un mayor riesgo de accidentes de tráfico debido a la mayor probabilidad de exceso de velocidad.
2. La tecnología actual de “autoconducción” funciona hasta el punto en que no lo hace y entonces falla catastróficamente. El fallo se produce en respuesta a situaciones extremas, inesperadas o desconocidas -también conocidas como casos límite (o de esquina)- y después de que el humano se haya desentendido de la tarea de supervisar el sistema.
3. En un sistema de nivel 2, el ser humano debe mantener los ojos permanentemente en la carretera y la mente en la tarea de conducir, pero puede retirar brevemente las manos del volante; el nivel 3 se denomina a veces ” ojos-apagados ” y el nivel 4 ” mente-apagada “. Así, los niveles de automatización de la SAE se entienden más fácilmente en términos de qué tareas de conducción puede dejar de hacer el ser humano, por ejemplo, dirigir, mirar, concentrarse.
4. Gran parte de la confusión en torno al autoconducción y la

autonomía radica en la confusión de la automatización de tareas (pasar lentamente del conductor humano al conductor máquina) con la responsabilidad (todo humano, todo el tiempo). La responsabilidad sólo se trasladará al conductor de la máquina en el nivel 5 -a veces llamado “sin conductor”-, que está a décadas de distancia del despliegue en el mercado masivo, suponiendo que sea posible.

5. El peligro de confiar en el control de crucero al ir cuesta abajo o al acercarse a las curvas es que se puede perder el control por completo.
6. No utilice el control de crucero cuando haya mucho tráfico, en carreteras sinuosas o cuando el firme esté resbaladizo. Esto podría provocar la pérdida de control del vehículo, lesiones graves o la muerte.
7. El control de crucero no puede ver el estado de la carretera ni los giros que se avecinan, por lo que no reducirá la velocidad si la carretera está resbaladiza o si está a punto de tomar una curva cerrada.
8. Utilizar el control de crucero mientras se conduce por un terreno accidentado podría hacer que el sistema forzara varios cambios de transmisión, lo que podría provocar el sobrecalentamiento del líquido de transmisión y el desgaste prematuro de los componentes.

ESTADÍSTICAS

- Los conductores que utilizaron la tecnología de control de crucero adaptativo en un estudio de 40 personas eran más propensos a exceder la velocidad en comparación con los que utilizaban el control manual. Los vehículos con esta tecnología superaron el límite de velocidad el 95% de las veces, mientras que los conductores manuales lo hicieron el 77%.
- Los conductores que utilizaban el control de crucero adaptativo con centrado de carril añadido también eran más propensos a exceder el límite de velocidad, ya que lo hacían el 96 % de las veces.
- El 90% de los vehículos ligeros que circulan por nuestras

> carreteras y autopistas no tienen ninguna función de conducción automatizada o asistida, lo que se conoce como nivel 0. Con cerca de 40.000 vidas perdidas cada año en las carreteras americanas, la forma más fácil y rápida de convertir a los conductores humanos en conductores más seguros es con la instalación obligatoria de ADAS y DMS basados en cámaras, bien conocidos y probados.

Cruise Control Driving Fatality File

Car Accidents Caused by Defective Cruise Control

Cruise control is a modern convenience that allows us to enjoy our long drives and family car trips. But what happens when the cruise control is defective? In one case, the answer was tragic.

On a road trip, in a car, a family had the cruise control engaged. At length, the car began to accelerate on its own. Eventually, the car accelerated to over 90 miles per hour before crashing and rolling over. The crash and rollover ejected the occupants from the vehicle. The occupants, who did not suffer fatal head, neck, and spinal injuries, were left with a variety of ailments such as brain damage, spinal fractures, paraplegia, and quadriplegia.

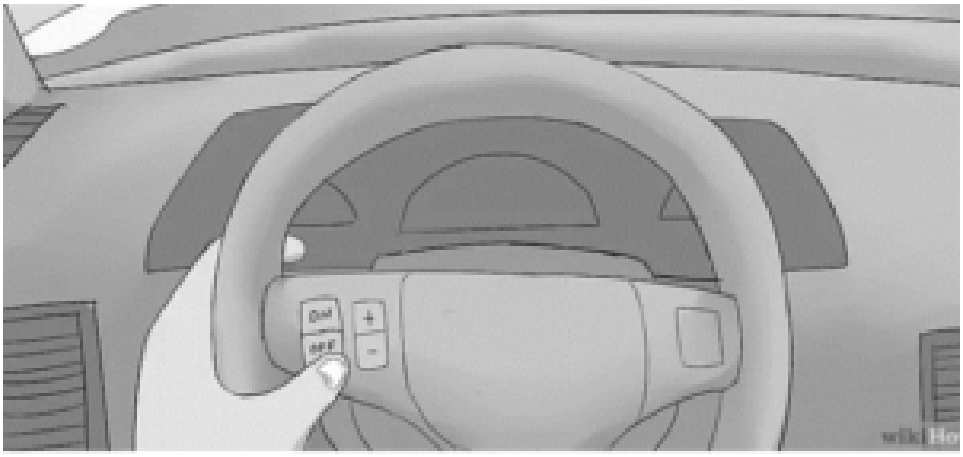
After an investigation into the car accident was completed, it was discovered that the cruise control system was defective because it permitted electrical signals, which normally occur in a car, to affect the electrical functioning of the cruise control system. As a result, the system malfunctioned which led to the car’s rapid acceleration. If the wiring and speed control sensors been appropriately designed, this tragic cruise control accident would

not have happened.

Examples of vehicles that have been known to be plagued with design problems that can lead to cruise control accidents include:

Oldsmobile Cutlass Supreme, Chevrolet Caprice, Toyota Corolla, Ford Aero Star mini van, Ford Explorer, Lincoln Town Car, Lincoln Mark VII, Mercedes Benz, Yamaha Motorcycles, Chevrolet Van, Ford Taurus, Ford F150 pickup truck, and Ford Crown Victoria.

Cruise Control Driving Infographic – Spanish



2 **Evita utilizar el control de crucero en condiciones peligrosas.** Esta opción puede reducir ligeramente tu tiempo de reacción y evitar que tengas un control total sobre la aceleración, lo que significa que es mejor no utilizarla en situaciones en las que las condiciones de la carretera requieren una conducción más cuidadosa y matizada. Estas situaciones incluyen las siguientes:

- carreteras mojadas o nevadas
- áreas con colinas, empinadas o montañosas
- trayectos sinuosos

Fuente: *https://es.wikihow.com/*

Contractor Safety Fatality File – Spanish

La OSHA denuncia a un contratista implicado en la muerte de dos trabajadores en Boston

Los reguladores federales determinaron que el contratista que empleó a dos trabajadores que murieron en una obra de construcción en Boston en febrero violó repetidamente las normas de seguridad en el lugar de trabajo.

La Administración de Seguridad y Salud Ocupacional dijo que la empresa, Atlantic Coast Utilities, no proporcionó capacitación en seguridad, protección o inspección del lugar de trabajo antes de que los trabajadores murieran. Uno de los camiones basculantes de la empresa atropelló a los trabajadores y los empujó a una zanja de 9 pies de profundidad, donde posteriormente se encontraron sus cuerpos.

Los funcionarios de la OSHA dijeron que también determinaron que el propietario de Atlantic, Lawrence Maloney, evadió a los reguladores durante años cerrando regularmente sus empresas y abriendo otras nuevas cada vez que era citado por violaciones de seguridad.

“Durante dos décadas, Maloney ha hecho caso omiso a sabiendas de su responsabilidad de garantizar la seguridad y la salud de sus trabajadores”, dijo Jim Frederick, subsecretario interino de Trabajo de la OSHA.

La OSHA propuso multar a la empresa con 1,3 millones de dólares por 28 infracciones de seguridad.

Un portavoz de la empresa calificó las muertes de “trágico accidente” y dijo que tiene previsto impugnar cualquier

reclamación por su culpa.

Construction Site Hygiene Infographic



Source: *https://www.safeworkaustralia.gov.au*

Contractor Safety Infographic – Spanish



Fuente: *https://www.zyght.com/*

Conveying A Safety Message Meeting Kit – Spanish

QUÉ ESTÁ EN RIESGO

Las cintas transportadoras son un invento maravilloso. Mueven grandes cantidades de materiales de forma rápida y segura.

Permiten a los trabajadores reducir el número de materiales que se manipulan manualmente, aumentando así la capacidad de trabajo y el rendimiento de la producción. La reducción de la manipulación manual de materiales también disminuye la posibilidad de que los trabajadores se lesionen la espalda y las manos. Las cintas transportadoras son seguras cuando se utilizan correctamente, pero pueden ser peligrosas -e incluso mortales- si los trabajadores no siguen los procedimientos de seguridad cuando trabajan en ellas o a su alrededor.

CUÁL ES EL PELIGRO

RIESGOS MÁS COMUNES DE LAS CINTAS TRANSPORTADORAS

- Derrames y caída de materiales.
- Interfaces de transmisión de energía, como transmisiones o ejes.
- Las piezas giratorias o los puntos de pellizco pueden arrastrar, aplastar o enredar.
- Las zonas de confinamiento o ensamblaje (el área entre un objeto fijo y otro en movimiento) pueden cizallar o aplastar.
- Las piezas que se deslizan o giran (presionan hacia abajo) pueden aplastar o cizallar.
- Los artículos pueden romperse o ser expulsados (lanzados) del sistema transportador.
- Los artículos pueden caerse del transportador.
- Peligros eléctricos, de incendio o de explosión.

COMO PROTEGERSE

SEGURIDAD DE LA CINTA TRANSPORTADORA: QUÉ HACER Y QUÉ NO HACER

1. **Mantenga la ropa, las partes del cuerpo y el pelo alejados del transportador:** Esta es una de las lesiones más comunes relacionadas con los transportadores, y las consecuencias pueden ser devastadoras. El personal capacitado debe mantener las manos alejadas de los transportadores y los visitantes de su planta deben ser informados sobre la

seguridad de los transportadores e inspeccionados en busca de ropa suelta o pelo largo que pueda quedar atrapado antes de que se les permita acercarse a la línea de transporte. Tampoco lleve relojes, pulseras o anillos.

2. **NO suba, pise, se siente o se pare en el transportador en ningún momento:** Puede parecer de sentido común, pero la gente lo hace con frecuencia, y puede provocar lesiones graves. Es imprescindible que los trabajadores nunca se suban, se sienten, se pongan de pie, caminen, o incluso toquen la línea del transportador. La gente se sube a las cintas transportadoras porque parece divertido y porque no parece tan peligroso como es. Incluso lo han visto en las películas de acción. Pero las cintas transportadoras no se construyen pensando en las personas. Pueden existir puntos de pellizco que pueden atrapar la ropa o a las personas, y causar lesiones graves. Las capacidades no están diseñadas para el peso de un ser humano. Hay muchas maneras de que las cintas transportadoras causen lesiones a cualquiera que se siente en ellas. Aparte del factor de seguridad, las personas que se suben a los transportadores pueden hacer que las correas se despeguen o dañen el sistema.
3. **Asegúrese de que todo el personal esté alejado del equipo antes de ponerlo en marcha** Las normas de la OSHA sobre transportadores establecen que los sistemas de transporte deben estar equipados con una señal de advertencia que debe sonar antes de la puesta en marcha. Pero las empresas no deben detenerse ahí; también debe incluirse la capacitación sobre lo que significa la bocina de advertencia y cómo pueden producirse lesiones si se ignora.
4. **NO retire ni altere las protecciones de los transportadores ni las divisiones de seguridad:** Los empleados de la planta o los contratistas de servicios pueden retirar las protecciones para realizar tareas de mantenimiento, lo que puede dejar al descubierto la maquinaria, los engranajes, las cadenas y las piezas móviles que pueden ser peligrosas si se dejan sin protección. Para ayudar a garantizar la seguridad de los trabajadores, bloquee los transportadores cuando estén en servicio, y opere el equipo sólo cuando

todas las cubiertas y guardas aprobadas hayan sido reinstaladas.

5. **Conozca la ubicación y la función de los controles de parada/arranque:** Es imperativo que cualquier persona que trabaje en un área de transportadores esté familiarizada con la ubicación y la función de los controles de parada y arranque de emergencia. Los empleadores deben capacitar a los trabajadores sobre los controles, dónde están, cuándo usarlos y cómo acceder a ellos, y los controles también deben estar marcados para evitar confusiones y permitir a los trabajadores tomar decisiones rápidas sobre su uso.
6. **NO realice tareas de mantenimiento en un transportador hasta que la desconexión del motor esté bloqueada:** Evite realizar cualquier tipo de mantenimiento hasta que las fuentes de energía eléctrica, neumática o hidráulica estén desconectadas o bloqueadas. Los sistemas de bloqueo/etiquetado pueden evitar que el equipo se encienda mientras se realiza el mantenimiento o las reparaciones.
7. **El técnico de mantenimiento de la cinta transportadora SÍ permite que el personal autorizado opere/mantenga el equipo de manejo de materiales:** Sólo los empleados que han sido capacitados para operar y realizar el mantenimiento de los transportadores deben hacerlo. Esto garantiza tanto la seguridad del técnico como el rendimiento óptimo del transportador
8. **NO modifique ni utilice indebidamente los controles del transportador:** Los controles del transportador nunca deben ser modificados por personal no cualificado. Asegúrese de supervisar sus controles para asegurarse de que ningún empleado los haya utilizado, modificado o desconectado de forma indebida. A veces los empleados pueden hacer modificaciones que funcionan para un área o función específica, pero pueden contribuir a un entorno de trabajo menos seguro. Asegúrese de que entienden que los controles del transportador suelen formar parte de un sistema más amplio, y que cualquier cambio debe ser aprobado por la dirección.
9. **Haga de la capacitación en seguridad de los transportadores**

una prioridad: Cualquier instalación que utilice transportadores debe capacitar a los empleados en operaciones seguras. En el programa de capacitación deben incluirse actualizaciones y cursos de repaso regulares y frecuentes, y la prevención de actos inseguros debe formar parte de la cultura de la empresa.

10. **NO deje de informar a su supervisor de todas las condiciones inseguras:** La cultura de seguridad de su empresa debe animar a los trabajadores a informar de las condiciones inseguras, como guardas sueltas, personas que trabajan demasiado cerca de las cintas transportadoras con la ropa o el pelo sin sujetar, etc. La capacitación sobre los problemas de seguridad y sobre cuándo denunciarlos debe hacerse a todos los empleados y repetirse con frecuencia. Permita el envío de información anónima o "sin consecuencias" cuando se trate de situaciones y comportamientos seguros; lo principal es asegurarse de que las prácticas, los equipos o las personas inseguras se comunican y se tratan de forma que ayuden a que el equipo de transporte sea más seguro para todos.

RESPONSABILIDAD DE LOS EMPLEADOS

- Nunca se suba o se ponga de pie en un bastidor de transportador para cargar, descargar un bloqueo, a menos que esté parado y bloqueado.
- Nunca retire a mano artículos pesados o voluminosos de un transportador en movimiento, a menos que sea en una estación designada.
- No se suba nunca a un transportador ni se siente en él.
- No realice tareas de mantenimiento o reparaciones completas en un transportador sin seguir los procedimientos de bloqueo.
- Llevar ropa ajustada y asegurarse de que el pelo de la cabeza y de la cara está cortado o confinado cuando se trabaja cerca de una máquina en la que la ropa puede entrar en contacto con las piezas móviles.

CONCLUSIÓN

Las cintas transportadoras son peligrosas si no se imparte una capacitación adecuada a los empleados sobre el funcionamiento y el uso seguro de las mismas. La capacitación continua y los protocolos de actualización deben llevarse a cabo con regularidad.

Compressed Gas Cylinder (CGC) Safety Stats and Facts – Spanish

HECHOS

1. Hay una variedad de formas en las que los trabajadores y las personas en la proximidad del gas comprimido pueden sufrir daños.
   - Asfixia – A veces, el gas comprimido se escapa de su recipiente, lo que puede ocurrir de forma repentina y convertirse rápidamente en algo abrumador.
   - Quemaduras químicas – En muchos casos, el gas comprimido es corrosivo y puede provocar importantes daños en la piel.
   - Explosiones e incendios – El gas comprimido puede encenderse por contacto con una llama o una chispa de electricidad.
   - Accidentes por alta presión – Diversas lesiones pueden ser causadas por la importante cantidad de presión que se acumula en el interior de un contenedor y que puede hacer que los objetos salgan despedidos con gran presión.
1. Hay varios tipos de gases comprimidos que pueden causar accidentes que provocan lesiones muy graves.

- Acetileno
- Argón
- Butano
- Etileno
- Helio
- Hidrógeno
- Etilamina
- Nitrógeno
- Oxígeno
- Cloruro de vinilo

ESTADÍSTICAS

- Los trabajadores experimentados de la industria de la construcción son conscientes del importante peligro que representan las bombonas de gas comprimido. Estos accidentes son tan comunes que la Oficina de Estadísticas Laborales de los Estados Unidos informa que cada año se producen 20 muertes y 6.000 lesiones debido a accidentes con gas comprimido.
- Según la Oficina de Estadísticas Laborales, en 2016 se produjeron 10 muertes y 3.920 lesiones relacionadas con los contenedores presurizados. La Oficina de Derechos Laborales del Congreso encontró 27 riesgos laborales relacionados con los gases comprimidos en el 115º Congreso.

Crane Safety – Safety Precautions for Working Near Overhead Pow Meeting Kit

A crane is one of the most versatile and important pieces of equipment usually found on a construction job. It can be used to accomplish a lot of otherwise heavy lifting tasks. It is often one

of the largest pieces of equipment on a work site with many different operating functions.

DANGERS/HAZARDS

Before beginning work near power lines, power line owners should be notified of the date, time, and type of work involved and their permission should be requested to de-energize and ground power lines or provide insulated barriers.

There are few experiences that are as frightening as when a crane becomes unbalanced while a load is being lifted or when the crane collapses under the weight of an excessive load. An unbalanced load or crane collapse can cause death to the operator, other construction workers, can cause damage to property or equipment.

A crane operator’s view of the full crane is often limited, putting them at risk of coming too close to people, property or power lines.

Other dangers include the crane’s boom, cable, or load contacting power lines and causing electrocution, or arcing if the crane is too close the power lines.

SITE SPECIFIC HAZARDS – POWER LINES

Before assembling or disassembling do the following:

- Notify owner/utility company – and consider it to be energized until utility company confirms power line has been de-energized and visibly grounded at the work-site.
- Ensure that no part of the equipment, load line or load (including rigging and lifting accessories), gets closer than 20 feet to the power line.
- Determine the line voltage and the minimum clearance distance permitted.

BEST SAFE CRANE WORK RECOMMENDATIONS TO PROTECT WORKERS NEAR OVERHEAD POWER LINES

- Participate in all crane safety programs offered.
- Know the location and voltage of all overhead power lines at the job site.
- Evaluate the job site before beginning work to decide the size and type of machinery to use and the safest areas for machinery operation and material storage.
- Before work begins, de-energize power lines, erect insulated barriers to prevent physical contact with the energized lines, and establish safe clearance between the energized lines and boomed equipment.
- Post warnings on cranes cautioning operators to maintain safe clearances between energized power lines and their equipment.
- Mark safe routes where cranes can travel beneath power lines.
- Assume all power lines are energized and maintain Cal/OSHA crane clearances.
- Operate cranes only if trained in safe operating procedures and Cal/OSHA regulations.
- Operate cranes at a slower-than-normal rate in power line areas.
- Use caution when moving over uneven ground that could cause the crane to weave or bob into power lines.
- Use caution near long spans of overhead power lines, since wind can cause the power lines to sway back and forth and reduce the clearance between the crane and the power line.
- Limit the use of cage-type boom guards, insulated lines, ground rods, nonconductive links, and proximity warning devices. Do not use these as a substitute for de-energizing and grounding lines or maintaining safe clearances.
- Where it is difficult for the crane operator to see the power lines or see the clearance during crane movement, a signal person should be assigned to watch and give immediate

warning when the crane comes close to the limits of safe clearance.

- No one should touch the crane or its load until the signal person says its safe.
- Cage-type boom guards, insulating links, and proximity warning devices should be limited and not used as a substitute for de-energizing and grounding lines or maintaining safe clearance.
- All workers should stay well away from the crane when it’s close to power lines.

More Best Crane Safety Practices

If contact is made between a crane and an energized line, the crane operator should stay inside the cab and try to remove the crane from contact by moving it in the reverse direction from that which caused the contact. If the crane cannot be moved away from contact, the operator should stay inside the cab until the lines have been de-energized. Everyone else should keep away from the crane, ropes, and load, since the ground around the machine might be energized. Workers should have a quick way of calling for or getting help when an emergency occurs, and all workers should be trained in cardiopulmonary resuscitation (CPR).

CRANE SAFETY OVERVIEW

The first step is to choose operators and competent persons who are trained and qualified to do their jobs.

Maintain and inspect each crane daily before use and as otherwise directed by the crane manufacturer and according to regulatory requirements – i.e., monthly, after a crane hasn’t been used for six months, annual certification. Inspection and maintenance include all slings, wire ropes, hoists and other rigging equipment.

FINAL WORD

The importance of the crane operations dominates constructions

scenes. This large piece of equipment is also front and center in illuminating the stark dangers and hazards in its operations.

Crane Safety – Safety Precautions for Working Near Overhead Pow Meeting Kit – Spanish

QUÉ ESTÁ EN RIESGO

Una grúa es uno de los equipos más versátiles e importantes que suelen encontrarse en una obra de construcción. Puede utilizarse para realizar muchas tareas de elevación de cargas pesadas. A menudo es una de las piezas más grandes del equipo en una obra con muchas funciones operativas diferentes.

CUÁL ES EL PELIGRO

PELIGROS/RIESGOS

Antes de comenzar a trabajar cerca de las líneas eléctricas, se debe notificar a los propietarios de las mismas la fecha, la hora y el tipo de trabajo que se va a realizar, y se debe solicitar su permiso para desenergizar y conectar a tierra las líneas eléctricas o proporcionar barreras aislantes.

Hay pocas experiencias tan aterradoras como cuando una grúa se desequilibra mientras se levanta una carga o cuando la grúa se derrumba bajo el peso de una carga excesiva. Una carga desequilibrada o el colapso de una grúa pueden causar la muerte

del operador, de otros trabajadores de la construcción, pueden causar daños a la propiedad o al equipo.

La visión del operador de la grúa suele ser limitada, lo que le hace correr el riesgo de acercarse demasiado a personas, propiedades o líneas eléctricas.

Otros peligros son que la pluma de la grúa, el cable o la carga entren en contacto con las líneas eléctricas y provoquen una electrocución, o que se produzcan arcos eléctricos si la grúa está demasiado cerca de las líneas eléctricas.

PELIGROS ESPECÍFICOS DE LA OBRA – LÍNEAS ELÉCTRICAS

Antes de montar o desmontar haga lo siguiente:

- Notifique al propietario/compañía de servicios públicos – y considere que está energizado hasta que la compañía de servicios públicos confirme que la línea eléctrica ha sido des energizada y puesta a tierra visiblemente en el lugar de trabajo.
- Asegúrese de que ninguna parte del equipo, de la línea de carga o de la carga (incluidos los aparejos y los accesorios de elevación), se acerque a menos de 6 metros de la línea eléctrica.
- Determine la tensión de la línea y la distancia mínima permitida.

COMO PROTEGERSE

MEJORES RECOMENDACIONES DE SEGURIDAD EN EL TRABAJO CON GRÚAS PARA PROTEGER A LOS TRABAJADORES CERCA DE LAS LÍNEAS ELÉCTRICAS AÉREAS

- Participe en todos los programas de seguridad para grúas que se ofrezcan.
- Conozca la ubicación y el voltaje de todas las líneas eléctricas aéreas en el lugar de trabajo.
- Evalúe el lugar de trabajo antes de empezar a trabajar para decidir el tamaño y el tipo de maquinaria a utilizar y las zonas más seguras para el funcionamiento de la maquinaria y

el almacenamiento de materiales.

- Antes de comenzar el trabajo, desconecte las líneas eléctricas, coloque barreras aislantes para evitar el contacto físico con las líneas energizadas y establezca una distancia segura entre las líneas energizadas y el equipo con pluma.
- Coloque advertencias en las grúas que adviertan a los operadores que deben mantener una distancia segura entre las líneas eléctricas energizadas y sus equipos.
- Marque las rutas seguras por las que las grúas pueden pasar por debajo de las líneas eléctricas.
- Asuma que todas las líneas eléctricas están energizadas y mantenga las distancias de la grúa según Cal/OSHA.
- Opere las grúas sólo si está capacitado en los procedimientos de operación segura y en los reglamentos de Cal/OSHA.
- Opere las grúas a una velocidad más lenta de lo normal en áreas con líneas eléctricas.
- Tenga cuidado cuando se desplace por terrenos irregulares que puedan hacer que la grúa se mueva o choque con las líneas eléctricas.
- Tenga precaución cerca de tramos largos de líneas eléctricas aéreas, ya que el viento puede hacer que las líneas eléctricas se balanceen de un lado a otro y reducir el espacio libre entre la grúa y la línea eléctrica.
- Limite el uso de protectores de pluma tipo jaula, líneas aisladas, varillas de tierra, enlaces no conductores y dispositivos de advertencia de proximidad. No los utilice como sustitutos de la desenergización y puesta a tierra de las líneas o del mantenimiento de las distancias de seguridad.
- Cuando sea difícil para el operador de la grúa ver las líneas eléctricas o ver el espacio libre durante el movimiento de la grúa, se debe asignar una persona de señalización para que vigile y avise inmediatamente cuando la grúa se acerque a los límites del espacio libre seguro.
- Nadie debe tocar la grúa o su carga hasta que el responsable de la señalización diga que es seguro.

- Los protectores de la pluma de tipo jaula, los eslabones aislantes y los dispositivos de advertencia de proximidad deben limitarse y no utilizarse como sustitutos de la desenergización y la puesta a tierra de las líneas o del mantenimiento de la distancia de seguridad.
- Todos los trabajadores deben mantenerse bien alejados de la grúa cuando ésta se encuentre cerca de líneas eléctricas.

Otras buenas prácticas de seguridad para grúas

Si se produce un contacto entre una grúa y una línea energizada, el operador de la grúa debe permanecer dentro de la cabina y tratar de alejar la grúa del contacto moviéndola en la dirección inversa a la que ha provocado el contacto. Si la grúa no puede alejarse del contacto, el operador debe permanecer dentro de la cabina hasta que las líneas se hayan desenergizado. Todos los demás deben mantenerse alejados de la grúa, las cuerdas y la carga, ya que el suelo alrededor de la máquina podría estar energizado. Los trabajadores deben tener una forma rápida de llamar o conseguir ayuda cuando se produzca una emergencia, y todos los trabajadores deben recibir capacitación en reanimación cardiopulmonar (RCP).

VISIÓN GENERAL DE LA SEGURIDAD DE LAS GRÚAS

El primer paso es elegir operadores y personas competentes que estén capacitados y cualificados para realizar su trabajo.

Mantenga e inspeccione cada grúa diariamente antes de usarla y según las indicaciones del fabricante de la grúa y de acuerdo con los requisitos reglamentarios, es decir, mensualmente, después de que una grúa no se haya utilizado durante seis meses, y con una certificación anual. La inspección y el mantenimiento incluyen todas las eslingas, cables, polipastos y otros equipos de aparejo.

CONCLUSIÓN

La importancia de las operaciones de la grúa domina las escenas de la construcción. Esta gran pieza de equipo también está en primer plano para iluminar los graves peligros y riesgos de sus

operaciones.

Conveying A Safety Message Stats and Facts – Spanish

HECHOS

1. El trabajo en una cinta transportadora o en una banda puede incluir la manipulación manual de materiales, incluidos los movimientos repetitivos, los alcances y el levantamiento que pueden provocar lesiones musculoesqueléticas, especialmente cuando los movimientos se realizan con rapidez y durante un largo período de tiempo.
2. Las lesiones comunes de los empleados que trabajan con transportadores incluyen amputaciones de brazos y manos, laceraciones de dedos, quemaduras, raspaduras y huesos rotos.
3. Cada lesión en una cinta transportadora es costosa, ya que afecta a la moral de los trabajadores, a la disponibilidad de mano de obra capacitada, a la pérdida de producción y al aumento de los gastos generales debido a las primas de los seguros, además de las montañas de papeleo, las demandas judiciales y las posibles multas de los organismos reguladores gubernamentales.
4. Aunque las cintas transportadoras son parte integrante del proceso de distribución y la mayoría de los almacenes no podrían funcionar sin ellas, también tienen el potencial de causar lesiones graves y a veces incluso muertes.

ESTADÍSTICAS

- La Oficina de Estadísticas Laborales del Departamento de Trabajo de los Estados Unidos ha informado de que más de 40 muertes en el lugar de trabajo al año son el resultado de accidentes con cintas transportadoras, junto con 9.000 lesiones.
- Los accidentes con cintas transportadoras provocan unas 9.000 lesiones al año, junto con decenas de víctimas mortales, según la Oficina de Estadísticas Laborales de los Estados Unidos.
- La Oficina de Estadísticas Laborales del Departamento de Trabajo de EE. UU. informa de más de cincuenta accidentes laborales mortales al año en los que las cintas transportadoras son la principal fuente de lesiones. Las lesiones en el lugar de trabajo representan casi el 25% de todas las reclamaciones de indemnización de los trabajadores y hasta el 35% de todos los costes asociados.
- Según los datos proporcionados por relacionados con los EE. UU., más del 40% de las muertes y los accidentes atribuibles al transportador representan el 10% de todas las muertes ocurridas en la última década en la industria minera.
- El 15% de los accidentes estuvieron relacionados con un atasco de la cinta.
- El 26% de los accidentes se produjeron durante una intervención de mantenimiento.
- Mientras están en movimiento, los sistemas transportadores tienen peligros inherentes y evidentes. Las cintas se mueven continuamente a velocidades de hasta 600 pies por minuto o 10 pies por segundo.

Compressed Gas Cylinder (CGC) Safety Fatality File – Spanish

PINELLAS PARK – Dos agencias federales están investigando una explosión que tuvo lugar el mes pasado y que causó la muerte de un hombre que falleció mientras trasladaba un cilindro de gas presurizado lleno de MagneGas, un producto de una empresa de combustibles alternativos del mismo nombre en Pinellas Park.

El incidente tuvo lugar en el condado de Suwannee, en el norte de Florida, y es la tercera explosión conocida en la que está implicado un contenedor de MagneGas Corp. desde 2010. Dos personas han muerto y una ha resultado herida en las explosiones.

Ese gas estaba en un cilindro presurizado en Suwannee Iron Works & Fence el 6 de junio cuando Andrew Reynolds, de 32 años, lo movió y explotó, según un informe de la Oficina del Sheriff del Condado de Suwannee.

La explosión amputó las piernas de Reynolds de las rodillas para abajo y le causó un traumatismo importante de la cintura para abajo. Fue declarado muerto en el lugar de los hechos. El informe del sheriff, así como el informe del médico forense del 13 de julio, indicaron que la causa de la muerte fue un traumatismo causado por la explosión, así como quemaduras.

Reynolds dejó una esposa y dos hijos pequeños.

La Administración Federal de Seguridad y Salud en el Trabajo había abierto una investigación sobre la empresa el mes pasado a raíz de una explosión, pero se negó a hablar de lo sucedido.

Esta es la segunda víctima mortal relacionada con un cilindro de MagneGas que explota. En 2015, Michael Sheppard, un residente de Safety Harbor de 29 años que trabajaba para MagneGas, murió mientras realizaba un procedimiento de rutina en un cilindro de MagneGas. Sheppard y su compañero de trabajo Eric Newell estaban ventilando el contenedor, que elimina el exceso de fluidos, cuando éste explotó.

Sheppard murió a causa de las lesiones provocadas por la explosión, y Newell sufrió pérdida de audición permanente y quemaduras.

Tras la explosión de 2015, OSHA abrió una investigación y citó a la empresa por 23 infracciones “graves” y cuatro “otras”, además de imponerle una multa de 52.045 dólares. MagneGas, según la OSHA, no formó adecuadamente a los empleados en la manipulación de materiales peligrosos y tenía varias herramientas alrededor de la zona que podían producir una chispa y, por tanto, provocar un incendio o una explosión. OSHA no pudo determinar la causa de la explosión.

Una tercera explosión tuvo lugar en 2010, cuando una bombona de MagneGas explotó en la planta de la empresa, situada entonces en Tarpon Springs, y se estrelló contra el tejado de una iglesia situada al lado. Según un informe del Departamento de Bomberos de Tarpon Springs, no había nadie en la iglesia de la Comunidad de Cristo cuando el contenedor se precipitó a través del techo justo antes de las 3 de la tarde.

Conveying A Safety Message Fatality File

Worker Pulled from Catwalk Into Conveyor

A worker was standing on a catwalk, using a vacuum with a long nozzle to clean a fast-moving conveyor belt. It appears the nozzle became caught between two large rollers and pulled the worker into the machinery.

A co-worker radioed to have the machinery shut down and to call

for help. The victim was found with his left hand and arm pulled into a pinch point formed by a roller and the return side of the belt. His arm had been pulled over the roller, jamming his head against the belt and roller. The victim was taken to a hospital, where he was pronounced dead upon arrival. He had suffered a head injury and multiple fractures, cuts and bruises.

Cleanup or maintenance tasks such as vacuuming a conveyor should never be done while the machinery is moving or able to move. This equipment should have been halted and locked out from any power sources before any such work was attempted.

There have been many similar incidents in which workers become entangled in moving machinery and are pulled into their deaths. Remember, always strictly observe your company’s procedures for locking out equipment before attempting maintenance.

Conveying A Safety Message Fatality File – Spanish

Un trabajador es arrastrado desde la pasarela a la cinta transportadora

Un trabajador estaba de pie en una pasarela, utilizando una aspiradora con una boquilla larga para limpiar una cinta transportadora que se movía rápidamente. Al parecer, la boquilla quedó atrapada entre dos grandes rodillos y haló al trabajador hacia la maquinaria.

Un compañero de trabajo pidió por radio que se apagara la maquinaria y que se pidiera ayuda. La víctima fue encontrada con la mano y el brazo izquierdos arrastrados hacia un punto de pellizco formado por un rodillo y el lado de retorno de la cinta.

Le habían halado el brazo por encima del rodillo, atascando su cabeza contra la cinta y el rodillo. La víctima fue trasladada a un hospital, donde fue declarada muerta al llegar. Había sufrido una lesión en la cabeza y múltiples fracturas, cortes y contusiones.

Las tareas de limpieza o mantenimiento, como la aspiración de una cinta transportadora, nunca deben realizarse mientras la maquinaria esté en movimiento o pueda moverse. Este equipo debería haber sido detenido y bloqueado de cualquier fuente de energía antes de intentar cualquier trabajo de este tipo.

Se han producido muchos incidentes similares en los que los trabajadores se enredan en la maquinaria en movimiento y son arrastrados hacia la muerte. Recuerde, siempre observe estrictamente los procedimientos de su empresa para bloquear el equipo antes de intentar el mantenimiento.

Compressed Gas Cylinder (CGC) Safety Infographic – Spanish



Fuente: ***https://www.revistaseguridadminera.com/***

Conveying A Safety Message Infographic



Cruise Control Driving Meeting Kit – Spanish

QUÉ ESTÁ EN RIESGO

El control de crucero se puede utilizar para controlar automáticamente la velocidad de su vehículo (normalmente a más de 25-35 millas por hora) sin tener que mantener el pie en el acelerador. Es una gran herramienta para evitar el cansancio del conductor, el exceso de velocidad y ayudar al ahorro de combustible durante los viajes largos en carreteras planas y rectas y autopistas. El control de crucero puede provocar accidentes si se utiliza de forma inadecuada o en condiciones de

carretera peligrosas, como calles urbanas, tráfico denso, colinas, carreteras sinuosas y carreteras mojadas y resbaladizas.

CUÁL ES EL PELIGRO

VENTAJAS/DESVENTAJAS DEL CONTROL DE CRUCERO

La **ventaja** más evidente del control de crucero es que permite al conductor mantener una velocidad constante (fijada por él) mientras descansa. Otras ventajas que ofrece el control de crucero son:

- Aumenta la comodidad del conductor durante los viajes largos por carretera.
- Al establecer la velocidad mediante el control de crucero, un conductor puede evitar superar el límite de velocidad indicado e infringir las leyes de conducción.
- El control de crucero permite al conductor mantener una velocidad constante y aumentar el ahorro de combustible.

A pesar de la conveniencia del control de crucero, también tiene algunas desventajas importantes:

- Los conductores que utilizan el control de crucero no aplican una presión constante sobre el pedal del acelerador, lo que puede aumentar el riesgo de accidentes automovilísticos al maniobrar en el tráfico.
- El uso del control de crucero no se recomienda en condiciones de lluvia, nieve o hielo, ya que el vehículo podría empezar a deslizarse sobre la carretera mojada.
- Durante las inclemencias del tiempo, sobre todo si llueve o nieva, pisar el freno para desactivar el control de crucero puede hacer que el vehículo se desvíe y provoque un accidente.
- Si conduce por carreteras secundarias o está muy cansado, el control de crucero puede hacer que el conductor se “desconecte” y preste menos atención a la carretera.

COMO PROTEGERSE

RIESGOS DEL CONTROL DE CRUCERO – RESUMEN

- Cuando el control de crucero está activado, intenta mantener el vehículo a una velocidad constante fijada por el conductor. Si la velocidad del vehículo se ha fijado en 100 km/h, el vehículo entrará automáticamente en una curva a 100 km/h. Si esta es una velocidad inadecuada para la curva, el frenado posterior para reducir la velocidad afectará, durante la toma de esta, al equilibrio del vehículo, lo que puede, a su vez, inducir inestabilidad en el mismo.
- Esto afectará a la maniobrabilidad del vehículo y, si el conductor no lo compensa correctamente, puede provocar, en el peor de los casos, la pérdida de control del vehículo.
- El control de crucero puede conducir a una mayor variabilidad de la posición en el carril, a un retraso en la frenada y a chocar con mayor frecuencia contra una cola de espera.
- Las carreteras mojadas afectan significativamente a la adherencia del neumático y esto, a su vez, puede hacer que las acciones correctivas del conductor sean mucho más difíciles de juzgar.
- El conductor debe permanecer alerta mientras conduce: la fatiga y una falsa sensación de seguridad pueden provocar una falta de atención y un accidente.
- El control de crucero NUNCA debe ser utilizado por un conductor que se sienta cansado o hastiado.
- Otro riesgo es que el conductor no pueda responder con la misma rapidez y eficacia a una situación de emergencia.
- Con el control de crucero, el conductor deja de pisar el acelerador y el freno. El conductor suele mantener el pie en el suelo cerca. Si tiene que detenerse repentinamente, para evitar un peligro en la carretera, tardará unos milisegundos más en encontrar el pedal del freno, y este tiempo marca una gran diferencia en lo que ocurre después.
- La conducción por terrenos “ondulados”, con suaves subidas y bajadas, puede hacerse normalmente de forma más económica

(usando menos combustible) por un conductor experto que vea el terreno que se aproxima, manteniendo una posición relativamente constante del acelerador y permitiendo que el vehículo acelere en las bajadas y desacelere en las subidas, mientras reduce la potencia al llegar una subida y añade un poco antes de llegar a una subida.

- Si el Control de Crucero Avanzado se utiliza en situaciones de tráfico intenso, y en carreteras rurales y urbanas que no sean vías principales, existe una posible reducción de la capacidad de detección del ACC.
- Los accidentes, los carriles de incorporación, la congestión en las salidas… son posibles peligros en la carretera que son difíciles de anticipar, y más difíciles de evitar cuando se utiliza el control de crucero

CONSEJOS PARA EL CONTROL DE CRUCERO

- Como punto de partida seguro, lea el manual del propietario de su vehículo sobre el funcionamiento de la función de control de crucero de su vehículo – Preste atención a las advertencias del fabricante sobre el uso del control de crucero.
- Sigue siendo el deber del conductor evaluar las condiciones de la carretera y ajustar la velocidad del vehículo a una velocidad segura y adecuada a la carretera y a las condiciones actuales de conducción.
- La forma más segura de conducir un vehículo es asegurarse de que en todas las condiciones de conducción se puede controlar el vehículo (frenar, girar y acelerar) de forma segura.
- Durante el control de crucero, su pie puede descansar del acelerador, pero mantenga los dos pies apoyados en el suelo del lado del conductor y preparados para frenar o maniobrar si necesita reducir la velocidad repentinamente o realizar una parada de emergencia.
- No se recueste, ni enrosque el pie debajo de usted, ni lo suba al salpicadero, al alféizar de la ventana, etc., mientras conduce.
- Aunque no tenga que controlar el acelerador, debe controlar

el pedal del freno en todo momento.
- El pedal del freno desactivará el control de crucero, así que esté atento si pisa o pisa accidentalmente el pedal del freno mientras conduce.

CONCLUSIÓN

Los automovilistas deben comprender las ventajas, pero sobre todo los límites de la conducción con control de crucero. Primera y única regla: la conducción con control de crucero solo está diseñada para condiciones de conducción ideales y nada más.

Cruise Control Driving Meeting Kit

WHAT IS CRUISE CONTROL

Cruise control can be used to automatically control the speed in your vehicle (usually over 25-35 miles per hour) without keeping your foot on the accelerator. It is a great tool to prevent driver fatigue, speeding, and help with fuel economy during long trips on flat, straight roads and highways. Cruise control can cause accidents if you use it improperly or in hazardous road conditions such as city streets, heavy traffic, hills, winding roads, and wet, slippery roads.

ADVANTAGES/DISADVANTAGES OF CRUISE CONTROL

The most obvious **advantage** of cruise control is that it allows a driver to maintain a steady rate of speed (set by them) while they

rest their feet. Some other benefits that cruise control offers include:

- It enhances driver comfort during extended road trips.
- By setting the speed via cruise control, a driver can avoid exceeding the posted speed limit and violating driving laws.
- Cruise control allows a motorist to maintain a consistent speed and increase fuel economy.

Despite the convenience of cruise control, there are some important **disadvantages** to it as well, including:

- Drivers using cruise control do not apply constant pressure on the gas pedal, which can increase the risk of auto accidents when maneuvering through traffic.
- The use of cruise control is not recommended in rain, snow, or icy conditions when the vehicle could begin to slide on the wet road.
- During inclement weather, particularly rain or snow, applying pressure on the brake to deactivate cruise control may cause the vehicle to veer out of control and cause an accident.
- If you're driving on back roads or are extremely tired, cruise control can cause a driver to "zone out" and pay less attention to the road.

RISKS OF CRUISE CONTROL – A SUMMARY

- Cruise control when deployed will attempt to keep the car at a constant speed set by the driver. If the vehicle speed has been set to a 100 km/h speed, the car will automatically enter a corner at 100 km/h. If this is an inappropriate speed for the corner the subsequent braking to reduce speed will, while cornering, affect the balance of the vehicle which may, in turn, induce instability in the vehicle.
- This will affect the vehicle handling and if not correctly compensated for by the driver, can in the worst-case result in a loss of control of the vehicle.
- Cruise control may lead to increased lane position

variability, delayed braking, and crashing into a stationary queue more frequently.

- Wet roads significantly affect the grip of the tire and this, in turn, can make corrective actions by the driver much more difficult to judge.
- A driver should remain alert while driving – Fatigue and a false sense of security can lead to a lack of attention and an accident.
- Cruise control should NEVER be used by a driver who is feeling tired or jaded.
- Another risk is that a driver may not be able to respond as swiftly and effectively to an emergency situation.
- With cruise control, it takes the driver's foot off the gas pedal and the brake. The driver usually keeps his foot on the floor nearby. If you have to stop suddenly, to avoid a hazard on the road, it will take a few extra miliseconds to find the brake pedal, and this time makes a lot of difference in what happens next.
- Driving over "rolling" terrain, with gentle up and down portions, can usually be done more economically (using less fuel) by a skilled driver viewing the approaching terrain, by maintaining a relatively constant throttle position and allowing the vehicle to accelerate on the downgrades and decelerate on upgrades, while reducing power when cresting a rise and adding a bit before an upgrade is reached.
- If Advanced Cruise Control is used in busy traffic, and on rural and urban roads other than main roads, there is a potential reduction of the ACC detection capacity.
- Accidents, merge lanes, exit congestion—all are possible highway hazards that are hard to anticipate, and harder to avoid when you're on cruise control

CRUISE CONTROL TAKEAWAYS

- As a safe starting point, reading your vehicle owner's manual on how to operate your vehicle's cruise control feature – Pay attention to the manufacturer's warnings about cruise control use.

- It remains the duty of the driver to assess the conditions of the road and adjust vehicle speed to a safe speed suitable for the road and current driving conditions.
- The safest way to operate a vehicle is to ensure that under all driving conditions you can control the vehicle (brake, corner and accelerate) in a safe manner.
- During cruise control, your foot may take a rest from the accelerator, but keep both feet flat on the driver's side floor and ready for braking or manoeuvring if you need to suddenly slow or emergency stop.
- Don't lounge, curl your foot up underneath you, or put it up on the dashboard, windowsill, etc. while you drive.
- Even though you may not have to control your accelerator you still need to control the brake pedal at all times.
- The brake pedal will disable cruise control, so be aware if the brake pedal is accidentally hit or pressed while driving.

FINAL WORD

Motorists need to understand the advantages but more importantly the limits of Cruise Control Driving. First and only rule – cruise control driving is only designed for ideal driving condition and nothing less.

Crane Safety – Safety Precautions for Working Near Overhead Pow Stats and Facts –

Spanish

HECHOS

1. **Caída de cargas:** Cuando una carga se desplaza por el aire es posible que ocurra algo que provoque su caída. El peor de los casos es que la línea se rompa y toda la carga caiga sobre la zona de abajo. Sin embargo, es mucho más común que uno o más objetos estén mal asegurados y se caigan.
2. **Sobrecargar la grúa:** Toda grúa tiene un peso máximo de carga que puede soportar. En algunos casos, esa carga máxima varía en función de aspectos como la distancia que alcanza la grúa, los cimientos en los que se encuentra, etc. Si la carga que se está moviendo es mayor que la cantidad nominal máxima, podría causar que la grúa se vuelque, que la carga se balancee demasiado, u otros problemas.
3. **Peligros eléctricos:** Las grúas suelen operar a gran altura, lo que significa que pueden estar en la misma zona que las líneas eléctricas y los peligros. Esto podría provocar la electrocución del operario, o hacer que la línea se rompa, exponiendo a los que están en el suelo a un gran riesgo.
4. **Puntos de pellizco:** La mayoría de las grúas pueden moverse en la base para colocar la carga donde debe ir. Cuando esto ocurre, cualquier persona que se encuentre en la zona que rodea a la grúa podría quedar atrapada en un punto de pellizco y ser aplastada.

ESTADÍSTICAS

- Alrededor del 50% de los accidentes en los que están implicadas las grúas aéreas son consecuencia del encuentro de una parte metálica de la grúa con una fuente de energía (es decir, una línea eléctrica de alta tensión).
- Del total de 632 muertes relacionadas con las grúas, 157 fueron causadas por electrocuciones en líneas eléctricas aéreas (25%), 132 muertes estuvieron relacionadas con

trabajadores golpeados por cargas de grúas, 125 muertes fueron golpeadas por grúas, plumas de grúa u otras partes de la grúa (20%), 89 muertes fueron causadas por colapsos de grúas (14%), 56 muertes fueron causadas por caídas (9%) y 30 muertes fueron causadas por quedar atrapadas entre partes de grúas.

Las causas de 79 incidentes con muertes y lesiones de trabajadores de la construcción fueron:

- 26 colapsos de grúa (33%), con 24 muertos y 54 heridos
- 13 incidentes de golpes con la carga de la grúa (16%), con 6 muertos y 10 heridos
- 12 contactos con líneas eléctricas aéreas (15%), con 10 muertos y 8 heridos
- 8 incidentes de impacto con otra parte de la grúa (10%), con 6 muertos y 6 heridos
- 19 otras causas (23%) – incluyendo 6 incidentes en la carretera, 4 caídas, 3 atrapamientos, 3 golpes con objetos que no son de la grúa y 1 impacto de rayo. En estos casos se produjeron 6 muertes y 15 lesiones

---

Cruise Control Driving Stats and Facts

FACTS

1. The use of cruise control technology puts drivers at a higher risk of traffic accidents due to increased likelihood of speeding.
2. Current “self-driving” tech works right up to the point at which it doesn’t and then fails catastrophically. Failure happens in response to extreme, unexpected, or unknown

situations – also known as edge (or corner) cases – and after the human has disengaged from the task of monitoring the system.
3. In a Level 2 system, the human is required to keep their eyes permanently on the road and mind on the driving task but can briefly take their hands off the steering wheel; Level 3 is sometimes called “eyes-off” and Level 4 “mind-off.” Thus, the SAE’s automation levels are most easily understood in terms of which driving tasks the human can STOP doing – e.g., steering, looking, concentrating.
4. Much of the confusion around self-driving and autonomy lies in the conflation of task automation (slowly moving from human driver to machine driver) with responsibility (all human, all of the time). Responsibility will only move to the machine driver at Level 5 – sometimes called “driver-off” – which is decades away from mass-market deployment, assuming it is even possible at all.
5. The danger with relying on cruise control when going downhill or approaching curves is that you could lose control entirely.
6. Do not use cruise control in heavy traffic, on winding roads or when the road surface is slippery. This could result in loss of vehicle control, serious injury or death.
7. Cruise control can’t see road conditions or upcoming turns – so it won’t slow down if roads are slippery or if you’re about to hit a sharp curve.
8. Using cruise control while driving through hilly terrain could cause the system to force multiple transmission shifts which could lead to overheating of the transmission fluid and premature component wear.

STATS

- Drivers who used adaptive cruise control technology in a 40-person study were more likely to speed compared to individuals using manual control. Cars with the technology exceeded the speed limit 95 % of the time, while manual drivers broke the speed limit 77 % of the time.

- Drivers using adaptive cruise control with added lane centering were also more likely to speed, doing so 96 % of the time.
- 90 % of all light vehicles in use on our roads and highways have no automated or assisted-driving features at all – otherwise known as Level 0. With about 40,000 lives lost each year on American highways, the easiest and fastest way to make human drivers into safer drivers is with the mandatory installation of well-known, proven, and ground-trothed ADAS and camera-based DMS.

Crane Safety – Safety Precautions for Working Near Overhead Pow Fatality File

3 Killed in Pa. as Crane Hits 7,200-Volt Line

A crane operator was electrocuted, and two co-workers died trying to save him after the crane struck an overhead power line at a concrete plant in a suburb of Philadelphia.

As electricity coursed through the rig, one of the rescuers began administering CPR. But the second worker touched the still-electrified crane, sending a deadly jolt through all three men, authorities said.

Terrified co-workers stood by until the live wire was shut off, said George Strickland, general manager of the JDM Materials plant where the accident took place.

While they waited, the crane caught fire and was left a smoking

ruin. A 7,200-volt electrical line remained draped over its boom hours after the accident. Witnesses said the crane was backing up when it ran into the wires, Strickland said.

Authorities did not immediately release the names of the victims.

Strickland said the three worked for a company that had been hired to demolish an old structure at the plant.

Crane Safety – Safety Precautions for Working Near Overhead Pow Fatality File – Spanish

3 muertos en Pensilvania al chocar una grúa con una línea de 7.200 voltios

Un operario de grúa se electrocutó y dos compañeros murieron tratando de salvarlo después de que la grúa chocara con una línea eléctrica aérea en una planta de hormigón en un suburbio de Filadelfia.

Mientras la electricidad corría por la grúa, uno de los rescatadores empezó a administrarle reanimación cardiopulmonar. Pero el segundo trabajador tocó la grúa aún electrificada, enviando una sacudida mortal a los tres hombres, según las autoridades.

Los compañeros de trabajo, aterrorizados, se mantuvieron a la espera hasta que se desconectó el cable en tensión, dijo George

Strickland, director general de la planta de JDM Materials donde tuvo lugar el accidente.

Mientras esperaban, la grúa se incendió y quedó como una ruina humeante. Una línea eléctrica de 7.200 voltios permanecía colgada sobre su pluma horas después del accidente. Los testigos dijeron que la grúa estaba retrocediendo cuando chocó con los cables, dijo Strickland.

Las autoridades no revelaron inmediatamente los nombres de las víctimas.

Strickland dijo que los tres trabajaban para una empresa que había sido contratada para demoler una antigua estructura en la planta.

Cruise Control Driving Fatality File – Spanish

Accidentes de vehículos causados por un control de crucero defectuoso

El control de crucero es una comodidad moderna que nos permite disfrutar de nuestros largos viajes en coche y en familia. Pero ¿qué ocurre cuando el control de crucero es defectuoso? En un caso, la respuesta fue trágica.

En un viaje por carretera, en un vehículo, una familia tenía el control de crucero conectado. Al final, el vehículo empezó a acelerar por sí solo. Finalmente, el vehículo aceleró a más de 90 millas por hora antes de chocar y volcar. El choque y el vuelco expulsaron a los ocupantes del vehículo. Los ocupantes, que no sufrieron lesiones mortales en la cabeza, el cuello y la columna vertebral, quedaron con diversas dolencias como daños cerebrales,

fracturas de la columna vertebral, paraplejia y tetraplejia.

Una vez concluida la investigación del accidente de coche, se descubrió que el sistema de control de crucero era defectuoso porque permitía que las señales eléctricas, que normalmente se producen en un vehículo, afectaran al funcionamiento eléctrico del sistema de control de crucero. Como resultado, el sistema funcionó mal, lo que provocó la rápida aceleración del vehículo. Si el cableado y los sensores de control de velocidad se hubieran diseñado adecuadamente, este trágico accidente del control de crucero no habría ocurrido.

Ejemplos de vehículos que han sido conocidos por estar plagados de problemas de diseño que pueden conducir a accidentes de control de crucero incluyen:

Oldsmobile Cutlass Supreme, Chevrolet Caprice, Toyota Corolla, Ford Aero Star minivan, Ford Explorer, Lincoln Town Car, Lincoln Mark VII, Mercedes Benz, Yamaha Motorcycles, Chevrolet Van, Ford Taurus, Ford F150 pickup truck, y Ford Crown Victoria.