Close Calls Are Wake Up Calls – Spanish

¿QUE ESTÁ EN RIESGO?

Considere este escenario… nadie resultó herido o, no hubo daños materiales relacionados con un incidente en el lugar de trabajo. ¿Por qué debería ser relevante este tipo de "incidente"? Llame a estos incidentes eventos peligrosos o casi accidentes.

¿CUÁL ES EL PELIGRO?

¿Por qué hablar de incidentes que no han ocurrido? El siguiente ejemplo puede facilitar la comprensión al acercar un incidente cercano a la realidad.

Ejemplo:

El hijo de su vecino entra corriendo en su casa asustado porque ha estado a punto de atropellar a su hija de dos años que estaba jugando en la entrada de su casa. Tu primera reacción podría ser "¿por qué no revisó en círculo su vehículo antes de entrar?". Sin embargo, como se le informó rápidamente, ahora tendrá la oportunidad de investigar inmediatamente las causas.

Al investigar, descubre que hay un pestillo defectuoso en la valla de la zona de juegos del patio trasero. Si el hijo de su vecino hubiera descuidado o ignorado informarle de este casi accidente, es posible que nunca lo hubiera sabido y que esta puerta defectuosa hubiera podido costarle la vida a su hija.

La secuencia de acontecimientos que conducen a un accidente es como una serie de errores que caen unos sobre otros como fichas de dominó. El incidente por sorpresa no es más que esta misma secuencia de acontecimientos a la que le falta una ficha de dominó.

COMO PROTEGERSE

- Los incidentes por proximidad ponen de manifiesto que algo va muy mal. Nos dan la oportunidad de investigar y corregir la situación antes de que vuelva a ocurrir lo mismo y cause una lesión o una muerte.
- La experiencia ha demostrado que, si no se eliminan las causas de los accidentes, la posibilidad de que se produzca un accidente se repetirá una y otra vez. Desgraciadamente, una historia típica que se cuenta después de muchos accidentes es: “Sí, eso también le pasó a Jim, ¡la semana pasada!”.
- ¿Por qué no se notifican los accidentes con riesgo? Las razones típicas son: el miedo a la reprimenda o a las repercusiones, la burocracia, el desconocimiento de su importancia para el control de futuros accidentes, la vergüenza, el deterioro de un historial de seguridad o de producción o la falta de respuesta cuando se han planteado cuestiones similares con anterioridad.
- Si guarda silencio sobre un accidente cercano, puede evitar tener que enfrentarse a él. Pero intente explicárselo a un compañero de trabajo que acaba en una silla de ruedas debido a un peligro que usted sabía que existía, pero del que era demasiado orgulloso para hablar.
- Controlar los incidentes por proximidad es realmente el secreto para reducir la frecuencia general de los accidentes. Un estudio realizado en 300 empresas descubrió que, por cada 600 incidentes por aproximación, se producían 30 daños materiales, 10 accidentes leves y 1 accidente muy grave.
- La notificación de incidentes por aproximación es una herramienta muy valiosa para ayudarnos a gestionar un programa de seguridad eficaz.
- Pero lo más importante es aplicar inmediatamente medidas correctoras. La única manera de hacerlo es notificar un incidente cercano inmediatamente después de que se haya producido. De este modo podemos aprender lo máximo posible.

CONCLUSIÓN

Un sabio dijo una vez: un tonto no es un hombre que no comete errores – todos lo hacemos. El tonto es el hombre que se niega a aprender de ellos.

Close Calls Are Wake Up Calls

What's at Stake?

Consider this scenario… nobody was injured and there was no property damage involving an incident in the workplace. Why should this kind of "incident" be relevant? Call these incidents in question close calls or near misses.

What's the Danger?

Why talk about incidents that didn't happen? The following example might make it a little easier to understand by bringing a close call incident a little closer to home.

Example

Your neighbor's son runs into your house in a panic because he has just come within a few inches of running over your two-year-old daughter who was playing in the driveway. Your first reaction might be "why didn't you circle check your vehicle before getting in?" However, because it was promptly reported to you, you will now have the opportunity to investigate immediately for its causes.

Upon investigating you discover there is a faulty gate latch on the fence in your back-yard play area. If your neighbor's son had neglected or ignored reporting this near-accident to you, you may

never have known and this faulty gate could have eventually cost your daughter her life.

The sequence of events which lead up to an accident is like a series of errors that fall onto one another like dominoes. The close call incident is simply this same sequence of events with one of the dominoes missing.

How to Protect Yourself

- Close call incidents trigger the fact that something is seriously wrong. They allow us the opportunity to investigate and correct the situation before the same thing happens again and causes an injury or death.
- Experience has proven that if the causes of accidents are not removed, the potential for an accident will occur again and again. Unfortunately, a typical story told after many accidents is; “Yeah, that happened to Jim as well – just last week!”
- Why are close call incidents not reported? Typical reasons are: fear of reprimand or repercussions, red tape, not being aware of their importance in controlling future accidents, embarrassment, the spoiling of a safety or production record or lack of feedback when similar issues have previously been raised.
- If you keep silent about a close call you may avoid having to deal with it. But try to explain that to a co-worker who ends up in a wheelchair because of a hazard that you knew existed but were too apathetic to talk about.
- Controlling close call incidents is really the secret to reducing the overall frequency of accidents. One survey of 300 companies discovered that for every 600 close call incidents, they had 30 property damages, 10 minor accidents and 1 very serious accident.
- Close call incident reporting is a very valuable tool in helping us all manage an effective safety program.
- But the vital part is to apply corrective action immediately. The only way this can be done is if a close call is reported immediately after it has occurred. This way

we can learn as much as possible.

Final Word

A fool is not someone who makes no mistakes – we all do that. Fools are those who refuse to learn from their mistakes.

Be An Extra-Safe Driver Stats and Facts – Spanish

HECHOS

1. La implementación de un programa de seguridad para conductores ayudará a su organización a mantener a los empleados más seguros.
2. Ponerse al volante de su vehículo es probablemente lo más peligroso que hará en todo el día.
3. Aunque usted no puede controlar las acciones de los demás conductores, tiene un gran control sobre la forma en que maneja su vehículo. Puede aumentar sus posibilidades de tener un viaje seguro tomando las precauciones necesarias.
4. Los accidentes de tráfico son la principal causa de muerte laboral. La mayoría de los accidentes de vehículos son el resultado de un error del conductor o de unas prácticas de conducción deficientes. Los conductores asumen la responsabilidad de su propia seguridad y la de los demás en las carreteras.
5. La conducción distraída y la conducción defensiva son dos formas en las que un conductor puede realizar cambios significativos en sus hábitos de conducción. La conducción distraída se define como cualquier actividad no relacionada con la conducción que un conductor realiza y que tiene el

potencial de distraerle del acto principal de conducir y aumenta el riesgo de colisión.

6. Todos los trabajadores corren el riesgo de sufrir una colisión, tanto si conducen vehículos ligeros como pesados.

ESTADÍSTICAS

- Los accidentes de tráfico son la causa más común de muerte accidental en Estados Unidos. También son la causa más común de muertes en el lugar de trabajo, representando aproximadamente una de cada cuatro lesiones laborales mortales.
- Cada 12 minutos muere alguien en un accidente de tráfico, cada 10 segundos se produce una lesión y cada 5 segundos un choque. Estos accidentes se producen durante la jornada laboral o durante el trayecto de ida y vuelta al trabajo.
- Los accidentes automovilísticos son la 1ª o 2ª causa de muerte en todos los grandes grupos industriales.
- En 2017, 1.299 trabajadores estadounidenses que conducían o viajaban en un vehículo de motor en una vía pública murieron en un accidente relacionado con el trabajo.
- La mayor proporción de víctimas mortales en carretera implicó a camiones semirremolque, tractores y cisternas (38%), seguidos de camionetas (14%), camiones de reparto/furgonetas (11%) y automóviles (9%).
- Otras 522 muertes en 2017 (el 10% de todas las muertes relacionadas con el trabajo) involucraron a trabajadores que conducían o viajaban en un vehículo de motor fuera de la vía pública, o a peatones golpeados por vehículos de motor.
- Más de 1 de cada 3 conductores de camiones de largo recorrido ha sufrido un accidente grave de camión durante su carrera.
- En 2017, el 3% de los conductores de camiones grandes implicados en accidentes mortales tenían un contenido de alcohol en sangre (BAC) de 0,08 o más, en comparación con el 21% de los conductores de vehículos de pasajeros.

Be An Extra-Safe Driver Fatality File – Spanish

Un vendedor ambulante muere en un choque frontal

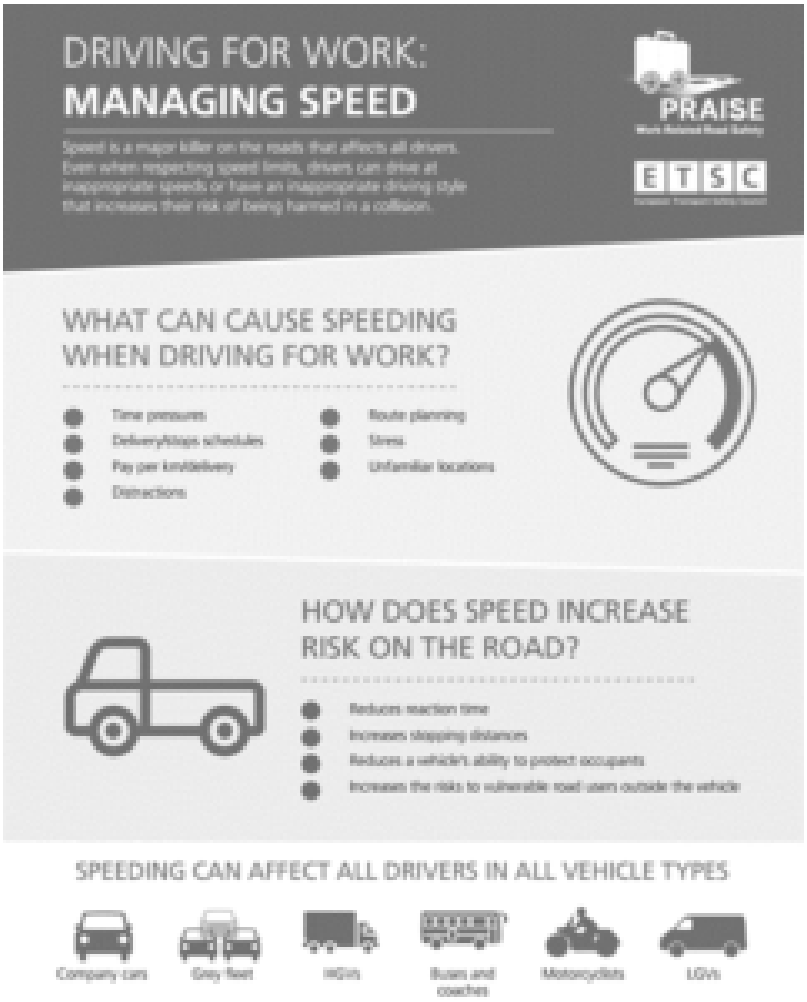
Un representante del servicio de fabricación de explosivos de 31 años murió cuando su camión cruzó la línea central hacia el tráfico que se aproximaba. El hombre regresaba a su base de operaciones desde una visita de ventas fuera del estado, cuando aparentemente perdió el control de su vehículo. El camión cruzó la línea central de una carretera rural de dos carriles y chocó con un semirremolque tipo volquete con doble remolque.

El hombre quedó aplastado en el vehículo y tuvo que ser sacado por los bomberos voluntarios antes de ser trasladado al hospital, donde murió. Debido a la ubicación rural del accidente, los servicios de emergencia tardaron más de lo habitual en acudir al lugar.

No había ninguna razón aparente, aparte de la fatiga, la distracción o el quedarse dormido al volante, para que la víctima cruzara la línea central sin tomar una acción evasiva.

¿Tiene usted la debida precaución cuando está en la carretera? Asegúrese de tener una capacitación actualizada en conducción defensiva en forma periódica, con revisiones de conducción segura. Conduzca por las carreteras principales, siempre que sea posible, especialmente cuando conduzca en horas de oscuridad. Procure programar las llamadas de ventas para minimizar la conducción cuando la oscuridad o el cansancio puedan crear peligros innecesarios.

Be An Extra-Safe Driver Picture This



Source: *https://etsc.eu*

Be An Extra-Safe Driver Picture This – Spanish



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

Battery Handling Safety Meeting Kit

Batteries are used to power our automobiles, trucks, tractors, and construction or power equipment. There are different types of batteries such as lead-acid batteries, gel cells, and lead-calcium batteries. Most batteries contain sulfuric acid and lead. Because batteries contain chemicals, chemical reaction by-products, and an electrical current they can pose a hazard to workers if not handled properly. Workers that operate, maintain, and recharge batteries must use caution and common sense.

CHEMICAL HAZARDS POSED BY BATTERIES

The sulfuric acid (electrolyte) in batteries is highly corrosive. Acid exposure can lead to skin irritation, eye damage, respiratory irritation, and tooth enamel erosion. In marine environments, do not allow the battery solution to mix with salt water; it can produce hazardous chlorine gas.

If you handle the lead plates in a battery and don’t wash your hands properly, you could be exposed to lead. Signs of lead exposure include loss of appetite, diarrhea, constipation with cramping, difficulty sleeping, and fatigue.

OXYGEN AND HYDROGEN GAS HAZARDS

Be careful with flammable fluids when working on a battery-powered engine. The electrical voltage created by batteries can ignite flammable materials and cause severe burns. Workers have been injured and killed when loose or sparking battery connections ignited gasoline and solvent fumes during vehicle maintenance.

MORE DANGERS

Batteries can be very dense and heavy. Use proper lifting techniques to avoid back injuries. Battery casings can be brittle and break easily; they should be handled carefully to avoid an acid spill. Make sure that a battery is properly secured and upright in the vehicle or equipment. If a battery shows signs of damage to the terminals, case, or cover, replace it with a new one.

SAFETY PRECAUTIONS TO PREVENT ACCIDENTS OR INJURIES WHEN HANDLING BATTERIES

1. **Always wear protective eyewear and gloves.** The electrolyte in flooded lead-acid batteries contains sulfuric acid. The

electrolyte can not only damage clothes, but it will burn skin if left untreated. If you come into contact with the battery's electrolyte, wash and flush the area with water immediately. If it comes into contact with your eyes, flush immediately with water for 15 minutes and promptly seek medical attention.

2. **Eliminate sources of sparks or flames.** Charging lead-acid batteries produce hydrogen and oxygen gases from the electrolyte. When performing maintenance on lead-acid batteries, a spark or flame can ignite these gases and could cause the battery to explode.
3. **Keep metal tools and jewelry away from batteries.** Non-insulated tools or jewelry can run the risk of arcing if accidental contact is made between a battery terminal and grounded frame or another terminal. Also, gold or silver jewelry can become extremely hot if contact is made.
4. **Use caution when removing a lead-acid battery.** Lead acid batteries are heavy and many accidental injuries occur when lifting or moving batteries by hand. Use a battery carrier or make sure you have a good grip on the battery and have the strength to hold it safely.
5. **Keep a neutralizing solution close by.** A baking soda and water solution neutralizes the sulfuric acid in the battery's electrolyte. Create a small solution in a jar or container and keep it close by.
6. **Use the correct type of charger.** Not all battery chargers are the same or work properly on a flooded lead-acid battery. Refer to the manufacturer's recommendations on how to properly charge the battery and make sure your charger provides the best algorithm that maximizes battery life and power output. Battery charging should always be done in a well-ventilated area.
7. **Maintain electrolyte at proper levels.** Never use a garden hose to fill batteries. Use only distilled or deionized water in a watering pitcher, water caddy or an automated watering system to properly fill batteries. Never fill battery cells above the level indicator. If the electrolyte level is below the tops of the battery plates prior to

charging, add just enough water to cover them. Once the battery has been fully recharged, bring the water level up to approximately ¼ inch from the bottom of the fill well indicator. Never fill a low cell all the way to the fill well indicator before charging.

8. **Store batteries in a cool, dry and ventilated area.** If you store large quantities of batteries, be sure the area is clear of any heat sources, flames, and sparks. Clearly post “No Smoking” and “Flammable” signs in the area.
9. **Make sure battery vent caps are fully seated in place.** Loose or improperly seated vent caps can spill electrolyte and expose the gases inside the battery to conditions that could cause an explosion.
10. **Dedicate an area for battery maintenance.** Prevent accidents by dedicating an area for battery maintenance that has properly insulated tools, protective wear, a wash station, ventilation and plenty of workspace.

FINAL WORD

Lithium-ion batteries offer many benefits for companies that want to increase efficiency and improve workflow. For companies that prioritize safety in their operations, lithium-ion batteries are especially valuable thanks to their design, which promotes features such as temperature control, simple charging and a lack of watering requirements.

Battery Handling Safety Meeting Kit – Spanish

QUÉ ESTÁ EN RIESGO

Las baterías se utilizan para alimentar los automóviles, camiones, tractores y equipos de construcción o potencia. Hay diferentes tipos de baterías, como las de plomo-ácido, las de gel y las de plomo-calcio. La mayoría de las baterías contienen ácido sulfúrico y plomo. Dado que las baterías contienen productos químicos, subproductos de reacciones químicas y corriente eléctrica, pueden suponer un peligro para los trabajadores si no se manipulan adecuadamente. Los trabajadores que operan mantienen y recargan las baterías deben tener precaución y sentido común.

CUÁL ES EL PELIGRO

RIESGOS QUÍMICOS DE LAS BATERÍAS

El ácido sulfúrico (electrolito) de las baterías es altamente corrosivo. La exposición al ácido puede provocar irritación de la piel, daños oculares, irritación respiratoria y erosión del esmalte dental. En entornos marinos, no permita que la solución de la batería se mezcle con el agua salada; puede producir el peligroso gas cloro.

Si manipula las placas de plomo de una batería y no se lava las manos correctamente, puede estar expuesto al plomo. Los signos de exposición al plomo incluyen pérdida de apetito, diarrea, estreñimiento con calambres, dificultad para dormir y fatiga.

PELIGROS DEL OXÍGENO Y DEL GAS HIDRÓGENO

Tenga cuidado con los fluidos inflamables cuando trabaje en un motor alimentado por baterías. La tensión eléctrica creada por las baterías puede encender los materiales inflamables y causar quemaduras graves. Los trabajadores han resultado heridos y muertos cuando las conexiones de las baterías sueltas o con chispas encendieron los vapores de la gasolina y los disolventes durante el mantenimiento del vehículo.

MÁS PELIGROS

Las baterías pueden ser muy densas y pesadas. Utilice técnicas de elevación adecuadas para evitar lesiones en la espalda. Las carcasas de las baterías pueden ser frágiles y romperse fácilmente; deben manipularse con cuidado para evitar un derrame de ácido. Asegúrese de que la batería está bien sujeta y en posición vertical en el vehículo o equipo. Si una batería muestra signos de daños en los terminales, la carcasa o la cubierta, sustitúyala por una nueva.

COMO PROTEGERSE

PRECAUCIONES DE SEGURIDAD PARA EVITAR ACCIDENTES O LESIONES AL MANIPULAR LAS BATERÍAS

1. **Utilice siempre gafas y guantes de protección.** El electrolito de las baterías de plomo-ácido inundadas contiene ácido sulfúrico. El electrolito no sólo puede dañar la ropa, sino que quemará la piel si no se trata. Si entra en contacto con el electrolito de la batería, lávese y enjuague la zona con agua inmediatamente. Si entra en contacto con los ojos, lávelos inmediatamente con agua durante 15 minutos y busque rápidamente atención médica.
2. **Elimine las fuentes de chispas o llamas.** La carga de las baterías de plomo-ácido produce gases de hidrógeno y oxígeno del electrolito. Al realizar el mantenimiento de las baterías de plomo-ácido, una chispa o una llama puede encender estos gases y podría provocar la explosión de la batería.
3. **Mantenga las herramientas metálicas y las joyas lejos de las baterías.** Las herramientas no aisladas o las joyas pueden correr el riesgo de provocar un arco eléctrico si se produce un contacto accidental entre un terminal de la batería y el marco conectado a tierra u otro terminal. Además, las joyas de oro o plata pueden calentarse mucho si entran en contacto.
4. **Tenga cuidado al retirar una batería de plomo**. Las baterías de plomo-ácido son pesadas y se producen muchas lesiones accidentales al levantar o mover las baterías a mano. Utilice un porta pilas o asegúrese de tener un buen agarre

de la batería y de tener la fuerza necesaria para sujetarla con seguridad.

5. **Tenga cerca una solución neutralizadora.** Una solución de bicarbonato y agua neutraliza el ácido sulfúrico del electrolito de la batería. Prepare una pequeña solución en un frasco o recipiente y téngala a mano.
6. **Utilice el tipo de cargador correcto.** No todos los cargadores de baterías son iguales ni funcionan correctamente con una batería de plomo-ácido inundada. Consulte las recomendaciones del fabricante sobre cómo cargar correctamente la batería y asegúrese de que su cargador proporciona el mejor algoritmo que maximiza la vida útil de la batería y la potencia de salida. La carga de la batería debe realizarse siempre en una zona bien ventilada.
7. **Mantenga el electrolito en los niveles adecuados.** Nunca utilice una manguera de jardín para llenar las baterías. Utilice únicamente agua destilada o desionizada en una jarra de riego, en un carrito de agua o en un sistema de riego automatizado para llenar correctamente las baterías. Nunca llene los elementos de la batería por encima del indicador de nivel. Si el nivel del electrolito está por debajo de la parte superior de las placas de la batería antes de la carga, añada el agua suficiente para cubrirlas. Una vez que la batería se haya recargado por completo, suba el nivel de agua hasta aproximadamente ¼ de pulgada desde el fondo del indicador del pozo de llenado. Nunca llene una celda baja hasta el indicador del pozo de llenado antes de cargarla.
8. **Guarde las pilas en un lugar fresco, seco y ventilado.** Si almacena grandes cantidades de baterías, asegúrese de que el área esté libre de fuentes de calor, llamas y chispas. Coloque en la zona carteles claros de “Prohibido fumar” e “Inflamable”.
9. **Asegúrese de que los tapones de ventilación de las baterías están completamente asentados en su sitio.** Los tapones de ventilación sueltos o mal colocados pueden derramar electrolito y exponer los gases del interior de la batería a condiciones que podrían causar una explosión.
10. **Dedique un área para el mantenimiento de la batería.**

Prevenga los accidentes dedicando un área para el mantenimiento de la batería que cuente con herramientas debidamente aisladas, ropa de protección, una estación de lavado, ventilación y mucho espacio de trabajo.

CONCLUSIÓN

Las baterías de iones de litio ofrecen muchas ventajas a las empresas que quieren aumentar la eficiencia y mejorar el flujo de trabajo. Para las empresas que priorizan la seguridad en sus operaciones, las baterías de iones de litio son especialmente valiosas gracias a su diseño, que promueve características como el control de la temperatura, la carga sencilla y la ausencia de requisitos de riego.

Bike Messenger Safety Meeting Kit

Bike messenger workers provide fast delivery service for documents and packages, usually in big city environments. Cars, trucks, trolleys, trains, buses, and pedestrians are just some of the hazards that face bike messengers. The need for fast, efficient service in dense urban areas requires bike messengers to keep their eyes on safety while they are cycling the streets.

BICYCLE DELIVERY SAFETY TIPS

Ride A Bike That Fits Correctly

You should be able to stand over your bike comfortably, have full leg extension when pedaling, and be able to touch the ground with your feet.

Do A 30-Second A-B-C Safety Check Before You Ride

Pinch the tires to check the Air pressure. Squeeze the front and rear Brakes. Spin the pedals to confirm the Chain is moving smoothly. If you find a problem, get it fixed before you ride.

Be Visible

Make sure your bike has white headlights and red taillights and use them dusk to dawn. Both wheels should have reflectors. Wear brightly colored and/or reflective clothing. Never assume that another vehicle or pedestrian sees you. Equip your bike with a bell or horn.

Wear A Certified Helmet That Fits Your Head

Always wear your bike helmet; it can protect you from head injuries in the case of an accident. The helmet should fit snugly and sit flat on top of your head, not tilted backward. Buckle the chin strap securely and ensure that the helmet does not interfere with your vision.

Keep Your Delivery Secured

Place your delivery in a basket, pannier (saddle bag), or backpack that’s properly secured to your bike or on your person and doesn’t impact your balance. Never carry items in your hands or on your handlebars.

Limit Distractions

Keep your hands on your bike and your eyes on the road by using a cell phone mount and reviewing the directions before beginning your ride. Set the volume to loud so you can hear navigation directions. If you need to handle your phone, do so only when stopped and safely off the road.

Ride Predictably and Obey Traffic Laws

Bicyclists are subject to the same traffic laws as vehicles. Stop at stop signs and lights and ride in the correct lane and direction of traffic. Don’t ride on expressways, highways, or

interstates unless authorized by signs. Do not ride on sidewalks; when you get to your destination, dismount and walk the bike on the sidewalk. Maintain a safe speed.

Ride Defensively

Leave room between yourself and vehicles and pedestrians. Don’t hang on to another vehicle to “skitch” a ride. Look ahead for hazards such as slick or uneven road conditions, construction, and blocked traffic. Keep both hands on the handlebars for maximum control. Don’t assume what another driver or pedestrian will do; wait until they have completed their maneuver before you proceed. Your hand signals to communicate your intentions to drivers and pedestrians.

Exposure To the Elements

Bike messengers are exposed to traffic and the elements year-round. Take precautions for heat and cold stress; stay hydrated and wear light layers of clothing. Use sunscreen and ultraviolet (UV)-rated sunglasses to protect your eyes and skin from the sun. Breathing in vehicle exhaust fumes can irritate your eyes or respiratory tract, so keep your distance from vehicles with excessive exhaust.

FINAL WORD

More bike safety protocol is required for bike messenger workers than meets the eye. Concentration, physical conditioning and sound judgement are the key components of a successful bike messenger safety program.

Bike Messenger Safety Meeting Kit – Spanish

QUÉ ESTÁ EN RIESGO

Los trabajadores de la mensajería en bicicleta prestan un servicio de entrega rápida de documentos y paquetes, normalmente en entornos de grandes ciudades.

CUÁL ES EL PELIGRO

Vehículos, camiones, trolebuses, trenes, autobuses y peatones son algunos de los peligros a los que se enfrentan los bici mensajeros. La necesidad de un servicio rápido y eficaz en zonas urbanas densas exige que los mensajeros en bicicleta mantengan la vista puesta en la seguridad mientras circulan por las calles.

COMO PROTEGERSE

CONSEJOS DE SEGURIDAD PARA EL REPARTIDOR EN BICICLETA

Monte una bicicleta que se adapte correctamente

Debe poder colocarse cómodamente sobre la bicicleta, tener una extensión completa de las piernas al pedalear y poder tocar el suelo con los pies.

Realice una comprobación de seguridad A-B-C de 30 segundos antes de montar en la bicicleta

Pellizque los neumáticos para comprobar la presión del aire. Apriete los frenos delantero y trasero. Haga girar los pedales para confirmar que la cadena se mueve suavemente. Si encuentra algún problema, arréglelo antes de salir a rodar.

Sea visible

Asegúrese de que su bicicleta tiene luces delanteras blancas y

luces traseras rojas y utilícelas desde el anochecer hasta el amanecer. Ambas ruedas deben tener reflectores. Use ropa de colores brillantes y/o reflectantes. Nunca dé por sentado que otro vehículo o peatón le ve. Equipe su bicicleta con un timbre o bocina.

Utilice un casco homologado que se adapte a su cabeza

Lleve siempre puesto el casco de la bicicleta; puede protegerle de las lesiones en la cabeza en caso de accidente. El casco debe quedar bien ajustado y asentarse en la parte superior de la cabeza, sin inclinarse hacia atrás. Abroche bien la correa de la barbilla y asegúrese de que el casco no interfiere con su visión.

Mantenga su entrega asegurada

Coloque su entrega en una cesta, alforja (bolsa de sillín) o mochila que esté bien sujeta a su bicicleta o a su persona y que no afecte a su equilibrio. Nunca lleve objetos en las manos o en el manillar.

Limite las distracciones

Mantenga las manos en la bicicleta y los ojos en la carretera utilizando un soporte para el teléfono móvil y repasando las indicaciones antes de comenzar el viaje. Pon el volumen alto para poder escuchar las indicaciones de navegación. Si necesita manejar su teléfono, hágalo sólo cuando esté detenido y fuera de la carretera.

Conduzca de forma previsible y obedezca las leyes de tráfico

Los ciclistas están sujetos a las mismas leyes de tráfico que los vehículos. Deténgase ante las señales de stop y los semáforos y circule por el carril y el sentido de circulación correctos. No circule por autopistas, autovías o carreteras interestatales a menos que esté autorizado por las señales. No circule por las aceras; cuando llegue a su destino, desmóntese y camine con la bicicleta por la acera. Mantenga una velocidad segura.

Conduzca de forma defensiva

Deje espacio entre usted y los vehículos y peatones. No se aferre a otro vehículo para “saltarse” un tramo. Mire hacia delante para detectar peligros como carreteras resbaladizas o irregulares, obras y tráfico bloqueado. Mantenga ambas manos en el manillar para tener el máximo control. No dé por sentado lo que va a hacer otro conductor o peatón; espere a que haya terminado su maniobra antes de proceder. Haga señales con las manos para comunicar sus intenciones a los conductores y peatones.

Exposición a los elementos

Los mensajeros en bicicleta están expuestos al tráfico y a los elementos durante todo el año. Tome precauciones para el estrés por calor y frío; manténgase hidratado y use capas ligeras de ropa. Utilice protector solar y gafas de sol con filtro ultravioleta (UV) para proteger sus ojos y su piel del sol. Respirar los gases de escape de los vehículos puede irritar los ojos o las vías respiratorias, así que mantén la distancia con los vehículos que emiten demasiados gases.

CONCLUSIÓN

Los trabajadores de la mensajería en bicicleta necesitan más protocolos de seguridad de lo que parece. La concentración, la condición física y el buen juicio son los componentes clave para el éxito de un programa de seguridad para mensajeros en bicicleta.

Bike Messenger Safety Stats and Facts

FACTS

Bike messengers should be aware that any of the following can cause serious bodily harm

1. Motor Vehicle Collisions: Distracted drivers, drivers with road rage, speeding, and even vehicle part failure can all result in a car crash that could easily kill a messenger.

2. Being "Doored": When a car passenger opens their door right in front of a bike rider, causing them to crash into the door.

3. Pedestrians: Pedestrians frequently step right into bike lanes without first looking, causing a collision between body and bike.

4. Accidents Caused by Poorly Maintained Roads: Towns, townships, cities, and states are responsible for maintaining roads, street signs, and traffic lights. Potholes, missing street signs, and broken sidewalks are all serious issues that could result in an accident.

5. Injuries Commonly Diagnosed After a Bike Messenger Accident

- **Traumatic Brain Injury:** Even with a helmet, a traumatic brain injury can occur. Damage to the brain can cause issues with mobility, fine motor skills, memory, speech, vision, and sense of smell.
- **Spinal Trauma:** Damage can impact the vertebrae, spinal cord, nerves, and muscles.
- **Damage To Internal Organs:** Any of the internal organs can be bruised, torn, impaled, or punctured in an accident.

STATS

- The number of deaths from bicycle incidents increased 6% in 2019 and 37% in the last 10 years, from 793 in 2010 to 1,089 in 2019. Of the 1,089 bicyclist deaths in 2019, 712 involved motor vehicles.
- 62 percent of working cyclists interviewed in a 2017 survey by the Biking Public Project said that they had been

involved in a motor-vehicle collision at least once, and an average of 30 percent said they had missed work because of work-related injuries in the last year.
- Bicyclist deaths were 8 times higher in males than females. Alcohol was involved in 37% of crashes.
- The average age of cyclists who died in motor-vehicle collisions increased from 2007, when it was 40, to between 41 and 47 in 2018.
- Around 75% of fatal or serious cyclist accidents occur in urban areas and 80% of cyclist casualties occur in daylight. These injuries are often caused by cyclist and driver inattentiveness.

Bike Messenger Safety Stats and Facts – Spanish

HECHOS

Los mensajeros en bicicleta deben ser conscientes de que cualquiera de las siguientes situaciones puede causar daños corporales graves

1. Colisiones de vehículos de motor: Los conductores distraídos, los conductores con rabia en la carretera, el exceso de velocidad e incluso el fallo de una pieza del vehículo pueden provocar un accidente de coche que podría matar fácilmente a un mensajero.

2. Ser "embestido": Cuando un pasajero de un vehículo abre su puerta justo delante de un ciclista, haciendo que se estrelle contra la puerta.

3. Peatones: Los peatones se meten con frecuencia en el carril bici sin mirar primero, provocando una colisión entre el cuerpo y

la bicicleta.

4. Accidentes causados por el mal mantenimiento de las carreteras: Los pueblos, las ciudades y los estados son responsables del mantenimiento de las carreteras, las señales de tráfico y los semáforos. Los baches, la falta de señales de tráfico y las aceras rotas son problemas graves que pueden provocar un accidente.

5. Lesiones que se suelen diagnosticar tras un accidente de moto-mensajero

- **Lesión cerebral traumática:** Incluso con un casco, puede producirse una lesión cerebral traumática. El daño al cerebro puede causar problemas con la movilidad, las habilidades motoras finas, la memoria, el habla, la visión y el sentido del olfato.
- **Traumatismo vertebral:** Los daños pueden afectar a las vértebras, la médula espinal, los nervios y los músculos.
- **Daños en los órganos internos:** Cualquiera de los órganos internos puede ser magullado, desgarrado, empalado o perforado en un accidente.

ESTADÍSTICAS

- El número de muertes por incidentes en bicicleta aumentó un 6% en 2019 y un 37% en los últimos 10 años, pasando de 793 en 2010 a 1.089 en 2019. De las 1.089 muertes de ciclistas en 2019, 712 implicaron a vehículos de motor.
- El 62% de los ciclistas trabajadores entrevistados en una encuesta de 2017 por el Biking Public Project dijeron que habían estado involucrados en una colisión con un vehículo de motor al menos una vez, y un promedio del 30% dijo que había faltado al trabajo debido a lesiones relacionadas con el trabajo en el último año.
- Las muertes de ciclistas fueron 8 veces mayores en los hombres que en las mujeres. El alcohol estuvo implicado en el 37% de los accidentes.
- La edad media de los ciclistas fallecidos en colisiones con vehículos de motor aumentó de 2007, cuando era de 40 años, a

entre 41 y 47 años en 2018.

- Alrededor del 75% de los accidentes mortales o graves de ciclistas se producen en zonas urbanas y el 80% de las víctimas ciclistas se producen de día. Estas lesiones suelen estar causadas por la falta de atención de ciclistas y conductores.

Battery Handling Safety Stats and Facts

FACTS

1. The acid used as an electrolyte in batteries is very corrosive and can cause injuries if splashed or spilled into workers.
2. Batteries commonly explode when improperly boosted, leading to worker exposure to risk of acid burns and injuries from flying objects.
3. Lead-acid batteries are built with a number of individual cells containing layers of lead plates immersed in sulphuric acid. When the sulphuric acid comes into contact with the lead plate, energy is produced. The battery will have a negative and a positive terminal on the top or side of the battery, and will have vent caps on top. The purpose of the vent caps is to allow for the escape of gases formed when the battery is charging. In addition, the vent caps allow water and acid levels of the battery to be checked during maintenance.
4. Lead-acid batteries can produce explosive mixtures of hydrogen and oxygen gases when they are being charged. If ventilation is poor, the escaping hydrogen creates an explosive atmosphere around the battery. Always keep sparks,

flames, burning cigarettes, and other sources of ignition away from the battery recharging area because the gas can be ignited. The result of an explosion could be severe burns and/or fire.

STATS

- Nearly 2,300 people in the U.S. are injured each year while working with or around **lead acid batteries**.
- More than 3,500 people of all ages swallow button batteries every year in the United States. Most pass through the body and are eliminated, but sometimes they get hung up in the esophagus. An electrical current can form in the body and hydroxide, an alkaline chemical, can cause tissue burns that can be fatal.
- Crown forklifts predict that 10% of **batteries fail** prematurely due to improper charging. If forklift operators know the forklift has a low charge, they may push the truck to make it through its shift without having to recharge or swap trucks. That 10% of premature failing also means 10% of your lift trucks will be creating delay through ineffective batteries.
- OSHA estimates that each year, approximately 85 workers are killed in forklift-related accidents. In addition, 34,900 accidents result in serious injury, with another 61,800 classified as non-serious. One of the hazards workers must contend with when **operating forklifts is the battery**.

Battery Handling Safety Stats and Facts – Spanish

HECHOS

1. El ácido utilizado como electrolito en las baterías es muy corrosivo y puede causar lesiones si se salpica o se derrama sobre los trabajadores.
2. Las baterías suelen explotar cuando se impulsan de forma inadecuada, lo que conlleva la exposición de los trabajadores al riesgo de quemaduras por ácido y lesiones por objetos voladores.
3. Las baterías de plomo-ácido se construyen con varias celdas individuales que contienen capas de placas de plomo sumergidas en ácido sulfúrico. Cuando el ácido sulfúrico entra en contacto con la placa de plomo, se produce energía. La batería tendrá un terminal negativo y otro positivo en la parte superior o lateral de la batería y tendrá tapas de ventilación en la parte superior. El propósito de las tapas de ventilación es permitir el escape de los gases que se forman cuando la batería se está cargando. Además, los tapones de ventilación permiten comprobar los niveles de agua y ácido de la batería durante el mantenimiento.
4. Las baterías de plomo-ácido pueden producir mezclas explosivas de gases de hidrógeno y oxígeno cuando se están cargando. Si la ventilación es deficiente, el hidrógeno que se escapa crea una atmósfera explosiva alrededor de la batería. Mantenga siempre las chispas, las llamas, los cigarrillos encendidos y otras fuentes de ignición lejos de la zona de recarga de la batería, ya que el gas puede inflamarse. El resultado de una explosión podría ser quemaduras graves y/o un incendio.

ESTADÍSTICAS

- Cerca de 2.300 personas se lesionan cada año en Estados Unidos al trabajar con baterías de plomo o cerca de ellas.
- Más de 3.500 personas de todas las edades se tragan pilas de botón cada año en Estados Unidos. La mayoría pasan por el cuerpo y se eliminan, pero a veces se quedan atascadas en el esófago. Se puede formar una corriente eléctrica en el

cuerpo y el hidróxido, una sustancia química alcalina, puede causar quemaduras en los tejidos que pueden ser mortales.

- Las carretillas Si los operarios de las carretillas saben que la carretilla tiene poca carga, es posible que empujen la carretilla para llegar al final de su turno sin tener que recargar o cambiar de carretilla. Ese 10% de fallos prematuros también significa que el 10% de sus carretillas elevadoras estarán creando retrasos por culpa de baterías ineficaces.
- La OSHA estima que cada año mueren aproximadamente 85 trabajadores en accidentes relacionados con las carretillas elevadoras. Además, 34.900 accidentes provocan lesiones graves, y otros 61.800 se clasifican como no graves. Uno de los peligros a los que deben enfrentarse los trabajadores cuando manejan carretillas elevadoras es la batería.

Bike Messenger Safety Fatality File

Bike Messenger Killed in Downtown S.F. Crash

A bicycle messenger was struck and killed by a delivery van on Market Street yesterday – the second fatal bicycle accident this week in downtown San Francisco.

The two deaths have cast a shadow over tonight’s monthly Critical Mass ride through the city. Many cyclists who have participated in earlier Critical Mass rides have called for safety improvements in the downtown area.

San Francisco police Sergeant Mike Mahoney said the preliminary investigation indicates Moe either did not see the van or thought

he could beat it across the roadway.

The van slammed into the bicyclist, and Moe “flew in the air about 15 to 20 feet,” Mahoney said. He landed headfirst on the curb with his head against a newsstand, according to witnesses, about 30 of whom rushed to the scene after the accident and began frantically calling for help.

Moe was not wearing a helmet.

Moe was taken to San Francisco General Hospital, where he died at 4 p.m., according to hospital spokeswoman Gloria Rodriguez.

“It’s tragic, and it’s really frustrating,” said Adam Gubser, assistant bicycle program manager for the city’s Department of Parking and Traffic. “Unfortunately, the harsh reality of being a bicyclist is that when you get into a fender- bender, you’re under the tires.”

The driver of the van, William Gamarra, 27, of Millbrae, was driving on a suspended license, according to officer John Fulwood, but he apparently did not break any traffic laws and was not cited. He was given a blood test, but the results were not available yesterday.

Bike Messenger Safety Fatality File – Spanish

Un mensajero en bicicleta muere en un accidente en el centro de San

Francisco

Un mensajero en bicicleta fue atropellado y muerto por una furgoneta de reparto en Market Street ayer – el segundo accidente mortal en bicicleta esta semana en el centro de San Francisco.

Las dos muertes han ensombrecido la marcha mensual de la Masa Crítica que se celebrará esta noche en la ciudad. Muchos ciclistas que han participado en anteriores marchas de la Masa Crítica han pedido que se mejore la seguridad en el centro de la ciudad.

El sargento de la policía de San Francisco, Mike Mahoney, dijo que la investigación preliminar indica que Moe no vio la furgoneta o pensó que podía ganarle el paso.

La furgoneta chocó con el ciclista y Moe "voló por los aires unos 4 ó 5 metros", dijo Mahoney. Aterrizó de cabeza en el bordillo con la cabeza contra un quiosco de prensa, según los testigos, unos 30 de los cuales corrieron al lugar del accidente y empezaron a pedir ayuda frenéticamente.

Moe no llevaba casco.

Moe fue trasladado al Hospital General de San Francisco, donde murió a las 4 de la tarde, según la portavoz del hospital, Gloria Rodríguez.

"Es trágico, y es realmente frustrante", dijo Adam Gubser, subdirector del programa de bicicletas del Departamento de Aparcamiento y Tráfico de la ciudad. "Desgraciadamente, la dura realidad de ser un ciclista es que cuando te metes en un choque, estás bajo los neumáticos".

El conductor de la furgoneta, William Gamarra, de 27 años, de Millbrae, conducía con una licencia suspendida, según el oficial John Fulwood, pero aparentemente no infringió ninguna ley de tráfico y no fue citado. Se le hizo un análisis de sangre, pero los resultados no estaban disponibles ayer.

Bike Messenger Safety Picture This



Source:
https://www.tommiemedia.com/news/infographic-bicycle-safety-tips/

Bike Messenger Safety Picture

This – Spanish



Fuente: *https://revista.dgt.es*

Boiler Safety Meeting Kit

WHAT BOILER SAFETY MEANS

Boiler operation consists of many tasks to keep a boiler operating safely and efficiently. These tasks include tracking many data points, such as boiler pressure and temperature, boiler exhaust temperature, feedwater pressure and temperature, and boiler and water column blowdown timing. Continual checks should also be a part of any maintenance program.

DANGERS/HAZARDS OF BOILER OPERATIONS

Boilers are gas-fired or electric closed vessels that heat water or other liquid to generate steam. The steam is superheated under pressure and used for power, heating, or other industrial purposes. Though boilers are usually equipped with a pressure relief valve, if the boiler fails to contain the expansion pressure, the steam energy is released instantly. This combination of exploding metal and superheated steam can be extremely dangerous.

SPECIFIC DANGERS/HAZARDS

- Many older boilers and hot water and steam piping may have asbestos insulation coatings, wraps, or “lagging.” Workers should periodically inspect these areas to make sure that the materials are not damaged, flaking, or deteriorating. Damaged materials should be reported and repaired or removed immediately by a certified asbestos contractor. Signs of cracked surfaces, bulges, corrosion, or other deformities should be repaired by an authorized technician immediately.
- Sudden changes in temperature can warp or rupture the boiler. Boiler operators should ensure that the fuel system, including valves, lines, and tanks, is operating properly with no leaks. To prevent furnace explosions, it is imperative that boiler operators purge the boiler before ignition of the burner. Workers should check the fuel to air ratio, the condition of the draft, and the flame to make sure that it is not too high and not smoky.

BOILER MAINTENANCE

Examples of boiler maintenance and the dangers of neglecting them.

1. **Regular checks of safety equipment (LWCO, ALWCO, safety valves, gas/fuel train valves, etc.) is the first line of defense against major failure.** While many of these items will be looked at during the annual inspection by the

jurisdiction or the insurance company, once a year is not enough. All these items should be checked and tested regularly to avoid any problems.

2. **Tracking the boiler operating pressure and temperature as well as the exhaust temperature allows the operator to trace any system inefficiencies.** If an operator notices the boiler pressure is consistently higher than the operational set point, that is reason to suspect an issue with the control switch operation. If an operator notices that the boiler exhaust temperature is consistently higher than 50°-100°F above the steam temperature, burner combustion should be retuned as well as checking the boiler internals for signs of scale, which will reduce the heat transfer rates and ultimately cause tube failures.
3. **Tracking the feedwater pressure and temperature allows the operator to notice any trends in proper feedwater system operation.** If the pressure or temperature are out of normal range, the feedwater may be unable to enter the boiler, or damage can result from thermal shocking. When the temperature differential between feedwater and boiler water is significant, thermal fatigue will begin to take effect on the boiler. This will be seen first at the feedwater coupling, which will develop cracks that will propagate into the boiler shell.
4. **Checking the flame in the sight glass** is an easy way to catch tuning or impingement issues before they become a major concern, and neglecting to check can result in poor combustion and potential boiler system failure. Burner explosions are also a major concern to look out for.
5. **Checking the water treatment equipment and taking water samples** ensures treatment and supply issues do not go unnoticed, which result in boiler inefficiencies, improper operation, unsafe conditions, and even component failures. Infrequent or complete lack of blowdown during boiler operation will also result in a high concentration of impurities that contribute to scale, corrosion, carry over, and other operational concerns.

REASONS FOR BOILER MAINTENANCE NEGLECT

Lack of Training and Cost Cutting: While training may seem like an unnecessary expenditure at times, properly trained operation and maintenance personnel will ultimately save the owner money by way of efficient operation, preventive maintenance, and continued service.

Revenues Down: When revenues are down, preventive maintenance is often seen as an area where expenditures can be minimized.

BEST BOILER WORK PRACTICES

Good Housekeeping: The area around the boiler should be kept clean of dust and debris, and no flammable materials should be stored near any boiler. Floors are often sealed concrete and can be very slippery when wet. Spills should be mopped or cleaned up immediately. Make sure that adequate lighting is provided.

Authorized Boiler Repair Technicians: Boiler repairs are allowed only by authorized boiler repair technicians. When entering a boiler for service or repair, authorized boiler repair workers should treat the vessel as a permit-required confined space. When the boiler is shut down for repair, all sources of energy should be isolated using approved lockout/tagout procedures.

Consistent Boiler Maintenance: Boiler operation should be performed on a weekly, monthly, semi-annual, and annual basis in accordance with the manufacturer’s recommendations.

FINAL WORD

Boiler Maintenance Neglect can be traced to lack of training and the implementation of cost-cutting strategies. Preventative maintenance is often seen as an area where expenditures can be reduced.

Boiler Safety Meeting Kit – Spanish

QUÉ ESTÁ EN RIESGO

QUÉ SIGNIFICA LA SEGURIDAD DE LAS CALDERAS

El funcionamiento de la caldera consiste en muchas tareas para mantener una caldera funcionando de forma segura y eficiente. Estas tareas incluyen el seguimiento de muchos puntos de datos, como la presión y la temperatura de la caldera, la temperatura de los gases de escape de la caldera, la presión y la temperatura del agua de alimentación y el tiempo de purga de la caldera y la columna de agua. Las comprobaciones continuas también deben formar parte de cualquier programa de mantenimiento.

CUÁL ES EL PELIGRO

PELIGROS/RIESGOS DEL FUNCIONAMIENTO DE LA CALDERA

Las calderas son recipientes cerrados de gas o eléctricos que calientan agua u otro líquido para generar vapor. El vapor se sobrecalienta a presión y se utiliza para obtener energía, calefacción u otros fines industriales. Aunque las calderas suelen estar equipadas con una válvula de alivio de presión, si la caldera no consigue contener la presión de expansión, la energía del vapor se libera instantáneamente. Esta combinación de metal que explota y vapor sobrecalentado puede ser extremadamente peligrosa.

PELIGROS/RIESGOS ESPECÍFICOS

- Muchas calderas antiguas y tuberías de agua caliente y vapor pueden tener revestimientos aislantes de amianto,

envoltorios o “revestimiento”. Los trabajadores deben inspeccionar periódicamente estas zonas para asegurarse de que los materiales no están dañados, descascarillados o deteriorados. Los materiales dañados deben ser notificados y reparados o retirados inmediatamente por un contratista de amianto certificado. Los signos de superficies agrietadas, abultamientos, corrosión u otras deformidades deben ser reparados inmediatamente por un técnico autorizado.

- Los cambios bruscos de temperatura pueden deformar o romper la caldera. Los operadores de la caldera deben asegurarse de que el sistema de combustible, incluidas las válvulas, las tuberías y los depósitos, funcione correctamente y no tenga fugas. Para evitar explosiones en el horno, es imprescindible que los operarios de la caldera la purguen antes de encender el quemador. Los operarios deben comprobar la proporción de combustible y aire, el estado del tiro y la llama para asegurarse de que no es demasiado alta y no produce humo.

COMO PROTEGERSE

MANTENIMIENTO DE LA CALDERA

Ejemplos de mantenimiento de calderas y los peligros de descuidarlas.

1. **Las revisiones periódicas de los equipos de seguridad (LWCO, ALWCO, válvulas de seguridad, válvulas del tren de gas/combustible, etc.) son la primera línea de defensa contra fallos importantes.** Aunque muchos de estos elementos se revisarán durante la inspección anual por parte de la jurisdicción o la compañía de seguros, una vez al año no es suficiente. Todos estos elementos deben ser revisados y probados regularmente para evitar cualquier problema.
2. **El seguimiento de la presión y la temperatura de funcionamiento de la caldera, así como de la temperatura de los gases de escape, permite al operador detectar cualquier ineficiencia del sistema.** Si un operador observa que la presión de la caldera es constantemente superior al punto de

ajuste operativo, es motivo para sospechar que hay un problema con el funcionamiento del interruptor de control. Si un operador observa que la temperatura de escape de la caldera es sistemáticamente superior a 50°-100°F por encima de la temperatura del vapor, debe reajustarse la combustión del quemador, así como comprobar las partes internas de la caldera en busca de signos de incrustación, que reducirán las tasas de transferencia de calor y, en última instancia, causarán fallos en los tubos.

3. **El seguimiento de la presión y la temperatura del agua de alimentación permite al operador observar cualquier tendencia en el funcionamiento adecuado del sistema de agua de alimentación.** Si la presión o la temperatura están fuera del rango normal, es posible que el agua de alimentación no pueda entrar en la caldera o que se produzcan daños por choque térmico. Cuando la diferencia de temperatura entre el agua de alimentación y el agua de la caldera es significativa, la fatiga térmica comenzará a tener efecto en la caldera. Esto se observará en primer lugar en el acoplamiento del agua de alimentación, que desarrollará grietas que se propagarán hacia el cuerpo de la caldera.
4. **Comprobar la llama en la mirilla** es una forma fácil de detectar problemas de ajuste o de impacto antes de que se conviertan en un problema importante, y no comprobarlo puede provocar una mala combustión y un posible fallo del sistema de la caldera. Las explosiones del quemador también son una preocupación importante a la que hay que prestar atención.
5. **La comprobación del equipo de tratamiento de agua** y la toma de muestras de agua garantizan que no pasen desapercibidos los problemas de tratamiento y suministro, que dan lugar a la ineficacia de la caldera, a un funcionamiento inadecuado, a condiciones inseguras e incluso a fallos de los componentes. La falta de purga frecuente o total durante el funcionamiento de la caldera también dará lugar a una alta concentración de impurezas que contribuyen a la formación de incrustaciones, la corrosión, el arrastre y otros problemas de funcionamiento.

RAZONES DE LA NEGLIGENCIA EN EL MANTENIMIENTO DE LAS CALDERAS

Falta de capacitación y reducción de costes: Aunque a veces la capacitación puede parecer un gasto innecesario, el personal de operación y mantenimiento debidamente capacitado terminará por ahorrarle dinero al propietario por medio de una operación eficiente, mantenimiento preventivo y servicio continuo.

Reducción de los ingresos: Cuando los ingresos disminuyen, el mantenimiento preventivo se considera a menudo como un área en la que se pueden minimizar los gastos.

MEJORES PRÁCTICAS DE TRABAJO EN CALDERAS

Buena limpieza: La zona que rodea a la caldera debe mantenerse limpia de polvo y residuos, y no deben almacenarse materiales inflamables cerca de ninguna caldera. Los suelos suelen ser de hormigón sellado y pueden ser muy resbaladizos cuando están mojados. Los derrames deben fregarse o limpiarse inmediatamente. Asegúrese de que hay una iluminación adecuada.

Técnicos autorizados para la reparación de calderas: Las reparaciones de calderas están permitidas únicamente por técnicos autorizados para la reparación de calderas. Al entrar en una caldera para su mantenimiento o reparación, los trabajadores autorizados de reparación de calderas deben tratar el recipiente como un espacio confinado con permiso. Cuando la caldera se apaga para su reparación, todas las fuentes de energía deben ser aisladas utilizando procedimientos aprobados de bloqueo/etiquetado.

Mantenimiento constante de la caldera: El funcionamiento de la caldera debe realizarse semanal, mensual, semestral y anualmente de acuerdo con las recomendaciones del fabricante.

CONCLUSIÓN

El descuido en el mantenimiento de las calderas puede deberse a la falta de capacitación y a la aplicación de estrategias de reducción de costes. El mantenimiento preventivo suele considerarse un área en la que se pueden reducir los gastos.

Battery Handling Safety Fatality File

A 68-year-old boat repairman died from burn injuries he received from a battery explosion and fire. The CA/FACE investigator learned of this incident on May 29, 2007, through a facsimile from the Santa Ana District Office of the Division of Occupational Safety and Health (Cal/OSHA). Contact with the victim's employer was made on June 4, 2007. On June 7, 2007, the CA/FACE investigator traveled to the company that employed the victim and interviewed the company's owner and other employees in the shop. Photographs of the incident scene were taken.

The employer of the victim was a small service, maintenance, and sales shop of trailed boats. The company had been in business for over 20 years and had two employees.

The victim had worked for the company for about two and one half years as a private contractor. He only worked when needed. The victim had a key to the shop and came and went as he desired.

The company did not have a safety program or an Injury and Illness Prevention Program (IIPP). The company did not have a training program that provided safety training to employees. The victim was experienced in boat maintenance and repair. According to the company owner, the victim had been a technical representative for a major outboard motor manufacturer in Florida for many years and taught boating safety classes.

Investigation

The site of the incident was a maintenance and service shop for trailed boats. On the day of the incident the victim went to the shop and let himself in with his own key. The victim placed a marine battery on the floor of the shop near a battery charger and a customer's boat. The victim was attempting to attach a battery

charger to a marine battery when the battery exploded. The explosion caught the customer's boat and the victim on fire. The victim attempted to put the fire out on the boat even though he was on fire himself. Passersby saw the fire and called 911. The paramedics and fire department arrived and treated the victim, then transported him to a local hospital where he died from his injuries.

Cause of Death

The cause of death according to the death certificate was thermal burns.

Battery Handling Safety Fatality File – Spanish

Un reparador de embarcaciones de 68 años murió a causa de las quemaduras que recibió por la explosión e incendio de una batería. El investigador de CA/FACE tuvo conocimiento de este incidente el 29 de mayo de 2007, a través de un facsímil de la Oficina del Distrito de Santa Ana de la División de Seguridad y Salud Ocupacional (Cal/OSHA). Se contactó con el empleador de la víctima el 4 de junio de 2007. El 7 de junio de 2007, el investigador de la CA/FACE se desplazó a la empresa que empleaba a la víctima y entrevistó al propietario de la empresa y a otros empleados del taller. Se tomaron fotografías del lugar del incidente.

El empleador de la víctima era un pequeño taller de servicio, mantenimiento y venta de embarcaciones remolcadas. La empresa llevaba más de 20 años funcionando y tenía dos empleados.

La víctima había trabajado para la empresa durante unos dos años y medio como contratista privado. Sólo trabajaba cuando era necesario. La víctima tenía una llave del taller y entraba y salía cuando quería.

La empresa no contaba con un programa de seguridad ni con un Programa de Prevención de Lesiones y Enfermedades (IIPP). La empresa no tenía un programa de capacitación que proporcionara capacitación en seguridad a los empleados. La víctima tenía experiencia en el mantenimiento y la reparación de embarcaciones. Según el propietario de la empresa, la víctima había sido representante técnico de un importante fabricante de motores fuera de borda en Florida durante muchos años e impartía clases de seguridad en la navegación.

Investigación

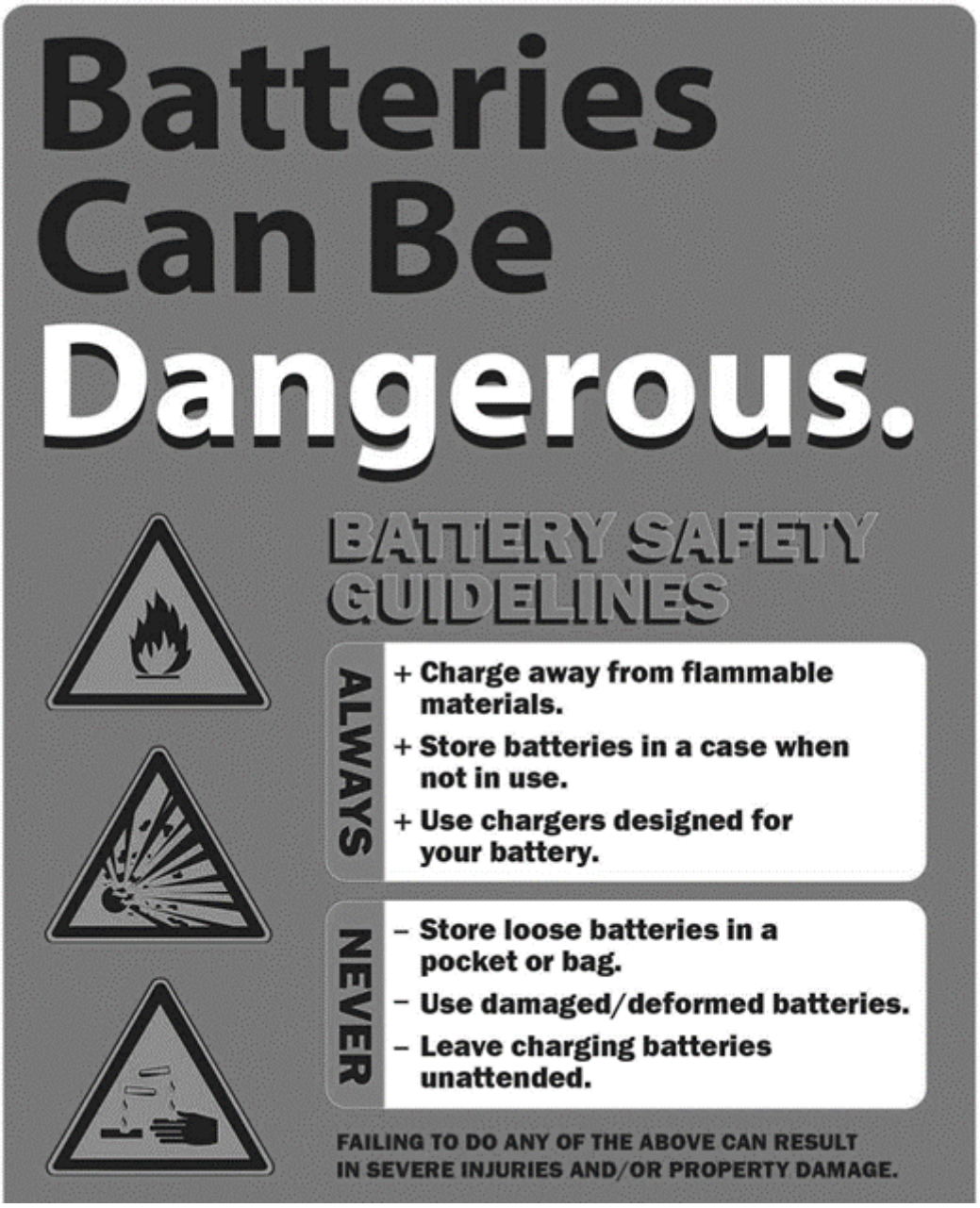
El lugar del incidente era un taller de mantenimiento y reparación de embarcaciones remolcadas. El día del incidente, la víctima acudió al taller y entró con su propia llave. La víctima colocó una batería marina en el suelo del taller, cerca de un cargador de baterías y de la embarcación de un cliente. La víctima estaba intentando conectar un cargador de baterías a una batería marina cuando la batería explotó. La explosión prendió fuego a la embarcación del cliente y a la víctima. La víctima intentó apagar el fuego en la embarcación, aunque él mismo estaba ardiendo. Los transeúntes vieron el fuego y llamaron al 911. Los paramédicos y los bomberos llegaron y trataron a la víctima, y luego la trasladaron a un hospital local donde murió a causa de sus heridas.

Causa de la muerte

La causa de la muerte, según el certificado de defunción, fueron las quemaduras térmicas.

Battery Handling Safety Picture

This



Source: *https://joeybentley.com/portfolio/vavavape-posters/*

Battery Handling Safety Picture

This – Spanish



Seguridad y manipulación

A la hora de montar y manipular baterías, es importante garantizar su seguridad y la de sus compañeros siguiendo todas las recomendaciones y advertencias de seguridad que figuran a continuación.

Peligro de explosión de baterías

Las baterías contienen ácido sulfúrico y producen mezclas explosivas de hidrógeno y oxígeno.

Cuando se trabaja con una batería o en sus proximidades, se deben llevar en todo momento gafas de seguridad y protector facial o gafas de protección contra salpicaduras según la norma ANSI Z87.1 (para Estados Unidos) o CE EN166 (para Europa).

Utilice en todo momento protección adecuada para los ojos, la cara y las manos.

Nunca intente abrir una batería con tapones de ventilación no extraíbles. (En la fig. 1 encontrará la terminología y los símbolos correctos que se utilizan actualmente en relación con los tapones de ventilación).

Mantenga los tapones de ventilación extraíbles apretados y a nivel, excepto cuando se estén realizando trabajos de servicio en el electrolito.

Nunca se incline sobre una batería mientras se esté puenteando, comprobando o cargando.

Asegúrese de que la zona está bien ventilada.

Tenga especial cuidado cuando trabaje con herramientas o conductores metálicos para evitar que se produzcan cortocircuitos o chispas.

Carga segura

NUNCA INTENTE CARGAR UNA BATERÍA SIN LEER ANTES LAS INSTRUCCIONES DEL CARGADOR QUE VAYA A UTILIZAR. Además de las instrucciones del fabricante del cargador, también debe tener en cuenta las siguientes precauciones generales de seguridad:

Utilice en todo momento protección adecuada para los ojos, la cara y las manos.

Fuente: *https://www.varta-automotive.es*

Boiler Safety Stats and Facts

FACTS

1. Dangerous boilers – Switch off immediately when:

- The smell of spent gas or fumes is present.
- There are any visible signs of scorching, sooting or black spillage marks (also applies to room-sealed appliances).
- The pilot light continually goes out or a yellow flame is present.
- Experiencing a frequent feeling of headaches or nausea when the boiler is running

2. Common (non-dangerous) boiler faults

- Loss of pressure
- Overheating due to blockages
- Air in the system
- Sticking pumps or valves

3. Boiler explosion

Boiler explosion incidences are known to be catastrophic. Boiler explosions are caused by a faulty pressure valve or internal corrosion of the boilerplates. In most instances, only a professional can identify these faults and repair them effectively.

4. Carbon Monoxide poisoning

Carbon monoxide is one of the deadliest gases on the globe today. It is characterised by inhibiting someone’s ability to breathe leading to an untimely death. Carbon monoxide poisoning is more common in older open flued boilers.

STATS

- Tragically, a total of 127 people have lost their lives as the result of boiler and pressure vessel accidents.
- Of the 23,338 accidents, 83 % were a direct result of human oversight or lack of knowledge (i.e., low-water condition, improper installation, improper repair, operator error or

poor maintenance).

- A total of 64 persons were killed by unfired pressure vessels, followed by power boilers (44 fatalities), water-heating boilers (14), and steam-heating boilers (5).
- Unfired pressure vessels were also the leading cause of injuries (289), followed again by power boilers (250), water-heating boilers (92), and steam-heating boilers (89).
- Hydrogen boilers could cause 39 explosions and 65 injuries or fatalities each year, compared to the nine explosions and 17 injuries or fatalities estimated to be caused by the natural gas boilers currently in use.
- In 2019 the number of boilers, pressure vessel, and refrigeration incidents reported to us increased by 4 (11%) compared to 2018. Most of the incidents reported were from the refrigeration arena industry.