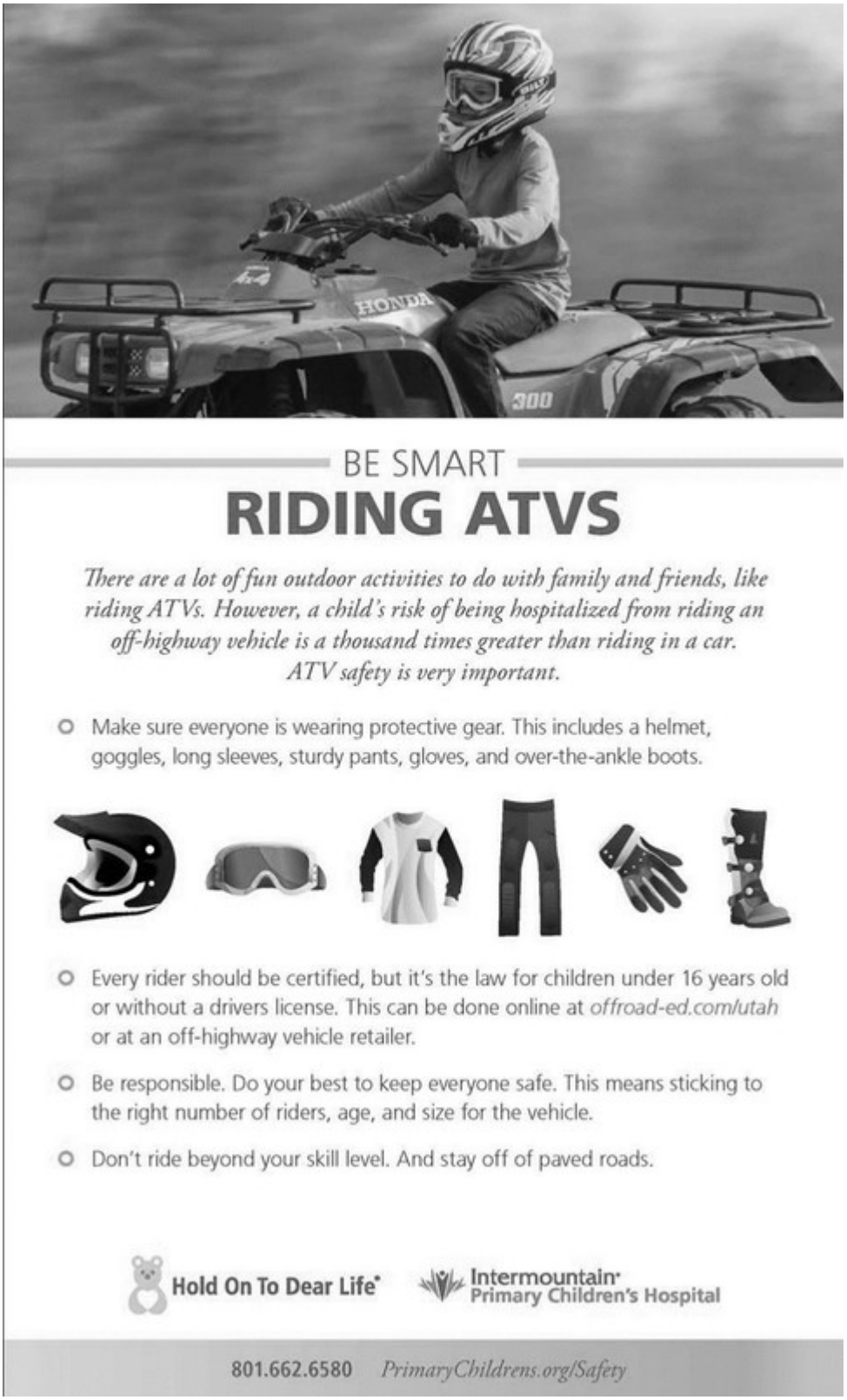
ATV Safety and Gear Picture This



Chocking Wheels Meeting Kit – Spanish

QUÉ ESTÁ EN RIESGO

El calzo, también conocido como bloqueo, se hace para evitar que los camiones y remolques se muevan involuntariamente, como rodar o volcar, mientras los trabajadores están cargando, descargando, enganchando, desenganchando o dando servicio al vehículo. El movimiento involuntario es una situación temible y peligrosa. Puede causar lesiones y, en algunos casos, la muerte.

CONCEPTOS BÁSICOS DE CALZOS

Asegúrese de invertir en calzos diseñados específicamente para el tipo de vehículo que conduce, prestando especial atención al tamaño.

Nunca utilice un calzo improvisado. Eso incluye maderas, ladrillos, piedras o cualquier otro artilugio creativo que se le ocurra sobre la marcha. Utilice sólo los calzos adecuados, fabricados y regulados para hacer el trabajo correctamente.

CUÁL ES EL PELIGRO

LA IMPORTANCIA DE ENTENDER LOS PROCEDIMIENTOS DEL CALZO PARA RUEDAS

Los calzos para ruedas son dispositivos de seguridad eficaces cuando se utilizan correctamente. Sin embargo, los procedimientos de calce de ruedas no siempre son tan sencillos como parecen. Hay varios aspectos clave para un calce adecuado que pueden no ser obvios para todos los usuarios. Para garantizar la máxima seguridad tanto para los trabajadores como para el equipo, es responsabilidad del usuario final tomar la decisión final sobre el calce adecuado de un vehículo en las circunstancias que se presenten. No se puede simplemente probar un par de calzos para

rueda con un vehículo específico en una pendiente específica y asumir ampliamente que los calzos para rueda sostendrán el mismo camión todas las veces.

Existen **innumerables variables** que deben tenerse en cuenta a la hora de seleccionar el calzo más adecuado para cada aplicación. Deben realizarse pruebas minuciosas en cada lugar para garantizar que los calzos para rueda específicos cumplan con sus requisitos de calce específicos. Además, los calzos de rueda requieren una inspección visual periódica para detectar grietas, astillas u otros deterioros que indiquen la necesidad de sustituirlos; sin embargo, deberían requerir poco o ningún mantenimiento.

COMO PROTEGERSE

VARIABLES A TENER EN CUENTA ANTES DE UTILIZAR CALZOS DE RUEDA – COMBINACIONES DE CONDICIONES

- **Tamaño de la rueda:** Los diámetros de rueda más pequeños requieren calzos más pequeños, mientras que los más grandes requieren calzos más grandes.
- **Peso bruto del vehículo:** Los vehículos más pesados requieren calzos más grandes que los más ligeros.
- **Nivel o grado de la superficie del suelo**: Los calzos deben colocarse de forma diferente en función de si el suelo está nivelado o no. Asegurarse de que la configuración de los calzos es la correcta en función del grado de la superficie es primordial para un correcto calce.
- **Neumáticos radiales frente a neumáticos de doble capa:** Los neumáticos radiales se desvían más que los neumáticos de capa diagonal. Aunque esta flexibilidad permite que el vehículo se mueva con más suavidad, también permite que el neumático se enrolle alrededor del calzo, lo que reduce la eficacia del calzo.
- **Variación de la presión de los neumáticos debido al entorno**: Es importante controlar la presión de los neumáticos, especialmente en entornos difíciles. Unos neumáticos mal inflados pueden provocar fallos en los calzos.
- **Estado de la superficie del suelo:** Si el terreno es firme,

blando, húmedo, seco, helado o congelado es una determinación clave en el tipo de calzo a utilizar. Para terrenos helados o con hielo, elija un calzo con fondo de tacos. Para terrenos muy húmedos o embarrados, pueden ser necesarios varios calzos para garantizar la seguridad de estos.

Cómo elegir los calzos adecuados: Encontrarás calzos para las ruedas en una amplia gama de tamaños, que se corresponden con los tamaños de los distintos neumáticos. La mayoría de los fabricantes especifican la altura de los neumáticos para la que están diseñados sus calzos, pero hay otras consideraciones importantes:

- Tipo de neumático
- Material del calzo
- Material de la carretera
- Peso de la carga

LISTA DE COMPROBACIÓN PARA EL USO DE CALZOS POR PARTE DE LOS EMPLEADOS

Si trabaja en el muelle de carga y sus alrededores, debe entender qué son los calzos para las ruedas y por qué se utilizan. También debe entender (y aplicar) los procedimientos de comunicación establecidos para confirmar el estado de los calzos. El incumplimiento de este tipo de políticas puede dar lugar a que el proceso de carga o descarga comience antes de que los calzos estén colocados y sea seguro hacerlo.

Si usted es el encargado de colocar los calzos en las ruedas, tiene una gran responsabilidad. Siga estos pasos para asegurarse de que está colocando los calzos en el remolque correctamente:

1. Asegúrese de que el freno de mano está puesto.
2. Utilice los calzos de dos en dos.
3. Centre los calzos contra la rueda.
4. Asegúrese siempre de que el calzo esté centrado y en escuadra con el neumático.
5. Coloque el calzo cómodamente contra la banda de rodadura del neumático.
6. Los calzos de las ruedas deben ser colocados cuesta abajo y

por debajo del centro de gravedad del vehículo.
7. En una pendiente descendente, coloque los calzos delante de las ruedas delanteras.
8. En una pendiente ascendente, coloque los calzos detrás de las ruedas traseras.
9. En una pendiente llana, coloque los calzos en la parte delantera y trasera de una sola rueda.

ADVERTENCIAS SOBRE LOS CALZOS

Otras cosas que hay que tener en cuenta:

- Los calzos pueden resbalar fácilmente sobre el hielo y la nieve, provocando el deslizamiento del remolque.
- A menudo se dañan, se extravían e incluso se roban
- Los empleados encargados de colocarlos deben tener cuidado para evitar lesiones en la espalda

CONCLUSIÓN

Los calzos y el bloqueo son buenas prácticas para evitar que las cargas pesadas y los vehículos se muevan involuntariamente. Si está cargando o descargando, enganchando o desenganchando, o realizando el mantenimiento de un vehículo, debe tomarse el tiempo de calzar y bloquear el equipo para protegerse a sí mismo y a los demás del movimiento involuntario del equipo y/o la carga.

Chocking Wheels Meeting Kit

Chocking, also known as blocking, is done to prevent trucks and trailers from unintentionally moving, like rolling or overturning, while workers are loading, unloading, hitching, unhitching or servicing the vehicle. Unintentional movement is a scary and dangerous situation. It can cause injury and in some cases death.

CHOCKING BASICS

Make sure you invest in chocks that are specifically designed for the type of vehicle you are driving, especially paying attention to size.

Never use a make-shift chock. That includes lumber, bricks, rocks or any other creative contraption you come up with on the fly. Use only proper wheel chocks that are manufactured and regulated to do the job right.

THE IMPORTANCE OF UNDERSTANDING WHEEL CHOCK PROCEDURES

Wheel chocks are effective safety devices when used properly. However, wheel chocking procedures are not always as straightforward as they may seem. There are several key aspects to proper chocking that may not be obvious to every user. To ensure maximum safety for both workers and equipment, it is the responsibility of the end user to make the final determination about proper chocking of a vehicle under the circumstances presented. You cannot simply test a pair of wheel chocks with a specific vehicle on a specified grade and broadly assume that the wheel chocks will hold the same truck every time.

Countless variables exist and must be considered when selecting the most appropriate wheel chock for each application. Thorough testing must be completed at each location to ensure that specific wheel chocks will meet their specific chocking requirements. In addition, wheel chocks require regular visual inspection for cracking, chipping or other deterioration signaling the need for replacement; however, they should require little or no maintenance.

VARIABLES TO CONSIDER BEFORE USING WHEEL CHOCKS – COMBINATIONS OF CONDITIONS

- **Wheel Size:** Smaller tire diameters require smaller chocks, while larger ones require larger chocks.
- **Gross Vehicle Operating Weight:** Heavier vehicles require larger chocks than lighter vehicles.
- **Level or Grade of the Ground Surface:** Chocks need to be positioned in different ways depending on if the ground is level or not. Ensuring that the chocking configuration is correct based on surface grade is paramount for proper chocking.
- **Radial Tires vs. Bias-Ply Tires:** Radial tires deflect more

than bias-ply tires. While this flexibility allows the vehicle to move more smoothly, it also allows the tire to wrap around the wheel chock, which reduces the chock's effectiveness.

- **Tire Pressure Variance due to Environment**: It is important to monitor tire pressure, especially in harsh environments. Improperly inflated tires can lead to chocking failures.
- **Condition of the Ground Surface:** Whether the ground is firm, soft, wet, dry, icy, or frozen is a key determination in the type of chock to use. For frozen or icy terrains, choose a chock with a cleated bottom. For severely wet or muddy terrains, multiple chocks may be necessary to ensure safe chocking.

Choosing the Right Chocks: You'll find wheel chocks in a wide range of sizes, which correspond to the sizes of various tires. Most manufacturers specify the tire height that their chocks are designed to accommodate, but there are other important considerations:

- Type of tire
- Chock material
- Road material
- Load weight

AN EMPLOYEE CHECKLIST FOR USING WHEEL CHOCKS

If you're working in and around the loading dock, you should understand what wheel chocks are and why they're used. You must also understand (and apply) the established communication procedures for confirming the status of the chocks. Failure to adhere to policies like this could result in the loading or unloading process beginning before the chocks are set and it's safe to do so.

If you're the one in charge of putting the wheel chocks into place, you have a great responsibility. Follow these steps to ensure you're chocking the trailer properly:

1. Make sure the parking brake is set.
2. Use chocks in pairs.
3. Center the chocks against the wheel.
4. Always ensure the chock is centered and squared with the tire.
5. Position the chock snuggly against the tire tread.
6. Wheel chocks must be positioned downhill and below the vehicle’s center of gravity.
7. On a downhill grade, position the chocks in front of the front wheels.
8. On an uphill grade, position the chocks behind the rear wheels.
9. On a level grade, position the chocks on the front and back of a single wheel.

CHOCKING CAVEATS

Other things to note:

- Chocks can easily slip on ice and snow, resulting in trailer creep
- They are often damaged, misplaced, and even stolen
- Employees responsible for setting them in place must take care to prevent back injuries

FINAL WORD

Chocking and blocking are good practices to prevent heavy loads and vehicles from unintentionally moving. If you are loading or unloading, hitching or unhitching, or performing maintenance on a vehicle, you must take time to chock and block the equipment to protect you and others from unintended movement of the equipment and/or cargo.

ATV Safety and Gear Stats and Facts

FACTS

1. Nobody should ever allow a child to use an ATV and should always ensure that every rider is properly trained to use the vehicle. Helmets and other safety gear should be used at all times.
2. The ATVs themselves must be regularly inspected and maintained.
3. Trail operators should ensure that the trail being used is

well-maintained and that riders are aware of any hazardous conditions.

4. There is virtually no protection for riders. Injuries from crashes can result in:

- Spinal cord damages
- Severe brain/head trauma
- Broken and dislocated bones
- Severe lacerations or amputations
- Massive internal injuries or bleeding

1. Injuries require immediate emergency medical care and often result in a person needing extended rehabilitation time and permanently disabled conditions.

STATS

- Every year nationwide approximately 135,000 individuals are injured in ATV-related accidents. There are between 300-400 people killed annually in these accidents with one-third of them children under the age of 16.
- Ages 15 to 24 saw the largest number of ATV operator fatalities, according to the US Department of Transportation (DOT).
- The age group of 35 to 44 had the highest percentage of ATV operators involved in fatal crashes with a blood alcohol concentration (BAC) of 0.08% or higher, reports the National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) crash statistics
- For the latest reporting year, 2017, there were:93,800 ATV injuries treated in emergency rooms throughout the country. There is an average of 500-600 fatalities each year due to ATV accidents. A significant percentage of fatalities occur in children under 16 years of age. From 1982 to 2017, there were 15,250 reported ATV deaths in the United States and millions of injuries. According to the CPSC, there have been 702 reported deaths
- Over a third of on-farm deaths in 2020 are directly attributable to quad bikes and side-by-sides alone.

- 300 people in 2018 died from ATV related accidents.

ATV Safety and Gear Stats and Facts – Spanish

HECHOS

1. Nadie debe permitir nunca que un niño utilice un cuatriciclo y debe asegurarse siempre de que todos los conductores estén debidamente capacitados para utilizar el vehículo. Se debe utilizar siempre el casco y otros equipos de seguridad.
2. Los propios cuatriciclos deben ser inspeccionados y mantenidos regularmente.
3. Los operadores de senderos deben asegurarse de que el sendero que se utiliza está bien mantenido y que los pilotos son conscientes de cualquier condición peligrosa.
4. La protección de los conductores es prácticamente nula. Las lesiones derivadas de las colisiones pueden provocar

- Daños en la médula espinal
- Traumatismos cerebrales o craneales graves
- Rotura y dislocación de huesos
- Graves laceraciones o amputaciones
- Lesiones internas masivas o hemorragias

1. Las lesiones requieren atención médica de urgencia inmediata y a menudo provocan que la persona necesite un tiempo de rehabilitación prolongado y una discapacidad permanente.

ESTADÍSTICAS

- Cada año, en todo el país, aproximadamente 135.000 personas resultan heridas en accidentes relacionados con vehículos

todo terreno. Cada año mueren entre 300 y 400 personas en estos accidentes, y un tercio de ellas son niños menores de 16 años.

- Según el Departamento de Transporte de EE. UU. (DOT), las edades comprendidas entre los 15 y los 24 años son las que registran el mayor número de víctimas mortales entre los conductores de vehículos todoterreno.
- El grupo de edad de 35 a 44 años tuvo el mayor porcentaje de operadores de cuatriciclos involucrados en accidentes mortales con una concentración de alcohol en la sangre (BAC) de 0,08% o más, informa la Administración Nacional de Seguridad del Tráfico en las Carreteras (NHTSA) estadísticas de accidentes.
- Para el último año de informes, 2017, hubo:93,800 lesiones de cuatriciclos tratadas en las salas de emergencia en todo el país. Hay un promedio de 500-600 muertes cada año debido a accidentes de vehículos todo terreno. Un porcentaje significativo de las víctimas mortales se produce en niños menores de 16 años. De 1982 a 2017, se registraron 15.250 muertes por cuatriciclos en Estados Unidos y millones de lesiones. Según la CPSC, se han reportado 702 muertes
- Más de un tercio de las muertes en la granja en 2020 son directamente atribuibles a los cuadriciclos y cuatriciclos UTV solo.
- 300 personas en 2018 murieron por accidentes relacionados con los vehículos todoterreno.

Overhead Wire Safety Meeting Kit

THE DANGERS

When setting, moving, or removing a power pole near any exposed live conductor, the pole could contact the conductor and energize the pole and/or damage the conductor, creating multiple hazards for a work crew.

Electricity can arc out from a point of contact and the area around a conduction point, such as a crane that has touched a live power line, can become electrically charged. This means electrocution can occur even if a worker is not in direct contact with the power line.

RISKS/PRECAUTIONS

If you are working within a distance of 10m (measured at ground level horizontally from below the nearest wire) you are classed as working in close proximity.

- Risks are assessed by a competent and experienced person;
- Safety precautions are always followed;
- Overhead line wires should never be touched;
- It is always assumed that the wires are live.
- If working in proximity to broken lines, they are to be isolated and earthed at a safe distance.

PREVENTION

1. Plan and Prepare

The first step is to find out whether there is any overhead power line within or immediately next to the work area, or across any access route.

If there are any overhead lines over the work area, near the site boundaries, or over access roads to the work area, consult the owners of the lines so that the proposed plan of work can be discussed.

2. Eliminate the Danger

- **Avoidance** – find out if the work really has to be carried out under or near overhead lines, and can't be done somewhere else. Make sure materials (such as bales or spoil) are not placed near overhead lines, and temporary structures (such as polytunnels) are erected outside safe clearance distances;
- **Diversion –** arrange for overhead lines to be diverted away from the work area; or Isolation: arrange for lines to be made dead while the work is being done.

If the danger cannot be eliminated, you should manage the risk **by controlling access to, and work beneath,** overhead power lines.

3. Control the Access To Work

Where there is no scheduled work or requirement for access under the lines, barriers should be erected at the correct clearance distance away from the line to prevent close approach. The safe clearance distance should be ascertained from the Distribution Network Operator (DNO).

4. Control the Work – Precautions

If work beneath live overhead power lines cannot be avoided, barriers, goal posts and warning notices should be provided. Where field work is taking place it may be impractical to erect barriers and goal posts around the overhead lines.

- **Clearance** – the safe clearance required beneath the overhead lines should be found by contacting the Distribution Network Operator (DNO);
- **Exclusion** – vehicles, plant, machinery, equipment, or materials that could reach beyond the safe clearance distance should not be taken near the line;
- **Modifications** – Vehicles such as cranes, excavators and tele-handlers should be modified by the addition of suitable physical restraints so that they cannot reach beyond the safe clearance distances, measures should be put in place to ensure these restraints are effective and cannot be altered or tampered with;

- **Maintenance** – operators of high machinery should not carry out any work on top of the machinery near overhead power lines;
- **Supervision** – access for plant and materials and the working of plant should be under the direct supervision of a suitable person appointed to ensure that safety precautions are observed.

WHEN ACCIDENTS HAPPEN

The following are crucial points to follow if you find yourself near broken power lines:

- If you are in a vehicle that has touched a wire you will be safer if you stay in the vehicle. If you face additional hazards by staying in the vehicle (e.g. fire) and you need to get out, jump out of it as far as you can and try to land with both feet together to avoid step potential.
- Do not touch the vehicle while standing on the ground as it is likely to have retained a substantial charge. A shock received in this manner is known as “touch potential” and can be fatal.
- Do not return to the vehicle until it has been confirmed that it is safe to do so;
- If you can, call the emergency services. Give them your location, tell them what has happened and that electricity wires are involved, and ask them to contact the line’s owner;
- If you are in contact with, or close to, a damaged wire, move away as quickly as possible by shuffling and keeping both feet on the ground or by jumping with both feet together;
- If you see the accident from another area, do not approach within 10m of the broken line until the line’s owner advises that the situation has been made safe;

FINAL WORD

Knowledge and respect for the power of electricity are two fundamental tenets for working safely and with any longevity in the world of overhead wire. The one without the other will most certainly leave a wake of devastation.

When you install or remove overhead lines, you must protect yourself and others against hazards that could expose you to shock, electrocution, falls, flying and falling objects, and burns.

Overhead Wire Safety Meeting Kit – Spanish

QUÉ ESTÁ EN RIESGO

LOS PELIGROS

Al colocar, mover o retirar un poste de electricidad cerca de cualquier conductor vivo expuesto, el poste podría entrar en contacto con el conductor y energizar el poste y/o dañar el conductor, creando múltiples peligros para un equipo de trabajo.

CUÁL ES EL PELIGRO

La electricidad puede salir en forma de arco desde un punto de contacto y el área alrededor de un punto de conducción, como una grúa que ha tocado una línea eléctrica viva, puede cargarse eléctricamente. Esto significa que puede producirse una electrocución, aunque el trabajador no esté en contacto directo con la línea eléctrica.

RIESGOS/PRECAUCIONES

Si se trabaja a una distancia de 10 m (medida a nivel del suelo en horizontal desde debajo del cable más cercano) se considera que se trabaja en proximidad.

- Los riesgos son evaluados por una persona competente y con experiencia;
- Siempre se toman precauciones de seguridad;
- Los cables de las líneas aéreas no deben tocarse nunca;
- Siempre se supone que los cables tienen tensión.
- Si se trabaja cerca de líneas rotas, hay que aislarlas y conectarlas a tierra a una distancia segura.

COMO PROTEGERSE

PREVENCIÓN

1. Planificar y preparar

El primer paso es averiguar si hay alguna línea eléctrica elevada dentro de la zona de trabajo o inmediatamente al lado, o a través de cualquier ruta de acceso.

Si hay alguna línea elevada sobre el área de trabajo, cerca de los límites de la obra, o sobre las vías de acceso al área de trabajo, consulte a los propietarios de las líneas para poder discutir el plan de trabajo propuesto.

2. Eliminar el peligro

- **Evite el peligro:** averigüe si el trabajo tiene que realizarse realmente bajo o cerca de las líneas elevadas y no puede hacerse en otro lugar. Asegúrese de que los materiales (como fardos o escombros) no se colocan cerca de las líneas elevadas y que las estructuras temporales (como los túneles de polietileno) se levantan fuera de las distancias de seguridad;
- **Desvío:** disponga que las líneas elevadas se desvíen fuera de la zona de trabajo; o Aislamiento: disponga que las líneas queden muertas mientras se realiza el trabajo.

Si no se puede eliminar el peligro, debe gestionar el riesgo **controlando el acceso a las líneas eléctricas aéreas** y el trabajo bajo ellas.

3. Controle el acceso al trabajo

Cuando no haya trabajos programados ni se requiera el acceso por debajo de las líneas, se deben erigir barreras a la distancia correcta de separación de la línea para evitar el acercamiento. La distancia de seguridad debe ser comprobada por el operador de la red de distribución (DNO).

4. Control del trabajo – Precauciones

Si no se puede evitar el trabajo debajo de líneas eléctricas elevadas bajo tensión, se deben colocar barreras, postes de portería y avisos de advertencia. Cuando se realicen trabajos de campo, puede que no resulte práctico erigir barreras y postes de portería alrededor de las líneas aéreas.

- **Espacio libre:** la distancia de seguridad necesaria debajo de las líneas elevadas debe averiguarse poniéndose en contacto con el operador de la red de distribución (DNO);
- **Exclusión –** no deben acercarse a la línea vehículos, instalaciones, maquinaria, equipos o materiales que puedan sobrepasar la distancia de seguridad;
- **Modificaciones:** los vehículos como grúas, excavadoras y manipuladores telescópicos deben ser modificados mediante la adición de restricciones físicas adecuadas para que no puedan sobrepasar las distancias de seguridad; deben tomarse medidas para garantizar que estas restricciones sean efectivas y no puedan ser alteradas o manipuladas;
- **Mantenimiento:** los operarios de la maquinaria alta deben recibir instrucciones de no realizar ningún trabajo en la parte superior de la maquinaria cerca de las líneas eléctricas elevadas;
- **Supervisión:** el acceso a la maquinaria y los materiales y el trabajo de la maquinaria deben estar bajo la supervisión directa de una persona adecuada designada para garantizar el cumplimiento de las precauciones de seguridad.

CUANDO SE PRODUCEN ACCIDENTES

Los siguientes son puntos cruciales de seguridad que debe seguir si se encuentra cerca de cables eléctricos rotos:

- Si está en un vehículo que ha tocado un cable, estará más seguro si se queda en el vehículo. Si se enfrenta a peligros adicionales por permanecer en el vehículo (por ejemplo, un incendio) y necesita salir, salte de él lo más lejos que pueda e intente aterrizar con los dos pies juntos para evitar un posible escalón.
- No toque el vehículo mientras esté en el suelo, ya que es probable que haya conservado una carga importante. Una descarga recibida de esta manera se conoce como “potencial de toque” y puede ser mortal.
- No regrese al vehículo hasta que se haya confirmado que es seguro hacerlo;
- Si puede, llame a los servicios de emergencia. Indíqueles su ubicación, dígales lo que ha sucedido y que hay cables eléctricos implicados, y pídales que se pongan en contacto con el propietario de la línea;
- Si está en contacto o cerca de un cable dañado, aléjese lo antes posible arrastrando los pies al suelo o saltando con los dos pies juntos;
- Si ve el accidente desde otra zona, no se acerque a menos de 10 m de la línea rota hasta que el propietario de la línea le comunique que la situación se ha solucionado;

CONCLUSIÓN

El conocimiento y el respeto por el poder de la electricidad son dos principios fundamentales para trabajar con seguridad y con cierta longevidad en el mundo de los cables aéreos. El uno sin el otro dejará sin duda una estela de devastación.

Cuando instale o retire cables elevados, debe protegerse a sí mismo y a los demás contra los peligros que podrían exponerles a descargas, electrocución, caídas, objetos que vuelan y caen, y quemaduras.

Working From Home Fundamentals

Course Description

Some people may have viewed working from home as a luxury prior to the pandemic. However, it has now become a necessity for many people because it is a key strategy for increasing safety. This course covers the fundamentals of working from home including what it means to work from home, potential advantages, potential issues, safety or security issues and other tips on remote work.

Overhead Wire Safety Stats and Facts

FACTS

1. Among electricians, the most serious concern is working “live” or near live wires, instead of de-energizing and using lockout/tagout procedures. Among non-electricians, failure to avoid live overhead power lines and an apparent lack of basic electrical safety knowledge are the major concerns.
2. Electrocutions are the fourth leading cause of death among construction workers in the United States.
3. For non-electrical workers, the main cause of electrocution was contact with overhead power lines. These deaths were the result of failure to de-energize or protect the power lines and failure to maintain minimum clearance distances from

power lines.

4. Another cause of electrocutions, especially among non-electrical workers, was contact with machinery, appliances, power tools, portable lights, and defective power/extension cords.
5. In many of the electrocutions, electrical workers and other construction workers touched metal objects that had become energized through contact with live electrical equipment and wiring or with overhead power lines.
6. The most common contacts were with metal ladders, metal pipes, metal wires that were deliberately cut or stripped or were accidentally cut by electric drills or other tools, wires that were energized by contact with live wires, and energized trucks and other vehicles.

STATS

- There were 166 electrical fatalities in 2019, which was a 3.75% increase over 2018 and the highest number of electrical fatalities since 2011.
- Contact with / exposure to electric current accounted for 3% of all fatalities in 2019, maintaining the same percentage as in 2018.
- Electrical fatality rates were 0.11 fatalities per 100,000 workers, the rate for all fatalities was 3.6 per 100,000 workers in 2019.
- The construction industry had the highest rate of fatal electrical injuries (0.7 / 100,000) followed by utility (0.4 / 100,000) in 2019. All industries had 0.1 fatalities per 100,000 workers.
- In 2019, 8% of all electrical injuries were fatal.
- Contact with overhead power lines is the leading cause of electrical fatalities for agricultural workers. Of the 1,001 reported power line contact incidents from 2003-2009, nearly 70% resulted in death.
- According to the CDC’s NIOSH, the construction industry comprises approximately 8% of the U.S. workforce, yet it accounts for 44% of job-related fatalities. Consider the

statistics:

- Electrical hazards cause more than 300 deaths and 4,000 injuries each year among the U.S. workforce.
- Electrocution is sixth among causes of workplace deaths in America.
- Construction trades, and installation/maintenance/repair professionals are the top two groups suffering the most fatal electrocution work-related accidents, from 2003-2007.

Overhead Wire Safety Stats and Facts – Spanish

HECHOS

1. Entre los electricistas, la preocupación más grave es trabajar “con tensión” o cerca de cables con tensión, en lugar de des energizar y utilizar procedimientos de bloqueo y etiquetado. Entre los que no son electricistas, el hecho de no evitar los cables elevados con tensión y la aparente falta de conocimientos básicos de seguridad eléctrica son las principales preocupaciones.
2. Las electrocuciones son la cuarta causa de muerte entre los trabajadores de la construcción en Estados Unidos.
3. Para los trabajadores no eléctricos, la principal causa de electrocución fue el contacto con líneas eléctricas elevadas. Estas muertes fueron el resultado de no des energizar o proteger las líneas eléctricas y no mantener las distancias mínimas de separación de las líneas eléctricas.
4. Otra causa de electrocución, especialmente entre los trabajadores no eléctricos, fue el contacto con maquinaria, electrodomésticos, herramientas eléctricas, luces portátiles y cables de alimentación/extensión defectuosos.

5. En muchas de las electrocuciones, los trabajadores del sector eléctrico y otros trabajadores de la construcción tocaron objetos metálicos que se habían energizado al entrar en contacto con equipos y cables eléctricos con corriente o con líneas eléctricas aéreas.
6. Los contactos más habituales se produjeron con escaleras metálicas, tuberías metálicas, cables metálicos cortados o pelados deliberadamente o cortados accidentalmente con taladros eléctricos u otras herramientas, cables energizados por contacto con cables vivos y camiones y otros vehículos energizados.

ESTADÍSTICAS

- En 2019 se produjeron 166 víctimas mortales por causas eléctricas, lo que supuso un aumento del 3,75% respecto a 2018 y el mayor número de víctimas mortales por causas eléctricas desde 2011.
- El contacto con/la exposición a la corriente eléctrica representó el 3% de todas las víctimas mortales en 2019, manteniendo el mismo porcentaje que en 2018.
- Las tasas de víctimas mortales eléctricas fueron de 0,11 víctimas mortales por cada 100.000 trabajadores, la tasa de todas las víctimas mortales fue de 3,6 por cada 100.000 trabajadores en 2019.
- La industria de la construcción tuvo la tasa más alta de lesiones eléctricas mortales (0,7 / 100,000), seguida por los servicios públicos (0,4 / 100,000) en 2019. Todas las industrias tuvieron 0,1 víctimas mortales por cada 100.000 trabajadores.
- En 2019, el 8% de todas las lesiones eléctricas fueron mortales.
- El contacto con líneas eléctricas aéreos es la principal causa de muertes eléctricas para los trabajadores agrícolas. De los 1.001 incidentes de contacto con líneas eléctricas reportados entre 2003 y 2009, casi el 70% resultó en la muerte.
- Según el NIOSH de los CDC, el sector de la construcción

comprende aproximadamente el 8% de la mano de obra de EE.UU., pero es responsable del 44% de las muertes relacionadas con el trabajo. Considere las estadísticas:

- Los riesgos eléctricos causan más de 300 muertes y 4.000 lesiones cada año entre la mano de obra estadounidense.
- La electrocución ocupa el sexto lugar entre las causas de muerte en el lugar de trabajo en Estados Unidos.
- Los oficios de la construcción y los profesionales de la instalación/mantenimiento/reparación son los dos grupos que más accidentes laborales mortales por electrocución han sufrido entre 2003 y 2007.

ATV Safety and Gear Fatality File

Farmer Dies Two Weeks After ATV Rollover

Frank hung in there “until the cows came home,” but in the end he couldn’t bargain with a blood clot.

The 66-year-old Wisconsin farmer died two weeks after his all-terrain vehicle (ATV) rolled on top of him during a fence-fixing project. The week he was going to be discharged from the hospital, he unexpectedly died when getting out of bed. The cause of death was respiratory failure due to a pulmonary embolism (blood clot).

The Investigation

According to the investigation, Frank had finished fixing a fence that was damaged by a windstorm. He was driving his ATV slowly down a hill when he tried to maneuver over a small tree growing out of a stump. Frank assumed the ATV’s tires would crush the

tree, but they didn’t. Instead, the machine tipped over, causing him to fall down a 20-foot (six-meter) embankment. The ATV followed Frank down the hill and rolled on top of him, causing multiple injuries, including a cut on the head and broken ribs. He was not wearing a helmet.

Frank, who was described as very safety conscious, managed to survive the rollover but the blunt trauma he suffered was too much in the end.

The following recommendations were made after Frank’s death:

Farmers and other outdoor workers should conduct a thorough evaluation of the terrain to identify hazards prior to operating any offroad vehicle, including ATVs. Frank was aware of the terrain, but misjudged the impact that the small tree would have on the ATV.

Farmers (and other employers) should select an off-road utility vehicle equipped with a rollover protective structure (ROPS) and a seatbelt.

Operators of off-road utility vehicles should wear a helmet and follow the basic ATV Safety Code.

ATV Safety and Gear Fatality File – Spanish

Un agricultor muere dos semanas después de volcar su todo terreno

Frank aguantó “hasta que las vacas volvieron a casa”, pero al final no pudo lidiar con un coágulo de sangre.

Este agricultor de 66 años de Wisconsin murió dos semanas después de que su vehículo todoterreno (ATV) se le echara encima durante un proyecto de reparación de una valla. La semana en que iba a recibir el alta hospitalaria, murió inesperadamente al levantarse de la cama. La causa de la muerte fue una insuficiencia respiratoria debida a una embolia pulmonar (coágulo de sangre).

La investigación

Según la investigación, Frank había terminado de arreglar una valla dañada por un temporal de viento. Estaba conduciendo su cuatriciclo lentamente por una colina cuando trató de maniobrar sobre un pequeño árbol que crecía de un tocón. Frank supuso que los neumáticos del todoterreno aplastarían el árbol, pero no fue así. En su lugar, la máquina volcó, haciéndole caer por un terraplén de 6 metros. El todoterreno siguió a Frank colina abajo y rodó sobre él, causándole múltiples heridas, entre ellas un corte en la cabeza y costillas rotas. No llevaba casco.

Frank, que fue descrito como muy consciente de la seguridad, logró sobrevivir al vuelco, pero el traumatismo cerrado que sufrió fue demasiado al final.

Tras la muerte de Frank se hicieron las siguientes recomendaciones:

Los agricultores y otros trabajadores al aire libre deben realizar una evaluación exhaustiva del terreno para identificar los peligros antes de manejar cualquier vehículo todoterreno, incluidos los cuatriciclos. Frank era consciente del terreno, pero calculó mal el impacto que tendría el pequeño árbol en el cuatriciclo.

Los agricultores (y otros empleadores) deben elegir un vehículo utilitario todoterreno equipado con una estructura de protección contra vuelcos (ROPS) y un cinturón de seguridad.

Los operadores de vehículos utilitarios todoterreno deben llevar casco y seguir el código básico de seguridad para vehículos todoterreno.

Overhead Wire Safety Fatality File

Man dies after electric shock from overhead cables throws him from his truck

A man was killed while working in a field after a crane mounted on the truck he was driving touched high voltage overhead cables and electrocuted him.

Sussex Police said that the man, who has not been named, died shortly after the incident at Pond Farm in East Ashling, near Chichester in Sussex.

At around 9:30 on the morning of Saturday 18 July, the man was preparing to load hay bales onto the truck in a field.

After the truck-mounted crane touched the cable, the man was immediately thrown from the cab of the vehicle by the electric shock he suffered, and power was knocked out to 400 nearby homes.

He was taken by helicopter the Queen Alexandra Hospital in Portsmouth, but sadly died.

Overhead Wire Safety Fatality

File – Spanish

Un hombre muere después de que una descarga eléctrica de cables aéreos lo arrojara de su camión

Un hombre murió mientras trabajaba en un campo después de que una grúa montada en el camión que conducía tocara cables elevados de alta tensión y lo electrocutara.

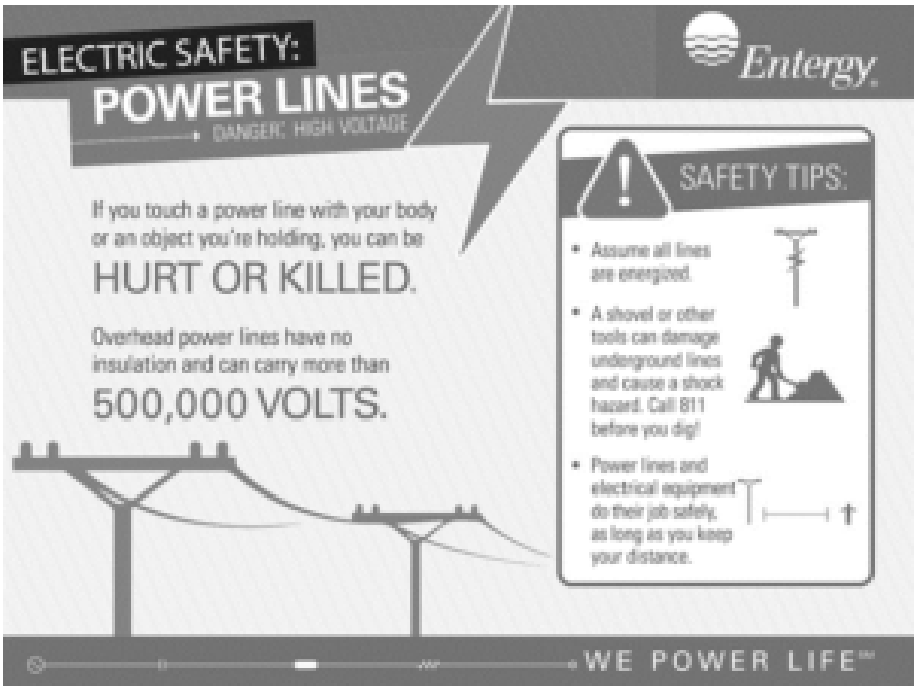
La policía de Sussex dijo que el hombre, que no ha sido nombrado, murió poco después del incidente en Pond Farm en East Ashling, cerca de Chichester en Sussex.

Alrededor de las 9:30 de la mañana del sábado 18 de julio, el hombre se disponía a cargar balas de heno en el camión en un campo.

Después de que la grúa montada en el camión tocara el cable, el hombre fue arrojado inmediatamente de la cabina del vehículo por la descarga eléctrica que sufrió, y se cortó la electricidad en 400 viviendas cercanas.

Fue trasladado en helicóptero al hospital Queen Alexandra de Portsmouth, pero lamentablemente falleció.

Overhead Wire Safety Picture This



Source:
https://www.entergynewsroom.com/media-kit/electric-safety-power-lines/

Overhead Wire Safety Picture This – Spanish



Fuente: *https://charlasdeseguridad.com.ar/*

Newsletter – June 2022

- Heat Illness Recognition and Prevention;
- Safety Talks on AED Safety, Pesticide Safety, PPE Eye Safety, Working in the Heat Safety;
- Fatality Reports;
- Staying Healthy in the Heat Infographic;
- 5 Key Reasons to Embrace eLearning;
- and more…

ATV Safety and Gear Meeting Kit

WHAT IS AN ATV OR ALL-TERRAIN VEHICLE?

An ATV, is any two, three or four wheeled motorized vehicle designed for off-road, rugged landscapes. By design, ATVs are “driver active” where the operator sits on a saddle-like seat, and steers with handlebars, similar to a motorcycle or snowmobile. On “driver active” vehicles, the operator´s body movements help control the steering and direction, requiring a strong combination of skill, good judgement, attention and physical strength.

ATV FACTS

ATVs have unique features that enable them to operate in harsh work environments where larger, less mobile vehicles cannot safely be used. Their oversized, deep tread, and low-pressure tires (4-5 psi) and light weight (600-1000 pounds) – compared to other motorized vehicles – enhance their maneuverability but also present risks such as a rollover which may occur due to a high center of gravity and a relatively narrow wheelbase.

PRIMARY REASONS FOR WORK-RELATED ACCIDENTS INVOLVING ATV’S

- Unbalanced loads in excess of the ATV’s specified limits
- Operating at excessive speeds for the terrain/operation
- Operating ATVs on paved roads
- Not wearing a protective helmet
- Insufficient or no training
- Carrying passengers

PRECAUTIONS FOR THE SAFE USE OF ATVS AT WORK FOR EMPLOYEES

- Wear PPE including a helmet, eye-protection, long pants, and sturdy boots.
- Participate in hands-on training in the safe handling and operation of an ATV.
- Conduct a pre-ride inspection of tires, brakes, headlights, etc., and follow employer's maintenance polices for upkeep of the ATV.
- Understand how implements and attachments may affect the stability and handling of the ATV
- Never exceed the manufacturer's specified hauling and towing capacity or weight limits and ensure cargo is balanced, secured, and loaded on provided racks.
- Be aware of potential hazards such as trees, ruts, rocks, streams and gullies, and follow posted hazard warnings.
- Drive at speeds safe for weather and terrain and never operate ATVs on surfaces not designed for ATVs such as paved roads and highways.
- Never permit passengers on the ATV, unless the ATV has an additional seat specifically designed to carry them.
- Never operate an ATV while under the influence of drugs or alcohol.

OPERATIONAL SAFETY: MAKE A PRE-RIDE CHECK

- **Tires and wheels:** Make sure air pressure in tires is at recommended rate and check for cuts or gouges. Tighten axle nuts and secure with cotter pins.
- **Controls and cables:** Check controls, cable locations and make sure all work, including throttle and brakes.
- **Lights and electrical system:** Ignition switch should stop the engine when in"off"position and when in"on"position, headlights and taillights should work.
- **Oil and fuel:** Check oil and fuel levels.

- **Chain and/or drive shaft chassis:** Inspect, adjust, and lubricate chain and/or drive shaft chassis. Check for nuts and bolts loosened by vibration.

A SAFETY GEAR CHECKLIST FOR ATV RIDERS

Helmet: The most important piece of safety gear you can wear while riding your ATV.

The first thing you should do when purchasing a helmet is look at the back to see which safety standards the helmet has met.

When wearing a helmet, it should fit nice and snug, it shouldn't be able to rotate while you're wearing it and you shouldn't be able to fit your thumb between the helmet and your forehead. If you can, you need one slightly smaller in size.

Long sleeve shirts/pants: A cotton or synthetic riding jersey really comes in handy when weather conditions aren't ideal. If it is raining or snowing out, the jersey will help wick moisture. Not only that, but make sure to get one with good elbow pads on them.

A good long sleeve shirt and pants will help your skin if you fall.

Gloves: It may seem like a luxury to wear gloves while riding your ATV out on the trails, but these are essential. Good gloves will protect your hands from flying gravel and rocks, they'll also protect your hands from bushes and branches as you drive past large trees.

The constant rubbing and squeezing of the handles can cause your hands to get sore, callused and blistery, all of which a good pair of gloves will help prevent.

Goggles: Of this list of safety gear items to wear while on the trails, probably the most necessary one in terms of usage would be safety goggles.

The goggles, on the other hand, will get more use than you would imagine. Both tiny and large objects flying rapidly towards your eyes never actually make it into your eyes because they get refracted through the use of goggles.

Motocross goggles keep sweat, dust, dirt, mud, rocks, bugs, sticks and branches out of your eyes and allow you to keep focused of the road in front of you.

Boots: You want to have boots that provide adequate ankle and foot support and that ride up high enough to prevent burns from the engine and exhaust.

Chest Protector: Chest protectors probably aren't as necessary if your use of the ATV is limited to work on the farm, but if your plan is to do heavy trail riding under high speeds, then a chest protector is a must have!

Neck Protector: "Do I really need one?" And when it comes down to it, the answer that seems to stick out most is "what is your level of risk tolerance?"

FINAL WORD

Injuries and deaths can happen at all points while operating an ATV: mounting and dismounting, transporting farm supplies, driving on slopes and performing maintenance. Rollovers, collisions, flying debris, pinch points, moving parts, uneven surfaces, burn hazards and noises are all things we have to be aware of when operating an ATV.

ATV Safety and Gear Meeting Kit – Spanish

QUÉ ESTÁ EN RIESGO

¿QUÉ ES UN CUADRICICLO O VEHÍCULO TODO TERRENO?

Un cuatriciclo es un vehículo motorizado de dos, tres o cuatro ruedas diseñado para circular fuera de la carretera y por terrenos accidentados. Por su diseño, los cuatriciclos son “activos para el conductor”, es decir, el operador se sienta en un asiento similar a un sillín y dirige el vehículo con el manillar, como una

motocicleta o una moto de nieve. En los vehículos de “conducción activa”, los movimientos del cuerpo del conductor ayudan a controlar la dirección y el sentido de la marcha, lo que requiere una fuerte combinación de habilidad, buen juicio, atención y fuerza física.

CUÁL ES EL PELIGRO

DATOS DE LOS VEHÍCULOS TODOTERRENO

Los cuatriciclos tienen características únicas que les permiten operar en entornos de trabajo difíciles en los que no se pueden utilizar con seguridad vehículos más grandes y menos móviles. Sus neumáticos sobredimensionados, de banda de rodadura profunda y de baja presión (4-5 psi) y su peso ligero (600-1000 libras) -en comparación con otros vehículos motorizados- mejoran su maniobrabilidad, pero también presentan riesgos como el de volcar, que puede producirse debido a un centro de gravedad alto y a una distancia entre ejes relativamente estrecha.

RAZONES PRINCIPALES DE LOS ACCIDENTES LABORALES EN LOS QUE ESTÁN IMPLICADOS LOS CUATRICICLOS

- Cargas desequilibradas más allá de los límites especificados del cuatriciclo
- Operar a velocidades excesivas para el terreno/operación
- Operar con cuatriciclos en caminos pavimentados
- No llevar casco protector
- Falta de capacitación o capacitación insuficiente
- Llevar pasajeros

COMO PROTEGERSE

PRECAUCIONES PARA EL USO SEGURO DE LOS CUATRICICLOS EN EL TRABAJO PARA LOS EMPLEADOS

- Usar EPP, incluyendo casco, protección para los ojos, pantalones largos y botas resistentes.
- Participe en una capacitación práctica sobre el manejo y la

operación segura de un cuatriciclo.

- Realice una inspección previa a la conducción de los neumáticos, los frenos, los faros, etc., y siga las políticas de mantenimiento del empleador para la conservación del cuatriciclo.
- Entienda como los implementos y aditamentos pueden afectar la estabilidad y el manejo del cuatriciclo.
- Nunca exceda la capacidad de arrastre y remolque o los límites de peso especificados por el fabricante, y asegúrese de que la carga esté equilibrada, asegurada y cargada en los bastidores provistos.
- Sea consciente de los peligros potenciales como árboles, surcos, rocas, arroyos y barrancos, y siga las advertencias de peligro publicadas.
- Conduzca a velocidades seguras para el clima y el terreno y nunca opere el cuatriciclo en superficies no diseñadas para cuatriciclos, como caminos pavimentados y carreteras.
- Nunca permita pasajeros en el cuatriciclo, a menos que el cuatriciclo tenga un asiento adicional específicamente diseñado para llevarlos.
- Nunca opere un cuatriciclo mientras esté bajo la influencia de drogas o alcohol o de los empleados.

SEGURIDAD OPERATIVA: HAGA UNA COMPROBACIÓN PREVIA A LA CONDUCCIÓN

- **Neumáticos y ruedas:** Asegúrese de que la presión de aire de los neumáticos es la recomendada y compruebe que no hay cortes o desgarros. Apriete las tuercas de los ejes y asegúrelas con chavetas.
- **Controles y cables:** Compruebe los mandos, la ubicación de los cables y asegúrese de que todos funcionan, incluidos el acelerador y los frenos.
- **Luces y sistema eléctrico:** El interruptor de encendido debe parar el motor cuando está en posición “off” y cuando está en posición “on”, los faros y las luces traseras deben funcionar.
- **Aceite y combustible:** Compruebe los niveles de aceite y combustible.
- **Cadena y/o eje de transmisión del chasis:** Inspeccione,

ajuste y lubrique la cadena y/o el chasis del eje de transmisión. Compruebe si hay tuercas y tornillos aflojados por las vibraciones.

- Obtenga el equipo de protección adecuado para su cuatriciclo

LISTA DE COMPROBACIÓN DEL EQUIPO DE SEGURIDAD PARA LOS CONDUCTORES DE VEHÍCULOS TODO TERRENO

Casco: La pieza más importante del equipo de seguridad que usted puede usar mientras conduce su cuatriciclo.

Lo primero que debe hacer al comprar un casco es mirar la parte trasera para ver qué normas de seguridad ha cumplido el casco.

Cuando se usa un casco, debe quedar bien ajustado, no debe poder girar mientras lo lleva puesto y no debe poder meter el pulgar entre el casco y la frente. Si puedes, necesitas uno de un tamaño ligeramente inferior.

Camisetas/pantalones de manga larga: Una camiseta de algodón o sintética para montar en moto es realmente útil cuando las condiciones meteorológicas no son las ideales. Si llueve o nieva, el maillot ayudará a absorber la humedad. No sólo eso, sino que asegúrese de conseguir uno con buenas coderas.

Una buena camiseta de manga larga y unos pantalones ayudarán a tu piel si te caes.

Guantes: Puede parecer un lujo usar guantes mientras conduces tu cuatriciclo en los senderos, pero son esenciales. Unos buenos guantes protegerán tus manos de la grava y las rocas que vuelan, y también te protegerán de los arbustos y las ramas cuando pases por delante de grandes árboles.

El constante roce y apriete de los mangos puede hacer que sus manos se llenen de dolor, callos y ampollas, todo lo cual un buen par de guantes ayudará a prevenir.

Gafas: De esta lista de elementos del equipo de seguridad que hay que llevar en los senderos, probablemente el más necesario en términos de uso serían las gafas de seguridad.

Las gafas, por otra parte, tendrán más uso del que imagina. Tanto los objetos pequeños como los grandes que vuelan rápidamente hacia sus ojos nunca llegan a ellos porque son refractados por el uso de las gafas.

Las gafas de motocross evitan que el sudor, el polvo, la suciedad, el barro, las piedras, los insectos, los palos y las ramas entren en tus ojos y permiten que mantenga la atención en la carretera que tiene delante.

Botas: Debe tener unas botas que le proporcionen un soporte adecuado para los tobillos y los pies y que sean lo suficientemente altas como para evitar las quemaduras del motor y el escape.

Protector de pecho: Los protectores pectorales probablemente no sean tan necesarios si el uso del cuatriciclo se limita al trabajo en la granja, pero si su plan es hacer una conducción pesada en el camino bajo altas velocidades, entonces un protector pectoral es una necesidad.

Protector de cuello: "¿Realmente necesita uno?" Y a la hora de la verdad, la respuesta que más parece sobresalir es "¿cuál es su nivel de tolerancia al riesgo?"

CONCLUSIÓN

Las lesiones y las muertes pueden producirse en todos los puntos mientras se maneja un cuatriciclo: montando y desmontando, transportando suministros agrícolas, conduciendo en pendientes y realizando el mantenimiento. Los vuelcos, las colisiones, los escombros que salen despedidos, los puntos de pellizco, las piezas móviles, las superficies irregulares, los riesgos de quemaduras y los ruidos son cosas que debemos tener en cuenta al manejar un todoterreno.

Africanized Honey Bees Stats and Facts – Spanish

HECHOS

1. Las muertes relacionadas con los insectos están asociadas a tres tipos de trabajos: agricultura, construcción y jardinería.
2. Alrededor del 80% de los que mueren por picaduras de abeja, avispa o avispón son hombres.
3. Si una abeja pica a alguien, otras personas deben permanecer junto a la víctima para asegurarse de que no se produce una

reacción alérgica. Hay que lavar el lugar de la picadura con agua y jabón y retirar el aguijón, pero hay que utilizar una uña o una gasa, en lugar de apretar o utilizar pinzas

4. Los consejos del sitio de los CDC para que los trabajadores eviten las picaduras incluyen el uso de ropa de color claro y no usar productos con aroma a plátano.
5. Las cifras de muertes pueden estar subestimadas debido a diagnósticos erróneos como ataques cardíacos o insolaciones o pueden atribuirse a otras causas.
6. La mayoría de las personas sólo experimentan una pequeña hinchazón y dolor después de ser picados, pero muchos individuos pueden experimentar otros síntomas después de una picadura. Las picaduras de insectos pueden provocar cualquiera de los siguientes síntomas

    - Dolor
    - Enrojecimiento
    - Hinchazón
    - Enrojecimiento
    - Urticaria
    - Anafilaxia.

ESTADÍSTICAS

- Las abejas Africanizadas suelen ser mucho más defensivas que otras variedades de abejas y reaccionan a las perturbaciones más rápidamente que las abejas europeas. Pueden perseguir a una persona hasta 400 metros; han matado a unos 1.000 seres humanos, cuyas víctimas reciben 10 veces más picaduras que las abejas melíferas europeas.
- Son sin duda las abejas más agresivas del mundo y son responsables de al menos 1.000 muertes sólo en Estados Unidos.
- En un año normal, las picaduras de abeja causan casi 100 muertes en Estados Unidos. De hecho, esta cifra probablemente representa una subestimación, ya que algunas muertes por picadura de abeja se atribuyen erróneamente a ataques cardíacos, insolaciones y otras causas.
- Estudios recientes informan de 1.109 muertes por picaduras

de abejas, avispones y avispas. Y si ha tenido una reacción alérgica grave a una picadura de abeja, hay un 30-60% de posibilidades de que experimente una anafilaxia completa la próxima vez que le piquen.

Africanized Honey Bees Stats and Facts

FACTS

1. Insect-related deaths are associated with three types of jobs: farming, construction, and landscaping.
2. About 80 percent of those who die of bee, wasp or hornet stings are men.
3. If a bee does sting someone, others should stay with the victim to make sure an allergic reaction doesn’t occur. The sting site should be washed with water and soap and the stinger should be removed – but a fingernail or gauze should be used, rather than squeezing or using tweezers
4. The CDC’s site tips for workers to avoid stings include wearing light-colored clothing and not using banana-scented products.
5. Numbers of death may be underreported because of mistaken diagnoses as heart attacks or sunstrokes or may be attributed to other causes. Most individuals only experience minor swelling and pain after being stung, but many individuals can experience other symptoms after a sting. Insect stings can result in any of the following:

    - Pain
    - Redness
    - Swelling
    - Flushing

- Hives
- Anaphylaxis.

STATS

- Africanized honeybees are typically much more defensive than other varieties of honeybees, and react to disturbances faster than European honeybees. They can chase a person a quarter of a mile (400 m); they have killed some 1,000 humans, with victims receiving 10 times more stings than from European honeybees.
- They are undeniably the most aggressive honeybees in the world and are responsible for at least 1,000 deaths in the United States alone.
- In a typical year, nearly 100 American deaths are caused by bee stings. In fact, this number probably represents an underestimate, since some bee sting deaths are erroneously attributed to heart attacks, sun stroke and other causes.
- Recent studies report 1,109 deaths from bee, hornet and wasp stings. And if you've had a severe allergic reaction to a bee sting, there is a 30-60% chance you will experience full-blown anaphylaxis the next time you are stung.

Africanized Honey Bees Fatality File

40,000 'Killer Bees' Sting Texas Man to Death

A hive of approximately **40,000 Africanized honeybees killed a farmer near Waco, Texas**, on Saturday, after he drove past their hive on a tractor.

The victim was identified Monday as Larry Goodwin of Moody, Texas, the Waco Herald-Tribune reports. McLennan County Chief Sheriff's Deputy Matt Cawthon told the paper that Goodwin bumped into an unused chicken coop where the hive was living, prompting them to give chase.

Goodwin dashed 50 feet to a garden hose, which he attempted to use to dispel the bees. A woman identified by KCEN-TV as a neighbor attempted to help, but was stung repeatedly, as were volunteer firefighters who responded.

Allen Miller was called to remove the bees from Goodwin's farm. Miller, the owner of Bees Be Gone, told U.S. News he typically exterminates six hives of Africanized bees per year. In the past 30 days alone, he said, he's exterminated six hives.

"If this is a sign of things to come I'm getting out of this business," Miller said. "I've been seeing a whole lot more."

Miller kills the bees where he finds them, using various insecticides that are safe for humans 2 hours after application. "I have a 90-day warranty, so I'm real serious," he said. When they cover his body and sting through his gloves and clothing, Miller retreats to his car and turns on the air conditioning, which causes the bees to flee.

"The killer bees are the only ones that give me any problem," Miller said, "because they can get in my gloves and in my pants. It's amazing what killer bees can do. With killer bees, all 100 percent [of the hive] think they're supposed to save the queen and be killers. They terrify people out of their gourds because there are so many of them."

Miller gets stung during most Africanized bee exterminations. For the killers, he takes off his "sissy gloves" and puts on heavier ones. "I've got a full suit, but I usually don't use it because it's so hot," he said, opting for a veiled hat suit and heavyweight jeans.

He didn't get stung on Saturday, which he attributes to a ferocious surprise-attack on the bee colony. "I laid it on, I did

not give them an equal chance," he said.

Family members said the 62-year-old victim's skin was entirely covered by red sting marks, KCEN-TV reports.

Africanized honeybees, popularly known as "killer bees," are similar to farm-raised honeybees used to pollinate plants and make honey. The bees look similar and have "almost identical" venom in individual stings, according to an Ohio State University fact sheet. The Africanized bees, however, are notably more aggressive. Entire hives pursue perceived attackers, often killing their target.

Africanized Honey Bees Fatality File – Spanish

40.000 "abejas asesinas" matan a un hombre de Texas

Una colmena de aproximadamente 40.000 abejas africanizadas mató a un agricultor cerca de Waco, Texas, el sábado, después de que pasara por delante de su colmena en un tractor.

La víctima fue identificada el lunes como Larry Goodwin, de Moody, Texas, informa el Waco Herald-Tribune. El ayudante del sheriff jefe del condado de McLennan, Matt Cawthon, declaró al periódico que Goodwin chocó con un gallinero en desuso en el que vivía la colmena, lo que les llevó a emprender una persecución.

Goodwin corrió 15 metros hasta llegar a una manguera de jardín, que intentó utilizar para disipar las abejas. Una mujer identificada por KCEN-TV como vecina intentó ayudar, pero fue picada repetidamente, al igual que los bomberos voluntarios que

acudieron.

Allen Miller fue llamado para retirar las abejas de la granja de Goodwin. Miller, propietario de Bees Be Gone, dijo a U.S. News que normalmente extermina seis colmenas de abejas africanizadas al año. Sólo en los últimos 30 días, dijo, ha exterminado seis colmenas.

“Si esto es una señal de lo que está por venir, voy a dejar este negocio”, dijo Miller. “He visto muchas más”.

Miller mata a las abejas donde las encuentra, utilizando varios insecticidas que son seguros para los humanos dos horas después de su aplicación. “Tengo una garantía de 90 días, así que soy muy serio”, dijo. Cuando le cubren el cuerpo y le pican a través de los guantes y la ropa, Miller se retira a su vehículo y enciende el aire acondicionado, lo que hace que las abejas huyan.

“Las abejas asesinas son las únicas que me dan problemas”, dijo Miller, “porque pueden meterse en mis guantes y en mis pantalones. Es increíble lo que pueden hacer las abejas asesinas. Con las abejas asesinas, el 100% [de la colmena] cree que debe salvar a la reina y ser asesina. Aterrorizan a la gente porque son muchas”.

Miller es picado durante la mayoría de los exterminios de abejas africanizadas. Para las asesinas, se quita los “guantes de marica” y se pone unos más pesados. “Tengo un traje completo, pero no suelo usarlo porque hace mucho calor”, dice, y opta por un traje con sombrero velado y unos vaqueros gruesos.

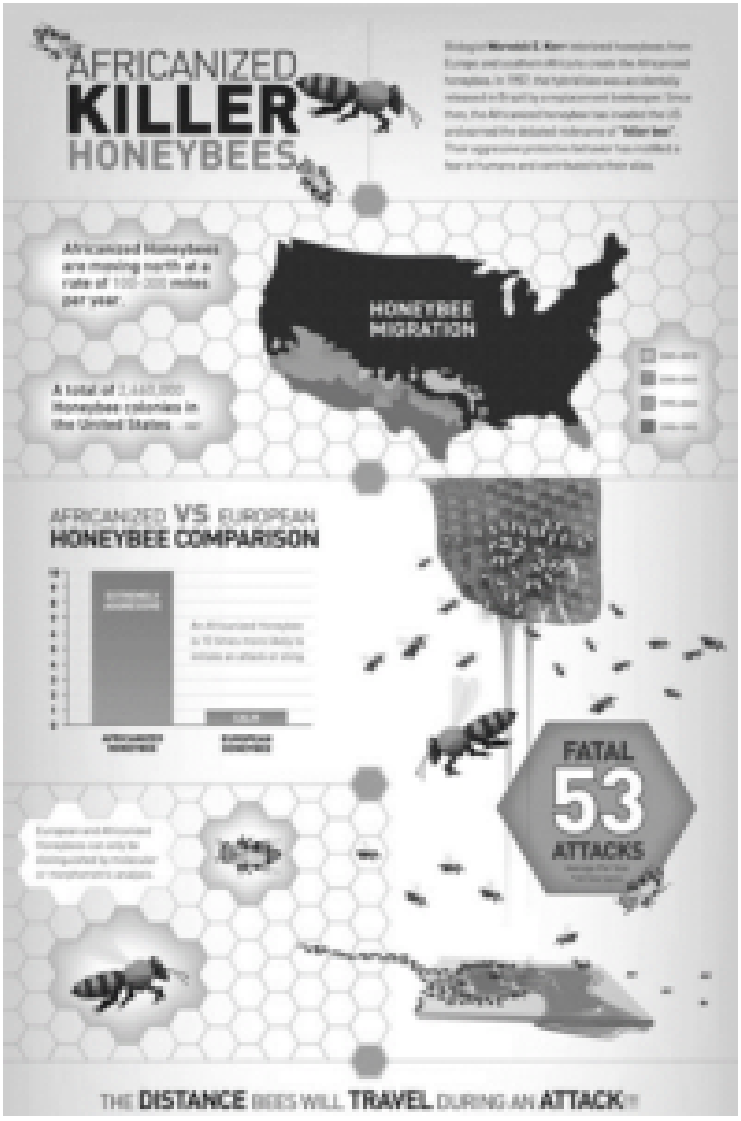
El sábado no le picaron, lo que atribuye a un feroz ataque sorpresa de la colonia de abejas. “Me la jugué, no les di la misma oportunidad”, dijo.

Los familiares dijeron que la piel de la víctima, de 62 años, estaba totalmente cubierta por marcas de picaduras rojas, informa KCEN-TV.

Las abejas africanizadas, conocidas popularmente como “abejas asesinas”, son similares a las abejas de granja utilizadas para polinizar las plantas y fabricar miel. Las abejas tienen un

aspecto similar y un veneno “casi idéntico” en sus picaduras, según una hoja informativa de la Universidad Estatal de Ohio. Sin embargo, las abejas africanizadas son notablemente más agresivas. Colmenas enteras persiguen a las atacantes, a menudo matando a su objetivo.

Africanized Honey Bees Picture This



Source:
https://www.jcehrlich.com/blog/infographic-africanized-killer-bees/

Africanized Honey Bees Picture This – Spanish



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