



PROGRAMA DE
CONDUCCIÓ SEGURA
ADREÇAT A CONDUCTORS
DE MOTOCICLETA (PCS-
Motocicleta)
Manual del formador

AUTORS

Josep Montané Capdevila
Sebastià Sánchez Marín
Mercè Jariot Garcia
Montserrat Rodríguez Parrón

COL·LABORADORS

Jose Tello Sánchez
Raül Viladrich Castellano

Amb el suport de la càtedra de formació
i educació viàries de la UAB i el servei
català de trànsit

Índex

Presentació	2
Introducció.....	4
1. Presentació del programa.....	8
2. Desenvolupament del Programa de Conducció Segura per a conductors de motocicleta (PCS-Motocicleta).....	13
Fase 1. Avaluació inicial.....	13
Fase 2. Millora de la informació	14
Fase 3. Revisió d'hàbits, costums de risc, preparació i adquisició de nous comportaments i hàbits de seguretat	30
Fase 4. Integració d'emocions i valors favorables a l'adquisició de compromisos de seguretat	32
Fase 5. Avaluació final	32
3. Protocol d'actuacions.....	34
Referències bibliogràfiques	43
Annex 1	44
Annex 2.....	57
Annex 3.....	75

Presentació

L'educació i formació viàries han de tenir com a objectiu la millora de la mobilitat i contribuir a la reducció dels accidents de trànsit.

Des del nostre posicionament, l'educació i reeducació dels conductors i dels usuaris de la via a partir de programes formatius basats en el nostre model de canvi d'actituds s'ha desenvolupat des dels programes educatius i/o formatius per a diferents col·lectius, alguns preventius, altres educatius i una part reeducatius.

Adoptar mesures preventives per tal de minimitzar la incidència dels factors de risc en el comportament viari de les persones és la tasca principal d'aquesta activitat educativa.

L'educació viària afecta a totes les persones que poden tenir un bon o un mal comportament viari, així afecta als infants, joves i adults doncs des de que hom transita per la via pública, com a vianant, en bicicleta, com a acompanyant en vehicles de motor i sobretot, com a conductor, té la oportunitat d'afavorir la seguretat viària o d'incrementar l'accidentalitat.

Si es considera el punt anterior, immediatament cal considerar quin és el millor moment, la millor estratègia o pla i quins són els millors agents de l'educació viària. La resposta és complexa però tothom convindrà que l'educació reglada no en pot estar al marge. Des de l'educació primària fins la universitat tot el sistema educatiu d'un país ha de donar resposta a les demandes educatives de cada temps i l'educació viària n'és una ben important en l'actualitat. De fet, es contempla com a eix transversal del currículum en l'actual sistema educatiu.

Tot i que està contemplat, la seva eficàcia no pot evidenciar-se quan l'accidentalitat segueix essent un problema de primer ordre per a la nostra societat, tant en nombre de morts com de ferits i de conseqüències emocionals i econòmiques derivades.

És per això que potser cal replantejar-se la formació inicial i permanent que, en matèria d'educació viària, tenen els professionals de l'educació. Cal dotar a aquests professionals d'eines i recursos que els permetin desenvolupar efectivament aquest eix transversal que depassi allò anecdòtic o els aspectes que tenen a veure amb el civisme (igualmente important) per contribuir a la tasca de la reducció d'accidents. Així cal contemplar la formació de mestres, del professorat de secundària i la formació d'educadors viaris i altres professionals.

En primer lloc es contempla la formació dels futurs mestres i les futures mestres així com la formació del professorat d'educació secundària que són els docents que poden incloure en els seus currículums l'educació viària. També es considera, en segon lloc la oportunitat de formar a pedagogs i psicopedagogs que poden tenir un paper rellevant en la formació d'educadors viaris o en l'assessorament de docents per a la incorporació d'aquests continguts en el quefer educatiu. Finalment, la formació continuada de titulats superiors en relació a

l'aprofundiment, millora o optimització de l'educació viària, l'avaluació i la recerca completen la proposta de possibilitats de formació.

Els resultats dels programes de prevenció d'accidents de trànsit fonamentats en el model de canvi d'actituds ofereixen un marc d'actuació interessant des del que millorar l'educació i la formació viària, atenent a diferents àmbits i col·lectius.

El nostre model de canvi d'actituds inspira l'elaboració, l'aplicació i l'avaluació de diferents programes d'educació i formació viària. Aquests programes elaborats en el marc de la Càtedra de Formació i Educació viària UAB-SCT i del grup de recerca ERESv de la UAB, s'apliquen a infantil, primària, secundària, universitat, a la formació de preconductors, conductors professionals, conductors reincidents i col·lectius vulnerables.

Tots els programes tenen una estructura i estratègia similar, basades en la incidència en el factor humà i en la formació pel canvi d'actituds.

L'objectiu principal de l'educació i formació viària és transformar el comportament de risc en creences, hàbits i emocions favorables a la mobilitat segura.

Aquest programa forma part de la col·lecció de programes d'educació i formació viària que intenten copsar totes les etapes del cicle vital, en aquest cas joves i adults que condueixen o volen conduir una motocicleta.

Per a qualsevol consulta sobre l'aplicació del programa podeu adreçar-vos als autors d'aquest manual:

Josep Montané (Josep.Montane@uab.cat); Mercè Jariot (Merce.Jariot@uab.cat);
Sebastià Sánchez (Sebastia.Sanchez@uab.cat); Montserrat Rodríguez (Montserrat.Rodriguez@uab.cat).

Introducció

La conducció de la motocicleta inclou moltes diferències en relació a la conducció d'un turisme. Si aquest presenta cert perill per la seva massa cinètica que cal controlar amb la velocitat adequada, en el cas de la motocicleta el risc prové de la gran desproporció pes i potència, de la manca d'estabilitat i absència de seguretat passiva, fets que la fan especialment vulnerable.

Si el conductor que condueix una motocicleta es fonamenta en l'experiència de la conducció segura d'un turisme; aquesta experiència té certes avantatges però també errors i mancances perilloses per la conducció d'una motocicleta.

Principals avantatges de conduir una motocicleta tenint experiència de conduir un turisme amb seguretat. El conductor que condueix amb seguretat un turisme i s'inicia com a conductor de motocicleta pot tenir les següents avantatges:

- Té integrades les normes de circulació i sap adaptar el vehicle a aquesta normativa
- Ha après a reconèixer els indicadors de perill de la via, del trànsit i d'altres possibles factors i sap intervenir de manera adequada i segura
- Sap identificar els elements interns de seguretat i risc del conductor i dels acompanyants com: la distracció de parlar pel mòbil, el cansament, la son, etc
- Pot haver après a valorar i a evitar els perills d'altres grans factors de risc de la conducció com la tendència al risc, barrejant begudes alcohòliques amb la conducció, o el plaer de posar-se en situacions de risc amb l'excés de velocitat en la conducció, etc.
- El conductor de turisme ha après a posar-se els cinturó entre els elements de seguretat passiva. Aquest fet probablement ajudarà a entendre que el conductor de motocicleta té el casc i la vestimenta com element imprescindible de seguretat.

Però també l'experiència de conduir un turisme de manera segura comporta perills si el conductor o conductora, creu que conduir una motocicleta és molt similar a conduir un turisme. El conductor, que aprofita l'experiència que té de conduir sense accidents un turisme, i s'inicia en la conducció d'una motocicleta ha de tenir en consideració que hi ha diferències essencials, si vol conduir de manera segura. Entre aquestes diferències les principals són:

- La motocicleta, com és evident, és més inestable, el fet de tenir només dues rodes fa que, el que seria només un petit problema pel turisme, pot implicar una pèrdua de control pel conductor de la motocicleta. La presència d'un sot, una taca d'oli, una rascada amb un objecte lateral o un altre vehicle obliga a mantenir més distància i entrar en el perill a menys velocitat per evitar-lo.

- La proporció - desproporció pes i potència del tipus motocicleta que s'utilitzi, ens indicarà si podem accelerar o desaccelerar de manera similar al turisme o hem de tenir més cura en aquesta operació.
- L'adherència dels pneumàtics al terra és la meitat o menys que la d'un turisme, per això s'ha d'aprendre a calcular la distància de seguretat i de frenada i també implica fonamentalment circular a menys velocitat en moltes situacions de possible perill
- El turisme és un vehicle protegit per la carrosseria i el para-xocs; en la motocicleta el conductor és qui rep tots els cops. Aquest fet obliga a tenir més cura en la conducció d'una motocicleta, ja que un accident com a conductor de motocicleta és quasi similar als danys que sofriria un vianant.


L'increment de conductors de motos en les carreteres i, de manera especial, l'augment de l'accidentalitat en conductors d'aquests tipus de vehicle, ens porta a considerar que cal millorar la seguretat dels conductors de motocicletes. El curs de conducció segura específic per a conductors de motos pretén cobrir el buit que hi ha en els conductors que pretenen conduir una motocicleta fonamentats amb l'experiència de conduir amb seguretat un turisme. És un fet que a Catalunya hi ha moltes motocicletes, ja sigui per tradició històrica, per les grans empreses de motos establertes en el territori des de fa molts anys, o pels grans pilots que té el País. D'altre banda no hem d'oblidar que Barcelona és la capital europea, juntament amb Milà, amb més parc mòbil de motocicletes per habitant.

Veiem algunes dades que assenyalen els possibles perills que comporta conduir una motocicleta.

Del 2015 al 2017, en el 43% dels accidents de trànsit amb morts i ferits greus a les carreteres catalanes hi ha la implicació, com a mínim, d'una moto o un ciclomotor.


L'any 2017 a Catalunya les persones que van patir accidents mortals o van resultar ferides greus en accidents amb vehicles de motor de 2 rodes van ser 2.702. Van haver 2.358 ferits greus. Les dades de motocicletes implicades en accidents amb víctimes mortals i ferits greus són preocupants, tal i com es pot observar a les taules 1, 2 i 3.

Taula 1
Nombre d'accidents amb víctimes mortals any 2017

Mitja de locomoció	Zona Urbana	Zona Interurbana	Total
Moto 	45	23	68


Font: SCT (2018)

Taula 2
Nombre d'accidents amb ferits greus any 2017

Mitja de locomoció	Zona Urbana	Zona Interurbana	Total
Moto 	299	417	716

Font: SCT (2018)

Taula 3
Nombre d'accidents amb ferits lleus any 2017

Mitja de locomoció	Zona Urbana	Zona Interurbana	Total
Moto 	2.358	9.649	12.007

Font: SCT (2018)

Segons la Comissió Catalana de Trànsit i seguretat viària (2013), en relació a zona urbana i interurbana, els vehicles lleugers i pesants implicats en accidents amb víctimes mortals i ferides greus han disminuït en un 54,1% i 55,8%, respectivament, entre els anys 2003 i 2012, mentre que la implicació de la motocicleta, en aquest tipus d'accidents, només ha disminuït en un 28,6%.

Durant l'any 2017, segons fonts de la Guardia Urbana de Barcelona dels 6,287 gestionats a Barcelona estaven implicats les motocicletes.

Aquestes xifres fan referència al conjunt d'accidents en zona urbana i interurbana. No obstant les diferències més significatives, es troben en l'àmbit interurbà, doncs els vehicles lleugers i els pesants implicats en accidents amb víctimes mortals i ferides greus van minvar en un 60,4% i 59,4%, respectivament, mentre que la implicació de la motocicleta només es va reduir en un 22,3%. Aquestes dades indiquen que el problema és important i requereix una solució immediata. El Curs de Conducció segura per a Conductors de Motocicletes pretén donar resposta a aquest problema.

Fonts del Servei Català de Trànsit (2018) demostren que l'evolució dels motoristes morts a 24 hores en zones interurbanes no han sofert una reducció en els darrers 8 anys (2010: 33 morts; 2011: 46; 2012: 41; 2013: 30; 2014: 2015: 45; 2016: 34; 2017: 44) i que en zones urbanes el comportament tampoc ha variat (2010: 25; 2011: 22; 2012: 28; 2013: 21; 2014: 31; 2015: 28; 2016: 24; 2017: 23)

Així doncs, les estadístiques d'accidents actuals ens indiquen que els morts i ferits greus a Catalunya com a conductors de motocicletes es redueixen quasi tres vegades menys que els accidents de turismes. Aquest fet indica que, el conductor de turisme que s'inicia com a conductor de motocicleta hauria d'aprendre a conduir, al menys amb la mateixa seguretat que els conductors de turisme.

El present programa de conducció segura adreçat als conductors de motocicletes, permet incloure totes les fases i de manera suficient per canviar la manera de pensar, sentir i actuar dels conductors de motocicletes en benefici de la seguretat. Aquest programa no solament vol evitar que el conductor de motocicleta condueixi com si fos un turisme, sinó que contempli la conducció segura des de la peculiaritat de la Motocicleta. El possible seguiment posterior ens indicarà els resultats obtinguts a llarg termini i les possibles modificacions a introduir en benefici de la mobilitat segura.

1. Presentació del programa

El Programa de Conducció Segura per a Motocicleta, té l'objectiu de reduir l'accidentalitat i la intensitat dels danys en conductors de motocicletes. Consta d'un Qüestionari d'avaluació inicial, d'un apartat d'informació per a cada conductor participant, d'una fase per a la millora dels hàbits de seguretat, una fase d'educació emocional i de contacte amb víctimes dels accidents de trànsit, i un qüestionari d'avaluació final per a constatar els resultats obtinguts.

L'estructura del programa per a conductors de motocicleta està fonamentada en el model del canvi d'actituds de Montané, Jarriot y Rodríguez (2007). El programa consta de 5 fases, les necessàries per a canviar les actituds de manera eficaç i responsable.

Aquest programa forma un tot complementari i coherent per a la millora de la conducció de motociclistes. Està dissenyat pensant en una durada de 3 hores com a mínim que es distribuïrien de la següent manera:

Fases	Temps destinat a cada fase
1. Presentació i avaluació inicial	20'
2. Millora de la Informació	60'
3. Revisió dels hàbits de risc	45'
4. Integració d'emocions	35'
5. Avaluació final i cloenda	20'

És recomanable que entre la fase 3 de revisió d'hàbits i la fase 4 d'integració d'emocions no hi hagi cap pausa ni interrupció. És recomana fer una pausa breu de cinc minuts (si és el cas) immediatament després de la fase 2 (millora de la informació).

El programa incorpora: el qüestionari QAR-Motocicleta per poder realitzar l'avaluació inicial y final del curs, informació necessària per poder treballar els nivells de risc de cadascun dels elements, la descripció de com realitzar les activitats per adquirir hàbits de seguretat, el procés per a l'educació de les emocions amb la integració d'experiències emocionals i les sessions de debat per acabar d'afavorir els compromisos relacionats amb els canvis de millora. Tots aquests elements, juntament amb els compromisos adquirits pels conductors de motocicleta, formen part dels continguts fonamentals del Programa de conducció segura per a conductors de motocicleta.

1.1. Estructura del programa: descripció de les 5 fases d'intervenció

La descripció més detallada de cada una de les 5 fases i dels instruments utilitzats ens ajudarà a entendre millor el funcionament del programa, que consta de les següents fases:

1. **FASE 1.- Avaluació Inicial.** En aquesta fase es presenta un Qüestionari d'avaluació d'entrada per a detectar les principals indicadors de risc relacionats amb la conducció de motocicletes. Aquest qüestionari consta de 38 preguntes agrupades en 9 factors.

2. **FASE 2.- Millora de la informació segons cada una de les respostes que ha contestat el conductor**

El qüestionari d'avaluació inicial ens permet classificar els principals indicadors de risc i les mesures preventives que cal practicar. La informació personalitzada es realitza a tres nivells:

- Informació general segons els ítems de més risc.
- Adaptació de la informació a la manera d'entendre dels participants
- Participació del grup per arribar a conceptes o normes de grup acceptades per tothom o la majoria dels usuaris.

3. **FASE 3.- Revisió d'hàbits de risc i substitució per comportaments de seguretat**

L'avaluació dels hàbits, costums i comportaments rutinaris de risc ens permet detectar fins a quin punt els conductors els han de canviar per hàbits de seguretat, si són conscients i si saben que haurien de fer per transformar els costums i hàbits de risc en seguretat.

4. **FASE 4.- Integració de sentiments, emocions i valors necessaris favorables a la seguretat**

La integració d'emocions ens permet acceptar amb més facilitat les informacions i aplicar els hàbits de seguretat. El contacte directe amb les víctimes dels accidents de trànsit ajuda a introduir valors favorables a la conducció segura i la presa de decisions per a posar en pràctica les mesures preventives pertinents de manera operativa i pràctica. També enforteix l'adquisició de compromisos relacionats amb els comportaments de seguretat.

5. **FASE 5. Avaluació final**

En aquesta darrera fase de l'avaluació final s'avaluen els compromisos relacionats amb els comportaments de seguretat i es constaten quins són els resultats o guanys immediats. A ser possible també s'hauria d'aplicar l'avaluació d'impacte al cap del temps per constatar la perdurabilitat dels beneficis obtinguts.

El programa integra un protocol d'actuacions que indica els passos que ha de seguir l'expert en aplicar aquest programa, normalment un professor de formació viària format i coneixedor dels passos a seguir per a canviar les actituds.

1.2. Criteris i fonaments teòrics

De manera general i simplificada presentem els principals models i enfocaments que inspiren la prevenció d'accidents i el programa de conducció segura per a conductors de motocicleta.

El programa ens permet contactar, educar i transformar el factor humà responsable de la reducció de l'accidentalitat. El marc teòric es fonamenta en els principals models que expliquen els factors de risc, les mesures de conducció segura i, de manera especial, el canvi d'actituds que és el que inspira, de forma prioritària, l'estructura del curs i els processos de funcionament.

De manera complementària intervenen altres possibles models que realitzen alguna aportació a la millora de la conducció segura. En principi pot semblar que s'utilitza un marc teòric múltiple obert i en procés d'evolució i és cert, però també cal dir que aquests enfocaments estan organitzats de manera vertebrada en benefici de la conducció segura. Aquesta breu descripció és només una pinzellada dels principals models o enfocaments i la seva aportació en la confecció i aplicació del curs de millora de la conducció per a conductors de motocicleta.

Els principals enfocaments que inspiren aquest programa són els següents:

a. El model de factors de risc i mesures preventives

L'observació de la realitat de la conducció sense accidents ens permet constatar quins són els factors de risc i les mesures de prevenció que hem de classificar i aplicar. Aquest enfocament no resol totes les possibles situacions de risc però permet trobar un criteri classificador segons la pràctica de la conducció sense accidents. Aquest model ens permet apropar-nos a la conducció segura o de risc dels conductors de moto des de la perspectiva dels comportaments de risc i de les mesures a aplicar.

b. El model de qualitat total o radical

Aquest model ens permet entendre el curs de conducció per a conductors de moto de gran cilindrada des d'un enfocament on tots els agents o factors intervenen en la formació per a la millora de la conducció segura. Aquest model ens ajuda a classificar tots els agents que d'una manera o altra intervenen en la conducció segura. En aquest sentit el curs de conducció segura té com a objectiu elaborar un producte: la conducció segura que repercuteix en la reducció de l'accidentalitat. La visió dels agents o causes que intervenen en el comportament i resultats dels accidents dels conductors de moto, és el producte final. La constatació dels compromisos realitzats al finalitzar el curs i el seguiment de l'impacte a llarg del temps, és un indicador de la valoració del producte. La qualitat consistirà doncs en la millora de la conducció segura i, com a conseqüència, en la disminució dels accidents i dels danys ocasionats en els conductors de motos, acompanyants i altres usuaris de la via.

c. El model de canvi d'actituds

Els cinc passos per al canvi d'actituds (els tres factors que intervenen en el comportament de la conducció segura, més l'avaluació d'entrada i

sortida), ens diuen com hem d'actuar en cada intervenció. La possible resistència al canvi en algunes situacions ens assenyala en què hem d'insistir per aconseguir millors resultats en el comportament viari i quins són els guanys i limitacions en cada situació. En la presentació i estructura del programa aplicat als conductors de moto expliquem amb més detall quins són els cinc passos que creiem necessaris per a canviar les actituds de risc en seguretat dels conductors de moto de gran cilindrada.

d. El model d'anàlisi de l'accident

El model d'anàlisi de l'accident, en la versió reduïda i global, ens permet constatar els principals factors presents en la dinàmica de l'accident. Aquest enfocament també ens ajuda a comprendre la incidència de l'eficàcia del factor humà per a prevenir l'accident. Segons aquest model el comportament del conductor, el tipus de vehicle amb el que circula, la velocitat, la via i la presència d'un obstacle són els elements bàsics que expliquen l'accident. Lògicament la descripció d'aquests factors amb més detall i relacionant la via amb el clima i afegint el trànsit com a altres possibles obstacles en moviment ens donaria una visió més ampla dels factors de risc i de les pertinents mesures preventives que cal aplicar per evitar els accidents de moto.

e. Els aprenentatges i la seva aportació a la conducció segura

El món dels aprenentatges, en especial els anomenats instrumentals o operants, probablement no estan creats de manera específica per evitar els accidents de trànsit, però ens ofereixen un bagatge importantíssim a l'hora de dissenyar situacions i preveure quins seran els resultats esperats.

En especial en aquest programa tenim en consideració l'aprenentatge apetitiu i evitatiu com a alternativa al condicionament del càstig. Es pretén que, alhora que la societat evoluciona cap a noves formes de comportament d'evitació del risc i integra valors de respecte a la vida, es pugui avançar cap a una societat amb menys situacions repressives. Aquest principi dóna per suposat que la modalitat del càstig entesa com presentar una situació aversiva o treure'n una de positiva contingent a una conducta, sense possibilitat d'evitar-la, és una manera poc eficaç de transformar la societat, però que malgrat tot si no es troba una altra solució com a mal menor es considera necessari.

f. La intel·ligència múltiple i la intel·ligència emocional

El canvi educatiu del factor humà enfocat a la millora de la seguretat i a la reducció de l'accidentalitat comporta un alt component emotiu. Els aspectes emotius són presents en totes les 5 fases descrites en el model del canvi d'actituds de manera especial:

- En la fase 2 o transmissió de continguts cognitius: la convicció i persuasió amb que es dóna la informació es important per facilitar i motivar l'acceptació.
- En la fase 3 o adquisició d'hàbits de seguretat i extinció de comportaments de risc i en la fermesa i durabilitat de les decisions de seguretat en un futur.

- En la fase 4 s'integren les estratègies d'introducció de valors, sentiments i emocions favorables: en tots els processos d'educació del factor humà ens ajuda a integrar un comportament per aprendre a conduir de manera intel·ligent que ens permeti gaudir de les avantatges de la conducció d'una moto sense patir-ne les conseqüències negatives, és a dir, els danys morals i físics que suposa tenir un accident.

g. L'avaluació educativa

L'avaluació educativa, entesa com el fet d'avaluar només allò que es pot millorar i indicar com s'ha de fer, és una forma segura —potser la més eficaç a llarg termini— per canviar el comportament humà. Els aspectes avaluatius del Programa de Millora de la Conducció Segura adreçats als conductors de moto segueixen aquesta línia. El clima de respecte, el desig de voler aprendre a conduir de manera segura, ens permet crear un context favorable, agradable i útil a l'hora.

2. Desenvolupament del Programa de Conducció Segura per a conductors de motocicleta (PCS-Motocicleta)

Fase 1. Avaluació inicial

En aquesta fase el formador aplica el Qüestionari d'Avaluació del Risc del Conductor de Motocicleta (QAR-Motocicleta) té l'objectiu avaluar el nivell de risc dels conductors de motocicleta per factors i per ítems. Les recomanacions per l'aplicació del qüestionari, els criteris de tabulació i interpretació estan inclosos en el mateix QAR-Motocicleta. La transcripció dels resultats al full de resposta (veure annex 1, pàgina 44) ens dóna les pautes per iniciar la fase de millora de la informació, per tabular les puntuacions i elaborar la gràfica del perfil de risc-seguretat (veure annex 1, pàgina 53).

El qüestionari QAR-Motocicleta consta d'un apartat introductori per l'estudi de la seva validesa externa. Els ítems, classificats segons els criteris dels factors generals i específics de risc, ens permeten detectar i incidir en aspectes importants dels indicadors de risc amb les mesures preventives respectives. D'aquesta manera el qüestionari ens permet avaluar allò que és millorable alhora que ens indica com fer-ho.

El QAR-Motocicleta contempla 9 factors de risc (consultar el qüestionari a l'annex 1):

- 1) Riscos provinents **de la inexperiència- experiència** de conduir un turisme i la conducció segura de la motocicleta.
- 2) En aquest factor de les **capacitats i aptituds** del conductor i acompanyant s'analitzen les diferents situacions en que el conductor considera que amb les destreses adquirides es pot conduir amb velocitat excessiva. L'ús del telèfon integrat al casc, són formes incideix en la conducció perillosa.
- 3) La influència del **consum de l'alcohol, medicaments i altres drogues**, en especial pel que fa a l'increment de velocitat i la disminució de la capacitat de reacció.
- 4) Els ítems de **velocitat** contempnen les principals situacions en que el conductor utilitza la moto per a conduir a velocitats excessives en diferents vies i revolts.
- 5) També la Influència de la **son, cansament** en la conducció de motos és un alt component de risc que cal considerar.
- 6) Incidència del **vehicle** amb les seves limitacions, frens, equipament i estat del vehicle.
- 7) Les limitacions del conductor en interacció amb la **via**, són també, factors a considerar. Aquí cal considerar la valoració que avui es fa de la presència o absència dels guarda rails en la carretera, revolts i diferents situacions de la via que dificulten l'adherència del vehicle.
- 8) El **clima** i el **trànsit** i l'actuació en cas d'accident en relació amb la conducció segura.

La potència del vehicle pot incrementar el nombre d'avançaments, realitzar més maniobres d'acceleració i de desacceleració. Aquests comportaments poden ser tan perillosos com conduir en situacions climatològiques adverses com: conduir havent plogut, amb la via glaçada, havent nevat, en situació de vent, etc.

9) **El Valor per la vida**, com a primer objectiu a consolidar en la conducció d'una motocicleta.

Fase 2. Millora de la informació

En aquesta fase el formador dóna informació fonamental i personalitzada segons els ítems amb puntuació més alta dels diferents ítems del qüestionari. L'adaptació de la informació es realitza a tres nivells.

1. En un primer lloc el formador dóna informació fonamental de tots els ítems que els participants puntuen 4 ó 3 de cada factor de risc. Si no hi ha puntuacions 3 i 4, es poden utilitzar puntuacions de 2. En aquesta primera situació la informació fonamental va adreçada especialment als conductors que han puntuat alt, però també informa als altres conductors de la necessitat de mantenir-se en aquestes puntuacions de seguretat com també de que en la conducció no hi ha mai risc zero i cal lluitar per mantenir-se amb el risc més baix possible.
2. En un segon nivell, s'informa de manera personal i adaptada a la manera de pensar de cada usuari. En aquesta situació el formador inicia un diàleg amb cada una de les persones per veure com ho han entès i què pensen de la informació que li acaben de proporcionar. De fet es procura que el participant adapti la informació a la seva manera de pensar i als seus esquemes mentals.
3. En aquesta darrer nivell la informació s'adapta a la manera de pensar del grup. No es poden entendre les dues fases anteriors sense aquesta tercera. El formador demana als participants "què els hi sembla la informació i el diàleg que s'ha establert". Els membres del grup intervenen, opinen, afirmen o dissenteixen del que els hi hem transmès. Si el grup està a favor enforteix la manera de pensar dels usuaris que han raonat en les fases anteriors, si no ho està es manifesta el tipus de resistències que caldrà treballar amb alguns o en la majoria dels usuaris presents al grup. Aquesta última subfase acaba amb un consens grupal sobre les conductes de risc i les seves conseqüències.

En la primera fase encara, que ens adrecem només als que han presentat puntuacions altes, podem adreçar-nos també a la resta dels participants i fer referència a les seves puntuacions.

Cal advertir que hem d'intentar barrejar els tres nivells a l'hora: centrar-nos en els ítems de més risc i adreçar-nos a tots els que han contestat amb el nivell alt de risc, dialogar amb els conductors per adaptar la informació a la seva manera de

entendre i fer intervenir al grup, d'aquesta manera fem la tasca més amena i variada.

Un cop explicat la metodologia d'aquesta fase, oferim a continuació la informació rellevant a transmetre als participants sobre cadascun dels ítems del qüestionari. És important matisar que la informació cal actualitzar-la i que s'ha de recollir de fonts oficials i especialitzades sobre el tema. No es tracta d'opinions o creences personals del formador o formadora, sinó de fets provats i dades registrades per organismes oficials que fonamenten la necessitat de practicar una conducció segura.

Factor 1. Influència del grup en la conducció

1. Condueixo (o conduiré) la moto com si fos un turisme.

La motocicleta pel fet de tenir només dues rodes presenta cert risc que cal controlar:

1. La tracció en només una roda facilita el derrapatge.
2. Per mantenir l'equilibri ha d'estar en moviment, però si corre massa podria no controlar-se.
3. En cas de frenada l'adherència al terra és molt més feble.
4. En situacions de gir la motocicleta s'inclina. Si s'inclina massa la motocicleta fàcilment pot derrapar.

L'autocontrol de la velocitat adequada ens permetria trobar l'equilibri entre la conducció segura i eficaç.

La conducció de la motocicleta presenta moltes diferències en relació a la conducció d'un turisme. Si aquest últim té cert perill, per la seva massa cinètica que cal controlar amb la velocitat adequada, en el cas de la motocicleta el risc prové de la possible desproporció pes i potència, de la manca d'estabilitat i l'absència de seguretat passiva. Fets que la fan especialment vulnerable.

El conductor de motocicleta, fonamentant-se en l'experiència de la conducció segura d'un turisme, té certes avantatges però també errors i mancances perilloses per a conduir una motocicleta.

Recordem que les principals avantatges de conduir una motocicleta tenint experiència de conduir un turisme amb segureta són les següents:

- a. Té integrades les normes de circulació i sap adaptar el vehicle a l'esmentada normativa.
- b. Ha après a reconèixer els indicadors de perill de la via, del trànsit i d'altres possibles factors i sap intervenir de manera adequada i segura.
- c. Sap identificar els elements interns de seguretat i risc del conductor i dels acompanyants com la distracció de parlar pel mòbil, el cansament, la son, etc.
- d. Pot haver après a valorar i a evitar els perills d'altres grans factors de risc de la conducció com la tendència al risc barrejant begudes alcohòliques amb

la conducció, o el plaer de posar-se en situacions de risc amb l'excés de velocitat en la conducció, etc.

- e. El conductor de turisme ha après a posar-se els cinturó entre els elements de seguretat passiva. Aquest fet probablement ajudarà a entendre que el conductor de motocicleta té el casc com element imprescindible de seguretat.

Però, si també es condueix la motocicleta com si fos un turisme, presenta alguns d'aquests inconvenients:

- a. La motocicleta, com és evident, és més inestable, el fet de tenir només dues rodes fa que, el que seria només un petit problema pel turisme, pot implicar una pèrdua de control pel conductor de la motocicleta.
- b. La presència d'un sot, una taca d'oli, una rascada amb un objecte lateral o un altre vehicle obliga a mantenir més distància i entrar al perill a menys velocitat per evitar-lo.
- c. La proporció - desproporció pes i potència de la motocicleta ens indicarà si podem accelerar o desacelerar de manera similar al turisme o hem de tenir més cura en aquesta operació.
- d. L'adherència dels pneumàtics al terra és la meitat o menys que la d'un turisme, per això ha d'aprendre a calcular la distància de seguretat i de frenada i això implica fonamentalment circular a menys velocitat en moltes situacions de possible perill.
- e. El turisme és un vehicle protegit per la carrosseria i els para-xocs; en la motocicleta el conductor és qui rep tots els cops i en el seu caus també l'acompanyant. Aquest fet obliga a tenir més cura en la conducció d'una motocicleta, ja que un accident com a conductor de motocicleta és quasi similar als danys que sofriria un vianant.

2. Amb la motocicleta accelero i desaccelero igual que amb un turisme.

La frenada correcta de la motocicleta presenta les següents reflexions i característiques:

- a. La motocicleta només té dues rodes.
- b. La roda del darrera és la que té la tracció.
- c. En una corba hi ha més tendència a derrapar en comparació amb el cotxe.
- d. La desproporció pes i potència fa que la motocicleta tingui molt més repès que el cotxe i tendeixi a derrapar amb més facilitat.
- e. Quan es frena es fa de manera diferenciada en cada roda.
- f. En cas de derrapatge és molt fàcil perdre l'equilibri.
- g. El conductor no va lligat al vehicle amb el cinturó de seguretat.

3. Quan els amics em provoquen conduint accepto el repte i corro més.

Quan es condueix hi ha unes condicions determinades i una normativa que ens permet desplaçar-nos amb seguretat. No hi ha gaire marge de maniobra per avançar altres vehicles si ens sortim de les normes establertes. Qualsevol

comportament viari provocador com impedir o forçar un avançament, increment de velocitat, reduir considerablement la distància de seguretat, fa augmentar considerablement el perill de col·lisió. El conductor de motocicleta, té a les seves mans un instrument potent per fer avançaments, cal tenir autocontrol i no caure en el parany. Si un conductor o conductora es deixa portar per la provocació i per la situació de repte, es posa en situació de risc.

4. Procuro (o procuraré) que l'acompanyant de la motocicleta, en els revolts s'inclini igual que el conductor.

La motocicleta s'ha d'inclinar per a realitzar un gir de manera correcta. El conductor ha de tenir una certa força i corpulència per a poder dominar el pes del vehicle i de l'acompanyant. Quan l'acompanyant és novell es resisteix a inclinar-se en una corba per la qual cosa dificulta l'operació del conductor que ha de contrarestar aquesta força. El conductor agraeix quan l'acompanyant s'uneix amb el conductor en la inclinació per poder girar. En els casos que l'acompanyant sigui novell és una bona opció, abans de que pugui a la moto, explicar-li que ha de fer i que no. Aquest fet que pot semblar insignificant ens pot estalviar més d'una situació de perill.

5. Quan vaig (o vagi) en motocicleta tinc present que només té dues rodes i necessitaré el doble de distància que un turisme per aturar-lo

La motocicleta, tant si frena amb les dues rodes, o només amb una d'elles (davant o darrera), tendeix a continuar la seva trajectòria. Aquest fet s'agreuja, doncs en aquest cas ni el conductor ni l'acompanyant van lligats al vehicle amb el cinturó de seguretat. Al frenar el conductor s'ha d'aguantar al vehicle amb la força dels seus braços i mans, fet que resulta relativament difícil si considerem que la força de la inèrcia fa que mentre que la moto s'atura els ocupants de la moto continuïn cap endavant, amb la mateixa velocitat que anaven abans de la frenada. El resultat és simple: si la frenada es fa de forma sua per a contrarestar l'energia cinètica poder no serà suficient i acabem col·lisionant. Si pel contrari la frenada és molt potent i brusca possiblement saltarem per sobre de la motocicleta.

Aquesta podria ser la seqüència d'un cas de frenada d'un conductor de motocicleta:

- a. El conductor frena el vehicle amb les dues rodes.
- b. De manera especial prem amb més força el fre de la roda del davant per evitar perdre la direcció del vehicle.
- c. L'acompanyant que no pot agafar-se i no té res que el lligui a l'estructura de la màquina, avança i pressiona al conductor de la motocicleta.
- d. El Conductor de la motocicleta al iniciar la frenada avança i amb força procura aguantar-se amb les mans al manillar. Amb prou feina pot aguantar el seu pes i a més a més, ha de multiplicar l'esforç per a controlar el pes de l'acompanyant. Amb tot el pes avançat la motocicleta tendeix a aixecar-se pel darrera.

L'autocontrol de la velocitat adequada ens permet reduir tot aquest procés fins a un nivell fàcilment tolerable.

La motocicleta pel fet de tenir només dues rodes presenta cert risc que cal controlar:

- a. La tracció en només una roda facilita el derrapatge.
- b. Per mantenir l'equilibri ha d'estar en moviment, però si corre massa podria no controlar-se.
- c. En cas de frenada l'adherència al terra és molt més feble.
- d. En situacions de gir la motocicleta s'inclina. Si s'inclina massa la motocicleta fàcilment pot derrapar.

L'autocontrol de la velocitat adequada ens permetria trobar l'equilibri entre la conducció segura i eficaç.

Factor 2. Les capacitats del conductor de motocicleta.

6. Amb una bona moto i les destreses que tinc, puc anar a més de 10 km/h de la velocitat permesa sense incrementar el perill

Els danys estan relacionats amb l'energia cinètica ($\frac{1}{2} \text{ Massa} \times V^2$): la $\frac{1}{2}$ de la massa multiplicat pel quadrat de la velocitat. Moltes vegades aquesta diferència és la que hi ha entre la vida i la mort. Un xoc contra un vianant a 50 Km/h, (i el conductor de moto quasi sempre està tan desprotegit com un vianant), suposa la mort en el 50% dels casos. Un xoc en un turisme amb el cinturó de seguretat a més de 130 Km/h pot provocar la mort o tetraplegia. Els conductors de moto no necessiten d'altres velocitats per tenir conseqüències greus en cas d'accident.

7. M'agrada practicar la conducció tranquil·la per adquirir l'autocontrol de la velocitat

Gaudir de la conducció tranquil·la és la millor solució contra la tendència a circular amb excés de velocitat. Conduir a una velocitat que ens permet veure els indicadors de perill i evitar-los, conduir de manera que podem gaudir de l'entorn ens permet circular de manera segura és la millor solució contra la tendència a circular amb excés de velocitat amb la motocicleta. La conducció tranquil·la ens permet gaudir de la conducció de la motocicleta i alhora tenir present els indicadors de perill de la via i evitar-los.

8 Puc conduir amb seguretat fent servir el telèfon mòbil especial per a cascos

El problema de parlar pel telèfon mòbil no és solament el de tenir una mà ocupada (quan no es disposa de mans lliures integrat en el casc). El principal problema de parlar pel mòbil, durant la conducció, radica en el fet de que al principi, l'atenció es divideix entre conduir i seguir el fil d'una conversa, la dificultat s'incrementa quan passats uns minuts l'atenció presta més focalització a la conversa que al fet de conduir.

Amb el temps el conductor que parla amb una altra persona, que no està al vehicle, condueix de manera automàtica i dedica més atenció a la conversa. No sembla que sigui el mateix parlar amb l'acompanyant de la moto que amb un interlocutor per telèfon, l'acompanyant fa de copilot, està alerta de com condueix el conductor i intenta no distraure'l, de totes maneres el conductor no

deixa de reduir, la seva concentració durant la conversa, en canvi la persona que truca al telèfon mòbil al conductor de moto no es fa càrrec de la situació de la conducció i li parla com si no estigués conduint i pot introduir una conversa que distregui al conductor.

Factor 3. Alcohol, altres drogues i medicaments.

9. Condueix la moto després d'haver-me pres més d'una copa de licor, un combinat, dues cerveses o dos gots de vi o similar.

Recordeu que la taxa d'alcohol a la sang depèn de la quantitat d'alcohol ingerit, del pes de cadascú, del gènere i si es beu abans o després d'haver menjat.

Una indicació: per a un conductor home de 70 quilos de pes, a la taxa d'alcoholèmia a 0,3 g/l, en sang, en què subestima la velocitat i adquireix estat de perturbació dels moviments, s'hi arriba prenent en dejú una hora després del consum:

- Cervesa (33 cl) = una llauna
- Vi i cava (100 ml) = una copa
- Aperitius (70 ml) = un got
- Licors (45 ml) = un got
- Brandi (45 ml) = una copa.

Conduir en aquesta situació és perillós i incrementa per dos el risc. És molt fàcil arribar-hi i no té solució si conduïu. No es pot ser prudent si heu begut, ja que no s'és conscient que l'estat d'eufòria i de falsa seguretat impedeix conduir amb prudència.

Només quan esteu sobris podeu fer el propòsit de no beure o de no conduir quan estigieu beguts; potser llavors farà efecte el vostre propòsit.

El problema de conduir després d'haver begut té molts matisos però quasi tots comporten perill:

- Conduir immediatament després d'haver begut, si és en dejú l'alcohol passa a la sang ràpidament i en pocs moments l'alcohol circula per la sang
- Si es condueix immediatament després d'haver begut i menjat, l'alcohol passa més lentament a la sang, pot succeir que agafem la moto amb un nivell legal no denunciabile de risc i després d'una hora superem el nivell tolerable

El perill de beure és doble i subtil: fa disminuir la capacitat de conduir i fa augmentar la confiança i l'estat d'eufòria que ens incita a córrer. És per això que la beguda és tan perillosa per al conductor: ens incita a córrer i ens fa disminuir els reflexos.

El conductor de moto ha de fer més esforços que en un cotxe, pensem per exemple quan en un revolt ens inclinem i hem de tornar a la posició inicial tan bon punt hem acabat el revolt, si s'està sota els efectes de l'alcohol, la disminució de reflexos afecta a les destreses per poder controlar la moto amb seguretat.

La norma és clara però difícil de complir: “no beveu si heu de conduir”. El nivell ideal de alcoholèmia és el nivell zero.

10. Quan he begut, especialment si és per sobre de límit legal, deixo la moto i agafó un altre tipus de transport.

Com que no hi ha la possibilitat de beure i alhora conduir de forma responsable, si hem begut podem deixar la motocicleta i cercar un transport alternatiu. En alguns casos es un comportament difícil i segurament humiliant pel fet de reconèixer que hem begut de manera irresponsable, però passar per això no és res si ho comparem en el cas de que hàgim tingut un accident.

11. Condueixo encara que m'estigui prenent fàrmacs o medicaments per reduir l'ansietat o per calmar el dolor.

La medicació, encara que sigui amb aspirines o antihistamínics contra l'al·lèrgia, alteren l'estat de l'organisme, produint cansament, malestar general, vertígens, sorolls i dificulta l'estat d'alerta necessari per conduir una moto. Els medicaments per reduir l'ansietat o calmar el dolor provoquen estats de somnolència, creen estats d'eufòria en la conducció i fan disminuir la capacitat de reacció. Conduir en aquestes circumstàncies fa augmentar el risc de col·lisió. Si teniu costum d'automedicar-vos, llegiu les recomanacions del prospecte, consulteu el metge i considereu si us convé utilitzar més el transport públic o utilitzar una altra forma alternativa de transport. Si malgrat tot, decidiu conduir incrementeu les precaucions, en especial conduïu a menys velocitat per compensar el possible perill que comporta conduint prenent algun tipus de medicament.

12 Puc conduir bé la moto després d'haver-me pres algun tipus de droga

Avui amb molta facilitat s'incrementa el costum de prendre begudes alcohòliques i d'allargar les sortides de cap de setmana fins a la matinada, les 6 del matí o el dia següent. Per seguir aquest ritme i mantenir-se despert se sol recórrer a algun tipus de droga, però aquestes substàncies incrementen encara més l'estat d'eufòria, disminució de reflexos, son i cansament, especialment al final de la gresca quan apareixen els efectes secundaris d'algunes drogues.

És molt difícil, per no dir impossible, consumir algun tipus de droga i que no s'incrementi el risc a la conducció. Les drogues de síntesi, normalment derivats de l'amfetamina, (amfetamines i speed), provoquen eufòria, falsa disminució de cansament i, al cap de 2 a 4 hores, crisis d'angoixa i abatiment general. Si a aquest consum s'hi afegeix l'alcohol, la tendència a córrer i la falsa percepció de seguretat, incrementa la situació de risc.

Els opiacis com la morfina, l'heroïna, la codeïna, la metadona, cocaïna, etc., us posen en perill per la situació d'eufòria i provoquen una disminució dels reflexos. Cal afegir que un dels principals problemes d'aquestes drogues en general és la dependència i que els efectes poden quedar alterats si es barregen amb l'alcohol..

El principal problema no rau en el fet que alguna vegada, de manera ocasional, us podeu posar en situació greu de perill si heu de conduir, sinó en el fet de que en una sola vegada n'hi ha prou per perdre la vida en un accident. El consum d'aquestes drogues, com ja hem dit, crea addicció i no és fàcil sortir-se'n. La

responsabilitat està en el consum les primeres vegades; després us en podeu sortir però hauríeu de demanar ajut a algun professional. Ja sabeu que el principal comportament dels addictes a les drogues és el d'amagar-ne el consum, però els accidents són sempre una conseqüència pública.

Factor 4. La velocitat

13. Quan condueixo una motocicleta corro a més velocitat de la senyalitzada

La velocitat és un factor recurrent en els accidents de trànsit, i un 53% dels conductors implicats en els accidents té menys de 34 anys. Hi ha un error de càlcul quan el conductor augmenta la velocitat i, al mateix temps, l'estat d'alerta per compensar l'increment de perill: si la velocitat és de 40 km/h i accelereu fins a 80 Km/h no hi ha doble perill, sinó quatre vegades més, ja que l'impacte augmenta segons el quadrat de la velocitat. No creiem que hi hagi cap solució per al conductor que corre més del que està permès; totes les mesures preventives que veurem a l'apartat del perfil general del conductor no poden compensar l'augment de perill que suposa l'increment de velocitat. Si amb aquesta informació no reduïu la velocitat no podreu sortir del grup de risc on potser esteu situats. El conductor de moto ha d'adaptar la velocitat a molts indicadors de risc fins hi tot inesperats.

Observeu aquestes dades relacionades entre velocitat i distància de detenció del vehicle. Distància de reacció més distància de frenada. En una situació en que les circumstàncies de la via (estat del paviment) i la del vehicle (pneumàtics, tipus de frens de la moto), i l'estat del conductor es considerin normals, volem dir ni en situacions òptimes, però tampoc les més pèssimes, sense comptar amb el vent (si ve a favor o en contra), ni si hi ha pendent ascendent o descendent, que el paviment sigui sec, i que la que força es faci en el pedal i a la maneta de fre siguin les adients, la distància de detenció de una moto pot ser la següent:

- a. A 50 km/h es necessiten aproximadament 28 metres (1/4 part de la llargada d'un camp de futbol).
- b. A 90 km/h, 50 metres (és quasi el doble).
- c. A 120 km/h, 80 metres (supera la distància del camp).
- d. En cas de pluja, fang o camí de terra es necessita el doble de distància.

Recordeu que es triga un temps entre veure el perill i frenar. Aquest temps de reacció a una velocitat de 80 Km/h us fa recórrer 22 metres de distància de reacció. Aquestes dades són aproximades doncs depèn de si el temps de reacció és d'un segon, pot ser més o menys. Després hem de sumar la distància de frenada, que no quedin bloquejades les rodes i vehicle derrapi, doncs si no caus al terra el temps perdut en recuperar l'adherència del vehicle demana una distància més llarga.

Les solucions per no xocar amb el vehicle del davant són: mantenir les distàncies prudencials o reduir la velocitat, millor les dues coses; així tindreu més metres per poder frenar en el cas de que tingueu un retard en reaccionar. Normalment quan som conscients de com de difícil resulta aturar el vehicle ja no té remei.

Les vies estan fetes per a que puguin circular tot tipus de vehicles, però de manera especial els turismes. Les motocicletes, per la seva reduïda amplitud tenen l'avantatge de que ocupen menys espai i això els hi permet, avançar de vegades entre els vehicles que circulen o estan aturats, amb el perill que suposa el fet de que algun conductor canviï de carril o obri la porta del cotxe quan avança el motorista. La peculiaritat de la moto en relació al cotxe és que té dues rodes, la qual cosa li permet inclinar-se per agafar millor els revolts, però encara que l'espai i la potència de la moto ho permeti, l'adherència a la via és més reduïda i per tant la distància de frenada pot ser més llarga.

A més d'això cal recordar que, en el moment de frenar, la moto reparteix més el pes en la roda del davant que al darrera, fet que no li facilita l'aturada. Cal tenir present, també, que la moto, normalment, no porta cinturó de seguretat.

14. Si m'esforço en adquirir més destres i habilitats per conduir una moto podré anar a més velocitat de manera segura.

Els problemes que comporta un vehicle que va a més de la velocitat senyalitzada és que, normalment, les destreses del conductor no li permetran conduir amb seguretat. És molt fàcil incrementar la velocitat d'un vehicle però resulta quasi impossible controlar, de la mateixa manera, els problemes que implica conduir amb un excés de velocitat. Les destreses es poden augmentar amb certa preparació i dedicació, però l'increment de velocitat resulta quasi impossible poder controlar-lo de manera permanent. En definitiva, com ja hem comentat abans, la lluita entre les destreses i la velocitat és una competició molt desigual. Tard o d'hora la velocitat guanyarà i de vida només en tenim una.

15. Vull tenir o tinc una moto.

- 1 per passejar i contemplar la natura
- 2 per estalviar en combustible
- 3 per poder fer més avançaments
- 4 per córrer més

Una moto, com qualsevol altre instrument, es pot fer servir de moltes maneres, segurament nosaltres tenim una moto per fruir i millorar la nostra manera de viure. Passejar i contemplar el paisatge, és un dels millors plaers de conduir una motocicleta, aquest plaer augmenta si a més a més ens permet després trobar-nos amb els amics i comentar les incidències del nostre viatge. També és cert que una motocicleta és un mitjà de transport utilitzat en les àrees urbanes que millora la mobilitat. Una moto pot fer pensar a priori que consumirà menys combustible que un turisme, però hi ha motos que encara que no siguin de gran cilindrada probablement poden arribar a fer un consum igual o superior al d'un turisme, doncs moltes d'elles equipen motors molt més revolucionats que el d'un turisme (poden arribar sense problemes a 12.000 revolucions i més), i això fa que el consum es dispari.

Quan l'objectiu de la moto és el de fer més avançaments aquesta és una decisió perillosa, ocupar el sentit contrari en algun tipus de vies i incrementar la velocitat, cosa necessària per poder fer avançaments, suposa un increment de risc que cal sospesar si ens convé posar en perill la nostra vida en benefici de guanyar uns

minuts o d'aconseguir una pujada d'adrenalina. Si a més s'afegeix el fet de que amb la moto correm més de manera generalitzada, no queda gens clar que fem un bon negoci comprant una motocicleta, especialment si té molta potència. Ens hem de plantejar que una motocicleta ens ajuda a viure millor si amb ella practiquem la conducció tranquil·la, però si incrementem la velocitat i fem més avançaments pot ser fem mal ús del potencial d'aquest vehicle.

16. Amb la motocicleta entro en els revolts a més velocitat de la senyalitzada.

Normalment els revolts estan indicats a la velocitat per sobre la qual hi ha risc de sortir de la via. El vehicle, per la seva velocitat i per la força centrífuga, té tendència a continuar en línia recta i només l'adherència dels dos pneumàtics de la moto a la via permet mantenir la trajectòria indicada. Quan la velocitat dificulta l'adherència al terra el vehicle té tendència a sortir de la via. Una vegada més el control de la velocitat adequada és la millor solució per conduir amb seguretat.

Un dels problemes que més preocupen avui és de la manca o el de la deficiència de construcció dels guarda-rails protectores a molts dels revolts, un accident en un revolt no protegit convenientment, pot causar ferides greus irreversibles i fins hi tot mortals. A més de lluitar perquè tots els revolts estiguin protegits de manera adequada, tenim a ma una fàcil solució: la de reduir velocitat: Així aconseguirem tenir menys accidents i disminuir els danys en el cas de patir-lo.

17. Amb la motocicleta accelero molt ràpidament i desaccelero amb la mateixa facilitat utilitzant correctament el fre davanter.

És cert que les motos potents acceleren molt ràpidament, sempre que la potència de l'acceleració del motor no superi l'índex d'adherència del pneumàtic amb el terra de la via, si el supera el pneumàtic i amb ell tot el vehicle derraparia. El procés de desacceleració té més problemes ja que depèn bàsicament dels frens de la moto i menys de la reducció de les revolucions del motor, ja que en moltes situacions no hi ha temps a reduir les marxes. Si desaccelerem amb els frens, al voltant d'un 60 a 80% (segons el tipus de frens integrats o independents) de la massa del vehicle carrega sobre la roda del davant, fet que pot provocar caure de la moto, especialment si frenem en un revolt o el paviment no està en bon estat.

18. M'agrada comprovar la capacitat i potència de la meva moto encara que sigui en vies obertes al trànsit.

Si algú es compra una moto amb prestacions especials, a la majoria dels casos, és per a utilitzar-les alguna vegada. La intenció del conductor o conductora és la de comprovar la potència especial de la moto. En aquest fet, si es dona, hi ha dues incongruències: la de comprar una moto de gran potència i no fer-la servir o la de comprar-me una motocicleta i conduir-la de manera perillosa.

19. Amb una moto potent puc fer més avançaments que en un turisme.

Normalment la proporció pes - potència dels vehicles, especialment si són petits i potents, els fa inestables. És cert que els cotxes amb un sistema electrònic de compensació a les quatre rodes poden incrementar la seguretat, però les dues rodes de la moto, si hi ha increment de la velocitat en l'acceleració i en la desacceleració, són més perilloses. Si amb relativa freqüència es fa servir la potència del vehicle per augmentar el nombre d'avançaments, accelerar a la

sortida d'un revolt o provar la capacitat en autopista o carretera, etc., s'està practicant un comportament d'alt risc. Si aquesta forma de conduir s'instal·la, s'entra a formar part del grup anomenat de risc. És per això que la majoria de les cases d'assegurances, expertes en detectar els factors de risc, tenen dificultat d'assegurar als conductors de motocicletes potents especialment si són conductors joves. És difícil presentar una mesura preventiva en aquest cas. Només un alt nivell de responsabilitat, obliga a intentar aprofitar-nos de les avantatges tot evitant els riscos que comporta conduir una motocicleta, especialment de gran cilindrada.

Val més perdre un moment que la vida en un moment

Factor 5. Son, cansament i distracció

20. Amb els trajectes llargs que faig amb la moto (o el que faré) em canso fàcilment.

Si conduir normalment implica estar alerta a moltes situacions a l'hora amb un desgast d'energia considerable, circular amb una moto requereix estar encara més a l'aguait per la feblesa que suposa anar amb un vehicle de dues rodes i en contacte directe amb les inclemències del clima. El problema s'agreuja encara més si considerem que anar en moto comporta un esforç físic més intens. Estar més de dues hores conduint sense parar implica un desgast d'energia i un nivell de cansament que demana un temps de descans per recuperar-se. Conduir estant cansat comporta perill de distracció, el més segur és descansar i no fer trajectes que comportin cansament.

21. Quan condueixo i em ve son, aturo la moto en un lloc segur i dormo.

La son només es pot combatre d'una manera: dormint. Prendre cafè, begudes activadores amb teïna o codeïna, parlar amb l'acompanyant (o millor cridar per fer-se entendre) o cantar són solucions per pocs moments, però la son no ens avisa quan torna. Sembla que el contacte directe amb clima, potser ens ajuda a estar despert, però també incrementa el cansament. Parar el vehicle i dormir un temps, o pagar una pensió o un hotel i continuar l'endemà, ens pot semblar un preu massa car, però les 720 persones que van patir accidents mortals o van resultar ferides greus en accidents de motos a Catalunya a l'any 2012 mereixen un esforç.

Les mesures preventives generals per evitar la son, el cansament i les distraccions no resolen seriosament el problema. La millor solució és no conduir, cercar altres alternatives com utilitzar els transports públics. Si s'ha de conduir, cal fer-ho amb prudència: córrer poc, fer trajectes curts i descansar sovint.

Factor 6. Manteniment del vehicle, frens i equipament

22. Crec que la meva moto està adaptada al meu pes i a la meva mida.

El disseny de la motocicleta presenta certes peculiaritats que no són adaptables a la mida i pes del conductor o conductora. El seient, el pes i l'altura de la motocicleta i el reposa peus no són regulables. És el mateix conductor que escull un vehicle a la seva mida.

Cal tenir present que una motocicleta normal pot pesar entre 80 -160 kg. Encara que el centre de gravetat sigui més baix i ofereixi una conducció més estable degut a una millor adherència al terra, és més difícil de moure-la quan ens aturem, per exemple, al semàfor i l'hem de moure sense motor. On també requereix més esforç és ens els revolts quan hem d'inclinar i 'adreçar la moto. Una moto de més potència demana, doncs, més esforç per moure-la. Un altre punt a considerar és el de la relació conductor i mida de la moto. Un conductor amb força suficient per portar la moto, si condueix una moto de mida superior, no podrà maniobrar-la fàcilment. Un seient massa alt, obligarà a inclinar la moto davant d'un semàfor i dificultarà la seva maniobrabilitat. Un especialista en motocicleta pot ajudar-te a escollir la moto a la mida i la força del conductor. Els mecànics, també poden ajudar en pujar o baixar suspensions en funció de l'alçada del conductor/a.

23.- Considerant la meua força, la meua altura i el pes de la motocicleta, crec que davant d'un semàfor la puc dominar amb facilitat.

La motocicleta s'ha d'aturar per a respectar un semàfor en vermell, per a poder estacionar-la o aparcar-la. Aquesta operació es realitza sovint durant la conducció. El conductor ha de coordinar les següents operacions per a mantenir aturada la motocicleta:

1. Posar el peu al terra assentat al seient.
2. Tenir força suficient per a mantenir la motocicleta inclinada.
3. Domini del pes de la motocicleta segons l'angle d'inclinació.

El conductor segons la seva altura, força i pes de la motocicleta pot realitzar amb més o menys facilitat aquesta operació.

24. Una moto que tingui un sistema de frenada integrat, pot frenar amb més seguretat i córrer més

En un sistema de frenada per separat, en cas de frenada, del 70 % al 80% del pes es situa a la roda del davant i entre un 30% i un 20% com a màxim a la roda del darrera. El sistema de frenada integrat a les dues rodes et permet millorar la compensació de frenada i situar-se en un 40 - 60. Aquesta millora d'un 10 ó 20% ens permet frenar amb menys distància. Però, si tenint un sistema integrat, i incrementem la velocitat en un 20% aquest sistema potser ens perjudica més del que ens beneficia.

Si no tens un sistema de frenada separat, has de tenir cura de no frenar massa fort amb el fre davanter ja que s'incrementa el pes a la roda del davant i la moto fàcilment, es pot desequilibrar. Com sempre la reducció de velocitat et permet conduir de manera segura, encara que en alguna ocasió puguis frenar de manera desproporcionada.

25. Quan freno amb la motocicleta tinc present que he de suportar la pressió del meu pes i el de l'ocupant ja que té tendència a desplaçar-se endavant.

La motocicleta, tant si frena amb les dues rodes, o només amb una d'elles (davant o darrera), tendeix a continuar la seva trajectòria. Aquest fet s'agreuja, doncs en aquest cas ni el conductor ni l'acompanyant van lligats al vehicle amb el cinturó de seguretat. Al frenar el conductor s'ha d'aguantar al vehicle amb la força dels seus braços i mans, fet que resulta relativament difícil si considerem que la força

de la inèrcia fa que mentre que la moto s'atura els ocupants de la moto continuïn cap endavant, amb la mateixa velocitat que anaven abans de la frenada. El resultat és simple: si la frenada es fa de forma sua per a contrarestar l'energia cinètica poder no serà suficient i acabem col·lisionant. Si pel contrari la frenada és molt potent i brusca possiblement saltarem per sobre de la motocicleta.

Aquesta podria ser la seqüència d'un cas de frenada d'un conductor de motocicleta:

- a. El conductor frena el vehicle amb les dues rodes.
- b. De manera especial prem amb més força el fre de la roda del davant per evitar perdre la direcció del vehicle.
- c. L'acompanyant que no pot agafar-se i no té res que el lligui a l'estructura de la màquina, avança i pressiona al conductor de la motocicleta.
- d. El Conductor de la motocicleta al iniciar la frenada avança i amb força procura aguantar-se amb les mans al manillar. Amb prou feina pot aguantar el seu pes i a més a més, ha de multiplicar l'esforç per a controlar el pes de l'acompanyant. Amb tot el pes avançat la motocicleta tendeix a aixecar-se pel darrera.

L'autocontrol de la velocitat adequada ens permet reduir tot aquest procés fins a un nivell fàcilment tolerable.

26. Faig revisions periòdiques de l'estat de la meva moto segons el llibre de manteniment i sempre que calgui.

El Reglament general de circulació solament denuncia quan hi ha una infracció. Les revisions obligatòries només cobreixen vehicles que es pressuposen perillosos. Cal superar aquests esquemes de comportament mínim segons la llei.

L'actitud de tenir cura del manteniment de la moto i fer revisions periòdiques per un mecànic especialitzat és imprescindible. El diagnòstic del desgast dels frens, dels amortidors, de la direcció, de les rodes, etc., és una tasca d'experts.

És una bona inversió portar la motocicleta regularment al mecànic; us estalvieu reparacions innecessàries i ajuden a prevenir accidents.

Considera també que la inspecció tècnica del vehicle obligatòria, en general, i mantenir en bon estat de seguretat el vehicle redueix un 6% el total dels accidents i contamina un 20% menys de CO₂. La inspecció obligatòria de tots els vehicles evita uns 36.000 accidents a tot Europa.

Tenir cura dels frens, la direcció, els amortidors, el pneumàtics, els llums, etc., i revisar-los sempre que haguem sofert un accident és una mesura bàsica i necessària de seguretat, no tant pel vehicle com per la vida dels conductors i acompanyants.

27. Quan he de conduir la moto vaig ben equipat i amb el casc.

En cas d'accident el conductor de moto forma part dels elements directes que rebran el xoc. Per això cal protegir-se per evitar, tot el possible, les inclemències de la climatologia, i de manera especial dels possibles danys en cas d'accident.

Un bon equipament ajuda a reduir els danys o a suprimir-los en cas d'accident lleu: La jaqueta i els pantalons gruixuts o de pell, aquí cal tenir present també els elements reflectants per a ser vistos amb facilitat, els guants reforçats, protegits fixant els dits, les botes de motorista amb sistema antitorsió, diferents protectors corporals, etc; són un bon element de protecció en cas de caiguda, fregaments en la via o cops. No cal dir que la millor protecció és el casc, però degut a la seva importància en parlarem en el següent apartat. Només recordar que el casc ha de ser homologat, ha de cobrir el front i millor que sigui integral, no ha de reduir la visió perifèrica, ni pressionar les ulleres ni reduir visibilitat i de manera especial ha de ser còmode.

L'oferta d'elements de seguretat en la vestimenta, protectors corporals i especialment en el casc homologat, ens presenta un dilema: si invertim poc ho harem de pagar en danys.

En l'equipament de la moto podem dir que la seguretat val diners, però més val la teva salut.

Els vehicles de dues rodes estan implicats en el 25% dels accidents amb víctimes. Moren més d'un 1% dels accidentats amb vehicles de dues rodes. La majoria de lesions són cranioencefàliques. En els ferits de moto el temps de recuperació és de 20 mesos de mitjana. Les ferides intracranials porten sovint conseqüències de mals de cap crònics fins a la mort, vòmits i pèrdues de memòria.

Recordeu:

- *El traumatisme cranioencefàlic és la principal causa de mort entre els accidentats en vehicles de dues rodes. La utilització del casc redueix en aproximadament un 30% la possibilitat de patir lesions mortals en accidents de moto.*
- *Anar sense casc incrementa un 40% les lesions cranials greus i redueix en més d'un 20% la possibilitat de sortir il·lès.*

Quina diferència hi ha si portes la motocicleta o ciclomotor amb casc o sense?

	Am casc	Sense casc
Ferits greus	18%	31%
Morts	3%	12 %

Encara que en algunes estadístiques els conductors poden obtenir més nombre d'accidents lleus, de fet el nombre de ferits greus i morts és altament significatiu: quatre vegades més de morts i quasi el doble de ferits greus.

Factor 7. El conductor i la via

28. Quan circulo amb la moto estic més atent als indicadors de perill de les diferents vies que si vaig en un turisme.

Un conductor de moto ha d'estar atent a molts indicadors de perill ocasionals i de manera permanent, aquest fet demana molta dedicació i temps per saber veure i endevinar quins indicadors poden ser perillosos. Un conductor segur demana temps de dedicació i cert quilometratge. No és possible adquirir experiència de seguretat i anar a velocitats inadequades o pretendre que amb una moto es pugui circular a més velocitat i fer més avançaments i conduir de manera segura. Tots els ítems d'aquest qüestionari són un exemple dels possibles indicadors de risc presents en el moment de conduir.

29. Tinc cura de no sobrepassar la velocitat permesa en els revolts.

En una via sense revolts i amb visibilitat sembla que es pot córrer amb certa seguretat, però els perills també provenen per la necessitat d'aturar el vehicle amb certa distància. L'increment de velocitat suposa també més distància de reacció i de frenada en cas de necessitat. En els revolts la situació és diferent, el revolt indica que l'adherència del pneumàtic al terra ha de ser superior a la inèrcia de la moto a seguir en línia recta. Si es sobrepassa la velocitat adequada la moto tendirà a seguir en línia recta. La possible inclinació de la moto ajuda però no treu que les lleis de la inèrcia funcionen igual. Hem de recordar que les dues rodes de la moto disminueix en quasi la meitat l'adherència en relació a un cotxe. Sortir de la via en un revolt pot ser molt perillós, la possibilitat de xoc frontal, sortir de la via i caure en un precipici, xocar contra un objecte rígid, topar contra els guarda-rails, són alguns dels exemples de la gravetat que implica conduir a una velocitat inadequada. És cert que millorant el ferm de la via, reduint l'angle dels revolts, cobrint els guarda rails salvarien vides, especialment si la seguretat de tenir vies en més bones condicions i més segures no ens fa córrer més.

30. Procuo fer avançaments només si ho veig segur, ja que sé que un accident, i especialment un xoc frontal, pot ser mortal.

L'avançament i la velocitat són uns dels factors de més perill d'accident. L'avançament és una maniobra complexa com: mirar enrere, mirar endavant, posar l'intermitent, tornar a mirar enrere i endavant, prendre la decisió d'avançar, accelerar i envair l'altre carril. Com més avançaments fem, més probabilitat tenim de partir un accident. A més, als avançaments, els hi hem d'afegir el neguit que comporta mirar d'avançar contínuament, i que pot portar a efectuar altres imprudències en la conducció. També hi ha el fet que quan s'avança, s'accelera i es corre més.

Quan circulem en vies de doble sentit, la moto de gran cilindrada presenta avantatges i inconvenients:

Les principals avantatges estan en que la moto pot fer avançaments amb menys distància d'amplitud que altres vehicles més lents i a més no necessita tan d'espai entre els altres vehicles, però l'estabilitat més limitada d'un vehicle de dues rodes li pot fer perdre equilibri en cas de fregament amb altres vehicles, el perill de xoc frontal implica que normalment els danys en cas d'accident són mortals per la velocitat i perquè el conductor de moto es converteix en para-xocs en cas d'accident.

La solució rau en escollir les ocasions més segures per avançar un altre vehicle, encara que això suposi reduir el nombre d'avançaments. En aquestes situacions cal reduir l'ansietat i tranquil·litzar-se i apostar per la conducció segura.

Factor 8. El conductor, el clima i el trànsit

31. Prenc mesures especials contra el vent i la pluja per a no perdre l'equilibri i la visibilitat.

El conductor o conductora es situa en situació especial de perill davant la força del vent: aquest tendeix a inclinar al conductor de la motocicleta i realitzar un procés de gir. El problema s'agreuja si a més de la força del vent es suma la inclemència de la pluja que fa que disminueixi la visibilitat i l'adherència dels (dos) pneumàtics a la via.

32. Quan plou o la via està glaçada o amb taques d'oli, condueixo a menys velocitat de l'establerta.

La pluja fa disminuir la visibilitat i també l'adherència, especialment si cau en forma de gotes fines o quan comença a ploure que és quan trobem més problemes d'adherència.

Un altre situació extrema és quan el dibuix de les rodes no pot expulsar l'aigua de la carretera, degut a que plou molt o si es passa per un toll d'aigua, llavors es produeix el fenomen anomenat "aquaplaning" en què el vehicle navega per sobre de l'aigua i no toca a terra. Quan plou hem de reduir la velocitat i deixar més distància entre els vehicles perquè a més a més la frenada demana més metres per aturar el vehicle o disminuir la marxa.

33. En cas de boira faig avançaments.

Quan la via està mullada l'adherència del pneumàtic al paviment disminueix i per tant augmenta en quasi el doble la distància de detenció. Si tenim en consideració que la moto només té dues rodes aquest fet augmenta encara més la inestabilitat i la distància de frenada.

La via en situació de boira, normalment està mullada, fet que fa que augmenti la distància de frenada. A més es perd visibilitat cosa que dificulta realitzar la maniobra d'avançament. Aquest fet implica que cal tenir molta cura en realitzar avançaments i només quan hi hagi suficient espai de visió que ens permeti fer la maniobra amb seguretat.

34. La meva moto em permet transformar moltes situacions de Stop en Cedit el pas.

Un senyal de Stop vol dir que no podem valorar la maniobra amb seguretat si no ens aturem, si el transformem en Cedit el pas, amb pocs segons hem de decidir si podem entrar o travessar la via. Els motius de situar el Stop en aquest indret, poden ser diversos, l'excés de velocitat dels altres vehicles que confien que nosaltres respectarem el senyal de Stop, la poca visibilitat, o la complexitat de factors que hem de considerar fa que sigui imprudent fer-ho com si tinguéssim prioritat.

Encara hi ha un altre motiu important per decidir-nos a respectar sempre el senyal de Stop: si algunes vegades transformem l'indicador de Stop en Cedit el pas, el

costum que hem adquirit d'aturar-nos davant d'aquest senyal l'hem perdut i d'ara endavant no ens protegirà. No costa massa adquirir costums, respectem-los i ells ens protegiran.

35. Quan hi ha caravana o trànsit intens, avanço entre els vehicles fins a situar-me davant d'ells en un semàfor.

És veritat que la moto té molta més capacitat per posar-se en espais reduïts pels quals no hi poden circular cotxes, però aquests, encara que sigui antireglamentari, poden obrir les portes, i en aquest cas no tindrem temps de reaccionar. Si utilitzem els espais de circulació d'emergència pel voral aquests són espais de circulació lenta i en qualsevol moment el pot ocupar un vehicle per aturar-se o circular a velocitat reduïda.

Factor 9. El valor per la vida

36. Quan condueixo expresso el respecte que em mereix la meva vida i la dels altres.

Quan una persona aprecia la seva vida i la dels altres, té cura especial de si mateix, dels acompanyants i d'altres usuaris amb els que comparteix la via. Aquesta manifestació implica conduir amb seguretat i mantenir un comportament respectuós amb els altres ocupants de la via. La conducció tranquil·la es una manera de demostrar que els desplaçaments no són temps perdut, sinó el fet de donar valor a la mobilitat per si mateix, com un espai per viure ajudant a viure.

37. Quan condueixo em sento responsable de la vida dels altres.

La conducció implica desplaçaments amb diferents finalitats les quals, normalment, serveixen per millorar la nostra qualitat de vida com: millorar la mobilitat, arribar als llocs amb menys temps, ser més eficaç en el treball, etc. Però no té sentit posar en perill la pròpia vida i la dels altres si condueixo de manera perillosa i irresponsable.

38. La meva vida seria terrible si en un accident de trànsit fes mal algú.

Un accident és un dels actes més contradictoris, la conducció és una manera de viure amb els beneficis de la mobilitat i l'accident és una manera de perdre una part important o la totalitat de la qualitat de vida. Participar en un accident on es perjudica greument a algú, inclou conviure en la contradicció de voler viure millor i experimentar que he perjudicat greument la vida d'un altra persona.

Fase 3. Revisió d'hàbits, costums de risc, preparació i adquisició de nous comportaments i hàbits de seguretat

S'estableix una dinàmica de grup on el formador, a partir d'unes preguntes recull informació i els conductors verbalitzen els comportaments en relació al factor de risc.

Cal recordar tots els aspectes presents del protocol general d'actuacions que es troba a l'apartat desenvolupament del programa, però hi ha aspectes fonamentals que cal tenir sempre presents:

- En primer lloc cal recordar que per transformar els hàbits de risc en seguretat s'han de seguir els següents passos:
 - a. Conèixer fins a quin punt s'han instal·lat els hàbits. Si sabem com s'ha instal·lat l'hàbit serà més fàcil canviar-lo.
 - b. Aconseguir que l'usuari sigui conscient de com està integrat el costum de risc per estar disposat a col·laborar de manera eficient.
 - c. I finalment, amb un diàleg amb ells, podem començar a preparar les activitats que l'usuari hauria de posar en pràctica per transformar els hàbits de risc en seguretat.
- El formador hauria de tenir present les qüestions que hauria d'adreçar a cada participant per assolir cada un dels tres objectius abans citats:
 - a. Les preguntes: que, com, amb qui, on, que sents? Són suficients per valorar com s'ha instal·lat l'hàbit i fins a quin punt té dependència i serà resistent al canvi.
 - b. Per a fer-lo conscient de l'hàbit adquirit es poden utilitzar les següents preguntes:
 - Aquests comportaments et surten de manera inconscient, podries prescindir-ne?
 - c. Per a preparar l'hàbit de seguretat podem començar amb les següents qüestions:
 - Quins d'aquests comportaments et semblen més importants?
 - Per on et seria més fàcil començar?
 - Per on podries començar?
- Al formador li serà relativament fàcil conèixer l'hàbit de risc, però per a què l'usuari en sigui conscient ha de dialogar amb ell fins que en sigui conscient i ho accepti. Així podrà aconseguir que col·labori amb més facilitat en l'adquisició dels nous hàbits, e cara a assumir un compromís.
- No convé encara convidar a l'usuari a que es comprometi a integrar els hàbits de seguretat, hem d'esperar a la fase de les emocions, per aconseguir el màxim de disponibilitat.
- Tampoc s'ha de moralitzar ni donar consells als usuaris sobre el que han de fer. S'ha d'ajudar a que lliurement expressin les seves intencions de canvi i de millora.

Fase 4. Integració d'emocions i valors favorables a l'adquisició de compromisos de seguretat

En totes les fases anteriors també hem d'integrar emocions parlant amb convicció i donant exemple de conductor segur. Però la manera més segura és la de presentar un testimoni que hagi sofert directa o indirectament les conseqüències dels accidents de trànsit, si es possible relacionat amb la motocicleta.

Els punts principals, descrits amb més detall en el protocol demanen els següents passos:

- a. Elecció del testimoni
- b. El testimoni explica com va ser l'accident i dedica més temps a comentar com viu les conseqüències de l'accident de trànsit

Si el testimoni té temps pot assistir a la fase de revisió de comportaments, així coneix la situació de l'usuari i pot ajudar-lo després de la dinàmica del compromís. Aquest és el moment de preparar i expressar els compromisos, ara és quan s'ha d'aconseguir que els usuaris manifestin els compromisos davant del testimoni.

Aquesta és la darrera fase per aconseguir el canvi d'actituds. El formador podrà utilitzar tots els recursos al seu abast per aconseguir que l'usuari expressi els seus compromisos.

El formador podrà utilitzar l'opinió dels facilitadors i usuaris del grup, per aconseguir millorar els compromisos de seguretat, especialment dels usuaris que manifesten major resistència al canvi.

Fase 5. Avaluació final

La fase de sortida és molt similar a l'avaluació d'entrada, la diferència està en que aquesta les afirmacions són de futur. L'avaluació final consta de dos aspectes: l'avaluació general de tot el Qüestionari d'Avaluació del Risc de conductors de Motocicletes i la presentació del compromís personal per escrit.

Aquest compromís personal forma part del final de la sessió del testimoni, el grup pot opinar, valorar i fins hi tot pressionar a l'usuari perquè canviï i millori els compromisos.

La fase d'avaluació final és la que constata l'eficàcia del resultat del curs de conducció segura com a conductor de motocicleta. La lectura del protocol ens pot ajudar a comprendre amb detall els passos a seguir en aquesta fase.

Aquesta fase final és una conseqüència lògica de totes les fases anteriors. Els compromisos personals, el resultat de l'avaluació de sortida, la comparació entre l'avaluació inicial i de sortida i el compromís d'acceptar un seguiment dels resultats al cap d'un temps, ens indica la força d'aquesta darrera fase per a constatar els resultats obtinguts i per a millorar l'aplicació del programa de millora de la conducció en conductors de motocicleta.

L'aplicació del QAR-motocicleta, des d'una perspectiva de compromisos de futur, ens permet conèixer de manera operativa els compromisos i resultats immediats de l'aplicació del programa. A més dels resultats obtinguts en l'aplicació del qüestionari, el dossier d'avaluació (veure annex 2, pàgina 57) ens permet constatar els resultats específics i generals del curs.

Comparació entre la situació inicial i la final:

Els resultats finals obtinguts a curt termini s'han de comparar amb l'avaluació inicial per valorar els guanys obtinguts. Aquests guanys s'han de valorar de manera qualitativa, és a dir, considerant la importància dels compromisos establerts i també segons els ítems del qüestionari relacionats amb els aspectes específics dels factors de risc i compromisos acceptats. Si constatem que l'usuari, posem per cas, es compromet a no circular per ciutat a més velocitat de la permesa, si sabem que abans no ho feia en absolut i normalment circula per ciutat, aquest guany és qualitativament important, encara que en el context no suposi un guany considerable en relació amb altres ítems menys importants per la seguretat.

Seguiment a llarg termini:

Els guanys observats a curt termini són importants si formen part d'un procés de millora de seguretat com a futurs conductors de motocicleta. La valoració dels resultats al final del curs de seguretat tenen importància si realment aquests resultats són estables i permanents al llarg del temps. L'avaluació a mig any és un indicador per a constatar l'estabilitat i el possible progrés dels resultats de l'aplicació del Programa de Seguretat en els conductors de motocicletes. A més llarg termini, uns dos anys, hauríem d'aplicar de nou el QAR-Motocicleta i constatar si aquests resultats s'han generalitzat a tots els factors de risc-seguretat. Una bona mesura a considerar és passar el qüestionari als conductors que després de dos anys, o més, de tenir el permís A2 vulguin obtenir el permís de moto de gran cilindrada (permís A).

Si es confirma aquest progrés generalitzat voldrà dir que la política general interdisciplinària, de la qual forma part important l'aplicació del Programa de Seguretat, es desenvolupa dins dels guanys esperats pel que fa a la reducció del nombre d'accidents i intensitat dels danys.

L'avaluació dels resultats al cap d'uns mesos ens permet constatar no sols la perdurabilitat dels compromisos propis de la conducció segura sinó fer un seguiment per veure fins a quin punt posen en pràctica els compromisos voluntaris preparats i decidits de les activitats de compensació i de canvi social relacionats amb l'accidentalitat.

3. Protocol d'actuacions

Tenint en compte cadascuna de les fases, es descriuen cadascuna de les tasques a desenvolupar pel formador/a d'una manera resumida.

Fase 1. Avaluació inicial

1. Passar el qüestionari QAR-Motocicleta
2. Corregir els resultats i passar-los a la taula d'interpretació de les R.
3. Interpretar els nivells de risc

Fase 2. Informació personalitzada i adaptada als usuaris

1. Oferir informació segons els ítems de més risc (4 i 3)
2. Proporcionar informació adaptada i raonada de manera comprensiva a cada participant
3. Facilitar informació adaptada al grup, fins a generar un valor de grup

Fase 3. Revisió d'hàbits costums de risc i preparació d'adquisició de nous hàbits de seguretat

1. Obtenir dades que permetin el coneixement dels hàbits de risc de cada participant
2. Tenir dades suficients de cada persona, per tal de identificar si el conductor és conscient de l'hàbit de risc
3. Preparar els hàbits de seguretat

Fase 4. Integració d'emocions i valors. Intervenció de víctimes relacionades amb els accidents de moto

1. Explicar al testimoni els elements més importants dels participants
2. Presentar al testimoni
3. Verbalitzar els propis sentiments i fer que els conductors verbalitzin els seus
4. Dinamitzar una sessió de discussió i presentació de compromisos
5. Verbalitzar i escriure els compromisos

Fase 5. Avaluació final

1. Contestar i tabular el QAR-Motocicleta avaluació final
2. Analitzar els resultats obtinguts
3. Parlar dels compromisos al finalitzar el curs i dels compromisos al llarg del temps

A continuació s'expliquen aquells elements que considerem importants i que cal tenir en compte en cadascuna de les fases de desenvolupament del curs.

Fase 1 Avaluació inicial

En l'aplicació del QAR-Motocicletes cal seguir les recomanacions tant de la manera d'aplicar-lo, de tabular-lo i d'interpretar-lo que es descriuen a continuació. Per l'aplicació del curs de millora de la conducció segura per a

conductors de motos de gran cilindrada cal tenir en consideració les següents recomanacions:

1. El/la formador/a es presenta, fa una introducció del problema de l'accidentalitat en els conductors de motos de gran cilindrada. Aquí s'informa de la sinistralitat actual i de la necessitat de donar-li resposta immediata. En aquest curs de conducció segura per a conductors de motos grans se'ls hi demana la col·laboració i participació activa per a poder conduir en un futur de manera segura i sense accidents.
2. Informació per a contestar el QAR-Motocicletes de manera fiable. Tenint en consideració les recomanacions del qüestionari
3. Criteris de tabulació i d'interpretació. Transcripció als fulls de resposta i preparació per a la fase de millora de la informació.

Fase 2. Millora de la informació

Informació personalitzada i adaptada als participants

1. Informació segons els ítems de més risc
2. Informació adaptada i raonada de manera comprensiva a cada persona
3. Informació adaptada al grup. Debat de grup

En aquesta fase s'ha d'intentar canviar els dubtes i errors que comporten risc en conceptes de certesa i evidència relacionats amb la seguretat.

Si hi ha temps el millor és intentar assolir aquests tres nivells de profunditat

Nivell 1. Ensenyament segons els ítems de més risc

Donar informació personalitzada segons els ítems de més risc.

Normalment en aquest nivell una vegada tabulat el qüestionari el formador dóna informació segons els ítems que puntuen més alt (3 o 4 punts).

Com fer-ho?

El formador té preparades les respostes a cada pregunta. Informa a cada u o als que han contestat el mateix.

Les possibles limitacions d'aquest nivell està en que el formador, encara que parteixi de la pregunta del test, informa segons els seus coneixements i pot no adaptar-se a altres situacions personals de l'usuari.

Si ens instal·lem en aquesta fase la nostra millora de la informació s'assemblarà amb el temps a una classe de teoria ben feta.

Hem de superar o compensar l'explicació teòrica amb el nivell 2.

Nivell 2 Apreneatge adaptat a la manera d'entendre de la persona

El formador en aquesta fase escolta al conductor i procura conèixer com ho ha entès el que li hem explicat. En aquesta fase procura ensenyar-li el que abans s'ha explicat segons la seva manera de pensar.

Cóm fer-ho?

El formador està atent als intents d'opinar de l'alumne, l'escolta i en tot cas pregunta com ho veu. Això li permet tornar a explicar el que hem dit

però de manera que respongui a la manera de raonar o d'entendre-ho del l'alumne conductor.

Convé situar-nos davant dels alumnes per veure tan el seu llenguatge verbal com no verbal i poder intervenir de manera adequada.

Limitacions:

El diàleg que es té amb cada u és molt efectiu, però els altres companys es queden al marge. Aquest problema s'arregla amb el nivell 3.

Nivell 3 Aprenejatge adaptat a la manera de raonar del grup

El grup va seguint les explicacions i diàlegs de les dues fases anteriors, en aquest nivell tots opinen i avancen cap a uns conceptes generals acceptats. Val la pena aprofitar la riquesa del grup per que cada u i tots a l'hora participen en la manera de raonar a la que arriba el grup. Normalment en aquesta fase el grup accepta la majoria de conceptes de seguretat i ofereix matisos i excepcions que milloren la comprensió, assimilació i acceptació dels conceptes.

Cóm fer-ho?

El formador demana l'opinió dels altres membres del grup i actua com a moderador: dóna paraules, fa parlar als que no parlen, fa callar als que parlen massa, fa resums del que s'ha parlat i dóna la seva opinió presentant resums.

Limitacions

Ocupa més temps, però també s'aconsegueix que els conceptes entrin amb més profunditat.

Com fer la millora de la informació segons aquests tres nivells?

Sembla que la millor manera seria aplicar les tres fases de manera simultània:

1. En primer lloc el formador viari informa individualment o en grup, segons les respostes, dels ítems de més risc.
2. A continuació s'inicia un petit diàleg per veure si l'alumne ho ha entès, té dubtes o no està conforme.
3. El grup discuteix, dóna l'opinió i arriba o no a un acord.

En algunes ocasions no cal comentar cada ítem per separat. Es poden agrupar diferents ítems per la seva relació, d'aquesta manera anem més ràpids.

Si el grup és reduït, es pot seguir aquest procediment tal com està. Però en cas d'un curs amb més de 12 persones, hauríem d'intentar realitzar les tres fases agrupant ítems similars i seguir de manera grupal en les altres dues fases.

La millor manera de canviar les actituds és la de respectar cada una de les 5 fases. Si ens sobra temps en la fase de millora de la informació, és probable que no hàgim aplicat els tres nivells. Si és al contrari i ens manca temps. Ens haurem de disciplinar per agrupar la informació, l'adaptació a l'alumne i fer treballar el grup per arribar a conclusions més madures i profundes.

Fase 3. Revisió d'hàbits costums de risc i preparació d'adquisició de nous hàbits de seguretat

La finalitat d'aquesta fase és triple:

1. Veure fins a quin punt s'ha instal·lat l'hàbit de risc.
2. Aconseguir que l'usuari sigui **conscient** de com té instal·lat l'hàbit de risc.
3. Preparar els hàbits que haurà d'integrar per substituir els hàbits de risc en costums de seguretat.

Per aconseguir aquests objectius, s'intervé a tres nivells:

Nivell 1: Conèixer fins a quin punt s'ha instal·lat l'hàbit de risc

Com fer-ho?

Per conèixer els hàbits dels factors de risc que presenten i que ja hem tractat a la fase d'informació es pregunta:

- Què fa (en relació al factor de risc)?
- Com ho ha?
- Amb qui ho fa?
- Quan ho fa?
- Què sent quan realitza aquest comportament?

Limitacions

Aquesta fase només serveix perquè el formador viari conegui fins a quin punt el conductor té un costum o hàbit de risc. Ara cal que ens aprofitem d'aquesta informació en les dues fases següents.

Recomanacions

En aquesta fase el conductor o conductora és qui parla de la seva manera de conduir i el formador escolta i de tan en tan fa alguna pregunta per conèixer si aquesta forma de conduir la practica de manera quasi inconscient. Un senyal de que aquesta fase es fa de manera correcta està en que no hi ha discussions entre conductor i formador.

Nivell 2: Ajudar a l'usuari a fer-lo conscient de com té instal·lat l'hàbit de risc.

Com fer-ho?

Amb aquestes preguntes o similars:

- Aquests comportaments.... et surten sense pensar-hi?
- Actues de manera inconscient?
- Fins a quin punt creus que tens l'hàbit de (córrer per exemple)

Limitacions

Les limitacions bàsicament provenen de no fer correctament el nivell anterior o posterior. Sense la fase 1 no tenim prou informació per fer conscient al conductor dels seus hàbits de risc, i sense canviar els hàbits de risc, objecte del nivell 3, ens quedem a mig camí.

Nivell 3: preparar els hàbits que haurà de practicar per substituir els hàbits de risc en costums de seguretat

Com fer-ho?

Amb aquestes preguntes o similars:

- Quins d'aquests comportaments o hàbits de risc són més greus, segons tu?
- Per on podries començar si haguessis de canviar (aquests) comportaments?

La creació d'un hàbit implica repetir diverses vegades seguides el mateix comportament de seguretat. Aquí el formador pot ajudar a presentar un conjunt de conductes per a crear l'hàbit. Per exemple:

- 10 dies sense prendre alcohol quan he de conduir
- 10 viatges seguits sense superar els límits legals de velocitat.
- Conduir durant 10 dies practicant la conducció segura.

Limitacions

En aquesta fase el conductor no està, encara, preparat per acceptar els compromisos, per això hem de presentar els possibles compromisos com una manera hipotètica de crear un hàbit. El conductor ha d'entendre que el que es diu és només a manera d'exemple, però a nosaltres ens va bé perquè quan arribi el moment després del testimoni, tenim una gran part de la feina feta.

Recomanacions

Presentem la proposta d'hàbits de manera teòrica i imaginativa per aconseguir que els conductors col·laborin a cercar l'hàbit més adequat. Si el conductor es manifesta disposat a canviar, li hem de dir que ja en parlarem després però que ho tenim present. S'ha de tenir present que es tendeix a simplificar aquesta tercera fase de revisió de comportaments, això és degut a que no es té en compte cada fase per preparar els futurs compromisos.

Els casos difícils on s'ha instal·lat l'hàbit de risc serà molt complex de canviar sense aquesta fase que tracta de treure un hàbit de risc amb un altre de seguretat.

Fase 4. Integració d'emocions i valors. Intervenció de les víctimes relacionades amb els accidents de moto

Aquesta fase té molta importància per a donar força als compromisos immediats i a llarg termini. En l'elecció del testimoni cal tenir present que els usuaris del curs s'hi han d'identificar amb ell. Aquest fet és relativament fàcil de realitzar ja que amb molta probabilitat la víctima es pot presentar com a pare, mare, germà i fill entre altres. El testimoni ideal és aquell que té relació amb les víctimes dels conductors de motocicletes de gran cilindrada. Segons aquesta consideració la víctima pot ser:

- En primer terme els testimonis que han patit les conseqüències directes o indirectes dels accidents.

- Una persona conductora de motos de gran cilindrada que ha estat víctima d'accident directe de trànsit.
- Un familiar, amic que pateix la mort o danys greus d'un parent o amic conductor de moto de gran cilindrada

En segon terme hi ha els testimonis que sense tenir relació directa amb les motos de gran cilindrada han patit les conseqüències dels accidents de trànsit en situacions similars als de conductors de motos com cotxes que pateixen un accident que també podria haver ocorregut amb una moto de gran potència.

Prèviament a la transmissió de sentiments per part del testimoni cal tenir present quina informació prèvia cal donar als testimonis i quins són els objectius dels testimonis en el context del curs

S'espera que aquestes emocions ajudin a acceptar les idees de la fase de millora de la informació i a integrar també els compromisos per canviar els costums de risc en seguretat.

Quan el testimoni expressa els seus sentiments i els usuaris les integren, les idees que hem introduït a la fase II s'accepten amb més facilitat. Les resistències a introduir nous hàbits de seguretat són més febles i amb més facilitat accepten compromisos per canviar costums de risc en seguretat.

Després del testimoni, i millor si aquest hi és present, els usuaris comenten i expressen quins seran els seus compromisos. **La presència del testimoni dóna serietat als compromisos i afavoreix l'aportació positiva dels components del grup.** S'aconsella que el testimoni estigui present en el procés en que els usuaris formulen els seus compromisos i alguns casos (depenen del testimoni), que hi sigui present des de la fase de revisió d'hàbits. En aquest cas el testimoni té autoritat moral per ajudar als usuaris a concretar els seus compromisos.

Criteris per seleccionar els testimonis:

El millor testimoni és aquell amb el qual s'identifica l'usuari

Principals qualitats:

- Que tinguin trets similars als participants: edat, classe social, cultura, etc.
- Que encara que no tingui aquests trets li recordi una persona estimada: la seva mare, pare, germà petit, etc.
- Que el testimoni senti les conseqüències de l'accident i millor si no ho superat encara. Que no tingui una actitud defensiva ("per sort vaig tenir un accident").
- Si un testimoni és emotiu i creu que pot quedar bloquejat, l'hem de valorar; és un bon moment per transmetre emocions, encara que aquesta situació pot fer patir als testimonis

Sense els testimonis no podríem canviar les actituds dels usuaris al curs. Algunes conseqüències dels accidents no es poden guarir ni recuperar, però si evitem altres accidents, potser farem que es sentin més útils en aquest món de les víctimes dels accidents de trànsit. Aquestes serien, de manera indicativa les principals funcions a realitzar del formador i del testimoni:

1. Temps entre 15 i 25 minuts
2. El formador presenta en general el testimoni. Nom, i algun altre detall com professió, etc. El que cal és que es vegi que és una persona amb totes les seves implicacions i sentiments.
3. "Explica si et plau com has patit les conseqüències d'un accident" (personalment o indirectament)
4. Descripció de l'accident:
 - Context, lloc, dia i hora, circumstàncies
 - Com va ser l'accident, quins factors de risc van intervenir.
 - No heu de parlar de les causes o el perquè, això ens portaria a la fase de millora de la informació i reduiria les emocions.
 - conseqüències immediates i a llarg termini.
 - Si es produeix uns moments de silenci, no cal trencar-lo immediatament. Aquest silenci ajuda a integrar els sentiments
5. Els participants acostumen a fer alguna pregunta relacionada amb les conseqüències dels accidents. Normalment ens hi avenim.
6. Com ja hem comentat el testimoni estarà present durant la sessió dels compromisos i si convé donarà la seva opinió.
7. Consideracions:
 - El formador pot iniciar un diàleg si es creu convenient per entendre millor el que sent el testimoni i les conseqüències dels accidents. De vegades va bé comentar el poc esforç que suposa evitar l'accident i el difícil que resulta superar i sobreviure amb els danys soferts.
 - S'ha d'evitar, com ja hem dit, portar la conversa a qüestions tècniques (el perquè), ja que això suposa una situació molt poc emotiva.
 - També s'ha d'evitar donar consells als usuaris, això seria moralitzar. Però. Quan ja s'han acabat els compromisos personals de cada un i s'han comentat en el grup, si hi ha algú que pot donar consells individuals i al grup, és el testimoni, només ell sap i viu les conseqüències d'un accident i fins hi tot se li perdona que pugui pressionar als usuaris amb contundència. Aprofitem aquesta ocasió.

Aspectes que cal evitar

1. Que els testimonis actuïn com a representants d'una associació i no com a persones que han patit un accident
2. Que esbronquin als usuaris com si aquests fossin els culpables dels seus mals i no com a possibles víctimes que cal recuperar.
3. Que presentin l'accident com una situació que cal oblidar, com una fatalitat que no es pot evitar o, encara pitjor, com una situació carregada d'aspectes positius. "gràcies a l'accident la vaig conèixer"

4. Que presentin imatges (CD, vídeos i frases) la situació real i en directe no es pot suplir per imatges no en directe.

Sessió de discussió i presentació de compromisos:

Una vegada comentats els punts anteriors s'inicia un diàleg per aprofundir sobre les conseqüències dels accidents i es constata els beneficis que pretenem aconseguir conduint amb risc i les possibles conseqüències que comporta els accidents.

El/la formador/a:

1. Convida als conductors a que formulin els compromisos que s'han iniciat en la fase de revisió de comportaments. En aquesta fase es poden compensar aspectes que no s'han pogut resoldre en la fase de millora de la informació i revisió de comportaments. El formador de manera especial ha de procurar que els compromisos siguin fruit d'una decisió lliurement manifestada. De totes maneres el formador pot suggerir com millorar el compromís si cal o l'usuari no acaba de trobar el compromís més adequat.
2. Una vegada han expressat els compromisos, es demana als membres del grup que opinin sobre la força, o la conveniència de modificar o aprofundir en els compromisos. Cal que els compromisos es realitzin de manera que siguin exposats públicament davant del grup.
3. En aquesta fase també es demana als usuaris, si no s'hi oposen, el permís trucar-los per telèfon al cap de 6 mesos o un any per constatar fins a quin punt es mantenen a llarg del temps aquests compromisos. Aquest fet es realitza en la següent fase d'avaluació de sortida.

Fase 5. Avaluació final

Els objectius d'aquesta fase són:

1. Conèixer els compromisos individuals i finals de cada participant en el programa.
2. Elaborar el perfil general de risc i comparar-lo amb el de l'avaluació inicial.
3. Avaluar la perdurabilitat dels compromisos al llarg del temps.

Com fer-ho?

1. Avaluant els compromisos escrits que reflecteixen les intencions que han verbalitzat en la sessió grupal.
2. Aplicant el qüestionari d'avaluació final del QAR-Motocicleta i comparar els resultats de l'avaluació dels dos qüestionaris inicial i final.
3. Realitzant un seguiment dels resultats a llarg termini. Als 6 mesos d'haver assistit en el programa.

Limitacions

Aquesta fase es necessària si volem constatar l'eficàcia de l'aplicació del programa. Els punts 1) i 2) són una conseqüència de les fases anteriors. El seguiment a llarg termini està previst que es realitzi per telèfon amb una entrevista estructurada en profunditat.

Recomanacions i advertiments

L'aplicació de les fases anteriors preparen la darrera fase de l'avaluació final però, el formador pot compensar possibles deficiències que no s'han resolt en les fases anteriors.

Referències bibliogràfiques

Montané Capdevial, J; Jariot Garcia, M. y Rodríguez Parrón, M. (2007). Actitudes, cambio de actitudes y conducción segura. Un enfoque crítico aplicado a la reducción de accidentes de tráfico. Barcelona: Laertes.

Servei Català de Trànsit (2018). Anuari Estadístic d'accidents de trànsit a Catalunya 2017. SCT. Departament d'Interior.
http://transit.gencat.cat/web/.content/documents/seguretat_viaria/anuari_2017_cat.pdf.

Anuari Estadístic de la Ciutat de Barcelona 2018
<http://www.bcn.cat/estadistica/catala/dades/anuari/cap15/C1511050.htm>.

Annex 1

Qüestionari d'Avaluació del risc del conductor de Motocicleta (QAR-Motocicleta)

Avaluació inicial

QÜESTIONARI D'AVALUACIÓ DEL RISC DEL CONDUCTOR DE MOTOCICLETA (QAR-Motocicleta) Avaluació Inicial

Tipus de vehicle que condueixes:

- | | | | | |
|------------------------------------|----|--------------------------|----|--------------------------|
| Ciclomotor o motocicleta | sí | <input type="checkbox"/> | no | <input type="checkbox"/> |
| Turisme o furgoneta | sí | <input type="checkbox"/> | no | <input type="checkbox"/> |
| Camió de menys de 3.500 kg | sí | <input type="checkbox"/> | no | <input type="checkbox"/> |
| Autobús o camió de més de 3.500 kg | sí | <input type="checkbox"/> | no | <input type="checkbox"/> |

Quilòmetres anuals aproximats:

- Menys de 15.000
- Entre 16.000 i 20.000
- Entre 21.000 i 30.000
- Més de 30.000

Quants accidents has tingut en aquests dos darreres anys?

- Com a conductor de ciclomotor o motocicleta.....
- Com a conductor de turisme.....
- Com a conductor de camió de menys de 3.500 kg.....
- Com a conductor de d'autobús o camió de més de 3.500 kg.....
- Altres. Especifica'ls

Quantes sancions has tingut en els darrers 4 anys

- Com a conductor de ciclomotor o motocicleta.....
- Com a conductor de turisme.....
- Com a conductor de camió de menys de 3.500 kg.....
- Com a conductor de d'autobús o camió de més de 3.500 kg.....
- Altres. Especifica'ls

Des de que hi ha el permís per punts quants punts has perdut

Com a conductor de ciclomotor o motocicleta.....

Com a conductor de turisme.....

Com a conductor de camió de menys de 3.500 kg.....

Com a conductor de d'autobús o camió de més de 3.500 kg.....

Altres. Especifica'ls

En quants d'aquest accidents has estat tu el responsable legal?

Com a conductor de ciclomotor o motocicleta.....

Com a conductor de turisme.....

Com a conductor de camió de menys de 3.500 kg.....

Com a conductor de d'autobús o camió de més de 3.500 kg.....

Altres. Especifica-ho

Quins danys s'ha produït en aquests accidents? (assenyala, el lloc corresponent, el nombre d'accidents)

	Molt greus	Bastant greus	Poc greus	Sense danys
Amb el ciclomotor o motocicleta	Nombre_____	Nombre_____	Nombre_____	Nombre_____
Amb el turisme	Nombre_____	Nombre_____	Nombre_____	Nombre_____
Amb el camió de menys de 3.500 kg	Nombre_____	Nombre_____	Nombre_____	Nombre_____
Amb l'autobús o camió de més de 3.500 kg	Nombre_____	Nombre_____	Nombre_____	Nombre_____
Altres, quins?	Nombre_____	Nombre_____	Nombre_____	Nombre_____

Factor 1

1. Condueixo (o conduiré) la moto com si fos un turisme

1	2	3	4
Mai			Sempre

2. Amb la motocicleta accelero i desaccelero igual que amb un turisme

1	2	3	4
Mai			Sempre

3. Quan els amics em provoquen conduint accepto el repte i corro més

1	2	3	4
Mai			Sempre

4. Procuo (o procuraré) que l'acompanyant de la motocicleta, en els revolts s'inclini igual que el conductor

1	2	3	4
Sempre			Mai

5. Quan vaig (o vagi) en motocicleta tinc present que només té dues rodes i necessitaré el doble de distància que un turisme per aturar-lo

1	2	3	4
Sempre			Mai

Factor 2

6. Amb una bona moto i la destresa que tinc, puc anar a més de 10 km/h de la velocitat permesa sense incrementar el perill

1	2	3	4
Mai			Sempre

7. M'agrada practicar la conducció tranquil·la, amb la motocicleta, per adquirir amb més facilitat l'autocontrol de la velocitat

1	2	3	4
Totalment d'acord			Totalment en desacord

8. Puc conduir amb seguretat fent servir el telèfon mòbil especial per a cascs

1	2	3	4
Totalment en desacord			Totalment d'acord

Factor 3

9. Condueixo després d'haver-me pres més d'una copa de licor, un combinat, dues cerveses o dos gots de vi o similar.

1	2	3	4
Mai			Sempre

10. Quan he begut, especialment si és per sobre del límit legal, deixo la moto i agafó un altre tipus de transport

1	2	3	4
Sempre			Mai

11. Condueixo encara que m'estigui prenent fàrmacs o medicaments per reduir l'ansietat o per calmar el dolor

1	2	3	4
Mai			Sempre

12. Puc conduir bé la moto després d'haver-me pres algun tipus de droga

1	2	3	4
Mai			Sempre

Factor 4

13. Quan condueixo una motocicleta corro a més velocitat de la senyalitzada

1	2	3	4
Mai			Sempre

14. Si m'esforço en adquirir més destres i habilitats per conduir una moto, podré anar a més velocitat de manera segura

1	2	3	4
Mai			Sempre

15. Vull tenir o tinc una moto...

1	2	3	4
Per passejar i gaudir de la natura	Per estalviar en combustible	Per poder fer més avançaments	Per córrer més

16. Amb la motocicleta entro en els revolts a més velocitat de la senyalitzada

1	2	3	4
Mai			Sempre

17. Amb la motocicleta accelero molt ràpidament i desaccelero amb la mateixa facilitat utilitzant correctament el fre davanter

1	2	3	4
Totalment en desacord			Totalment d'acord

18. M'agrada comprovar la capacitat i potència de la meva moto, encara que sigui en vies obertes al trànsit

1	2	3	4
Mai			Sempre

19. Amb una moto potent puc fer més avançaments que en un turisme

1	2	3	4
Totalment en desacord			Totalment d'acord

Factor 5

20. Amb els trajectes que faig amb la motocicleta (o els que faré) em canso fàcilment

1	2	3	4
Mai			Sempre

21. Quan condueixo si em ve son, aturo la moto en un lloc segur i dormo

1	2	3	4
Sempre			Mai

Factor 6

22. Crec que la meva moto està adaptada al meu pes i a la meva mida

1	2	3	4
Totalment d'acord			Totalment en desacord

23. Considerant la meva força, la meva altura i el pes de la motocicleta, crec que davant d'un semàfor, puc dominar-la amb facilitat

1	2	3	4
Sempre			Mai

24. Una moto que tingui un sistema de frenada integrat, pot frenar amb més seguretat

1	2	3	4
Totalment en desacord			Totalment d'acord

25. Quan freno amb la motocicleta tinc present que he de suportar la pressió del meu pes i el de l'ocupant ja que té tendència a desplaçar-se endavant

1	2	3	4
Sempre			Mai

26. Faig revisions periòdiques de l'estat de la meva moto segons el llibre de manteniment i sempre que calgui

Programa de Conducció Segura adreçat a conductors de motocicleta (PCS-Motocicleta)

1	2	3	4
Sempre			Mai

27. Quan he de conduir la moto vaig ben equipat i amb el casc

1	2	3	4
Sempre			Mai

Factor 7

28. Quan circulo amb la moto estic més atent als indicadors de perill de les diferents vies que si vaig en un turisme

1	2	3	4
Sempre			Mai

29. Tinc cura de no sobrepassar la velocitat permesa en els revolts

1	2	3	4
Totalment d'acord			Totalment en desacord

30. Procuo fer avançaments només si ho veig segur, ja que sé que un accident i especialment un xoc frontal pot ser mortal

1	2	3	4
Totalment d'acord			Totalment en desacord

Factor 8

31. Prenc mesures especials contra el vent i la pluja per a no perdre l'equilibri i la visibilitat

1	2	3	4
Sempre			Mai

32. Quan plou o la via està glaçada o amb taques d'oli, condueixo a menys velocitat de l'establerta

1	2	3	4
Sempre			Mai

33. En cas de boira faig avançaments

1	2	3	4
Mai			Sempre

34. La meva moto em permet transformar moltes situacions de Stop en Cedit el pas

1	2	3	4
Totalment en desacord			Totalment d'acord

35. Quan hi ha caravana o trànsit intens, avanço entre els vehicles fins a situar-me davant d'ells en un semàfor

1	2	3	4
Mai			Sempre

Factor 9

36. Quan conduixo expresso el respecte que em mereix la meva vida i la dels altres

1	2	3	4
Totalment d'acord			Totalment en desacord

37. Quan conduixo em sento responsable de la vida dels altres

1	2	3	4
Totalment d'acord			Totalment en desacord

38. La meva vida seria terrible si en un accident de trànsit fes mal a algú

1	2	3	4
Totalment d'acord			Totalment en desacord

Qüestionari d'Avaluació del Risc del conductor de motocicleta (QAR-Motocicleta)
Full de respostes
Avaluació Inicial (AI)

Nom i cognoms

Factor 1

	1	2	3	4
1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

TOTAL: _____

Factor 2

	1	2	3	4
6	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

TOTAL: _____

Factor 3

	1	2	3	4
9	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

TOTAL: _____

Factor 4

	1	2	3	4
13	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
14	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
15	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
16	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
17	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
18	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
19	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

TOTAL: _____

Factor 5

	1	2	3	4
20	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
21	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

TOTAL: _____

Factor 6

	1	2	3	4
22	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
23	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
24	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
25	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
26	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
26	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
27	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

TOTAL: _____

Factor 7

	1	2	3	4
28	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
29	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
30	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

TOTAL: _____

Factor 8

	1	2	3	4
31	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
32	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
33	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
34	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
35	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

TOTAL: _____

Factor 9

	1	2	3	4
36	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
37	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
38	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

TOTAL: _____

Nom i cognoms:

QAR-Motocicleta taula per la interpretació de resultats																			
R	AI	AF	AI	AF	AI	AF	AI	AF	AI	AF	AI	AF	AI	AF	AI	AF	AI	AF	R
99	20	20	12	12	16	16	32	32	8	8	32	32	12	12	20	20	12	12	99
	19	19	11	11	15	15	31	31	7	7	31	31	11	11	19	19	11	11	
							30	30			28	28							
							29	29			27	27							
							28	28			26	26							
18	18	10	10	14	14	27	27	10	10	27	27	10	10	16	16	10	10		
						26	26			25	25								
						25	25			24	24								
						24	24			23	23								
75	16	16	10	10	13	13	22	22	7	7	22	22	10	10	16	16	10	10	75
	15	15	9	9	12	12	21	21	6	6	21	21	9	9	15	15	9	9	
							20	20			19	19							
							19	19			18	18							
							18	18			17	17							
14	14	8	8	10	10	17	17	5	5	17	17	7	7	11	11	7	7		
						16	16			15	15								
						15	15			14	14								
						14	14			13	13								
50	13	13	7	7	9	9	15	15	5	5	15	15	7	7	11	11	7	7	50
	12	12	6	6	8	8	14	14	4	4	14	14	6	6	10	10	6	6	
							13	13			12	12							
							12	12			11	11							
							11	11			10	10							
11	11	5	5	7	7	13	13	3	3	13	13	5	5	8	8	5	5		
						12	12			11	11								
						11	11			10	10								
						10	10			9	9								
25	10	10	6	6	8	8	14	14	4	4	14	14	6	6	10	10	6	6	25
	9	9	4	4	5	5	13	13	1	1	13	13	3	3	5	5	3	3	
							12	12			11	11							
							11	11			10	10							
							10	10			9	9							
8	8	3	3	4	4	12	12	2	2	12	12	4	4	6	6	4	4		
						11	11			10	10								
						10	10			9	9								
						9	9			8	8								
7	7	2	2	3	3	11	11	1	1	11	11	3	3	5	5	3	3		
						10	10			9	9								
						9	9			8	8								
						8	8			7	7								
6	6	1	1	2	2	10	10	2	2	10	10	4	4	6	6	4	4		
						9	9			8	8								
						8	8			7	7								
						7	7			6	6								
25	5	5	3	3	4	4	7	7	1	1	7	7	3	3	5	5	3	3	25
	4	4	2	2	3	3	6	6	2	2	6	6	1	1	5	5	3	3	
							5	5			4	4							
							4	4			3	3							
							3	3			2	2							
3	3	1	1	2	2	5	5	1	1	5	5	3	3	5	5	3	3		
						4	4			3	3								
						3	3			2	2								
						2	2			1	1								
2	2	1	1	1	1	4	4	1	1	4	4	1	1	1	1	1	1		
						3	3			2	2								
						2	2			1	1								
						1	1			1	1								
1	1	1	1	1	1	3	3	2	2	3	3	1	1	1	1	1	1		
						2	2			1	1								
						1	1			1	1								
						1	1			1	1								

AI : Avaluació inicial

AF: Avaluació final

Interpretació teòrica de la puntuació obtinguda

Factor 1. Riscos provinents de la inexperiència – experiència de conduir un turisme

Menys de 5 punts baix nivell de risc
Entre 5 i 7 nivell normal baix de risc
Entre 8 i 10 nivell normal alt de risc
Més d'10 alt nivell de risc

Factor 2. Capacitats i aptituds del conductor

Menys de 8 baix nivell de risc
Entre 9 i 12 nivell normal baix de risc
Entre 13 i 16 nivell normal alt de risc
Més de 16 alt nivell de risc

Factor 3. Alcohol, altres drogues i medicaments

Menys de 6 baix nivell de risc
Entre 6 i 9 nivell normal baix de risc
Entre 10 i 13 nivell normal alt de risc
Més de 13 alt nivell de risc

Factor 4. Velocitat

Menys de 14 baix nivell de risc
Entre 14 i 24 nivell normal baix de risc
Entre 25 i 35 nivell normal alt de risc
Més de 35 alt nivell de risc

Factor 5. Son, cansament

Menys de 4 baix nivell de risc
Entre 5 i 5 nivell normal baix de risc
Entre 6 i 7 nivell normal alt de risc
Més de 7 alt nivell de risc

Factor 6. Manteniment, l'equipament i els frens del Vehicle

Menys de 9 baix nivell de risc
Entre 9 i 12 nivell normal baix de risc
Entre 13 i 16 nivell normal alt de risc
Més de 16 alt nivell de risc

Factor 7. El conductor i la via

Menys de 5 punts baix nivell de risc
Entre 5 i 7 nivell normal baix de risc
Entre 8 i 10 nivell normal alt de risc
Més de 10 alt nivell de risc

Factor 8. El conductor el clima i el trànsit

Menys de 9 baix nivell de risc
Entre 9 i 12 nivell normal baix de risc
Entre 13 i 16 nivell normal alt de risc
Més de 16 alt nivell de risc

Factor 9. Valor de la vida

Menys de 6 punts baix nivell de risc
Entre 7 i 10 punts nivell normal baix de risc
Entre 11 i 15 punts nivell normal alt de risc
Més de 15 punts alt nivell de risc

Interpretació general segons els resultats obtinguts en R:

1. Menys de R 26

En principi no esteu clarament inclosos en el grup de risc, però cal veure en quins factors greus puntueu alt. Amplieu la vostra informació amb l'avaluació del vostre comportament com a conductor segons els factors de risc específics.

2. Entre la R 26 i 49

No podem parlar de risc moderat. Encara que us situeu per sota dels conductors perillosos, us trobeu encara en una franja de conducció no segura.

3. Entre la R 50 i 74

Teniu aproximadament 20 vegades més perill d'accidents que els altres conductors. Cal analitzar si és millor que no conduïu la motocicleta, canvieu la manera de conduir o utilitzeu el cotxe o turisme de manera segura.

Complementeu la vostra informació amb l'avaluació de la vostra conducció..

4. Entre la R 75 i 99

Pertanyeu al grup de risc. Teniu de 25 a 60 vegades més de probabilitats de morir que la resta dels conductors. Si aprecieu la vostra vida i la dels altres, cal que reduïu punts.

Avalueu la vostra forma de conduir i el risc que accepteu en la conducció; si no feu disminuir el perill d'accident i la gravetat, sou una persona perillosa.

Interpretació:

1. Obtenir un o més d'un d'aquests factors de nivell de risc alt comporta perill greu d'accident, encara que no es pertanyi a cap grup de risc. Conduir en aquestes circumstàncies és una actitud personal suïcida i de perill públic. Només cal posar-hi temps i hores a la conducció. Un sol factor d'alt risc és prou perillós. La pràctica de les mesures preventives en altres factors no poden evitar el perill. Conduir sense frens o sense llums de nit, encara que es faci amb molta precaució, és un perill. El conductor responsable no accepta cap factor de risc. La mort pot venir de molts llocs; admetre'n un és una actitud irresponsable.
2. Un factor o més de nivell de risc mitjà, amb l'absència de nivell de risc alt, no és una conducció segura. El percentatge d'accidents i morts és molt elevat i molts es deuen a imprudències pròpies d'aquest nivell.
3. Tots els factors són de nivell moderat. No hi ha cap conductor que tingui un nivell de risc baix quan porta el vehicle El risc no pot ser un terme comparatiu amb els que han tingut més accidents, han estat ferits o estan

al cementiri. En aquesta franja només podem dir que teniu menys punts de la loteria dels accidents que ocorren, però aquests són encara massa. Posar en pràctica totes les mesures preventives és la millor manera de fer-se una assegurança de vida.

L'avaluació dels resultats dels conductors de motocicleta és un punt important per a millorar la formació inicial i permanent dels conductors en el continu, formació dels conductors de ciclomotor, motocicleta i moto de gran cilindrada. L'avaluació i seguiment ens permet veure l'eficàcia al llarg del temps i poder millorar, si és possible, els resultats obtinguts.

Annex 2

Qüestionari d'Avaluació del risc del conductor de Motocicleta (QAR-Motocicleta) Avaluació final

QÜESTIONARI D'AVALUACIÓ DEL RISC DEL CONDUCTOR DE MOTOCICLETA (QAR-Motocicleta)

Avaluació final

Factor 1.

1. Conduiré la motocicleta com si fos un turisme

1	2	3	4
Mai			Sempre

2. Amb la motocicleta acceleraré i desacceleraré igual que amb un turisme

1	2	3	4
Mai			Sempre

3. Quan els amics em provoquin conduint acceptaré el repte i correré més

1	2	3	4
Mai			Sempre

4. Procuraré que l'acompanyant de la motocicleta, en els revolts s'inclini igual que el conductor.

1	2	3	4
Sempre			Mai

5. Quan vagi en motocicleta tindrè present que només té dues rodes i necessitaré el doble de distància que un turisme per aturar-lo

1	2	3	4
Sempre			Mai

Factor 2.

6. Amb una bona moto i la destresa que tinc, podré anar a més de 10 km/h de la velocitat permesa sense incrementar el perill

1	2	3	4
Mai			Sempre

7. M'agrada practicar la conducció tranquil·la, amb la motocicleta, per adquirir amb més facilitat l'autocontrol de la velocitat

1	2	3	4
Totalment d'acord			Totalment en desacord

8. Podré conduir amb seguretat fent servir el telèfon mòbil especial per a cascos

1	2	3	4
Totalment en desacord			Totalment d'acord

Factor 3.

9. Conduiré després d'haver-me pres més d'una copa de licor, un combinat, dues cerveses o dos gots de vi o similar

1	2	3	4
Mai			Sempre

10. Quan hagi begut, especialment si és per sobre del límit legal, deixaré la moto i agafaré un altre tipus de transport

1	2	3	4
Sempre			Mai

11. Conduiré encara que m'estigui prenent fàrmacs o medicaments per reduir l'ansietat o per calmar el dolor

1	2	3	4
Mai			Sempre

12. Podré conduir bé la moto després d'haver-me pres algun tipus de droga

1	2	3	4
Mai			Sempre

Factor 4.

13. Quan condueixi una motocicleta correré a més velocitat de la senyalitzada

1	2	3	4
Mai			Sempre

14. Si m'esforço en adquirir més destres i habilitats per conduir una moto, podré anar a més velocitat de manera segura

1	2	3	4
Mai			Sempre

15. Vull tenir o tinc una moto...

1	2	3	4
Per passejar i gaudir de la natura	Per estalviar en combustible	Per poder fer més avançaments	Per córrer més

16. Amb la motocicleta entraré en els revolts a més velocitat de la senyalitzada

1	2	3	4
Mai			Sempre

17. Amb la motocicleta acceleraré molt ràpidament i desacceleraré amb la mateixa facilitat utilitzant correctament el fre davanter

1	2	3	4
Totalment en desacord			Totalment d'acord

18. M'agrada comprovar la capacitat i potència de la meva moto, encara que sigui en vies obertes al trànsit

1	2	3	4
Mai			Sempre

19. Amb una moto potent faré més avançaments que en un turisme

1	2	3	4
Totalment en desacord			Totalment d'acord

Factor 5.

20. Amb els trajectes que faré amb la motocicleta em cansaré fàcilment

1	2	3	4
Mai			Sempre

21. Quan conduïxi si em ve la son, aturaré la moto en un lloc segur i dormiré

1	2	3	4
Sempre			Mai

Factor 6.

22. Crec que la meva moto estarà adaptada al meu pes i a la meva mida

1	2	3	4
Totalment d'acord			Totalment en desacord

23. Considerant la meva força, la meva altura i el pes de la motocicleta, crec que davant d'un semàfor, podré dominar-la amb facilitat

1	2	3	4
Sempre			Mai

24. Una moto que tingui un sistema de frenada integrat, pot frenar amb més seguretat

1	2	3	4
Totalment en desacord			Totalment d'acord

25. Quan freni amb la motocicleta tindrè present que he de suportar la pressió del meu pes i el de l'ocupant ja que té tendència a desplaçar-se endavant

1	2	3	4
---	---	---	---

Sempre

Mai

26. Faré revisions periòdiques de l'estat de la meva moto segons el llibre de manteniment i sempre que calgui

1
Sempre

2

3

4
Mai

27. Quan hagi de conduir la moto aniré ben equipat i amb el casc

1
Sempre

2

3

4
Mai

Factor 7.

28. Quan circuli amb la motocicleta estaré més atent als indicadors de perill de les diferents vies que si anés en un turisme

1
Sempre

2

3

4
Mai

29. Tindrè cura de no sobrepassar la velocitat permesa en els revolts

1
Totalment d'acord

2

3

4
Totalment en desacord

30. Procuraré fer avançaments només quan ho vegi ho veig segur, ja que sé que un accident i especialment un xoc frontal pot ser mortal

1
Totalment d'acord

2

3

4
Totalment en desacord

Factor 8.

31. Prendré mesures especials contra el vent i la pluja per a no perdre l'equilibri i la visibilitat

1
Sempre

2

3

4
Mai

32. Quan plogui o la via estigui glaçada o amb taques d'oli, conduiré a menys velocitat de l'establerta

1
Sempre

2

3

4
Mai

33. En cas de boira faré avançaments

1
Mai

2

3

4
Sempre

34. La meua moto em permetrà transformar moltes situacions de Stop en Cedit el pas

1	2	3	4
Totalment en desacord			Totalment d'acord

35. Quan hi hagi caravana o trànsit intens, avançaré entre els vehicles fins a situar-me davant d'ells en un semàfor

1	2	3	4
Mai			Sempre

Factor 9.

36. Quan conduïxi expressaré el respecte que em mereix la meua vida i la dels altres

1	2	3	4
Totalment d'acord			Totalment en desacord

37. Quan conduïxi em sentiré responsable de la vida dels altres

1	2	3	4
Totalment d'acord			Totalment en desacord

38. La meua vida seria terrible si en un accident de trànsit fes mal a algú

1	2	3	4
Totalment d'acord			Totalment en desacord

Qüestionari d'Avaluació del Risc del conductor de motocicleta (QAR-Motocicleta)
 Full de respostes
 Avaluació final (AF)

Nom i cognoms

Factor 1

	1	2	3	4
1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

TOTAL: _____

Factor 2

	1	2	3	4
6	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

TOTAL: _____

Factor 3

	1	2	3	4
9	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

TOTAL: _____

Factor 4

	1	2	3	4
13	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
14	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
15	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
16	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
17	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
18	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
19	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

TOTAL: _____

Factor 5

	1	2	3	4
20	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
21	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

TOTAL: _____

Factor 6

	1	2	3	4
22	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
23	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
24	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
25	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
26	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
26	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
27	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

TOTAL: _____

Factor 7

	1	2	3	4
28	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
29	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
30	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

TOTAL: _____

Factor 8

	1	2	3	4
31	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
32	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
33	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
34	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
35	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

TOTAL: _____

Factor 9

	1	2	3	4
36	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
37	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
38	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

TOTAL: _____

Annex 3

DOSSIER D'AVAUACIÓ DE L'ALUMNE

Avaluació del Programa de Conducció Segura adreçat a conductors de Motocicleta (PCS-Motocicleta)

Document a omplir pel centre

Número de curs

Centre o equip que imparteix el curs:

Nom centre

Número de centre

Dades de l'equip

Nom i cognoms del/s formador/s

Dades del curs

Data inici

Data finalització

A omplir pel formador/a

Perfil del grup. N° Identificació

Utilitza el color negre per l'avaluació inicial i el color vermell per l'avaluació final

QAR-Motocicleta taula per la interpretació de resultats																				
R	AI	AF	AI	AF	AI	AF	AI	AF	AI	AF	AI	AF	AI	AF	AI	AF	AI	AF	R	
99	20	20	12	12	16	16	32	32	8	8	32	32	12	12	20	20	12	12	99	
	19	19					31	31			31	31								
			11	11	15	15	30	30			30	30			19	19				
	18	18			14	14	29	29			29	29	11	11			11	11		
	17	17					28	28			28	28			18	18				
							27	27			27	27			17	17				
	16	16	10	10	13	13	22	22	7	7	22	22	10	10	16	16	10	10		
75	15	15	9	9	12	12	21	21	6	6	21	21	9	9	15	15	9	9	75	
							20	20			20	20								
	14	14	8	8	11	11	19	19			19	19	8	8	14	14				
	13	13			10	10	18	18			18	18					8	8		
	12	12					17	17			17	17			13	13				
	11	11	7	7	9	9	15	15	5	5	15	15	7	7	11	11	7	7		
50	10	10	6	6	8	8	14	14	4	4	14	14	6	6	10	10	6	6	50	
							13	13			13	13								
	9	9	5	5	7	7	12	12			12	12	5	5	9	9				
	8	8					11	11			11	11					5	5		
	7	7			6	6	10	10			10	10			8	8				
	6	6	4	4	5	5	8	8	3	3	8	8	4	4	6	6	4	4		
25	5	5	3	3	4	4	7	7	1	1	7	7	3	3	5	5	3	3	25	
							6	6			6	6								
	4	4	2	2	3	3	5	5			5	5	2	2	4	4				
	3	3			2	2	4	4			4	4			3	3				2
	2	2					3	3			3	3			2	2				
	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1		
	FACTOR 1 Experiència amb el turisme		FACTOR 2 Capacitats del conductor		FACTOR 3 Alcohol i altres drogues		FACTOR 4 Velocitat i via		FACTOR 5 Son, cansament i distracció		FACTOR 6 Manteniment i equipament del vehicle		FACTOR 7 El conductor i la via		FACTOR 8 Clima i trànsit		FACTOR 9 Valor de la vida			

Document a omplir per l'alumne/a

Nom i cognoms

Edat Sexe: home dona altres opcions

Lloc de residència habitual:

Barcelona Tarragona Lleida Girona Altres

Telèfon de contacte email

Antiguitat del permís de motocicleta en anys

Resultats del programa

1. Omple les dades amb la puntuació directa (no puntuació R) segons els fulls de respostes de l'Avaluació Inicial (AI) i Avaluació Final (AF)

Factor 1		Factor 2		Factor 3		Factor 4		Factor 5		Factor 6		Factor 7		Factor 8		Factor 9	
AI	AF	AI	AF	AI	AF	AI	AF	AI	AF	AI	AF	AI	AF	AI	AF	AI	AF

2. Descriu els principals ítems de risc obtinguts a l'avaluació inicial per a cadascun dels factors. Indica el número d'ítem on la teva puntuació ha estat 3 o 4 a l'avaluació inicial

Resum dels indicadors de risc tractats	
Factor 1	_____
Factor 2	_____
Factor 3	_____
Factor 4	_____
Factor 5	_____
Factor 6	_____
Factor 7	_____
Factor 8	_____
Factor 9	_____

3. Compromís

Jo, _____, estic disposat/da a...

4. Valoració de les activitats de revisió dels hàbits i dels costums de seguretat

0	1	2	3	4	5
---	---	---	---	---	---

5. Activitats de millora dels valors, emocions i els sentiments favorables a la conducció segura

Activitats desenvolupades	Compromís: T'has sentit emocionat al fer el compromís?	Valoració d'aquesta activitat
Testimoni..... <input type="checkbox"/>	0 - 1 - 2 - 3 - 4 - 5	Testimoni 0 - 1 - 2 - 3 - 4 - 5
Audiovisual..... <input type="checkbox"/>		Audiovisual 0 - 1 - 2 - 3 - 4 - 5
Altres..... <input type="checkbox"/>		Altres 0 - 1 - 2 - 3 - 4 - 5

6. Puntua del 0 al 5 quina ha estat la teva valoració general del curs

0	1	2	3	4	5
---	---	---	---	---	---

Nom i cognoms:

Utilitza el color negre per l'avaluació inicial (AI) i el color vermell per l'avaluació final (AF)

GAR-Motocicleta taula per la interpretació de resultats																					
R	AI	AF	AI	AF	AI	AF	AI	AF	AI	AF	AI	AF	AI	AF	AI	AF	AI	AF	R		
99	20	20	12	12	16	16	32	32	8	8	32	32	12	12	20	20	12	12	99		
							31	31			31	31									
		19	19			15	15	30	30			30	30			19	19				
				11	11			29	29			29	29	11	11			11		11	
		18	18			14	14	28	28			28	28			18	18				
		17	17					27	27			27	27			17	17				
75	16	16	10	10	13	13	22	22	7	7	22	22	10	10	16	16	10	10	75		
		15	15	9	9	12	12	21	21	6	6	21	21	9	9	15	15	9		9	
		14	14			11	11	20	20			20	20			14	14				
				8	8			19	19			19	19	8	8			8		8	
		13	13			10	10	18	18			18	18			13	13				
50	12	12			9	9	17	17			17	17			12	12			50		
		11	11	7	7	9	9	16	16			16	16	7	7	11	11	7		7	
				7	7	8	8	15	15	5	5	15	15			11	11	7		7	
		10	10	6	6	8	8	14	14			14	14	6	6	10	10	6		6	
		9	9			7	7	13	13	4	4	13	13			9	9				
25	8	8			6	6	12	12			12	12			8	8			25		
		7	7			5	5	11	11			11	11	5	5			5		5	
		6	6	4	4	5	5	10	10			10	10			8	8				
				4	4	4	4	9	9	3	3	9	9	4	4	6	6	4		4	
		5	5	3	3	4	4	8	8			8	8	3	3	6	6	4		4	
25	4	4			3	3	7	7			7	7			5	5			25		
		3	3			2	2	6	6			6	6			5	5				
				2	2	3	3	5	5			5	5			4	4				
		3	3			2	2	4	4			4	4	2	2			2		2	
		2	2			1	1	3	3			3	3			3	3				
	1	1			1	1	2	2			2	2			2	2					
					1	1	1	1	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1			

AI : Avaluació inicial

AF: Avaluació final