



SEGURIDAD VIAL

1996
MAYO-JUNIO

BOLETÍN INFORMATIVO · N.º 51

CONDUCCIÓN SEGURA

La atención constante, el sentido común, el ejercicio de la circulación prudente, sin agresividad, anticipándonos a las reacciones de los demás usuarios de la vía y adecuando la marcha del vehículo a las circunstancias del entorno constituyen las pautas principales para evitar los accidentes de tráfico. Si a todo esto le sumamos la puesta en práctica de determinadas actuaciones y técnicas de conducción, estaremos aumentando nuestra seguridad y la de los demás.



CESVIMAP
CENTRO DE EXPERIMENTACIÓN Y SEGURIDAD VIAL MAPFRE

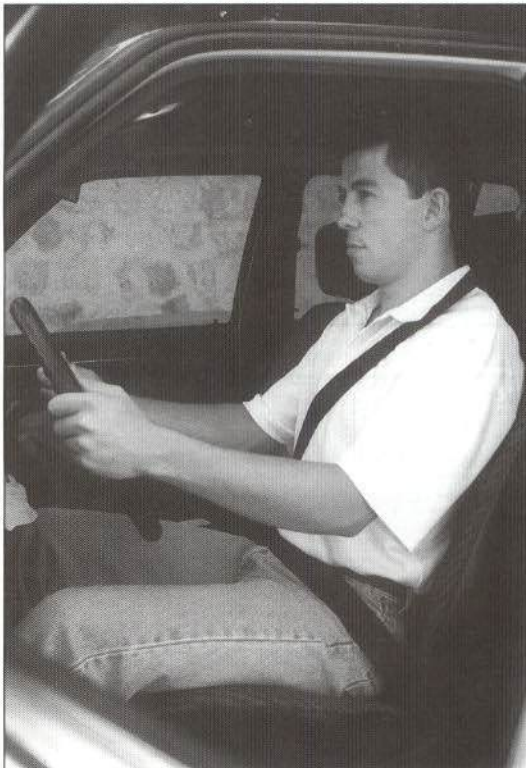
Para circular por carretera, el conductor debe ser consciente, en primer lugar, de sus propios límites. Éstos dependerán de múltiples factores, como su edad, condición física o psíquica, habilidades naturales, etc.

Otros factores, como estrés, nerviosismo y agobios, suponen estados negativos para la conducción, una actividad que requiere calma, lo que no implica lentitud o torpeza. El perfecto estado físico del cuerpo, al igual que el de la mente, son sumamente importantes. No debe consumirse ni una gota de alcohol y ha de ingerirse la comida justa. Las horas de sueño deben ser suficientes y los períodos de conducción nunca superiores a dos horas para encontrarnos físicamente preparados.

LA POSICIÓN DE CONDUCCIÓN

Antes de iniciar la marcha, el conductor debe acoplar el asiento, los retrovisores e incluso el volante a sus características físicas.

El respaldo del asiento debe quedar relativamente vertical, sin llegar a los 90°. Las caderas encajarán en el ángulo que forma la banqueta y el respaldo. En esta posición se regulará el apoya-cabezas de forma que supere la altura de la nuca.



Para comprobar que la posición es correcta, bastará con extender el brazo izquierdo sin separar la espalda del asiento hasta que la muñeca apoye sobre la parte superior del volante.

Por otra parte, el pie izquierdo debe descansar sobre el pase de rueda, zona del vehículo situada a la izquierda de los pedales; ello permitirá, mediante una ligera presión en curvas, que espalda y cadera permanezcan quietas en el asiento, mejorando el control del coche.

Por último, las manos deben situarse en el volante en la posición de las nueve y cuarto o las diez y diez, quedando los brazos ligeramente flexionados.

LAS FRENADAS

En la actualidad, los vehículos disponen de modernos y diferentes sistemas de frenado. Independientemente de sus características, el conductor debe conocer la técnica de frenado y los riesgos que entraña un posible bloqueo.

Para comenzar, la frenada ideal consiste en una sola presión sobre el pedal de freno, y no en varios y repetidos golpes. Al actuar mediante golpes de freno, el peso del vehículo se desplaza de delante hacia atrás, propiciando la pérdida de adherencia y, por tanto, la tendencia al bloqueo de las ruedas.

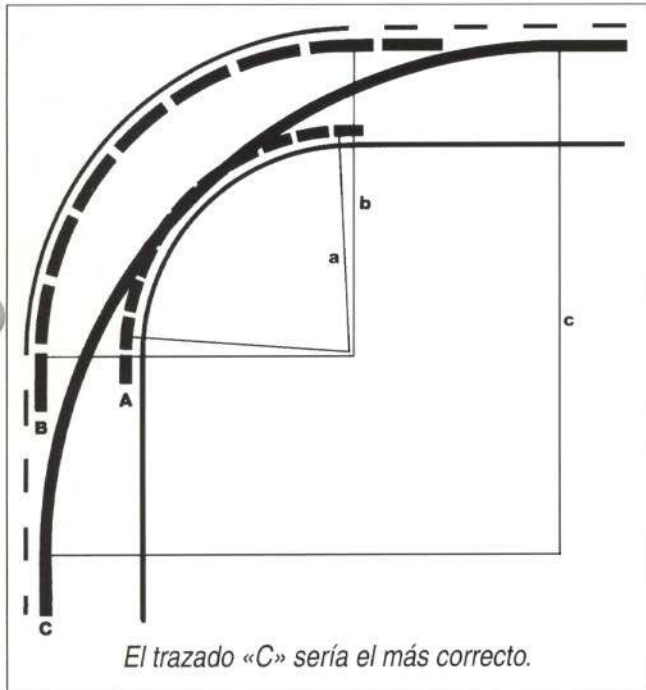
En una frenada de emergencia, las ruedas pueden llegar a bloquearse cuando la presión ejercida sobre el pedal supera la adherencia de las ruedas al pavimento. En esta circunstancia, lo mejor es dosificar la fuerza aplicada al freno, con ello se recupera la adherencia y el vehículo puede llegar a detenerse. Para que la maniobra sea correcta, se debe disponer de suficiente distancia de frenado, para lo cual se mantendrá siempre una distancia de seguridad con el vehículo precedente.

Un vehículo con las ruedas bloqueadas se desliza libremente sobre el pavimento, perdiendo capacidad de frenado y direccionalidad. Los modernos sistemas antibloqueo que hoy en día incorporan los vehículos dosifican la presión de forma automática, evitando el bloqueo de las ruedas.

EL TRAZADO DE CURVAS

Antes de entrar en una curva se debe intentar catalogarla, por la configuración del terreno, por la imagen que nos

dé su entrada, etc. Lo fundamental es estimar a qué velocidad y con qué marcha se va a iniciar el trazado. Cuando se divisa una curva, se debe disminuir la velocidad, frenando paulatinamente, y conforme nos acercamos las manos deben adoptar la posición más adecuada para efectuar correctamente el giro.



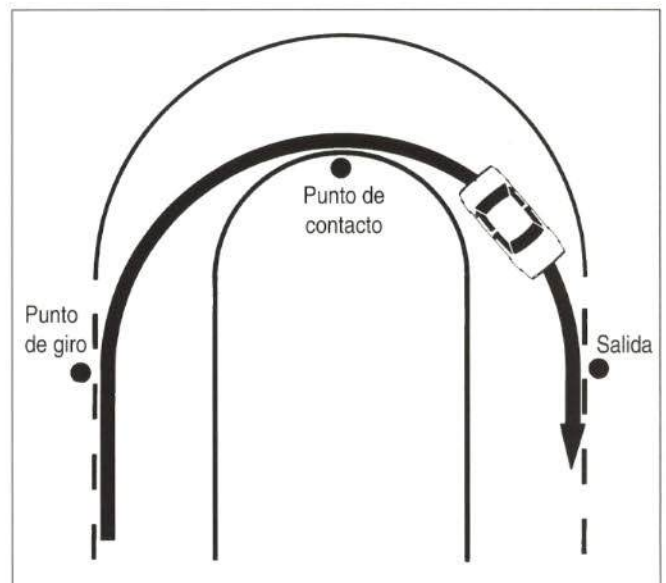
Si la curva es muy cerrada, además se reducirá a una marcha más corta, frenando siempre antes, para «castigar» lo menos posible al motor. Se realizarán tantas frenadas y reducciones como se necesite, hasta ajustar, finalmente con el freno, la velocidad de entrada.

Para trazar una curva con seguridad, se debe aprovechar al máximo el espacio disponible, entendiendo que éste corres-

ponde sólo y exclusivamente al carril por el que se circula. El propósito es trazar la curva con el mayor radio posible, con lo que se evitarán bamboleos y volantazos bruscos.

Una curva se caracteriza por tres puntos imaginarios:

- **Punto de giro:** Delimita el final de la frenada con el inicio de giro; es el punto más lento del trazado.
- **Punto de contacto:** Este punto se sitúa en el límite interior de la curva. A partir de él comienza la salida, por lo que convendrá retrasarlo siempre que no se divise el final de la curva.
- **Punto de salida:** Es el punto donde se da por finalizada la curva y comienza la recta.



Durante el trazado, y si la velocidad de entrada ha sido correcta, el conductor puede aplicar una ligera presión sobre el acelerador, disminuyendo, de esta forma, la tendencia a salirse de la curva.

RECUERDE

- La conducción requiere una constante atención. Prudencia, anticipación a las reacciones de otros conductores y una actitud no agresiva constituyen una mezcla muy aconsejable para evitar accidentes.
- Antes de iniciar la marcha, ajuste el asiento, retrovisores y volante, si su vehículo se lo permite, a sus características físicas. Después, no lo olvide, póngase el cinturón.
- Las frenadas en carretera deben ser graduales, sin aplicar una presión tal que lleguen a bloquearse las ruedas. Si se produce el bloqueo, reduzca la presión ejercida sobre el pedal, el coche recuperará la adherencia perdida.
- Las curvas deben tomarse a una velocidad prudente, aumentando su radio en la medida de lo posible y reduciendo, de esta forma, el peligro de balanceo y salida por su tangente.

CONSEJOS

- Permanezca atento a su modo de conducción y a la del resto de los conductores; es su seguridad la que está en juego.
- Mantenga una distancia de seguridad suficiente con el vehículo precedente y, si es posible, también con el que le sigue.
- Evite circular con estrés, nerviosismo y agobios, el nivel atencional se ve seriamente disminuido.

NOTICIAS

El último modelo de MERCEDES, el SLK, incorpora un sistema de seguridad capaz de detectar las sillas para niños que se colocan en el asiento delantero, en sentido contrario a la marcha, y desconectar automáticamente el «air-bag» derecho.

«Tráfico», nº 116

A partir del año 2001, la totalidad de los nuevos autobuses que circulen en la Unión Europea deberán llevar,

obligatoriamente, un cinturón de seguridad para cada pasajero. Las principales medidas propuestas en el texto incluyen que los asientos de los autobuses pequeños lleven cinturones de seguridad sujetos en tres puntos, que son los que mayor protección ofrecen en caso de accidente. Los de mayor dimensión llevarán cinturones con sujeción en dos puntos y, además, asientos diseñados para absorber parte del impacto en caso de accidente.



CESVIMAP

CENTRO DE EXPERIMENTACIÓN Y SEGURIDAD VIAL MAPFRE

Ctra. de Valladolid, km. 1 • 05004 ÁVILA (ESPAÑA)
Tfno: (920) 228100 • Fax: (920) 222916