

# Conducción nocturna



EL RIESGO DE SUFRIR UN ACCIDENTE ES CASI TRES VECES MAYOR DURANTE LA NOCHE, A PESAR DE LA MENOR INTENSIDAD CIRCULATORIA. DURANTE ESTE TIEMPO SE PRODUCE UNA DISMINUCIÓN DE NUESTRA CAPACIDAD VISUAL, QUE HABRÁ QUE COMPENSAR CON UNA MAYOR **ATENCIÓN** Y, SOBRE TODO, **ADAPTANDO LA VELOCIDAD** AL CAMPO DE VISIÓN ILUMINADO POR LOS **FAROS**



Por Juan Carlos Iribarren Vera

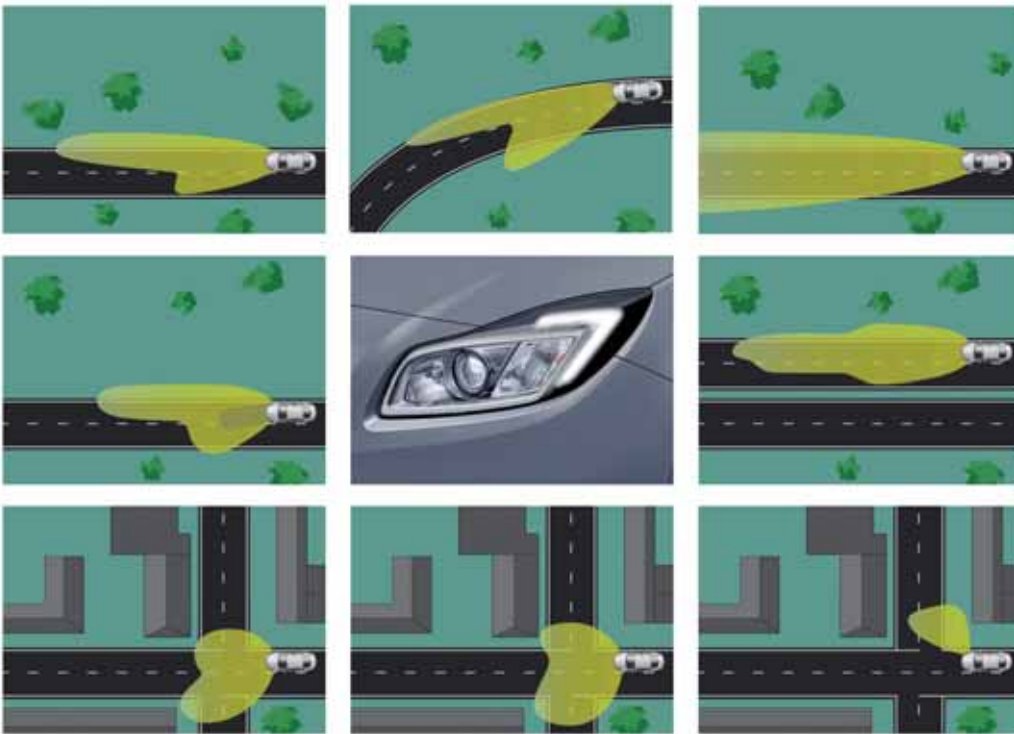
Conducir de noche tiene mayor peligro. Estadísticas\* constatan que casi el 30% del total de los accidentes con víctimas producidos durante la noche y el crepúsculo ocasionan el 41% de los fallecidos.

Conducir en periodo nocturno no sólo implica adaptar la velocidad al alcance de los faros, sino también tener presentes las limitaciones físicas de la persona que conduce: dilatación de las pupilas, disminución de la agudeza visual y del campo visual, peor apercebimiento de los obstáculos y de la observación del movimiento y los colores. A todo esto se

suma el aumento del tiempo de reacción del conductor ante un imprevisto.

Para combatir estas dificultades que se presentan es importante comenzar por aspectos básicos: tener los cristales del vehículo limpios y los faros bien reglados en función de la carga –con el fin de ver bien y no deslumbrar a los demás–. Sin embargo, uno de cada cuatro vehículos que ruedan por carretera presenta algún tipo de deficiencia en el sistema de alumbrado. Hay que **adaptar la velocidad** al campo de visión de manera que, si surge un obstáculo, seamos capaces de detener el coche dentro de la zona iluminada.

\*Revista Tráfico y Seguridad Vial, nº 218, 2013



Existen diversas funciones para ofrecer la mejor iluminación, como la iluminación activa en curvas o el ajuste inteligente del alcance

Asimismo, cuando comienza a anochecer y aunque todavía se vea lo suficiente como para conducir sin encender las **luces de corto alcance**, es recomendable ponerlas para ser vistos por otros conductores. Si nuestro vehículo es oscuro, con mayor motivo, ya que al empezar a anochecer se puede mimetizar con el asfalto de la carretera, dificultando su aperecibimiento por otros conductores, con el consiguiente peligro.

Para evitar que nos **deslumbren** mientras conducimos, no hay que mirar directamente a las luces de los vehículos que vienen de frente; por el contrario, conviene desviar ligeramente la mirada hacia la derecha, tomando como referencia la línea del arcén. No se debe deslumbrar a pesar de que nos lo hagan, se debe avisar a los otros conductores mediante ráfagas y, si no se dan cuenta, reducir la velocidad y situarnos lo más posible a nuestra derecha, sin invadir el arcén por donde podría circular algún transeúnte.

Si se circula a menos de 150 metros de otro vehículo, se deben llevar las luces cortas. En caso de querer adelantarlo, se lo anunciaremos primero con el intermitente y, seguidamente, mediante un rápido cambio de luces. El vehículo de

delante debe mantener las luces largas hasta que el que adelanta, que debe ir con las luces de cruce, se encuentra a su altura; en ese momento ambos deben poner las luces de cruce.

En una **curva**, el conductor que la encuentre a su derecha debe cambiar su alumbrado de cruce si viene otro vehículo de frente, en curvas a izquierdas puede retrasar algo este cambio de luces.



HAY QUE ADAPTAR LA VELOCIDAD AL CAMPO DE VISIÓN



Faros inteligentes adaptativos (AFL)





LA MISIÓN DE LOS SISTEMAS DE VISIÓN NOCTURNA ES DETECTAR OBJETOS MÓVILES

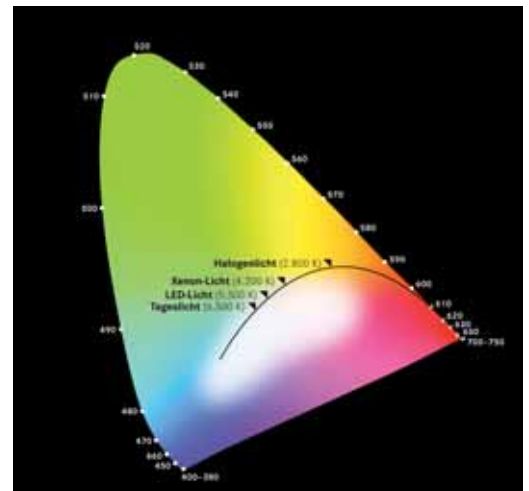


### Nuevas ayudas a la conducción nocturna

Últimamente, tecnologías innovadoras ayudan a los conductores por la noche, mejorando la seguridad vial general. Estas innovaciones incluyen *faros de xenón*, que aumentan significativamente el brillo y el alcance de la luz, *faros adaptativos*, que giran horizontalmente garantizando una mejora considerable del alumbrado de la carretera y el *asistente de las luces de carretera*, que enciende y apaga automáticamente los faros; estas innovaciones pueden montarse en los vehículos, asistiendo al conductor durante la conducción nocturna.

Otra innovación que ayuda a los conductores a ver mejor por la noche en las más diversas condiciones climáticas, es el sistema de *visión nocturna*. Su núcleo es una cámara termográfica que "escudriña" la noche por delante del vehículo.

La misión fundamental de los sistemas de visión nocturna es detectar objetos móviles, como peatones y animales, no iluminados en oscuridad total. Las cámaras termográficas son capaces de detectar personas a una distancia de unos 300 metros, un recorrido considerablemente mayor que el alcanzado por los faros. La detección temprana de personas implica la reducción de accidentes mortales; y la de animales, especialmente en los países del norte de Europa, consigue salvar la vida de los conductores. La colisión



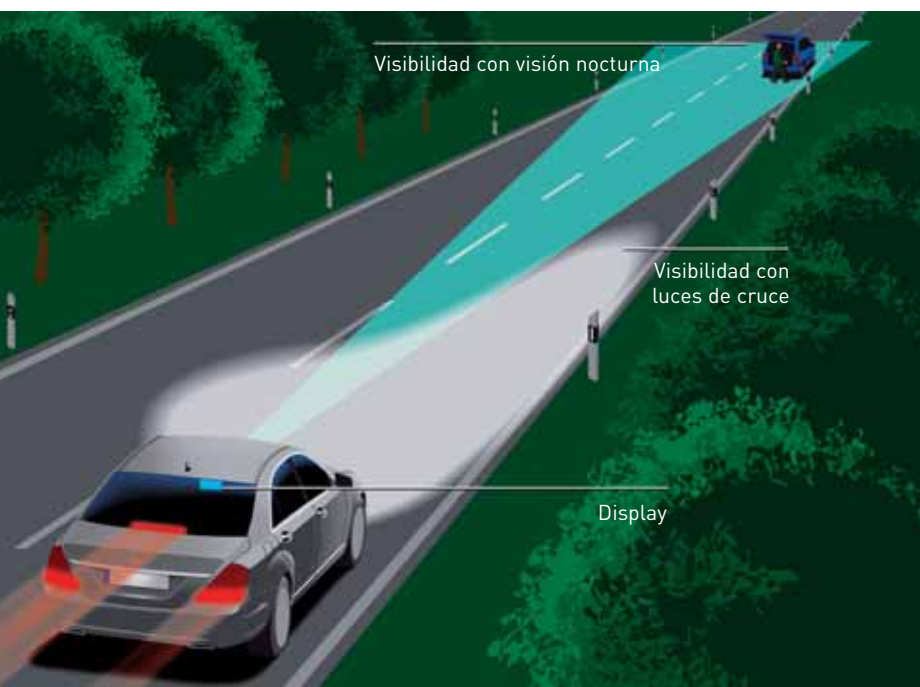
La luz led y su temperatura de color está más cerca de la luz día que la xenón

contra un alce, por ejemplo, puede provocar lesiones muy graves e incluso, la muerte.

### La termografía ve más que el ojo

Pero una cámara termográfica va más allá de los objetos animados. Al permitir a los conductores ver imágenes térmicas en la carretera, con un alcance mucho mayor que el de los faros, los conductores pueden detectar obstáculos, otros vehículos, curvas de la carretera... con mayor antelación, disponiendo de mayor tiempo de reacción. Gracias a la termografía, los conductores pueden detectar y reconocer más rápidamente peligros potenciales y evitar accidentes mortales.

Gracias a su capacidad de detección de largo alcance (hasta 300 metros para un ser humano y más de 800 para objetos de 2,3 x 2,3 m), los sistemas de visión nocturna implican una ganancia de tiempo de unos 5 segundos a una velocidad de 100 km/h en comparación con las luces de carretera. El futuro de la conducción nocturna pasa, pues, por numerosas ayudas a la conducción. Desde mejores sistemas de iluminación, hasta otros avances que permitirán a los conductores detectar obstáculos en la carretera con la suficiente antelación como para reaccionar ante ellos, tomando las medidas adecuadas para evitar accidentes ■



PARA SABER MÁS

Área de Seguridad Vial  
reconstruccion@cesvimap.com  
www.revistacesvimap.com