



Capítulo 2

El conductor: Actitudes en la conducción

De entre los tres factores que intervienen en la circulación: conductor, vehículo y carretera, diversos estudios apuntan que la causa directa de un accidente de tráfico es, en el 90% de los casos, consecuencia de un fallo humano. Infracciones de las normas de circulación, como el exceso de velocidad, adelantamientos indebidos o distracciones encabezan la lista de actitudes más peligrosas en la conducción.



La posición de conducción

Al ponernos al volante, es fundamental adoptar una correcta postura de conducción, pues con ello se retrasa la fatiga y se puede afrontar cualquier imprevisto. Antes de iniciar la marcha, deben darse los siguientes pasos:

1. Regular el asiento en distancia y altura: La banqueta se situará a una distancia que, manteniendo presionado el embrague a fondo, con el pie izquierdo, permita tener las piernas ligeramente flexionadas pero apoyadas por completo en el asiento. El respaldo se regulará de forma que, con la espalda completamente apoyada en él, la muñeca izquierda pueda apoyarse en la parte superior del volante y la mano derecha alcance sin problemas la posición más alejada de la palanca de cambios.

2. Regular los retrovisores con el mayor ángulo posible, sin solapes entre las áreas cubiertas por los retrovisores, y las menores zonas muertas.

3. Regular el reposacabezas, siempre por encima de la cabeza.

4. Abrocharse el cinturón de seguridad y obligar a que se lo coloquen todos los ocupantes del vehículo, incluidos los de las plazas traseras, ya que, en caso de colisión, se evita que éstos salgan despedidos, produciendo daños tanto a los ocupantes de las plazas delanteras como a sí mismos.

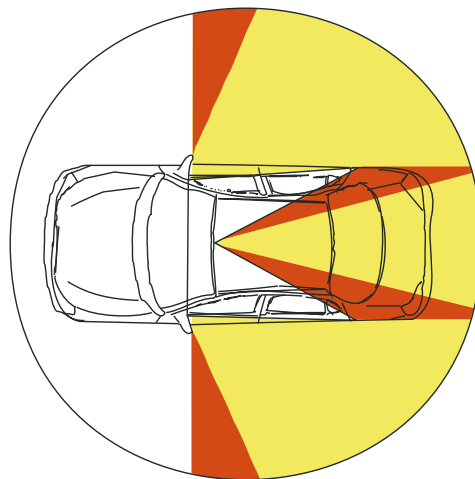
5. Durante la conducción, sujetar el volante con las dos manos en una posición entre las diez y diez y las tres menos cuarto. Las dos manos deben ir siempre sobre el volante, evitando apoyar el brazo en la ventanilla o cualquier otra posición que no sea la indicada. Cuando sea necesario cambiar de velocidad, se empleará el menor tiempo posible, colocando nuevamente las manos a la posición anterior.



La conducción urbana e interurbana

La conducción urbana, con sus habituales atascos y retenciones, genera en el conductor tensión y agresividad, lo que ocasiona un alto porcentaje de accidentes. No debe exteriorizarse esta actitud con signos estresantes, como tocar el claxon, acelerar bruscamente o discutir con los demás conductores.

En carretera conducir puede ser una actividad placentera siempre que se tomen las necesarias precauciones. Por ello, además de los consejos descritos anteriormente, se deben adoptar los siguientes hábitos: Concentrar toda la atención en la conducción, si existen otros factores que distraigan la atención como fumar, comer, beber, hablar por teléfono o resolver un asunto preocupante, es preferible realizar un breve descanso para luego continuar con toda nuestra atención en la conducción.



Las zonas sombreadas en rojo indican los posibles ángulos muertos en caso de una colocación inadecuada de los retrovisores

Adoptar una postura de conducción adecuada es fundamental para circular seguro

Frenado y trazado de curvas

1. Se debe frenar, cuando sea necesario, mientras el vehículo está en línea recta, antes de la curva y no durante su trazado. Cuando se haya alcanzado la velocidad mínima necesaria para afrontar la curva, se engranará la velocidad adecuada para disponer de la potencia suficiente en la salida de la misma. Emplear los frenos para frenar es más seguro; la utilización del cambio de velocidades es innecesaria en los vehículos modernos y puede introducir factores de distorsión, además de perjudicar la mecánica.
2. Durante el trazado de curvas pequeñas, será la mano exterior la que empujará el volante en el sentido del giro, sin alterar la posición de las manos. Este movimiento resulta más suave que hacerlo con la mano interior.
3. En las curvas con mayor giro, que no puedan ser tomadas sin desplazar las manos, se procederá de la siguiente forma: La mano del interior se desplazará hacia arriba, proporcionalmente al giro requerido, tirando luego hacia abajo hasta la horizontal, mientras la mano del exterior deja deslizar el volante hasta que ambas manos están nuevamente enfrentadas en la posición inicial. De esta forma, si la estimación ha sido correcta, se habrá completado el giro y se mantienen las manos con la posibilidad de rectificar el giro en ambos sentidos. Si el viraje fuera muy pronunciado, se podría desplazar la mano incluso más allá del punto superior para aumentar el giro del volante.
4. Finalizado el trazado, cuando la salida de la curva sea claramente visible, se acelerará suave y progresivamente.

El adelantamiento

El adelantamiento en calzadas con doble sentido de circulación se considera una de las maniobras más peligrosas. Para llevarlo a cabo han de tenerse en cuenta ciertas recomendaciones:

1. Guardar la distancia con el vehículo precedente: Ni muy cerca, pues se reduciría la visión, ni muy lejos, pues se prolongaría demasiado la maniobra.
2. Realizar una valoración de velocidades: Estimar la velocidad del vehículo que se va a adelantar, así como la del que pueda acercarse en sentido contrario.
3. Observar los retrovisores: Si algún conductor ha iniciado la maniobra, deberá respetarse.
4. Señalizar con el intermitente izquierdo y, en caso necesario, avisar con el claxon de día o con las ráfagas de luz de noche.
5. Regresar al carril de circulación, sin obligar a frenar al vehículo adelantado.



El adelantamiento es una de las maniobras más arriesgadas

La conducción en ciudad exige atención total y respeto a las normas y al resto de los conductores



La velocidad

La velocidad inadecuada se sitúa a la cabeza de las infracciones más comunes que son causa directa de accidente. Es importante, por ello, saber controlar y adecuar la velocidad a las distintas circunstancias del tráfico.

Cuanto mayor es la velocidad, menor es nuestro campo de visión y, en caso de accidente, la probabilidad de sufrir lesiones graves o mortales se multiplica. Un choque a 100 km/h contra una pared equivaldría a una caída vertical del vehículo desde una altura de aproximadamente 40 metros.

Además, la velocidad trae consigo un aumento en la distancia de detención. Una simple operación matemática consistente en convertir los kilómetros por hora en metros por segundo, da idea de la distancia que recorre un coche en un segundo, que es el tiempo aproximado que transcurre desde que el cerebro percibe el peligro, envía una orden al pie derecho y éste comienza a pisar el pedal del freno. Ese tramo, en el que aún no ha comenzado la frenada, se denomina **distancia de reacción**. Pero no sólo hay que reaccionar rápido para comenzar a frenar: hay que detener el coche en un espacio mínimo, que se denomina **distancia de frenado**.

Sin embargo, esta distancia puede aumentar, en función de varios factores; el más determinante es la velocidad. Otros factores que intervienen en el aumento de la distancia de frenado son las condiciones de adherencia al suelo, el estado de los frenos, de los amortiguadores o de los neumáticos y, por último, la pericia del propio conductor para aplicar la dosis adecuada de presión al pedal. La suma de las distancias de reacción y frenado es lo que se denomina **distancia de detención**, es decir, los metros que recorre el coche desde que se ve el peligro hasta que se detiene. Como ejemplo, puede indicarse que la distancia aproximada que se necesitará para detener un vehículo de gama alta, circulando a 120 km/h, es de 96 metros.

Circunstancias climatológicas adversas

- Con lluvia: Evitar frenadas bruscas y velocidad elevada, ya que puede producirse *acquaplaning*, que es el fenómeno que sucede cuando un neumático pierde el contacto con el pavimento, a causa del agua que no puede evacuar, debido a la falta de dibujo o a la excesiva velocidad del vehículo.
- Con nieve o hielo: Circular muy despacio y, en caso de detenerse, iniciar la marcha en segunda velocidad. Utilizar las cadenas.
- Con niebla: No emplear alumbrado de largo alcance.
- Con viento: Circular despacio y sujetar el volante con firmeza.

Para ayudar a controlar el vehículo en condiciones extremas de conducción, Ford ha desarrollado, para sus nuevos modelos, un programa de seguridad controlado por ordenador, el sistema electrónico de estabilidad (ESP).



El conductor generalmente estima que circula a una velocidad inferior a la real

Pautas de actuación en caso de accidente

- Señalizar el lugar del accidente (triángulos de preseñalización de peligro).
- Avisar a los servicios de urgencia.
- Auxiliar a las víctimas. No se debe mover a los heridos, salvo en casos de emergencia.

El estrés

El estrés y la depresión son dos factores psicológicos definitorios de la civilización actual. Estos signos suelen reflejarse en una conducción agresiva, impaciente y con menor respeto a las normas de circulación. En estas circunstancias, lo más adecuado es extremar la prudencia o, incluso, no conducir. En ningún caso debe recurrirse al alcohol, las drogas o a los medicamentos para remediar esta situación, ya que podrían desencadenar accidentes.



The Image Bank, MARC ROMANELLI

**La conducción urbana
puede ser un factor ge-
nerador de estrés**

La preparación de un viaje

Para iniciar un viaje, es preciso realizar una planificación del mismo con suficiente antelación:

- Comprobar la presión de los neumáticos de acuerdo con la carga, niveles de aceite, líquido de frenos, refrigerante y electrolito.
- En caso de no haber pasado la revisión periódica, llevar el coche a un servicio oficial para realizar una diagnosis de los elementos de seguridad.
- Nunca iniciar un viaje cansado. Dormir suficientemente la noche anterior.
- Para conocer el estado de las carreteras, contactar con los teléfonos de información de la Dirección General de Tráfico.
- No establecer hora de llegada al destino.
- Utilizar ropa y calzado cómodos.
- No abusar de la comida antes y durante el viaje.
- Colocar el peso del equipaje y sus ocupantes de forma equilibrada en el coche.
- Y, por supuesto, no tomar ni una gota de alcohol.

La mayor concentración de accidentes de tráfico se detecta en los meses de julio y agosto



El alcohol y la conducción

Según distintas investigaciones, entre el 30 y el 50 por 100 de los accidentes de tráfico son consecuencia de la conducción bajo los efectos del alcohol.

El consumo de alcohol produce alteraciones físicas y psíquicas, que perjudican gravemente la conducción segura. Desde problemas digestivos, a problemas de corazón, de hígado, etc., pérdida de memoria, paranoias, problemas de visión y un sinnúmero de efectos que alteran la capacidad para conducir.

De entre los efectos más comunes, cabe destacar:

- Confusión de las señales.
- Aumento de velocidad.
- Imprecisión en el cálculo de las distancias.
- Sobrevaloración de la capacidad y, por tanto, tendencia a arriesgar más.

Una vez ingerido alcohol, su absorción es bastante rápida, fundamentalmente si el estómago está vacío, la bebida tiene alta graduación, está gasificada o se bebe caliente. Cuando ha pasado a la sangre y al cerebro, se alcanza la mayor tasa de alcohol en sangre. Esto suele suceder entre 30 y 90 minutos después de haberlo bebido.



El alcohol es una de las principales causas de accidentalidad entre jóvenes conductores

Los efectos que el alcohol provoca en las personas son absolutamente variables, en función de varios parámetros tales como la edad, el peso, la cantidad o los alimentos ingeridos, entre otros. En cualquier caso, por reducida que sea la dosis que se tome, puede resultar peligrosa para la conducción. El siguiente cuadro muestra la relación existente entre el alcohol ingerido y sus efectos en la conducción:

INFLUENCIA DEL ALCOHOL EN LA CONDUCCIÓN

Cantidad de alcohol (en gramos de alcohol / litros de sangre)	Efectos del alcohol en el cuerpo humano
Con 0,2 gr/l	La percepción de las luces móviles se debilita.
A partir de 0,3 gr/l	Los objetos parecen estar más lejos de lo que realmente están.
De 0,5 gr/l a 0,8 gr/l	Se producen alteraciones en manos y pies. Confusión con la luz roja y falta de respeto a las normas.
De 0,8 gr/l a 1,5 gr/l	Los reflejos del conductor se ven perturbados, la embriaguez es apreciable y la conducción es menos vigilante, con poco respeto a las normas. La conducción empieza a ser muy peligrosa.
De 1,5 gr/l a 3 gr/l	La embriaguez es clara, con visión doble y actitud titubeante. La conducción ya es muy peligrosa.
De 3 gr/l a 5 gr/l	Es prácticamente imposible conducir. Las normas no existen, no hay coordinación de movimientos y la visión es muy borrosa.
Más de 5 gr/l	La persona entra en coma.

Si bien el alcohol se ha convertido en la lacra más grave de las carreteras, no debe olvidarse el riesgo que entraña la ingesta de medicamentos y drogas. Algunos medicamentos tienen efectos secundarios, que son claramente adversos para la conducción, como somnolencia, sedación, mareos, vértigo, etc. Entre los medicamentos más peligrosos para la conducción se encuentran los psicofármacos. Se recetan para tratar trastornos psíquicos y su uso es bastante elevado, incluso sin control médico. Los tranquilizantes, sedantes y estimulantes son los tres grandes grupos en que se clasifican los psicofármacos y, por tanto, con los que habrá que tener un especial cuidado durante el tratamiento.

Las drogas son sustancias capaces de alterar el comportamiento de los individuos, produciendo un estado de dependencia física y psíquica, que dificulta enormemente la acción de conducir.

TASAS MÁXIMAS DE ALCOHOL PERMITIDAS

Reglamento General de Circulación (En vigor desde el 6 de mayo de 1999)

Conductores	Límite (grs/l) en sangre	Límite (mg/l) en aire aspirado
General ⁽¹⁾	0,5	0,25
Profesionales ⁽²⁾	0,3	0,15
Noveles ⁽³⁾	0,3	0,15

(1) Tasas máximas aplicables a la población general de conductores.

(2) Conductores de vehículos de transporte de mercancías, viajeros, mercancías peligrosas, servicios de urgencia y transportes especiales.

(3) Aplicables a cualquier conductor durante los dos años siguientes a la obtención del permiso de conducción.