

Recomendacións Básicas de Seguridade Viaria:

CONDUCCIÓN DEFENSIVA



Servizo de Prevención de Riscos Laborais
UNIVERSIDADE DA CORUÑA

Coa colaboración de:



Mutua de Accidentes de Traballo e Enfermidades
Profesionais de Seguridade Social Número 61

INTRODUCCIÓN

O **concepto** de condución defensiva fai referencia a todo un conxunto de técnicas que lle permiten ao condutor depender en maior medida do seu propio comportamento para evitar calquera perigo, independentemente das accións dos demais, das condicións meteorolóxicas ou do estado da estrada e do tráfico.

O **obxectivo fundamental** é anticiparse ás situacións de perigo e dispoñer así de tempo suficiente para reaccionar, xa que, pese á crenza popular, na condución nunca hai mala sorte, só falta de anticipación.

TÉCNICAS DE CONDUCCIÓN PREVENTIVA

TÉCNICAS DE VISIÓN

• Mirar polos retrovisores

Mirar polos retrovisores constantemente, non só ao manobrar, permítille ao condutor saber en todo momento o que rodea o seu vehículo, o que resulta imprescindible antes de realizar calquera manobra.



• Visión frontal afastada

Trátase de recoller a información do resto dos elementos do tráfico con tempo suficiente para poder analizala e reaccionar adecuadamente. Isto implica que a medida que se aumenta a velocidade, ha de se incrementar a distancia a que se mira e non centrar a vista unicamente nos vehículos que circulan diante.

• Visión lateral

O obxectivo é detectar a tempo as portas dos coches que se abren, os peóns que pretenden cruzar, as manobras inesperadas que efectúan as motos etc.

• Voltar a testa

Para completar a información facilitada polo retrovisor e evitar así o risco asociado á falta de visibilidade en determinadas manobras como as incorporacións ou os cambios de estrada, debes xirar a cabeza para controlar o ángulo morto.

TÉCNICAS DE ANTICIPACIÓN

Consiste en procurar ter sempre tempo para reaccionar. O tempo de reacción do ser humano está en torno a 1 segundo, tempo que se tarda en recoller a información, procesala e actuar. Durante este tempo non teremos control sobre o vehículo.

• Saber procesar a información

Mediante esta técnica tentamos anticiparnos ao que puidese ocorrer, polo que se deberá pensar de forma desconfiada, dubidando da reacción do resto dos condutores, previndo as situacións máis desfavorables e evitando considerar que todos os condutores se van comportar de forma correcta.

• Facerse ver e entender

É de vital importancia para evitar os accidentes asegurámonos de que non pasamos desapercibidos para o resto dos usuarios. Por iso é imprescindible que indiquemos a nosa presenza e as nosas intencións aos demais, procurando en todo momento non os sorprender. Para iso:

- ❖ Usaremos as luces cando haxa pouca visibilidade.
- ❖ Indicaremos as nosas manobras mediante os intermitentes con antelación.
- ❖ Evitaremos caer nos ángulos mortos doutros vehículos e non circular en paralelo nin xusto detrás deles,

especialmente cando circulemos próximos aos vehículos pesados e voluminosos.

• Adaptar a velocidade ás circunstancias

Á marxe de que a velocidade non debe exceder nunca dos límites legais establecidos, esta deberá ser sempre tal que permita deter o vehículo ante calquera obstáculo previsible, para o que haberá que ter en conta as condicións meteorolóxicas e da estrada, así como o estado do vehículo e do tráfico.

	Distancia de reacción (TR- 1s)	Distancia de freado	Distancia de detención
50 km/h	14 m	11 m	25 m
80 km/h	22 m	42 m	64 m
120 km/h	33 m	89 m	122 m

• Estar preparado para actuar

No mesmo sentido, se nós vemos un peón que parece ter intención de cruzar por un sitio indebido, levantaremos o pé do acelerador e situáremolo fronte ao do freo, desta forma o noso tempo de acción minúarase igual que a distancia de detención. A diferenza que se aprecia na distancia de freado na táboa, pode supoñer a vida ou a morte dun peón por atropelo.

Distancia de freado en función da anticipación

	Distancia de reacción (TR- 1s)		
	Sen o pé fronte ao freo	Co pé fronte ao freo	Distancia ganada
50 km/h	14 m	5 m	9 m
80 km/h	22 m	7 m	15 m
120 km/h	33 m	11 m	22 m

TÉCNICAS DE XESTIÓN DO ESPAZO

O control do espazo ao redor do coche, daranos unha marxe de manobra extra.

• Espazo dianteiro

A distancia co vehículo precedente ha de ser suficiente para poder deter o vehículo en caso de freada. En condicións normais estímase que esta ha de ser de 2 segundos. Para iso, podemos tomar como referencia un sinal, un poste... e cando o coche que nos precede pase por el empezaremos a contar os segundos.

Por outra parte, na cidade deixaremos un par de metros respecto ao vehículo dianteiro ao detérmolos (semáforo, ceda o paso...) para evitar atropelar un peón no caso de choque desde atrás.

• Espazo traseiro

Co obxecto de evitar que o vehículo de detrás circule extremadamente cerca do noso, pódense adoptar as seguintes medidas:

- ❖ Aumentar o espazo co vehículo precedente, para poder actuar con seguridade ante calquera imprevisto.
- ❖ Frear de forma progresiva co fin de reter e avisar o vehículo de detrás. Para iso comezase a frear antes de que o fagan os vehículos inmediatamente precedentes, en canto vexamos que frean os máis afastados.

• Espazo lateral

Evitar as zonas de incerteza. Esta é a zona en que os outros usuarios se poden mover de forma imprevista. Para iso, ante un vehículo que para, poñeremos especial precaución ao pasar ao seu lado porque é moi probable que se abra a porta.



CONDICIÓN METEOROLÓXICAS

En condicións climatolóxicas adversas hai que aumentar máis, se cabe, a precaución na condución. É moi importante:

- ❖ Aumentar a distancia de seguridade.
- ❖ Reducir a velocidade.
- ❖ Vixiar o estado das rodas, luces, limpaparabrisas, freos e sistemas de climatización.
- ❖ Utilizar as marchas adecuadas. En terreos nevados é mellor arrancar o vehículo en segunda ou terceira marcha, acelerando e soltando o embrague con suavidade.
- ❖ No caso de choiva ou neve, hai que circular polas marcas deixadas por outros vehículos, son menos escurregadías e conteñen menos auga.
- ❖ En terreos con xeo, conducir sen brusquidade e evitar pisar o freo, dado que as rodas se bloquearían e perderíamos o dominio do vehículo.
- ❖ Ter en conta para os efectos de adherencia, que a néboa presenta os mesmos riscos que a auga.

Lembre que a súa seguridade e a do resto das persoas que comparten a vía pública dependen, en gran medida, das súas accións ao conducir.

© FREMAP

Ctra. de Pozuelo nº 61
28220 Majadahonda (Madrid)