



# MÓDULOS DE FORMACIÓN

Ciudad Autónoma de Melilla  
Consejería de Administraciones Públicas  
Gabinete de Prevención-Salud Laboral

SEGURIDAD VIAL

## INDICE

- 1.- INTRODUCCIÓN
- 2.- OBJETIVOS
- 3.- CONTENIDO DEL CURSO: SEGURIDAD VIAL
  - **MÓDULO I** : LAS LEYES DE CIRCULACIÓN
  - **MÓDULO II** : CONDUCTOR, FACTORES INDIVIDUALES
  - **MÓDULO III** : LA POSICIÓN DEL CONDUCTOR
  - **MÓDULO IV** : SISTEMAS DE SEGURIDAD
  - **MÓDULO V** : CONSEJOS REFERENTES A SEGURIDAD VIAL
  - **MÓDULO VI**: MANTENIMIENTO PREVENTIVO
  - **MÓDULO VII**: PRIMEROS AUXILIOS



# MÓDULOS DE FORMACIÓN

Ciudad Autónoma de Melilla  
Consejería de Administraciones Públicas  
Gabinete de Prevención-Salud Laboral

## SEGURIDAD VIAL

### 1. INTRODUCCIÓN

Los accidentes de tráfico se caracterizan por ser el problema de salud pública que ha experimentado el incremento más elevado en tasas de mortalidad. Cada año mueren miles de personas en el mundo como consecuencias de los accidentes de tráfico y millones sufren heridas de diverso carácter.

Las estadísticas de accidentes apuntan hacia un descenso de víctimas mortales. Las causas de esta mejoría pueden deberse a varias razones:

- Renovación del parque automovilístico.
- Construcción de infraestructuras con mayores medidas de seguridad.
- Avance en los diferentes sistemas de seguridad en los vehículos.
- Mentalización de la sociedad ante la seguridad vial.

La concienciación de los conductores ha supuesto la mayor aportación a la disminución de los accidentes. De hecho, el factor humano está presente en el 90 por ciento de los accidentes.

Si se tiene en cuenta que la mejora en los índices de accidentabilidad es muy similar en carretera y en ciudad, donde las mejoras en infraestructuras, cuando se producen, son muy poco significativas en términos de seguridad vial, nos encontramos con otro elemento decisivo para afirmar la primacía del factor humano en el descenso de los accidentes.

A partir de entonces es difícil valorar la situación porque existe unas ligeras subidas y bajadas que apuntan a que nos hallamos en un ciclo de estabilización. Es responsabilidad de todos conseguir que se recupere la tendencia descendente.



# MÓDULOS DE FORMACIÓN

Ciudad Autónoma de Melilla  
Consejería de Administraciones Públicas  
Gabinete de Prevención-Salud Laboral

## SEGURIDAD VIAL

### 2. OBJETIVOS

Este curso persigue fundamentalmente los siguientes objetivos:

- Fomentar el interés por la Seguridad Vial.
- Concienciar sobre los posibles riesgos que conlleva una acción tan cotidiana como es la conducción de un vehículo.
- Recordar los diferentes tipos de Seguridad que disponen los vehículos.
- Recordar unos consejos prácticos y útiles referentes a la Seguridad Vial.
- Exponer los diferentes puntos de mantenimiento de los vehículos.

### 3. CONTENIDO DEL CURSO

**BLOQUE: SEGURIDAD VIAL**

- **MÓDULO I : LAS LEYES DE CIRCULACIÓN**
- **MÓDULO II : CONDUCTOR, FACTORES INDIVIDUALES**
- **MÓDULO III : LA POSICIÓN DEL CONDUCTOR**
- **MÓDULO IV : SISTEMAS DE SEGURIDAD**
- **MÓDULO V : CONSEJOS REFERENTES A SEGURIDAD VIAL**
- **MÓDULO VI: MANTENIMIENTO PREVENTIVO**
- **MÓDULO VII: PRIMEROS AUXILIOS**



# MÓDULOS DE FORMACIÓN

Ciudad Autónoma de Melilla  
Consejería de Administraciones Públicas  
Gabinete de Prevención-Salud Laboral

**SEGURIDAD VIAL**

**BLOQUE: SEGURIDAD VIAL**

## LAS LEYES DE CIRCULACIÓN

La regulación de la Ley de Bases sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial en 1989, es la primera piedra en la construcción de una nueva normativa sobre circulación y seguridad vial, adaptada a los nuevos tiempos y necesidades.



Un año más tarde, 1990, aparece la conocida como Ley de Seguridad Vial, con las normas genéricas que, después deben desarrollarse y concretarse en Reglamentos. De estos ya están en vigor, los que regulan los siguientes aspectos: Consejo Superior de Tráfico y Seguridad de la Circulación Vial (órgano de coordinación donde están representados los sectores y administraciones relacionados con el tráfico y la seguridad vial), y los de Circulación, Procedimiento Sancionador, Vehículos Históricos y Conductores.

Restan aún por aparecer, aunque todos están en tramitación: el de Vehículos, Infracciones, Sanciones, Medidas Cautelares, Responsabilidad y Publicidad, y el de Usos Especiales de las Vías Públicas (pruebas deportivas y transportes especiales). Por lo tanto, para estas materias, sigue vigente, con numerosas modificaciones, el Código de la Circulación de 1934.

Por último, añadir, que también se aplica en el ámbito circulatorio legislación sobre Transportes, Industria y Seguros.



# MÓDULOS DE FORMACIÓN

Ciudad Autónoma de Melilla  
Consejería de Administraciones Públicas  
Gabinete de Prevención-Salud Laboral

**SEGURIDAD VIAL**

## PRINCIPALES NORMAS EN VIGOR

DENOMINACIÓN	CONTENIDO
Ley 19/2001 de reforma del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por RDLeg. 339/1990 de 2 mar.	Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial
Reglamento del Consejo Superior de Tráfico y Seguridad de la Circulación Vial (1991)	Organización y funcionamiento de dicho órgano.
Reglamento de Circulación (1992)	Comportamiento de los usuarios en el ámbito vial.
Reglamento de Procedimiento Sancionador (1994)	Tramitación de denuncias y expedientes relacionados con infracciones del tráfico.
Reglamento de Vehículos Históricos (1995)	Clasificación de este tipo de vehículos, y normas especiales para circular.
Reglamento de Conductores (1997)	Permisos de conducción y pruebas para obtenerlos.
Código de la Circulación (1934)	Aún vigente en lo relativo a vehículos, pruebas deportivas, circulación internacional y publicidad.
Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor (1995)	Obligatoriedad de estar asegurado y llevar el correspondiente documento acreditativo.
Código Penal (1996)	Delitos y faltas contra la seguridad del tráfico rodado.
Ley (1987) y Reglamento (1990) de los Transportes Terrestres.	Tacógrafos y tiempos de conducción.
Real Decreto que regula la Inspección Técnica de Vehículos (1994)	Periodicidad, obligatoriedad y dispositivos que deben ser revisados.



# MÓDULOS DE FORMACIÓN

Ciudad Autónoma de Melilla  
Consejería de Administraciones Públicas  
Gabinete de Prevención-Salud Laboral

## SEGURIDAD VIAL

La nueva Ley de Seguridad Vial, Ley 19/2001, contempla medidas reeducadoras, como cursos de concienciación, con más facilidades para el pago de las multas. En la siguiente tabla se recogen los principales cambios que aporta dicha ley, junto con una referencia de detalle sobre cómo eran antes los aspectos modificados:

MODIFICACIONES	ANTES	AHORA
NI MÓVILES NI RADIO TRANSMISORES	Prohibición genérica de conducir utilizando cascos o auriculares conectados a aparatos receptores o reproductores de sonido.	Se prohíbe utilizar los teléfonos móviles o cualquier otro medio de sistema de comunicación mientras se conduce, salvo que el desarrollo de la comunicación tenga lugar sin emplear las manos, cascos, auriculares o instrumentos similares.
LAS MULTAS TENDRÁN UN 30% DE DESCUENTO	El descuento por el pago de las infracciones (sólo las que no estaban castigadas en las leyes penales ni las que daban lugar a la suspensión del permiso de conducir) era del 20%.	Independientemente del tipo de infracción de que se trate, los conductores sancionados podrán tener hasta un 30% de descuento en el importe de la multa que figura en el boletín de denuncia o, en su defecto, en la notificación posterior. En todo caso, el pago, que también podrá hacerse a los agentes denunciantes, habrá que hacerlo efectivo antes de que se dicte resolución sancionadora.
PARTE DE LA MULTA SE PODRÁ PAGAR CON UN CURSO	No se contemplaba.	La cuantía de la sanción pecuniaria y el período de suspensión del permiso o licencia de conducción podrán reducirse hasta un 30% de su totalidad y sustituirse en esa parte, a petición del sancionado, por otras medidas también reeducadoras que reglamentariamente se determinen. Dichas medidas consistirán en cursos formativos de comportamiento en materia de seguridad vial o módulos de concienciación sobre las consecuencias de los accidentes de tráfico.



# MÓDULOS DE FORMACIÓN

Ciudad Autónoma de Melilla  
Consejería de Administraciones Públicas  
Gabinete de Prevención-Salud Laboral

## SEGURIDAD VIAL

MODIFICACIONES	ANTES	AHORA
LA RETIRADA DEL PERMISO, A PLAZOS	No se contemplaba.	De manera específica, la nueva redacción posibilita el fraccionamiento de la sanción de la autorización para conducir. A falta de concretar los detalles y los casos, será el propio interesado quien solicite el cumplimiento aplazado de la sanción. El origen de la suspensión puede deberse tanto a infracciones graves como muy graves por un período de hasta 3 meses.
EL EXCESO DE OCUPANTES, "MUY GRAVE"	No se contemplaba de forma específica.	Se califica como muy grave la ocupación excesiva del vehículo. Concretamente cuando se aumenta en un 50% el número de plazas, excluido el conductor; por ejemplo, viajar siete personas en un turismo autorizado para cinco. Se prevé, además, la posibilidad de que los agentes inmovilicen el vehículo para evitar riesgos en la circulación.
RAZONES PARA INMOVILIZAR UN VEHÍCULO	Los agentes podían inmovilizar un vehículo cuando su uso pudiera ocasionar un riesgo grave para la circulación o por la negativa del conductor a someterse a las pruebas de alcoholemia.	Se mantienen los casos anteriores y, además, se permite la inmovilización de automóviles y ciclomotores por supuestas alteraciones técnicas que desvirtúen su uso o atenten contra la seguridad vial; también por no llevar casco, por superar los niveles de gases, humos y ruidos, por exceso de ocupantes, manipulación de los instrumentos de control de la velocidad (tacógrafo) y por incumplimiento de los tiempos de conducción y descanso.
SE PROHÍBE EL USO DE ANTIRADARES	No estaba regulado.	Prohíbe instalar o utilizar en los automóviles mecanismos o sistemas que permitan detectar la presencia de los equipos de control de velocidad de los agentes de tráfico y así eludir su función. Y no sólo eso, por la misma razón, ya no se podrán hacer señales y ráfagas de luz para avisar a otros



# MÓDULOS DE FORMACIÓN

Ciudad Autónoma de Melilla  
 Consejería de Administraciones Públicas  
 Gabinete de Prevención-Salud Laboral

## SEGURIDAD VIAL

MODIFICACIONES	ANTES	AHORA
LA NOTIFICACIÓN, MÁS TARDE	Se establece como norma general que las denuncias se han de notificar en el acto, aunque, por razones justificadas -que deberán constar en la propia denuncia-, se admite que pueda hacerse con posterioridad.	conductores de la presencia de los agentes. Evitar riesgos innecesarios para la circulación es la razón y la causa legal que justifica que una infracción no se notifique en el momento de producirse. Y tampoco será necesaria la notificación inmediata cuando la infracción haya sido detectada por medios de captación y reproducción de imágenes (radar o desde los helicópteros) que permitan la identificación del conductor. También se podrá notificar posteriormente las denuncias de estacionamiento cuando el conductor no esté presente.
LOS PADRES PAGARÁN LA MULTA	La responsabilidad por las infracciones recae directamente en el autor del hecho	Se añade, además, la responsabilidad pecuniaria derivada de la multa de los padres (o en su caso, tutores, acogedores y guardadores legales) por los hechos cometidos por los menores de edad como protagonistas del tráfico, ya sea como peatones, como usuarios de vehículos o como conductores de los mismos. Cuando se trate de infracciones leves, previo consentimiento de los progenitores, podrá sustituirse la sanción económica de la multa por otras medidas también reeducadoras.
MENORES DE 12 AÑOS EN MOTO, SÓLO CON SUS PADRES	Se prohíbe circular con menores de 12 años en los asientos delanteros del vehículo, salvo que utilicen dispositivos homologados.	Además de lo anterior, queda prohibido circular con menores de 12 años como pasajeros de ciclomotores o motocicletas, con o sin sidecar por cualquier clase de vía. Excepcionalmente se permite esta circulación a partir de los 7 años, siempre que los conductores sean los padres o madres, tutores o persona mayor de edad autorizada por ellos, utilicen casco homologado y se cumplan las condiciones específicas de seguridad.



# MÓDULOS DE FORMACIÓN

Ciudad Autónoma de Melilla  
 Consejería de Administraciones Públicas  
 Gabinete de Prevención-Salud Laboral

## SEGURIDAD VIAL

MODIFICACIONES	ANTES	AHORA
QUIÉNES HAN DE USAR EL ARCÉN	Deben circular por el arcén de la derecha los vehículos de tracción animal, los especiales de determinado peso máximo, ciclos, ciclomotores y coches para minusválidos cuando no exista otra vía para ellos. También motocicletas, turismos y camiones que, por razones de emergencia, se vean obligados a circular muy despacio.	A lo anterior se añade otro vehículo que ha de circular por el arcén: los vehículos en seguimiento de ciclistas. Por otro lado, a los conductores de bicicletas se les permite ocupar, además del arcén, la parte derecha de la calzada que necesiten, especialmente en descensos prolongados con curvas.
IDENTIFICAR AL INFRACTOR	El propietario de un vehículo está obligado a identificar al conductor del mismo.	El titular de un vehículo tiene el deber de identificar al conductor responsable de una infracción cometida con el mismo. De no hacerlo, sin causa justificada, será sancionado como autor de falta grave en su máxima cuantía: 50.082 ptas. (301 euros) En los mismos términos responderá el titular del vehículo cuando no sea posible notificar la denuncia al conductor que aquél haya identificado, por causa imputable a dicho titular.
AUMENTA EL PLAZO DE CADUCIDAD DE LAS MULTAS	Prescribían a los tres meses; y la anotación en el registro de Infractores de las "graves" y "muy graves", se cancelaba a los seis meses.	Las infracciones "leves" prescriben a los tres meses; las "graves", a los seis meses; y las "muy graves", transcurrido un año desde que se cometieron. La prescripción se interrumpe por cualquier actuación administrativa encaminada a averiguar la identidad y domicilio del infractor o la notificación a éste. La cancelación en el registro de las sanciones firmes "graves" y "muy graves" se hace de oficio transcurridos dos años desde su



# MÓDULOS DE FORMACIÓN

Ciudad Autónoma de Melilla  
 Consejería de Administraciones Públicas  
 Gabinete de Prevención-Salud Laboral

## SEGURIDAD VIAL

		cumplimiento o prescripción.
MODIFICACIONES	ANTES	AHORA
GUARDAR LAS DISTANCIAS	Todo conductor que circule detrás de otro ha de dejar entre ambos un espacio libre que le permita detenerse, en caso de frenazo brusco, sin colisionar con él... .	Se mantiene el mismo texto, pero se añade una nueva redacción para autorizar la circulación de ciclistas en grupo: se permitirá a los conductores de bicicletas circular en grupo, extremando en esta ocasión la atención a fin de evitar alcances entre ellos.
CORRER DEMASIADO, "MUY GRAVE"	Era siempre una infracción "grave".	Sobrepasar en más de un 50% la velocidad máxima autorizada, se considera una infracción "muy grave", siempre que esto suponga haber superado, al menos en 30 km/h., el límite máximo. Es decir, será "muy grave" circular a 180 por autopistas y autovías; a 150, por carreteras limitadas a 100; y a 80 km/h, en vías urbanas, al margen de otras limitaciones específicas que puedan existir en esas vías.



# MÓDULOS DE FORMACIÓN

Ciudad Autónoma de Melilla  
Consejería de Administraciones Públicas  
Gabinete de Prevención-Salud Laboral

SEGURIDAD VIAL

## CONDUCTOR, FACTORES INDIVIDUALES

Es evidente que el riesgo en la conducción y los accidentes de tráfico, no son fruto de una única causa. En la mayoría de los casos son muchos los elementos que se mezclan para desencadenar un siniestro. A veces hay explicaciones claras del porqué de una colisión: fallo mecánico, el conductor bajo los efectos del alcohol, velocidad inadecuada... En otras ocasiones las causas ya no son tan claras y evidentes. Por esto se dedica un apartado a las condiciones personales del conductor que en algunos casos son causas principales de la materialización del siniestro.

### 1. Comer, Beber, Fumar y Conducir:

Conducir es una actividad más en la vida diaria de muchos trabajadores. La mayoría, cuando recorren itinerarios habituales y cortos, raramente reparan en el impacto que puede tener la comida en el manejo del vehículo. Sin embargo, no debería ser este el caso de los viajes especiales y largos.

#### COMIDAS

*Riesgos de una mala alimentación.*

Una alimentación inadecuado o unos hábitos incorrecto pueden ser un claro factor de riesgo, al menos, por las siguientes razones:

- Pueden contribuir a incrementar o desencadenar la fatiga del conductor.
- Fomenta una menor concentración, la aparición del sueño o la potenciación de sus efectos.
- Puede producir desvanecimientos o pequeños mareos.
- Deteriora los reflejos y la capacidad de respuesta del conductor.
- Suscita conductas anómalas, desde las distracciones a la irritabilidad.

Para evitar éstos y otros efectos, a continuación se exponen algunos consejos sencillos sobre la dieta en la conducción, bien entendiendo que, salvo raras excepciones, para conducir no se requiera una comida muy especial, tan sólo observar ciertas reglas simples



# MÓDULOS DE FORMACIÓN

Ciudad Autónoma de Melilla  
Consejería de Administraciones Públicas  
Gabinete de Prevención-Salud Laboral

## SEGURIDAD VIAL

### *La frecuencia de las comidas.*

Las comidas del mediodía y de la noche deben hacerse a las horas habituales, intentando evitar periodos demasiado largos o irregulares respecto a los acostumbrados.

Es preferible, en todo caso, hacer varias comidas ligeras que pocas con abundancia.

A ser posible nunca comience un viaje largo sin haber ingerido ningún tipo de alimentación, sobre todo si piensa estar mucho tiempo sin realizar alguna parada.

Después de las principales comidas, espere algún tiempo antes de volver a conducir y a ser posible dé un pequeño paseo. Está comprobado el riesgo de empezar a conducir inmediatamente después de comer.

Finalmente, es evidente que comer dentro del vehículo supone un grave riesgo. Los accidentes por esta causa, según estadísticas, son frecuentes y extremadamente peligrosos.

### *El tipo de alimentación:*

Desayuno. A diferencia de lo que se suele hacer habitualmente en España, el desayuno debe ser abundante. La razón es sencilla, si se comienza el viaje por la mañana, lo más probable es que el primer tramo de conducción sea bastante dilatado, por lo que se necesita mayor aporte energético de lo habitual.

Comida y cena. Para conducir no es necesario seguir una dieta especial, pero sí procurar que las comidas reúnan ciertas características, aparte de no ser muy abundantes, deben ser fáciles de digerir, ricas en hidratos de carbono, con bajo contenido en grasas animales. Evitar especialmente, los alimentos flatulentos así como los demasiado condimentados o con alto contenido en sal.

Comidas esporádicas. En las paradas esporádicas que se realicen durante el viaje, aparte de las bebidas que se puedan tomar, los alimentos ideales son: yogur, galletas, frutas o zumos de frutas, chocolates, etc. Acompañados de alguna bebida ligeramente estimulante como café o té.

## **BEBIDAS**

La trascendencia de las bebida no alcohólicas es poco conocida por los conductores, lo que no quiere decir que no sean importantes. Saber lo que se debe beber o no beber y los motivos que lo justifican incrementará nuestra seguridad.



# MÓDULOS DE FORMACIÓN

Ciudad Autónoma de Melilla  
Consejería de Administraciones Públicas  
Gabinete de Prevención-Salud Laboral

## SEGURIDAD VIAL

*El agua.* Es uno de los líquidos fundamentales y el menos peligroso para el conductor. Es necesario tener en cuenta que cuando se conduce, especialmente en verano, en condiciones normales se produce una mayor transpiración y deshidratación. Ello puede traer como consecuencia un desgaste mayor de lo habitual, un notable incremento de la fatiga muscular e incluso la aparición de somnolencia, lo que se puede contrarrestar fácilmente bebiendo una pequeña cantidad de agua en las paradas que se hagan durante el trayecto.

*El café y otros estimulantes naturales.* El café y otros estimulantes naturales pueden ser de gran utilidad siempre que se guarden ciertas reglas. Es cierto que la cafeína en pequeñas dosis ayuda a mantener el estado de vigilancia, facilita los reflejos y alivia la fatiga. Sin embargo es necesario tener en cuenta dos preocupaciones: en primer lugar, la cafeína en dosis elevadas puede producir efectos negativos en el conductor, tales como manifestaciones de ansiedad y nerviosismo, que, en general, inducen a conductas de mayor riesgo; en segundo lugar es necesario tener en cuenta que la cafeína no eliminará los efectos de la fatiga intensa o el sueño, si no que los enmascarará.

*Otras bebida de uso frecuente.* Son muy recomendables los zumos naturales y refrescos ligeramente azucarados y el yogur líquido. Nunca ingiera bebidas demasiado gasificadas al producir flatulencia. Muy importante, sobre todo de noche, no tomar leche caliente, al poder facilitar la aparición del sueño.

### FUMAR

Hace unos años, determinadas empresas de seguros europeas, realizaron un minucioso estudio, del cual se demostraba que tras el humo de los cigarrillos había muchos accidentes.

Las causas son evidentes, por una parte fumar impide una buena sujeción del volante y provoca frecuentes distracciones mientras se enciende el cigarrillo, se busca el cenicero o, simplemente, se quita la ceniza que haya caído. Por otra parte, estudios realizados en simuladores indican que muchas de las sustancias que contiene el humo del tabaco, en determinadas circunstancias y dosis pueden disminuir los reflejos y la capacidad de reacción, incrementar la fatiga, embotar la cabeza o irritar los ojos, con la consiguiente fatiga ocular.



# MÓDULOS DE FORMACIÓN

Ciudad Autónoma de Melilla  
Consejería de Administraciones Públicas  
Gabinete de Prevención-Salud Laboral

## SEGURIDAD VIAL

### 2. La atención y las distracciones:

#### LA ATENCIÓN

En la actividad de conducir es imprescindible captar, identificar y organizar muy bien todas las informaciones que llegan del entorno. Sin embargo son muchos los estímulos que invaden al manejar un vehículo: la radio, factores personales, señales de tráfico, el peatón, la velocidad, las vibraciones del volante...

El conductor se ve peligrosamente inundado por un aluvión de estímulos. Por ello, se tienen que escoger de manera rápida y precisa, en cada momento, las informaciones que son de interés y despreocuparse del campo perceptivo lo que es irrelevante. A ese complejo mecanismo es al que llamamos atención.

*Algunos elementos importantes sobre la atención.*

*La actividad.* Para atender correctamente, el sistema nervioso central tiene que estar bastante activado, al requerir la atención un importante caudal de energía para funcionar correctamente. Por esa razón, el conductor con fatiga, sueño o que conduce bajo los efectos de algunos fármacos o drogas tiene notablemente disminuida su atención.

*La aptitud.* La capacidad del ser humano para recibir mucha información al mismo tiempo es muy limitada. Por ello debe prestar atención exclusiva a aquello que está relacionado con la seguridad.

*La selectividad.* Dado que no se pueden captar, simultáneamente, muchos estímulos, es necesario realizar una selección de los más interesantes, desestimándose los demás. Precisamente el cansancio, que normalmente aqueja al conductor novato, es debido a que al principio atiende a demasiados estímulos, hasta que con la práctica va automatizando el proceso.

*Relación entre la atención y la fatiga del conductor.*

Mantener la atención durante largos periodos produce un elevado cansancio. Todos los conductores experimentados saben que cuando se conduce ininterrumpidamente varias horas, o en situaciones que requieren una "vigilancia extra" por causa de las condiciones atmosféricas o por una vía desconocida, la fatiga aparece con mucha más facilidad.



# MÓDULOS DE FORMACIÓN

Ciudad Autónoma de Melilla  
Consejería de Administraciones Públicas  
Gabinete de Prevención-Salud Laboral

## SEGURIDAD VIAL

Ello se debe a que el individuo que está atendiendo, en una situación de riesgo especialmente elevado como es el conducir, aunque no sea consciente de ello experimenta importantes cambios en su organismo, de entre los que habría que destacar los siguientes:

- Sobreesfuerzos de todos los órganos y vías sensoriales, especialmente la vista.
- Fuerte activación del sistema nervioso central.
- Alta tensión en los músculos para poder reaccionar con la máxima rapidez.
- Cambios en la circulación de la sangre, por ejemplo mayor irrigación al cerebro.

Todas estas alteraciones, y otras que se podrían añadir, son en parte las causantes del fuerte desgaste y fatiga que padece el organismo mientras se conduce. De no realizar un descanso adecuado, el paso siguiente es la aparición de las distracciones y los fallos en la capacidad de respuesta.

### LAS DISTRACCIONES.

Existe una variada gama de factores que pueden dar lugar a una atención inadecuada o provocar la aparición de distracciones. Unos proceden del propio individuo, internos, y otros tiene su origen en el entorno que circula al conductor, externos.

*Factores externos que provocan distracciones:*

- La búsqueda de informaciones ajenas a la conducción: bares, hoteles... suele ser una causa de las causas frecuentes de la aparición de las distracciones.
- Una señalización incorrecta o una excesiva concentración de señales en la vía.
- Los cambios de entorno o de luz, sobre todo por la noche,.
- Una carretera demasiado conocida.
- La localización del estímulo con respecto al conductor. Los pasos a nivel son mucho más peligrosos cuando el tren se aproxima por la zona trasera de la visión del conductor o por la derecha, quedando así más alejados del campo de atención del conductor.



# MÓDULOS DE FORMACIÓN

Ciudad Autónoma de Melilla  
Consejería de Administraciones Públicas  
Gabinete de Prevención-Salud Laboral

## SEGURIDAD VIAL

*Factores internos que provocan distracciones:*

- Mantener conductas interferentes con la conducción como poner música, encender un cigarrillo, buscar objetos o ponerse en el cinturón de seguridad en marcha.
- Estados psicológicos transitorios debidos a la fatiga, depresión, estrés, ansiedad, sueño...
- La motivación o carencia de algo. Por ejemplo cuando se conduce con hambre y se está especialmente atento a la búsqueda de un lugar para comer.
- Determinadas características de la personalidad, por ejemplo las personas de carácter extrovertido son propensas a las distracciones.
- Estar bajo los efectos de algunas sustancias como el alcohol o determinados fármacos.
- Tener determinados problemas físicos o una edad elevada.

Finalmente hay que destacar que la diferencia que existe entre atención y riesgo en la vida diaria y en la conducción viene dada, lógicamente, por la acción de la velocidad.

### 3. Fatiga y Cansancio:

La fatiga, junto con el consumo de bebidas alcohólicas, la velocidad y la distracción, se encuentra entre los principales factores de riesgo al volante. Se sabe que, aproximadamente entre el 20 y 30% de los accidentes de tráfico se deben a la acción directa o indirecta de la fatiga. Aunque no se sea consciente, conducir es una actividad que exige bastante esfuerzo físico y mental. Para hacerse una idea, manejar un vehículo conlleva más de 50.000 acciones posibles, algunas de ellas muy peligrosas y realizadas bajo altas dosis de tensión y con sobreesfuerzo de atención.

Muchas veces, a la propia fatiga de la conducción, se le añade la fatiga propia del conductor. Esto explica que haya muchos más accidentes al regreso del trabajo que al irse de vacaciones.

Los peligros de la fatiga se derivan de que ésta, produce importantes deterioros físicos y psicológicos que impiden al conductor manejar adecuadamente el vehículo. Algunos son:



# MÓDULOS DE FORMACIÓN

Ciudad Autónoma de Melilla  
Consejería de Administraciones Públicas  
Gabinete de Prevención-Salud Laboral

## SEGURIDAD VIAL

- La fatiga aumenta la dificultad para mantener la atención.
- Produce tensión muscular, rigidez y falta de flexibilidad en los miembros.
- Disminuye la velocidad y la precisión en la ejecución de maniobras.
- Incrementa, sensiblemente, el número de respuestas erróneas al volante.
- Induce a aceptar mayores riesgos, para llegar cuanto antes al destino.
- Produce cambios en la conducta.

Hay ciertos signos muy claros que indican que se está fatigado, algunos de los cuales pueden ser incluso captados por las personas que nos acompañan en el coche. Si nota alguno de estos síntomas posiblemente sea porque está fatigado:

- Síntomas en los ojos: parpadeo constante, pesadez y vista turbia, mala fijación de los ojos en las señales, sombras extrañas, restregarse los ojos continuamente...
- Síntomas en los oídos: ligero resonar de los oídos, hipersensibilidad a los ruidos, zumbidos anómalos, fallos de audición...
- Otros síntomas físicos: presión en la cabeza y las sienes, sensación de tener los brazos dormidos, imposibilidad de mantener la cabeza recta, sobresaltos injustificados, movimientos constantes en el asiento del coche, pies fríos y cabeza pesada...
- Aparte de estos síntomas existen otros que se manifiestan claramente en el manejo del vehículo como: desviarse ligeramente de la carretera, disminución o aumento injustificado de la velocidad, circular demasiado cerca de otros vehículos, tomar las curvas demasiado pronto o tarde, pérdida de la sensación de velocidad, no cambiar de marcha o no cambiar a tiempo...

Algunos consejos para disminuir la fatiga o evitar que prosiga son:

- Hay que prever que a partir de la media hora de estar conduciendo, la atención se relaja y puede aparecer la fatiga, especialmente si se comenzó a conducir cansado.



# MÓDULOS DE FORMACIÓN

Ciudad Autónoma de Melilla  
Consejería de Administraciones Públicas  
Gabinete de Prevención-Salud Laboral

## SEGURIDAD VIAL

- Nunca se debe conducir más de ocho horas en un solo día ya que cada hora adicional multiplica el riesgo de sufrir un accidente.
- Hay que detenerse como mínimo cada dos horas o cada 150-200 kilómetros. Al parar puede que se noten pequeños temblores, síntoma evidente de que se está fatigado.
- Al detenerse, hay que salir del coche, hacer ejercicio durante unos quince minutos o dar un pequeño paseo y, a ser posible, refrescarse la cara y brazos con agua o colonia fresca.
- Al parar no tome alimentos muy pesados y bebe agua, ya que la deshidratación produce mayor fatiga muscular y a veces somnolencia. Nunca tome depresores del sistema nervioso central.
- Tenga en cuenta que, pese a lo que se suele decir, muchos estimulantes empleados contra la fatiga en realidad no la eliminan, sino que sólo la enmascaran.

#### 4. El sueño y la conducción nocturna:

Al igual que ocurre con la fatiga el sueño es una de las condiciones psicofísicas más adversas con las que puede enfrentarse una persona a la hora de conducir. De hecho se podría decir que el sueño es el mayor enemigo del que maneja en vehículo dado que el alcohol, las distracciones, la velocidad... aún permiten un cierto nivel de control sobre el vehículo.

Por ello, en la medida de lo posible, es necesario evitar la conducción nocturna al tener mayores posibilidades de que aparezca el sueño. Ello se debe básicamente al ritmo biológico, dicho de otra manera, el organismo se acostumbra a realizar unas funciones durante el día y otras durante la noche, dormir.

Este ritmo no se puede alterar bruscamente, por ejemplo para conducir. Hasta tal punto este hecho es importante que muchas empresas de transporte tienen conductores especialmente entrenados para conducir durante la noche.

Otro motivo para evitar la conducción nocturna es las limitaciones en la visión. Hay que tener en cuenta que el 90% de la información útil que recibe el conductor le llega por los ojos y, lógicamente la pérdida visual durante la noche es muy superior a la del día, lo que afecta seriamente a la percepción y a la toma de decisiones al volante.



# MÓDULOS DE FORMACIÓN

Ciudad Autónoma de Melilla  
Consejería de Administraciones Públicas  
Gabinete de Prevención-Salud Laboral

## SEGURIDAD VIAL

Quizá todo ello explique el hecho que, pese a que de noche los siniestros son inferiores sus consecuencias son mayores, mayor número de muertos y heridos graves.

El sueño produce los siguientes efectos sobre el conductor:

- Disminución de la capacidad de reacción y alteración motrices. El conductor con sueño tiende a hacer movimientos más automáticos, sus músculos se relajan excesivamente lo que disminuye sensiblemente la exactitud y rapidez de las maniobras que realiza. Por ello, su tiempo de reacción ante las situaciones de emergencia queda mucho más deteriorado.
- Aumento de las distracciones. Al disminuir la capacidad de concentración del conductor, es mucho más frecuente la aparición de distracciones, una de las mayores causas de accidente. Se observa en los conductores con sueño una tendencia a ocupar el centro de la calzada o a irse hacia la izquierda.
- Aparición de microsueños. Este es uno de los efectos más negativos de la falta de sueño al volante. Los microsueños determinan que durante un breve lapso de tiempo el conductor pierda la conciencia de lo que está haciendo respecto de su vehículo, la carretera, las señales o los otros vehículos. La consecuencia son bruscas frenadas, que en ocasiones acaban fuera de la vía por la que se circula.
- Alteraciones en la percepción. Cuando se tiene sueño al volante se identifican peor los objetos, luces, señales, la velocidad a la que se circula o circulan los otros vehículos, se pierde el sentido del tiempo e incluso se altera la capacidad para determinar la distancia que nos separa de otros vehículos.
- Anomalías en los órganos de los sentidos. Con el sueño disminuye la capacidad receptiva de todos los órganos sensoriales de los conductores, por lo que los estímulos deberán ser más potentes para ser captados. Es especialmente grave el caso de la vista, al deteriorarse la fijación ocular y suscita una mayor fatiga y cansancio en los ojos.
- Cambios en el comportamiento. En ocasiones el sueño al volante de lugar a cambios de conducta: desde la tensión, el nerviosismo y la agresividad, hasta el incremento de las conductas arriesgadas, especialmente y como ocurre con la fatiga, cuando se está muy cerca del punto de destino.



# MÓDULOS DE FORMACIÓN

Ciudad Autónoma de Melilla  
Consejería de Administraciones Públicas  
Gabinete de Prevención-Salud Laboral

## SEGURIDAD VIAL

Todas las investigaciones coinciden en que lo mejor cuando se tiene sueño al volante es parar y dormir el tiempo adecuado para reponerse. No obstante algunos consejos y recomendaciones para evitar los peligros del sueño al volante:

- Recuerde que, en general, las horas más peligrosas son entre las tres y las seis de la madrugada y el amanecer.
- Procure no conducir por la noche durante largos trayectos, si no está acostumbrado a ello.
- Realice frecuentes paradas para romper con la monotonía y evitar la aparición del sueño.
- No adopte una postura relajada en el asiento y sujete con firmeza el volante.
- Cambie de velocidad con más frecuencia de lo habitual y, si se ve que no hay riesgos, realice algún adelantamiento para mantener activados el sistema nervioso central y los músculos.
- No escuche música relajante y, si va acompañado, procure hablar.
- Dirija algunas de las salidas de aire hacia el cuerpo o los brazos, nunca hacia los ojos.
- No haga comidas copiosas, ni tome alcohol o leche caliente.
- Nunca lleve el coche con temperatura elevada.
- No piense que los estimulantes naturales van a remediar la falta de sueño. Más bien, como ocurre con la fatiga, pueden enmascararlo.

### 5. Alcohol:

El alcohol está presente en alrededor de la mitad de los siniestros mortales y un tercio de aquellos con víctimas. Además, agrava las consecuencias en todos los accidentes.

Los límites permitidos son:



# MÓDULOS DE FORMACIÓN

Ciudad Autónoma de Melilla  
Consejería de Administraciones Públicas  
Gabinete de Prevención-Salud Laboral

## SEGURIDAD VIAL

- Para conductores de permisos A1, A, B y Licencias, el límite está en 0,5 g/l de alcohol en sangre (0,25 mg/l de alcohol en aire respirado)
- el resto de permisos, así como para los conductores noveles durante los 2 primeros años de obtención de cualquier permiso o licencia el límite es 0,3 g/l de alcohol en sangre (0,15 mg/l de alcohol en aire respirado).

La conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas es un delito de riesgo (pena de arresto de 8 a 12 fines de semana o multa de 3 a 8 meses).

Los efectos que produce su acción se dirige, una vez absorbido por el estómago y el intestino, directamente al sistema nervioso, desorganizando su funcionamiento con las siguientes consecuencias: crea un falso estado de euforia y sobrevaloración de las capacidades, asumiendo mayores riesgos; disminuye los reflejos aumentando los tiempos de reacción (un ejemplo: a 90 km/h con alcoholemia cero la distancia que recorre el vehículo en el tiempo de reacción es de 18 metros; con 0,8 se recorren 12 metros más); reduce la visión periférica y provoca visión doble, así como problemas de acomodación a los cambios de luz, colores y deslumbramientos; descoordinación entre órganos sensoriales y motrices; y falsea la apreciación de distancias y velocidades.

Están obligados a someterse a pruebas de alcoholemia todos los conductores, y el resto de usuarios de la vía implicados en un accidente circulatorio; también cuando los Agentes de la Autoridad lo soliciten en controles preventivos, o a consecuencia de infracciones o si se manifiestan síntomas evidentes. El nuevo Código Penal considera un delito la negativa a someterse a las pruebas de alcoholemia (pena prisión de 6 meses a 1 año).

### 6. Medicamentos:

A pesar de que los fármacos son drogas creadas para curar enfermedades, pueden tener efectos secundarios incompatibles con la conducción. Para conocer de manera específica tales consecuencias, es preciso consultar siempre que se vaya a ingerir un medicamento, con el médico o el farmacéutico, así como leer el prospecto. Está prohibido circular cuando su ingestión altere el estado físico o mental apropiado para la conducción (artículo 26 del Reglamento de Circulación).

Los efectos que producen difiere en función del tipo de medicamento:



# MÓDULOS DE FORMACIÓN

Ciudad Autónoma de Melilla  
Consejería de Administraciones Públicas  
Gabinete de Prevención-Salud Laboral

## SEGURIDAD VIAL

- **Tranquilizantes e hipnóticos:** somnolencia, menor capacidad de atención, fatiga muscular y visión borrosa.
- **Antiepilépticos:** somnolencia, descoordinación entre vista, manos y piernas, fatiga muscular, vértigos y doble visión.
- **Hipoglucemiantes:** (tratamiento de diabetes): mareo, lipotimia, debilidad y fatiga muscular.
- **Analgésicos:** (tratamiento del dolor): consumo muy amplio (6 millones de unidades por día) y automedicación; pueden producir trastornos visuales y auditivos, vértigos, somnolencia y euforia.
- **Antihistamínicos:** muy usados en procesos catarrales, gripales, dolorosos, alérgicos, (300.000 unidades por día). Pueden disminuir la concentración, generar inquietud, alterar los reflejos y producir somnolencia.

### 7. Drogas:

Las sustancias incluidas como drogas son: opiáceos, cocaína, anfetaminas, cannabis y drogas de diseño, aunque es una clasificación sometida a ampliaciones con la aparición de nuevas drogas. Es habitual que los consumidores de estas sustancias realicen mezclas entre ellas y con alcohol, con lo que se potencian y multiplican las consecuencias negativas. La legislación vigente prohíbe la conducción cuando se han ingerido (artículo 27 del Reglamento de Circulación).

Los efectos que producen difieren en función de la sustancia, la dosis, características personales, así como del momento en que se ingieran o si se conduce con el denominado "síndrome de abstinencia". En general provocan euforia, ansiedad, irritabilidad e incluso agresividad, deterioro en la atención, alteraciones en la coordinación, pérdida del equilibrio, vértigo y alucinaciones.



# MÓDULOS DE FORMACIÓN

Ciudad Autónoma de Melilla  
Consejería de Administraciones Públicas  
Gabinete de Prevención-Salud Laboral

**SEGURIDAD VIAL**

## LA POSICIÓN DEL CONDUCTOR

Uno de los principios básicos para conducir con seguridad es la postura de conducción, esto es, la manera en que nos sentamos frente al volante.

Una postura correcta es indispensable para asegurar un óptimo control del vehículo, así como para asegurar que los dispositivos diseñados para protegernos en caso de un accidente, como los cinturones o los airbag, funcionen de manera adecuada.

Al ser los seres humanos todos diferentes en cuanto a estatura, tamaño y longitud de brazos y piernas, la postura correcta puede variar ligeramente para cada uno, pero siempre debe cumplir con una serie de parámetros que marcan los expertos.

Estos parámetros tienen que ver, entre otros, con la distancia a la cual nos sentamos del volante, la altura a la cual colocamos el asiento y el ángulo al cual colocamos el volante.

Una postura correcta comienza con la altura del asiento que garantiza el campo de visión más amplio para el conductor. En este aspecto, los expertos señalan que una regla a seguir es que entre la cabeza y el techo del vehículo debe haber una distancia aproximada de cuatro dedos, la cual podemos medir fácilmente con nuestra mano en posición vertical.

Para ajustar la altura la gran mayoría de los vehículos cuentan con un mecanismo para subir o bajar el asiento, ya sea en línea recta o en ángulo.

El segundo paso es ajustar la distancia a la cual nos sentamos del volante. Este es quizá el paso más importante, y también en el que fallamos la mayoría de los conductores. Muchos se sientan muy cerca, y otros, muy lejos.

El punto óptimo lo determina la posición de los brazos: la distancia correcta es aquella en la cual los brazos, con las manos colocadas en los extremos derecho e izquierdo del volante, quedan doblados a un ángulo de 90 grados.

Una manera de llegar a esta posición es colocando las muñecas sobre la parte superior del volante hasta el punto en el que los brazos estén estirados, asegurando que los hombros no se despeguen del asiento. Otra forma de conseguir esta postura es ajustar la distancia del cuerpo con respecto al volante (mediante el reglaje longitudinal del asiento), de modo que se pueda pisar



# MÓDULOS DE FORMACIÓN

*Ciudad Autónoma de Melilla  
Consejería de Administraciones Públicas  
Gabinete de Prevención-Salud Laboral*

## SEGURIDAD VIAL

a fondo el pedal del embrague (en vehículos con cambio automático, la superficie de apoyo para el pie situada en el fondo, a la izquierda de la columna de la dirección) sin esfuerzo y con la pierna ligeramente flexionada, y sin que sea necesario extender completamente la pierna y el pie.

La clave es encontrar la mejor combinación entre el recorrido del asiento y el ángulo del respaldo, ya que por un lado es importante que las piernas tengan suficiente espacio para maniobrar y, por el otro, que la espalda esté completamente apoyada en el respaldo.

El tercer paso es ajustar el ángulo del volante, lo cual se puede hacer en casi todos los vehículos. La idea aquí es que el conductor tenga la mayor visibilidad posible de los instrumentos, en específico el velocímetro y el tacómetro.

Hay vehículos en los cuales el volante se puede ajustar también en cuanto a profundidad; esto es útil porque permite darle más espacio a las piernas sin perder el resto de la postura.

En teoría, si la postura es correcta, debe haber al menos 30 centímetros. entre el centro del volante y el tórax del conductor. Esta distancia mínima es muy importante, ya que si nos sentamos más cerca que esto es mucho más probable que el airbag, en los vehículos que dispongan, nos lesione con el impacto.

Siempre conviene hacer paradas periódicas, y aprovecharlas para andar o realizar ejercicios de estiramiento. Es el modo de relajar los músculos, compensar el tiempo de inmovilidad al volante y mejorar la capacidad de concentración. El conductor de un vehículo de gamma alta puede pensar que estas consideraciones están dirigidas a los propietarios de pequeños utilitarios, mucho más incómodos que sus berlinas. Sin embargo, y aunque estar sentado con la espalda curvada parezca más cómodo, al no tensarse la musculatura dorsal, la mayor presión que soporta la columna va haciendo lentamente su efecto. Se hace patente con tensiones musculares o, en el caso de los conductores profesionales, con lesiones en las vértebras o en los discos intervertebrales. Estos daños a largo plazo se deben tanto a posturas incorrectas sobre el asiento como a escasez de movimiento y de ejercicio, frío, humedad, corrientes de aire...



# MÓDULOS DE FORMACIÓN

Ciudad Autónoma de Melilla  
Consejería de Administraciones Públicas  
Gabinete de Prevención-Salud Laboral

**SEGURIDAD VIAL**

## SISTEMAS DE SEGURIDAD

### 1 Sistema de Seguridad Activa

Los fabricantes han puesto al alcance del conductor una serie de sistemas o elementos que le permiten controlar mejor el vehículo y evitar, en lo posible, el accidente. A este conjunto de elementos de ayuda a la conducción se le denomina 'seguridad activa'. Dentro de ellos, se consideran claves los sistemas encargados de mantener la trayectoria, estabilidad y confort del coche, además de lo que le "unen" al suelo: suspensión, dirección, frenos, amortiguadores y neumáticos.

A continuación, los que, ante una situación de riesgo, ayudan al conductor a controlar el coche e, incluso, corrigen los errores que pueda cometer: frenos y todos los sistemas electrónicos que se han desarrollado en los últimos años: ABS, ESP, ASR...Sin olvidar que hay otros elementos básicos que, algunos técnicos, sin lugar a dudas, consideran esenciales: los que permiten ver, y ser vistos, lo que ocurre a nuestro alrededor: luces, parabrisas y todos sus complementos.

#### *VISIBILIDAD: VER Y SER VISTOS*

El 90% de la información que necesitamos para conducir la recibimos a través de los ojos; por eso son esenciales todos aquellos elementos que posibilitan la visión. Desde los parabrisas, es obligatorio que sean de vidrio laminado, que no se astilla ni se desintegra en caso de impacto desde 1984, hasta los limpiaparabrisas, que actualmente, en algunos coches, se ponen en marcha ante las primeras gotas y auto-regulan su velocidad de barrido. Sin olvidar la revolución que se ha desarrollado en el campo de las luces. Primero se generalizaron las halógenas, para posteriormente aparecer la luz de xenón que, combinada con faros con nuevos cristales y reflectores, triplica su intensidad lumínica respecto a los faros halógenos convencionales. Especial referencia merecen los sistemas 'inteligentes' de alumbrado, con luces que se encienden automáticamente cuando disminuye la luz ambiental (túnel, garaje, atardecer...), regulan su altura para evitar deslumbramientos o acomodan su trayectoria en las curvas. Y, por último, los sistemas de visión nocturna, que, a través de una cámara de rayos infrarrojos, permiten ver en la oscuridad.

Algunas características que se deben tener en cuenta con el alumbrado son:

- Conviene saber que la legislación vigente obliga a llevar en el vehículo un juego de lámparas de repuesto y los elementos necesarios para sus sustitución.



# MÓDULOS DE FORMACIÓN

Ciudad Autónoma de Melilla  
Consejería de Administraciones Públicas  
Gabinete de Prevención-Salud Laboral

## SEGURIDAD VIAL

- Debe revisarse, al menos cada quince días, el funcionamiento de todas las lámparas.
- Debe revisarse el reglaje de los faros delanteros y ajustarlos a las condiciones de carga del vehículo para evitar deslumbramientos.
- El alumbrado antiniebla debe utilizarse únicamente si las condiciones meteorológicas, niebla, lluvia intensa... lo aconsejan.
- En caso de rotura del cristal del faro por impacto de piedra, conviene tapar la rotura con cinta adhesiva lo antes posible hasta su sustitución, para evitar que la parábola se oxide y pierda poder reflectante, disminuyendo la intensidad de luz emitida por el faro.
- No toque con las manos las lámparas halógenas. Para evitar que pierdan luminosidad deberán manipularse con un trapo o papel limpio.
- Es preciso mantener siempre limpios el cristal de los faros y la tulipa de los pilotos para conseguir las mejores condiciones y eficacia del alumbrado.
- La sustitución de la tulipa o del piloto debe realizarse lo antes posible. Un piloto trasero con la tulipa rota emite luz de color blanca y no roja, pudiendo inducir a error de identificación por parte de otros conductores.

Algunas características que se deben tener en cuenta con los limpiaparabrisas son:

- No debe ponerse en funcionamiento el limpiaparabrisas con la luna seca al poder rayarse el cristal y deteriorarse la escobilla.
- EL hielo formado sobre la luna debe ser eliminado, con una espátula de plástico, antes de poner en marcha el limpiaparabrisas.
- En invierno conviene añadir el agua del depósito cierta cantidad de productos anticongelantes y de limpieza. No debe utilizarse anticongelante usado en el circuito de refrigeración del motor.
- Las escobillas del limpiaparabrisas se deterioran con facilidad, por lo que conviene sustituirlas en el momento en que la eficacia del lavado no sea la adecuada.



# MÓDULOS DE FORMACIÓN

Ciudad Autónoma de Melilla  
Consejería de Administraciones Públicas  
Gabinete de Prevención-Salud Laboral

## SEGURIDAD VIAL

- En cualquier caso, se recomienda el cambio de escobillas anualmente al deteriorarse por los cambios de temperatura y el efecto del sol.

### FRENOS

Sin duda, los elementos que más se han desarrollado en estos años han sido los frenos y los sistemas de ayuda a la frenada, que han ido apareciendo gracias a la electrónica: ABS o sistema antibloqueo de frenos, que, según expertos, reduce la distancia de frenada en situaciones extremas más del 30% respecto al mismo modelo sin ABS. Aprovechando los principios de actuación del ABS, nació el sistema de control de estabilidad, generalmente ESP, cuyo objetivo es mantener la trayectoria del coche en situaciones difíciles y que, para algunos expertos, “será el sistema predominante en un futuro, incluso por encima del ABS”. Sin olvidar, otros de reciente aparición como el control de tracción, la asistencia a la frenada de emergencia o, el repartidor electrónico de la potencia de la frenada.

Algunos aspectos que deben vigilarse en los frenos son:

- Revisar semanalmente el nivel del líquido de frenos y efectuar sus sustitución cada dos años.
- Revisar, al menos una vez al año, el estado de los discos y pastillas de freno, latiguillos y bombines. Efectuar con la misma periodicidad el ajuste de la tensión del freno de mano.
- No conviene parar el motor bajando una pendiente, dado que el servofreno no actúa con el motor parada y es necesario, por tanto ejercer una presión sobre el pedal mucho mayor de la habitual para conseguir, aún así, una frenada menos efectiva.
- En pendiente muy prolongadas, bajadas de puertos... debe evitarse el uso continuo del freno, para ello se recomienda reducir a marchas más cortas. El uso seguido de los frenos lleva al calentamiento de los discos, pastillas, tambores y líquido de frenos, pudiendo llegar a perder parcial o totalmente la capacidad de detener el vehículo.
- Conviene recordar que los sistemas antibloqueo de frenos mejoran la capacidad de frenada en firmes con problemas de adherencia. Sin embargo, no actúa en



# MÓDULOS DE FORMACIÓN

Ciudad Autónoma de Melilla  
Consejería de Administraciones Públicas  
Gabinete de Prevención-Salud Laboral

## SEGURIDAD VIAL

derrapajes laterales y por ello no permiten tomar una curva a una velocidad superior a la limitada por la adherencia de los neumáticos al suelo.

### NEUMÁTICOS

Nuevas técnicas de fabricación e innovadores materiales han posibilitado a los neumáticos reducir un 20% la resistencia a la rodadura, incrementar un 25% su duración, ahorrar un 5% de combustible y emitir 4 veces menos ruido que hace 20 años. También han aparecido sistemas que permiten seguir rodando con seguridad con un neumático sin aire durante más de 100 kilómetros a 80 km/h. Por último, como el 80% de los fallos se deben a una pérdida de presión, se han puesto en el mercado sistemas que permiten a cada rueda, que lleva un sensor, transmitir los datos al cuadro de instrumentos, donde una señal luminosa advierte sobre pérdidas de presión. El mantenimiento es uno de los puntos que más se debe cuidar en los neumáticos para lo cual:

- Debe evitarse la subida a bordillos o escalones, que pueden provocar deformaciones en las llantas y cortes o roturas en los neumáticos e, incluso, daños en los órganos de suspensión y dirección.
- Debe procurarse que los neumáticos de un mismo eje sean de la misma marca y características, esto provocará, por lo general que ambos tengan un nivel de desgaste similar.
- No deben intercambiarse los neumáticos de un mismo eje ni cambiar los cuatro en diagonal. Sí puede permutarse los neumáticos de cada lado de delante a atrás y viceversa.
- Los neumáticos deben ser sustituidos cuando la profundidad del dibujo se acerca a 1,6 milímetros o el desgaste alcanza los testigos. El símbolo de marca del neumático o las letras TWI, grabadas en el lateral de la banda de rodadura, indica la posición de los testigos de desgaste.
- El reventón de un neumático es siempre peligroso pero, en contra de lo que pueda pensarse, aún es más grave cuando se produce en una rueda trasera.
- En cada sustitución de neumáticos deben cambiarse las válvulas y realizar el equilibrado de ruedas.
- Es recomendable comprobar cada quince días la presión de los neumáticos, también de la rueda de repuesto, especialmente recomendable al iniciar un viaje.



# MÓDULOS DE FORMACIÓN

Ciudad Autónoma de Melilla  
Consejería de Administraciones Públicas  
Gabinete de Prevención-Salud Laboral

## SEGURIDAD VIAL

- Conviene tener en cuenta que un neumático bajo de presión presenta más riesgo de reventar y se desgasta más rápidamente. En caso de sobrepresión existe mayor desgaste central del neumático y provoca rebotes no deseados.
- Las ruedas de un mismo eje deben tener la misma presión.
- La presión debe comprobarse siempre cuando el vehículo aún no ha circulado intensamente, en frío. En época calurosa conviene sobrepasar la presión recomendada en 0,2-0,3 bar.
- Procurar sustituir los neumáticos con más de seis años de antigüedad aunque no estén desgastados, al degradarse el caucho y agrietarse con el paso del tiempo. En la parte lateral de los neumáticos está grabada la fecha de fabricación representada con tres cifras, las dos primeras indican la semana y, la tercera, el año.

### *DIRECCIÓN Y SUSPENSIÓN: MANTENER LA TRAYECTORIA*

En estos años, la dirección de los coches ha recibido un importante impulso. Se ha generalizado la llamada dirección asistida, reduce la fuerza necesaria para girar el volante, y se ha perfeccionado con la llegada del 'Servotronic', que 'endurece la dirección' con el aumento de velocidad. Hoy, se abre paso la dirección con asistencia eléctrica, suave pero sin perder seguridad según se incrementa la velocidad. Para un correcto mantenimiento vigilar los siguientes puntos:



- Deben evitarse los golpes bruscos en las ruedas con bordillos, baches... que pueden deformar algún elemento de la suspensión o la dirección, modificándose los ángulos y cotas de la geometría de la dirección.
- Si tras un bordillazo o un bache profundo se aprecia una alteración en el comportamiento del vehículo, debe acudir a un taller especializado para realizar una revisión de las cotas de geometría de la dirección. Asimismo deberá realizarse también una revisión en caso de desgaste irregular y anormalmente rápido de los neumáticos.



# MÓDULOS DE FORMACIÓN

Ciudad Autónoma de Melilla  
Consejería de Administraciones Públicas  
Gabinete de Prevención-Salud Laboral

## SEGURIDAD VIAL

- Al menos una vez al año, deben revisarse las holguras en rótulas, bieletas y demás órganos de la dirección.
- No conviene forzar en su máximo grado de giro, para no someter a sus componentes a esfuerzos excesivos.
- Si el vehículo está dotado con dirección asistida, debe revisarse periódicamente el nivel del líquido. Conviene recordar que la asistencia a la dirección no funciona con el motor parado.

Respecto a las suspensiones, se ha avanzado, destacando las que limitan la inclinación del coche en curva. Existiendo suspensiones en las que una centralita electrónica se encarga de regular la altura de la carrocería, según las características del firme. Para una correcta utilización vigilar:

- Debe acudir al especialista para que realice una revisión de la suspensión, cuando en el funcionamiento normal del vehículo se aprecie:
  - ❖ Ruidos o golpeteos en la parte baja del vehículo, cuando se circula en carreteras con firme irregular.
  - ❖ Balanceo excesivo en curvas y con viento lateral.
  - ❖ Inclinación excesiva de la parte delantera y tendencia al bloqueo de las ruedas en frenadas bruscas.
  - ❖ Desgaste no uniforme y por tramos en los neumáticos.
  - ❖ Rebotes y oscilaciones de la carrocería, incluso en carreteras en buen estado.
- Si se aprecian fugas de líquido en los amortiguadores, deben sustituirse. Cuando se cambie un amortiguador, conviene sustituir su pareja del mismo eje.
- Al menos una vez al año, debe revisarse el estado de los amortiguadores, muelles y puntos de fijación.
- En la suspensión hidroneumática debe revisarse, al menos mensualmente, el nivel de líquido y efectuar su cambio cada 40.000 kilómetros o tres años.



# MÓDULOS DE FORMACIÓN

Ciudad Autónoma de Melilla  
Consejería de Administraciones Públicas  
Gabinete de Prevención-Salud Laboral

## SEGURIDAD VIAL

### 2 Sistema de Seguridad Pasiva

Reducir las consecuencias que sobre los ocupantes de un coche tiene un accidente es el objetivo de los elementos o sistemas de la llamada 'seguridad pasiva', que van desde el diseño de la carrocería hasta el cinturón de seguridad, pasando por el reposacabezas, los airbags o los dispositivos de seguridad para niños. Además de un capítulo que en la actualidad centra numerosas investigaciones: el de la protección del peatón en caso de atropello.

Los principales elementos de seguridad pasiva son:

- Carrocería.
- Cinturón de seguridad.
- Airbag.

#### **CARROCERÍA**

El elemento de seguridad más importante es la carrocería. Una de sus funciones es proteger a los ocupantes en caso de colisión. Debe ser deformable, para absorber la energía que se genera durante el accidente, y rígida, para formar una 'célula de supervivencia' que proteja a los ocupantes. Su interior se diseña para que no dañe al pasajero, sin partes duras ni aristas, e impida, al tiempo, que elementos del coche, columna de dirección o pedales, penetren en su interior. Hoy, los trabajos se centran en los efectos de los golpes laterales, barras de protección en las puertas y bloques de poliuretano en su interior, y en la compatibilidad de los coches implicados en la colisión, peso, tamaño y geometría. Los expertos aseguran que, con igual tecnología, los coches grandes son más seguros y, sobre todo, señalan a los todoterreno como los más peligrosos. Al ser más altos y con chasis más rígidos, en los golpes actúan como una barrera indeformable y si es una colisión lateral contra un turismo, golpean a los ocupantes de este último por encima de las barreras laterales de protección de su coche.

Para que los diferentes dispositivos de las carrocerías sean efectivos se debe:

- Verificarse, al menos una vez al año, el ajuste y los anclajes de paragolpes, puertas, capós y elementos mecánicos.



# MÓDULOS DE FORMACIÓN

Ciudad Autónoma de Melilla  
Consejería de Administraciones Públicas  
Gabinete de Prevención-Salud Laboral

## SEGURIDAD VIAL

- Realizarse una limpieza de los bajos de la carrocería una vez al año, principalmente después de la estación invernal, para eliminar restos de sal, barro y suciedades que pueden acelerar los procesos de corrosión.
- Aplicarse productos anticorrosivos en todas las zonas que, por golpes o reparaciones, no estén protegidas adecuadamente.
- Verificarse que la carrocería está en buen estado y que mantiene las cotas adecuadamente alineadas, especialmente después de una reparación que pudiera haberle afectado a la estructura básica de la misma. Las estaciones de revisión ITV son las más apropiadas para efectuar estas revisiones.

## CINTURÓN DE SEGURIDAD

El cinturón de seguridad reduce un 45% las muertes por accidente y su misión es retener al individuo evitando que se golpee contra el parabrisas, el tablero de instrumentos o salga despedido del coche. Para valorar su importancia, basta decir que, debido a la inercia que provoca una colisión, una persona multiplica por 56 su peso en un choque a 60 km/h, lo que da idea de las graves lesiones que se puede producir al golpearse o salir despedido durante el mismo. Su uso es obligatorio en todos los asientos del vehículo, tanto en circulación urbana o interurbana, independientemente de la longitud del trayecto. Los pretensores, que incorporan algunos vehículos, mejoran la eficacia de los cinturones, ajustando la tensión de forma automática, disminuyendo el desplazamiento del cuerpo.

- No deben utilizarse pinzas de retención. Además de la específica prohibición del código de la circulación, limita la eficacia del cinturón y, puede anular la acción de los pretensores.
- Sustituir el cinturón, o el mecanismo correspondiente, si está deteriorado; sustituirlo igualmente si la hebilla se suelta de forma accidental o si no se suelta inmediatamente cuando se actúa sobre el pulsador. También debe sustituirse si el mecanismo retractor, para el ajuste del cinturón, o el de bloqueo, no cumplen correctamente su función, o efecto de un impacto.



# MÓDULOS DE FORMACIÓN

Ciudad Autónoma de Melilla  
Consejería de Administraciones Públicas  
Gabinete de Prevención-Salud Laboral

## SEGURIDAD VIAL

### Normas Básicas de Utilización



1. La **banda horizontal** debe estar colocada lo más baja posible, es decir, entre la pelvis y los muslos. **Nunca sobre el abdomen.**



2. La **banda diagonal debe sujetar el hombro**, apoyándose en la clavícula, a mitad de camino entre ésta y el cuello.



3. Compruebe que **ninguna de la bandas estén retorcidas o enganchadas.**



4. **El asiento y el apoyacabezas también complementan el cinturón.** El llamado "efecto submarino", que se produce cuando el cuerpo del ocupante se desliza por debajo de las bandas del cinturón, puede evitarse si el respaldo del asiento no está demasiado reclinado. El apoyacabezas colóquelo correctamente.



5. **No utilice "pinzas" u otros "utensilios"** que den holgura al cinturón, pues haría que éste fuera ineficaz.



6. **Utilice el cinturón cuando viaje en las plazas traseras** por su seguridad y por la de los pasajeros que viajen en los asientos delanteros, pues si no lo hace podría aplastarlos, ya que una persona con un peso normal podría llegar a pesar en una colisión lo que un elefante.

### REPOSACABEZAS

Dos de cada tres usuarios de coches hacen mal uso del reposacabezas, cuyo objetivo es controlar el desplazamiento de la cabeza del ocupante del asiento y reducir, en caso de accidente, el riesgo de lesión en las vértebras que forman el cuello. Una labor importantísima si tenemos en cuenta que los accidentes de tráfico son la primera causa de lesión medular en España, cuyas consecuencias pueden ir desde un leve esguince cervical a una grave tetraplejía.



# MÓDULOS DE FORMACIÓN

Ciudad Autónoma de Melilla  
Consejería de Administraciones Públicas  
Gabinete de Prevención-Salud Laboral

## SEGURIDAD VIAL

Cómo regularlo el reposacabezas:

- Sitúelo a 4 centímetros de distancia de su cabeza.
- Súbalo hasta que la parte más elevada esté a la altura de la parte superior de su cabeza.
- Asegúrese que queda bloqueado.
- Regule también el respaldo del asiento: su ángulo de inclinación no debe superar los 25°.

### AIRBAG

El airbag es un sistema de protección que tiene por objetivo evitar las lesiones graves producidas en los ocupantes como consecuencia de golpes contra partes del interior del vehículo, por efecto de un choque. El airbag es una bolsa que se infla en caso de colisión y que, según los expertos, ha demostrado su eficacia en más de 60% de los accidentes. Primero nació el frontal; más tarde, los laterales y de cortina; luego, el coche se llenó de airbags.

La protección se consigue haciendo una bolsa de lona unas milésimas de segundo después de producirse el impacto del vehículo, y antes de que el cuerpo del ocupante choque contra el volante, tablero de abordo o parabrisas.

La electrónica ha conseguido muchas mejoras. Los airbags se inflan en función de la velocidad y gravedad de la colisión y detienen su hinchado cuando ya no es necesario. Llevan sensores que detectan si el asiento está vacío, evitando el funcionamiento.

- No debe olvidarse que la eficacia del airbag está condicionada por el uso del cinturón de seguridad, por lo que éste deberá llevarse siempre abrochado.
- El airbag no debe ser manipulado y, en todo caso, sólo lo deberá hacer personal especializado.
- Comprobar que el testigo luminoso, que se enciende en el tablero de abordo al poner el contacto, se apaga posteriormente, lo que confirma la operatividad del airbag.
- Para la limpieza del acolchado de protección de la tapa del compartimento del airbag debe utilizarse únicamente un trapo húmedo.



# MÓDULOS DE FORMACIÓN

Ciudad Autónoma de Melilla  
Consejería de Administraciones Públicas  
Gabinete de Prevención-Salud Laboral

**SEGURIDAD VIAL**

## CONSEJOS REFERENTES A SEGURIDAD VIAL

### 1. GENERALES

Para evitar cometer errores o estar en un accidente debido a que alguien más comete un error, usted debe de conducir a la defensiva. Como conductor defensivo, usted debe:

- Mantener sus ojos en movimiento. Darse cuenta de lo que está pasando a los lados de la vía y comprobar detrás de usted por medio de sus espejos retrovisores constantemente.
- Esperar que los otros conductores cometan errores y pensar en lo que haría si algo sucede. Por ejemplo, no de por hecho que un vehículo que llega a una señal de alto se detendrá. Prepárese para reaccionar si no se detiene. Nunca ocasione un accidente a propósito, incluso si el peatón u otro vehículo no le dio el derecho de paso.
- No se confíe en los semáforos para evitar que otros se crucen frente a usted. Algunos conductores no obedecen los semáforos ni la señalización. En una intersección, mire a la derecha e izquierda, incluso si la calzada tiene un semáforo rojo o una señalización de alto.

Sostenga el volante correctamente. Ambas manos deben ser colocadas a los lados opuestos del volante. Esta posición es cómoda y le permite dar vueltas sin tener que quitar sus manos del volante.

Fíjese bien en el camino; no sólo en la parte de enfrente de su vehículo. Fíjese en las situaciones del tráfico en las que pueda necesitar girar o disminuir antes de llegar a ellas.

Cuándo de la vuelta en las esquinas, gire el volante usando la técnica de mano sobre mano. No gire el volante con una sola mano, porque podría perder el control. Cuándo haya terminado de dar la vuelta, enderece el volante con la mano. No permita que se resbale entre sus dedos.

#### ***Siguiendo a otros vehículos***

Asegúrese de mantener una distancia segura entre su vehículo y el vehículo anterior. Necesita tener una distancia segura para detenerse o dar la vuelta para evitar un accidente. Los choques por atrás son muy comunes. Son ocasionados por conductores que siguen a un vehículo muy



# MÓDULOS DE FORMACIÓN

Ciudad Autónoma de Melilla  
Consejería de Administraciones Públicas  
Gabinete de Prevención-Salud Laboral

## SEGURIDAD VIAL

cerca y no se pueden detener a tiempo cuándo el vehículo de adelante se detiene repentinamente.

### *La regla de los tres segundos*

Una buena manera para medir la distancia entre usted y el vehículo de enfrente, es usar la "regla de los tres segundos". Escoja un objeto cerca del camino enfrente, como un letrero o un poste telefónico. Mientras el vehículo de adelante lo pase, cuente lentamente "mil uno, mil dos, mil tres". Si usted alcanza el objeto antes de terminar de contar, entonces está muy cerca del vehículo anterior.

### *El espacio posterior*

No siempre es fácil mantener una distancia segura detrás de su vehículo. Sin embargo, puede ayudar a que el conductor mantenga una distancia segura, manteniendo una velocidad constante, y señalizando por adelantado cuándo usted tenga que disminuir. Siga éstos consejos de seguridad:

- Trate de encontrar un lugar seguro fuera del tráfico para detenerse y dejar o recoger pasajeros.
- Si se quiere estacionar en paralelo y hay tráfico viniendo detrás de usted, ponga su direccional, sitúese en el arcén y permita que los vehículos pasen antes de estacionarse.
- Cuando tenga que manejar tan despacio que hace que los otros vehículos disminuyan, apártese a un lado de la calzada cuando sea seguro hacerlo, y déjelos pasar. En algunas calles de dos carriles hay áreas especiales que usted puede usar. Otras calles de dos carriles, a veces tienen carriles para adelantar.
- De vez en cuando, se puede encontrar siendo seguido muy cerca por otro conductor. Si está siendo seguido muy de cerca y hay un carril a la derecha, muévase a la derecha. Si no hay carril a la derecha, espere hasta que el sentido opuesto esté despejado y reduzca su velocidad lentamente. Esto hará que el otro conductor lo adelante. Nunca disminuya rápido para hacer que el otro conductor lo rebase. Esto sólo aumenta el riesgo de tener un accidente.



# MÓDULOS DE FORMACIÓN

Ciudad Autónoma de Melilla  
Consejería de Administraciones Públicas  
Gabinete de Prevención-Salud Laboral

## SEGURIDAD VIAL

### *El espacio a un lado*

Necesita espacio a ambos lados de su vehículo para tener espacio para maniobrar.

Evite conducir junto a otros vehículos en vías de varios carriles. Alguien puede tratar de cambiar carriles y golpearle. Permanezca adelante o atrás del otro vehículo.

- Mantenga tanto espacio como le sea posible entre usted y los demás vehículos. En un camino de dos carriles, esto significa no amontonarse en el carril central. En general, es más seguro conducir en el centro de su carril.
- Deje espacio para los vehículos que entren a una carretera de varios carriles. Si no hay nadie junto a usted, cámbiese a otro carril.
- Mantenga espacio extra entre su vehículo y los vehículos estacionados, dado que alguien podría salir de un vehículo estacionado, de en medio de los vehículos o un vehículo estacionado, podría salir.
- Deje espacio extra a los peatones o bicicletas, especialmente a niños. Ellos se pueden poner en su camino rápidamente y sin advertencia. Espere hasta que sea seguro pasar.
- Cuando sea posible, tome los peligros potenciales uno a la vez. Por ejemplo, si está rebasando a una bicicleta y se aproxima un vehículo en sentido contrario, disminuya y permita que el vehículo lo pase primero para que le pueda dar espacio extra a la bicicleta.

### *La distancia para detenerse*

La distancia que usted necesita para detenerse, equivale a la distancia de su reacción más la distancia de su frenado. Si está conduciendo rápido, está muy cansado o su vehículo tiene mal los frenos, necesitará más espacio para detener su vehículo.

La distancia que debe guardar al seguir a otro vehículo, equivale a la distancia de su reacción más la distancia de frenado de su vehículo a diferentes velocidades. La distancia de reacción, es la distancia que usted recorre después de haber visto un peligro y antes de poner los frenos.



# MÓDULOS DE FORMACIÓN

Ciudad Autónoma de Melilla  
Consejería de Administraciones Públicas  
Gabinete de Prevención-Salud Laboral

## SEGURIDAD VIAL

La distancia de frenado, es la distancia que usted recorre después de haber puesto los frenos y antes de que su vehículo se detenga.

*Deje que otros sepan lo que está haciendo*

Generalmente, los demás conductores esperan que permanezca haciendo lo que está haciendo. Se debe advertir cuándo va a cambiar de dirección o a disminuir la velocidad. Esto les dará tiempo de reaccionar ante lo que va a hacer.

Deberá usar los intermitentes antes de cambiar carriles, girar a la derecha o a la izquierda, incorporarse al tráfico o estacionarse.

- Fórmese el hábito de señalar cada vez que cambie de dirección. Señale incluso cuándo no vea a nadie a su alrededor. Es fácil no darse cuenta de que hay alguien que necesita saber lo que usted está haciendo.
- Señale con la mayor anticipación que pueda. Trate de señalar por lo menos tres segundos antes de efectuar su movimiento. Si hay otras vías, caminos particulares o entradas entre usted y el lugar a donde quiera girar, espere hasta que los haya pasado para señalar.
- Si otro vehículo está a punto de entrar a la vía entre usted y el lugar donde piensa girar, espere hasta que lo haya pasado para señalar su vuelta.
- Después de haber efectuado un cambio de carril o de haber girado, asegúrese que el intermitente esté apagado. Después de giros pequeños, el intermitente puede no apagarse por sí mismo, si esto ocurre, entonces apáguelo. Si no lo hace, los otros conductores pueden pensar que va a girar otra vez.

## 2. AL ESTADO DEL VEHÍCULO

En caso de emprender un viaje es necesario llevar a cabo, con la antelación debida, una completa puesta a punto de su vehículo comprobando:

- Niveles de líquido de frenos, aceite, líquido limpiaparabrisas, agua, y líquido dirección.



# MÓDULOS DE FORMACIÓN

Ciudad Autónoma de Melilla  
Consejería de Administraciones Públicas  
Gabinete de Prevención-Salud Laboral

## SEGURIDAD VIAL

- Alumbrado en correcto funcionamiento y altura del mismo.
- Carga de batería y estado de sus bornes.
- Estado de los frenos.
- Estado de la dirección.
- Estado de las bujías.
- Estado y dibujo de rodadura de los neumáticos.
- Estado de las escobillas del limpiaparabrisas.
- Estado de los manguitos del motor y sus abrazaderas a partes fijas.
- Posición correcta de los asientos y sus anclajes.
- Posición correcta del retrovisor "sin ángulos muertos".

Haga el engrase y cambie el aceite, si fuera necesario.

Verifique antes de iniciar el viaje, la presión de los neumáticos y acostúmbrese a circular con el depósito de combustible lleno; ante cualquier situación anómala (retenciones, accidentes, inclemencias meteorológicas, etc.) le será de gran ayuda.

Compruebe que lleva en su vehículo los recambios imprescindibles como son: Rueda de repuesto a su presión necesaria, elevador manual de vehículo (Gato), correa de ventilador y juego de luces en perfecto estado.

En caso de avería o accidente, retire rápidamente el vehículo de la calzada al arcén, y siempre que sea posible, sáquelo de la carretera; estableciendo, en cada caso, las medidas de seguridad vial necesarias.

### 3. CONDUCCIÓN EN CARAVANA

Si viaja en caravana evite siempre que sea posible, los adelantamientos y si los realiza, no lo haga nunca a más de dos vehículos seguidos.



# MÓDULOS DE FORMACIÓN

Ciudad Autónoma de Melilla  
Consejería de Administraciones Públicas  
Gabinete de Prevención-Salud Laboral

## SEGURIDAD VIAL

Mantenga, en todo momento, las distancias de seguridad entre vehículos.

En las travesías de núcleos urbanos, extreme su atención ante la presencia de niños, peatones y ciclomotores y recuerde que la velocidad máxima para circular por ellas es de 50 Km/h.

Si precisa detenerse, saque completamente el vehículo de la calzada al arcén, y si es posible fuera de carretera.

Adecue su velocidad a la del tráfico que le rodea, olvídense que la señalización le permite circular a mayores niveles.

### 4. CONDUCCIÓN EN AUTOPISTA Y AUTOVÍA

En autopista y autovía circule siempre por el carril de la derecha. No cambie de carril más que cuando sea necesario para efectuar un adelantamiento. Una vez efectuado el mismo, vuelva gradualmente al carril derecho.

Por ser el límite de velocidad, 120 Km/h, es necesario aumentar la distancia de seguridad entre vehículos.

En autopista y autovía su vehículo ha de hacerse visible a los demás conductores mucho antes que en una carretera ordinaria, y ello a causa de las grandes velocidades con las que se circula. La mejor señal para advertir el adelantamiento a los demás es hacer destellos luminosos con las luces.

Cuando tenga necesidad de cambiar de carril aplique la regla de seguridad: retrovisor - señal - maniobra, teniendo siempre presente que detrás pueden venir vehículos que marchen más rápidamente.

Comience la maniobra de cambio de carril con mucha más antelación que en las carreteras ordinarias, de forma tal que los intermitentes sean bien vistos, manteniendo éstos en funcionamiento durante toda la maniobra.

Todo conductor que, por razones de emergencia se vea obligado a circular con su vehículo a una velocidad inferior a 60 Km/h en autopistas o autovías deberá abandonarla en la primera salida.

Si necesita detenerse retire el vehículo lo más posible de la calzada y arcén.



# MÓDULOS DE FORMACIÓN

Ciudad Autónoma de Melilla  
Consejería de Administraciones Públicas  
Gabinete de Prevención-Salud Laboral

## SEGURIDAD VIAL

### 5. CONDUCTOR

No olvide adoptar, las precauciones elementales e imprescindibles para la conducción en fechas de desplazamientos masivos y de larga distancia.

La víspera del viaje procure descansar y dormir lo suficiente. Así podrá conducir relajado y sin somnolencia.

Evite durante el viaje, las comidas copiosas, ya que producen efectos negativos con amodorramiento y digestiones pesadas.

Suprima igualmente cualquier bebida alcohólica. El alcohol disminuye los reflejos y crea una falsa sensación de seguridad. Además todo conductor queda obligado, bajo sanción, a someterse a las pruebas de alcoholemia, estupefacientes, psicotrópicos y otras análogas.

Evite la conducción continuada durante muchas horas. Deténgase, como mínimo, cada tres horas sacando el coche de la carretera, estire las piernas y respire aire puro. En cualquier caso, al menor síntoma de cansancio, pare el coche fuera de la carretera y eche una cabezada.

Los conductores y usuarios de motocicletas y ciclomotores deberán utilizar cascos protectores para circular por cualquier vía urbana o interurbana.

Queda prohibido conducir utilizando auriculares conectados a aparatos reproductores de sonido o radioteléfonos. Recuerde que la distancia mínima de separación lateral para adelantar a peatones y vehículos de dos ruedas es de 1,50 metros.

Mientras conduzca no se ponga metas, tiempos ni distancias.

Adapte la velocidad a las condiciones de la vía. Lleve ropa cómoda y calzado adecuado para la conducción.

Los objetos personales y los que pudiera necesitar durante el viaje, llévelos a mano.

Si utiliza gafas graduadas no olvide llevar las de repuesto.



# MÓDULOS DE FORMACIÓN

Ciudad Autónoma de Melilla  
Consejería de Administraciones Públicas  
Gabinete de Prevención-Salud Laboral

## SEGURIDAD VIAL

### 6. ADELANTAMIENTO

El adelantamiento, es una de las maniobras más peligrosas, delicadas y complejas, porque se altera el orden normal de la circulación, pues se invade la parte de la calzada destinada al sentido contrario y requiere una valoración rápida de la distancia, la velocidad del vehículo que viene de frente, del espacio disponible para ejecutarlo, todo ello en un tiempo muy corto. Por lo tanto exige además de prudencia, una decisión rápida y acertada, además de una ejecución precisa y sin vacilaciones.

Técnicamente la acción de adelantar se divide en cuatro fases complejas integradas, a su vez, por varios procesos de decisión:

- *Fase de aproximación:*
  - ❖ Observación y análisis del tráfico y sus características (posición, distancia, peligros...) para lograr una anticipación adecuada y prever como evolucionarán tales situaciones.
- *Fase de preparación:*
  - ❖ Situar respectivamente al vehículo precedente a la separación adecuada, ni muy cerca (reduce campo de visión), ni muy lejos (la maniobra se prolonga demasiado).
  - ❖ Evaluación de la velocidad y la potencia del vehículo que se conduce, del que viene de frente y del que se va a rebasar, seleccionando la marcha más adecuada, siempre y cuando no rebase los máximos permitidos y no esté prohibido.
- *Fase de ejecución:*
  - ❖ Observación por si hubiese algún vehículo que ya hubiese iniciado la maniobra. Señalización con el intermitente.



# MÓDULOS DE FORMACIÓN

Ciudad Autónoma de Melilla  
Consejería de Administraciones Públicas  
Gabinete de Prevención-Salud Laboral

## SEGURIDAD VIAL

- ❖ Desplazamiento al carril izquierdo. Durante la noche cuando ambos vehículos, circulen en paralelo, es el momento de hacer el intercambio de la luz de cruce por la de carretera. En adelantamiento a vehículos de dos ruedas, es preciso dejar una distancia lateral mínima de 1,5 metros.
- *Fase de terminación:*
  - ❖ Reincorporarse al carril de la derecha sin obstaculizar la marcha del vehículo adelantado, de forma progresiva y sin brusquedad, señalizándola con el intermitente derecho.

## 7. PREPARACION DEL VIAJE

Para la preparación de un viaje de largo recorrido no está mal poner en práctica estos consejos:

- Ponga su **vehículo a punto**, con antelación, no dejándolo todo para última hora.
- En la medida de lo posible, prevea su salida, **evitando las horas y días críticos**. Pasará más tiempo del necesario en la carretera, algo que sólo contribuirá a aumentar su ansiedad y a ponerle nervioso. Tampoco se fije una hora de llegada, al ser los imprevistos circulatorios de diversa índole. Tenga en cuenta el efecto del sol: si viaja hacia el este evite hacerlo al amanecer y si se dirige al oeste, la peor hora es la caída de la tarde y el crepúsculo.
- **Planifique su ruta** con antelación. Normalmente en estos desplazamientos se circula por itinerarios desconocidos, por lo que la consulta anticipada de un mapa le ahorrará dudas y distracciones, cuando ya esté circulando.
- Coloque el **equipaje** de tal forma que no le impida ni la visibilidad ni la libertad de movimientos. En desplazamientos largos son muchas horas las que se pasan dentro del mismo, hacerlo con más comodidad implica más seguridad.



# MÓDULOS DE FORMACIÓN

Ciudad Autónoma de Melilla  
Consejería de Administraciones Públicas  
Gabinete de Prevención-Salud Laboral

## SEGURIDAD VIAL

- Antes de salir, consulte en los **Servicios de Información de Tráfico**, Teléfono 900 123 505, Internet (<http://www.dgt.es>), Infovía (<http://www.dgt.inf>) y en las emisoras de radio, el estado de su itinerario. Durante el viaje, la radio le mantendrá puntualmente informado sobre la situación de las carreteras.

### 8. CONDICIONES ESPECIALES

#### CONDUCCIR DE NOCHE

El principal obstáculo de la circulación nocturna es la falta de visibilidad en doble sentido, no sólo que el conductor vea suficientemente sino también que su presencia sea detectada por el resto de usuarios. Conviene recordar que el 90% de la información que el conductor recibe es de forma visual, y esta vía se queda muy reducida durante la noche. A pesar de que en el período de tiempo que transcurre entre el crepúsculo y el amanecer se producen menos del 40% de accidentes, sin embargo las consecuencias son más graves, pues en los percances ocurridos en ese intervalo temporal se originan más del 50% de víctimas mortales. El acertado tópico de ver y ser vistos, se logra con sencillas precauciones:

- Asegurarse de que sus ventanas estén limpias. Los cristales limpios mejoran la visibilidad y evitan los reflejos producidos por la luces de otros vehículos.
- La limpieza, buen estado de funcionamiento y reglaje del alumbrado (luces de carretera deben alumbrar una zona mínima de 100 metros de longitud, y las de cruce al menos 40 metros), consiguen una correcta iluminación y no deslumbrar al de enfrente.
- La utilización del alumbrado es obligatorio desde la puesta de sol hasta la salida, incluyendo el crepúsculo.
- Use las líneas de la orilla como guía. Si no hay tal línea, use la línea del carril central para guiarse.
- Permanezca despierto y alerta. No conduzca si está cansado.
- Especial precaución con los peatones, ciclistas y vehículos de tracción animal, sobre todo en las proximidades a núcleos urbanos o zonas de población dispersa.



# MÓDULOS DE FORMACIÓN

Ciudad Autónoma de Melilla  
Consejería de Administraciones Públicas  
Gabinete de Prevención-Salud Laboral

## SEGURIDAD VIAL

### CONducir EN INVIERNO

En invierno, limpie toda la nieve y hielo de sus ventanas, luces delanteras y traseras. Asegúrese de que su limpiaparabrisas y dispositivo para descongelar funcionen correctamente. No importa el recorrido sea pequeño, nunca empiece a conducir hasta que toda la nieve y hielo de sus ventanas hayan sido limpiados.

Su vehículo deberá tener ruedas para la nieve. Si no las tiene, deberá tener cadenas listas para ponerle a las ruedas durante el clima invernal. Pero ya sea con ruedas para la nieve o cadenas, no puede conducir con seguridad en la nieve o hielo a la velocidad normal. Si hay hielo o nieve en el camino, disminuya su velocidad.

Cuando entre a nieve o hielo, hágalo despacio y suavemente. Si empieza a girar, trate de hacer un camino manejando hacia atrás y hacia delante unas cuantas veces. Si eso no ayuda, esparza alguna sustancia abrasiva como sal, arena alrededor de sus ruedas. NUNCA permita que nadie se pare enfrente de sus ruedas, éstas pueden aventar grava o hielo y dañar a alguien.

Una vez que haya arrancado, trate de sentir el camino. Suavemente frene mientras conduce para ver cuan resbaladizo está el camino y luego ponga su velocidad para ver las condiciones de la vía.

Le tomará más tiempo detener su vehículo al conducir en hielo o nieve. Así que asegúrese de dejar una distancia segura, entre 8 y 19 segundos, entre su vehículo y cualquier otro vehículo frente a usted.

Cuando quiera disminuir o detenerse, pise el freno despacio y suavemente. Nunca frene de golpe, esto podría hacer que se derrape. En superficies muy resbaladizas, pise el freno suavemente hacia abajo y arriba repetidamente. Si su vehículo está equipado con un sistema de frenos antibloqueo, consulte su manual del propietario para técnicas de frenado en condiciones especiales.

Recuerde que los puentes y pasos a desnivel se pueden congelar y volverse resbaladizos antes que otras partes del camino. Y tenga cuidado porque aún en caminos limpios pueden todavía haber algunos trozos de hielo.

Si tiene un vehículo de tracción para las cuatro ruedas. NO use este sistema en el hielo. Estos vehículos se pueden voltear fácilmente en hielo. Si le pega a un fragmento de hielo en un vehículo de tracción de cuatro ruedas, quite su pie del acelerador.



# MÓDULOS DE FORMACIÓN

Ciudad Autónoma de Melilla  
Consejería de Administraciones Públicas  
Gabinete de Prevención-Salud Laboral

## SEGURIDAD VIAL

### LLUVIA

Cuándo empieza a llover, el agua se mezcla con el polvo, el aceite en el camino y forma una capa grasosa flotante. Las hojas caídas de los árboles también se vuelven resbaladizas. El pavimento mojado hace más difícil que usted permanezca en el camino en las curvas. También le tomará más tiempo detener su vehículo. Así que asegúrese de disminuir su velocidad y deje una distancia segura entre su vehículo y el vehículo de enfrente.

Algunas de las situaciones críticas que nos pueden surgir con esta condición atmosférica son:

- Aquaplaning.
- Derrapar.

### Aguaplaning

En pavimento mojado, sus ruedas van en el agua más que ir en el pavimento. Esto se conoce como "aguaplaning" y significa pérdida de tracción y control. Aguaplaning puede ocurrir a cualquier velocidad.

Si piensa que sus ruedas estén haciendo aguaplaning, quite su pie del acelerador y disminuya. No frene bruscamente, ésto puede ocasionar que se derrape. Para evitar aguaplaning debe:

- Tener ruedas con dibujos profundos en su vehículo.
- Mantener las ruedas a una presión correcta.
- Disminuir durante las tormentas o cuándo el pavimento esté mojado.

### Derrapar

Si su vehículo patina, controlarlo es igual para vehículos de tracción delantera y trasera. Quite su pie del acelerador pero NO pise el freno.

- Suavemente gire su volante en la dirección en que sus ruedas traseras se deslicen.
- Tenga cuidado de no frenar o girar bruscamente. Si lo hace, sólo empeorará la situación.

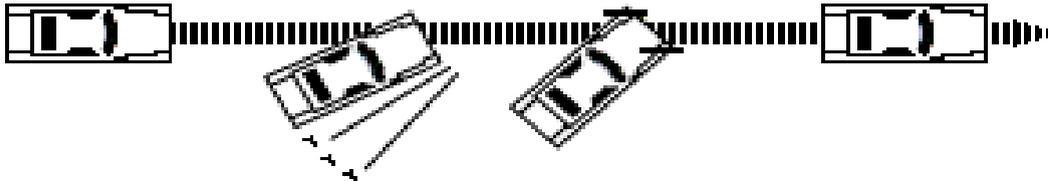


# MÓDULOS DE FORMACIÓN

Ciudad Autónoma de Melilla  
Consejería de Administraciones Públicas  
Gabinete de Prevención-Salud Laboral

## SEGURIDAD VIAL

### CÓMO CONDUCIR SI SE PATINA



1. ANTES DE DERRAPAR
2. LAS RUEDAS TRASERAS SE DESLIZAN A LA DERECHA
3. VOLTEAR LAS RUEDAS DELANTERAS A LA DERECHA
4. ENDEREZAR EL VEHÍCULO DE NUEVO

### NIEBLA

Es muy peligroso conducir con niebla. Si debe hacerlo, usted debe:

- Disminuir su velocidad.
- Estar alerta y listo para detenerse.
- Mantener sus luces bajas encendidas. En la niebla, verá menos con las luces altas.
- Si la niebla se vuelve tan espesa que no puede ver, oríllese y deténgase. Deje sus luces ENCENDIDAS.

## MANTENIMIENTO PREVENTIVO

A la larga, un buen Programa de Mantenimiento del vehículo, le sale más barato que las consecuencias que tendrá que pagar si no lo tiene.

A mayor frecuencia de revisión y de calidad de su Programa de Mantenimiento Vehicular, menor es la tasa de accidentes y menores los costos que usted tendrá que pagar por vehículos averiados.



# MÓDULOS DE FORMACIÓN

Ciudad Autónoma de Melilla  
Consejería de Administraciones Públicas  
Gabinete de Prevención-Salud Laboral

## SEGURIDAD VIAL

Un buen mantenimiento puede evitar o disminuir los accidentes, ahorrándole en deterioro, pérdida de vehículos y tiempo de trabajadores.

Para mantener el vehículo en buenas condiciones, es muy importante asegurarse de lo siguiente:

- Que la máquina cuente con los aceites y demás fluidos necesarios para que opere con propiedad, y que estos sean renovados sin demora en cuanto se requiera.
- Que al vehículo se le haga la puesta a punto cada vez que sea necesario.
- Que las piezas mecánicas sean cambiadas con prudente antelación al cumplimiento de su vida útil.
- Que todos los dispositivos del vehículo (luces, escobillas, frenos, dirección, transmisión, suspensión, indicadores en el tablero, ruedas, claxon) funcionen correctamente.
- Que cualquier mal funcionamiento sea detectado y reparado con prontitud, antes de que se convierta en un desperfecto mayor.

Algunos indicios que pueden hacer pensar en la realización de un revisión del vehículo son:

- Cuesta encender el motor.
- El motor no está rindiendo lo usual por litro de combustible.
- Reacción retardada cuando pise el acelerador.
- Se enciende la luz del sistema de programado de inyección del vehículo.

Doce puntos en donde su vehículo generalmente necesita mantenimiento **son:**

### **FRENOS GASTADOS:**

### **LIMPIAPARABRISAS:**

Posponer el mantenimiento del sistema de No espere hasta un día lluvioso para cambiar frenos, aparte de ser un peligro a la seguridad, unas escobillas ya gastadas. Su visibilidad y puede elevar el costo por tener que cambiar seguridad, pueden depender de ellas todo el sistema de frenado del vehículo.



# MÓDULOS DE FORMACIÓN

Ciudad Autónoma de Melilla  
Consejería de Administraciones Públicas  
Gabinete de Prevención-Salud Laboral

## SEGURIDAD VIAL

### LUCES QUEMADAS:

¿Puede ver bien? ¿Lo pueden ver bien? El cambiar a tiempo los filtros de aire, de  
Revise que los intermitentes, las luces de aceite, el de la gasolina y otros filtros, extiende  
frenado y, por supuesto, las luces frontales, se la vida del vehículo y lo ayudan a funcionar  
encuentren en buen estado

### FILTROS ATASCADOS:

mucho mejor. Programe estos cambios con  
periodicidad.

### BUJÍAS GASTADAS:

Las bujías gastadas desperdician gasolina y aumentan las emisiones de monóxido de  
carbono por el tubo de escape.

### CABLES DE LA BATERÍA CORROÍDOS:

Cables de batería en mal estado, y baterías  
de con mal mantenimiento, causan problemas de  
encendido y pueden ocasionar cortos circuitos.  
Haga que le revisen periódicamente la batería  
y el sistema de carga.

### CORREAS Y MANGUERAS GASTADAS:

Una correa que "patine" (por falta de área de  
contacto) puede afectar el sistema de enfriamiento del vehículo, ayuda a prevenir un  
enfriamiento del vehículo, el alternador y el deterioro prematuro del radiador, así como del  
aire acondicionado.

Revise también que no haya mangueras rotas  
o gastadas

### SISTEMA DE ENFRIAMIENTO

#### POCO ATENDIDO

El darle servicio periódico al sistema de  
resto del sistema.



# MÓDULOS DE FORMACIÓN

Ciudad Autónoma de Melilla  
Consejería de Administraciones Públicas  
Gabinete de Prevención-Salud Laboral

## SEGURIDAD VIAL

### COMPENSADORES EN MAL ESTADO:

Los compensadores que están ya gastados o Esas "botas" de hule protegen las importantes con fugas, afectan el control de la conducción uniones que transmiten la potencia a sus del vehículo y acortan la vida útil de las llantas. ruedas. Deben ser inspeccionadas Revíselos periódicamente

regularmente y cambiadas cada vez que haga falta.

### BOTAS DAÑADAS:

(Cobertores)

### TUBO CON FUGA

Haga que periódicamente le suban el vehículo a un gato hidráulico para que le revisen el tubo de escape y otras partes del sistema de escape. Si hay goteo, pida identificar la causa

Las ruedas gastadas son uno de los elementos más peligrosos de la conducción. Si usted las mantiene con la presión de inflado apropiada, buen alineamiento y correcto balance, alargará la vida de las ruedas.

### RUEDAS GASTADAS:

Lista de verificación antes de emprender el viaje:	
Nivel del líquido de frenos.	Estado de las bujías o candelas.
Nivel y condición del aceite.	Estado y dibujo de rodadura de los neumáticos.
Agua y líquido jabonado limpiaparabrisas.	Estado de las escobillas limpiaparabrisas.
Nivel de agua para el radiador.	Estado de los maguitos del motor y sus abrazaderas a partes fijas.
Líquido de la dirección.	Posición correcta de los asientos y sus anclajes.
Alumbrado en correcto funcionamiento y correcta altura de las luces.	Posición correcta del espejo retrovisor sin "ángulos ciegos".
Carga de la batería y estado de los bornes.	Presión de los neumáticos.
Estado de los frenos.	Tanque de combustible lleno.
Estado de la dirección (sin "holguras").	Compruebe que lleva en el vehículo los recambios imprescindibles, como son: llanta de repuesto en su presión necesaria, gata, faja extra para el ventilador, juego de luces de repuesto, entre otras cosas.



# MÓDULOS DE FORMACIÓN

Ciudad Autónoma de Melilla  
Consejería de Administraciones Públicas  
Gabinete de Prevención-Salud Laboral

## SEGURIDAD VIAL

A continuación se presenta un calendario de revisiones, con carácter general, e independiente de que, con carácter específico, se debe realizar según el manual de mantenimiento propio de cada vehículo.

### SEMANAL

- Nivel del líquido de frenos.
- Nivel de refrigerante de la botella de expansión.
- Nivel de aceite del motor.
- Nivel del depósito del limpiaparabrisas.
- Nivel del líquido en suspensión hidroneumática.
- Nivel del electrolito de la batería.
- Tensión y estado de las correas.

### MENSUAL

- Presión y estado de los neumáticos, incluida rueda de repuesto.
- Lavado de la carrocería.
- Lámparas de la carrocería.
- Lámparas de alumbrado y señalización.
- Nivel del líquido en dirección asistida.



# MÓDULOS DE FORMACIÓN

Ciudad Autónoma de Melilla  
Consejería de Administraciones Públicas  
Gabinete de Prevención-Salud Laboral

## SEGURIDAD VIAL

### ANUAL

Elevación del vehículo para realizar una limpieza de bajos y realizar las siguientes verificaciones:

- Holguras en rótulas y articulaciones.
- Pérdida de líquidos.
- Guardapolvos de transmisión y dirección.
- Corrosión y anclaje del tubo de escape.
- Ajuste de piezas atornilladas.
- Tensión del freno de mano.
- Estado de latiguillos y bombines de freno.
- Estado de discos y pastillas de freno.
- Desgaste de neumáticos.
- Nivel de aceite de la caja de cambios.

Aunque no se haya alcanzado el kilometraje recomendado, conviene realizar las siguientes operaciones:

- Cambio de aceite de motor.
- Cambio de filtro de aceite.
- Cambio del filtro de aire.
- Cambio del filtro de combustible.
- Cambio de escobillas limpiaparabrisas.
- Puesta a punto del motor.
- Permutación de ruedas.



# MÓDULOS DE FORMACIÓN

Ciudad Autónoma de Melilla  
Consejería de Administraciones Públicas  
Gabinete de Prevención-Salud Laboral

## SEGURIDAD VIAL

### BIENAL

- Cambio del líquido de frenos.
- Cambio del líquido refrigerante del motor.
- Comprobación de la eficacia de los amortiguadores.

### CALENDARIO INSPECCIÓN TÉCNICA DE VEHÍCULOS (I.T.V.)

Como norma general los vehículos podrán pasar la inspección un mes antes o un mes después de la fecha de vencimiento señalada en la tarjeta I.T.V. En ambos casos, el plazo de la siguiente inspección se contará a partir de la fecha en que el vehículo debía haberse inspeccionado, de acuerdo con la fecha de vencimiento señalada en la tarjeta I.T.V.

La antigüedad del vehículo deberá ser computada a partir de la fecha de expedición de la tarjeta I.T.V. que dio lugar a su primera matriculación.

		<i>Vehículos particular de hasta 9 plazas</i>	<i>Motocicletas</i>	<i>Caravanas y remolques de más de 750 kg.</i>
AÑOS DE ANTIGÜEDAD	1			
	2			
	3			
	4	X		
	5		X	
	6	X		X
	7		X	
	8	X		X
	9		X	
	10	X		X
	11	X	X	
	12	X		X



# MÓDULOS DE FORMACIÓN

Ciudad Autónoma de Melilla  
Consejería de Administraciones Públicas  
Gabinete de Prevención-Salud Laboral

## SEGURIDAD VIAL

	13	X	X	
	14	X		X
	15	X	X	



# MÓDULOS DE FORMACIÓN

Ciudad Autónoma de Melilla  
Consejería de Administraciones Públicas  
Gabinete de Prevención-Salud Laboral

**SEGURIDAD VIAL**

## PRIMEROS AUXILIOS

La solidaridad en caso de accidente circulatorio puede contribuir a salvar muchas vidas y a reducir significativamente la gravedad de las lesiones de las víctimas. Por eso en el vigente Código Penal se impone a todos los usuarios (conductores, pasajeros, peatones, etc) la obligación de prestar y demandar ayuda en estos casos, castigando la omisión del deber de socorro con multa de 3 a 12 meses, y aumentándola hasta llegar a prisión de 2 años y multa de 24 meses, si quién niega la ayuda es el conductor que ocasionó el accidente.

El impacto que produce presenciar un siniestro puede provocar una situación de caos, nervios y descontrol, para que no se pierdan estos primeros minutos en acciones inútiles es preciso llevar a cabo los siguientes consejos:

- Detenerse en cuanto sea posible y apagar el motor, en donde no se obstaculice usando la señalización de avería para no provocar nuevos percances.
- Apagar el encendido de los vehículos implicados, si fuera necesario y preseñalizar el lugar para alertar al resto de conductores (aproximadamente 100 metros antes en autovías y autopistas y 50 en el resto).
- Solicitar o hacer que soliciten inmediatamente ayuda sanitaria y que se avise a la autoridad o sus agentes. Debe proporcionar, la información lo más fiel posible a las circunstancias del hecho, pues de ello depende que llegue la ayuda más apropiada.
- No mover a los heridos, salvo riesgo de incendio o caída. Si se trata de un motorista, nunca debe quitarle el casco, pues puede causarle, aún sin quererlo, lesiones irreversibles.