Índice

INTRODUCCIÓN

CAPÍTULO 1: Peatones y ciclistas

1.1 Recomendaciones de seguridad para el peatón
1.2 Caminando por carretera
1.3 Circulación nocturna
1.4 Recomendaciones de seguridad para el ciclista

CAPÍTULO 2: Conduciendo con seguridad

2.1 Motocicletas
2.2 Automóviles
2.2.1 Las plazas, sentido obligatorio y giratorio
2.2.2 Pasos a nivel
2.2.3 preferencias de paso
2.2.4 Casos en los que se debe ceder el paso a la derecha
2.2.5 El cinturón de seguridad
2.2.6 La velocidad
2.2.7 Adelantamientos
2.3 El alcohol y el tráfico
2.3.1 Límites legales de alcoholemia
2.3.2 Los controles de alcoholemia

CAPÍTULO 3: El conductor ante las emergencias

3.1 Si sus frenos fallan bajando la cuesta
3.2 Si un neumático revienta cuando va circulando a gran velocidad en línea recta
3.3 Si su coche patina por una carretera de pavimento húmedo conduciendo a gran velocidad
3.4 Si los faros de otro coche le deslumbran
3.5 Si un coche en dirección contraria viene a su encuentro
3.6 Si una colisión frontal le parece inevitable
3.7 Si su coche se incendia
3.8 Si su automóvil cae al agua
3.9 Si a su coche se le para el motor en un paso a nivel
3.10 Si de noche sus faros se apagan repentinamente
3.11 Si el parabrisas de su coche se rompe quedándose sin visibilidad
3.12 Si mientras un coche intenta adelantarle a usted otro automóvil viene en sentido contrario
3.13 Si ha entrado usted a demasiada velocidad en una curva
3.14 Si una persona cae al suelo delante de sus ruedas
3.15 Si durante la noche se obligado a detenerse
3.16 Si se ve obligado a salir de la calzada

3.17 Si una avispa se le ha metido en su automóvil
3.18 Si un perro se cruza en la carretera

CAPITULO 4: Primeros auxilios en caso de accidente

4.1 Medidas en relación con la seguridad de la circulación
4.2 Medidas en relación con las víctimas

** Documento realizado por el Servicio de Prevención de Asepeyo y Servicio de Prevención de la UMH*

INTRODUCCIÓN

Se define el accidente “in itinere” o de trayecto, como “el que sufre el trabajador durante el viaje de ida desde su casa al trabajo o durante el de vuelta del trabajo a casa. El viaje puede hacerse a pie o en cualquier tipo de vehículo, ya sea de su propiedad, ya pertenezca al patronato o se trate de un transporte público.

A medida que la circulación por vías urbanas y carreteras se hace más intensa, las posibilidades de que ocurran accidentes en el trayecto van en aumento, porque aunque todos creemos saber cómo conducir o caminar con seguridad, la realidad es muy distinta.

Estos desplazamientos ocasionan cada año decenas de miles de siniestros que contribuyen a aumentar considerablemente el número y el costo de los accidentes de trabajo. En la tabla adjunta pueden verse algunos datos estadísticos sobre el particular.

El presente manual no pretende enseñar nada nuevo, simplemente queremos recordar las normas básicas de circulación que afectan tanto a peatones como a ciclistas, motoristas y automovilistas, y de cuyo cumplimiento puede depender muchas veces la vida del trabajador.

AÑO	Total Accidentes “in itínere” con baja.	Mortales	Graves	Leves
1.999	62.652	462	2.500	59.690
2.000	72.357	444	2.716	69.197
2.001	78.336	457	2.676	75.203

inicio

CAPÍTULO 1: Peatones y ciclistas

1.1 Recomendaciones de seguridad para el peatón

No camine por atajos en malas condiciones. El trayecto debe ser siempre el mismo y el más seguro. Camine siempre por las aceras. No lo haga nunca por el borde de la calzada. Evite pasar por debajo de lugares que ofrezcan peligro de caída de objetos.

No cruce distraídamente una calle. Hágalo únicamente por los pasos señalizados, cruce por las esquinas. Cruce siempre en línea recta, en el sentido perpendicular a las aceras, de modo que permanezca en la calzada el menor tiempo posible.

Cruce a buen paso, sin entretenerse, ni correr tropezando con los demás peatones. Para cruzar la calzada, espere en la acera hasta que tenga vía libre. ¡No se precipite!

Mire primero hacia su izquierda para ver los vehículos que vienen de ese lado. Al llegar al centro de la calzada mire hacia su derecha para prevenirse de los vehículos que podrían llegar en esa dirección.

Algunos pasos se indican con luces ámbar de destellos intermitentes, que advierten de ser pasos condicionados para vehículos y libres para peatones. El peatón, antes de empezar a cruzar, tiene que dejar pasar el vehículo que

circula próximo, y e vehículo debe detenerse y ceder el paso al peatón si éste ha empezado a cruzar.

En los casos en que la circulación está regulada por agentes de tráfico, han de seguirse las indicaciones que éstos hagan.

Las plazas no deben atravesarse diametralmente. Hay que rodearlas siguiendo las aceras.

Nunca suba a un vehículo en marcha. Es una imprudencia que, en caso de lesión, puede costarle cara. No intente subir a un vehículo de transporte público que vaya lleno. No cruce por delante de un vehículo parado, sobre todo si es voluminoso, ya que puede ser atropellado por otro que usted no verá llegar. Lo más prudente es cruzar por detrás.

Respete siempre las barreras y señales de los pasos a nivel.

No se fíe de su vista (porque la distancia y la velocidad del tren engañan), ni de sus piernas. La ley no ampara la imprudencia.

1.2 Caminando por carretera

En las carreteras vaya por su izquierda, caminando por el arcén. Así podrá ver los vehículos que llegan de frente.

Al cruzar la carretera se observarán las reglas indicadas para el cruce de las calles en poblaciones, extremando la atención vista y oído, por el mayor peligro que supone la mayor velocidad a que circulan los vehículos.
En las curvas sin visibilidad que se presentan a la izquierda, vaya todo lo orillado posible a la cuneta. En los cambios de rasante, adopte la misma precaución

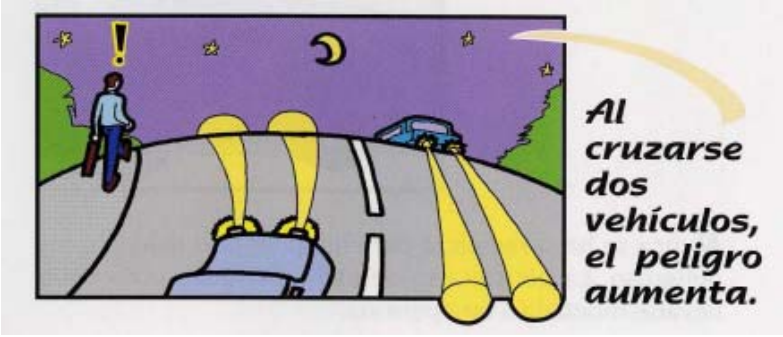
Cuando el polvo levantado por el viento o los vehículos al pasar no dejan ver bien la carretera, o la niebla o la lluvia dificultan la visibilidad, apártese a la orilla.
Atienda las señales (acústicas o luminosas) que hacen los vehículos para avisar de su proximidad.

1.3 Circulación nocturna

Si tiene que caminar de noche por zonas mal iluminadas, haga que se le vea; use un brazalete blanco o reflectante, o lleve una linterna.

Las luces de los vehículos avisan de su proximidad y han de servirnos, al percibirlas, para ser precavidos, apartándonos lo necesario del peligro que se avecina.

Al cruzarse dos vehículos aumenta el peligro por el hecho de que los conductores pueden deslumbrarse y salirse de la carretera o chocar. Si uno se encuentra en el lugar del cruce conviene apartarse de la cuneta y, andando moderadamente, esperar que pasen los vehículos.



1.4 Recomendaciones de seguridad para el ciclista

Si existe una pista especial para ciclistas, circule por ella exclusivamente.

Para su seguridad, circule por el lado derecho al sentido de su marcha y lo más cerca posible de las aceras o arcenes. Si van varios ciclistas, deben hacerlo uno detrás del otro. No formen grupos de ciclistas que obstruyan la circulación, ya que, en caso de accidentarse uno, pueden hacer caer a los demás.

Nunca se haga remolcar por cualquier otro vehículo, es peligroso. La bicicleta es de uso individual, y no debe llevarse montada a otra persona.

Guíe siempre en línea recta, no haciendo “eses”, ni maniobras bruscas. No zigzaguee entre otros vehículos que vayan lentos o estén momentáneamente parados, porque pueden arrollarle de improviso.

Por la noche se debe llevar una luz blanca o amarilla en la parte delantera y otra roja en la trasera, pudiendo sustituir ésta por una cinta reflectante. Para su seguridad tiene que ver y ser visto.

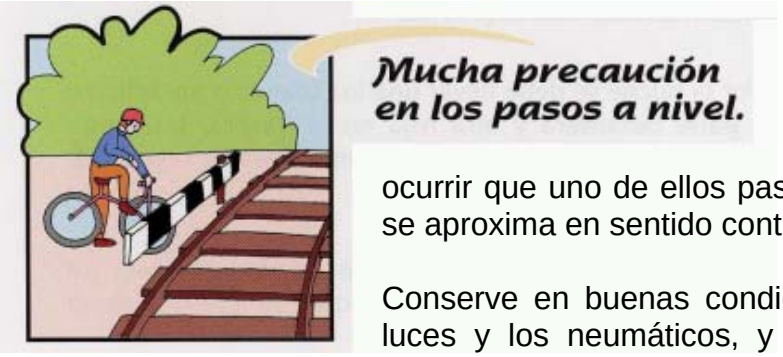
Indique con anticipación cualquier cambio de dirección que vaya a hacer. No olvide que su cuerpo es el parachoques de la bicicleta.

Por su propia seguridad, deje pasar sin dificultad a quien le pida paso para adelantar. No se haga el sordo. Orilléese a la derecha. El vehículo que adelanta debe apartarse cuando pueda el ciclista y necesita espacio para ello.

Es peligroso llevar paquetes, bultos u otros objetos que impidan ver y asir el manillar con las dos manos.

Para adelantar a otro, hay que hacerlo únicamente cuando se esté seguro de que no hay peligro alguno. Se evitará hacerlo en un cruce, curva, cambio de rasante o lugar sin visibilidad completa.
Si se detiene el tráfico en un punto, no intente adelantar estando los demás vehículos detenidos. Espere, conservando su sitio, hasta que se pueda continuar.

Los pasos a nivel de vías férreas han de cruzarse con toda precaución. Si no hay guardabarrera conviene pararse, ver y escuchar, no vaya a ser que se aproxime algún tren.



Si las vías son dobles y los trenes circulan en los dos sentidos, ha de preverse que pueda ocurrir que uno de ellos pase, y oculte a otro que se aproxima en sentido contrario.

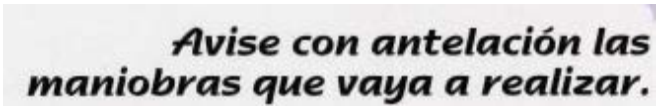
Conserve en buenas condiciones los frenos, las luces y los neumáticos, y en general todos los elementos mecánicos de la bicicleta, como si se tratara de la máquina que maneja en la fábrica.

inicio

2 CONDUCIENDO CON SEGURIDAD

2.1 Motocicletas

Conduciendo una motocicleta es obligatorio utilizar casco de protección. El acompañante debe, asimismo, utilizar casco.
Recuerde que la cabeza no tiene recambio.



En el buen funcionamiento del vehículo va la vida de su conductor y la de los demás. La dirección, los frenos, las luces, las ruedas, etc., deben vigilarse continuamente.

Recuerde que lo importante no es correr sino llegar, y para ello debe salir con tiempo suficiente. La prisa es mala compañera del conductor.

Avise con la suficiente antelación de las maniobras que vaya a realizar. Si la motocicleta no tiene intermitentes indicadores de dirección, haga las señales con el brazo.

Facilite la maniobra de adelantamiento a quien le pida paso. Recuerde que la carrocería de la motocicleta es su propio cuerpo y que, en caso de accidente, quien lleva las de perder es el motorista.

Si lleva a alguien de “paquete” adviértale de las maniobras que va a realizar. Se lo puede dejar en el camino.

En zona urbana vaya lo más cerca posible de la acera derecha y circule en línea recta, sin hacer “eses” entre los demás vehículos.

No se debe conducir la motocicleta serpenteando entre los demás vehículos. Si se circula en caravana, hágalo en el lugar que le corresponda, sin intentar ganar puestos en la cola. Si se producen retenciones, espere en su lugar a que los vehículos que tiene delante se pongan en marcha.

2.2 Automóviles

No es suficiente ser prudente. Hay que tener en cuenta las posibles imprudencias de los demás.

En los cruces sin buena visibilidad, aunque tenga preferencia de paso, no se fíe. Evitará así el accidente que pueda provocar el imprudente.

2.2.1Las plazas, sentido obligatorio y giratorio.

Al llegar a una plaza, glorieta o intersección de vías en cuyo centro exista un monumento, jardín, farola, fuente, isleta, refugio o similares, se circulará por el lado derecho de ellos (dejándolo a la izquierda en el sentido de la marcha, salvo señalización en contra).

En las glorietas, los que se hallen dentro de la vía circular tendrán preferencia de paso sobre los que pretendan acceder a ellas.

2.2.2 Pasos a nivel

Los pasos a nivel (ferrocarril o tranvía) constituyen un caso especial de intersección.

En la fase de aproximación se debe:

Observar la señalización (vertical o luminosa)

Extremar la prudencia

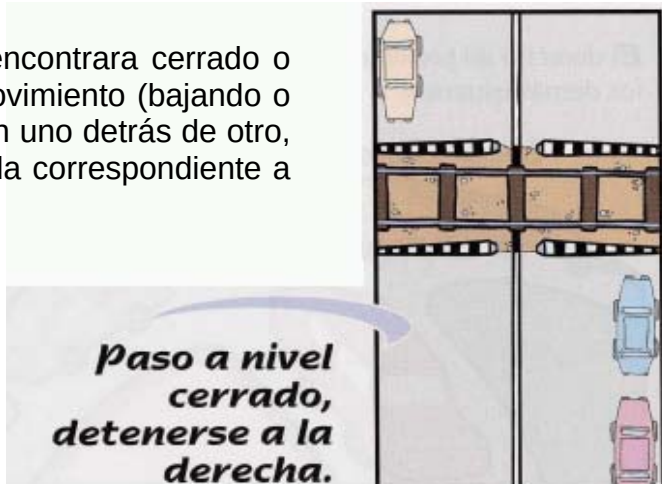
Reducir la velocidad (por si fuera necesario detener el vehículo) por debajo de la máxima permitida.

No adelantar (está prohibido).

En la fase de posición de entrada se debe tener en cuenta:

Si al llegar al paso a nivel se encontrara cerrado o con las barreras o semibarreras en movimiento (bajando o elevándose) los vehículos se detendrán uno detrás de otro, ocupando el lado derecho de la calzada correspondiente a su marcha, hasta tener paso libre.

Antes de cruzar la vía hay que asegurarse de que no existe riesgo de que el vehículo quede detenido o inmovilizado (por motivos de circulación u otra causa) dentro del paso a nivel.



2.2.3 Preferencias de paso

En cuanto a preferencias de paso diremos como normas generales que el conductor que haya de de ceder el paso a otro no deberá iniciar o continuar su marcha o su maniobra, ni reemprenderlas, hasta haberse asegurado de que con ello no fuerza al que tiene prioridad a modificar bruscamente su trayectoria o la velocidad y debe mostrar con suficiente antelación, por su forma de circular, y especialmente con la reducción paulatina de la velocidad, que efectivamente va a cederlo.
No obstante, aun teniendo preferencia, se procurará facilitar la incorporación de los vehículos que pretendan acceder a la vía por la que circule, siempre que el conductor no se vea obligado a modificar bruscamente la velocidad o trayectoria (levantando el pie del acelerador o frenando suavemente).

El derecho de preferencia es un derecho absoluto sobre los demás usuarios.

Especialmente se debe facilitar la incorporación progresiva al carril por el que se circule y el cruce de la vía, cuando las condiciones de la circulación sean

tales que produzcan largas colas y el movimiento de los vehículos se efectúe con gran lentitud.
No obstante, los conductores que intentan incorporarse o cruzar, no deben realizarlo sin estar seguros de que se les permite hacerlo, mediante señales con el brazo y moderación sensible de la velocidad.

2.2.4 Casos en los que se debe ceder el paso a la derecha.

Como norma general, en las intersecciones, la preferencia de paso se verificará siempre ateniéndose a la señalización que la regule y, en su defecto se está obligado a cederlo a los vehículos que se aproximen por la derecha, salvo en los siguientes supuestos, en que tendrán preferencia de paso:

Los vehículos que circulen por una vía pavimentada frente a los precedentes de otra sin pavimentar.

Los vehículos que circulen por raíles (tranvías) sobre los demás usuarios.

En las glorietas los que se hallen dentro de la vía circular sobre los que prefieran acceder a ella.

2.2.5 El cinturón de seguridad

El uso del cinturón de seguridad es obligatorio tanto si se circula por carretera como en ciudad.

2.2.6 La velocidad

Todo conductor está obligado a respetar los límites de velocidad establecidos y a tener en cuenta, además, sus propias condiciones físicas y psíquicas, las características y el estado de la vía, del vehículo y de su carga, las condiciones meteorológicas, ambientales y de circulación, y, en general, cuantas circunstancias concurran en cada momento, a fin de adecuar la velocidad de su vehículo a las mismas, de manera que siempre pueda detenerlo dentro de los límites de su campo de visión y ante cualquier obstáculo que pueda presentarse.
Las velocidades máximas que establece el código de circulación para todos los casos son:

50Km/h en vías urbanas.
90Km/h en vías interurbanas de sentido único y sin arcén.
100Km/h en vías interurbanas de doble sentido o arcén de 1,50 m.
120Km/h en autopistas.

El lado derecho de la calzada es el seguro. Manténgase a la derecha, excepto, y solamente, cuando tenga que adelantar a otro vehículo.

2.2.7 Adelantamientos

Para adelantar a otro vehículo, debemos mirar por el espejo retrovisor para asegurarnos de que nadie intenta adelantarnos. Estimar luego qué velocidad lleva el vehículo que intentamos pasar y si la distancia del que viene detrás nos permite el adelantamiento. Después haremos la señal de adelantamiento con el piloto izquierdo, aceleraremos y procederemos a adelantar en el menor tiempo posible. Una vez realizada la maniobra, procederemos a volver al carril derecho sin brusquedad.

Cuando otro vehículo nos pida paso, debemos facilitar el adelantamiento para que la maniobra dure el menor tiempo posible, arrimándonos a nuestra derecha y disminuyendo la velocidad si fuera necesario.

Tan pronto nos percatemos de que el vehículo de atrás pretende adelantarnos, debemos hacerle señales con el intermitente derecho, si la vía está libre, para que adelante, o con el izquierdo si circulan vehículos en sentido contrario, para que espere.

Al tomar curvas de escasa visibilidad, -cíñase a su derecha todo lo que pueda, - porque podría aparecer otro vehículo en sentido contrario, invadiendo el carril por el que usted circula.

Cuando circule detrás de otro vehículo, mantenga siempre las distancias de seguridad en previsión de que el que marcha delante pueda realizar una frenada brusca. No se fíe demasiado de sus frenos.

Cuando tengamos que disminuir la velocidad para hacer un viraje o para detenernos, lo haremos sin brusquedad, poco a poco, e

indicaremos nuestras intenciones con suficiente antelación, para evitar que el vehículo que nos sigue nos embista por detrás.

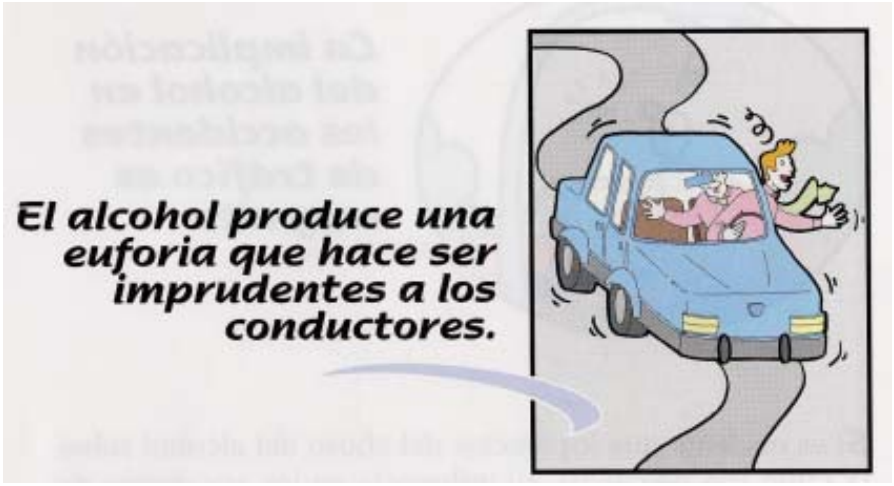
2.3 El Alcohol y el tráfico

El alcohol no es un buen amigo de la conducción y es, con demasiada frecuencia, origen de accidentes de tráfico. Si bien, como media, sólo el 4% de los conductores circula bajo los efectos de bebidas alcohólicas, se estima que son responsables de entre el 40 y el 50% de los accidentes mortales. En 1998 se realizaron más de 1.600.000 controles de alcoholemia y el total de test positivos fue de casi 59.000. Pero hay que tener en cuenta que entonces las tasas máximas de alcohol permitidas eran muy superiores a las que rigen hoy en día.

España se ha sumado a los países que han reducido la permisividad en este sentido. Y así, desde mayo de 1.999 están en vigor las nuevas tasas de alcohol en la sangre (0,5 o 0,3 gramos/litro, según los casos) que habían sido propuestas por la Dirección General de Transportes de la Comisión de las Comunidades Europeas. En algunos países que aplicaron la medida antes que nosotros y en los que ya se han comprobado los resultados, se ha observado una disminución de los accidentes mortales en un 11%.

Si es evidente que los efectos del abuso del alcohol sobre la salud son negativos, su influencia en los accidentes de tráfico está fuera de toda duda. Se estima que en España una de cada cinco muertes por causa del alcohol se relaciona con los accidentes de tráfico, lo que supone unos 4.000 fallecidos al año. Además, diversos estudios realizados en la población española apuntan a que la implicación del alcohol en los accidentes de tráfico es muy alta; entre el 40 y el 80% de fallecidos presentaba alcoholemias superiores a 0,5 gramos por litro de sangre.

Muchos son los efectos del alcohol sobre los conductores, que no citaremos aquí para no extendernos demasiado. Sin embargo destacaremos los más importantes, por su incidencia en el número de accidentes de tráfico.



El alcohol produce una euforia que hace ser imprudentes a los conductores, mientras paralelamente –he aquí lo grave- reduce la capacidad de reacción y de apreciación de las distancias y las velocidades, así como la amplitud del campo visual.

Entre el momento en que se presenta el peligro que es percibido por el conductor y el momento en que éste acciona el freno, transcurre un tiempo denominado “tiempo de reacción”. Durante este período el vehículo continúa circulando a la misma velocidad que llevaba. Pues bien, este tiempo de reacción es notablemente más largo cuando el conductor ha ingerido alcohol.

Si tenemos en cuenta que a 72Km/hora un vehículo recorre 20m en cada segundo, 33 m a 120Km/h y 42 m a 150 Km/hora, se comprende la gravedad

de la falta de reacción para pisar el freno (agravado en la práctica por la distancia necesaria para frenar totalmente el vehículo).

La alcoholemia reduce sensible y progresivamente el ángulo de visión (que normalmente abarca una amplitud de 180º como un abanico que se cierra, hasta llegar a lo que se ha dado en llamar “visión en túnel”. No creemos necesario explicar la influencia negativa que esta disminución del campo visual ejerce sobre la seguridad vial.

El conductor responsable, consciente del daño que puede causarse a sí mismo y a los demás, no bebe cuando tiene que conducir y, si ya lo ha hecho, no conduce. Sea usted un conductor responsable.

2.3.1 Límites legales de alcoholemia

El Real Decreto nº 2282/1998, de 23 de octubre, del Ministerio del Interior, que está en vigor desde mayo de 1.999, y que actualiza el Reglamento General de Circulación, establece los siguientes niveles máximos de alcohol por litro de sangre:

0,5 gramos de alcohol por litro de sangre ó 0,25 miligramos de alcohol por litro de aire espirado, para los conductores de vehículos particulares.

0,3 gramos de alcohol por litro de sangre o 0,15 miligramos de alcohol por litro de aire espirado, para los conductores de vehículos destinados al transporte de mercancías con un peso máximo autorizado superior a 3.5000Kgs, vehículos destinados al transporte de viajeros de más de nueve plazas o de servicio público, al escolar o de menores, al de mercancías peligrosas o de servicio de urgencia o de transportes especiales.

Asimismo la tasa se fija en 0,3 gramos de alcohol por litro de sangre ó 0,15 miligramos de alcohol por litro de aire espirado, para los conductores noveles durante los dos años siguientes a la obtención del carné de conducir.

2.3.2 Los controles de alcoholemia

Los agentes de la autoridad pueden realizar controles de alcoholemia a todos los conductores de vehículos. También pueden someter a control a los demás usuarios de la vía implicados en algún accidente de circulación.

¿Cuándo pueden someternos a un control?

- Los controles de alcoholemia pueden tener carácter preventivo, y ser realizados a cualquier conductor elegido de forma aleatoria.
- Pueden realizarse asimismo a quienes presenten síntomas, por su actuación o manifestaciones, de conducir bajo los efectos del alcohol.
- Con motivo de haber cometido algún tipo de infracción de las normas de circulación.
- Tras haber participado en un accidente (haberlo sufrido o haberlo provocado).

¿Podemos negarnos a realizar el control?

No se lo recomendamos, porque ocurrirá lo siguiente: En primer lugar los agentes de la autoridad podrán inmovilizar el vehículo y pondrán al conductor a disposición del Juez de Instrucción. La negativa a someterse a la prueba (artículo 380 del código penal) está considerada como desobediencia grave y se contempla la pena de prisión por un periodo de seis meses a un año. Como podemos ver: más vale no negarse.

Pero si a pesar de habernos negado a someternos a la prueba el Juez fallase a nuestro favor declarando que no existe responsabilidad penal, no termina ahí el asunto, porque entonces las autoridades administrativas iniciarán el correspondiente expediente sancionador que contempla sanciones de hasta

602€ de multa y la suspensión del permiso de conducir por un periodo de hasta tres meses.

Es preciso destacar que los efectos finales de una misma cantidad de alcohol varían mucho de unas personas a otras. En este sentido no se pueden dar normas fijas. Es la sensatez de cada uno la que debe poner el límite.

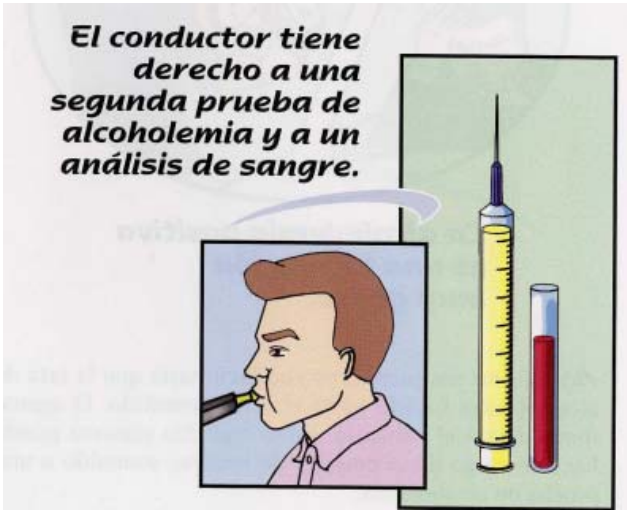
¿Qué ocurre si la prueba da positiva?

Dar positivo en la prueba de alcoholemia es una infracción administrativa calificada como “muy grave” que contempla sanciones de hasta 602€ y la suspensión del permiso de conducir por un periodo de hasta tres meses.

Además no nos permitirán conducir hasta que la tasa de alcohol haya bajado hasta el nivel permitido. El agente inmovilizará el vehículo, salvo que otra persona pueda hacerse cargo de el después de haberse sometido a una prueba de alcoholemia.

¿Cuáles son mis derechos?

Si en la prueba realizada con un alcoholímetro de precisión superase la tasa permitida, el conductor tiene derecho a una segunda prueba después de que hayan transcurrido diez minutos desde la primera. Si el resultado siguiera siendo positivo, el conductor puede exigir una segunda prueba de contraste a través de un análisis de sangre o de orina. Los costes de la prueba correrán a cargo del conductor si el resultado fuera positivo, o de la Administración si fuera negativo.



Inicio

3 El conductor ante las emergencias

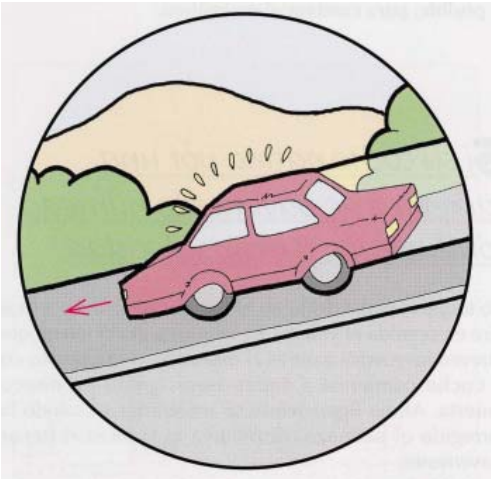
En este capítulo ofrecemos unas recomendaciones sobre la forma correcta de reaccionar ante determinadas situaciones de emergencia que pueden presentarse durante la conducción.

Hay que tener una decisión preparada de antemano, pues la inminencia del peligro no permite parase a pensar sobre lo que se debe hacer.

Hay que actuar a la misma velocidad con que el peligro ha hecho acto de presencia.

3.1 Si sus frenos fallan bajando una cuesta

Accione intermitentemente el pedal de forma rápida y frecuente, actuando con el freno de mano, de manera progresiva, pero NO violentamente. Cambie en seguida a una velocidad menor, para aprovechar la acción frenadota del motor, acelerando incluso bruscamente. Y si es absolutamente preciso, desvíe su coche fuera de la carretera.



3.2 Si un neumático revienta cuando va circulando a gran velocidad en línea recta

No pise el freno. Sujete firmemente el volante con las dos manos y gire lo necesario para mantener la dirección del vehículo, mientras va levantando suavemente el pie del acelerador, sin brusquedad. Deje que el motor vaya reteniendo el coche, y cuando éste haya perdido velocidad accione el freno poco a poco y apártese de la carretera, si es posible, para cambiar el neumático.

3.3 Si su coche patina por una carretera de pavimento húmedo conduciendo a gran velocidad

No toque el pedal del freno ni levante el pie del acelerador. Gire en seguida el volante en la misma dirección en que se mueven las ruedas traseras al deslizarse, y tan pronto como el coche comience a enderezarse, gírelo en dirección opuesta. Afloje ligeramente el acelerador y cuando haya corregido el patinazo, disminuya la velocidad frenando suavemente.

3.4 Si los faros de otro coche le deslumbran

Y a pesar de que usted hace señales con sus faros, el otro conductor no le responde, disminuya la velocidad, llegando incluso a pararse, para evitar alcanzar los vehículos o peatones que circulan en el mismo sentido. No mire nunca directamente a los faros que le deslumbran, y gire ligeramente la cabeza, mirando hacia el borde derecho de la carretera. Cuando haya pasado el vehículo, encienda las luces largas.

3.5 Si un coche en dirección contraria viene a su encuentro

Pulse frecuentemente el claxon y encienda sus faros, y en caso negativo, gire rápidamente a su derecha aunque se salga de la calzada.

3.6 Si una colisión frontal le parece inevitable, bien contra otro automóvil, un árbol o una pared

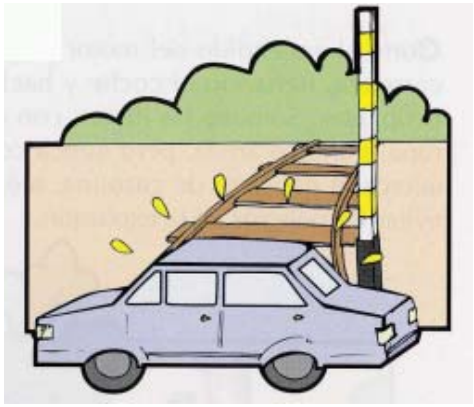
Pise a fondo el freno y cierre la llave de contacto para anular la posibilidad de un incendio. Échese a un lado para evitar el golpe rígido contra el volante, pero si es posible no lo suelte. El copiloto se agachará con los brazos sobre el salpicadero, y los pasajeros de atrás se echarán a un lado en el suelo, apoyando la espalda en los asientos delanteros y protegiendo la cabeza con los brazos. Pero la mejor protección es el CINTURÓN DE SEGURIDAD.

3.7 Si su coche se incendia

Corte el encendido del motor y apártese a un lado de la carretera, frenando el coche y haciendo salir a todos los ocupantes. Sofoque las llamas con el extintor, una manta, ropa, tierras o arena, pero nunca con agua. Si el fuego se acerca al depósito de gasolina, aléjese rápidamente para evitar los peligros de la explosión.

3.8 Si su automóvil cae al agua

Trate de salir por una puerta o una ventana mientras el coche aún flota. Si el coche se hunde por el morro hágalo por la ventana trasera, rompiéndola con un objeto duro o con un fuerte puñetazo en el centro. La puerta del coche no se podrá abrir hasta que la presión del agua sea igual en el interior y en el exterior, es decir, cuando el coche esté casi totalmente inundado. En este momento, haga una profunda inspiración, y abra la puerta.



3.9 Si a su coche se le para el motor en un paso a nivel

Coloque en seguida la segunda velocidad, suelte el embrague, y haga funcionar de manera continua el motor de arranque.

3.10 Si de noche sus faros se apagan repentinamente

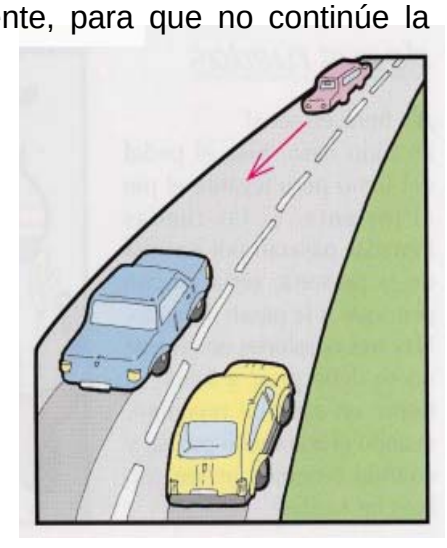
Deténgase lo antes posible, con suavidad, y si distingue la carretera, apártese a un laso, preseñalizando su coche. En esta emergencia, un chispazo en el tablero de instrumentos es una señal imperativa de alarma. Si un fusible salta, usted debe saber dónde está situado y cómo reemplazarlo.

3.11 Si el parabrisas de su coche se rompe quedándose sin visibilidad alguna en décimas de segundo

Dé rápidamente, con las debidas precauciones, un puñetazo al parabrisas, abriendo así una ventana que le permita ver la carretera.

3.12 Si mientras un coche intenta adelantarle a usted, otro automóvil viene en sentido contrario.

Hágale señales con el brazo o con el intermitente, para que no continúe la maniobra. Si no obedece, puede usted hacer 2 cosas: disminuir la velocidad o aumentarla. Si está seguro de que el conductor de que el conductor que viene detrás va a pasarle, disminuya resueltamente la velocidad y apártese al margen derecho de la carretera, pues el automovilista que le adelante tendrá tendencia a ponerse precipitadamente delante de usted con inminente peligro de choque de los tres vehículos. Si no ha terminado de adelantarle y el coche de enfrente se acerca con rapidez, entonces lo más aconsejable es que usted pise el acelerador para dejarle espacio detrás de su vehículo.



3.13 Si ha entrado usted a demasiada velocidad a una curva

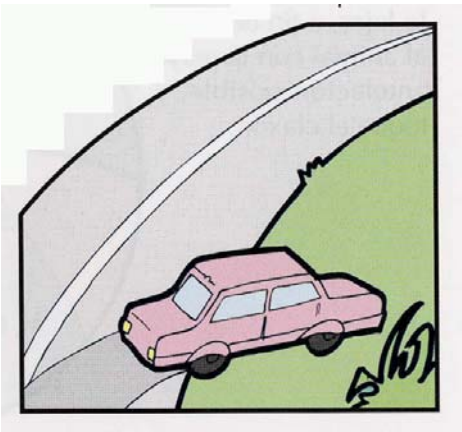
Pise el freno varias veces. Mientras toma la curva, acelere ligeramente. Si ve que su coche empieza a patinar, al mismo tiempo que mantiene el pie derecho en el acelerador, pise el freno ligeramente con el pie izquierdo. Manténgase en su banda. De noche, disminuya siempre su velocidad, circulando a una media que le permita frenar siempre dentro del espacio visible. Esto es particularmente importante en las curvas, ya que sus faros alumbran en línea recta.

3.14 Si una persona cae al suelo delante de sus ruedas

No frene en seco! En todo caso pise el pedal del freno pero levante el pie al instante. Si las ruedas frenadas pasaran por encima de la persona sería mucho peor que si le pasan rodando. Hay tres ocasiones en las que no se debe pisar a fondo el freno: en caso de reventón, cuando el automóvil patina, y cuando tenemos un peatón bajo las ruedas.

3.15 Si durante la noche se ve obligado a detenerse

En primer lugar y antes de realizar cualquier operación, colóquese el chaleco reflectante. Procure tener a mano, debajo de su asiento, un triángulo reflectante plegable, pues si lo lleva en la maleta del coche perderá unos segundos preciosos mientras lo busca. Haga lo posible por aparcar su coche al margen de la carretera, para repararlo o esperar la llegada de auxilio, y coloque el triángulo en el suelo, 30 o 40 metros detrás del coche.



3.16 Si se ve obligado a salir de la calzada.

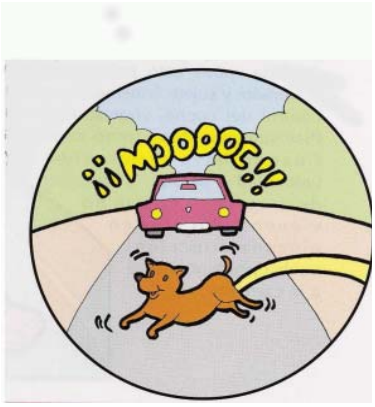
No frene de golpe ni trate de volver inmediatamente a la calzada, pues esto podría hacerle volcar. Suelte el acelerador y sujete firmemente el volante, para mantener el control del coche, virando ligeramente a la izquierda. Pise

suavemente el freno varias veces. Cuando haya disminuido la velocidad o parado, y después de asegurarse de que no vienen vehículos en ninguna dirección, vuelva prudentemente a la carretera.

3.17 Si una avispa se ha metido en su automóvil

No se altere ni pierda la calma, pues la excitación nerviosa puede producir un accidente. No aparte la vista de la carretera ni suelte las manos del volante. Detenga tranquilamente su automóvil, apartándose de la carretera, y procure alejar el insecto. ¡La picadura de avispa es siempre menos peligrosa que el árbol con el que puede chocar si pierde el control de su vehículo!

3.18 Si un perro se cruza en la carretera

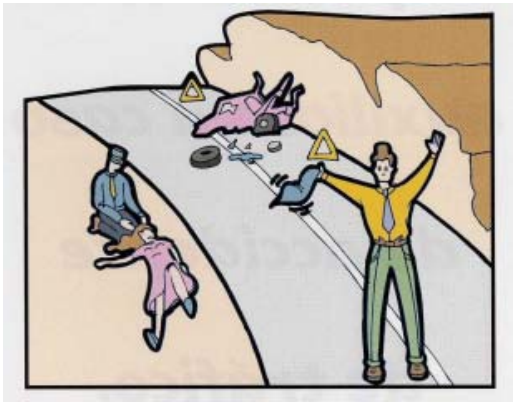


Como regla general, no se debe maniobrar ni frenar bruscamente para evitar a un perro u otro animal pequeño (gallina, gato, conejo, etc.) que se cruce en el camino. Para evitar el atropello, mire a lo lejos, a fin de localizar al animal con la mayor antelación posible, y toque el claxon.

inicio

4. Primeros auxilios en caso de accidentes de tráfico

Los accidentes de tránsito consecuencia de la elevación del nivel de vida en nuestra era, son, con mucho, los más frecuentes y los que mayor número de víctimas originan.



Su número y su ubicuidad, justifican la necesidad de formar gran cantidad de personas que, en un momento dado, pueden ayudar y prestar una primera asistencia, lo más correcta posible, a todo tipo de accidentados, pero fundamentalmente a los lesionados causados por esta clase de accidentes.

Los conductores y demás usuarios de las vías que se vean implicados en un accidente de tráfico están obligados a adoptar las medidas necesarias para auxiliar o solicitar auxilio para atender a las víctimas, si las hubiere, prestar su colaboración para evitar mayores

peligros o daños, reestablecer, en la medida de lo posible, la seguridad de la circulación, establecer los hechos y colaborar con la Autoridad y sus Agentes.

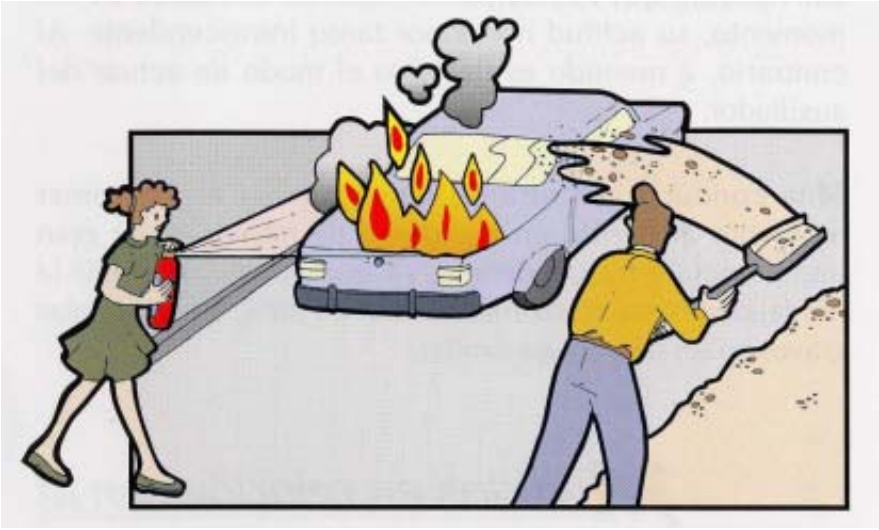
Teniendo en cuenta que la primera persona que se acerca a un accidentado es, casi siempre, el conductor o pasajero del vehículo que circula por el lugar del accidente en ese momento, su actitud no es por tanto intrascendente. Al contrario, a menudo es decisivo el modo de actuar del auxiliador.

Una conducta juiciosa de quien auxilia en el primer momento al herido en accidente de tráfico es de gran importancia y trascendencia, ya que puede disminuir la mortalidad hasta aproximadamente un 30%, y las secuelas graves en un porcentaje similar.

4.1 Medidas en relación con la seguridad de la circulación

1) Aparcar el coche propio fuera de la carretera y, si es de noche, dirigir la luz de sus faros en situación de cruce, hacia el lugar del accidente.

2) Apagar el incendio, si se ha producido, del vehículo siniestrado con arena, tierra o un extintor.



3) Parar el motor del vehículo siniestrado, si está en marcha, cerrando el contacto o desembornando su batería, para evitar el incendio y explosión de la gasolina que haya podido derramarse.

4) Calzar y frenar el coche siniestrado, con el fin de impedir su deslizamiento en las maniobras de extracción de las posibles víctimas.

5) Señalizar y asegurar el lugar del accidente. Para ello se debe:

- Encender, si fuera posible, la luz de emergencia, tanto de día como de noche, si el vehículo dispone de ella.
- Encender las luces de posición, cuando por la hora, las condiciones meteorológicas o ambientales, o el lugar, fuera obligatorio su uso.
- Colocar los dispositivos de preseñalización de peligro u otros elementos de análoga eficacia.
- Procurar colocar el vehículo o la carga caída sobre la calzada, fuera de la misma o en el lugar donde cause menor obstáculo a la circulación. Si fuera inevitable invadir la calzada, hacerlo con las máximas garantías de seguridad.

4.2 Medidas en relación con las víctimas

1) Liberar cuidadosamente a los lesionados, extrayéndoles del vehículo siniestrado como mejor se pueda, pero evitando en lo posible las extracciones bruscas o violentas. Una maniobra de extracción útil en muchas ocasiones para accidentados en asientos delanteros es la de de Rautek, que consiste en lo siguiente:

Abierta totalmente la puerta del coche, el socorredor desde la carretera se coloca por detrás del accidentado, pasa sus brazos por dentro de los del herido y coge el brazo interno de éste (respecto al coche) por el codo y la muñeca. (Dibujo A)

Flexiona hacia atrás el tronco, con lo que despega al accidentado del asiento, y lo apoya en sus rodillas, para colocarlo seguidamente en el suelo, en decúbito lateral, si ha perdido conocimiento, y facilitar asía la expulsión de posibles productos vomitados que, acumulados en la boca, podrían originar la asfixia del accidentado. (Dibujo B)

2) Prestar los primeros auxilios, según el tipo de lesiones que se encuentren y los medios de que se disponga.

3) Recabar con la máxima urgencia auxilio sanitario al centro o puesto de socorro más próximo, utilizando el medio más rápido, como son los postes S.O.S.

4) Dirigir la atención y ayuda, en primer lugar hacia las víctimas inconscientes o con dificultades respiratorias graves o hemorragia masiva.

5) Evacuar a los heridos con las precauciones que sus lesiones determinen, evitando siempre amontonarlos como mercancías en otro vehículo, con el afán de trasladarlos rápidamente al Centro Sanitario.

Inicio