

## TÉCNICAS DE GESTIÓN DEL ESPACIO

El control del espacio alrededor del coche, nos dará un margen de maniobra extra.

### ❖ Espacio delantero

La distancia con el vehículo precedente ha de ser suficiente para poder detener el vehículo en caso de frenada. En condiciones normales se estima que ésta ha de ser de 2 segundos. Para ello, podemos tomar como referencia una señal, poste... y cuando el coche que nos precede pase por ella empezaremos a contar los segundos.

Por otra parte, en ciudad dejaremos un par de metros respecto al vehículo delantero al detenernos (semáforo, ceda el paso...) para evitar atropellar a un peatón en caso de que nos impacten desde atrás.

### ❖ Espacio trasero

Con objeto de evitar que el vehículo de detrás circule extremadamente cerca del nuestro, se pueden adoptar las siguientes medidas:

- Aumentar el espacio con el vehículo precedente, para poder actuar con seguridad ante cualquier imprevisto.
- Frenar de forma progresiva con el fin de retener y avisar al vehículo de detrás. Para ello se comenzará a frenar antes de que lo hagan los vehículos inmediatamente precedentes, en cuanto veamos que frenan los más alejados.



### ❖ Espacio lateral

Evitar las zonas de incertidumbre. Esta es la zona en la que los otros usuarios pueden moverse de forma imprevista. Por ello, ante un vehículo que ha parado pondremos especial precaución al pasar a su lado porque es muy probable que se abra la puerta.

## CONDICIONES METEOROLÓGICAS

- ❖ En condiciones climatológicas adversas hay que aumentar más, si cabe, la precaución en la conducción. Es muy importante:
  - Aumentar la distancia de seguridad.
  - Reducir la velocidad.
  - Vigilar el estado de las ruedas, luces, limpiaparabrisas, frenos y sistemas de climatización.
  - Utilizar las marchas adecuadas. En terrenos nevados es mejor arrancar el vehículo en segunda o en tercera marcha, acelerando y soltando embrague con suavidad.
  - En caso de lluvia o nieve, circular por las marcas dejadas por otros vehículos, son menos deslizantes y contienen menos agua.
  - En terrenos con hielo, conducir sin brusquedad y evitar pisar el freno, dado que las ruedas se bloquearían perdiendo así, el dominio del vehículo.
  - Tener en cuenta a efectos de adherencia, que la niebla presenta los mismos riesgos que el agua.

*Recuerde que su seguridad y la del resto de las personas que comparten la vía pública dependen, en gran medida, de sus acciones al conducir.*

© FREMAP  
Ctra. de Pozuelo nº 61  
28222 Majadahonda (Madrid)

## RECOMENDACIONES DE SEGURIDAD VIAL: LA CONDUCCIÓN DEFENSIVA



**FREMAP**

Mutua Colaboradora con la Seguridad Social nº 61



PLAN DE ACTIVIDADES PREVENTIVAS DE LA SEGURIDAD SOCIAL 2023

## INTRODUCCIÓN

El **concepto** de conducción defensiva hace referencia a todo un conjunto de técnicas que permiten al conductor depender en mayor medida de su propio comportamiento para evitar cualquier peligro, independientemente de las acciones de los demás, de las condiciones meteorológicas o del estado de la carretera y del tráfico.

El **objetivo fundamental** es anticiparse a las situaciones de peligro y disponer así de tiempo suficiente para reaccionar, ya que, pese a la creencia popular, en la conducción nunca hay mala suerte, sólo falta de anticipación.

## TÉCNICAS DE CONDUCCIÓN PREVENTIVA

### TÉCNICAS DE VISIÓN

#### ❖ Mirar por los retrovisores

Mirar los retrovisores constantemente, no sólo al maniobrar, permite al conductor saber en todo momento lo que rodea a su vehículo, lo que es imprescindible antes de realizar cualquier maniobra.



#### ❖ Visión frontal lejana

Se trata de recoger la información del resto de elementos del tráfico con tiempo suficiente para poder analizarla y reaccionar adecuadamente. Esto implica que conforme se aumenta la velocidad, ha de incrementarse la distancia a la que se mira y no centrar la vista únicamente en los vehículos que circulan delante.

#### ❖ Visión lateral

El objetivo es detectar a tiempo las puertas de los coches que se abren, los peatones que pretenden cruzar la calzada, las maniobras inesperadas que efectúan las motos, etc.

#### ❖ Girar la cabeza

Para completar la información facilitada por el retrovisor y evitar así, el riesgo asociado a la falta de visibilidad en determinadas maniobras como las incorporaciones o los cambios de carril, debes girar la cabeza para controlar el ángulo muerto.

### TÉCNICAS DE ANTICIPACIÓN

Consiste en procurar tener siempre tiempo para reaccionar. El tiempo de reacción del ser humano está en torno a 1 segundo, tiempo que se tarda en recoger la información, procesarla y actuar. Durante este tiempo no tendremos control sobre el vehículo.

#### ❖ Saber procesar la información

Mediante esta técnica se pretende ser capaz de anticipar lo que puede ocurrir, por lo que se deberá pensar de forma desconfiada, dudando de la reacción del resto de conductores, previendo las situaciones más desfavorables y evitando considerar que todos los conductores se van a comportar de forma correcta.

#### ❖ Hacerse ver y entender

Es de vital importancia para evitar los accidentes cerciorarnos de que no pasamos desapercibidos para el resto de usuarios. Por ello es imprescindible que indiquemos nuestra presencia e intenciones a los demás, intentando en todo momento no sorprenderles. Para ello:

- Usaremos las luces cuando haya poca visibilidad.
- Indicaremos nuestras maniobras mediante los intermitentes con antelación.
- Evitaremos caer en los ángulos muertos de otros vehículos, no circulando en paralelo ni justo de detrás de ellos, especialmente cuando circulemos próximos a vehículos pesados o voluminosos.

#### ❖ Adaptar la velocidad a las circunstancias

Al margen de que la velocidad no debe exceder nunca los límites legales establecidos, la velocidad deberá ser siempre tal que permita detener el vehículo ante cualquier obstáculo previsible, para lo que habrá de tenerse en cuenta las condiciones meteorológicas y de la carretera, así como el estado del vehículo y del tráfico.

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

#### ❖ Estar preparado para actuar

En el mismo sentido, si nosotros vemos a un peatón que parece tener la intención de cruzar por un sitio indebido, levantaremos el pie del acelerador y lo situaremos frente al del freno, de esta forma nuestro tiempo de acción disminuirá al igual que la distancia de detención. La diferencia que se aprecia en distancia de frenado en la tabla, puede suponer la vida o la muerte de un peatón por atropello.

	Distancia de reacción (TR= 1 s)		
	Sin pie frente al freno	Con pie frente al freno	Distancia ganada
50 Km/h	14 m	5 m	9 m
80 Km/h	22 m	7 m	15 m
120 Km/h	33 m	11 m	22 m

**Distancia de frenado en función de la anticipación.**