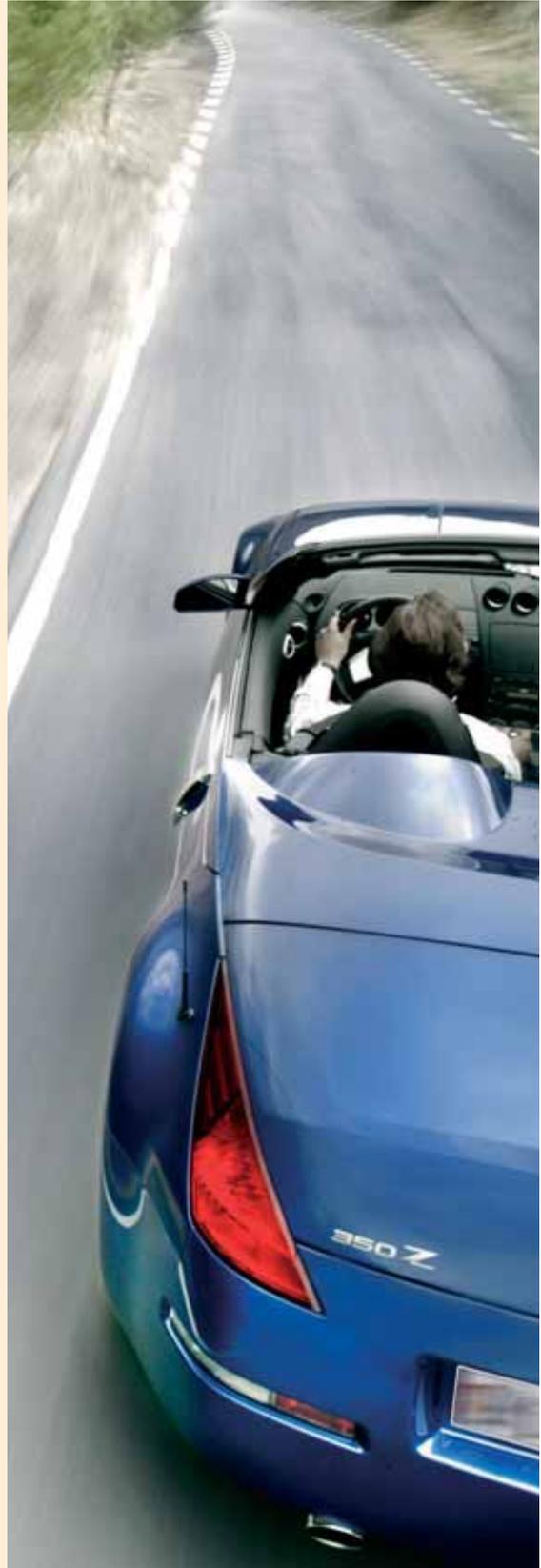




Operación
Salida
y regreso

VIAJE SEGURO... ¡Y BARATO!



CÓMO CONDUCIR AHORRANDO DINERO ...Y EVITANDO CONTAMINACIÓN ● LO QUE DEBE COMPROBAR EN EL COCHE ● CÓMO PLANIFICAR BIEN EL VIAJE ● LA ACCIDENTALIDAD VERANIEGA ● MAPA DE PUNTOS CONFLICTIVOS, LAS PEORES HORAS, ZONAS DE OBRAS ● RUTAS ALTERNATIVAS Y LOS GRANDES DESPLAZAMIENTOS ● TRUCOS PARA VIAJAR MEJOR, PARA ENTRETENER A LOS NIÑOS, PARA EVITAR MAREOS...



Objetivo: el coche en forma

El viaje anual de vacaciones es, para muchos vehículos, la prueba más dura a la que se enfrentan cada año. Frente a viajes cortos para ir al trabajo o la compra, este recorrido de cientos de kilómetros le pone al límite de sus posibilidades. Que esté bien revisado es fundamental para llegar a buen término. Un mal dato, en este sentido, es que, según un estudio de RACE y Bosch, la mitad de los usuarios realiza una inspección cada 6 y 12 meses; y el 24%, entre 1 y 2 años.

DIRECCIÓN. Es el medio que tiene el conductor para dirigir el coche. Por ello, es fundamental controlar su estado ante holguras, ruidos, una dureza anormal al girar, vibraciones o un desgaste irregular de los neumáticos.

NIVELES, CABLES Y CORREAS. Tienen una importancia fundamental para refrigerar el

motor o que llegue la electricidad sin derivaciones, etcétera. Se deben revisar los niveles de líquidos (frenos, aceite, limpiaparabrisas, batería...) el estado y tensión de las correas (en especial, la de distribución), del cableado eléctrico y filtros (aire, motor, polen...)

CARBURACIÓN E INYECCIÓN. Ante tirones durante la marcha, problemas en el arran-

que o un aumento en el consumo de combustible, revise el sistema de inyección (carburación en los modelos más antiguos).

PARABRISAS. Sea de día o de noche, la necesidad de ver bien hace patente la razón por la que se debe revisar el estado del parabrisas (grietas, golpes...) y de los elementos que permiten limpiarlo (escobillas, motor del limpia y depósito de agua). Compruebe el estado de los mismos y el nivel de líquido.

AMORTIGUADORES. No solo es un sistema de confort para los pasajeros, sino que un mal estado de los amortiguadores provoca notables incrementos en la distancia de fre-





LOS NEUMÁTICOS, VITALES

Un reciente estudio del RACE y Goodyear desvela que un millón de vehículos (4% en España) circulan con defectos muy graves en los neumáticos y en tres de cada cuatro accidentes se detectan fallos en este elemento.

Su duración oscila entre 30.000 y 50.000 kilómetros (de 4 a 6 años), en función del estilo de conducción y tipo de carretera que se recorran, pero su

desgaste es progresivo. Por ello el conductor va 'adaptándose' a la progresiva pérdida de adherencia –mayor cuando la superficie está húmeda– y al incremento de la distancia de frenada. Además, pocos conductores controlan periódicamente la presión y estado de sus neumáticos. Sin embargo, con un simple examen ocular puede comprobar la profundidad del dibujo (1,6 mm. mínimo), evitar problemas y detectar otras 'enfermedades' del vehículo:

Desgaste en un solo lateral: Alineación incorrecta.

Desgaste central: Exceso de presión de inflado.

Desgaste en ambos laterales: Presión de inflado baja.

Desgastes irregulares: Suspensiones en mal estado.

Cortes o roces en los costados: Daños contra bordillos al aparcar.

nado, disminución de adherencia (especialmente en curva) y deslumbramientos a los demás conductores, por la altura de nuestras luces.

Su vida media se sitúa en 70.000 km., pero, como su deterioro es progresivo, el conductor suele 'acostumbrarse' a su mal estado. Ruidos extraños al frenar o en curvas o que no vuelva con normalidad a su posición tras apoyarse sobre el coche son síntomas que deben llevar a una revisión.

FRENOS. Todo el mundo comprende la importancia del sistema de frenado en la conducción, pero a pesar de ello, los frenos suelen ser la segunda causa de accidentes por avería mecánica. Ante ruidos o chirridos al frenar o si se alarga la distancia de frenado, mande revisar el estado de pastillas, zapatas, discos y nivel de líquido. No olvide que algunos coches tienen testigo de desgaste de pastillas; hágale caso.

LUCES Y FAROS. Las luces del coche sirven para ver... y para ser vistos e indicar a los

demás conductores las maniobras que se van a realizar. Por ello, revise que funcionan todos los pilotos (cortas, largas, posición, intermitentes, frenos, marcha atrás, antiniebla...) delanteros y traseros y la altura de los faros, ya que, al cruzarnos con otros vehículos, podemos deslumbrarlos.

AIRE "SEGURO"

Según varios estudios alemanes, cuando la temperatura interior del coche supera los 24° C, se incrementan los fallos del conductor y los accidentes y con más de 35° C, el conductor puede sentir síntomas similares a los que tendría con una alcoholemia de 0,5 miligramos en sangre. En este sentido, incluso con las ventanillas abiertas, el interior de un vehículo suele estar 5° C por encima de la temperatura exterior. En definitiva, el calor induce a la fatiga y potencia el cansancio o el sueño que ya se puedan tener.

A 30° C, los fallos del conductor se incrementan un 20% y el tiempo de reacción se alarga un 22%; a 28° C no se ven el 6% de las señales y a 32° C, no vemos el 10% de las mismas. Un solo dato más: un conductor que con ambiente 'fresco' y a 90 km/h solo recorrería 16 metros, sin aire acondicionado y con calor recorrería 41 metros sin tocar el freno. ¿No son suficientes razones para revisar el aire acondicionado y su carga de gas?

...Y también la moto

Antes de salir a carretera, revise a fondo la moto. Si están bien mantenidas, las motos no deben dar ningún problema. No olvide que sus motores giran a mayor régimen de vueltas (por ejemplo, una Yamaha R6 gira hasta 15.000 rpm, impensable en un coche). Además, su equilibrio va sobre dos ruedas, no sobre cuatro, para una mucho mayor relación peso-potencia y que, por tanto, consiguen prestaciones equivalentes o superiores a coches deportivos. Si revisa los siguientes elementos tendrá un viaje mejor y más seguro:

ACEITE. El aceite (y su calidad) es la vida del motor. En verano, por la mayor temperatura hay más dilataciones y holguras en el motor, produciendo una menor estanqueidad y quemando más aceite. Revise el nivel con mayor asiduidad mediante la varilla o el ojo de buey. Recuerde: la



moto debe estar en firme recto y sobre el caballete central (no en la pata de cabra). El cárter es muy pequeño y una inclinación falsea la lectura.

PRESIÓN DE LAS RUEDAS. Es importante para la estabilidad que la presión de los neumáticos sea correcta –además, varía según se use sólo o con pasajero–. También compruebe el desgaste de los neumáticos.

LUCES. Las motos deben llevar siempre encendida la luz de cruce, y todas sus bombillas o leds (intermitentes, óptica trasera...) están sujetas a más vibraciones que en un coche. Revise todas y si alguna está fundida, ¡cámbiela!

AGUA. En los modelos refrigerados por agua, es importante que el agua esté a su nivel. Compruebe que el sistema no tenga pérdidas. Y limpie bien el frontal del radiador: si está muy sucio, puede dar problemas al evacuar calor.





Preparar el viaje más largo

Si ya sabe dónde irá de vacaciones, ¿por qué no comienza a planificar el viaje? ¿Sabe cuál será el mejor recorrido o si encontrará obras? ¿Y si debe desviarse en tal o cual punto? ¿Sabe cuál es la mejor hora para salir? ¿Y qué teléfonos llevar a mano para pedir ayuda si es necesario? ¿Sabe dónde puede parar para descansar? Preparar con anticipación el viaje evita sorpresa desagradables.

HAGA UNA LISTA. Confeccione días antes una lista con todo lo que pueda necesitar: evitará olvidos. Incluya los papeles necesarios (permiso de conducir y del coche, seguro...), medicinas habituales, gafas de sol y de ver, equipaje...

AL TALLER. Si aún no ha ido, lleve el coche al taller y que le revisen los puntos fundamentales, incluidos elementos de seguridad. Esto evitará sorpresas desagradables en carretera.

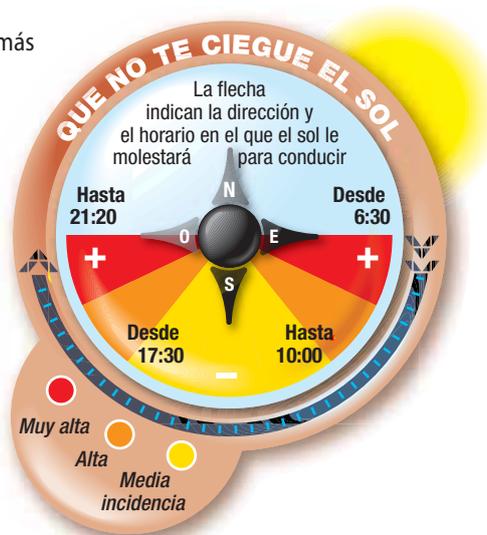
LA HORA DE SALIR. Evite, cuando le sea posible, las horas y días donde se prevén más retenciones: ahorrará tiempo y se evitará nervios. En este mismo suplemento encontrará las previsiones.

REPASE EL EQUIPAJE. Recorra mentalmente su equipaje y añada posibles olvidos o, incluso, descarte cosas superfluas. Piense si va a necesitar algo durante el viaje y póngalo a mano.

QUÉ ME PONGO. El viaje puede ser largo y caluroso. Vista ropa cómoda

—en especial, el conductor—, amplia y transpirable, que no oprima. Y el calzado, también: cómodo, pero que ni se salga ni apriete. Evite chanclas y sandalias, por el riesgo que suponer que se salgan o enganchen en el momento más inoportuno.

¡A DORMIR! La noche anterior al viaje, no trasnoche. Duerma lo suficiente, ya que el día siguiente necesitará toda su capacidad de concentración. Recuerde que el cansancio resta reflejos...



PLANIFIQUE LA RUTA

Aunque muchos conductores poseen ya navegadores que van indicando el recorrido, puede encontrar 'otras' rutas que le interesen más por circular, por ejemplo, más kilómetros por autovía o presentar menos zonas con obras o puntos conflictivos. No descarte recorridos alternativos (vea los mapas adjuntos) donde pueda haber menos densidad de tráfico. Los mapas de este suplemento y algunas páginas webs pueden ayudarle a 'personalizar' su ruta. Prevea las posibles paradas para descansar —deténgase y 'estire' las piernas cada 2 horas o 200 km.—, busque dónde hacerlo (población, gasolinera, área de descanso...), máxime si viaja con niños, y dónde repostar combustible. Si al final utiliza el navegador, prográmelo antes de arrancar, ya que es peligroso —y sancionable— hacerlo en marcha. Circular con el navegador proporciona cierta seguridad, una conducción más tranquila e, incluso, evita maniobras bruscas (por ejemplo, por ver tarde la salida a tomar). Pero también puede distraer por prestar excesiva atención a la pantalla o al reprogramarlo.





Otras vías para los grandes desplazamientos



Como todos los años, la DGT ha diseñado seis rutas alternativas a los grandes desplazamientos a las zonas vacacionales por excelencia. Estas permiten 'huir' de las grandes rutas, las conocidas por todos en los recorridos de Madrid a Levante, del Cantábrico a Andalucía (y viceversa), de Madrid a Andalucía, del interior de la Península al Mediterráneo y de Cataluña a Andalucía. Son rutas donde se espera menos tráfico, siempre tratando de dar el mayor recorrido por carretera.

- Autopistas
- Autovías
- Nacionales



Los papeles que conviene llevar

LO NECESARIO. Los 'papeles' que todo conductor debe llevar en su vehículo son: Permiso (o licencia) de Conducción, Permiso de Circulación del vehículo, Tarjeta de Características Técnicas, póliza y recibo del Seguro Obligatorio –no es obligatorio, pero sí conveniente– y, si corresponde, pegatina e informe de haber superado la ITV. En España son válidas, a efectos de tráfico, las fotocopias compulsadas. Y recuerde que es delito conducir sin haber obtenido el permiso.

Y PARA EL EXTRANJERO. El permiso de conducir es válido en toda Europa, pero para otros países consulte si es necesario el permiso internacional. El seguro también es válido en toda la UE (aunque conviene comprobar las coberturas en cada país), pero fuera de ella hace falta la Carta Verde. ¡Y no olvide! En la UE basta con el distintivo nacional que porta la matrícula, pero fuera de ella hace falta, además, el óvalo blanco con la letra E (España).

LUCES Y TASAS. En algunos países el pago de las autovías y autopistas se realiza mediante la compra de una viñeta (pegatina) que se sitúa en el parabrisas y en algunas ciudades hay que pagar por entrar a sus centros urbanos.

VELOCIDAD. Los límites de velocidad varían según los países. Conviene consultarlos y ajustarse a ellos. También compruebe si hay que circular con las luces de cruce encendidas o si debe circular por la izquierda.



Coloque bien el equipaje

En verano, además de planificar la ruta y preparar el coche, no pase por alto el volumen y peso del equipaje. Y en un vehículo sobrecargado, o con la carga incorrectamente distribuida, crece considerablemente la posibilidad de sufrir un accidente.

Sobrecargar un vehículo incrementa el gasto de combustible y conlleva cambios en su comportamiento dinámico, y puede poner en riesgo la seguridad de los ocupantes. Trate de limitar el equipaje al espacio del maletero. Comience por limpiarlo y sacar las cosas inútiles que lleve (cadenas, ropa...), así verá el espacio disponible. No lo llene: es más complicado meter las cosas a la vuelta, pues en vacaciones siempre se compra algo.

LO PESADO, ABAJO. Coloque las maletas y bultos más pesados –aunque no sean los más voluminosos– debajo y no cargue el peso en el mismo lado para que el centro de gravedad del vehículo quede lo más bajo posible. Distribuya el equipaje pensando en qué puede necesitar durante

el viaje (ropa, herramientas, gato...) y reúna los pequeños objetos en una bolsa para que no se pierdan. Reparta las demás maletas, bolsas y bultos sin comprometer la estabilidad del vehículo, ni molestar a los ocupantes o dificultar los movimientos o la visibilidad del conductor.

RED Y CINTURÓN. Al terminar, rodéelo con una red anclada al suelo. Así, en caso de maniobra brusca o accidente, limitará su desplazamiento y su posible irrupción en el habitáculo. Incluso si viaja con las plazas traseras libres, abroche los cinturones de seguridad: evitará que, en una colisión, los respaldos traseros cedan y las maletas lesionen a los ocupantes. Intente limitar el equipaje al maletero.

UNA BACA. Si no fuera suficiente, monte un portaequipajes o baca en el techo –admiten cargas ligeras y voluminosas (por ejemplo, tablas de surf o bicis), pero no muy pesadas–, aunque aumenta el consumo y modifica la estabilidad. Antes de emprender la marcha, cerciórese de que todo está bien sujeto y, durante el viaje, compruebe en cada parada la sujeción de los objetos. Si el espacio es insuficiente para el equipaje, valore recurrir a una empresa de transportes.



DENTRO, NO

En el habitáculo no debe colocar equipaje alguno ni tampoco en la bandeja trasera: además de reducir el campo de visión del conductor, se convierten en peligrosos proyectiles en caso de colisión o accidente. Así en caso de choque a 60 km/h, cualquier objeto multiplica su peso por 56. A esa velocidad, una raqueta golpearía a los pasajeros con una fuerza de 30 kilos; un móvil, de 10; y un perro pequeño, con más de 500 kilos. Es-



te peligro es aun mayor si los objetos tienen aristas o superficies cortantes, ya que entonces, el peligro de lesión o heridas para el ocupante es aún mayor.

La solución a este posible riesgo pasa por colocar estos objetos en los múltiples huecos, guantera o bolsillos que presentan los coches modernos.

La mejor postura

Sentarse bien ante el volante es el primer paso para conducir mejor y más seguro: no solo se retrasa la aparición de la fatiga, sino que se pueden afrontar las situaciones de emergencia que puedan surgir. Y no solo hay que sentirse bien: hay que colocar el asiento, los retrovisores...

COLOCAR EL ASIENTO. Para sentarse bien, lo primero es colocar el asiento, sobre todo si va a conducir alguien que no sea el conductor habitual del vehículo, algo relativamente frecuente en viajes familiares o si se relevan al volante durante el viaje.

Siéntese y, una vez encajadas las caderas en el ángulo del respaldo –que no debe superar los 25°– y la banqueta, acerque o aleje el mismo en horizontal hasta que las piernas queden ligeramente flexionadas para tener fuerza si es necesario pisar freno o embrague a fondo.

En los coches que se puede regular la altura del asiento o el volante, evite que los muslos queden excesivamente cerca del volante, interfiriendo en su giro.

VOLANTE A DISTANCIA. Luego, regule la posición del respaldo para que las manos accedan cómodamente a los mandos, ni lejos –el cuerpo no queda bien sujeto– ni cerca –los brazos, muy flexionados, impiden girar el volante con soltura–. La forma para determinar la posición es, una vez sentado, extender el brazo izquierdo por encima del volante: la muñeca, a la altura de la correa del reloj, debe descansar en la parte superior. Así, al asir el volante, los brazos quedan algo flexionados, reuniendo comodidad y buen manejo del volante.

COLOQUE BIEN LAS MANOS. Hay conductores que conducen con el brazo izquierdo sacado por la ventanilla, sujetan el volante con una sola mano o por la parte inferior... Ante una situación inesperada que exija una respuesta rápida, estas posturas retrasan o impiden la maniobra, 'jugando a favor' del accidente. La postura correcta para colocar las manos es la 'de las diez y diez': si el volante fuera un reloj, las agujas dirían dónde colocar las manos. También son válidas las 'nueve y diez' o las 'tres y cuarto'. Esta es la postura 'de partida' para rectas y curvas amplias, que se modifica en giros y maniobras. Y nunca sujete el volan-

te por su parte interior ni cruce los brazos durante las maniobras. Es peligroso.

Y EL REPOSACABEZAS... Si está bien colocado, este elemento evita el latigazo cervical. Si túelo a unos 4 centímetros de distancia de la cabeza, regule la altura de forma que, a la altura de los ojos, se encuentre la parte resistente del mismo y asegúrese de que queda bien bloqueado. Y no olvide abrocharse el cinturón o restaría eficacia al reposacabezas.



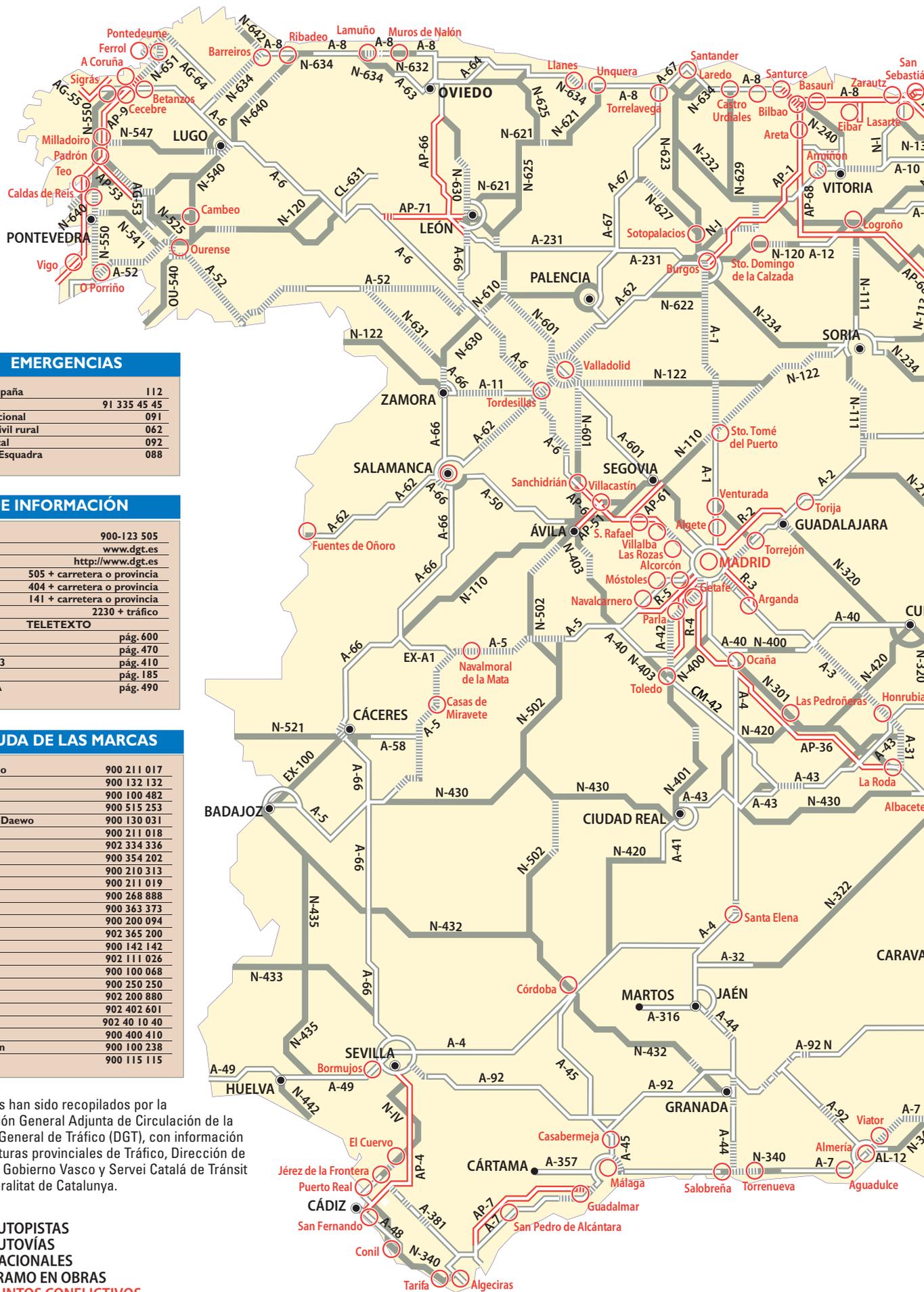
RETROVISORES PARA VER

Cualquier maniobra –adelantamiento, cambio de carril...– exige mirar al retrovisor y éste debe ir adaptado al conductor, evitando ángulos muertos. Por eso, antes de emprender la marcha, regule todos los retrovisores (interior y exteriores). Hágalo en terreno llano y recto, y aproveche para limpiarlos: mejorará la visión.

Oriente el retrovisor interior centrándolo con la luna trasera, para que ofrezca el mayor campo de visión. Para mirar por él no debe mover la cabeza, sino solo desviar la mirada mínimamente. Aproveche y retire de la bandeja trasera los objetos que puedan dificultar su visión a través del retrovisor.

Los retrovisores exteriores, derecho e izquierdo, complementan al interior, y se regulan en función de éste. Primero oriéntelos hacia la carrocería del vehículo, y vaya 'abriéndolos' hasta el momento en que deje de ver por el interior. Así, cuando un vehículo le adelante, lo verá por el interior e irá apareciendo progresivamente por el exterior.





EMERGENCIAS

En toda España	112
Cruz Roja	91 335 45 45
Policia Nacional	091
Guardia Civil rural	062
Policia Local	092
Mossos D'Esquadra	088

DE INFORMACIÓN

DGT	900-123 505
Internet	www.dgt.es
wap	http://www.dgt.es
Movistar	505 + carretera o provincia
Vodafone	404 + carretera o provincia
Orange	2230 + tráfico

TELETEXTOS

TVE	pág. 600
TELE 5	pág. 470
ANTENA 3	pág. 410
CUATRO	pág. 185
LA SEXTA	pág. 490

AYUDA DE LAS MARCAS

Alfa Romeo	900 211 017
Audi	900 132 132
BMW	900 100 482
Citroën	900 515 253
Chevrolet-Daewo	900 130 031
Fiat	900 211 018
Ford	902 334 336
Honda	900 354 202
Hyundai	900 210 313
Lancia	900 211 019
Mercedes	900 268 888
Mitsubishi	900 363 373
Nissan	900 200 094
Renault	902 365 200
Opel	900 142 142
Peugeot	902 111 026
Porsche	900 100 068
Skoda	900 250 250
Saab	902 200 880
Seat	902 402 601
Suzuki	902 40 10 40
Toyota	900 400 410
Volkswagen	900 100 238
Volvo	900 115 115

Estos datos han sido recopilados por la Subdirección General Adjunta de Circulación de la Dirección General de Tráfico (DGT), con información de las jefaturas provinciales de Tráfico, Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco y Servei Català de Trànsit de la Generalitat de Catalunya.

- AUTOPISTAS
- AUTOVÍAS
- NACIONALES
- TRAMO EN OBRAS
- PUNTOS CONFLICTIVOS



Lo más triste del verano

La accidentalidad veraniega continúa en descenso y, aunque los accidentes siempre son demasiados, el verano de 2009 se produjeron 'sólo' 327 accidentes mortales con 377 víctimas mortales, lo que supuso un descenso del casi 16% con respecto al año anterior. Pero es que, además, si se comparan con las cifras de 2001, el descenso ha sido superior al 55%: de 691 accidentes en 2001 a los 327 de 2009. En definitiva, se consolida la tendencia descendente y es el primero en que se registran menos de 400 víctimas mortales.

DÓNDE. Andalucía es la comunidad autónoma donde mayor número de accidentes mortales se produjeron en el verano 2009 (57), seguida de Galicia (40), Castilla y León y Cataluña (ambas, 39), aunque estos datos siempre se pueden explicar por la extensión o población de la comunidad o por tratarse de una autonomía 'destino' de vacaciones. No obstante, el número de accidentes mortales ha descendido en 62 respecto a 2008 (-15,9%) y más de la mitad respecto a 2003 (-53,4%).

POR QUÉ VÍA. Lógicamente, dado el mayor número de kilómetros existentes, el número de víctimas mortales más alto se produjo en carreteras convencionales (273), aunque ha registrado un descenso de 50 muertes menos que el verano anterior. Por detrás se encuentran las autopistas (56), autovías (26) y otras vías (22). Pero el dato más destacable es que existe un descenso del 55% respecto a 2003, mayor en autopistas (-72%) y autovías (-59,4%),

pero muy importante en las convencionales (-51,2%).

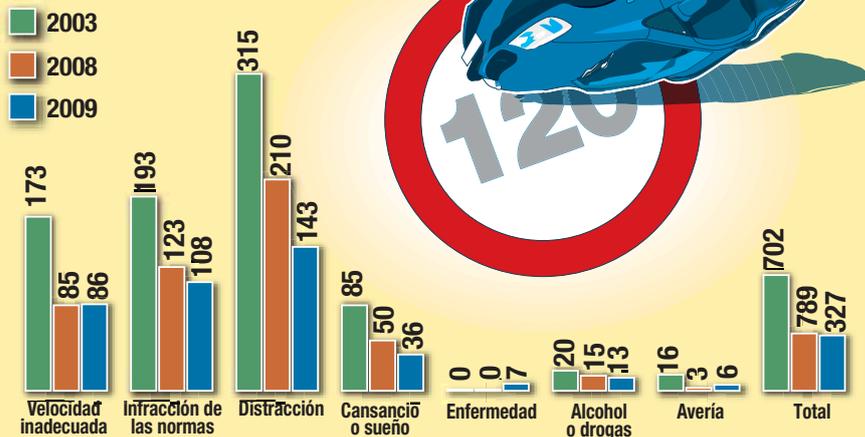
LAS PEORES HORAS. Durante el mes de julio de 2009 murió una media de 5,7 personas cada día, mientras que en agosto

fueron 6,5 muertes diarias en carretera. Por tramos horarios, la tarde (32,6%) y la mañana (30,2%) reunieron el mayor número de víctimas mortales en 2009, aunque ambas presentan descensos cercanos al 20% respecto a 2008. La noche (de 20:00 a 23:59 h.) tiene una rebaja de víctimas menor (solo -14%) y se produjo un ligero repunte, inferior al 3%, en el horario de madrugada (de 00:00 a 6:59 h.).

NI CORRA NI SE DISTRAIGA. En una cuarta parte de los accidentes mortales veraniegos de 2009 (86) estuvo implicada la velocidad

LAS CAUSAS DEL ACCIDENTE

Accidentes mortales en carretera a 24 h. Verano 2009



Al tratarse de factores concurrentes, puede intervenir más de un factor en cada accidente.

como uno de los factores concurrentes. Mayor influencia tuvieron la distracción del conductor, que estuvo detrás de 143 accidentes (44%), y las infracciones a alguna norma, en 108 accidentes (33%). En menor medida –y teniendo en cuenta que pueden concurrir varios factores en un mismo accidente–, también se detectaron cansancio o sueño (36 accidentes), enfermedad (7), alcohol o drogas (13), avería mecánica (6), meteorología adversa (2), mal estado del vehículo (3), inexperiencia del conductor (4), estado o condición de la vía (4), obras (1) y otros factores (30).

EN TURISMOS. La mitad de las víctimas mortales (51,7%) se produjeron mientras viajaban en un turismo, seguidas a mucha distancia de las de motocicleta (16,2%) y furgoneta (9,3%). Tampoco quedan al margen los peatones (7,4%). No obstante, tanto turismos (-17,4%) como motos (-14,1%) presentan un descenso cercano a la media respecto a 2008. No así las víctimas en furgoneta, que han crecido un 25%.

CÓMO. El tipo de accidente más frecuente (145) y con mayor número de víctimas mortales (168) en el verano 2009 se produjo por salidas de la vía. Por detrás se sitúan las colisiones (134 accidentes y 159 víctimas mortales), entre las que sobresalen las colisiones frontales (casi la mitad de las mismas). También destacan los atropellos a peatones, que produjeron en el verano de 2009 nada menos que 26 accidentes y 26 víctimas mortales. No obstante, tanto las colisiones frontales como las salidas de la vía presentaban significativos descensos en su mortalidad. De hecho, los fallecidos por colisiones frontales se han reducido un 25,8%.



Puntos clave contra la accidentalidad

DESCANSE. Es fundamental dormir bien la noche anterior, pero también no salir cansado del trabajo, con el sopor que produce la fatiga: aumenta la posibilidad de accidente.

COMIDA LIGERA. Una comida copiosa o rica en grasa produce somnolencia. Una comida ligera es un 'seguro' para este viaje.

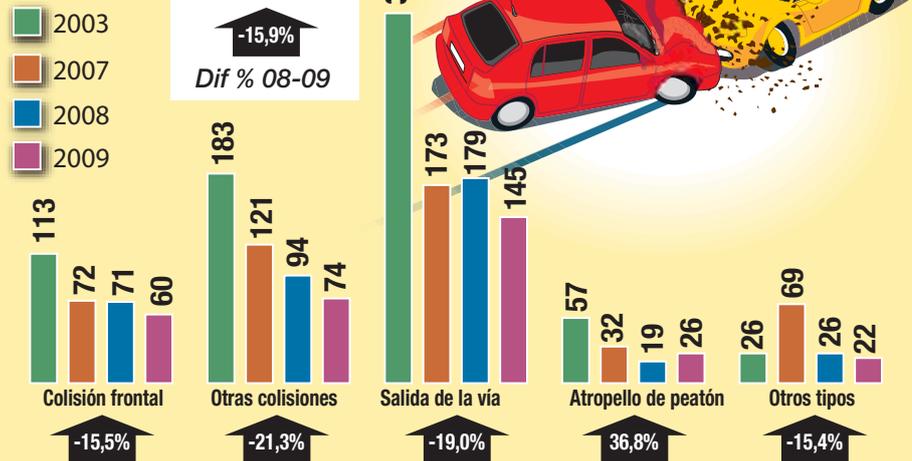
VELOCIDAD, LA JUSTA. No sobrepase los límites de velocidad. La velocidad inadecuada está tras el 25% de los accidentes. Y, además del riesgo de ser multado, en un viaje largo, de unos 300 kilómetros, circular a 140 km/h en vez a 120 apenas supone un adelanto de 20 minutos.

ABRÓCHESE A LA VIDA. No arranque nunca sin que todos los ocupantes –incluidos los niños– se hayan abrochado correctamente el cinturón de seguridad. En 2009, en torno al 20% de la víctimas mortales de los turismos no llevaba cinturón. En el caso de viajar en moto, claro está, el casco es imprescindible.



CÓMO SUCEDEN

Accidentes mortales en carretera a 24 h. 2009



¡OJO SI SE TOMA UNA 'CAÑA'!

Si para durante el viaje y decide 'tomar algo', mejor un refresco que una bebida alcohólica –aunque sea cerveza–. Un varón de 70 a 90 kg de peso, con dos cervezas de un tercio, alcanza una alcoholemia de 0,55 gr/l, superior al límite legal (0,5 gr/l). Además de la multa, durante 3 horas no estará en 'condiciones' y sufrirá un aumento del tiempo de reacción, subestimaré la velocidad y comenzará a tener problemas de coordinación. Y una mujer, con esa misma cantidad, llega a 0,95 gr/l y tarda más de 6 horas en volver a límites no peligrosos. Pero no es bueno conducir con sed. La falta de líquidos provoca la reducción de la atención, dolor de cabeza y cansancio muscular; y un nivel bajo de azúcar, fatiga y falta de atención.



Ahorre al volante

En estos tiempos de crisis, todo el mundo busca recortar gastos hasta en los menores detalles. ¿Y por qué no al volante? ¿Sabe que aplicando unas sencillas técnicas a su conducción podría ahorrar un 15% de combustible? Además, aumentaría su seguridad y reduciría la contaminación y el impacto ambiental.

El Instituto para la Diversificación y el Ahorro de la Energía (IDAE) lleva años 'batallando' para que se generalicen las técnicas de conducción eficiente. Éstas, a la par de sencillas, reducirían un 15% el consumo de carburante y, por tanto, las emisiones contaminantes, en especial de CO₂. Estas técnicas son muy fáciles de aplicar y están al alcance de cualquier conductor.

COMPROBAR LA PRESIÓN -4%. Llevar una presión 0,5 kg/cm² inferior a la indicada por el fabricante reduce el rendimiento del combustible entre un 2 y 4%.

Además, una presión correcta mejora el agarre y la distancia de frenado, y, por tanto, la seguridad.

MENOS EQUIPAJE -6%. Revise el equipaje y mire a ver si puede dejar objetos

innecesarios (cadenas) o retirar la baca (si no va a usarla). Cada 100 kilos de peso que añade, gastará un 6% más de combustible y, por ejemplo, una baca con objetos puede incrementar el consumo hasta un 20%.

VELOCIDAD UNIFORME -4%. Mantener la velocidad lo más uniforme posible –los controladores de velocidad de algunos modelos lo hacen automáticamente–,

evitando frenazos y acelerones, y cambios innecesarios, le hará rebajar el consumo entre un 2 y 6%.

Para cumplir este requisito es necesario conducir con anticipación: marchar siempre con la distancia de seguridad adecuada –lo que redundará en mayor seguridad, al permitirle detenerse sin choques– y manteniendo un campo de visión que le permita ver dos o tres coches por delante del suyo. Cuando detecte un obstáculo o una reducción de la velocidad, levante el pie del acelerador y deje rodar el vehículo.

¿AIRE O VENTANILLA? Programar el aire acondicionado a 25° C reduce el rendimiento del combustible un 12%.



CÓMO ACTUAR EN CASO DE ACCIDENTE

Si encuentra un accidente en carretera, recuerde siempre una sencilla regla: PAS. O lo que es lo mismo: proteger, avisar y ayudar.

PROTEGER

Aparque fuera de la carretera para evitar causar o sufrir un segundo accidente y señalice con los triángulos; compruebe si existen riesgos (líquidos inflamables, despiece del coche, estado del herido...); quite el contacto y ponga el freno de mano.

AVISAR

Informe del accidente a través del móvil o de un Poste SOS al 112 –si no, al teléfono de la DGT: 900 123 505–. Proporcione la localización más exacta posible (punto kilométrico, carretera, población más cercana...) y el estado de los heridos.

AYUDAR

Es la parte más delicada si no tiene conocimientos médicos. NO de agua o medicamentos a los heridos NI lo saque del coche o quite el casco a un motorista.

SI puede colocar un pañuelo o apósito en heridas par minimizar la pérdida de sangre y SI debe comprobar si la lengua obstruye el paso del aire si el herido respira mal.

¿Cuándo cambiar de marcha?

Como regla general, el IDAE recomienda cambiar de marcha entre las 2.000 y 2.500 rpm en los motores de gasolina; y entre las 1.500 y 2.000 rpm en los diésel. Pero también puede calcularse en función de la velocidad que tengamos metida:

2ª velocidad: a los 2 segundos ó 6 m.

3ª velocidad: a partir de unos 30 km/h.

4ª velocidad: a partir de unos 40 km/h.

5ª velocidad: a partir de unos 50 km/h.



Por ello, en ciudad es más eficiente y gasta menos bajar las ventanillas que utilizar el aire; a mayor velocidad, en carretera, es preferible el aire.

DECELERAR CON MARCHA 0%. Si conduce con anticipación y observa que debe detenerse (por ejemplo, por un semáforo), si levanta el pie del acelerador y deja la marcha engranada, por encima de 1.200 rpm, el consumo de carburante es nulo. Cuando llegue el momento de frenar, hágalo suave y progresivamente.

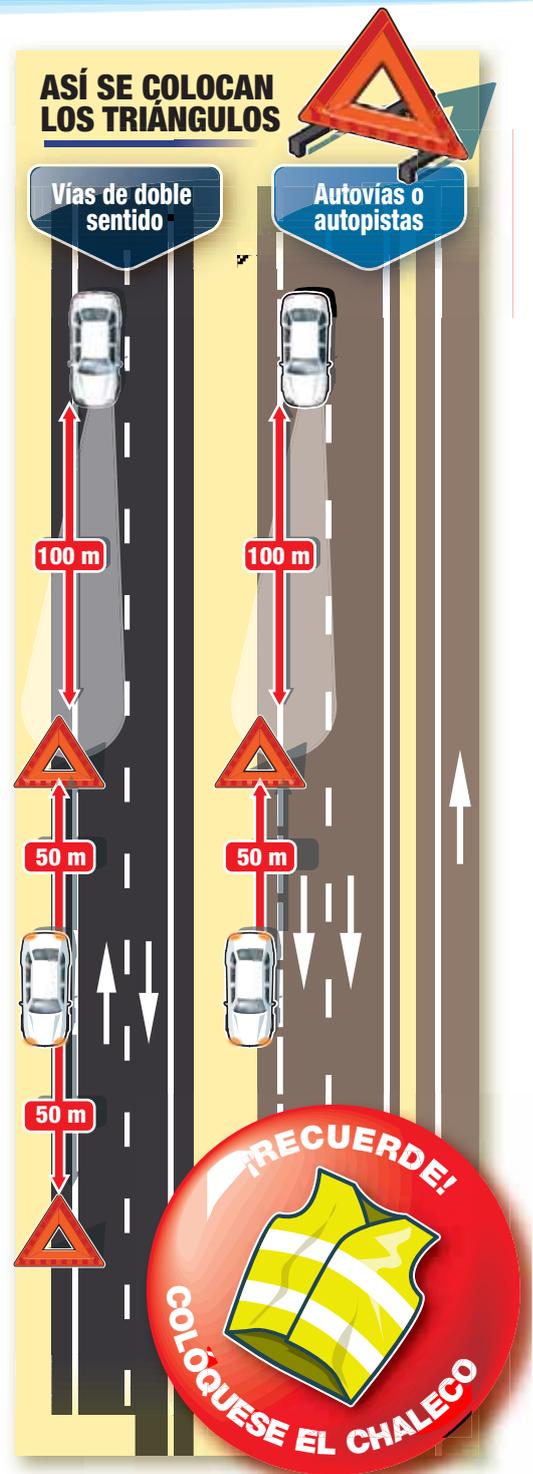
PARAR. Detenga el coche usando el

freno de pie y, siempre que sea posible, sin reducir previamente de marcha.

USE MARCHAS LARGAS. Es más eficiente circular con marchas largas y bajas revoluciones, aunque deba pisar algo más el acelerador, que en cortas con el acelerador menos pisado. El IDAE recomienda, respetando los límites, incluso en ciudad, usar 4ª y 5ª.

CÓMO ARRANCAR. Con motores de gasolina, puede arrancar e iniciar la marcha inmediatamente después. Con diésel, espere unos segundos a que se caliente la bujía de arranque.

ASÍ SE COLOCAN LOS TRIÁNGULOS



La seguridad, lo primero

En la mayoría de las situaciones, puede conducirse aplicando las reglas de conducción eficiente sin que éstas interfieran con la seguridad vial. No obstante, ante cualquier emergencia o peligro, acelere o frene según exijan las circunstancias del tráfico.





Planear un viaje con niños

Si piensa salir unos días a la montaña o a la playa con sus hijos, ¡adelante! Los niños no tienen por qué ser una limitación para viajar. Lo importante es adoptar algunas precauciones, organizarse y divertirse mucho. Aquí tienen algunos consejos.

EQUIPAJE INFANTIL. Haga una lista de todas las cosas que necesitarán usted y sus hijos y comience a prepararlo con al menos una semana de antelación. Piense en el clima del lugar de vacaciones para elegir ropa adecuada, pero lleve algo por si las temperaturas descienden. Los expertos recomiendan llevar un termo (pequeño o grande dependiendo de la cantidad de hijos), gorros, chupetes, incluso de reserva, un juguete preferido de cada niño, toallas y útiles de baño, crema hidratante, protector solar, pañales, toallitas húmedas, bolsas plásticas, baberos...

Y UN BOTIQUÍN. Incluya en el botiquín antiinflamatorios, analgésicos, tiritas, alcohol, agua oxigenada, termómetro, tijeras, algodón, esparadráp, compresas de gasa estéril, pomadas para picaduras...), tarjeta de la Seguridad Social o del seguro médico privado y ropa (un conjunto para cada día le ahorrará lavados). Si va a viajar con niño de pocos meses, añada una cuna de viaje y

calienta-biberones. Y no olvide la cartilla de vacunación.

ATADOS Y CERRADOS. Antes de arrancar, siente a todos los niños en sus sillitas y/o alzadores adecuados a su edad y peso. Nunca los deje sueltos o los lleve en brazos. Y asegúeles con los cinturones de seguridad. Cierre las puertas con los seguros –evitará que por juego abran una en marcha–.

DURANTE EL VIAJE. Lleve a mano agua, alguna cuchara, una gorra y una chaqueta, un cambiador, pañales y toallitas. También

un cuento, un juguete, un cojín, canciones infantiles para animar a los niños y algo de comer.

Aunque use el aire acondicionado, abra las ventanillas alguna vez para renovar el aire. Pare cada dos horas. Es aconsejable que todos se estiren las piernas y se distraigan con otras cosas.

Al planificar el viaje, tenga en cuenta las horas de comidas de los niños y procure salir temprano, así avanzará mientras ellos duermen y el viaje será más llevadero para todos.

Para que los niños se distraigan durante el trayecto, cree situaciones de juego colectivo: cante con ellos, cuénteles cuentos, practiquen adivinanzas, trabalenguas o, simplemente, cuélgueles algún juguete en el asiento trasero para que juegue con ellos.



CONSEJOS PARA EVITAR MAREOS

Es muy común, en especial en viajes largos, que los niños se mareen. Esta indisposición afecta más a niños mayores de 2 años –aunque los hay más y menos susceptibles– y, además de preocupar a los padres, son un riesgo de despiste y accidente. En cualquier caso, si el niño devuelve, no se ponga nervioso: no ayudará a que se mejore la situación.

1. Si es muy pequeño, consulte al pediatra antes del viaje: solo él podrá administrar algún producto para reducir los mareos.
2. A partir de 3 años se les puede dar algún caramelo o chicle que evitan mareos.
3. Intente que el niño se fije en paisajes o detalles del camino. Juegue con él (“veo-veo”, trabalenguas, adivinanzas...), entreténgale con música infantil o cantando, anímele a que cante y hable o cuénteles cuentos pueden hacer que se olvide del mareo.
4. Evite que el niño lea.
5. Mantenga el coche aireado y no fume durante el viaje.
6. Haga una parada cada 2 horas para que todos puedan estirar las piernas y renovar el aire.
7. No dé de comer al niño antes del viaje: puede so-

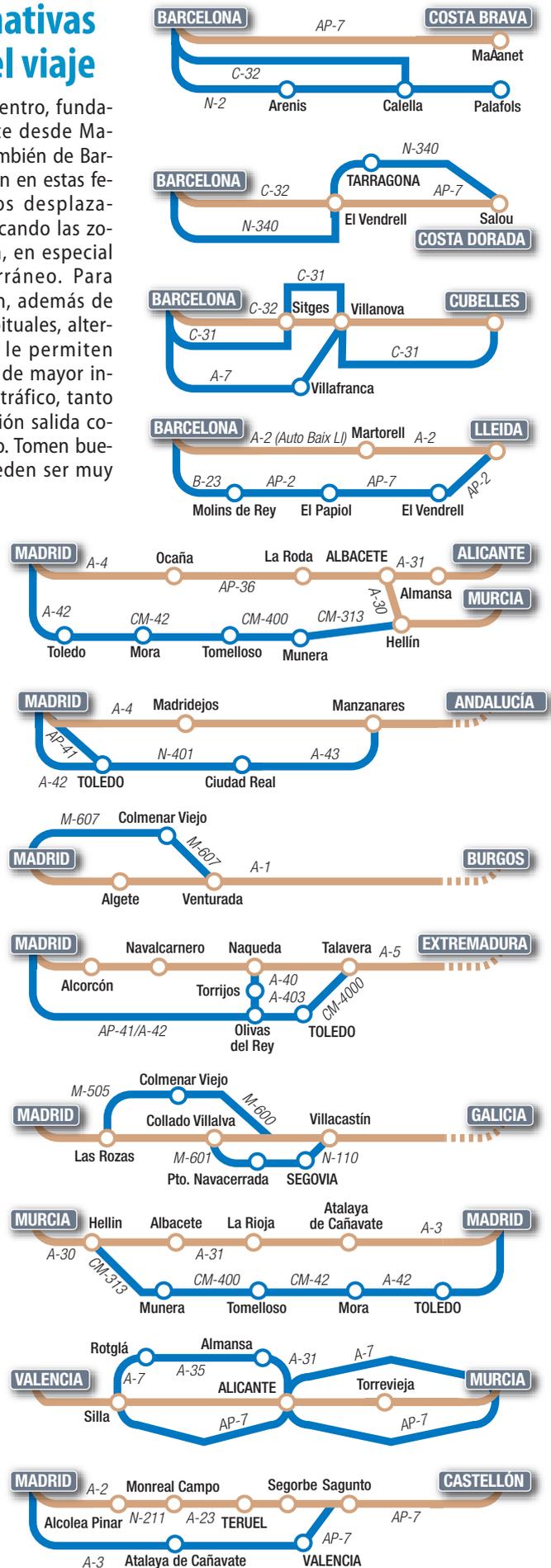


brecargar su estómago. Es preferible que coma alimentos secos y ricos en hidratos de carbono. Y que no tome bebidas gaseosas ni leche

8. Durante el viaje, si el niño tiene hambre, ofrézcale alguna galleta o chuchería, pero poca cosa.
9. En caso de que vomite, hágale beber con frecuencia pequeñas cantidades de agua azucarada.
10. Si el niño se duerme, tenga bolsas a mano, por si él se despierta con ganas de vomitar.

Alternativas para el viaje

De la zona centro, fundamentalmente desde Madrid, pero también de Barcelona, parten en estas fechas muchos desplazamientos buscando las zonas de costa, en especial del Mediterráneo. Para ellos, existen, además de las rutas habituales, alternativas que le permiten evitar zonas de mayor intensidad de tráfico, tanto en la operación salida como al regreso. Tomen buena nota: pueden ser muy útiles.



Vacaciones con humor
AL HABLA CON EL EXPERTO (*)



RAMÓN ARANGÜENA

“Tengo un radar meteorológico en el capó”

“LAS PASADAS VACACIONES ME PUSIERON UNA MULTA POR LLEVAR A MI SUEGRA EN EL MALETERO. AUNQUE ALEGUÉ QUE NO ERA POR UNA CUESTIÓN DE ESPACIO, PORQUE ÍBAMOS ELLA Y YO SOLOS, ME QUITARON SEIS PUNTOS DEL CARNÉ...”

- Tengo un radar meteorológico instalado en el capó el coche, pero he escuchado que este verano plantean prohibir todo tipo de radares. ¿Es cierto?

- **Efectivamente. Todos los radares, incluidos los meteorológicos, serán también prohibidos en breve. Tampoco se permitirá la instalación de veletas y anemómetros habitualmente atornillados al punto de la antena de radio por su peligrosidad y baja penetración aerodinámica.**

- De cara al verano he llevado mi coche al concesionario oficial a la revisión de los treinta mil kilómetros y me han dicho que por cambiar todos los líquidos –incluido el de las ruedas–, las seis escobillas de los limpiaparabrisas, el equilibrado de la matrícula y 27 horas de mano de obra para la colocación de cuarto y mitad de un árbol de levas me van a cobrar 7.200 euros, que es prácticamente lo que me ha costado. ¿Debo pagar?

- **Si es usted una persona de bien, debería pagar. Si es una persona de mal, no pague. Pero recuerde que si paga, tendrá cobertura en carretera ante averías y el taller le entregará**

un carné de la O.O.O que le incluye en la prestigiosa asociación de “Ombrés Onrados y Onestos” que el consorcio de talleres oficiales patrocina.

- Había escuchado que por pronto pago de una multa te podías ahorrar el 50% del importe y ayer, nada más salir de mi garaje, me paró un policía municipal y yo, rápido que soy, saqué 100 euros del bolso de mi mujer por la ventanilla para entregárselos. Reconocí enseguida que había salido sin luces del garaje pero el agente me dijo que me había parado para dejar pasar a una manifestación de ciclistas y que me detenía por soborno impropio. Además, mi mujer me dio un bolsazo en la cara por el que me han tenido que dar tres puntos. ¿Puedo sumar esos tres puntos a los que me quedan del carné, dada la situación? Una solución quiero.

- **Le veo disperso al volante. Hága-selo mirar.**

- Para este verano me he comprado un coche “made in Corea”, pero del Norte, muy barato. Todo funciona, más o menos bien, salvo las pastillas de freno que son pastillas efervescentes y con la lluvia

se gastan más, al igual que los cristales tintados traseros que destiñen. ¿Existen recambios?

- **En España no hay recambios para los modelos norcoreanos pero si gasta del todo las pastillas, procure ir en marchas cortas y frenar con el freno de mano. En cuanto a los cristales tintados, le indico que una vez que pierden todo el tinte suelen agrietarse y romperse pero no se preocupe que, aunque no tenga cristal, a nadie le va a interesar robar el vehículo.**

- Las pasadas vacaciones me pusieron una multa por llevar a mi suegra en el maletero. Aunque alegué que no era por una cuestión de espacio, porque íbamos ella y yo solos, me quitaron seis puntos del carné. No nos soportamos y lo cierto es que ella se metió voluntariamente para ir de vacaciones con su hija pero no me creyeron. ¿Puedo volver a recurrir?

- **Yo que usted iba, con su suegra, a un programa de televisión, pero que conduzca ella. Ganarán muchos puntos.**

(*) Ramón Arangüena está en posesión del prestigioso carne B sobre fondo rosa que lo acredita como experto en manejo y conducción de todo tipo de vehículos hasta 3.5 toneladas, que ya es decir.



Edita:



Director: **Jesús Soria**. Redactores-jefe: **José Ignacio Rodríguez y Juan Manuel Menéndez**. Maquetación: **José Bélamo**. Textos: **J. M. Menéndez**. Infografías: **Dlirios**. Mapas: **Charo Laiz**. Fotografías: Archivo “Tráfico y Seguridad Vial”.