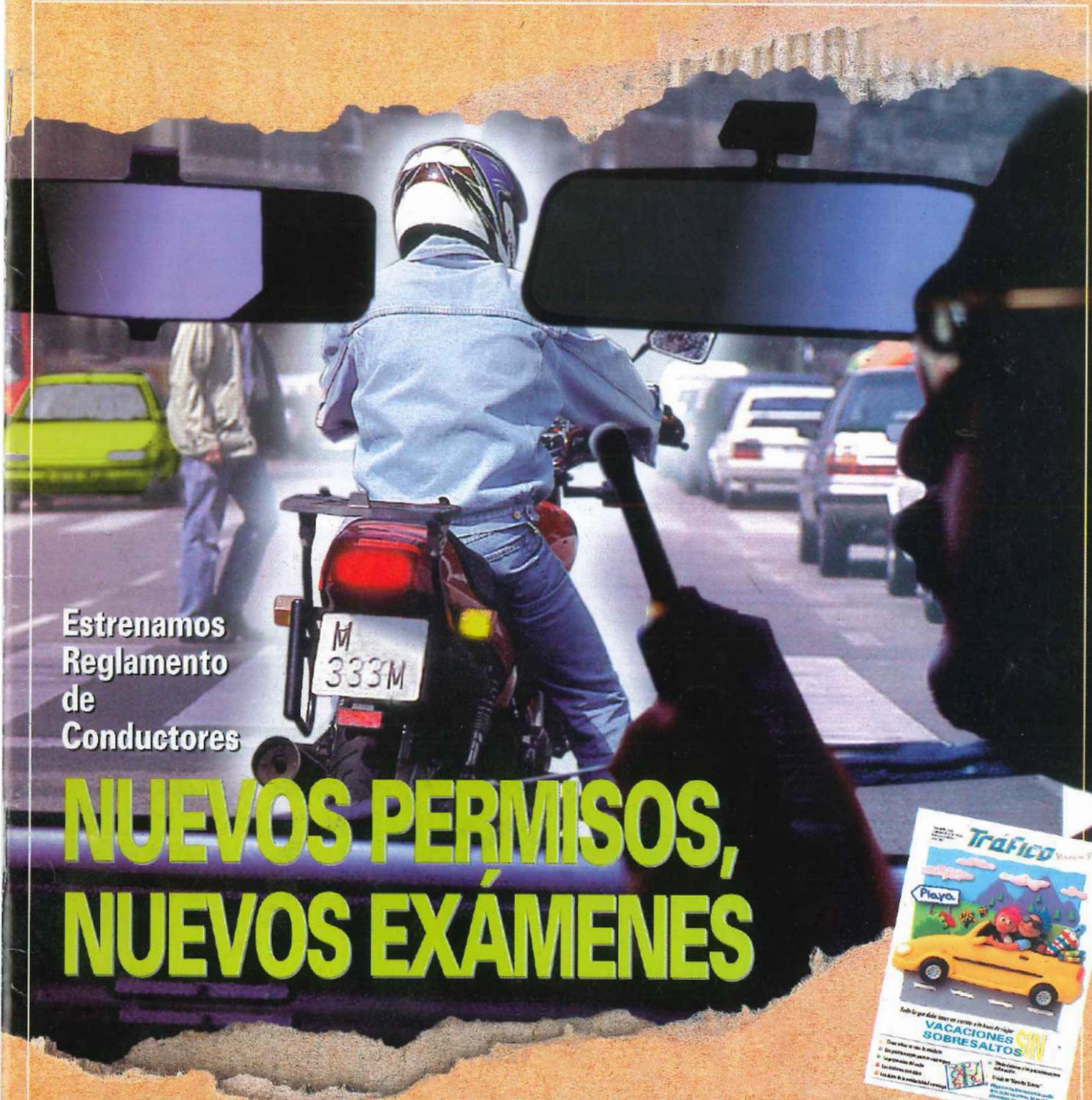


Tráfico

AÑO XIII
Nº 124
Julio 1997



Estrenamos
Reglamento
de
Conductores

NUEVOS PERMISOS, NUEVOS EXÁMENES



● La DGT
lanza su
campaña

● Ventajas e
inconvenientes del
aire acondicionado

● Javier Sardá
"El límite de
velocidad no
debe aumentar"

**SUPLEMENTO
VERANO 97**
Lo que debe saber
para su gran viaje



1

El vehículo de color rojo se encuentra en pleno adelantamiento a otros turismos de forma antirreglamentaria, pues va pisando la isla marcada con señalización horizontal. Esta tiene una clara razón de ser: a continuación, en el sentido contrario, existe un carril reservado para el giro a la izquierda, que, en caso contrario, sería prácticamente imposible.



2

Podría pensarse que lo hace por llevar prisa y, con alguna justificación, al haber retención o circulación lenta. Pero la patrulla de helicópteros que captó esta infracción señala que adelantaba "por vicio", porque no había retención, sino que circulaban a velocidad normal. Pero, claro, éste tenía más "prisa".



3

Y por vicio lo debía estar haciendo, pues continúa en sus trece, adelantando a la fila de vehículos, sin volver al carril derecho. Así, nadie puede pensar que se trataba de un error, ya que no rectifica, sino que sigue adelante. Simplemente debe tratarse de uno de esos conductores que piensa que las normas y la seguridad de los demás puede quedar comprometida para salvar el que él no llegue tarde a una cita.

Fotografías captadas por los helicópteros de la Dirección General de Tráfico. Sirven de base para la tramitación del correspondiente procedimiento sancionador.

ASÍ LO VÍ
Antonio López Domínguez
Bormujos (Sevilla)

Me he saltado el "stop", ¿qué pasa?

Hay frases, existen comportamientos que, dichos en ciertos momentos, hacen pensar en el grado de degeneración que nuestra raza humana está padeciendo. La falta de civismo, de comprensión, de respeto a los demás cada día es más latente, y, sobre todo, si a alguno de ellos les pones un vehículo en las manos.

Me he pasado un 'stop', ¿qué pasa?

Esta frase resuena a menudo en mi mente y cada vez me estremece más cuando recuerdo la imagen patética, brutal del accidente. Cuando recuerdo el cuerpo maltrecho, tendido en el suelo, de una joven que minutos antes rebosaba vida montada de acompañante en una motocicleta disfrutando de un paseo, un domingo al mediodía en el Aljarafe sevillano, cuando un turismo se interpuso en su camino al no obedecer una señal de 'stop'. Y mientras una vida corría más que la ambulancia que la trasladaba, el conductor del turismo, a las preguntas de los curiosos, seguía diciendo relajada y tranquilamente:

- Bueno, me he pasado un 'stop', ¿qué pasa? ♦

CUÉNTENOS LA LOCURA QUE VIÓ

Quien quiera contar alguna locura que haya presenciado, debe enviar una carta a la Revista "Tráfico" c/ General Aranzaz, 86. 28027 Madrid, relatándola. El escrito no debe sobrepasar las 15 líneas de extensión.

CONDUCCIÓN

FRENAR CON NEUMÁTICOS DESINFLADOS

Detenerse a tiempo mediante una frenada de emergencia ya es difícil y exige una técnica adecuada. Si además el frenado se realiza sobre unos neumáticos con presiones descompensadas, encontraremos que se alarga la distancia y se produce un bloqueo anticipado de las ruedas, con la consiguiente pérdida de la dirección. 4

LEGISLACIÓN

LAS NOVEDADES DEL REGLAMENTO DE CONDUCTORES

España estrena nueva normativa, con arreglo a las exigencias de la Unión Europea, que afecta tanto a los aspirantes a conductores como a quienes ya lo son: modelo europeo del permiso de conducir, nuevas clases de permisos y licencias, se modifican algunas pruebas del examen y se añaden algunas exigencias psicofísicas. 14

SEGURIDAD

CON OTROS AIRES

Confort y seguridad son las características más importantes que aporta el aire acondicionado a la conducción. Evita la fatiga y asegura una conducción más relajada. Al mismo tiempo, al llevar las ventanillas cerradas elimina ruidos, impide la entrada de insectos y partículas. Sin embargo, no hay que olvidar, y sobre todo conocer, que su puesta en funcionamiento conlleva una pérdida de potencia. 27



SEGURIDAD INFANTIL

NO SON ADULTOS PEQUEÑOS

Los adultos sobrestiman las capacidades de los niños en el tráfico, con lo que, a menudo, ponen en riesgo su seguridad. Los conductores españoles son desconsiderados con los peatones, incluso si son niños, y los padres desconocen lo relativo a la seguridad infantil dentro del automóvil, según un estudio de Uniroyal. Por el contrario, los niños españoles son más disciplinados que sus vecinos europeos al cruzar una calle. 30



AUTOMÓVILES

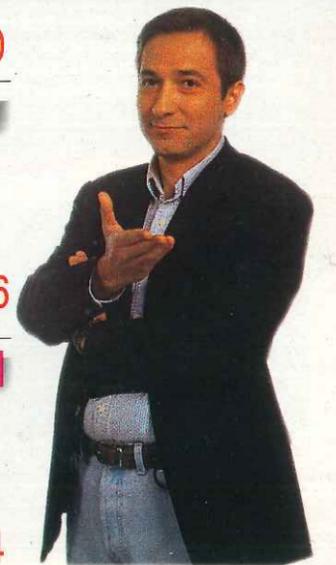
EL SANTORAL DE LOS COCHES

El nombre de un vehículo es fruto de la selección de miles de propuestas que asocian la palabra a una marca y debe convencer a quien lo posee de que ha alcanzado un buen estatus. Los expertos se quiebran la cabeza para encontrar nombres que suenen bien en todos los idiomas y que evoquen ciudades o lugares con encanto para el comprador. 36

FAMOSOS

JAVIER SARDA: EL TRAFICO ES UN PROBLEMA ATROZ

Javier Sardá y el señor Casamajor son, sin duda, uno de los fenómenos radiofónicos de los últimos años. Mientras Sardá opina que la política sancionadora, aunque no sea agradable, es necesaria mientras el tráfico provoque tantos muertos, el señor Casamajor prefiere ser conducido "Me gustaría ser el coche de la Sharon Stone", señala. 44



SECCIONES

La Locura	2
Así lo VÍ	2
Conducir Mejor	4
El Maletero	6
Editorial	9
El Zoom	10
Asombroso	12
Mi Carril	13
Tráfico Chico (suplemento central)	
Salud Vial	32
Tráfico del Motor	33
Banco de Pruebas	38
Noticias del Motor	40
El Cuentakilómetros	42
Famosos en Marcha	44
La Pluma	46
Cartas	47
Vía de Servicio	49
Área de Descanso	51

Frenar con los neumáticos desinflados

Peligro a presión

COORDINA: JOSÉ IGNACIO RODRÍGUEZ
SIMULACIÓN: JOSÉ ANTONIO LOZANO Y CARLOS VERA
INFOGRAFÍA: DLIRIOS

Detenerse a tiempo ante una emergencia no sólo va a depender de la pericia y los reflejos del conductor. La falta de unos gramos de aire en los neumáticos alargan la frenada y provocan el bloqueo anticipado de las ruedas, con la consiguiente pérdida del control de la dirección.

P arar a tiempo significa que la suma de los metros que se recorren desde que percibimos el peligro y realmente comenzamos a frenar (distancia de reacción) y lo que se recorre desde que se pisa el freno hasta conseguir parar el vehículo (distancia de frenado)

no es superior a la distancia a la que se encontraba el obstáculo en el momento inicial. Influyen numerosos factores, como los reflejos (si el tiempo de reacción de una persona es de un segundo y circulamos a 120 km/h. recorrerá 33 metros sin que el freno comience a actuar); el estado de la carretera; el ín-



FRENAR CON RUEDAS DESINFLADAS

A la salida de una curva sin visibilidad, el conductor percibe que la circulación está retenida a 100m. Con cuatro hipotéticas combinaciones de velocidad y presiones diferentes de los neumáticos, intentará frenar a tiempo y evitar el choque con los coches detenidos y los que vienen de frente.

Con la presión de los cuatro neumáticos correcta, cuando el conductor percibe la circulación detenida tarda un segundo en reaccionar, durante el que recorre 28m. antes de empezar a frenar.

1 Paró a tiempo
Desde que comienza a frenar recorre 68m. en trayectoria recta y consigue inmovilizar el vehículo a 4 metros de la caravana.

2 De milagro
Se supera en 1m. el espacio disponible, pero la asimetría de la frenada desvía el vehículo al arcén y no hay colisión; de haber tenido el problema en el lado derecho, hubiera invadido el carril contrario.

3 No puede escapar
Aunque efectúa una frenada correcta, el conductor es consciente de que no se detendrá a tiempo, por lo que gira el volante a la derecha para escapar por el arcén; pero el vehículo derrapa levemente y choca con la caravana.

4 Colisión brutal
El conductor gira el volante a la derecha para desviarse hacia el arcén, pero las ruedas están bloqueadas por la frenada y la trayectoria le empuja hacia el carril contrario; la colisión con el vehículo que viene de frente es brutal.

FICHA TÉCNICA	100	100	120	120
Velocidad (km/h)	correcta	-30% (Drcha.)	correcta	-30% (Izqda.)
Presión de ruedas	correcta	-30% (Drcha.)	correcta	-30% (Izqda.)
Distancia de reacción(*)	28m.	28m.	33m.	33m.
Distancia de frenado	68m.	73m.	>73m.	>73m.
Distancia de detención(**)	96m.	101m.	>106m.	>106m.

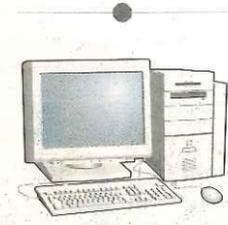
(*) Lo que se recorre en un segundo desde que el conductor percibe el peligro y comienza a frenar
(**) La distancia de detención es la suma de las distancias de reacción y de frenado

Las dos ruedas del lateral izquierdo tienen un 30% menos de presión de la recomendada y se bloquearán antes, lo que va a afectar tanto a la capacidad de frenado como a la trayectoria del vehículo.

La presión de los neumáticos es correcta pero, debido a la mayor velocidad - 120km/h. - cuando el conductor quiere comenzar a frenar ya ha recorrido 33m.

Las ruedas del lado derecho tienen un 30% menos de presión por lo que se produce una frenada asimétrica que arrastra al vehículo hacia la izquierda.

culo tiende a desplazarse hacia el lado contrario del que tiene las ruedas desinfladas. Ese desplazamiento puede ser de diferente forma (de morro, de culo o en conjunto) según el modelo del vehículo, puesto que los hay con tendencia subviradora (no obedecen el giro de volante) o sobreviradora (giran demasiado).
Por último, indicar que no es lo mismo frenar con ABS que con los sistemas convencionales. Y no porque en el primer caso se necesiten menos metros (falsa creencia), sino porque se tiene la total garantía de que no se van a bloquear las ruedas. En este caso, al tiempo que se pisa a tope el pedal, conviene actuar sobre el embrague para que el motor no siga empujando al coche. ♦



Simulación efectuada con el programa informático SINRAT. Tiene en cuenta las características geométricas y de adherencia de la carretera, las del vehículo y las acciones del conductor.

J unto con el manejo del volante, la técnica de conducción que más seguridad puede aportar al conductor es la del uso del freno. La técnica de frenado, en una emergencia, consiste en hacer la mayor presión posible desde el primer instante (que es cuando el vehículo va más rápido), aflojando de forma progresiva a medida que la rueda gire más despacio.

En una situación en la que el pánico acompaña al susto, es fácil que se produzca el bloqueo de ruedas por un exceso de presión, con el consiguiente deslizamiento (mayor distancia de detención) y la pérdida de la capacidad de dirección del eje delantero. Para eliminar el bloqueo hay que disminuir la presión ejercida, pero no totalmente, que es lo que se hace en la poco aconsejable frenada intermitente o a "pisotones".
Otra buena idea es tratar de frenar con el coche lo más recto posible, sobre todo cuanto más fuerte tenga que ser la frenada, lo que nos evitará posibles y desagradables movimientos laterales motivados por el desequilibrio que un coche sufre en trayectorias curvas.

Es obvio decir que, cuanto más deslizante sea la superficie, más fácilmente se producirá el bloqueo, algo que no ocurre si se dispone de ABS por fuerte que sea la frenada, aunque no conviene confiarse y pensar que las leyes físicas no tienen límites.
El estado de los neumáticos puede tener gran influencia en los resultados de una frenada. Además de la calidad de la goma, su anchura, estado y dibujo, la presión tiene suma importancia y más

aún si existe diferencia de inflado entre las ruedas del mismo eje.

Al igual que en el simulacro representado en el modelo matemático del Sinrat, hemos realizado una experiencia práctica, desinflando en un 30 por 100 los neumáticos del lado derecho. Aunque las reacciones pueden tener alguna variación en función del modelo de coche, al frenar en línea recta -fuerte pero sin bloquear- (buen asfalto, seco, a 120 km/h), se consigue mantener la trayectoria recta; pero si pisamos el pedal en exceso, el bloqueo aparece antes en las ruedas desinfladas, por lo que el coche desliza de la derecha.

En curva (asfalto mojado, entre 60 y 80 km/h.), frenando suave sin bloqueo, apenas cambia de trayectoria. Pero si la frenada es fuerte, con bloqueo, el coche sigue recto, sin obedecer a la dirección. Si la frenada es fuerte, pero sin bloqueo, en curva a derechas, se produce un sobreviraje progresivo (gira más de lo que se marca con el volante); si es curva a izquierdas, se produce un sobreviraje progresivo hasta que las ruedas derechas se deforman más y se cruza mucho y violentamente.

Como conclusión, las presiones descompensadas afectan negativamente a la estabilidad del vehículo en la frenada. Sin embargo, este efecto no es muy evidente para el conductor hasta que la situación -o la frenada- es muy extrema, por lo que el peligro fundamental radica en no detectar el problema en condiciones menos severas.

Ernesto Nava
Director de la Escuela de Conducción del RACE.

EL ESPECIALISTA

Parar a tiempo

CADENA PERPETUA PARA UN CONDUCTOR EBRIO

Un jurado, en Estados Unidos, ha equiparado un atropello bajo los efectos del alcohol a un asesinato, por lo que un conductor que mató a dos jóvenes cuando conducía totalmente borracho y bajo efecto de gran cantidad de calmantes fue condenado a cadena perpetua. Incluso la condena no es demasiado dura, ya que el fiscal solicitaba la pena de muerte. La sentencia sienta un precedente importante en relación a los accidentes de tráfico y los miles de muertes que producen.

El conductor, con antecedentes de alcoholismo y abuso de medicamentos, había ingerido varias cervezas y calmantes, y condujo a gran velocidad antes de atropellar a dos personas. Los abogados defensores consideran la sentencia excesiva y la recurrirán.

LAS QUEJAS DEL TRÁFICO LLEGAN AL DEFENSOR DEL PUEBLO

El Defensor del Pueblo, Fernando Álvarez de Miranda, recoge en su informe anual las quejas de muchos conductores madrileños respecto al tráfico en la ciudad. De hecho, el número de reclamaciones se ha duplicado y aunque la mitad de ellas no tenía fundamento jurí-

dico suficiente, eso no quiere decir que "no haya una actividad administrativa que puede mejorarse", según su informe.

De hecho, Álvarez de Miranda considera probado que a los automovilistas que cometen una infracción "no se les facilita información suficiente" du-

rante la tramitación de la sanción y, en consecuencia, "no pueden hacer uso de sus derechos de una manera más eficaz para sus intereses". Naturalmente, el concejal madrileño encargado del Área de Circulación no está de acuerdo con esa apreciación.



SEGURIDAD "A LA PORTUGUESA"

La Dirección General de Tráfico portuguesa ha editado el primer número de la revista "Estrada Viva", que saldrá cada dos meses y tiene como objetivo prevenir los accidentes y aumentar la concienciación por la seguridad vial de los conductores portugueses. Incluso han comentado que nuestra revista "Tráfico" es un modelo a seguir.



● Se ha creado la Asociación Valenciana de Medicina de Tráfico (AVAMETRA), para esa comunidad y presidida por Enrique Mirabet. Su teléfono, 96/ 334 87 08.

● Antonio Virtudes Gómez es el nuevo Jefe Provincial de Tráfico de Cuenca.

MOTORES SIN FRONTERAS

Motors Sin Fronteras es una Organización No Gubernamental (ONG) sin fines lucrativos que ha hecho suya la frase de Emma Bonino (Comisaria Europea para Ayuda Humanitaria) de "si se consiguieran eliminar los costes de transporte, se podrían destinar más recursos a ayuda efectiva". Bajo esta premisa, Motors sin Fronteras transporta y entrega personalmente, sin intermediarios, medicamentos, víveres, etcétera a las organizaciones o asociaciones que necesiten ayuda en caso de catástrofe. Su primera misión fue transportar, en 17 todoterrenos y con 40 voluntarios, 100 kilos de medicinas al Hospital de Alhucemas y 500 kilos de ropa y alimentos al altiplano de Rekkam, en el África subsahariana. Posteriormente han seguido con misiones similares en Senegal, Sierra Leona, Liberia, etcétera. Su teléfono es 96/ 378 23 40.



LA CHISPA "SERVICIO" TOTAL

La Policía Local de Vilafranca del Penedés detuvo a una persona que estropeaba automóviles en los aparcamientos cercanos al hospital comarcal. Más tarde ofrecía a los propietarios sus servicios como mecánico y cobrarles, tras arreglar la "avería" -que muchas veces consistía, simplemente, en reponer la pieza que había retirado previamente-, entre 5 y 10.000 pesetas.



CONTROLES ANTI-DROGAS PARA CONDUCTORES

Limburgo, una región al sur de Holanda, realizará experimentalmente controles anti-droga en carretera. La prueba, pendiente de aprobación por el Ministerio de Transportes, no es obligatoria y la policía no impondrá sanciones hasta que no constate la seguridad del método. La detección se hará mediante un sistema que, al contacto con la piel en zonas donde exista sudoración, cambia de color señalando la presencia de éxtasis, cocaína o cannabis. La policía de Limburgo ha detectado en los análisis de sangre que realiza en busca de alcohol, restos de drogas y medicamentos, sin que hasta ahora haya podido tomar medidas.

◆ UNESPA y la Secretaría de Estado de Seguridad del Ministerio del Interior firmaron un acuerdo marco de colaboración para luchar contra el fraude en el seguro, incluido el de automóviles



SEGUROS: INDEMNIZAR INCLUSO SI EL CONDUCTOR VA BORRACHO

La Sala Segunda del Tribunal Supremo ha determinado que las compañías de seguros deben indemnizar con arreglo a los límites del Seguro Obligatorio, en concepto de responsabilidad civil, incluso aunque el accidente se produzca por un delito doloso, como el consumo abusivo de alcohol "sin perjuicio del derecho de repetición legalmente reconocido a la compañía aseguradora". La sentencia señala que el seguro "no constituye sólo un medio de protección del patrimonio del asegurado, sino un instrumento de tutela de los terceros perjudicados (...) para amparar a las víctimas frente al riesgo del tráfico".

OTRAS INFRACCIONES EN LA LEY

El reportaje sobre la reforma de la Ley de Seguridad Vial, en el recuadro de las infracciones de tipo administrativo, señalaba tres que no corresponden a esa categoría pues afectan más a la seguridad vial. Son circular sin matrícula, circular con un vehículo que incumpla las condiciones técnicas que garantizan la seguridad vial o no pasar la ITV.



PROTECCIÓN ANIMAL

En Florida (EE.UU.) la protección a los animales es algo muy serio. La fotografía que remite Carlos Pulido muestra un cartel que, poco antes de una limitación de velocidad a 30 millas (unos 48 km/h), trata de concienciar sobre el peligro que sufren los ciervos por atravesar la carretera una zona protegida. Una señal, donada por la una asociación proteccionista, compara el número de ciervos muertos el año anterior y los atropellados en lo que va de año. El texto dice, más o menos: Circule con precaución. Está entrando en un área de especies protegidas. Por favor, proteja al Ciervo.

AMISTADES PELIGROSAS

El ayuntamiento de Madrid y la red Ford de esa provincia han iniciado una campaña de concienciación sobre el riesgo de consumir bebidas alcohólicas para la conducción dirigida a los jóvenes. Un folleto, consejos y dos teléfonos de apoyo a la prevención dan cuerpo a esta iniciativa bajo el lema "Alcohol y conducción. Amistades peligrosas".



MEDICINA Y SEGURIDAD VIAL

Del 1 al 5 de septiembre, dentro de sus XIII Cursos de Verano de Laredo, la Universidad de Cantabria celebra un curso de Medicina y Seguridad Vial, que dirige Serafín Sánchez Fernández, Jefe Provincial de Tráfico de Cantabria, y coordina Juan Carlos González, asesor médico de la DGT.

El plazo de matrícula termina el día de comienzo del curso y su coste es de 20.000 pesetas. Para información, diríjase a: Universidad de Cantabria. Secretaría "Cursos de Verano de Laredo". Pabellón de Gobierno. Av. Los Castros, s/n. 39005 Santander. Teléfono 942/ 20 10 16-96; o Jefatura Provincial de Tráfico de Cantabria, teléfono 942/ 23 64 65.

✓ Opel y la asociación "Apoyo Positivo" han donado un "Opel Combo" para el traslado de enfermos de SIDA.

CASCO CICLISTA

Los cascos para ciclistas se deben ajustar a la norma europea EN 1078, que especifica las características de absorción de impacto y campo de visión y que ayudará a los fabricantes a cumplir la Directiva sobre Equipos de Protección (89/392/CEE).

Con este casco, según cálculos a nivel europeo, se evitarían miles de accidentes graves e incluso mortales de ciclistas.

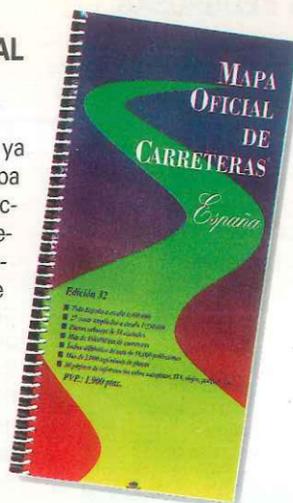


"FLOTAS" APUESTA POR LA SEGURIDAD

La revista "Flotas" (Lease Plan), dirigida por Raúl del Hoyo, inicia nueva etapa, con cambios en sus contenidos, tirada (25.000 ejemplares), presentación, etc. Hará especial hincapié en lo relacionado con la seguridad vial, como destacó en la presentación José Luis Criado-Pérez, Consejero Delegado de Lease Plan, líder del mercado de Renting en España. De esas páginas especiales se encarga Paco Costas.

NUEVO MAPA OFICIAL DE CARRETERAS

El Ministerio de Fomento ya vende la 32ª edición del Mapa Oficial de Carreteras, que actualiza la red de autovías (enero de 1997) y aporta, como novedad, los topónimos de 2.000 playas. Para hacerlo más liviano, se ha realizado en papel Biblia y "cuché ecológico". También cuenta con versión en CD-ROM interactiva, que permite consultas personalizadas para itinerarios más cortos o más rápidos.



NUEVO FAX DE "TRÁFICO"

Para comunicar el cambio de domicilio de un suscriptor, para enviarnos una sugerencia o una carta, la revista "Tráfico" cuenta con un nuevo número de fax. Es el

91/ 320 41 38

UN TAXISTA VENDE SU HISTORIA EN 1.300 MILLONES

Un taxista londinense vendió la historia que contaba a los pasajeros de su taxi a una productora de Hollywood en más de 1.300 millones de pesetas. El taxista era disléxico, pero había ideado una historia -un conductor de taxis que entraba en el negocio inmobiliario y que lo abandonaba al entrar en él unos terroristas- que ha terminado fascinando a un productor de películas americano.

SOLUCIÓN AL ATROPELLO DE ANFIBIOS

La Sociedad para la Conservación de los Vertebrados (SCV) y la federación de asociaciones "Conocer y Proteger la Naturaleza" han instalado una protección, de varios centenares de metros, en el margen de la carretera de Torrelozanos a Hoyo de Manzanares, en el Parque Regional del Alto Manzanares (Madrid), y un túnel bajo la misma que evitará el atropello de los anfibios que cruzaban la vía en ese punto.



SALAMANCA Y LOS MAYORES

El ayuntamiento de Salamanca y la Jefatura Provincial de esta provincia realizaron durante el mes de junio una campaña dirigida a personas mayores para concienciarlas de los peligros del tráfico. Para ello, se han visitado diversos hogares de ancianos de la ciudad y entregado programas manuales, así como representando la obra "La esencia del Tango".



DERECHO Y TRÁFICO

Las XIII Jornadas de Derecho y Tráfico, que se celebran en Granada, abordaron temas como las denuncias efectuadas por agentes de la autoridad y personal habilitado para el control de estacionamientos limitados, impugnaciones ante el Ministerio de Economía y Hacienda en la ejecución de las sanciones de tráfico, el seguro obligatorio desde la perspectiva de la transmisión administrativa sancionadora y el análisis de la sanción que conlleva la supresión del permiso de conducir.

Síntomas

La llamada "Campaña de Tráfico" es, sin duda, una de las más populares de nuestro país, entre otros valores, por sus objetivos: prevenir los accidentes de circulación y, en la medida de lo posible, evitarlos, reducir las consecuencias de los mismos y motivar a la población en su conjunto, y en especial a los conductores, hacia la aceptación positiva de la normativa sobre tráfico como el medio más importante de evitar los accidentes y sus trágicas consecuencias.

La que se ha comenzado a ver estos días en los distintos medios de comunicación no se sale de estos objetivos, y hace especial hincapié en la modificación de actitudes y en empezar a instalar en la mente del conductor la idea de que determinados tipos de comportamientos son absolutamente reprobables. Se enfatiza en la idea de que los

mensajes, para corregirnos, no deben venir de la autoridad, sino de las personas que nos rodean: los verdaderos síntomas de la amistad, del amor, de la solidaridad, no son potenciar y aplaudir, como a veces ocurre, actitudes temerarias, sino más bien todo lo contrario. Que sea palpable que esos comportamientos empiezan a no ser aceptados por la gente que nos importa, que, además, pueden ser las únicas con capacidad para modificar esas conductas. Es decir, conseguir un rechazo social frente a la conducción irresponsable.

Ante un problema tan serio y que afecta a toda la sociedad, no basta con cuidar nuestros comportamientos: se puede hacer mucho ayudando a quienes nos rodean a modificar ciertas actitudes para que los síntomas no acaben en algo peor. **Tráfico**

El próximo número de "Tráfico" comenzará a distribuirse a finales de agosto.

Director: Jesús Soria.

Redactores-jefe: Juan M. Menéndez y J. Ignacio Rodríguez. Confección: José Bélamo. Redactores: Mercedes López, Juana Sánchez y Nono Hidalgo (Andalucía). Fotografía: Marcos González, Rafael Martín y Luis Peralta (colaboradores).

Secretaría de Redacción: Ana Álvarez.

Colaboran en este número: Antonio Aragón, Gemma Carrasco, Luis Guisjarro, Charo Laiz, Andrés Más, Mena, Pablo San José y Ramón. Infografía: DLirios. Colaboración especial: Jesús Torbado.

Redacción: c/ General Aranz, 86. 28027 Madrid. Teléfs. directos: 91/742 83 53 y 741 40 11. Centralita: 91/393 04 75 (exts. 270 a 276). Fax: 91/320 41 38.

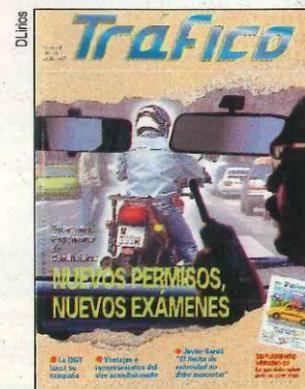
Consejo Editorial: Francisco Altozano, Milagro del Arroyo, Teresa Bernácer, A. Mónica Colás, Carlos Corbacho, Federico C. Fernández, Ventura Hernando, María Paz López, Juan M. Menéndez, José Pedro Molina, Carlos Muñoz Repiso, Fernando Ortega, José Antonio Peñas Alejo, José Antonio Peñas Corral, Estrella Rivera, José Ignacio Rodríguez, Jesús Soria y Enriqueta Zepeda.

Imprime: ROTOCAYFO. Depósito legal: M-25.988-1985. N.I.P.O.: 128-97-003-2. Distribución: JARPA.

(La revista "Tráfico" no comparte, necesariamente, la opinión de sus colaboradores). Se autoriza la reproducción total o parcial de los textos que contiene esta revista, siempre que se cite a la revista "Tráfico" como fuente. Se prohíbe reproducir, sin autorización por escrito de la revista "Tráfico", cualquier dibujo, gráfico, infografía, esquema o fotografía.

Edita: Dirección General de Tráfico (Ministerio de Interior).

Tirada de este número: 350.000 ejemplares.



AÑO XIII. NÚMERO 124. JULIO 1997

RESPUESTAS AL TEST

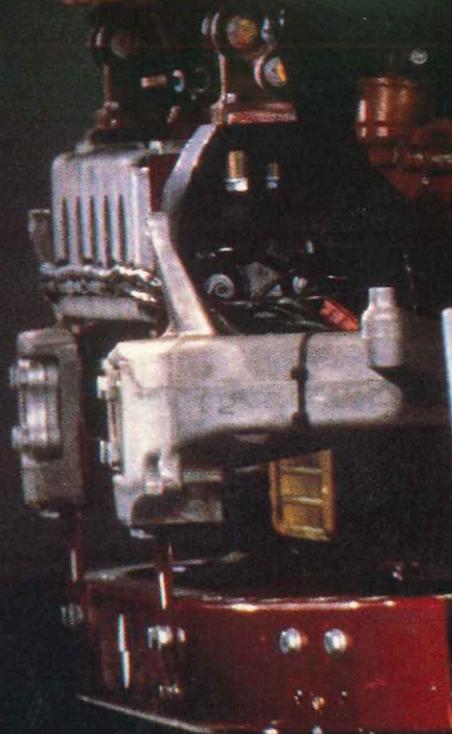
Por error, las respuestas de "Test DGT" del número 123 no se correspondían con las posibilidades ofrecidas en las preguntas. Así, la respuesta correcta a la segunda pregunta, es la c) (señales P-1 y R-3, segunda y tercera empezando por la izquierda). La respuesta correcta a la cuarta pregunta es la b) (señal R-303, marcada con la B).

Ensayo de choque fronto-lateral entre un Premium y un Mégane

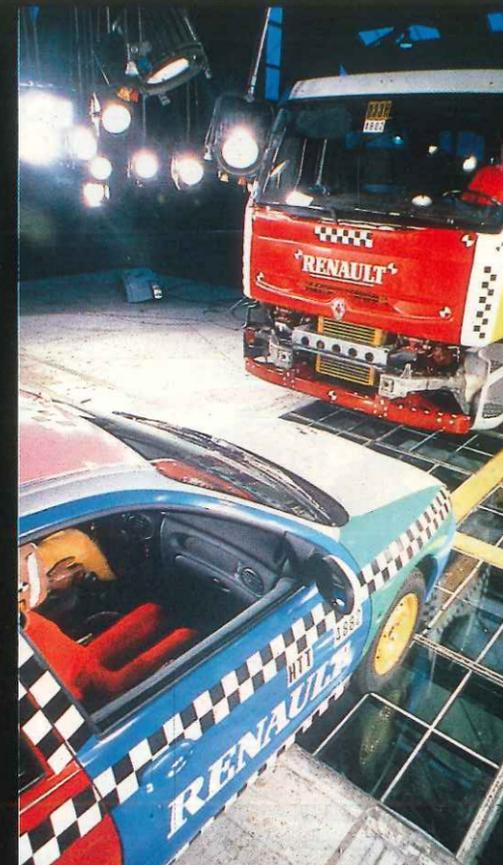
Proteger al débil

J. I. R.

Uno de los pequeños de la familia Renault, el Mégane, con su sistema de sujeción programada (SSP), doble airbag y utillaje de control, es lanzado a 65 km/h. contra el frontal de su hermano mayor, un camión Premium de 16 toneladas. Gracias al dispositivo antiempotramiento de éste, los "pasajeros" del turismo tuvieron garantizada una probabilidad de supervivencia cercana al 100 por 100.



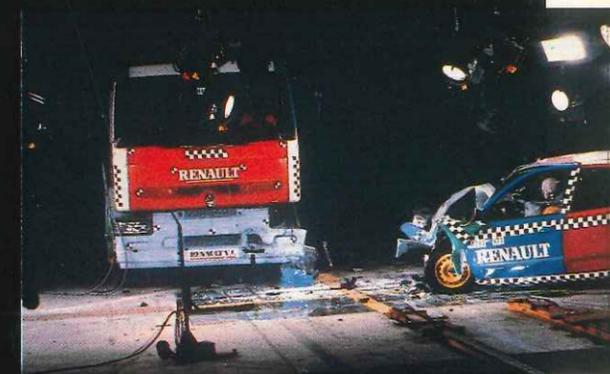
◆ **FRENTE A FRENTE.** En la desigual batalla, el pequeño lleva las de perder. Por ello, Renault ha diseñado un sistema antiempotramiento que disminuye el daño.



◆ **A TODA VELOCIDAD.** El Mégane es lanzado a 65 km/h. contra el el camión Premium para analizar su compatibilidad geométrica.



◆ **GARANTIZAR LA VIDA.** Los "pasajeros" del turismo tuvieron garantizada la supervivencia tras el choque.



Las colisiones frontales entre turismos y vehículos pesados se cobran la vida de unas 4.200 personas al año en Europa, lo que supone, aproximadamente, un 17 por 100 del total de víctimas mortales. Renault y Renault Vehículos Industriales han puesto a punto un sistema que evita el empotramiento de los coches ligeros bajo los vehículos pesados en caso de colisión frontal, con lo que podrían salvarse cerca del 30 por 100 de las vidas en este tipo de accidente.

La agresividad de los vehículos pesados frente a los coches está unida a tres factores: la relación de masas desfavorable para los pequeños; la mayor distancia al suelo de la cara delantera de los pesados que produce en el turismo deformaciones poco compatibles con la vida de sus ocupantes y, por último, la incompatibilidad de la geometría de ambos, que hace que el

turismo se empotre bajo el camión.

La primera incompatibilidad, la relación de masas, tiene difícil arreglo, pero las otras dos han sido sometidas a estudio por la marca francesa mediante la realización de medio centenar de ensayos de choque entre camión y coche. Fruto de estas pruebas son, por un lado, el equipamiento de todos los camiones Renault con barras antiempotramiento en la parte trasera y en los laterales; para el caso de los choques frontales, en los Magnum, el eje avanzado cumple la función antiempotramiento, mientras que para los camiones con una arquitectura más tradicional, como el Premium, se ha desarrollado un dispositivo, el DPED, que evita el empotramiento. El sistema está constituido por un soporte en forma de "U" en acero especial, arriostrado en sus extremidades, que genera una capacidad máxima de absorción de energía. ◆

La intensidad real de una vía es de 1.500 vehículos/hora.

El gran atasco



A. ARAGÜEZ

J. M. M. DIBUJO: ANTONIO ARAGÜEZ

Playa Bonita era la joya de la costa. Tras varios años de cierre para recuperar su deteriorado ecosistema, las autoridades volvían a permitir la entrada. La Prensa y los radios locales habían realizado un amplísimo despliegue informativo, con reportajes y documentales, loando su belleza y calidad como hábitat natural de especies protegidas únicas.

Por este motivo, se prevenía una llegada masiva de vehículos por la única carretera, de un solo carril en cada sentido, que llegaba hasta Playa Bonita y la policía local preparó medidas de ordenación de tráfico. Pero nadie sospechó lo que se les venía encima.

¿Cómo se puede salir hacia la playa y llegar tres días más tarde? Es fácil: o hay una juerga de campeonato o un atasco impresionante. Muchas veces, una playita preciosa, con un acceso difícil resulta casi tan inaccesible como el Everest. Es una simple cuestión de capacidad de la vía.

El día de apertura de Playa Bonita, 250.000 personas se "abalanzaron" sobre la zona desde la cercana población y se organizó el gran atasco. El último coche llegó a la playa por la mañana, pero ¡tres días más tarde!

Don Milón, que en el asiento trasero había dado lo que él calificó como una "cabecadita", al llegar abrió los ojos, miró el reloj, vio las dos de la tarde y, pen-

sando en la comida, dijo:
- **Hombre, no está tan mal. Hemos salidos a las 7 de la mañana y hemos llegado a las dos.**

Tranquilino Pérez, el conductor, que había aguantado impávido no sólo el atasco, sino los intensos ronquidos de Don Milón, se abalanzó sobre el él y, al grito de "pero de tres días después", quiso hacerle tragar la rueda de repuesto, lo que no consiguió gracias a

la intervención de un pelotón del ejército que estaba de maniobras en las dunas de la playa.

¿Cómo pudo suceder? Es fácil. La intensidad media de una vía es, en la práctica, 1.500 vehículos/hora y la ocupación media de los vehículos es de 2,1 personas. Por tanto, un simple cálculo matemático permite saber que con una ocupación de 2,1 personas/vehículo, para llevar 250.000 personas a Playa Bonita se necesitarían 119.047 automóviles. Como, dada la intensidad real de las vías, sólo pasarían por ella 1.500 vehículos cada hora, harían falta que transcurrieran 79,36 horas para que llegase el último vehículo. Es decir: más de tres días. ♦

➡ ¿Será posible que este verano las estaciones de servicio hagan un esfuerzo para tener "a punto" sus manómetros y evitar inflados de neumáticos incorrectos, tan peligrosos para la seguridad vial? ¿Y si las comunidades autónomas hicieran lo propio controlando su buen estado? No todo es vender gasolina a precio de oro o hacer normas...

➡ Me hago eco de una recomendación que, cada cierto tiempo, nos llega del Centro de Paraplégicos de Toledo: cuidado con los traslados de heridos, con moverlos si no es necesario. Muchas de las paraplejas no son consecuencia del accidente, sino de una incorrecta manipulación del herido. ¡Ojo con las prisas! Si puede, espere a los profesionales.

Beber como atenuante

La Audiencia Provincial de Madrid ha rebajado la pena a un automovilista en un delito contra la seguridad del tráfico al considerar como atenuante la embriaguez. Vamos, que casi todo está perdonado porque cuando arremetió con su coche contra el de su ex mujer, o cuando se negó a realizar la prueba de alcoholemia, hecho considerado un delito de desobediencia grave, penado entre seis meses y un año de prisión, estaba bebido. Me pregunto si esta polémica sentencia creará jurisprudencia y podrá aplicarse, por ejemplo, si algún conductor se lleva a alguien por delante y acaba con su vida o si conduce de tal forma que tira por un barranco a otro automovilista... Me pregunto si beber puede convertirse en un patente de corso para hacer todo tipo de tropelías. Puede ser un auténtico chollo.



Jesús SORIA
Director

Pecados veraniegos

Pese a este titular, no voy a disertar sobre los excesos de gula durante el verano, los peligros del alcohol, los riesgos de prolongadas exposiciones al sol o los inconvenientes de un exceso de carne... No.

Uno se plantea las vacaciones, revisa el coche, pone especial énfasis en la puesta a punto de los elementos de seguridad -¡ojo con esas revisiones rutinarias que están bien, pero que muchas veces dejan sin tocar lo importante!-, planifica

mínimamente el viaje, no se pone horarios a cumplir, coloca el equipaje para evitar movimientos raros en carretera, se carga de juegos para que los niños no se aburran y molesten poco, comida frugal, nada de excitantes... Todo muy bien. Como marcan los cánones.

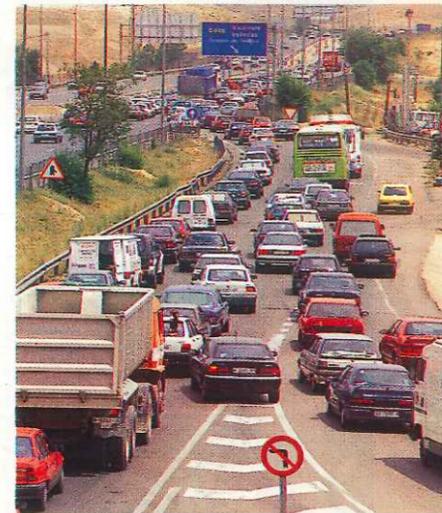
Pero uno se plantea si también seremos capaces de no caer en vicios que tan sórdidamente alteran el tráfico, los nervios de los demás, que a veces son causa de golpes, sustos, accidentes... Por ejemplo, estos pecados "capitales":

- No circular por el carril de la derecha y hacerlo en autovías o autopistas por el carril de la izquierda e, in-

cluso, por el central.

- No señalar con antelación las maniobras; por ejemplo, en los adelantamientos, utilizando los intermitentes y olvidar la norma de oro, es decir, observar, señalar y ejecutar.

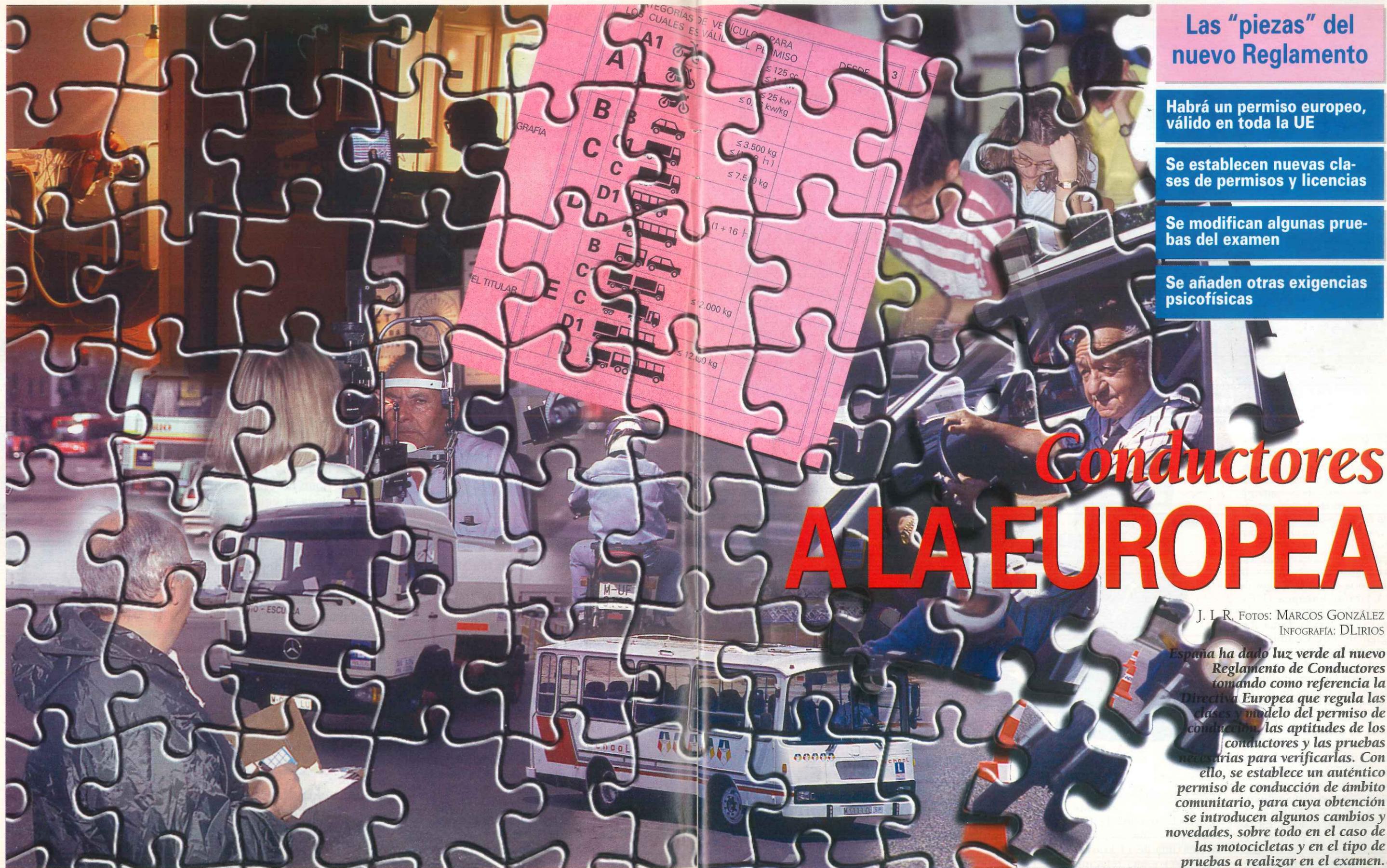
- No mantener la distancia de seguridad y agobiar a los coches que llevamos delante.



- No seguir la máxima de que tan importante es ver como ser vistos.

- No ser consciente que un percance puede ocurrir en un trayecto largo, pero también en uno de pocos metros: no rechazar el alcohol y sí olvidarnos del cinturón de seguridad o el casco.

- Unos pedacillos veniales que, a veces, en la carretera, pueden convertirse en mortales...



Las "piezas" del nuevo Reglamento

Habr  un permiso europeo, válido en toda la UE

Se establecen nuevas clases de permisos y licencias

Se modifican algunas pruebas del examen

Se añaden otras exigencias psicofísicas

Conductores A LA EUROPEA

J. I. R. FOTOS: MARCOS GONZÁLEZ
INFOGRAFÍA: DLIRIOS

España ha dado luz verde al nuevo Reglamento de Conductores tomando como referencia la Directiva Europea que regula las clases y modelo del permiso de conducción, las aptitudes de los conductores y las pruebas necesarias para verificarlas. Con ello, se establece un auténtico permiso de conducción de ámbito comunitario, para cuya obtención se introducen algunos cambios y novedades, sobre todo en el caso de las motocicletas y en el tipo de pruebas a realizar en el examen.



EXPERIENCIA. Para conducir motocicletas de alta cilindrada se exigen dos años de experiencia en la conducción de otras más pequeñas.

Todos los países europeos han ido incorporando a su legislación interna las directivas comunitarias -unas directivas de mínimos- sobre el permiso de conducir, sus clases, aptitudes de los conductores y pruebas necesarias para verificarlas. España, como la mayoría de los miembros de la Unión Europea (UE), acaba de incorporar esa normativa a través de un Reglamento de Conductores que introduce algunas novedades, como el permiso de conducir europeo, válido en todos los países de la UE, que no precisa ser canjeado.

En aras de la seguridad, para el permiso de la clase A1 se ha considerado necesario introducir un límite en la relación potencia/peso (que si es desproporcionada determina un claro peligro), más que su potencia o su cilindrada por sí solas. En este sentido, se establece el acceso directo, por un lado, a la conducción de motoci-



cletas que habilita el permiso A1 (sin sidecar, con una cilindrada máxima de 125 centímetros cúbicos, potencia máxima de 11 kilovatios (kW) y una relación

potencia/peso no superior a 0,11 kW/kg).

Por otro lado, el A es un permiso de carácter progresivo. En una primera fase permite el acceso directo a la conducción de motocicletas con unas características de potencia superiores al A1, pero que no sobrepasen los 25 kW, o una relación potencia/peso no superior a 0,16 kW/kg., o bien motocicletas con sidecar cuya relación potencia/peso no exceda de 0,16 kW/kg. El acceso a cilindradas superiores, en una segunda fase, implicará una experiencia mínima de dos años en la conducción de

Para obtener un permiso que autorice a conducir camiones o autobuses, es preciso obtener antes el de la clase B (turismos)

motos de las características anteriores.

También se modifica, en algún caso, la edad mínima y la experiencia para obtener alguna clase de permiso. Así, para ser titular de un permiso que autorice a conducir camiones o autobuses, es preciso obtener antes el de la clase B. Asimismo cambia el plazo de validez de la licencia de conducción, que antes era indefinida, y sus clases, mientras que en el examen para el permiso de la clase



AUTOBUSES. El antiguo permiso para el transporte colectivo de viajeros se divide en dos categorías según el número de asientos.

A que habilita a conducir motocicletas, además de ampliar la prueba en circuito cerrado, se establece otra por vías abiertas al tráfico, en la que el aspirante recibe instrucciones del examinador, que le sigue a bordo de un coche, a través de un sistema de radio.

En general, se incorporan algunas variantes en las pruebas de circulación abierta, en circuito cerrado, en los exámenes teóricos y en las exigencias psicofísicas de los aspirantes al per-

CLASES DE PERMISOS Y LICENCIAS



A1 Motocicletas sin sidecar de hasta 125 cc, potencia máxima de 11 kW y una relación de potencia/peso no superior a 0,11 kilovatios por kg.



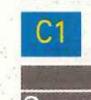
A Motocicletas, con o sin sidecar, así como triciclos y cuadríciclos de motor (*).



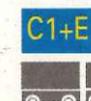
B Automóviles de hasta 3.500 kg. con un máximo de 9 asientos, que podrán arrastrar un remolque de hasta 750 kg. También conjuntos de vehículos acoplados, formados por un vehículo y un remolque, pero que no excedan de 3.500 kg. en total y siempre que la masa máxima autorizada del remolque no exceda de la masa en vacío del vehículo tractor.



B+E Conjunto de vehículos acoplados compuestos por un vehículo de los autorizados por el permiso B y un remolque cuya masa exceda de 750 kg.



C1 Automóviles con más de 3.500 kg. y sin sobrepasar los 7.500, con un total máximo de 9 asientos. Pueden llevar un remolque de hasta 750 kg.



C1+E El mismo tipo de vehículos que con el C1 a los que se puede acoplar un remolque de más de 750 kg. La masa del conjunto no excederá de 12.000 kg. y la masa máxima autorizada del remolque no será superior a la masa en vacío del tractor.



C Vehículos de más de 3.500 kg. con un máximo de 9 asientos, que pueden arrastrar un remolque de hasta 750 kg.



C+E Vehículos autorizados por la clase C, a los que se puede acoplar un remolque de más de 750 kg.



D1 Automóviles destinados al transporte de personas con un total de hasta 17 asientos. Pueden llevar remolque de hasta 750 kg.



D1+E Conjunto de vehículos acoplados formados por un automóvil de los que autoriza el permiso de la clase D1 y un remolque de más de 750 kg. La masa del conjunto no excederá de 12.000 kg. y la del remolque -que no puede utilizarse para transportar personas- no superará a la del vehículo tractor en vacío.



D Automóviles destinados al transporte de personas, con más de 9 asientos. Pueden llevar remolque de hasta 750 kg.



D+E Conjuntos de vehículos acoplados compuestos por un vehículo de los que autoriza el permiso de la clase D y un remolque de más de 750 kg.



BTP Vehículos que realicen transporte escolar, turismos destinados al transporte público de viajeros y vehículos prioritarios cuando utilicen aparatos emisores de luces o señales acústicas especiales, todos ellos con una masa máxima no superior a 3.500 kg. y 9 asientos como máximo.



LCC Licencia para conducir ciclomotores.



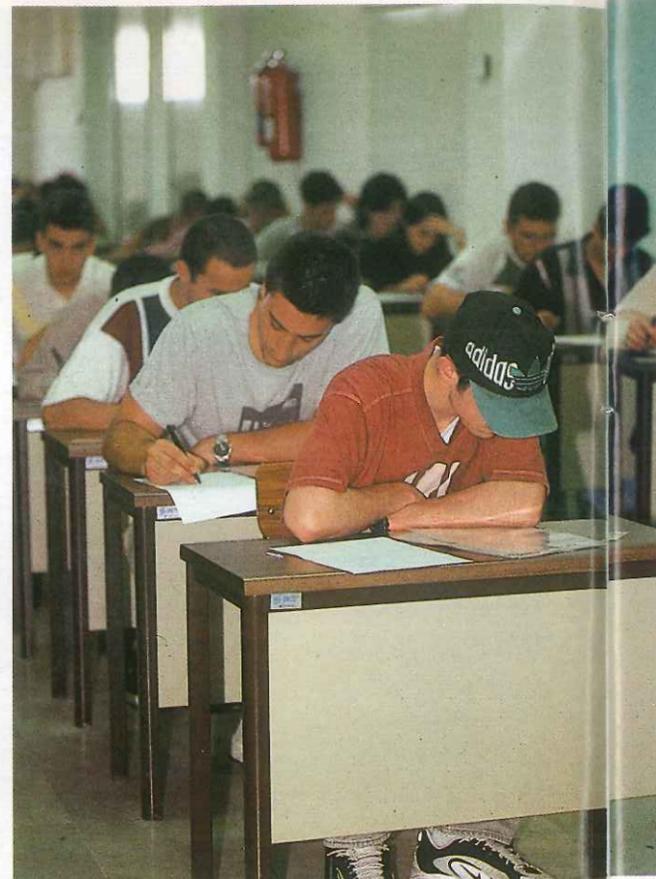
LCM Licencia para conducir vehículos para personas con movilidad reducida (coches de minusválido).



LVA Licencia para conducir vehículos especiales agrícolas autopropulsados y conjuntos de los mismos cuya masa y dimensiones no excedan de los límites establecidos para los vehículos ordinarios.

(* Los términos triciclo y cuadríciclo se refieren a vehículos de 3 y 4 ruedas que, teniendo autorizada su conducción con el permiso B, estén concebidos para rodar a una velocidad superior a 45 km/h o estén equipados con motor de combustión interna y encendido por mando, con una cilindrada superior a 50 cc o potencia equivalente y la masa en vacío no sobrepase los 550 kg.

Clase de permiso	Aptitud psicofísica	Control de conocimientos			Apt. y comportamientos	
		Común	Específica	Mecánica	Circuito cerrado	Circulación
A1	≤ 125 cc ≤ 11 kw	✓	✓	✓	✓	✓
A	≤ 25 kw ≤ 0,16 kw/kg	✓	✓	✓	✓	✓
B	≤ 3.500 Kg ≤ (1 + 8 h)	✓	✓	✓	✓	✓
C1	≤ 7.500 Kg	✓	✓	✓	✓	✓
C		✓	✓	✓	✓	✓
D1		✓	✓	✓	✓	✓
D	≤ (1 + 16 h)	✓	✓	✓	✓	✓
B		✓	✓	✓	✓	✓
C1		✓	✓	✓	✓	✓
E C		✓	✓	✓	✓	✓
D1	≤ 12.000 kg	✓	✓	✓	✓	✓
D		✓	✓	✓	✓	✓
BTP		✓	✓	✓	✓	✓
LICENCIA	LCC	✓	✓	✓	✓	✓
	LCM	✓	✓	✓	✓	✓
	LVA	✓	✓	✓	✓	✓



Se establece una prueba teórica común a toda clase de permisos de conducir y otras específicas de mecánica y directamente relacionadas con el vehículo que se va a conducir



tos como máximo que realicen transporte escolar, transporte de viajeros y vehículos prioritarios; tendrán que someterse a una prueba de conocimientos específicos relacionados con el propio vehículo y su actividad.

La prueba de conocimientos sobre mecánica contará con un mínimo de 32 preguntas y un máximo de 72; la de conocimientos específicos, de 16 y 42, respec-

tivamente; y para obtener la licencia de conducción, un mínimo de 16 y un máximo de 32. Están exentos de realizar la prueba de

mecánica los titulares de un permiso de la clase C1 o D1 en vigor y que pretendan acceder al C o D, y los titulares del D1 o D

ERRORES. Los cuestionarios tendrán un mínimo de 40 preguntas y un máximo de 90 y el número de errores no superará el 10 por 100.

que soliciten el C1 o C.

También estarán exentos de la prueba de conocimientos específicos los que sean titulares del A1 y accedan al A; los que sean titulares del C1 y accedan al C; los que sean titulares del D1 y accedan al D; los que tengan el C1+E, D1+E o D+E y accedan al C+E; y los que sean titulares del C1+E y accedan al D1+E o D+E.

CIRCUITO CERRADO

La prueba de control de aptitudes y comportamientos en circuito cerrado trata de comprobar la destreza y habilidad en el dominio y manejo del vehículo. En el caso de permisos para motocicletas de las clases A1 y A se añaden pruebas a las que actualmente se practi-

MOTOS EN PISTA. A la prueba que ya se venía realizando (gráfico de la izquierda) se añade la del sorteo de un obstáculo (gráfico de la derecha) y la de arranque, aceleración y detención.

can, como zig-zag, curvas y contracurvas, etcétera (ver croquis); en el caso de la maniobra de arranque, aceleración y detención, cambiando de marchas, para obtener el permiso A1 puede utilizarse una motocicleta automática.

Los aspirantes a permisos para otros vehículos realizarán maniobras como estacionamiento, en llano y pendiente, marcha atrás, arranque en rampa, etc. No obstante, en el caso del permiso B, estas maniobras pueden realizarse durante la prueba en circuito abierto.

Por su parte, los solicitantes de los permisos para conducir determinados vehículos con remolque realizarán, como mínimo, el acoplamiento y desenganche del remolque al vehículo tractor en marcha atrás y



EQUIVALENCIAS

Los permisos y licencias de conducción expedidos con anterioridad continúan siendo válidos y su sustitución por el nuevo modelo se realizará con ocasión de la revisión o cualquier otro trámite. En todo caso, la equivalencia de los permisos expedidos anteriormente, respecto a los nuevos, es la siguiente:

A-1 → A1

A-2 → A

B-1 → B

B-2 → B

(con autorización para conducir vehículos de menos de 3.500 kgs. y máximo 9 asientos, destinados a transporte público de personas (taxi), transporte escolar y vehículos prioritarios).

C-1 → C1

(cuando el C-1 habilitaba a conducir camiones de menos de 7.500 kg).

C-1 → C

(cuando el C-1 habilitaba a conducir turismos y camiones de hasta 16.000 kg.)

C-2 → C y C+E

C-2 y C-2+E → implica el de la clase **D+E** para los que tengan el **D**.

B-1+E → B+E

B-2+E → B+E

C-1+E

(que autoriza a conducir turismos y camiones de hasta 7.500 kg. con remolque de más de 750 kg).

→ **C1+E**

C-1+E

(que autoriza a conducir camiones de hasta 16.000 kg).

→ **C+E**

B-1 (TA)

(que autoriza a conducir tractores y maquinaria agrícola).

→ **LVA**,

licencia para conducir vehículos especiales agrícolas.

Otros:

Quienes anteriormente poseyeran una licencia para conducir ciclomotores o un permiso A-1 o A-2, a partir de ahora pueden conducir motocultores y tractores agrícolas cuyo peso máximo no exceda de 1.000 kg., pero sin remolque.

deberán arrimar en marcha atrás la parte posterior del conjunto a un muelle.

Para la licencia de conducir vehículos especiales agrícolas se exigirá: estacionar en llano, cambiar de sentido de marcha con maniobra adelante y hacia atrás, arranque en pendiente, enganche y desenganche del remolque y arrimar en marcha atrás la parte posterior del conjunto a un muelle. Para las licencias para conducir ciclomotores y coches de minusválido se realizarán las mismas maniobras que para motocicletas o bien las que sean adecuadas a las deficiencias del aspirante para comprobar el manejo y dominio del vehículo.

Están exentos de la prueba en circuito cerrado los que sean titulares del D1 y soliciten el C1; del C1 y soliciten el D1; del D y soliciten el C; del C y soliciten el D; del B, con más de dos años de antigüedad, y soliciten el A1.



TRES LICENCIAS. Además de la licencia de ciclomotor, se crea la de coches de minusválido y para vehículos especiales agrícolas.

ches de minusválido) y para vehículos especiales agrícolas autopropulsados y conjuntos de los mismos.

La edad mínima para conseguir la licencia para ciclomotores y para coches de inválido es de 14 años, y de 16 para conducir vehículos

especiales agrícolas, con lo que se rebaja en dos años el acceso de los jóvenes agricultores a la conducción de estos vehículos.

Tendrán que someterse a una prueba de conocimientos de, al menos, las normas y señales reguladoras de la circulación, especialmente las aplicables a los vehículos a que autorice a conducir la licencia, así como de las cuestiones, factores, equipos y elementos de seguridad concernientes al conductor, al vehículo y, en su caso, a la carga transportada; e igualmente, a una prueba práctica. Por último, al contrario que la antigua situación, que otorgaba una vigencia indefinida a la licencia, el nuevo Reglamento establece unos plazos acordes con la edad del titular (exactamente igual que en los permisos de conducir) con el fin de verificar que éste mantiene las condiciones psicofísicas adecuadas. ♦

La evaluación de las aptitudes y comportamientos en vías abiertas al tráfico se refiere a la soltura del aspirante en el manejo de los diferentes mandos y el dominio del vehículo para incorporarse a la circulación y mantenerse en ella con total seguridad. Su duración será suficiente para evaluar dicha destreza, pero no será inferior a 25 minutos para los permisos de las clases A, B y B+E, y a 45 para las restantes. Están exentos de realizar esta prueba los solicitantes de permiso A1, así como los del A que sean titulares, con más de dos años de antigüedad, de un permiso en vigor de las clases A1 o B.



Se elimina el límite de 65 años para obtener cualquier permiso de conducir y se amplía a dos años el período de revisión para los mayores de 70

LICENCIAS

Por lo que se refiere a las licencias de conducción, hay importantes novedades. Se establecen tres tipos de licencia: para conducir ciclomotores, para vehículos especiales para personas con movilidad reducida (co-

La nueva campaña de la DGT busca el rechazo social de las conductas imprudentes



DE PELÍCULA. El rodaje de alguna de las escenas ha sido espectacular.

MERCEDES LÓPEZ.
FOTOS: MARCOS GONZÁLEZ

Implicar a todos (familia, amigos, compañeros de trabajo...) para que manifiesten su rechazo o reproche, por amor, por solidaridad o por amistad, hacia las conductas imprudentes de los conductores que les rodean y evitar que se produzca un accidente de tráfico, es el objetivo de la última campaña publicitaria de la Dirección General de Tráfico. Porque, como dice el slogan, la solución también está en nuestras manos.

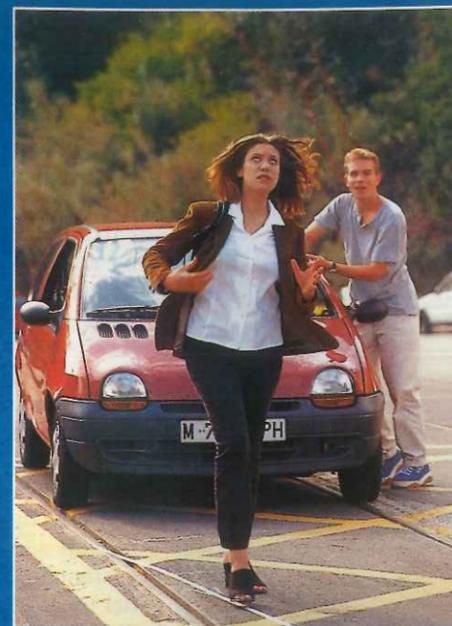
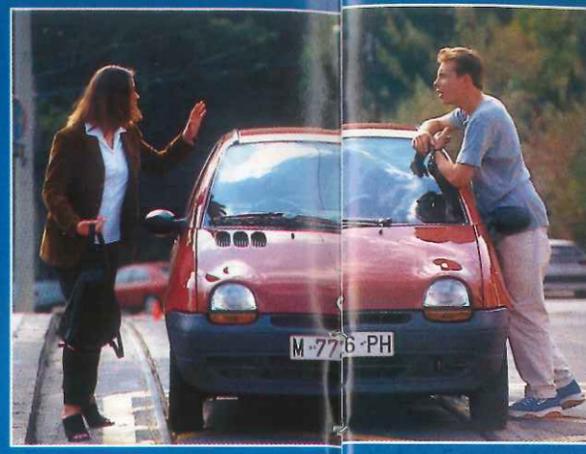
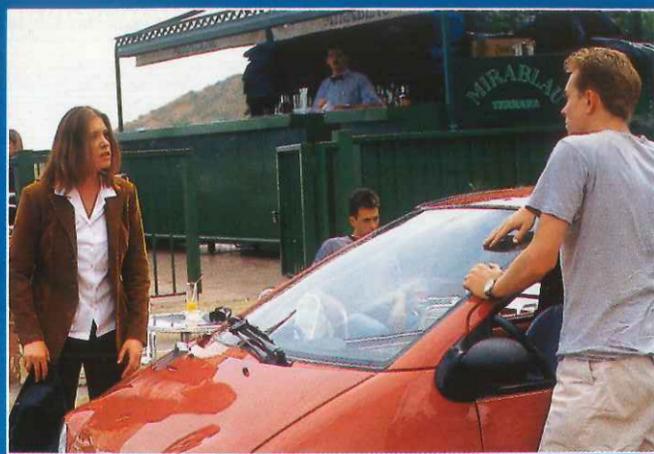
“La solución también está en tus manos”

Estimular el cumplimiento de las normas y valorar las ventajas de una actuación responsable, evidenciando el rechazo social que debe suscitar las conductas contrarias a la seguridad vial, es el objetivo

de la nueva campaña publicitaria de la Dirección General de Tráfico (DGT) que ha comenzado a divulgarse en las últimas semanas.

Para conseguirlo se intenta implicar a la sociedad de forma activa y positiva en la necesidad de respetar las

normas de circulación como única vía para reducir los accidentes y que los infractores no se sientan héroes, haciéndoles ver el peligro de su actuación para él y los demás. Se trata de que la sociedad rechace esas actitudes, pero que sea, se-



SECUENCIA. ¿Cómo has podido llegar tan deprisa? Te dije que no corrieras. ¿Que quieres, que nos matemos? Yo no me monto contigo.

“LOS MENSAJES DE LAS PERSONAS QUE TE RODEAN TIENEN MÁS INFLUENCIA QUE LOS DE LA AUTORIDAD”

gún fuentes de la DGT, “un rechazo positivo, que busca evitar el accidente; no un rechazo negativo manifestado en el aislamiento de la persona o en el silencio”.

UN PASO MÁS

La nueva campaña es un paso más en la línea iniciada el pasado año, incluso el mensaje, “La solución también está en tus manos”, se encuadra dentro de este avance. La estrategia del pasado año se basaba en la enfatización de la secuencia previa al accidente, lo que se denominaba “síntomas” (juerga, copas, soy el mejor, corro más que nadie, me molesta el cinturón, no necesito casco...) procurando que el espectador se identificara con los personajes de la historia, para terminar dramatizando la “consecuencia” de la imprudencia (muerte, paraplejía, lesión cerebral, parada cardio-respiratoria...).

Este año, McCann-Erickson -la agencia a la que nuevamente se ha adjudicado la campaña- ha intentado captar el interés mediante los “Síntomas del Amor, la Amistad y la Solidaridad”, tratando de demostrar, según sus palabras “que los verdaderos sínto-



ENFADO. Si de verdad le quieres, tu reproche le puede salvar la vida.

“Si no demuestras tu amistad, te puedes quedar sin amigos”

La frialdad de la sala de espera de un hospital es el escenario en el que se desarrolla otro de los “spot” de la campaña. Un grupo de jóvenes siente el vacío que puede dejar el fallecimiento de un amigo en un accidente de tráfico. La causa de este trágico final puede ser alguna imprudencia cometida por conducir con exceso de velocidad, por haber ingerido unas copas antes de sentarnos al volante o por el cansancio acumulado y no asumido.

Con nuestra actitud, en algunas ocasiones sólo hace falta una frase “tú no conduces ni de coña” ó “parece mentira, que presumas de esa tontería...” podemos impedir que escenas como estas se repitan. La verdadera amistad no se demuestra sólo celebrando los actos de los amigos o yendo de “marcha”.

mas de la amistad, el amor y la solidaridad no son potenciar y aplaudir actitudes temerarias, sino más bien todo lo contrario”.

Tres serán los “spots”, con una duración de 45 segundos, cuyo objetivo es demostrar que las actitudes temerarias en la conducción empiezan a no ser aceptadas por la gente que más nos importa: nuestros amigos, nuestros compañeros, nuestra pareja... son para McCann-Erickson “los únicos que pueden tener capacidad para modificar nuestras actitudes, porque sí nos importa lo que ellos piensen”.

Además, a la agencia le parece “importante enfatizar la idea de que los mensajes no deben venir de la autoridad, sino de las personas que te rodean y te quieren, en una comunicación de igual a igual, para obtener mejores resultados”.

SÍNTOMAS

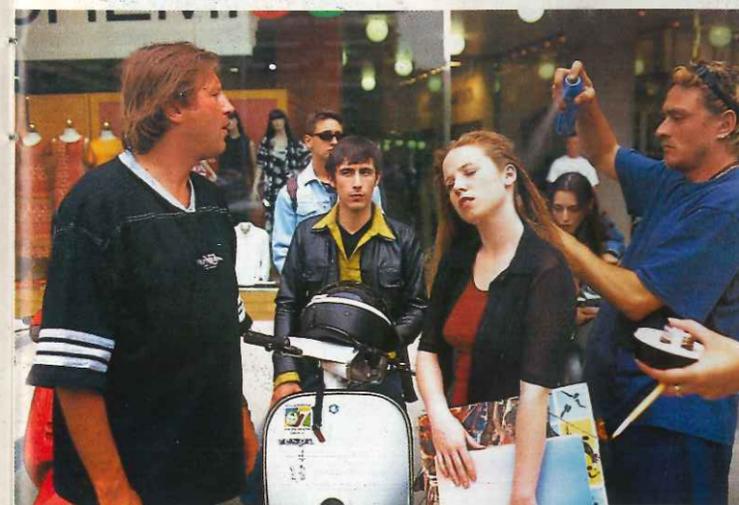
En los “spots” se ha implicado a todos los públicos, desde la pareja, la familia, al grupo de amigos o a los compañeros de trabajo, que por su “Amor”, “Amistad” o “Solidaridad” recriminan -con disgusto, enfado y, en algunos casos, de forma crispada- las distracciones,

el cansancio, el alcohol, los adelantamientos imprudentes, la no utilización del casco o del cinturón de seguridad o la velocidad excesiva de sus conductores cercanos. Las imágenes de la desolación de un entierro o un hospita cierran los “spots”, mientras una voz en off nos recuerda que nuestra permisividad puede hacernos cómplices de los accidentes de tráfico.

Para esta campaña publicitaria se cuenta con un presupuesto de 2.100 millones. Televisión, prensa escrita y algunas acciones especiales de cartelera serán los medios utilizados para su difusión.

Además, en prensa escrita, la D.G.T. insertará dos tipos de anuncios. En uno de ellos, bajo la palabra “Recuerda”, se tratarán los temas de la campaña (alcohol, velocidad, cansancio, cinturón, casco, adelantamiento y distracción) con datos sobre accidentalidad, los efectos de estas imprudencias y una serie de consejos.

Asimismo, en situaciones excepcionales que hayan podido ser previstas, como lluvias torrenciales o grandes nevadas, la D.G.T. “Informará” sobre sus consecuencias territoriales afectadas y consejos a seguir. ♦



RODAJE. Un trabajo muy laborioso, en el que se cuidan todos los detalles.

“Si no demuestras tu amor, te pueden romper el corazón”

Uno de los spot se centra en el amor. Si tu chico conduce muy deprisa, tu pareja ha bebido más de la cuenta o tu padre se cree mucho más listo que tú, no olvides que tú y tus opiniones, por ser uno de sus seres más queridos, son muy importantes para él y que puedes hacer que cambie algunas de sus actitudes.

Si impides que conduzca a toda velocidad (“¿qué quieres, que nos matemos?”); coja el coche (“con lo que has bebido, estás loco si pretendes coger el coche”) o le das a entender que tú también sabes lo que hay que hacer (“quien no tiene ni idea de lo que nos puede pasar eres tú”), conseguirás que no te rompan el corazón.



“Si no demuestras tu solidaridad, te puedes quedar solo”

La forma de ser de una persona queda reflejada en todos los actos de su vida cotidiana. El tráfico, los coches y el hecho de conducir o de subirse a un automóvil no son ajenos a ello. La chica que se preocupa mucho de su imagen y que no se pone el casco porque “parezco la hormiga atómica”; el que utiliza el coche para reforzar -a su manera- su propia valentía “pisé a fondo y de repente un coche de frente” o aquél que resta importancia a la utilidad de algunas normas, como la necesidad de ponerse el cinturón de seguridad “pero si no vamos a salir a la carretera”, son personas y actitudes que todos conocemos.

Enfrentarnos a ellas, recordando o recriminando sus conductas, puede evitar que nos quedemos



MERCEDES LÓPEZ

Falta de presupuestos y, sobre todo, de homogeneidad siguen siendo los principales problemas que afectan a la red de carreteras locales. Unas carreteras que soportan algo menos del 10 por 100 del tráfico, pero que, sin embargo, registran el 20 por 100 de los accidentes con víctimas.

En España, la mejora de la seguridad vial no se ha producido de manera uniforme en todas las carreteras y las locales son las que peor parte se han llevado en el reparto, según se desprende de las conclusiones del último Simposio Nacional de Vías y Obras de la Administración Local (VYODEAL) que organizó la Asociación Española de la Carretera (AEC). Los datos manejados en el certamen apuntan que en las carreteras locales, que en su conjunto representan el 40 por 100 de la red interurbana española, se "registran un 20 por 100 de los accidentes con víctimas y un 15 por 100 de los mortales, aunque las estimaciones sobre el tráfico que soportan hablan de algo menos del 10 por 100 del total", por lo que se afirmó que el riesgo en ellas "pudiera ser más alto que la media".

Para Juan Antonio Fernández del Campo, Presidente de la AEC, la red de carreteras locales es "la cenicienta" y su principal deficiencia es su heterogeneidad: "Muchas veces no tienen padre y madre conocidos, sus características dependen de quien tenga la competencia sobre ellas. Al mismo tiempo, no hay que olvidar que tampoco hay una coordinación de tipo

Siguen siendo las cenicientas



PELIGROSAS. Las carreteras locales presentan un riesgo de accidentalidad más alto que el resto de la red viaria.

normativo que todos tengan que cumplir para conseguir su homogeneidad".

PROBLEMAS

Las escasas dotaciones presupuestarias fue una de las constantes en el Congreso. Muchas Diputaciones se quejaron de sus penurias e incluso hablaron de agravios comparativos, sobre todo en zonas de la Meseta, con redes muy extensas.

El tema de la limitación de velocidad fue muy debatido. Fernández del Campo asegura que, independientemente de preferencias personales, "los especialistas opinamos que hay que ir despacio. Desde el punto de vista de la responsabilidad sensata hay que dramatizar lo más posible y

velocidad del tráfico de paso, además de facilitar la movilidad y comodidad de los peatones y residentes y mejorar el entorno de la calzada, había disminuido en un 50 por 100 los accidentes con una aceptación social muy clara.

Otro de los grandes temas fue la significativa presencia de ciclistas en este tipo de carreteras. Un ejemplo es Valencia, provincia cuya topografía y clima favorecen este tipo de transporte, que en algunos tramos representa del 8 al 10 por 100 del tráfico total. La adecuación de las carreteras, mediante arcones con pavimentos de color, marcas sonoras de separación, señalización clara y una conservación adecuada, en especial de limpieza, fueron algunas de las propuestas.

Para terminar, la Asociación de la Carretera apunta como solución "la creación de un organismo, en un primer momento sólo consultivo, pero al que se le fueran ampliando las competencias, en el que estuvieran representados tanto la Administración como los técnicos y que tuviera capacidad de decisión sobre normativa, medidas de regulación condiciones mínimas de las vías...". En estos momentos, la Federación de Municipios está empezando a trabajar en este sentido. ♦

magnificar la responsabilidad del individuo".

Igualmente se habló de las travesías urbanas y los problemas que generan de seguridad vial e impacto negativo en el entorno. Un programa realizado en Francia para el tratamiento de las travesías puso de manifiesto que la reducción de

Hay medidas que cuestan poco y son altamente rentables

Mucho por poco

En el Simposio se enumeró una serie de medidas "baratas" que mejorarían significativamente la seguridad vial de las carreteras locales. Al mismo tiempo que su bajo coste en relación con otras actuaciones, destaca su rápida implantación y alta rentabilidad.

Las medidas que cumplen estas condiciones son el balizamiento, la mejora de la señalización, las barreras de seguridad, la mejora superficial para evitar encharcamientos y deslizamientos por insuficiencia del rozamiento y algunas mejoras locales de la geometría de las vías.

SUPLEMENTO DE LOS NIÑOS PARA LOS NIÑOS. Número 93

Chico

Tráfico

Coordina:
Celia Isabel Rodríguez
(Pedagoga del Centro Superior de Educación Vial de Salamanca)

La bicicleta y tú

SUMARIO

Historia de la bicicleta	pág. 2
La bicicleta actual	pág. 3
Cómo circular en bici	págs. 4 y 5
Pasatiempos	pág. 6
Campeonatos	pág. 7
Noticias	pág. 8



Título:
"Educación Vial".
C.P. Martínporra.
Ciclo Superior. Bimenes (Asturias).

Este suplemento infantil corresponde a la revista TRÁFICO nº 124, de julio de 1997



Historia de la bicicleta

La bicicleta, aún a primera vista rebasada por los prodigiosos inventos de la época del motor, ha supuesto un hito en la historia de la mecanización de la vida humana. Al inventarse la bicicleta, el hombre vio agrandadas sus posibilidades de transporte. Aún hoy, la bicicleta ocupa un importante lugar entre la sociedad.

La primera representación de lo que puede ser considerada como una bicicleta data del año 1340 antes de Jesucristo y se halla en un obelisco egipcio de la época de Ramsés II, en uno de cuyos jeroglíficos aparece un hombre en



DRAISINA

añadió un elemento de dirección al celerífero colocando una manivela transversal en la rueda delantera. Pierre Lallement introdujo un nuevo perfeccionamiento al disponer dos pedales en la rueda delantera. Esto dio lugar al nacimiento del biciclo, que era un velocípedo de dos ruedas desiguales con la delantera mucho mayor que la trasera.

En 1861, Suriray perfeccionó el sillín y, en seguida, aparecieron los rodamientos a bolas. Después surgieron las ruedas metálicas, las llantas y el neumático de la bicicleta. La bicicleta sustituyó al biciclo cuando fueron resueltos los problemas de la transmisión del movimiento por una cadena y la adopción de dos ruedas iguales, siendo motriz la de atrás. La forma actual de la bicicleta data del año 1893.

Hoy la bicicleta es un elemento de transporte, de utilidad, de diversión y de competición deportiva.

equilibrio sobre un bastón entre dos ruedas.

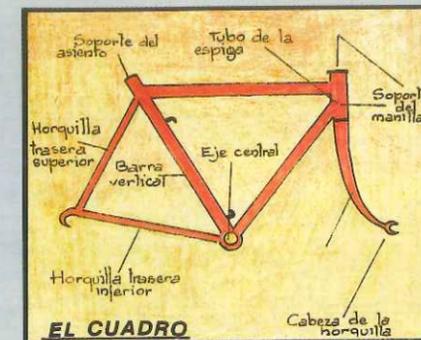
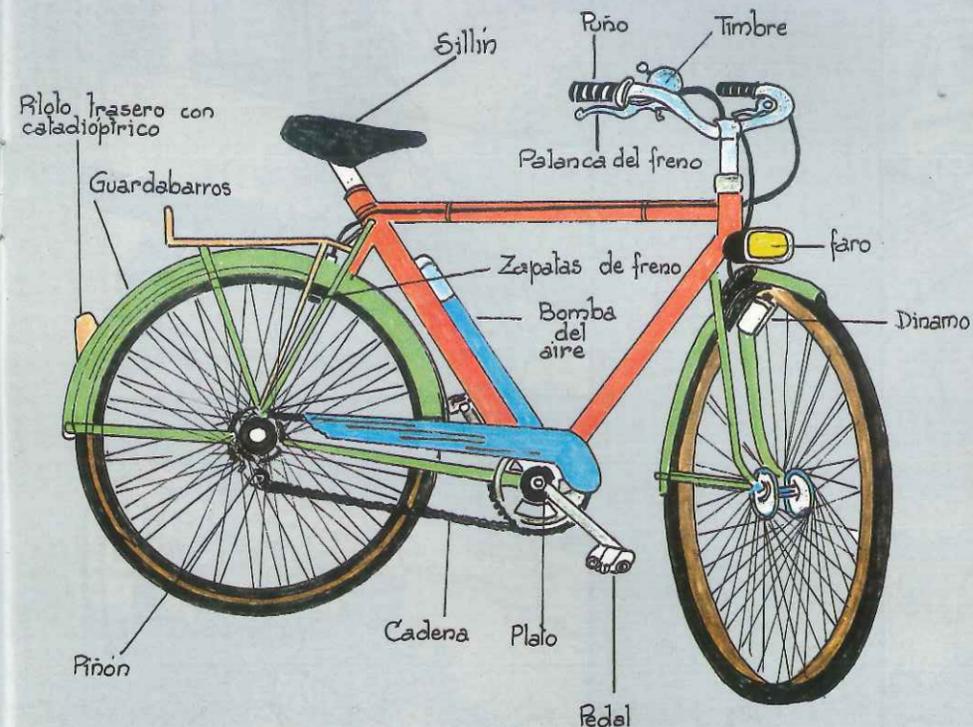
Dibujos parecidos aparecen también en la época romana, en los frescos murales de Pompeya. También en las vidrieras de una iglesia del siglo XVII, en el condado de Buckingham (Inglaterra).

Con todo, el origen de la bicicleta hay que buscarlo en el "celerífero" que ideó el francés De Sevrac en el año 1790, que consistía en dos ruedas de madera unidas por una barra. En 1818, el Barón Karl von Drais

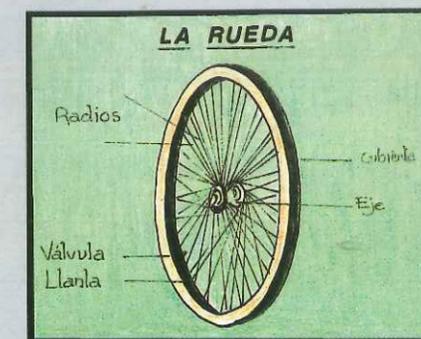
Texto: "Buen Viaje". C.P. Virgen de la Peña. Ciclo Superior. Bembibre (León).

Dibujos: "Pedaleando". C.P. Padre Manjón. 7º Curso. Elda (Alicante).

Bicicleta actual



Mecánica de la bicicleta



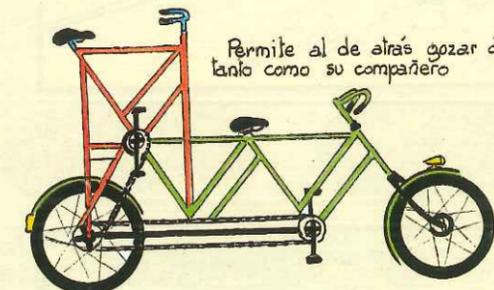
Dibujos: "Nueva Ruta". C.P. San Francisco. Ciclo Superior. Cáceres.

Bicicletas imposibles ¡pero prácticas!



Bicicleta de descanso

Concebida para pedalear tumbado



Permite al de atrás gozar del paisaje tanto como su compañero

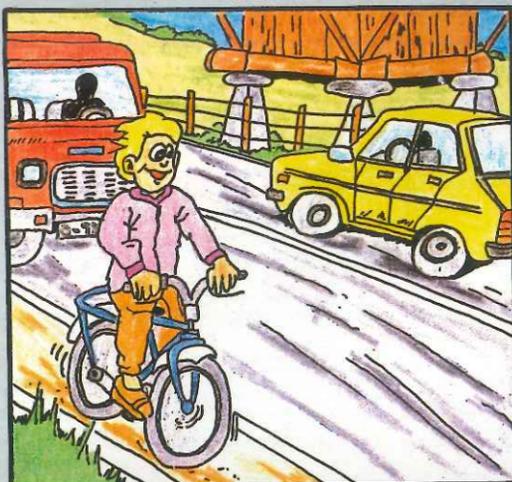
bicicleta para escaleras



"Nueva Ruta". C.P. San Francisco. Ciclo Superior. Cáceres.



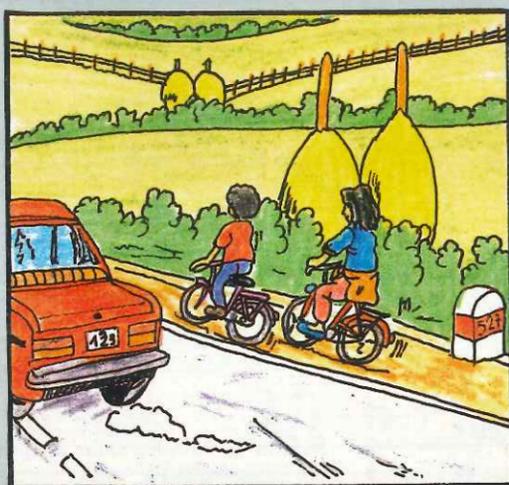
Circula siempre por tu derecha



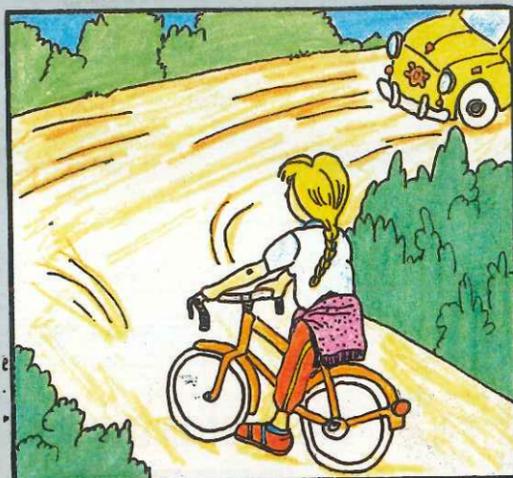
En carretera circula siempre por la derecha, y lo más próximo posible al borde de la calzada.



En ciudad circula también por la derecha, lo más próximo posible a la acera. No circules haciendo eses entre los vehículos.

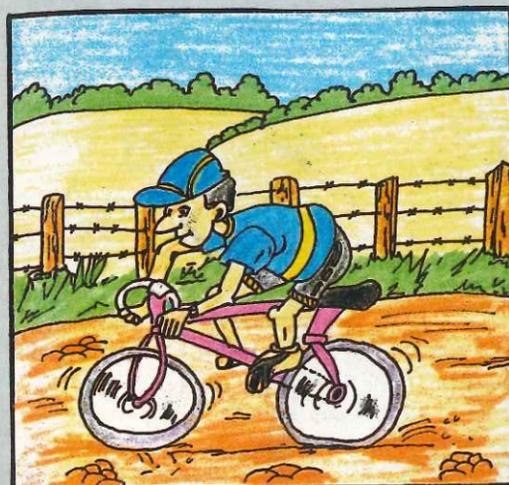


Si circuláis varios en bicicleta, hacedlo siempre en "fila india"; nunca debéis hacerlo en grupo.



En los cruces debes detenerte por prudencia.

¿Velocidad? La justa, ni más ni menos

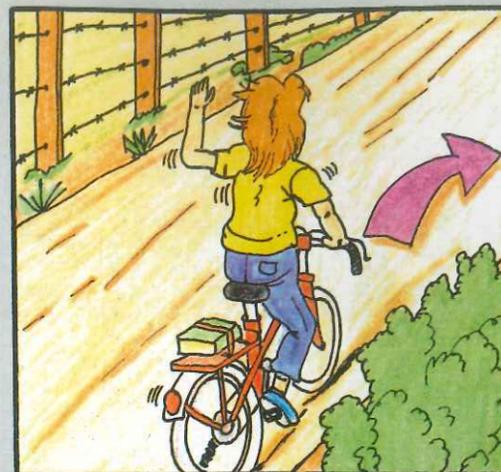


Tienes que llevar la velocidad adecuada, ya que la bicicleta es muy inestable.



En las curvas tienes que controlar la velocidad.

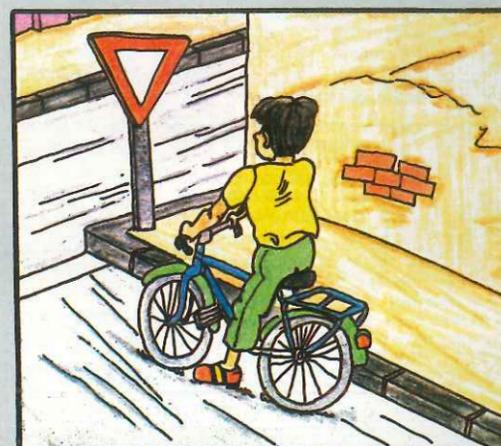
Los giros



Para girar a la derecha, te colocas a la derecha señalizando con el brazo.



Para girar a la izquierda, te colocas a la izquierda y extenderás el brazo izquierdo.



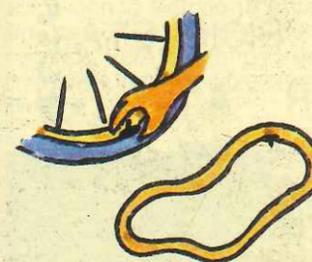
En los cruces tienen preferencia los vehículos que se aproximan por la derecha, a no ser que haya una señal que imponga al que la ve la obligación de ceder el paso.



En la noche es importante ver y ser visto.

Título: "Educación Vial". C.P. Martinporra. Ciclo Superior. Bimenes (Asturias).

Cómo arreglar un pinchazo



Los pinchazos son unas averías fáciles de arreglar si dispones del material y de las herramientas necesarias. Debes proceder del modo siguiente:

- Saca la rueda de la horquilla. Debes aflojar las palomillas y, si se trata

de la rueda trasera, debes retirar la cadena de la corona del piñón.

- Suelta el neumático por un solo lado de la llanta con ayuda de dos desmontadores.

- Retira la cámara, liberando antes la tuerca que la sujeta a la llanta.

- Infla la cámara, comprueba en agua el lugar

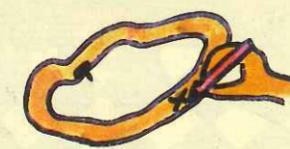
exacto del pinchazo y márcalo con una cruz.

- Seca y limpia con liga el lugar del pinchazo.

- Aplica pegamento, déjalo secar un poco y

coloca un parche. Apriétalo con fuerza para que no queden burbujas de aire.

- Monta de nuevo la rueda e infla con la bomba.



"Rodando acción". Colegio Público Melva. Ciclo Superior. Murcia.



TABLÓN DE ANUNCIOS

Cataluña:

Niños y accidentes de tráfico

Según un estudio de la Generalidad catalana, el tráfico es el responsable del mayor número de niños fallecidos en Cataluña en accidentes de todo tipo acaecidos entre 1991 y 1995. En cuanto a los accidentes de circulación, la mayoría de las muertes (el 67 por 100) se produjo en niños de 4 a 15 años, mientras que una de cada cuatro víctimas tenía entre 1 y 4 años. En este sentido, se recalca que con frecuencia los niños viajan sin sillas especiales y que sólo el 10 por 100 de ellos utiliza casco para ir en bicicleta.

Galicia: Convenio de colaboración

Las consejerías de Sanidad y Educación de la Xunta de Galicia y la DGT firmaron recientemente un convenio de colaboración sobre prevención de accidentes. Se pretende así facilitar la introducción de la educación vial en los programas de los colegios, en las diferentes etapas educativas que marca la LOGSE, estableciéndola entre los contenidos de la educación para la salud. El convenio incide, además, en los niños como viajeros y recoge también la creación de una Comisión de Seguimiento y Control, que impulse el desarrollo de los programas.

Reus: Nombres que conciencian

En el Parque Infantil de Tráfico de Reus (Tarragona), el asfalto tiene nombre y apellidos. Denominaciones como "Calle de la Prudencia", o "Ronda de la Seguridad" diferencian las vías que componen el circuito y pretenden aumentar la conciencia de los chicos que circulan por él cada día, poniendo en práctica sus conocimientos. El parque está abierto durante el curso a las actividades de los colegios y, durante el verano, alberga talleres de educación vial.



Calles con nombre y apellidos en el parque de tráfico de Reus.

Parques de tráfico andaluces

Más de 2.200 escolares de 5º curso de Primaria y 8º de EGB han "actuado" como peatones, ciclistas y agentes de tráfico a su paso por el nuevo parque infantil de tráfico móvil de Chiclana de la Frontera (Cádiz). Una guía de educación Vial, realizada por Juan José López, cabo de la Policía Local, ha servido de base teórica.

Por otra parte, una docena de colegios ha participado en el programa municipal de educación vial de Jaén, que este curso ha contado con el aliciente añadido del parque infantil de tráfico que comenzó a funcionar en mayo.

BREVES

✓ Se ha creado la Asociación Valenciana de Policías Locales, Monitores de Educación Vial y Parques Infantiles de Tráfico, con sede en Sagunto, con el objetivo de aunar criterios de actuación.

✓ El lema "Para que no se pare la vida, párese en los pasos de peatones", da nombre a una campaña de seguridad vial y a un concurso infantil de dibujos, que desarrolla el ayuntamiento de Leganés (Madrid).

✓ La legislación e investigación en materia de educación vial, el papel del policía en la escuela o la educación vial dirigida a los mayores fueron algunos aspectos tratados en un curso de formación celebrado en Asturias, dirigido a policías locales.

Almería:

Cursos para profesores

Los maestros de Almería han tenido oportunidad, por partida doble, de aumentar su formación en educación vial. Dos cursos en febrero y marzo, organizados por el CEP y por UGT y con más de 30 horas de duración, han tratado temas como "Aspectos psicológicos infantiles de la conducta vial", "Los recursos existentes" o "Cómo trabajar las señales". Diego Gutiérrez García ha sido el coordinador de los cursos y uno de los ponentes.



Confort y seguridad,
las aportaciones más
importantes del aire
acondicionado

¡Menudos aires!

MERCEDES LOPEZ
FOTOS: A. PÉREZ

El aire acondicionado en los coches ha pasado de ser un lujo que sólo disfrutaban algunos privilegiados a convertirse en un elemento de seguridad activa muy importante que se va incorporando masivamente a todos los coches. Una conducción relajada, sin fatigas y, por lo tanto, más segura, es su mejor carta de presentación.

LAS DOS CARAS. Entre una y otra situación sólo hay una diferencia: el aire acondicionado.



Los adultos atribuyen al niño capacidades que no tiene para desenvolverse en el tráfico

Cuestión de valor

JUANA SÁNCHEZ

Los padres sobrestiman la capacidad de sus hijos en el tráfico y los niños españoles son especialmente disciplinados, si se comparan con algunos de sus vecinos europeos. Estas son dos de las conclusiones de una reciente investigación, "Niños en peligro", que ha desarrollado Uniroyal en cinco países de Europa.

Escolares de doce ciudades de España, Francia, Italia, Alemania y Bélgica han sido observados durante semanas para comparar su comportamiento en el tráfico. Los cruces peligrosos del camino a la escuela, sus salidas en bicicleta y los trayectos en el automóvil de sus padres fueron los escenarios elegidos por los investigadores alemanes, directores de este estudio de Uniroyal, el fabricante de neumáticos.

Las conclusiones dejan en muy mal lugar a los adultos, especialmente a los españoles. Por un lado, el informe considera que los padres, en general, de todos los países estudiados sobrestiman las posibilidades de reacción de sus hijos en el tráfico, sometiéndoles a situaciones de riesgo. Se observó, por ejemplo, que los padres dejan que los niños crucen solos la calle de su colegio, aunque ésta tenga mucho tráfico, los hacen descender del coche por el lado de la calzada o les llevan con el cinturón de seguridad desabrochado camino de la escuela, con el



Comportamiento de los niños europeos ante los semáforos

	España	Alemania	Bélgica	Francia	Italia
(NO RESPETÓ LA LUZ ROJA)					
En compañía de adultos	8 %	14 %	29 %	51 %	22 %
Niños solos	16 %	34 %	40 %	64 %	54 %

(Fuente: Uniroyal).

PELIGRO. Muchas veces, conductores se imponen desconsideradamente sobre los peatones, incluso si son niños, con el riesgo que ello supone.



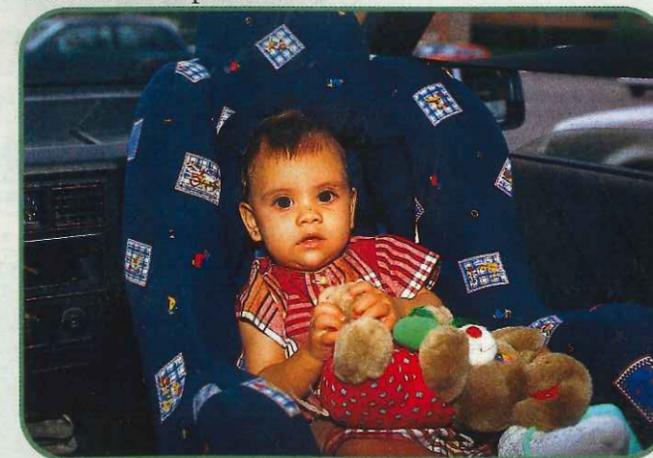
VALENTIA. Los niños españoles son disciplinados y valientes. Normalmente cruzan por el paso para peatones y con el semáforo verde.

pretexto de que el recorrido es corto. Parece claro que los padres desconocen las limitaciones de sus hijos para calcular las velocidades y distancias de los vehículos que se acercan, atribuyéndoles más posibilidades de defensa de las que realmente tienen. Estudios alemanes a este respecto aseguran que, pese a que los padres son conscientes del peligro del tráfico urbano para los pequeños, dentro del vehículo el riesgo es aún mayor, especialmente entre los menores de seis años. Según el informe, "uno de cada tres niños que sufre heridas mortales en un accidente, no perece sobre el asfalto, sino en el interior del automóvil". Y es que muchos vehículos donde viajan niños no cuentan con dispositivos de

seguridad apropiados para ellos y, si los llevan, a veces van mal colocados o los adultos permiten que los pequeños los desabrochen durante el trayecto, especialmente si la distancia a recorrer es pequeña. Cuando no tienen estos dispositivos, es muy frecuente que los niños tampoco utilicen los cinturones de seguridad de los asientos traseros ni, incluso, el del asiento delantero si viajan en él (algo que en España está prohibido para los menores de doce años, salvo si llevan los mencionados dispositivos, que deben estar homologados). Según observaron los investigadores en Madrid, una quinta parte de los niños que iban situados en ese asiento delantero no llevaba abrochado el cinturón. ♦

en menos de 50 años, la proporción de niños y vehículos se ha invertido: si en 1950, por cada tres niños que jugaban en la calle había un automóvil, en la actualidad hay tres veces más coches que niños. Un tercio del total de los niños europeos que pierden la vida en accidentes de tráfico, muere en Alemania, Francia y España. Y si la calle resulta peligrosa para los pequeños, dentro del vehículo el riesgo es aún mayor, especialmente entre los menores de seis años. Según el informe, "uno de cada tres niños que sufre heridas mortales en un accidente, no perece sobre el asfalto, sino en el interior del automóvil". Y es que muchos vehículos donde viajan niños no cuentan con dispositivos de

seguridad apropiados para ellos y, si los llevan, a veces van mal colocados o los adultos permiten que los pequeños los desabrochen durante el trayecto, especialmente si la distancia a recorrer es pequeña. Cuando no tienen estos dispositivos, es muy frecuente que los niños tampoco utilicen los cinturones de seguridad de los asientos traseros ni, incluso, el del asiento delantero si viajan en él (algo que en España está prohibido para los menores de doce años, salvo si llevan los mencionados dispositivos, que deben estar homologados). Según observaron los investigadores en Madrid, una quinta parte de los niños que iban situados en ese asiento delantero no llevaba abrochado el cinturón. ♦



VIAJAR SEGURO. En el coche, el peligro para los niños es alto si los padres no les abrochan sus cinturones, incluso dentro de sus sillas.

Niños valientes

El estudio de Uniroyal califica de "valientes y muy disciplinados" a los niños españoles. Paralelamente, se dice que en Italia los pequeños "están sobreprotegidos", que en Bélgica y Francia "viven extremadamente en peligro" y que en Alemania son "particularmente independientes". Según este informe, las conductas negativas de los conductores son el origen del problema. Así, cuando los niños españoles cruzan una calle "con valentía y disciplina" es porque ya cuentan de antemano con la "brutalidad de los automovilistas" y se adaptan a la posible situación agresiva. Por las observaciones realizadas, en Madrid esta realidad es especialmente frecuente. En opinión de los investigadores, el exceso de velocidad y el no respetar el semáforo en rojo son peculiaridades típicas de la conducción madrileña.

Por otra parte, en ningún lugar como en España los niños utilizan el paso para peatones ni respetan tanto el color del semáforo antes de cruzar. Sólo un 8 por 100 de los niños que van acompañados de adultos cruza con el semáforo en rojo en nuestro país frente al 51 por 100 que lo hace en Francia. Cuando circulan solos, un 16 por 100 de los niños españoles cruza indebidamente frente a 5 de cada 10 italianos o 6 de cada 10 franceses.

Fármacos y conducción: Cómo debemos actuar

DR. J. C. GONZALEZ
LUQUE
DIRECCION GRAL DE TRAFICO
DR. F. JAVIER ALVAREZ
UNIVERSIDAD DE VALLADOLID

España, igual que en el resto de los países de la Unión Europea, dispone de una amplia variedad de fármacos comercializados, que sirven para tratar y controlar diversas enfermedades. El campo de los medicamentos es una de las áreas de la medicina que más avanza y más ha contribuido, y contribuye, al bienestar social y calidad de vida de las personas. No obstante, los medicamentos son sustancias extrañas al organismo. Por ello, pueden causar efectos adversos. Aún así, la relación beneficio/riesgo de los medicamentos es tremendamente favorable para éstos.

Un posible efecto adverso de la medicación es el deterioro del rendimiento psicomotor, que se traduce en un empeoramiento en la capacidad de conducción y manejo de maquinaria peligrosa. En España hay comercializados unos 3.700 fármacos distintos y en algunos, más de 400 (13,9 por 100 de los comercializados), en el prospecto aparece la advertencia de que la medicación puede deteriorar la capacidad de conducción y que, por ello, debe evitarse el conducir bajo sus efectos.

En el desarrollo de nuevos fármacos, uno de los objetivos ha sido el introducir moléculas



NO. Si tiene que tomar algún medicamento y conducir, dígaselo al médico. Quizás varíe el tratamiento.

Recomendaciones al paciente



Antes de conducir o manejar maquinaria peligrosa, observe cómo reacciona ante la medicación. Si influye en sus reflejos, capacidad de concentración o le produce excesiva somnolencia, dígaselo a su médico y evite conducir.



La reacción del organismo a los fármacos es más fuerte en los primeros días de tratamiento y en las primeras horas después de la ingesta del fármaco.



Siga siempre las instrucciones del médico y farmacéutico sobre cómo utilizar la medicación: úselos en el tiempo y a la dosis indicados.



Nunca utilice medicaciones "recetadas" para otros: lo que a ellos puede irles bien, a usted le puede ocasionar problemas.



Nunca ingiera fármacos de manera continuada sin control de su médico y/o farmacéutico.



Tomar alcohol y fármacos conjuntamente puede incrementar sus efectos adversos (mayor sedación y somnolencia, aumento del tiempo de reacción, pérdida de reflejos, etcétera) y así influir más negativamente sobre la capacidad de conducción.



Si tiene que conducir de manera habitual, recuérdese al médico. El tratará de encontrar la medicación que menos interfiera con su capacidad de conducción.



Si tiene alguna duda sobre la medicación que toma y observa que interfiere con su capacidad de conducción, hágaselo saber a su médico.



Conducir bajo el efecto de sustancias que interfieren en sus condiciones psicofísicas (alcohol, drogas, algunos fármacos) es un gran riesgo para usted, sus acompañantes y el resto de conductores.

cada vez más activas y más seguras. El concepto de calidad de vida ha sido determinante a la hora de introducir nuevos fármacos, a pesar de que en ocasiones éstos sean mucho más costosos. Puesto que la conducción de vehículos es una actividad imprescindible en la sociedad actual, disponer de fármacos que no interfieran con el rendimiento psicomotor, o que lo hagan en menor medida que los existentes, ha sido, y es, un reto dentro de la investigación farmacológica. Por otra parte, cuando el prospecto hace esta advertencia, las personas deben ser conscientes de que dicho aviso no está puesto ahí sin sentido. El cuadro adjunto presenta unas recomendaciones acerca del uso de medicamentos, con lo que conseguiremos que los posibles efectos de la medicación sobre el rendimiento psicomotor sean mínimos. ♦



FAMILIAR. Los monovolúmenes son, sobre todo, una forma confortable y segura de viajar con toda la familia.

MONOVOLÚMENES:

La mejor forma para viajar en familia

El huevo de Colón

ANDRÉS MÁS

Versátil, capaz y divertido son sólo algunos de los adjetivos con los que se pueden calificar a los monovolúmenes, el segmento del mercado que mayor crecimiento de ventas está experimentando. La idea inicial fue muy sencilla, dotar al amplio espacio de las furgonetas del confort de los turismos. El producto final fue un acierto.



SEGUNDA CASA. El interior de los monovolúmenes es muy versátil, confortable y cuenta con casi todos los detalles que podamos imaginar.

Antes de que entremos de lleno en el nuevo milenio, los monovolúmenes se habrán consolidado en Europa (en Estados Unidos lo están desde hace mucho tiempo) como alternativa a los conocidos break e, incluso, como una nueva forma de vivir el automóvil. Y van a ser dos los factores que aceleren esta consolidación hasta ahora algo lenta e irregular. Por un lado, el hecho de que las berlinas en versión familiar cada vez buscan más el diseño y no lo práctico o el espacio; y, por otro, que un vehículo monovolumen como es el Renault "Scénic", algo más pequeño (con solo cinco plazas) y barato pero práctico hasta decir basta, estrena segmento y acerca al gran público por precio la versatilidad de este concepto.

Al menos cinco marcas diferentes se encuentran en estos momentos ultimando sus modelos que, en todo caso, respetarán el tamaño y concepción del fabricante que mejor ha entendido siempre y más partido le ha sacado a esta filosofía, Renault. Hay que recordar que la marca francesa comercializa tres vehículos de concepto monovolumen: "Twingo", el utilitario más versátil de su segmento, "Scénic", recién nombrado Coche del Año en Europa, y "Espace", pionero en el mercado europeo y a punto de ser sustituido por una evolución mucho más atractiva y sofisticada.

EL VIAJE IDEAL

No hay mejor forma de viajar o trasladarse por carretera con una familia de más de cinco miembros que con un monovolumen. Incluso dos adultos y tres niños, todos muy viajeros, no van a encontrar un vehículo tan versátil, divertido y capaz en el mercado, aunque, de momento, el precio sea uno de los principales obstáculos con los que se en-



COMPORTAMIENTO. Son ágiles y maniobrables en todas las situaciones.

Los otros monovolúmenes

El Renault "Mégane Scénic" ha estrenado un nicho de mercado desconocido hasta el momento. Con un tamaño de poco más de 4 metros y una modularidad extraordinaria a partir de cinco asientos individuales, el "Scénic" abrirá paso a un buen número de marcas que se han apuntado al carro. Citroën, Fiat, Volkswagen, Opel, Ford y Volvo, entre otras, preparan modelos de similar concepto realizados a partir de versiones ya conocidas como el "Golf", el "S 40", el "Escort" o el "Astra". Partiendo de la base de algún vehículo comercial como el "Berlingo", el "Partner" o el nuevo Renault "Kangoo", sus respectivas marcas ya se han adelantado con vehículos que se acercan al concepto "Scénic" para ir haciendo boca, sin olvidar a los pequeños monovolúmenes como el Mercedes "Clase A", Daihatsu "Move" y "Gran Move" y Hyundai "HMX".



Para todos los gustos

En España el concepto monovolumen no ha cuajado del todo. Sin embargo, no será porque las marcas no disponen de variedad en las versiones. Gasolina y diesel, incluso de inyección directa en algunos modelos; entre cinco y nueve plazas, según versiones, y configuración interior; tracción delantera o a las cuatro ruedas; versiones extralargas; precios desde los 2,5 hasta los 6 millones; desde modelos básicos hasta monovolúmenes a los que no les falta de nada con asientos de cuero, perchas, nevera, cama, cocina... La oferta en España es tan tentadora (hasta 100 diferentes) como las posibilidades.

PEQUEÑOS. El "Mégane Scénic" de Renault abrirá paso a los más pequeños de otras marcas que ya están preparando sus lanzamientos.

cuentra el comprador. Pero pocas pegas más se le pueden poner a un monovolumen. No son más largos que una berlina familiar equivalente, su maniobrabilidad está fuera de toda duda, existe una extraordinaria variedad de motorizaciones en gasolina y diesel y, en términos de comportamiento, la pérdida de agilidad en carreteras viradas es mínima y suficientemente asumible como para que no sea un obstáculo para casi nadie.

Por el contrario, en un monovolumen se viaja en una posición elevada, por lo que se gana en seguridad; el interior se adapta a cada necesidad mediante los asientos desmontables o desplazables y el maletero suele ofrecer, mientras que no se lleven ocupadas todas las plazas, una capacidad sin competencia.

LA FAMILIA Y UNO MÁS

La facilidad o complejidad del desmontaje de los asientos, el peso de éstos, el volumen de carga con plena ocupación y la relación pre-

Chrysler, pionera

En la segunda mitad de los años setenta, Chrysler había conseguido acaparar el 45 por 100 del mercado de las furgonetas con su "Dodge Ram", el primer indicio de monovolumen con elementos compartidos con las berlinas de entonces, tales como los elevalunas eléctricos, luneta trasera térmica y equipo de música. La poca demanda en el segmento de las furgonetas de carga obligó a los responsables de la marca americana a pensar en un vehículo que combinase las posibilidades de un furgón en cuanto a espacio, ya fuese para carga o viajeros, con el acabado y la comodidad de una berlina.

Dirigido por Harold K. Sperlich, proveniente de Ford, un equipo formado por más de cien ingenieros y diseñadores se puso a trabajar en el nuevo "van". Las coordenadas eran tajantes: motor delantero separado del habitáculo para evitar ruido y vibraciones a los pasajeros y tracción delantera para facilitar la conducción y ganar espacio al eliminar el túnel de transmisión. Finalmente fue Lee Iacocca quien, en 1980, dio el último empujón a un proyecto por el que se sintió entusiasmado desde el primer momento.



Chrysler invirtió en el proyecto 700 millones de dólares y calculó que debía vender 155.000 unidades al año para que este fuera viable. En 1983, con las denominaciones de "Dodge Caravan" y "Plymouth Voyager", salieron al mercado las primeras unidades del primer monovolumen de la historia. Contaba con espacio para siete ocupantes y el primer año se vendieron nada menos que 209.895 unidades. La máquina estaba en marcha. En agosto de 1996 se alcanzó la cifra de 5.676.000 unidades vendidas del "Voyager", el monovolumen más vendido en España y en el mundo.

EL PRIMERO. Chrysler con su "Voyager" fue la primera y demostró que capacidad y confort son compatibles.



LOS MÁS VENDIDOS EN ESPAÑA DURANTE 1996

	Modelo	Unidades	% Segmento
1	Chrysler "Voyager"	3.933	28,76
2	Nissan "Serena"	2.682	19,61
3	Ford "Galaxy"	1.049	7,67
4	Peugeot "806"	1.016	7,43
5	Seat "Alhambra"	934	6,83
6	Mitsubishi "Space"	879	6,43
7	Renault "Espace"	869	6,35
8	Citroën "Evasión"	797	5,83
9	Fiat "Ulysse"	451	3,30
10	Chrysler "G. Voyager"	426	3,11

(Fuente: Ranking de la automoción 1996).

cio-equipamiento-potencia son las variables que determinan si un vehículo de estas características es aconsejable o no. Y después de muchas pruebas, muchos kilómetros recorridos y de oír muchos comentarios del público, hay una cosa clara: un monovolumen hay que probarlo, no es un armario ni un capricho. Una familia de cinco o más miembros que viaje cinco o seis veces al año a la playa o a esquiar y se mueva en fin de semana regularmente, encontrará en un monovolumen su segunda casa. ♦

LUIS GUIJARRO

Mencionarlos es referirse a toda una generación -"Joven Aunque Sobradamente Preparada"-, trasladarse al mundo de la mitología clásica o evocar bellos paraísos. Lo cierto es que el nombre del coche, fruto de la selección de miles de propuestas que asocian la palabra a una marca, debe convencer a quien lo posee de que ha alcanzado un buen estatus.

Encontrar una palabra que se pronuncie igual en todas las lenguas no es fácil, pero es fundamental para la denominación de los automóviles. La búsqueda del nombre de un coche es un proceso a la vez intuitivo y lógico y deberá evocar innovación, estatus, prestaciones, confort y seguridad; y, desde luego, debe contribuir a impulsar las ventas y caracterizar, personalizar y dar identidad al modelo. Además, todo nombre debe defenderse en el terreno jurídico y comercial, ya que, si es acertado, es también objeto de dura competencia.

Los expertos en marketing son conscientes de la sonoridad y asociaciones que hacen los automovilistas entre el nombre y el producto. Así, un coche como el "Clio Jasp" engloba los diseños de toda una generación; otros contienen el embrujo de una ciudad, como el "Córdoba", la belleza de una isla, como el "Ibiza", o no invocar absolutamente nada, como el "Twingo".

TENDENCIAS

Actualmente basta el nombre para identificar el producto y la marca, algo que tuvieron claro los grandes pioneros del automóvil. Así, un familiar de Vincenzo Lancia, cuando éste bautizó su primer modelo, echó mano de algo hoy en desuso en la enseñanza y, sin embargo, altamente valorado en las técnicas comerciales: el mundo y las lenguas clásicas. El primer Lancia se bautizó como "Alpha", y se siguió con la tradición en los "Beta" y "Delta".

Otros muchos fabricantes prefieren designar sus modelos con una clave de números que señalan el tamaño de la carrocería en su gama, su cilindrada o cualquier otra característica. Aunque la denominación con guarismos ha sido modificada últimamente por algunas

marcas, Mercedes, Peugeot y Alfa Romeo, por ejemplo, son fieles a los números.

BMW también se decanta por series de tres cifras. La primera indica la se-

rie y las dos siguientes la cilindrada del motor, a las que se añade la "i" de inyección. Asimismo, cuando es una versión con carrocería larga lleva una "L"; con motor deportivo, una "S"; y

El porqué de los nombres



CIUDADES. Transplantar el embrujo o la belleza de una población a sus coches -es el caso del "Ibiza"- es el objetivo de Seat.



CLÁSICOS. Lancia recurre al mundo grecolatino a la hora de bautizar sus modelos. El "Delta" es sólo un ejemplo.



FIDELIDAD. Marcas como Alfa Romeo siguen prefiriendo una clave numérica. Uno de sus modelos se llama "145".



CUIDADO. El "Montero" de Mitsubishi tuvo que cambiar su primitivo "Pajero" japonés, porque en España "sonaba" fatal.



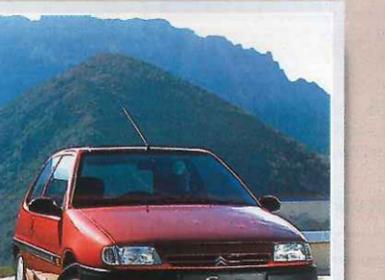
REDONDO. Peugeot sigue fiel a la tradición: un cero entre dos dígitos, "205", que inicialmente disimulaba el agujero de la manivela.



DE MARCA. Para algunos, como el caso de BMW, la verdadera identidad está en sus propias siglas; el nombre es lo de menos.



JASP. Un coche sobradamente preparado, el Renault "Clio", introdujo la moda de los nombres.



PREFERENCIAS. Citroën prefiere que los nombres de sus vehículos lleven una x, como el "Saxo".

"Cliomitología"

Hasta el "Clio", Renault seguía la moda de todos los fabricantes al denominar sus modelos por dígitos, con raras incursiones en los nombres propios. Así, inscritos en el segmento racional de los números, había una simbiosis entre el tamaño del vehículo y su representación numérica. Las "cabezas pensantes" se dieron cuenta de que sustantivos y adjetivos evocan un espacio cultural de mayor magnitud que la esfera racional: el mundo de la imaginación, sin fronteras, abierto a nuevas emociones y sensaciones. El único límite es la expresión oral. Por eso, hallar un nombre que se pronunciará igual en todas las lenguas no fue fácil. El "concept-car" del entonces novedoso "Clio" estaba finalizado y había que bautizarlo. El nombre debía evocar un aspecto dinámico, simpático y de corta pronunciación. Se pensó rescatar una musa de la mitología clásica como abanderada del modelo. "Clio" es el nombre de un molusco de los mares del norte y también de la musa de la Historia y Poesía, hija de Júpiter y Mnemósine.

respondían a valores e ideas apreciados por los potenciales compradores.

El importante mercado nipón trae de cabeza a los expertos en designar nombres, como a Patrick Le-Quemen, responsable de esta tarea en Renault. Por ejemplo, el "Clio", en Japón tuvo que llamarse "Lutecia", pues "clio" en japonés significa prostituta.

En las firmas importantes, al principio cada modelo es simplemente una "x" seguida por dos cifras; posteriormente aparece una letra con dos cifras; y, cuando el modelo se consolida, recibe su nombre para moverse por el mundo.

En Renault, al principio todos los modelos iban seguidos de números, pero, como el nombre del coche debe hacer siempre referencia directa al tipo de vehículo que es, a partir del "19" se decidió que éste sería el último Renault con números, produciéndose un importante cambio de mentalidad en la empresa. En ese momento aparecieron

Un cero para tapar agujeros

Peugeot utiliza siempre el nombre de la marca seguido por tres números con un cero en el centro. La razón es que, antiguamente, los números se situaban sobre el radiador de los primeros modelos, justo sobre el orificio donde se ponía la manivela para arrancar el coche. ¡Y qué mejor forma de disimularlo que con un cero encima! Cuando la tradición se repite termina haciéndose parte de la marca, y en un mundo donde constantemente se compran y venden patentes y la batalla comercial es cada día más dura hay que adelantarse al adversario; por eso, Peugeot registró todos los números de tres dígitos cuya cifra central es un cero.

nombres que respondían al posicionamiento del vehículo, al exotismo y a hacer creer a quien lo posea que ha alcanzado un buen estatus social.

Por eso, los "Laguna", "Clio" y "Mègane Scénic" y "Classic" buscan encontrar clientes que valoren desde el exotismo que evoca el "Safrane" hasta los tres valores fundamentales de motor, habitáculo y maletero reunidos en el "Classic". Sin olvidar el archiconocido "Twingo", fruto de un programa informático que conjugó las letras más repetidas en los principales idiomas.

De igual forma que el estilo, el nombre confiere personalidad propia al coche. Así, los dos modelos de Lada responden tanto al barco que evoca la palabra "lada" en ruso antiguo -por eso el anagrama- como al campo de trigo sembrado que rememora la palabra "niva", sin olvidar que "samara" es la provincia en la que se emplaza su fábrica. ♦

los turbodiesel, "TD". Aunque para los exigentes la verdadera identidad siempre estará en las siglas BMW. Una vez elegido el nombre, hay que registrarlo jurídicamente para evitar posibles errores. Si ya está registrado, se intenta comprarlo o se olvida. Para alejar esa posibilidad, las empresas registran cientos de nombres o escogen neologismos (palabras inventadas que no existen en la lengua corriente). La elección del nombre se complica cuando se exporta el vehículo. En este caso, el nombre no debe pertenecer a ninguna empresa de ese país, ni presentar connotaciones negativas o peyorativas. Así, Citroën prueba multitud de nombres en todos los países cuando se trata de una serie internacional. Sobre el terreno comprueba si suena bien o si es incomprensible en otra lengua y siempre intenta que sus

SONAR BIEN

Otra de las preocupaciones es que el nombre suene bien en cualquier idioma. Uno de los casos más sonados es el Mitsubishi "Pajero", que en España y Latinoamérica se llamó "Montero", ya que su nombre primigenio tenía connotaciones en castellano que no

Banco de pruebas

DATOS TÉCNICOS

MOTOR: Posición: Frontal transversal. **Cilindros:** Cuatro, en línea. **Cilindrada:** 1.390 c.c. **Alimentación:** Inyección. **Carburante:** Gasolina súper sin plomo. **Depósito:** 34 litros. **Potencia máxima:** 60 CV a 4.700 r.p.m. **TRANSMISIÓN:** **Tracción:** Delantera. **Caja de cambios:** Manual, de 5 marchas. **Embrague:** Monodisco en seco. **FRENOS:** Doble circuito con discos ventilados delante y tambores autorregulables detrás. **SUSPENSIÓN:** Independiente a las cuatro ruedas. **DIRECCIÓN:** Tipo: Cremallera servoasistida. **Diámetro giro:** 11,3 metros. **RUEDAS:** **Llantas:** 5 1/2x13. **Neumáticos:** 175/65 R 13. **Peso:** 895 kgs. **Longitud:** 3,54 mts. **Anchura:** 1,64 mts. **Altura:** 1,46 mts. **Maletero:** 130 litros. **Consumo:** En ciclo urbano, 8'5 l/100 km. En carretera, 4'9 l/100 km. **Precio final:** 1.414.000 pesetas.



😊	▶ Cualidades dinámicas
	▶ Calidad de acabados
😞	▶ Maletero pequeño
	▶ Precio elevado

Estética: 7. Acabado: 8. Habitabilidad: 3,5. Maletero: 2,5. Confort: 6,5. Instrumentación: 8. Equipamiento: 8. Potencia: 8. Elasticidad: 8. Cambio: 7. Velocidad punta: 7. Aceleración: 7,5. Consumo: 7,5. SEGURIDAD: Estabilidad: 7,5. Suspensión: 6,5. Frenos: 7,5. Dirección: 7. Ruedas: 7. Luces: 7.

NOTA MEDIA: 6,2. NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 7.

COCHE ACTUAL

SEAT AROSA 1.4

COMENTARIO.— El diseño del nuevo Arosa basa su línea en la de su hermano mayor, el Ibiza, especialmente en lo que a la parte delantera se refiere. La diferencia de longitud -31 cms.- se nota principalmente en las plazas traseras y el maletero (sólo 130 litros), aunque detrás dispone de una buena altura libre.

El motor 1.4 sorprende gratamente por su respuesta. Aunque la potencia máxima oficial se anuncia a un régimen muy bajo (4.700 rpm), en nuestro banco se ha obtenido a un régimen todavía inferior -4.500 rpm-, lo que se traduce en una gran respuesta a bajo régimen. Es de los mejores en aceleración y recuperación, a pesar de tratarse de un coche pesado para su tamaño y de contar con unas relaciones de cambio algo largas. Esto último provoca dos efectos positivos: un consumo muy bajo y una escasa rumorosidad mecánica.

En carretera, el Arosa no tiene tacto de coche pequeño, gracias a los neumáticos y a la suspensión. El único inconveniente es que tiene una amortiguación demasiado suave, que se convierte en una cierta imprecisión en zonas virada. Incluso la capacidad de frenada está limitada por un cabeceo excesivo. ♦

MOTOCICLISMO

BMW K 1200 RS



COMENTARIO.— BMW ha creado una moderna y eficaz sport-turismo sin precedentes en la marca alemana. La nueva K 1200 RS, pese a sus casi 291 kilogramos en orden de marcha, es una motocicleta fácil de conducir gracias a su confort general.

La posibilidad de regular la altura del asiento, de los reposapiés en dos posiciones y de alejar o acercar el manillar en cualquiera de sus 6 posiciones permite adaptarla a las necesidades de cada conductor. El pasajero lo tiene más fácil que en otras motos, ya que la K 1200 RS es una de las sport-turismo más cómodas y tolerantes.

Podríamos destacar innumerables virtudes de esta infatigable rutera, pero tal vez la principal sea su equilibrado motor de 130 CV y 1.171 c.c., muy elástico y con muy buen par motor con respecto al anterior K 1100 RS.

El equipamiento excepcional, con la incorporación del telelever delantero, sistema de suspensión que va unido al chasis mediante un brazo basculante que, junto con el ABS, proporciona mayor seguridad en las frenadas y un gran aplomo frontal en todas las circunstancias. Sólo un handicap, su precio. Por lo demás, sólo maravillas. ♦

😊	▶ Estabilidad
	▶ Frenada
	▶ Gama de opciones
😞	▶ Peso
	▶ Precio
	▶ Posición semimanillares

Estética: 8. Acabado: 9. Posición conducción: 7. Pasajero: 9. Instrumentación: 9. Equipamiento: 9. Motor: 9. Cambio: 6. Velocidad punta: 8. Aceleración: 8. Consumo: 8. SEGURIDAD: Chasis: 9. Suspensión delantera: 10. Suspensión trasera: 8. Frenos: 9. Estabilidad: 9. Luces: 8. Ciudad: 7. Carretera: 9. Autopista: 10.

NOTA MEDIA: 8,2. NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 8,8.

DATOS TÉCNICOS

MOTOR: Cuatro cilindros en línea. **Cilindrada:** 1.171 c.c. **Diámetro:** Por carrera: 96 x 130 mm. **Arranque:** Eléctrico. **Encendido:** Electrónico. **Depósito:** 21 litros. **Chasis:** Aluminio fundidor. **TRANSMISIÓN:** **Cambios:** Con tambor desmódromo, de seis velocidades. **Embrague:** Disco en seco. **FRENOS:** Delantero, doble freno de disco; trasero, de disco integrado. **SUSPENSIÓN:** Delantera, telelever; trasera, paralever. **RUEDAS:** **Neumáticos:** Delantero, 120/70-ZR 17; trasero, 170/60-ZR 17. **Peso:** 285 kilogramos. **Longitud:** 2,25 metros. **Altura asiento:** 0,77/0,80 metros. **Precio final:** 2.625.000 pesetas.

DATOS TÉCNICOS

ALFA ROMEO 145 1.6

MOTOR: Posición: Transversal delantera. **Cilindros:** Cuatro, en línea. **Cilindrada:** 1.598 c.c. **Alimentación:** Inyección electrónica. **Carburante:** Gasolina sin plomo. **Depósito:** 51 litros. **Potencia máxima:** 120 CV a 6.300 r.p.m. **TRANSMISIÓN:** **Tracción:** A las ruedas delanteras. **Caja de cambios:** Manual, de 5 marchas. **Embrague:** Monodisco en seco. **FRENOS:** Discos delante; tambores detrás. **SUSPENSIÓN:** Delantera independiente MacPherson y trasera independiente. **DIRECCIÓN:** Tipo: De cremallera. **Diámetro giro:** 10,5 metros. **RUEDAS:** **Llantas:** 5,5 Jx14. **Neumáticos:** 185/60 HR 14. **Peso:** 1.165 kgs. **Longitud:** 4,09 mts. **Anchura:** 1,71 mts. **Altura:** 1,43 mts. **Maletero:** 320 litros. **Consumo:** En ciclo urbano, 9,4 l/100 km. A 120 km/h. 8, l/100 km. **Precio final:** 2.272.000 ptas.



😊	▶ Comportamiento impecable
	▶ Buenos frenos
	▶ Precio competitivo
😞	▶ Capacidad del maletero
	▶ Rueda de respuesto
	▶ Desarrollo un poco corto

Estética: 8. Acabado: 6. Habitabilidad: 7. Maletero: 4. Confort: 6. Instrumentación: 7. Equipamiento: 6. Potencia: 8. Elasticidad: 8. Cambio: 7. Velocidad punta: 8. Aceleración: 8. Consumo: 7. SEGURIDAD: Estabilidad: 9. Suspensión: 9. Frenos: 9. Dirección: 8. Ruedas: 7. Luces: 7.

NOTA MEDIA: 6,9. NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 8,2.

MOTOR 16

COMENTARIO.—La incorporación de los nuevos motores Twin Spark en los Alfa 145, en sustitución de los de cilindros opuestos Boxer, ha resultado decisiva para mejorar la imagen del coche. Así, el Alfa 145 1.6 se sitúa entre las ofertas más aconsejables del segmento.

Un comportamiento impecable, junto con unas prestaciones más lógicas y un precio supercompetitivo son las bazas que juega ahora frente a sus competidores el nuevo modelo de la marca italiana.

El motor incorpora la tecnología de doble bujía por cilindro, y su cilindrada de 1,6 litros desarrolla una potencia de 120 caballos. Con una aceleración progresiva y una excelente capacidad para "empujar" en la parte alta del cuentavueeltas, este motor aporta al 145 el equilibrio que necesitaba.

La estabilidad también es uno de los puntos más favorables del coche, un comportamiento a toda prueba que transmite seguridad y aplomo. Sólo un maletero más pequeño que el de todos sus rivales, deslució parcialmente el trabajo realizado. ♦

AUTOREVISTA

PEUGEOT 406 2.1 STDT BREAK

COMENTARIO.—Peugeot ha completado la gama del 406 con las versiones break 18 meses después de que se iniciara la comercialización de los modelos de cuatro puertas. Los nuevos familiares de la firma del león se destacan de sus rivales por su gran espacio interior, de 526 litros en posición normal (hasta el cubremaletas) o 1.741 litros si se abaten los asientos. Además, el gran portón trasero y las formas regulares del interior permiten introducir y colocar la carga fácilmente.

De las versiones break que ya comercializa Peugeot, la más interesante por motor es la 2.1 turbodiesel. Este propulsor, de 110 CV/Din, responde perfectamente a las necesidades de sus potenciales usuarios, ya que, además de consumir poco, ofrece una suavidad de funcionamiento que se refleja en una comodidad de marcha inigualable entre los diesel. El único inconveniente es su precio final, bastante más elevado que el de la mayoría de sus competidores, y que, incluso, no se compensa con un equipamiento amplio. De hecho, un elemento como el ABS se ofrece como opción. Sin embargo, sí hay que resaltar muy positivamente el funcionamiento de los frenos, calificable de sobresaliente, y el comportamiento excepcional de todo el conjunto en cualquier tipo de carretera. ♦



😊	▶ Gran capacidad de carga
	▶ Motor muy suave
	▶ Comportamiento
😞	▶ Precio elevado
	▶ Respuesta en baja lenta
	▶ ABS opcional

Estética: 8. Acabado: 8. Habitabilidad: 9. Maletero: 9. Confort: 8. Instrumentación: 8. Equipamiento: 7. Potencia: 7,5. Elasticidad: 7. Cambio: 8. Velocidad punta: 7,5. Aceleración: 7,5. Consumo: 7,5. SEGURIDAD: Estabilidad: 9. Suspensión: 8,5. Frenos: 9. Dirección: 8. Ruedas: 7,5. Luces: 8.

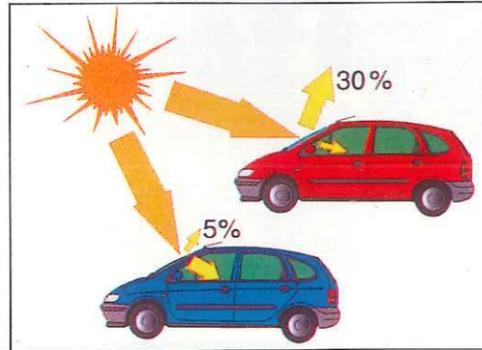
NOTA MEDIA: 7,8. NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 8,3.

DATOS TÉCNICOS

MOTOR: Posición: Delantera transversal. **Cilindros:** Cuatro, en línea. **Cilindrada:** 2.088 c.c. **Alimentación:** Bomba de inyección. **Carburante:** Gasóleo. **Depósito:** 70 litros. **Potencia máxima:** 110 CV a 4.300 r.p.m. **TRANSMISIÓN:** **Tracción:** Delantera. **Caja de cambios:** Manual, de 5 marchas. **Embrague:** Monodisco en seco. **FRENOS:** Dos circuitos independientes en X. **SUSPENSIÓN:** Delantera independiente, tipo pseudo MacPherson; y trasera, de ruedas independientes. **DIRECCIÓN:** Tipo: Cremallera y piñón. **Diámetro giro:** 11,95 metros. **RUEDAS:** **Llantas:** De acero 6J15. **Neumáticos:** 195/65R15H. **Peso:** 1.485 kgs. **Longitud:** 4,72 mts. **Anchura:** 1,76 mts. **Altura:** 1,46 mts. **Maletero:** 526/1.741 litros. **Consumo:** En ciclo urbano, 9,6 litros. En carretera, 5,8 l. **Precio final:** 3.779.000 pesetas.

Renault incorpora parabrisas atérmicos CONTRA EL CALOR

La temperatura interior de un coche se debe fundamentalmente a la acción del sol. Para paliar este efecto, Renault va a equipar todos sus vehículos con cristales tintados de nueva generación con alto poder filtrante. Sus prestaciones son superiores a los cristales tintados tradicionales



siones de rayos infrarrojos sin disminuir la intensidad luminosa. Está formado por entre 15 y 20 capas de partículas metálicas (plata y titanio) cuyo espesor no rebasa las 50 micras situadas entre la capa de cristal interior y exterior.

La combinación de ambos permite disminuir en más del 10 por 100 la

potencia que se pide al aire acondicionado y ganar hasta un 30 por 100 en el tiempo necesario para alcanzar la temperatura deseada en el interior. Lo que se traduce en un consumo menor de energía y en un incremento del confort.

que sólo reflejan un 5 por 100 de los rayos del sol y el resto se transmite directamente al interior, al mismo tiempo que disminuyen la visibilidad. La oferta se completará con un nuevo parabrisas con capas reflectantes cuya misión es filtrar las emi-

Más XANTIA

El "Xantia V6 Activa" y el "Xantia V6 Exclusive", con caja automática, son las últimas novedades de Citroën que incorporan un nuevo motor V6 gasolina de 194 CV de potencia. El "Activa" combina el nuevo motor con el sistema de control activo del balanceo, que proporciona a los ocupantes una notable estabilidad. Por su parte, el "Exclusive" va equipado con una caja de velocidades automática controlada electrónicamente, dotada de tres programas de funcionamiento diferentes; uno de ellos, denominado "nieve", se adapta a la conducción por carretera con firme de escasa adherencia. El precio para el primer modelo es de 4.490.000 pesetas y de 4.760.000 pesetas para el "Exclusive".



Nuevos faros ANTINEBLA

Bosch ha puesto en el mercado un nuevo faro antiniebla con importantes innovaciones tecnológicas, denominado "Compact 100". La primera diferencia se aprecia a simple vista, al ser el primer faro antiniebla redondo de Bosch. Su superficie reflectora ha sido fabricada con ayuda de ordenador (HNS) y proporciona una iluminación de la calzada prácticamente del doble con relación a modelos anteriores del mismo diámetro. Tiene un diámetro de 100 mm por 65 mm de profundidad, y está perfectamente aislado contra el agua y la formación de vaho en su interior.

A la vuelta de LA ESQUINA

El próximo mes de septiembre estarán en los concesionarios los Volvo "S40" y "V40 T4", es decir, las versiones turbo de gasolina y 1,9 litros de este modelo.

El sistema de navegación (PNC) que incorporan los Audi "A8" y "A6" (que en

estos momentos comprende Barcelona y su periferia) a partir de septiembre se prolongará a toda Cataluña, Madrid, Valencia y autopistas de conexión.

Octubre parece ser el mes escogido por Ford para poner a la venta su "Puma", un

cupé marcadamente deportivo, con motor Zetz SE de 1,7 litros.

"Alfa 156" es el nombre del nuevo modelo que la marca italiana pondrá a la venta en octubre. Es una berlina de tres volúmenes con marcado acento deportivo.

El primer "Smart", el biplaza urbano creado por la colaboración de las empresas Mercedes y MCC, saldrá de la línea de montaje este otoño y está previsto que lanzamiento en ocho países europeos para la primavera del próximo año.

El "AUDI A3" acaba de introducir como equipamiento de serie airbags laterales para el conductor y el acompañante. Van montados en el lateral del respaldo de los asientos delanteros. Un indicador de ocupación detecta si el cinturón de seguridad del acompañante es utilizado, con lo que impide la activación del airbag del pasajero cuando el asiento se encuentra vacío.



El último DAEWOO

Daewoo acaba de presentar su nueva berlina, el "Nubira". Inicialmente estará disponible en dos tipos de carrocería (4 y 5 puertas) y dos motores de gasolina (1.6 y 2.0 litros), con 106 y 134 CV de potencia. Sobresale la capacidad de sus maleteros: 530 litros (para el 4 puertas) y 314 litros (5 puertas).

Las novedades del IV Salón de Equipos y Componentes para la Automoción

MOTORTEC '97

Las últimas novedades y avances tecnológicos en el sector de equipos y componentes para la automoción fueron presentados en Motortec '97, donde se dio cita más del 85 por 100 de los productores nacionales de recambios, accesorios, equipamiento de garaje y taller, chapa, pintura, neumáticos, "car audio" y equipamiento de estaciones de servicio. Al mismo tiempo, se incorporó un nuevo área: el de las compañías de petróleo, lubricantes y estaciones de servicio bajo la denominación Motorgas '97. El volumen de facturación de esta industria ascendió en 1996 a 2,5 billones de pesetas, un 1,5 por 100 más que el año anterior y con unas exportaciones

que se incrementaron en más de un 25 por 100.

Continental presentó su nuevo neumático de turismo ContiEcoContact EP "Economy Plus"; Bosch pasó revista a los productos que tiene en el mercado, lo mismo que Hella, Lucas o Monroe, entre otras. También destacó la propuesta de "Talleres Verdes", iniciativa que nació hace un año y que cuenta con más de cien socios. La idea partió de la unión de cuatro grupos de distribución de recambios, con el objetivo de regenerar la imagen de los pequeños talleres de

reparación independientes, para hacer posible su supervivencia frente a las grandes firmas. El taller sigue manteniendo su independencia empresarial pero pertenece a una red nacional que asegura personalización del taller, pintura corporativa, publicidad, cursos de capacitación... a cambio le ofrezcan garantía y confianza, buena relación calidad-precio, personal cualificado, limpieza y trato personalizado.



Está PROHIBIDO

En el número 123 (correspondiente al mes de mayo) publicamos en las "Noticias del motor" la presentación de un sistema de rotulación y señalización de los contornos laterales de un autocar con material reflectante. De acuerdo con el Código de la Circulación, este sistema está prohibido. En estos momentos, la Asociación de la Carretera y el Instituto de Técnica Aeroespacial llevan a cabo una investigación que estudia las ventajas e inconvenientes de ese sistema y los casos en los que sería conveniente su utilización, siempre y cuando los resultados de la mencionada investigación fueran positivos.

FORD ha ampliado la gama de los "Fiesta" con el "Quarz", disponible en versiones 1.3 litros

(60 CV), 1.8 litros diesel (60 CV) y 1.25 litros y 75 CV de potencia. El ABS lleva incorporado un nuevo sistema de distribución electrónica de la fuerza de frenada, el EBD, que opera para minimizar las condiciones en las que una rueda se puede bloquear al frenar y entra en funcionamiento antes de llegar a una situación en la que se active el ABS. Desde 1.614.000 pesetas.



El Córdoba MÁS FAMILIAR

Acaba de presentarse el Seat "Córdoba Vario", una nueva propuesta dentro de la gama de los



familiares. Tiene una longitud de 4,14 metros, idéntica a la del "Córdoba" de 4 puertas, y comparte con él todas las soluciones tecnológicas. Pero su volumen útil para transportar equipajes puede alcanzar los 1.250 litros y su amplio portón facilita el acceso para objetos de grandes dimensiones. Se ofrecerá con cuatro motores diferentes, dos de gasolina y dos diesel, entre 64 y 100 CV de potencia.

LOS COCHES MÁS VENDIDOS EN MAYO

- 1 Renault Megane 4.810
- 2 Seat Ibiza 4.327
- 3 Ford Escort 3.798
- 4 Opel Corsa 3.472
- 5 Renault Clio 3.271
- 6 Peugeot 306 3.127
- 7 Opel Astra 2.915
- 8 VW Polo 2.723
- 9 Citroën ZX 2.611
- 10 Peugeot 106 2.540

Fuente: PRECISA.

Burgos-Soria-El Burgo de Osma

Tierras de Monjes y Soldados

NONO HIDALGO

Partiendo de Burgos, cabeza de Castilla y corte de reyes, proponemos una ruta que, pasando por Soria, finaliza en El Burgo de Osma. Un camino que, en tiempo, fue de monjes y soldados, muy ligado a la historia de España. Esta tierra rebulle vida del ayer y rememora poetas tan importantes como Antonio y Manuel Machado, Becquer o Gerardo Diego.

Asentada junto al río Arlanza y al abrigo del castillo, Burgos es la típica ciudad con escala humana, perfecta para recorrerla a pie, sin prisas. Fernán González la eligió como capital del Condado de Castilla, en el siglo IX; Fernando I, como capital de los reinos de Castilla y de León, en el siglo XI; y Alfonso VI trasladó allí la sede episcopal desde Oca, construyendo la primitiva catedral sobre la que Fernando III, el Santo, alzó la actual.

Burgos, cruce de rutas en el Camino de Santiago, es obligada parada y fonda. Hay que ver la catedral, pero también el Arco de Santa María, el Palacio de Justicia, el Hospital de Barrantes, el solar del Cid, el monumento a El Empecinado...

Decimos adiós a Burgos. Por la N-1, en dirección a Madrid, salimos para llegar a la N-234. En San Pedro de Cardena, la tradición dice que el Cid Campeador dejó a su esposa, doña Jimena, y a sus hijas cuando el rey le dio nueve días de plazo para abandonar Castilla. Al llegar a Cuevas de San Clemente nos desviamos hacia Covarrubias, ciudad amurallada dominada por la inexpugnable Torre de Doña

¡Cuidado!

Veinticuatro accidentes con cinco víctimas mortales se produjeron durante 1996 en la N-234 en la provincia de Burgos.

Afortunadamente no hubo ninguno en la BU-901, entre Cuevas de San Clemente y Covarrubias, ni en la C-110, desde Covarrubias a Hortigüela. Sin embargo, el p.k. 452, en Hortigüela, fue punto negro los tres últimos años.

En la N-234, en el tramo soriano, hubo 55 accidentes sin víctimas mortales y no hay puntos conflictivos. En la N-122, sí: 37 accidentes y 2 muertos. En esta vía, las intensidades oscilan entre 4.500 vehículos, a la salida de Soria, y 4.000 en El Burgo de Osma.

Urraca. Su colegiata, emplazada sobre un antiguo templo romano, está dedicada a los santos Cosme y Damián y su nave central acoge los restos de Fernán González, primer conde de Castilla, y su esposa Sancha. Y en su claustro (siglo XVI) podemos apreciar los restos de la infanta Cristina de Noruega, primera esposa del infante Feli-

pe, hijo del rey Felipe II.

Dejamos Covarrubias y antes de llegar a Hortigüela, otra vez en la nacional, no se resista a la tentación de acercarse a Santo Domingo de Silos, cuyo monasterio restauró Fernán González en el año 940. Asolado por Almanzor, Santo Domingo volvió a transformarlo con ayuda del primer rey de Castilla, Fernando el Grande. Destaca su incomparable doble claustro, con su famoso ciprés "enhiesto surtidor de sombra y sueño", que cantó Gerardo Diego. Su tesoro es la colección de códices en pergamino y papel del siglo XIII, pero no podemos olvidar su biblioteca ni su farmacia.

Al llegar a Hortigüela volvemos a tomar la N-234 buscando Salas de los

Las carreteras

La salida de Burgos se realiza por la N-1, en sentido hacia Madrid, hasta el punto kilométrico 230. Aquí se toma la N-234 (Sagunto-Burgos). Al llegar al p.k. 465, en Cuevas de San Clemente, nos desviamos por la BU-901 hacia Covarrubias, desde donde realizamos una pequeña excursión a Santo Domingo de Silos por la BU-902. De Covarrubias salimos por la C-110 hasta Hortigüela, donde, de nuevo, tomamos la N-234 hacia Salas de los Infantes y Soria. Desde Soria circulamos por la N-122 desde el p.k. 158 hasta El Burgo de Osma (p.k. 213,4).

Infantes, donde la tradición sitúa el asesinato de los siete infantes de Lara a manos de los moros. Sus cabezas se conservan en la Iglesia de Santa María, donde podemos apreciar el bello retrato de Berruguete.

Siguiendo la N-234, en el punto kilométrico 403,8 se encuentra el límite provincial entre Burgos y Soria. La primera población es San Leonardo de Yagüe. Su castillo, de la segunda mi-

tad del siglo XVI, de construcción abaluartada, supuso un nuevo concepto en la arquitectura militar soriana. Anteriormente, el pueblo se conocía como San Leonardo, pero al nacer aquí el general Yagüe, pasó a tomar el apellido de su ilustre hijo. Además, desde aquí se llega a los amplios pinares de la provincia.

También desde San Leonardo realizamos una corta excursión hacia la Cuesta de la Galiana, un mirador natural impresionante, y Uceró, pequeño pueblecito pórtico del Parque Natural

Cordero castellano

La gastronomía de esta ruta es amplia y variada. El cordero de Burgos, los alubiones, chacinas y sobones; la morcilla y el queso de Burgos; y la mantequilla de Soria, sin olvidar el vino de Ribera de Duero son algunas de las joyas de la cultura gastronómica de estas dos provincias.

Tierra de poetas

En esta ruta constatemente surgen nombres que suenan también en las obras de poetas. Quien, al recordar el ciprés de Silos, "enhiesto surtidor de sombra y sueño / que acongojas el cielo con tu lanza...", no recuerda el soneto de Gerardo Diego; y al recorrer Burgos y sus pueblos no le suenan versos de El Cantar del Mio Cid o no recuerda algún verso de Becquer referido a Soria. Pero si algún poeta destaca sobre los demás por su amor a Castilla es Antonio Machado. En su libro *Campos de Castilla*, las referencias a Burgos y Soria son constantes: "Castilla miserable, ayer dominadora...", "Soria pura, cabeza de Extremadura". Y quien no recuerda poemas como *La Tierra de Alvorgonzález* o *A Un Olmo Viejo*. Sus obras completas son un perfecto complemento al viaje que proponemos.

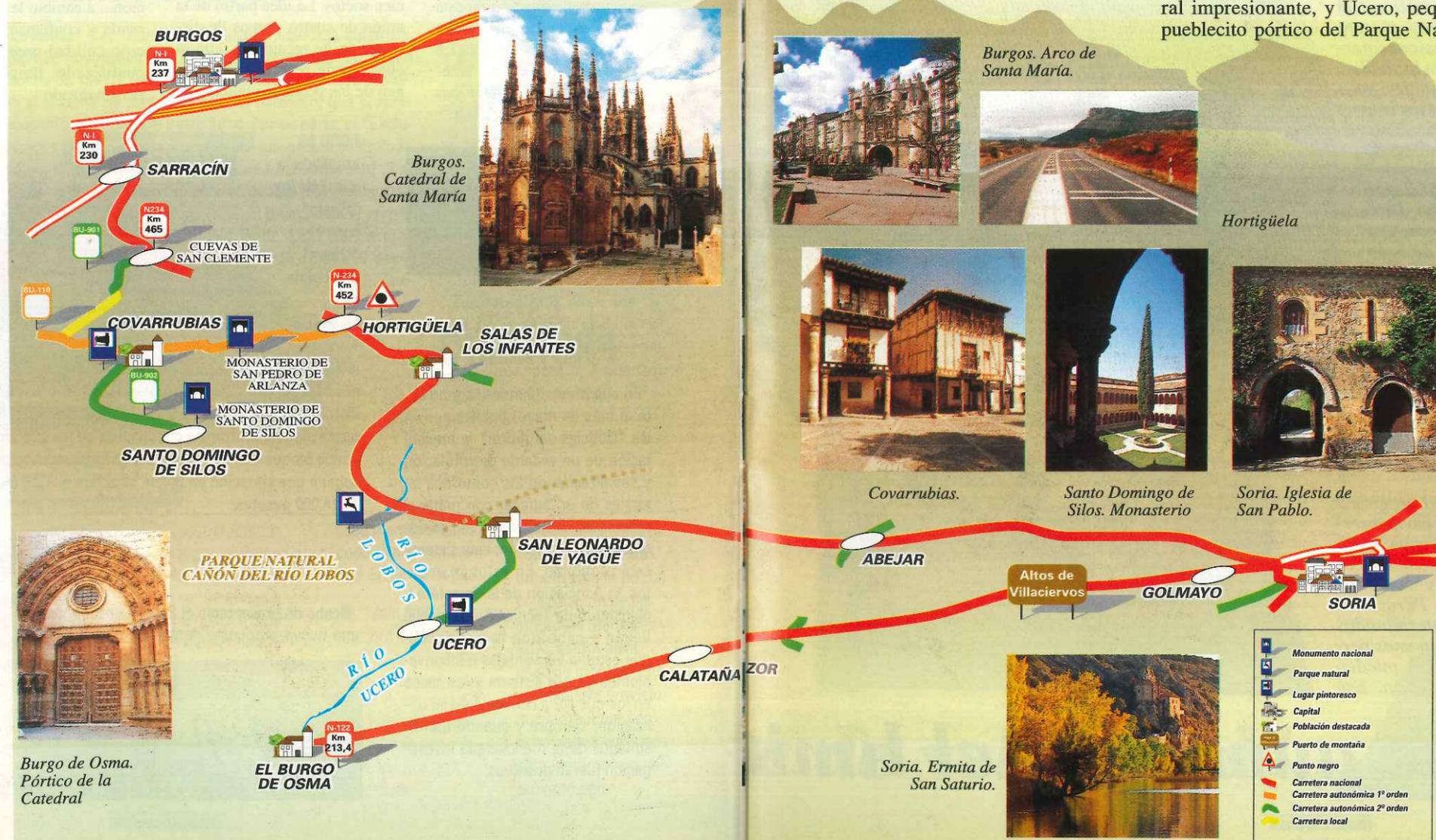
del Cañón del Río Lobos, obra maestra de la Naturaleza. Este profundo cañón, excavado por un pequeño río, da lugar a un laberinto de cuevas de distintos niveles, con un paisaje similar al Torcal de Antequera o la Ciudad Encantada de Cuenca. Y, en su interior, visite la ermita templaria.

Seguimos por la N-234 cruzando Naveleno, Abejar, Herreros y Cidones, antes de alcanzar Soria. La Soria de Machado, cargada de arte y poesía, con diversas joyas del románico, plasmado en la arquitectura de sus iglesias, como San Juan de Rabanera, Santo Domingo o la concatedral de San Pedro. Y, rivalizando en contraste, el Palacio renacentista de los Condes de Gómara, cuya torre vigila la ciudad.

A la salida de Soria, la emblemática ermita de San Saturio, alzada en una roca sobre el Duero, por cuyo paseo tuvo predilección Antonio Machado y al que también cantó Gustavo Adolfo Becquer.

Dejamos Soria por la N-122, que nos conduce hacia El Burgo de Osma. A la salida de la "Soria pura, cabeza de Extremadura", está Golmayo. Más adelante, a unos metros de la carretera queda Calatañazor, pueblo árabe sabedor de guerras y escaramuzas, y de memorias infantiles, cuando, estudiando la Reconquista, nos enseñaron que aquí Almanzor "perdió el tambor..."

En el p.k. 213,4 se halla El Burgo de Osma, ciudad medieval. Su museo catedralicio guarda tesoros de orfebrería y arte sacro. Destaca una colección de códices romano-mozárabes cuya joya más preciada son los Comentarios al Apocalipsis, del Beato de Liébana. La letra es visigótica y su finalización se fecha en 1.086. ♦



JAVIER SARDÁ

GEMMA CARRASCO. FOTOS: WILLY MENESES-TELE 5

La nueva aventura de Javier Sardá, el debate-show "Moros y Cristianos", le ha convertido en líder de audiencia. Si para conseguir espectadores está dispuesto a llegar hasta donde llega, para llegar a su destino no está dispuesto a correr. Aunque los coches se muestren preparados para ir más rápido, Sardá tiene claro que él no aumentaría el límite de velocidad.

La emisión del primer programa de "Moros y Cristianos" en Tele 5 la recuerda este presentador como uno de los malos ratos que da la profesión. "Hubo peleas muy fuertes, yo no había hecho tele en directo... Resultó muy duro. Era como pasar de cero a cien". En estas fuertes discusiones destacaba el padre Apeles que, gracias a sus maneras y comentarios, se ha convertido en un personaje popular, blanco de críticas. Incluidas las de la propia jerarquía eclesiástica.

- Con este polémico sacerdote, ¿se siente como el padre de la bestia?

- El padre de la bestia, en este caso el padre Apeles, es la Iglesia, no yo.

- ¿Suele hacerle algún tipo de indicación previa para que no se "pase" en sus declaraciones?

- No, no, en ese juego no entro. El problema del padre Apeles es un problema de formas que molesta mucho a la Iglesia, pero él no dice

nada muy alejado del dogma de la religión católica. En cuanto al contenido, excepto en las interpelaciones personales, que es en lo yo discrepo y a veces matizo, yo creo que él puede decir lo que le dé la gana.

- ¿Hasta dónde llegaría por conseguir audiencia?

- Sería capaz de llegar hasta donde llevo. Pero no nos engañemos, esa es la finalidad de todo programa.

MOROS Y CRISTIANOS

- El nombre de su programa de televisión, ¿refleja la división en dos bandos que parece innata a nuestro país?

- No creo. En el programa pasa algo que el buen observador debe valorar. No se sabe cuál de los asientos es el de los moros y cuál el de los cristianos. Pero sí se sabe que, en determinados temas, se agrupan unas personas que después pueden cambiar de posición. Eso



quiere decir que, en el sentido simbólico de la palabra, todos tenemos mucho de moros y de cristianos.

Desde hace doce años, Javier Sardá se deja acompañar en radio y televisión por el señor Casamajor. Este anciano, picarón y lleno de sabiduría, salpica el programa "La Ventana", en las tardes de la SER, con comentarios brillantes o pone el dedo en la llaga... del invitado. Lo hace con tal gracia que no molesta a nadie. Y con tal perfección que la pregunta "Casamajor, ¿realidad o ficción?" podría dar para una tesis doctoral.

- ¿Qué le debe al señor Casamajor?

- La originalidad en las entrevistas.

- ¿El señor Casamajor dice lo que usted no se atreve a decir?

- Casamajor dice lo que él se atreve a decir. Pero es cierto que a los periodistas nos molesta hacer preguntas sencillas y directas porque parecen demostrar ignorancia. Me parece un error. Casamajor formula las preguntas que se plantean muchos oyentes, al margen de que él "se moje", cosa que, evidentemente, creo que yo no debo hacer.

- ¿Por qué Casamajor no tiene un programa para él solo?

- Un "show" del señor Casamajor no hubiese sido un fenómeno de tantos años. Como él es inteligente, sabe que es mucho mejor estar en el contexto de un programa que de por sí resulta interesante. Apoyarse sólo en Casamajor hubiese sido un error.

- ¿Se ven ustedes fuera de la radio?

- Bueno, a veces me invita a su casa. Su señora sabe guisar muy bien y él aprovecha para alterar el régimen estricto al que le somete su esposa.

Casamajor formula las preguntas que se plantean muchos oyentes.

El problema del tráfico es grave, atroz... Lo que pasa es que estamos habituados a él.

- ¿Qué le parece el endurecimiento de las penas por conducción temeraria?

- La política sancionadora no es popular ni agradable, pero mientras el tráfico siga provocando muertos tendremos que callarnos y si tiene que haber sanciones, que las haya. El problema es grave, es atroz... Lo que pasa es que estamos habituados a él.

"CONDUCIR A LO LOCO ES HACER EL PAYASO"

- En EE. UU., una sentencia ha condenado a cadena perpetua a un conductor ebrio que atropelló a dos personas...

- Ciertamente es una sentencia durísima. Pero yo creo mucho en los agravantes y los atenuantes. Habría que ver si era un alcohólico que cada día conducía borracho. O si venía de una boda y sólo sobrepasaba un poco el nivel de alcoholemia y tuvo un accidente que hubiese tenido de cualquier forma...

- Las campañas de la DGT,

¿qué le parecen?

- Todo lo que sirva para que la gente se entere de lo que vale un peine, me parece muy bien. Y eso que dicen de que por la presión del peli-gro te pones nervioso y puedes tener un accidente, nada de nada. Estas campañas sirven para tomar conciencia.

- ¿Qué tal conductor es usted?

- Por edad, me considero un conductor prudente. Pero cuando era un chaval, hacía barbaridades. Habría que intentar que los jóvenes tuviesen la sensación de que conducir a lo loco es hacer el ridículo y el payaso.

- ¿Se le ocurre alguna campaña de tráfico destinada a los jóvenes?

- Doy una idea a los publicitarios. Vas de marcha dentro de un coche que corre a toda velocidad por la carretera. En el automóvil hay un ambientazo de miedo. Entonces, un plano desde fuera muestra que ese mismo automóvil es un coche fúnebre con una corona.

- ¿Qué es lo que más le molesta en carretera?

- Que no se respeten las distancias. Uno puede ir a la velocidad que decida, pero que la gente se apiñe es criminal, no hay quien salve una situación.

- ¿Aumentaría el límite de velocidad ahora que los coches pueden correr más?

- Es una contradicción, sí, pero yo no me atrevería a hacerlo.

Si la gente quiere correr más, que haga como yo: que pilote aviones. Corres tanto que te levantas del suelo y, una vez arriba, el peligro disminuye. ♦

Señor Casamajor: "Me gustaría ser el coche de Sharon Stone"

No puedo ocultar mi decepción porque, una vez más, no voy a conocer personalmente al señor Casamajor. Intuyo que no le debe gustar mucho esto de ser entrevistado y mucho menos dejarse fotografiar. Lo suyo es el misterio de la radio. Pero gracias a la intervención de Sardá ha accedido a responder a algunas preguntas. Eso sí, por teléfono.

- ¿Es suficiente el tiempo en verde en los semáforos para que los ancianos crucen?

- No, no. Tuvimos un compañero del Hogar del Pensionista que tardó tres meses en cruzar la Gran Vía de Barcelona. Desde la otra acera le saludábamos, le enviábamos víveres... Al final tuvo que acampar. Parecía la acampada del 0,7%.

- ¿Le gustará seguir conduciendo?

- A mí me gustaría más que me condujeran. Me gustaría ser el coche de la Sharon Stone.

- ¿Teme que el padre Apeles le haga sombra?

- El padre Apeles debe intentar estar en el ambiente cuando tenga mi edad.

- ¿Le hace ilusión que la Infanta Cristina se case en Barcelona?

- A mi edad, la ilusión no es tan fuerte como la curiosidad. Intentaré estar allí y curiosear.

- Por cierto, ¿le pagan por ir a la radio?

- Esa es una pregunta de carácter sexual y usted parece una persona modosa y bien educada.

- ¿Aprecia a Javier Sardá?

- Sí.



"No hay que aumentar el límite de velocidad"

El último refugio

Entre los récords inverosímiles de ese estrecho Hong Kong que inicia nuevo pelotazo en su historia hay un par de ellos que pudieran servir como las entrañas de las aves para los romanos: asomarse al futuro del mundo venidero. A cada cuatro metros sesenta y cinco centímetros de calle asfaltada del territorio corresponde un automóvil. Aparentemente, pues, nadie puede moverse en coche ni por la pequeña isla de Hong Kong ni por las otras 234, también minúsculas casi todas, con las que se quedaron los británicos, ni por los llamados Nuevos Territorios -en el continente- que alquilaron en 1898 y cuyo alquiler no pagaron jamás. No ocurre así porque esa masa de chapa y plásticos suele permanecer quieta en sótanos particulares y en estacionamientos como aquél que tiene una superficie equivalente a siete campos de fútbol oficiales, y que figura como el mayor del mundo.

Para qué diablos querrán los coches los chinos hongkoneses si apenas pueden utilizarlos, se pregunta uno. Ya que ni siquiera han podido salir, salvo en avión o en barco, de la reducida y lujosa colonia. En apariencia, para demostrar que han podido comprarlo, pues son gente muy dada a la fanfaronería y a la ostentación. Incluso, a propósito, allí se subastan oficialmente las matrículas, hasta se revenden mediante anuncios en los periódicos; el ayuntamiento dedica lo recaudado a asistencia social. Los caprichosos que desean tener una placa "bonita" o "simpática" o "alusiva" pagan verdaderas fortunas por ella. El hombre más rico de la colonia, Stanley Ho, de nacionalidad portuguesa y propietario, entre mil tesoros, de los casinos de Macao, pagó más de cuarenta millones de pesetas por la que adorna su Rolls Royce de color rosa: HK 9. Como se sabe, el 9 es el número chico de la suerte.

El ingrediente del farol debe ser cierto, desde luego. Los expertos en mercado saben bien hasta qué punto influyen las apariencias en la posesión

de un automóvil. Incluso anuncian algunos como "de representación", o sea, con utilidad sobre todo para airear ante los demás lo que uno es o lo que cree ser. Ese ingrediente de la apariencia es fundamental en la publicidad de las marcas de coches. Y no son raros los casos del que no paga el agua de su comunidad de vecinos pero se empeña en ocho millones para que lo vean cargando en el mercado en uno de esos escalofriantes todoterreno que nos avasallan por nuestras estrechas calles.

Pero tal vez no sea esa la causa medular que explique el éxito de esta máquina, aunque resulte inútil o casi inútil. Refiriéndose a los viajes en general, escribía Doris Lessing que el hombre se mueve sobre todo para buscar espacios vacíos. Pero los espacios vacíos escasean cada vez más. Claro: vemos en seguida la paradoja. Por un lado, los individuos buscan el calor y el sudor de sus iguales, el paraguas social bajo el que se sienten seguros y protegidos de sus soledades. Buscan macroconcertos, campos de fútbol, playas superpobladas, dis-

A través de la ventanilla vemos con frecuencia cómo los conductores animan agrias peleas conyugales, se hurgan la nariz...

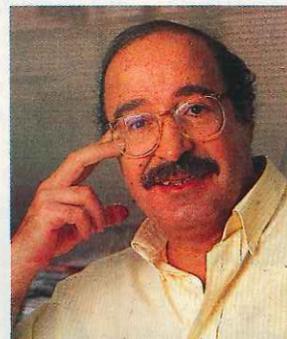


cotecas y bares llenos; salen a la calle para ausentarse de sí mismos con el contacto o la proximidad de los otros...

Pero luego necesitan también su ración vital de aislamiento y de vacío. La encuentran sobre todo en el coche, más que en unas viviendas que también suelen estar hinchadas de presencias ajenas, reales o fantasma-

gógicas, cuando no conectadas en exceso a los vecinos. El envoltorio de brillante acero tapizado parece haber sido invención perfecta para colmar esa necesidad: el santuario, el refugio, la propiedad exclusiva (¿por qué nos cuesta tanto trabajo prestar el propio coche?), la certeza última.

Los psicólogos han estudiado bien esta ventaja -que a veces se desdobra en inconveniente grave-. Dentro del propio coche llega uno a creerse el hombre -o la mujer, claro- invisible. Cambia su comportamiento, y casi siempre a peor; se sueltan los frenos sociales, se olvidan el sosiego y la cortesía, se multiplica la sensación de poder con la transmisión de la fuerza de la máquina... A través del cristal de la ventanilla vemos con frecuencia, a veinte centímetros de distancia, cómo los conductores animan agrias peleas conyugales, se hurgan la nariz, se depilan las cejas, hablan solos, lloran... Lo hacen porque se sienten solos en el mundo, reclusos en su refugio secreto, propio y exclusivo: quizás el último del que pueden disfrutar. Probablemente reside ahí el éxito de este artefacto que nos produce tantos placeres y tantos sinsabores. A los hongkoneses seguramente no les importa mantener inmóviles sus coches con tal de saber que los poseen, que son poseídos por ellos, y que en ellos encuentran su definitiva intimidad. ♦



JESÚS TORBADO

Cartas

TRACTORES

Entiendo que los tractores, cuando tienen que realizar las tareas del campo utilicen las carreteras como cualquier otro vehículo correctamente matriculado. Pero me parece una infracción grave que circulen con la mitad del tractor dentro del arcén y la otra por la carretera. A veces, y en más de una ocasión, los encuentras en curva, con el consiguiente peligro de tener que reducir la marcha bruscamente y, dependiendo de la circulación, puede estar uno esperando varios minutos antes de poder adelantarlos, ya que no dejan espacio suficiente entre la calzada y el arcén que ocupan. - Fernando Fernández Pérez. Puigcerdá (Girona).

VEHICULOS DE COMPETICIÓN

¿Qué documentación se precisa para circular con una moto, tanto convencional como una que sólo pueda circular fuera de las vías públicas (como, por ejemplo, de trial, motocross, etc.)? ¿En qué disposiciones se encuentra regulado? - Enrique Sáez Trigueros. Torrelavega (Cantabria).

Respuesta: Los vehículos de competición y para rallye se encuentran regulados en el artículo 6 del R.D.

736/1988, de 8 de julio (BOE de 16 de julio). Como se trata de vehículos especialmente preparados para competición, es fundamental la documentación

específica sobre homologación y la Tarjeta ITV. En principio, estos vehículos no pueden ser conducidos en vías públicas y sin permiso de competición. Para mayor información debe dirigirse al RACE, que ostenta competencias en esta materia.

ARCÉN PRACTICABLE

Soy profesora de auto-escuela y agradecería que aclararan unas dudas que se presentan en los exámenes teóricos y que, consultando el Código y el Reglamento, a mi entender se contradicen. No se puede parar ni es-

tacionar en el arcén practicable de unas vías interurbanas. ¿Cómo sabemos si el arcén es practicable? ¿Hay señal que lo indique? ¿Es por la anchura, por el tipo de firme o asfalto? - Purificación Zaragoza Cervera. Alfajar (Valencia).

Respuesta: El arcén será o no practicable en tanto permita la circulación normal de los vehículos que están obligados a utilizarlo o que excepcionalmente puedan hacerlo. Ni hay señal que lo indique ni puede determinarse por la anchura. Será el estado del firme el que determine si es utilizable y transitable.

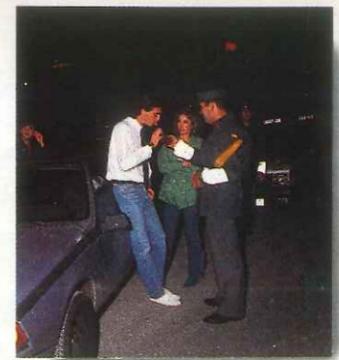
EL ALCOHOL ES UNA DROGA

Estoy sorprendido. Acabo de leer el artículo "Cóctel letal" (núm. 122) y aún intento deducir qué concepto tienen ustedes de qué es una droga. Según el reportaje, el alcohol no se puede considerar droga, lo que demuestra la falta de rigor científico del estudio. Me gustaría que rectificasen e hiciesen una clasificación más acorde con la realidad social y científica (drogas legales, drogas ilegales...). Decir que el alcohol no es una droga es desinformar. Además, es la primera causa de accidentes entre los conductores jóvenes. Espero que realicen esta sencilla pero fundamental rectificación en concordancia con la calidad de su revista. - Pascual Sánchez Zamorano. Valencia.

Nota de la Redacción: Efectivamente, si no queda claro en el reportaje, rectificamos: el alcohol es una droga, aunque sea legal, y una de las primeras causas de accidentes de tráfico, para jóvenes y para menos jóvenes.

¿Y SI ESTOY ENFERMO...?

¿Cuál es la disposición oficial que dicta las normas para la apertura de Centros Médicos de Reconocimien-



to de Conductores, fijando los elementos que deben contener? Por otro lado, estando un conductor de 71 años de edad, con Permiso de Conducción B, pendiente de someterse a una intervención quirúrgica en la fecha en que caduca el mismo, ¿durante cuánto tiempo puede aquél mantener el permiso hasta estar en condiciones de lograr la correspondiente revisión? ¿Qué trámites ha de seguir, en tal caso, para seguir conservándolo? - Ramón Margalef Llambrich. Cartagena (Murcia).

Respuesta: La regulación de las aptitudes psicofísicas que deben poseer los conductores y de los Centros de Reconocimiento destinados a verificarlas se encuentra contenida en el Real Decreto 2272/1985, de 4 de diciembre, y en la Orden del Ministerio del Interior de 13 de mayo de 1986, que desarrolla el RD antes citado.

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 269 del Código de la Circulación, la solicitud de revisión debe presentarse antes de expirar el plazo de validez o durante los 30 días naturales siguientes a la finalización de dicho plazo. No obstante, el titular de permiso de conducción que durante el plazo de revisión del mismo se encuentre físicamente imposibilitado para efectuarla podrá solicitarla dentro de los 30 días siguientes a la fecha en que cesen las causas de im-

ACUSE DE RECIBO "Gamberroecología"

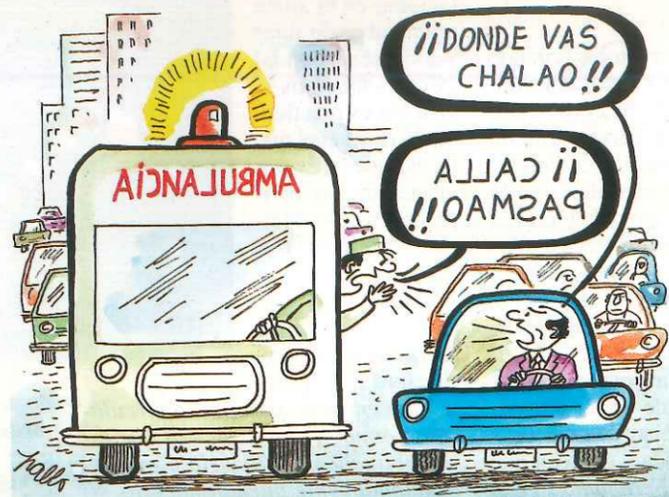
Tras ser quitada de su lugar adecuado, alguien decidió utilizar esta señal de "stop" para que, de una vez por todas, se respeten los jardines. Pero, ¿qué ocurre en el lugar en el que se encontraba esta señal? Seguro que la circulación está siendo muy peligrosa. Cada señal en su lugar. - Pablo M. García. Puertollano (Ciudad Real).



posibilidad, siempre que, durante ese plazo, hubiera presentado en la Jefatura Provincial la oportuna solicitud de revisión y el justificante de hallarse imposibilitado.

SEÑALES PROHIBIDAS

Existen vehículos circulando con una señalización muy peculiar: unas bombillas que, a la vez, emiten un sonido intermitente. Para turismos funciona en la marcha atrás y son un simple capricho que se puede adquirir en cualquier bazar del automóvil. Ciertas motos y ciclomotores lo llevan "de fábrica" y salen a la calle del concesionario con indicadores de dirección acústico-luminosos. ¿Está autorizado u homologado por algún ministerio o autoridad competente? Ante una ITV, ¿qué puede suceder si se lleva instalado? - José Vicente Albalat Gumbau. Castellón de la Plana.



PARADA ¿PROHIBIDA O AUTORIZADA?

Artículo 91-i del Reglamento General de Circulación. Cuando el estacionamiento se efectúe en una parada de transporte público, señalizada y delimitada, se considera que obstaculiza gravemente la circulación. ¿Es correcto interpretar que se puede parar con un vehículo en dicho lugar?

Artículo 94-c del RGC. En los carriles o parte de la vía reservados exclusivamente para la circulación o para el servicio de determinados usuarios queda prohibido el estacionamiento o la parada. El concepto "para el servicio de determinados usuarios", ¿incluye la parte de la vía destinada a la parada de transporte público, señalizada y delimitada, especificada en el artículo 91-i o debemos interpretar una contradicción entre ambos artículos? - Miguel Jordana Muns. Profesor de auto-escuela. Benicarló (Castellón).

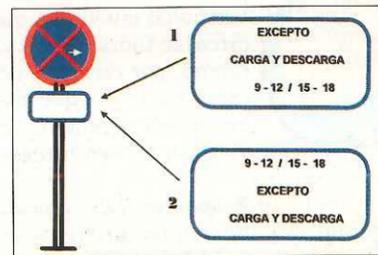
Respuesta: El artículo 91 del RGC considera paradas o estacionamiento en lugares peligrosos o que obstaculizan gravemente la circulación los que constituyan un riesgo u obstáculo a la circulación en los supuestos que contempla. Sin embargo, el hecho de que el apartado 2.i) no contemple las paradas no quiere decir que éstas estén permitidas en dichos lugares. Al contrario, estarán prohibidas de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 94.1.c), según el cual está prohibido parar o estacionar en los carriles o partes de la vía reservados exclusivamente para la circulación o para el servicio de determinados usuarios. No existe contradicción alguna en los citados preceptos.

ESTACIONAR Y PARAR

¿Podrían explicar qué diferencia existe entre estas dos placas complementarias? Si hubiera diferencia, ¿cómo debería entenderse el significado de cada una? - J. I. De Miguel. Vitoria-Gasteiz (Álava).

Respuesta: Se trata de la señal R-307 del artículo 154 del Reglamento General de Circulación que, además del estacionamiento, prohíbe la parada. Lo normal es encontrar una señal que sólo prohíbe el estacionamiento en las horas centrales del día, porque la zona está reservada a la carga y descarga.

El caso más típico de la parada, que se



define como inmovilización del vehículo durante un tiempo inferior a 2 minutos para tomar o dejar personas o cargar o descargar cosas, es, como se observa, la carga y descarga. Normalmente, en las zonas habilitadas para carga y descarga, está prohibido estacionar, no parar, según el artículo 39.2.c) de la reciente reforma de la Ley de Seguridad Vial.

A nuestro juicio, la señal es equívoca, pues prohíbe parar excepto en las horas de mayor circulación en el primer rótulo, lo cual no tiene sentido. En el segundo, prohíbe parar en las horas de mayor circulación exceptuando de la prohibición aquello que prohíbe, puesto que la carga y descarga es la parada por antonomasia. ♦

Las cartas destinadas a esta sección no deberán exceder de 20 líneas, a máquina, a doble espacio. Irán firmadas y constarán nombre, domicilio, teléfono a ser posible y DNI. "TRÁFICO" se reserva el derecho a extractarlas cuando lo considere necesario. No se mantendrá correspondencia con los autores de las cartas. Los envíos deberán realizarse a:

REVISTA "TRÁFICO".
General Aranz, 86. Sección CARTAS.
28027 MADRID.

Matriculación ordinaria de un vehículo



Para matricular un vehículo, hay que solicitarlo en la Jefatura Provincial de Tráfico (impreso oficial modelo 9.03.), rellenándolo y firmándolo. Además, debe aportar DNI en vigor y fotocopia del mismo o resguardo de haberlo solicitado y Libro de Familia u otro documento que acredite los datos que figuran en el DNI que no se presenta. Y si el domicilio del impreso no coincide con el que figura en el DNI, debe acreditarse el mismo con documento fehaciente. Si se trata de un extranjero sin DNI, debe presentar la Tarjeta de Residencia y fotocopia, declaración sobre titularidad de otros vehículos matriculados en España, fotocopia del Permiso de Conducción español de que sea o haya sido titular o el número de Registro Provincial de conductores extranjeros. Y si es extranjero transeúnte, debe justificar su domicilio con un documento que acredite la propiedad o alquiler de una vivienda o de estar censado en algún municipio español. Si es una persona jurídica, debe aportar la escritura de constitución de la sociedad y, además, la personalidad y carácter del que actúa como representante, exhibiendo los poderes al efecto. Y presentar NIF y fotocopia, y DNI, pasaporte o Tarjeta de Residencia de la persona que la representa con fotocopia. Del vehículo, debe presentar la Tarjeta de Inspección Técnica, con original y dos copias (color azul, con diligencia de venta, cuando proceda, para la Jefatura Provincial de Tráfico; y color rosa, con facsímil del número de bastidor, para el servicio competente de Industria). Debe adjuntar la autoliquidación por triplicado del Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica ("de circulación", de carácter municipal) o justificante de su exención y acreditar el pago del Impuesto Especial sobre Determinados Tipos de Transporte (de matriculación, que va a parar a Hacienda) o declaración de no sujeción o exención. A continuación, se paga la tasa 1.1 (9.675 pesetas) o, si procede, la 4.1 por alguna anotación o cotejo.



Tasas DGT 1997

Trámite	Pesetas
Permiso de Circulación (matriculación).	9.675
Licencia de ciclomotor (matriculación).	2.425
Permisos temporales para traslados y pruebas de vehículos y autorizaciones especiales.	2.425
Cambios en la titularidad de Permiso de Circulación (transferencia).	6.050
Examen conducción.	10.900
Examen fuera de la capital de la provincia.	12.100
Canje de Permiso extranjeros o militares.	2.425
Licencias para conducción de ciclomotores.	2.425
Anotaciones en los expedientes, suministro de datos (por ejemplo, información sobre una matricula), certificación, cotejo y desglose de documentos.	1.000
Duplicado (extravío, deterioro, revisión o modificación).	2.450
TASAS CENTROS DE RECONOCIMIENTO (1997)	
Obtención y revisión permisos A1, A2, B1 y LCC.	3.659
Obtención permisos B2, C1, C2, D y E.	5.183
Revisión permisos B2, C1, C2, D y E.	4.420
Revisión permisos cuyo titular tenga obligación de hacerlo anualmente	863

Y si es de importación

Si el vehículo que se va a matricular es de importación, además, es necesaria la diligencia de importación en la propia Tarjeta de Inspección Técnica. De no existir dicha diligencia, debe aportarse el Certificado Unico de Matricula o Certificado de Adeudo y, en su caso, factura de venta.



Algunas de estas informaciones y otras están, con más detalle, en las páginas de la DGT en estas direcciones:

INTERNET: <http://www.dgt.es>
INFOVIA: <http://www.dgt.inf>
TELETEXTO TVE: Pág. 300



092: Madrid (capital)

061: Andalucía, Baleares, Canarias, Castilla-La Mancha, Murcia, Cataluña y Madrid

088: País Vasco y Navarra

006: Asturias y Ciudad Real

085: Valencia

900 444 222 y 061: Galicia
335 45 45 522 22 22: Cruz Roja



Provincia	Matriculas concedidas		Total vehículos matriculados	Total permisos expedidos	Licencias de conducción
	Últimas matriculas marzo-97	Últimas matriculas mayo-97			
Álava (VI)	0277-U	2428-U	2.151	864	125
Albacete (AB)	8434-P	9894-P	1.460	1.153	341
Alicante (AL)	8208-DD	9040-DF	10.832	4.947	1.607
Almería (AL)	7628-Z	0587-AB	2.959	1.628	701
Asturias (O)	2383-BV	7332-BV	4.949	3.150	391
Ávila (AV)	2981-H	3597-H	616	1.431	82
Badajoz (BA)	1360-Y	3576-Y	2.216	2.004	517
Baleares (PM)	8675-CP	3030-CP	4.355	2.983	1.203
Barcelona (B)	2119-TB	5190-TF	33.071	15.214	4.132
Burgos (BU)	3884-V	5813-V	1.929	1.071	137
Cáceres (CC)	1873-P	3307-P	1.434	1.194	231
Cádiz (CA)	2804-BC	7365-BC	4.561	3.488	1.632
Cantabria (S)	3568-AH	6309-AH	2.741	2.099	371
Castellón (CS)	8419-AK	1725-AL	3.306	1.687	556
Ciudad Real (CR)	0202-V	2035-V	1.833	1.456	443
Córdoba (CO)	9147-AM	2544-AN	3.397	2.221	852
Coruña (A)	5689-BT	1018-BU	5.329	4.293	560
Cuenca (CU)	7505-J	8292-J	787	634	103
Girona (GI)	4610-DB	8956-DB	4.346	2.087	599
Granada (GR)	2689-AM	6374-AM	3.885	2.855	1.472
Guadalajara (GU)	2086-H	2707-H	621	547	144
Gulpiúzcoa (SS)	0486-AY	4145-AY	3.859	2.157	402
Huelva (H)	3883-J	5847-V	1.964	1.291	524
Huesca (HU)	9141-M	0328-N	1.187	613	148
J León (J)	1755-Y	4333-Y	2.578	1.770	594

Provincia	Matriculas concedidas	Total vehículos matriculados	Total permisos expedidos	Licencias de conducción	
León (LE)	3525-AC	5745-AC	2.220	1.506	235
Lleida (L)	7548-AB	9802-AB	2.254	1.159	233
Lugo (LU)	7094-T	8743-T	1.649	1.120	153
Madrid (M)	1567-UM	7120-UT	45.553	15.831	1.791
Málaga (MA)	6799-CC	5352-CD	8.553	4.668	1.599
Murcia (MU)	7280-BN	3910-BP	6.630	3.957	1.598
Navarra (NA)	2323-AT	6226-AT	3.903	1.786	241
Ourense (OR)	0501-T	2105-T	1.604	1.037	139
Palencia (P)	0465-J	1344-J	879	552	56
Palmas, Las (GC)	8111-BS	3511-BT	5.400	2.758	738
Pontevedra (PO)	3494-BD	8160-BD	4.666	3.306	850
Rioja, La (LO)	1968-P	3534-P	1.566	871	168
Salamanca (SA)	4062-S	5536-S	1.474	937	116
S. Cruz Tenerife (TF)	6918-BK	2471-BL	5.553	2.826	612
Segovia (SG)	7936-H	8629-H	693	451	55
Sevilla (SE)	9840-CU	7456-CV	7.616	5.042	2.029
Soria (SO)	2228-F	2753-F	527	289	34
Tarragona	7795-AT	1802-AU	4.007	2.141	774
Teruel (TE)	0993-H	1710-H	717	315	113
Toledo (TO)	6844-Y	9054-Y	2.210	1.763	330
Valencia (V)	5821-FP	9046-FS	13.225	8.248	2.120
Valladolid (VA)	5943-AD	8329-AD	2.386	1.651	216
Vizcaya (BI)	4703-CD	0327-CF	5.624	3.059	414
Zaragoza (ZA)	2738-J	3570-J	832	506	90
Zaragoza (Z)	1276-BD	5916-BD	4.640	2.565	430
Ceuta (CE)	8266-F	8804-F	538	248	52
Melilla (ML)	0900-E	1341-E	441	244	41
TOTALES			241.326	130.851	33.104

Nota: Estos datos incluyen las rematriculaciones de vehículos usados en nuevas provincias.

ANDALUCÍA

Municipio (Provincia)	Teléfono
Huércal de Almería (AL)	95014 02 29
Huércal de Almería (AL)	95030 02 40
Albox (AL)	95012 09 02
Vera (AL)	95052 85 17
Jerez de la Frontera (CA)	95614 41 41
San Fernando (CA)	95688 35 20
Puerto Real (CA)	95659 06 12
Algeciras (CA)	95657 28 17
Villamartín (CA)	95623 12 82
Córdoba (CO)	95720 25 77
Córdoba (CO)	95729 11 50
Lucena (CO)	95750 27 72
Pozoblanco (CO)	95713 06 17
Baena (CO)	95733 52 80
Granada (GR)	95827 26 21
Albólos (GR)	95846 68 82
Motri (GR)	95880 01 16
Baza (GR)	95834 20 98
Huelva (H)	95924 51 86
San Juan de Puerto (H)	95936 70 70
Zalamea La Real (H)	95956 21 06
Minas de Tharsis (H)	95939 78 18
La Palma del Condado (HU)	95940 09 57
Jaén (J)	95322 07 62
Guamón (J)	95367 13 16
Ubeda (J)	95375 80 70
Beas de Segura (J)	95345 82 75
Algarrobo (MA)	95255 08 62
Málaga (MA)	95224 08 64
Estepona (MA)	95280 35 50
Ronda (MA)	95220 70 03
Ronda (MA)	95287 05 36
La Rinconada (SE)	95679 71 61
Gelves (SE)	95676 05 26
Montequinto (SE)	95667 91 35
Osuna (SE)	95682 07 83
Utrera (SE)	95686 32 32
Carmona (SE)	95419 13 00
Cazalla de la Sierra (SE)	95488 46 77
Zaragoza (Z)	97657 08 18
Catalayud (Z)	97688 53 72
Utebo (Z)	97678 54 74
Tarazona (Z)	97664 40 50
Egea de los Caballeros (Z)	97686 44 51
Huesca (HU)	97421 14 76
Sabiñánigo (HU)	97448 19 19
Monzón (HU)	97440 30 06
Barbastro (HU)	97431 41 54
Fraga (HU)	97447 22 58
Teruel (TE)	97860 29 64
Alcañiz (TE)	97883 18 55
Llanera (O)	98526 33 17
Mieres (O)	98545 18 15
Gijón (O)	98530 01 03
Jarrio (O)	98547 38 38
El Entrego (O)	98566 11 00

Cambios de domicilio
Revista "TRÁFICO"

Los suscriptores que hayan cambiado de domicilio, o que quieran que se les envíe la revista "Tráfico" a otro lugar, distinto al habitual, deben enviarnos todos los datos completos; es decir, nombre y apellidos, antiguo domicilio y nuevo. O bien, cumplimentar el siguiente boletín:

Los envíos deben realizarse a:
Revista "TRÁFICO". c/ General Aranz, 86. 28027 MADRID.
También pueden enviarse al fax número (91) 320 41 38.
El cambio efectivo de la domiciliación de la revista puede tardar varios meses. Mientras esto ocurre, se sigue recibiendo en el domicilio antiguo. No se facilita información por teléfono sobre la situación del cambio de domicilio solicitado por los suscriptores.
(Si no caben los datos en los espacios reservados, utilice abreviaturas. Por ejemplo: Gral. por General o Sta. por Santa).

NOMBRE 1º APELLIDO 2º APELLIDO

DIRECCIÓN ANTIGUA (Calle o plaza, número, piso, letra...)

POBLACIÓN CÓDIGO POSTAL

PROVINCIA

NUEVA DIRECCIÓN (Calle o plaza, número, piso, letra...)

POBLACIÓN CÓDIGO POSTAL

PROVINCIA



EN JULIO Y AGOSTO, REVISIÓN

Provincia	de	hasta	hasta
Álava	2195-O	2978-O	3220-O
Albacete	1788-N	2557-N	3094-N
Alicante	9011-CH	2505-CJ	4899-CJ
Almería	7148-U	8310-U	9173-U
Asturias	9876-BH	2508-BJ	4456-BJ
Ávila	1206-G	1532-G	1802-G
Badajoz	4386-U	5463-U	0203-U
Baleares	5188-BS	8309-BS	0130-BT
Barcelona	6890-OF	3386-OH	9720-OH
Burgos	0540-S	1517-S	2169-S
Cáceres	4792-M	5593-M	6164-M
Cádiz	6749-AT	8788-AT	0418-AU
Cantabria	6720-AB	7938-AB	8864-AB
Castellón	9085-AC	0595-AD	1548-AD
Ciudad Real	9801-P	0603-S	1218-S
Córdoba	2416-AG	4146-AG	5224-AG
Coruña, La	2444-BF	5421-BF	7536-BF
Cuenca	3347-H	3763-H	4086-H
Girona	9127-AU	1078-AV	2338-AV
Granada	8639-AD	0459-AF	1790-AF
Guadalajara	9718-F	0083-G	0346-G
Guipúzcoa	6622-AP	8495-AP	9448-AP
Huelva	0912-S	1788-S	2408-S
Huesca	8059-K	8596-K	8957-K
Jaén	1609-U	2813-U	3713-U
León	1327-X	2580-X	3375-X
Lleida	8388-W	9456-W	0139-X
Lugo	7341-O	8132-O	8732-O
Madrid	3157-OP	6597-OT	5706-OU
Málaga	9242-BB	1977-BK	4224-BK
Murcia	6300-BJ	8828-BB	0436-BC
Navarra	3281-AJ	4815-AJ	6108-AJ
Orense	9739-N	0597-O	1359-O
Palencia	6192-H	6568-H	6879-H
Palmas, Las	2142-BB	4426-BB	6323-BB
Pontevedra	0503-AU	2722-AU	4350-AU
P Rioja, La	5911-M	6601-M	7031-M
Salamanca	7363-N	8098-N	8670-N
Sta. C. Tenerife	0138-AX	2149-AX	3927-AX
Segovia	5101-G	5481-G	5754-G
Sevilla	5652-CC	9728-CC	2336-CD
Soria	4026-E	4264-E	4439-E
Tarragona	0767-AK	2416-AK	3533-AK
Teruel	9936-FC	0248-G	0493-G
Toledo	6898-U	8039-U	8827-U
Valencia	3067-EM	9153-EM	2368-EN
Valladolid	2420-Y	3624-Y	4344-Y
Vizcaya	4462-BS	7401-BS	8795-BS
Zamora	6960-H	7418-H	7754-H
Zaragoza	3622-AU	5959-AU	6997-AU
Ceuta	9580-E	9802-E	9985-E
Melilla	3179-D	3395-D	3550-D

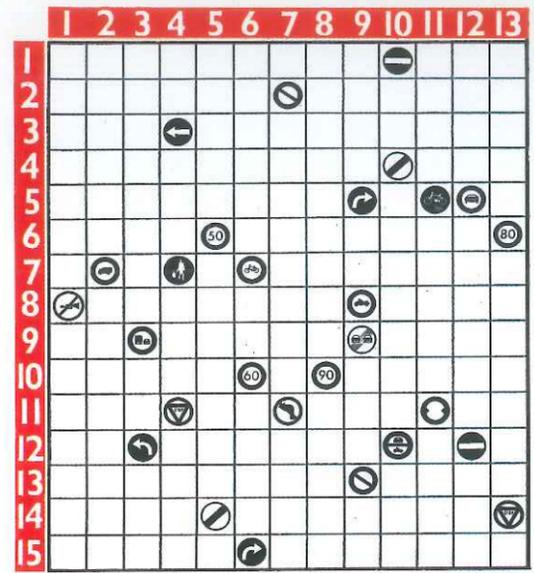
Estas matrículas corresponden a los turismos que tienen que pasar la ITV por primera vez en 1997.

Area de descanso

GRAN CRUCIGRAMA

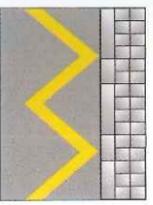
HORIZONTALES. - 1: Municipio de la provincia de Salamanca. En plural, nombre de letra. - 2: Diosa griega de la Luna. Avise, advierta. - 3: Dueño. Los que cooperan o auxilian. - 4: Heridas superficiales de la piel. Metal precioso. - 5: Hiciésemos cuadros en la huerta para sembrar en ellos. Letra numeral romana. Consonante. - 6: Raspaba una superficie con instrumento cortante. Apellidos de un príncipe de Palmira, esposo de Zenobia. - 7: Vocal. Consonante. Abreviatura de punto cardinal. Relativa a un estado del ánimo. - 8: Súbdito de un soberano. Quieres, estimas. - 9: Nota musical. Aceites sagrados. Papagayo. - 10: Hablase en público. Consonante. Morena o pan de perro. - 11: Cabeza de ganado. Siglas comerciales. Acuden. Vocal repetida. - 12: Matrícula española. Estipulan las condiciones por ambas partes para conducir un negocio. Consonante. Símbolo químico del azufre. - 13: Los que ejercitan alguna de las Bellas Artes. Apodo que se da a las personas. - 14: Vía férrea. Persiguiese sin dar tregua ni reposo. - 15: Partes posteriores de las caballerías. El que mata con violencia.

VERTICALES. - 1: Ciruelo silvestre de ramas espinosas. Tomara u ocupara por la fuerza. - 2: En sentido figurado, cualquier cosa que detiene. Derribaran con vara los frutos del olivo. - 3: Municipio de la provincia de Málaga. Campeón. Movimiento nervioso habitual. - 4: Nombre de letra. Agarradero. Llamada internacional de auxilio. Pieza cóncava para el agua bautismal. - 5: Ave palmípeda. Religiosas de la Orden de la Visitación. Consonante. - 6: Segunda porción del intestino delgado. Matrícula española. Relación escrita de lo acordado en la junta. - 7: Vocal. Animales anfibios de cuerpo anguiforme y desnudo. Alacena pequeña. - 8: Practicásemos cierto deporte acuático. Conductos sanguíneos. - 9: Flancos de un ejército. Negación. Perro. Conozco. - 10: Preposición. Natural de cierta región española. Adverbio de cantidad. - 11: Salida de un astro. Varilla del cohete que le sirve de dirección. Uní con la aguja e hilo. - 12: Poéticamente, cielo. Órgano femenino de la reproducción. Toma. - 13: Masa nerviosa contenida en el cerebro. Arasóse, destruyóse. Vocal.



test DGT

1 Esta línea en zig-zag, de color amarillo, situada en la calzada prohíbe, en la zona marcada por la misma,



- a) Parar y estacionar.
- b) Parar, únicamente.
- c) Estacionar, únicamente.

2 ¿Qué le indica la señal y el panel complementario?



- a) Paso de animales domésticos, en el que éstos tienen preferencia de paso.
- b) Paso de animales domésticos o en libertad.
- c) Animales domésticos que pasan por una cañada en la que éstos no tienen preferencia de paso.

3 La señal le indica la velocidad...



- a) Mínima obligatoria.
- b) Mínima aconsejada.
- c) Máxima obligatoria.



4 ¿Qué le indica la señal?

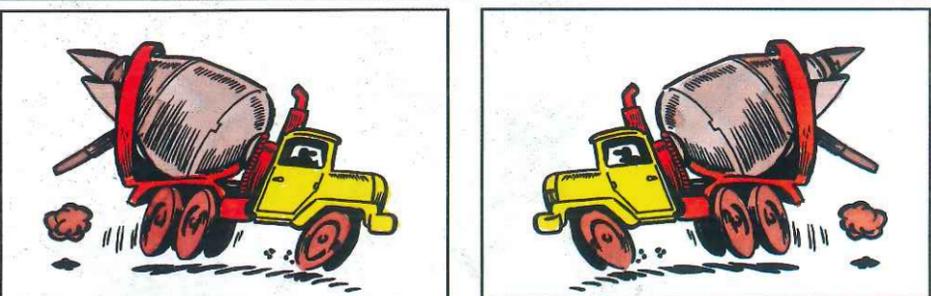
- a) Sentido obligatorio.
- b) Calzada de sentido único.
- c) Dirección prohibida.



5 ¿A qué velocidad máxima le está permitido circular con un turismo por una vía en la que existe esta señal?

- a) 120 km/h.
- b) 100 km/h.
- c) 90 km/h.

LOS SIETE ERRORES



Al reflejar la imagen de esta hormigonera en plena faena, nuestro dibujante ha cometido siete errores. ¿Es usted capaz de localizarlos?

EL DIBUJO INVISIBLE

El profesor de "mates" ha resuelto a la antigua usanza un problema propiciado por Carlos. Una los puntos numerados del 1 al 55 y le quedará claro.



JEROGLÍFICO



¿Qué te impidió seguir tu viaje?

SOLUCIONES

AL DIBUJO INVISIBLE: La hormigonera mirando a la pared y con unas orfias de cartón.

AL JEROGLÍFICO: Una cenicienta (da una c encerrada).

A LOS 7 ERRORES: El conductor, el faro, el humo del escape, la sombra superior de la hormigonera.

AL TEST: 1: c), 2: a), 3: a), 4: b), 5: a), 6: sase, 7: 15; Ancas, Asesino.

S: 13; Artistas, Mote; 14; Rail, Aco-Res, Sa, Van, Co; 12; Za, Pactan, C; Oleos, Loro; 10; Orase, S; Camil; 11; Emotra; 8; Vassillo, Ams; 9; Pa; S; 6; Rata, Odenato; 7: O, N, S; 4; Rozaduras, Oro; 5; Erasemos, C; Selene, Alerte; 3; Amo, Ayudantes; (horizontalmente); 1; Arabyona, Ces; 2; AL GRAN CRUCIGRAMA: (Sólo extremo superior de la hormigonera, bra, la dentasa anterior, una rueda y el el faro, el humo del escape, la som- A LOS 7 ERRORES: El conductor, da una c encerrada).

AL JEROGLÍFICO: Una cenicienta- orfias de cartón.

AL DIBUJO INVISIBLE: La hormigonera mirando a la pared y con unas orfias de cartón.

síntoma
de solidaridad
**ser
intolerante**

Si las personas que te rodean son imprudentes, sé intolerante con ellas.
Porque mientras cometamos, permitamos y hasta celebremos
las imprudencias, todos somos culpables de las miles de muertes
absurdas que cada año dejan solas a miles de personas.

LA SOLUCIÓN
TAMBIÉN ESTÁ EN TUS MANOS

 *Dirección Gral. de Tráfico*

 Ministerio del Interior

Este suplemento
corresponde al N° 124 de
la revista TRÁFICO.
Julio 1997.

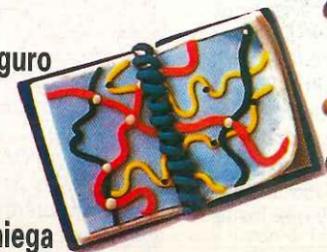
Tráfico Verano '97



Todo lo que debe tener en cuenta a la hora de viajar

VACACIONES SIN SOBRESALTOS SIN

- Cómo actuar en caso de accidente
- Las pautas a seguir para un viaje seguro
- La preparación del coche
- Los teléfonos más útiles
- Los datos de la accidentalidad veraniega
- Dónde viajamos y las precauciones para evitar sustos.
- El viaje de "Manolito Gafotas"
- Mapa con los itinerarios más conflictivos de las carreteras, las posibles alternativas, los puntos con obras...



Los elementos esenciales del coche que hay que revisar antes de las vacaciones

CHEQUEO PARA EL VIAJE MÁS LARGO

J. M. Menéndez

La salida de veraneo es para el automóvil la prueba más dura del año. Temperaturas elevadas, largos kilómetros sin parar, cargado hasta los topes y lleno de gente, retenciones, paradas a pleno sol... Un vehículo que no esté preparado puede terminar averiado en cualquier cuneta.

FRENOS

Frenar es, sin duda, fundamental en la seguridad. Si se enciende el testigo de desgaste, si al frenar se producen ruidos o el coche se "va" hacia algún lado o nota un deterioro en la frenada, haga revisar este sistema. El nivel del líquido, las pastillas y los discos son los puntos esenciales.

DIRECCIÓN

Pese a ser un elemento esencial en la seguridad, las averías en la dirección son muy habituales en las revisiones ITV. Los síntomas de un problema en la dirección son: holguras, ruidos y vibraciones al girar el volante, un excesivo desgaste lateral de los neumáticos o que cueste más de lo habitual girar la dirección.

AMORTIGUACIÓN

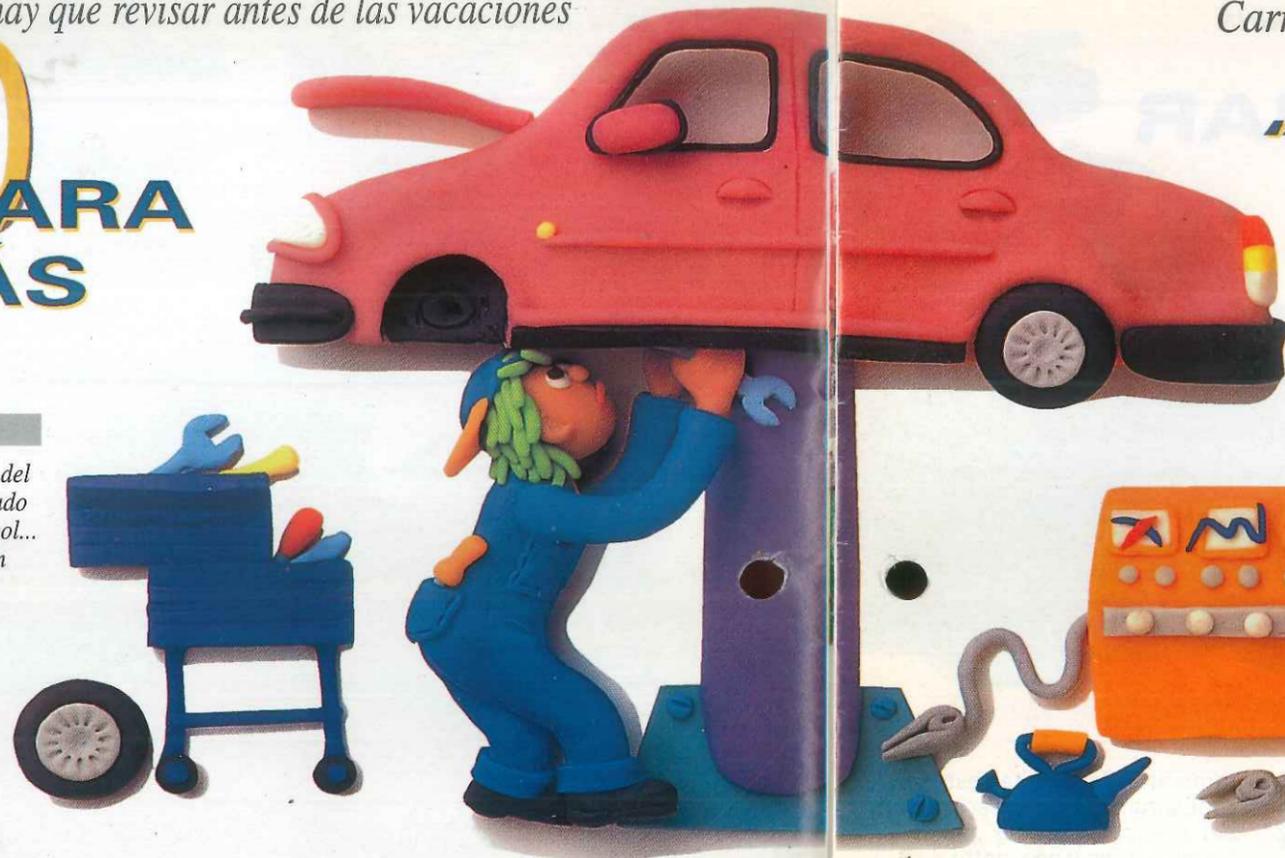
No sólo es un elemento de comodidad, sino, también, de seguridad. Con amortiguadores en mal estado, el coche pierde su comportamiento estable, es difícil de controlar y cuesta más metros frenarlo. Su vida útil oscila entre 50 y 70.000 kilómetros, pero recuerde: el deterioro es progresivo y puede que se haya ido acostumbrando a él. Si ha hecho estos kilómetros, mejor hágalos revisar en un taller.

NEUMÁTICOS

Vigilar la profundidad del dibujo, la presión y el estado general de los neumáticos es vital para la seguridad de su automóvil. No en vano es el elemento que une el coche a la carretera. Además, forzarlos, con exceso o defecto de presión, puede provocar reventones o, como mínimo, mayor desgaste y consumo. Recuerde que si va a circular cargado o por autopista, debe aumentar la presión en la medida indicada por el fabricante (se encuentra en el libro de entretenimiento de su automóvil o en gasolineras).

ILUMINACIÓN

Ver y ser visto es una máxima fundamental en la conducción. Para ello, hay que revisar que funcionen todas las lámparas y pilotos (posición, "cortas", "largas", intermitentes, freno, marcha atrás...), comprobar que la altura del alumbrado no deslumbrará a quien circule en dirección contraria (sobre todo si va a ir cargado) y que los faros vayan limpios.



LUBRICACIÓN

El aceite es la vida del motor al lubricar el movimiento de piezas y evitar su desgaste. Vigile el cambio periódico, así como el filtro del mismo. Y no olvide revisar el nivel de aceite cada cierto tiempo.

CARBURACIÓN

Un carburador, o una bomba de inyección, limpio mejora el rendimiento del motor, ofrece más potencia y reduce el consumo y la emisión de contaminación. Además, baja al mínimo el riesgo de "quedarse tirado". Compruebe, también, el funcionamiento de las bujías y mejorará el funcionamiento del motor.

CABLEADO Y FUSIBLES

El cableado del automóvil debe estar en perfecto estado: si los cables están pellizcados, doblados, requemados o podridos, la avería puede saltar en

cualquier momento y en cualquier punto del vehículo. Lleve, además, un juego de fusibles para reparar cualquier situación: a veces, un simple fusible deja sin iluminación el coche y resulta necesario inmovilizarlo.

REFRIGERACIÓN

Compruebe el nivel del líquido de refrigeración y cambie periódicamente el filtro del aire. En algunos modelos, este tiene una posición de invierno y otra de verano: póngalo en la que corresponde. No olvide comprobar el estado y tensión de la correa del ventilador. Si tiene aire acondicionado, revise, además, el funcionamiento del compresor y la carga de gas refrigerante.

CORREAS

Las correas de ventilación y distribución deben tener la tensión correcta y su estado debe ser bueno, sin picaduras, rotos o deshilachados. De lo contrario, "un calentón" u otra avería le

puede dejar tirado en cualquier momento.

PARABRISAS

Limpie bien el parabrisas para conseguir una mejor visión de

la circulación, lo que redonda en seguridad para usted. Y revise el funcionamiento y estado de las escobillas del "limpia", pues una tormenta de verano le puede sorprender en cualquier momento de las vacaciones. ♦

AGENDA REVISIÓN	
Frenos:	Nivel de líquido <input type="checkbox"/>
	Pastillas <input type="checkbox"/>
	Discos <input type="checkbox"/>
Neumáticos:	Profundidad dibujo <input type="checkbox"/>
	Presión <input type="checkbox"/>
	Estado general <input type="checkbox"/>
Luces:	Lámparas <input type="checkbox"/>
	Altura haz <input type="checkbox"/>
	Limpieza faros <input type="checkbox"/>
Aceite:	Sustitución <input type="checkbox"/>
	Filtro <input type="checkbox"/>
	Nivel depósito <input type="checkbox"/>
Correas:	Tensión <input type="checkbox"/>
	Estado general <input type="checkbox"/>
Refrigeración:	Correa <input type="checkbox"/>
	Nivel líquido <input type="checkbox"/>
	Filtro aire <input type="checkbox"/>
	Posición filtro <input type="checkbox"/>
Cables	<input type="checkbox"/>
Fusibles	<input type="checkbox"/>
Bujías	<input type="checkbox"/>
Carburación	<input type="checkbox"/>
Amortiguación	<input type="checkbox"/>
Refrigeración	<input type="checkbox"/>
	Nivel líquido <input type="checkbox"/>
	Filtro del aire <input type="checkbox"/>
Parabrisas	<input type="checkbox"/>

Averías más frecuentes

Eléctricas	35,9 %
Accidentes	12,4 %
Refrigeración	9,1 %
Motor	7,6 %
Carburación	4,1 %
Embrague	2,8 %
Neumáticos	2,6 %
Cambio	2,4 %
Equipamiento	2,2 %
Dirección	1,1 %
Frenos	0,4 %
Suspensión	0,2 %
Otros	19,2 %

(Fuente: RACE).

Carmelo V. Olmo, Presidente de la Confederación Española de Talleres de Reparación de Automóviles (CETRAA)

"El estado del vehículo influye en el 15% de los accidentes"

- ¿Qué recomendaciones haría a los automovilistas que vayan a salir de viaje?

- Que reserven ya un día con su taller de confianza para que le revisen el coche antes de salir de viaje y le indique a dónde piensa ir.

- ¿Qué elementos del coche hay que revisar y por qué?

- Yo diría que todo el conjunto. Por ejemplo, el sistema de frenado, de refrigeración, el estado de los neumáticos, la dirección y las luces son lo más importante. La refrigeración, para evitar averías molestas y costosas; las luces, para mantener una correcta seguridad pasiva y no agravar la circulación de los demás (deslumbramientos). Las demás son para la propia seguridad vial del usuario/conductor, que ha de mantener el control del vehículo. Una prevención añadida es que el conductor ha de observar si, de acuerdo al kilometraje, debe hacer alguna otra operación prescrita por el fabricante de su vehículo, porque así puede aprovechar su visita al taller.

- ¿Qué porcentaje de accidentes puede estar causado por un mal estado o deficiencias en el coche?

- Hay muchas discusiones sobre esto, pero es difícil saberlo porque no se efectúan investigaciones profundas sobre las posibles causas. Casi nunca los accidentes son por una sola causa y tanto el conductor como el vehículo y la carretera (señalización incluida) tienen un peso en los mismos. No obstante, simplificando, puedo asegurar que en más del 15 por 100 de los accidentes influye el estado del vehículo.

- ¿Es habitual que los automovilistas revisen los coches antes de emprender un largo viaje?

- Creo que sí. Nuestro mayor índice de trabajo está en los meses de junio y julio, es decir, antes de las vacaciones.

- ¿Son absolutamente fiables las revisiones "generales" que se anuncian como ofertas en esta época del año?

- Si se reflejan por escrito, no tengo por qué dudar de su eficacia. En general, cualquier revisión merece la pena y más si se hace en un cambio de estación. El usuario, más que controlar lo que no conoce, debe dar confianza al profesional, tal y como se hace con otros profesionales, como médicos, abogados...

- ¿Y si tiene sospechas de que no se actuó correctamente?

- El usuario debe pedir que le hagan lo que necesita el



coche y, si hay algo que supere el presupuesto normal, que le avisen. Si no tiene taller de confianza, debe acudir a cualquiera que se identifique como legalizado y debe pedir presupuesto por esta revisión y por los posibles defectos que pueda encontrar. Si hay sospechas de una mala actuación, no suposiciones, que pregunte y pida aclaraciones. Pero no se puede ir por el mundo desconfiando sin razones concretas...

Muchos contratiempos son evitables si se siguen ciertas pautas

REGLAS PARA VIAJAR SEGUROS

Las vacaciones veraniegas, junto a la Semana Santa y los días finales del año son, según las estadísticas, las etapas en donde se producen mayor número de accidentes de circulación. Estos siniestros tienen una peculiaridad común que nos debería hacer reflexionar: la mayor parte de ellos se habría evitado si los conductores respetaran una serie de normas y guardaran algunas reglas sencillas. Para ello, hemos solicitado consejo a dos expertos en la materia: Luis Montoro y Federico C. Fernández. El primero, Catedrático de Seguridad Vial; el segundo, jefe del Área de Gestión y Control del Tráfico de la DGT.

12 normas para no olvidar

Luis Montoro

1 LA REVISION MECANICA DEL COCHE

Resulta alarmante el bajo porcentaje de españoles que revisa su coche antes de salir de vacaciones y este hecho es todavía más preocupante, si tenemos en cuenta que, según las investigaciones, no preocuparse por revisar el coche suele correlacionarse altamente con una mayor proclividad hacia las conductas de riesgo.

2 PREPARACION DEL ITINERARIO

Cuando se realiza un viaje largo, la improvisación de la salida es ya un mal pronóstico. Hay que estudiar previamente el itinerario, buscando no el más corto, sino el más seguro, el más cómodo y, por qué no, el más estético. Siempre que sea posible viaje por la vía más segura que existe, la autopista.

3 PERDIDA DE LLAVES

Perder las llaves del coche durante las paradas del viaje o en las vacaciones es algo frecuente. Procure, por ello, llevar siempre un duplicado o, en todo

caso, tenga la precaución de anotar la numeración de su llave en algún sitio fácilmente accesible.

4 TIEMPO DE CONDUCCION

Nunca se debe conducir en una misma jornada más de ocho horas, parando unos quince minutos aproximadamente cada dos horas o cada 150-200 kilómetros. Las investigaciones demuestran que, conforme se incrementan estos tiempos, el riesgo de accidente se va multiplicando.

5 HORARIO DE RUTA

Es frecuente ponerse una hora fija de paso por determinados puntos del trayecto o de llegada al lugar de destino final. Este es un error bastante grave, ya que, si vemos que el horario previsto no se cumple, tendemos a incrementar la velocidad y los adelantamientos peligrosos.

6 NIÑOS A BORDO

Aprender a circular con seguridad es una de las asignaturas más importantes de la vida. Utilice el viaje para enseñar a los niños lo que es correcto e incorrecto. Además de ser útil para entretener a los niños, le ayudará para controlar las situaciones de riesgo y aumentar la prudencia.

7 LA CONDUCCION NOCTURNA

Las estadísticas en este tema son también claras: los accidentes en los viajes nocturnos son mucho más frecuentes en porcentajes relativos y, además, son mucho más graves, sobre todo si el conductor tiene más de 65 años de edad, debido a los problemas de visión.

8 VIAJES EN GRUPO

El viajar en grupo con varios coches puede resultar muy peligroso si se pretende circular juntos en todo momento. Esto da lugar a un fuerte estrés y a realizar de manera frecuente una de las maniobras más peligrosas: el adelan-

tamiento. Para evitar este problema se pueden acordar previamente unos puntos de parada y encuentro.

9 ROPA Y CALZADO

Si se va a realizar un viaje largo, el calzado debe ser flexible, bien ajustado al pie y no resbaladizo. Igualmente, las ropas deben ser cómodas y anchas, para permitir bien los movimientos y no causar estrés. Si el viaje se hace en moto, es preciso, entre otras cosas, fortalecer bien los músculos paraventrales y lumbares con fajas especiales.

10 COMIDAS Y BEBIDAS

En los viajes largos, los alimentos deben ser ligeros y fáciles de digerir, evitando, sobre todo, los flatulentos y los salados y dando siempre un pequeño paseo después de las comidas. Es aconsejable beber agua en abundancia para evitar la fatiga muscular. También son recomenda-

bles los zumos y refrescos no gasificados.

11 LOS MOMENTOS DE RIESGO

Según los datos estadísticos, en las vacaciones de verano se produce mucho más riesgo de accidente en el viaje de ida que en el de regreso, existiendo un especial peligro en los kilómetros finales, cuando ya se está muy cerca del lugar del destino. Esto se debe, fundamentalmente, a la acción acumulada de la fatiga.

12 LOS TRAYECTOS CORTOS

Las estadísticas también señalan claramente que, en los trayectos cortos durante las vacaciones, los conductores perciben menos el riesgo y no asumen la posibilidad de sufrir accidentes, por lo que, en general, son menos precavidos, conducen más durante la noche, bajo los efectos del alcohol y utilizan menos los sistemas de seguridad, como el casco o el cinturón. ♦

Nada de improvisar

Federico C. Fernández



Prepare el viaje días antes

Consulte un mapa de carreteras y la información de la Dirección General de Tráfico a través del teléfono 900/123-505, Infovía, Videotex o Internet, estudiando el itinerario a seguir y sus posibles alternativas. Localice posibles lugares para descansar durante el trayecto. Considere también los viajes de corto recorrido y excursiones a los alrededores de su lugar de vacaciones.

Evite las horas punta

Para realizar el viaje, evite tanto las horas punta como las fechas críticas. Tenga en cuenta también el efecto

TELÉFONOS DE AYUDA

D.G.T 900-123 505

ADA	900-100 899	ROVER	900-116 116
AYUDA		SKODA	900-250 250
GENERAL S.L.	91-555 02 00	SEAT	900-350 350
DYA	91-437 80 00	VOLKSWAGEN	900-100 238

EMERGENCIAS

MONDIAL ASSISTANCE	900-12 60 61	DESDE MADRID, ANDALUCÍA, BALEARES, CANARIAS, CASTILLA-LA MANCHA, CATALUÑA, GALICIA Y MURCIA (INSALUD)	061
RACE	91-593 33 33	DESDE MADRID (CIUDAD) (POLICÍA MUNICIPAL)	092
ALFA ROMEO	900-211 017	DESDE PAÍS VASCO Y NAVARRA	088
AUDI	900-132 132	DESDE ASTURIAS Y CIUDAD REAL	006
BMW	900-100 482	DESDE VALENCIA	085
CITROËN	91-519 13 14	DESDE GALICIA	900-444 222
DAEWU	900-101 006	CRUZ ROJA	91-335 45 45
FIAT	91-519 16 16		Y 522 22 22
FORD	900-145 145	GUARDIA CIVIL RURAL	062
HYUNDAI	900-210 313		
LANCIA	91-519 10 22		
MERCEDES	900-268 888		
NISSAN	900-200 094		
RENAULT	900-365 000		
OPEL	900-142 142		
PEUGEOT	900-442 424		

del trayecto o la menor categoría de la carretera. Escuche la información que le ofrecerá la Dirección General de Tráfico a través de las distintas emisoras de radio y siga sus recomendaciones.

Respete los límites de velocidad

Tenga en cuenta que no se gana nada excediéndolos. Un ejemplo simplificado: en un trayecto de 300 kilómetros, la diferencia del tiempo de viaje entre hacerlo a 120 km/h o a 140 km/h es el equivalente al dedicado a tomar un café o repostar. No merece la pena, a cambio de unos pocos minutos, gastar más dinero en combustible (hasta un 25 por 100 más de consumo) y por desgaste del vehículo, deteriorar más el medio ambiente y arriesgar la salud de la familia y la suya. Además, puede ser sancionado. Y, por cada litro que usted despilfarra está pagando más impuestos. Si le preocupan la economía y la ecología, respete los límites de velocidad. ●●●



Consejos para que los pequeños vayan "atados"

¡NIÑO, NO MOLESTES!

Juana Sánchez

Con el buen tiempo ya instalado en el horizonte, las salidas en coche con niños son cada vez más frecuentes. Para seguridad de los pequeños, sobre todo en los viajes de vacaciones, generalmente largos, es imprescindible que éstos vayan, desde el principio hasta el final del viaje, debidamente protegidos en sillitas u otros dispositivos de retención infantil adecuados a su peso y talla. Sin embargo, no siempre resulta fácil que un niño, para quien el propio viaje ya resulta una dura prueba, permanezca "atado" todo el trayecto. Por eso, conviene recordar algunos consejos que ayuden a "convencerle".



Nunca deje que se baje de su sillita, ni siquiera en los trayectos cortos, aun a riesgo de llevarle llorando. Piense que lo que le cansa es el viaje, no la silla, y si cede una vez sabrá que con llanto puede conseguirlo siempre.

● Intente viajar en los momentos que coincidan con su sueño. Cuando esté despierto, haga paradas frecuentes para que estire las piernas. Le relajarán considerablemente.

● Si le nota cansado, trate de entretenerle con algo de comida, canciones infantiles, un cuento, juegos de palabras o de observación... Siempre dentro de su silla.

● Si el niño es pequeño, le tranquilizará viajar en el asiento delantero, en sentido contrario a la marcha, donde pueda ver a su padre o a su madre.

● Si va en el asiento trasero, es mejor al lado de una ventanilla porque irá más distraído. Si viajan dos niños juntos, mejor que estén separados para evitar que se peleen.

Por la noche, reduzca la marcha

Reduzca al menos un 20 por 100 respecto a la velocidad límite, sobre todo si se ha de circular con luz de cruce, pues la longitud de la zona iluminada por los faros puede ser inferior a la distancia parada. Adopte la misma medida en caso de lluvia y durante las tormentas vespertinas de verano. Por su propia salud y la de los suyos, circule a la velocidad adecuada.

ciones imprevistas. Con tráfico intenso, un pequeño alcance puede causar importantes y prolongadas demoras a miles de vehículos. No se aproveche de quienes, por prudencia, dejan un espacio de seguridad suficiente; si lo invade, puede provocar un acordeón de frenazos.

Siempre el cinturón de seguridad

Y también en los asientos traseros. Para los niños, las correspondientes sillitas y elementos especiales son imprescindibles. No ceda a sus protestas y dé ejemplo. Los niños y los mayores deben viajar siempre con sus dispositivos de seguridad abrochados. No son adornos.

Circule con luz de cruce

Hágalo incluso a pleno día y bajo un sol de justicia. Será visto más fácilmente por otros usuarios. Recuerde llevar bien reglados los faros.

Señalice las maniobras

Recuerde la regla clásica: comprobar si puede efectuar la maniobra, advertirla a los demás usando los intermitentes y, finalmente, ejecutarla.

Las gafas de repuesto

Recuerde que hay patologías que reducen la capacidad de visión durante la noche y, sobre todo, que hacen mucho más difícil el cálculo de las distancias,

por ejemplo para efectuar adelantamientos.

Pare si nota fatiga

Al menor síntoma de fatiga o cansancio, busque un lugar adecuado u deténgase. No intente luchar contra el sueño; le vencerá siempre.

Ni alcohol ni drogas

Durante los meses de verano se celebran fiestas en numerosas localidades de toda España, y resulta muy habitual ir de pueblo a verbenas, discotecas, bares, "de copas", etcétera durante toda la noche. No se confíe: nada de alcohol si va a conducir. Además, muchos medicamentos (lea el prospecto) tienen efectos secundarios que aconsejan a quienes los toman que se abstengan de conducir. ♦

Mantenga la distancia

A todos nos inquieta llevar un vehículo en los talones, sobre todo si se trata de un camión. Evitará sustos ante un frenazo o situa-



LOS PUNTOS MÁS CONFLICTIVOS

CARRETERA	POSIBLES TRAMOS CONFLICTIVOS	OBSERVACIONES
A-2 (Zaragoza-El Vendrell) (Barcelona-El Papiol)		
El Vendrell (T)		
A-6 (Madrid-Adanero)		
Las Rozas-Villalba (M)		
El Espinar-San Rafael (SG)		
A-7 (La Junquera-Alicante-Murcia)		
Hostalric-Sant Celoni (B)		
El Papiol-Martorell (B)		
Martorell-Gelida-Vilafranca (B)		
Coma-ruga (T)		
Tarragona (T)		
Salou-Reus-Vilaseca-Port Aventura (T)		
L'Hospitalet de L'Infant-Mora (T)		
A-8 (Gijón-Avilés/Marcedano)		
Paredes-Marcedano (O)		
A-18 (Barcelona-Manresa)		
Barcelona-Cerdanyola del Vallés (B)		
A-19 (Barcelona-Mataró/Palafròl)		
Mongat-Vilassar (B)		
N-I (Madrid-Irún)		
Algete-El Molar (M)		
Milagros-Aranda (BU)		
Villalmanzo-Sarracín (BU)		
Sarracín-Burgos (BU)		
Alsasua (NA)		
N-II (Madrid-La Junquera)		
Torrejón de Ardoz-Alcalá de Henares (M)		
Guadalajara (GU)		
Torremocha del Campo (GU)		
Fraga (HU)		
Cervera (L)		
La Panadella-Igualada (B)		
Martorell-Quatre Camins (B)		
L'Hospitalet de Llobregat (B)		
El Masnou-rotonda Pata Norte B-20 (B)		
Arenys de Mar y Calella (B)		
Pineda de Mar (B)		
Tordera (B)		
Girona-Figueras (GI)		
N-III (Madrid-Valencia)		
Madrid (M)		
Sta. Eugenia-Arganda (M)		
Belinchón-Honrubia (CU)		
Honrubia (CU)		
Motilla del Palancar (CU)		
Graja de Iniesta (CU)		
Villagordo-Caudete (V)		
N-IV (Madrid-Cádiz)		
Seseña-Aranjuez (M)		
Ocaña (TO)		
Venta Cárdenas-Santa Elena (J)		
Córdoba (CO)		
Bellavista y El Cuervo (SE)		
Tres Caminos-San Fernando (CA)		
N-V (Madrid-Badajoz)		
Alcorcón (M)		
Navalcarnero-Alcorcón (M)		
N-VI (Madrid-La Coruña)		
Guadarrama (M)		
San Rafael (SG)		
San Rafael-Villacastín (SG)		
Sanchidrián (AV)		
Astorga (LE)		
Astorga-Manzanal (LE)		
Ponferrada-Villafranca del Bierzo (LE)		
Lugo (LU)		
Rábade (LU)		
Baamonde (LU)		
Guisamo-La Coruña (C)		
Perillo-La Coruña (C)		
N-110 (Soria-Plasencia)		
Lím. prov. Soria-Arcones (SG)		
Ávila (AV)		
N-111 (Medinaceli-Pamplona)		
Sauquillo Campo-Bordeje (SO)		
Logroño (LO)		
Cirauqui (NA)		
N-120 (Logroño-Vigo)		
Navarrete (LO)		
Sto. Domingo Calzada (LO)		
Barco de Valdeorras (OR)		
Monforte (LU)		
Eirasvedras (OR)		
Ribadavia (OR)		
Vigo (PO)		
N-121 (Tarazona-Pamplona)		
Caparros (NA)		
N-121-A (Pamplona-Behobia)		
Olaque-Araiz (NA)		
N-122 (Zaragoza-Portugal por Zamora)		
Soria (SO)		
Calatañazor-El Burgo de Osma (SO)		
N-123 (Barbastro-Benabarre)		
Olvena (HU)		
N-135 (Pamplona-Valcarlos)		
Roncesvalles (NA)		
N-138 (Zúñiri-frontera francesa)		
Eugui-frontera francesa (NA)		
N-145 (La Seu d'Urgell-Andorra)		
La Seu d'Urgell-Andorra (L)		
N-152 (Barcelona-Puigcerdá)		
Barcelona-La Garriga (B)		
Vic-Gurb (B)		
Sant Quirze Besora (B)		
N-211 (Guadalajara-Fraga)		
Caspe-Mequinenza (Z)		
N-225 (Soneja-Nules)		
Sot de Ferrer-Vall d'Uixó (CS)		
N-232 (Vinaroz-Santander)		
Zaragoza (Z)		
Tudela (NA)		
Villar de Arnedo-Logroño (LO)		
Logroño (LO)		
Cubo de Bureba-Cornudilla (BU)		
N-234 (Sagunto-Burgos)		
Sagunto-Lím. prov. Castellón (V)		
Lím. prov. Valencia-Segorbe (CS)		
Soneja-Barracas (CS)		



JULIO

Día	Tramo horario	Zona Ciudad	Zona Verano
1 M	●	→	→
4 V	●	→	→
5 S	●	→	→
6 D	●	→	→
11 V	●	→	→
12 S	●	→	→
13 D	●	→	→
15 M	●	→	→
16 X	●	→	→
18 V	●	→	→
19 S	●	→	→
20 D	●	→	→
25 V	●	→	→
26 S	●	→	→
27 D	●	→	→
31 J	●	→	→

AGOSTO

Día	Tramo horario	Zona Ciudad	Zona Verano
1 V	●	→	→
2 S	●	→	→
3 D	●	→	→
8 V	●	→	→
9 S	●	→	→
10 D	●	→	→
14 J	●	→	→
15 V	●	→	→
16 S	●	→	→
17 D	●	→	→
22 V	●	→	→
23 S	●	→	→
24 D	●	→	→
29 V	●	→	→
30 S	●	→	→
31 D	●	→	→

SEPTIEMBRE

Día	Tramo horario	Zona Ciudad	Zona Verano
1 L	●	→	→
5 V	●	→	→
6 S	●	→	→
7 D	●	→	→
12 V	●	→	→
13 S	●	→	→
14 D	●	→	→
19 V	●	→	→
20 S	●	→	→
21 D	●	→	→
26 V	●	→	→
27 S	●	→	→
28 D	●	→	→

SENTIDO

- Salida
- ← Retorno
- ↔ Ambos

INTENSIDAD

- Tráfico lento
- Tráfico congestionado

TRAMO HORARIO

- Mañana
- Tarde
- Todo el día

FIESTAS COMUNIDADES

25 Julio: Baleares, Canarias, Cantabria, Castilla-León, Galicia, Madrid, País Vasco y La Rioja.
 15 Agosto: Todas
 8 Setbre: Asturias y Extremadura
 11 Setbre: Cataluña
 15 Setbre: Cantabria

Esta información ha sido recopilada por el Área de Gestión y Control de Tráfico con datos de las Jefaturas Provinciales.



CARRETERA	POSIBLES TRAMOS CONFLICTIVOS	OBSERVACIONES
N-240 (Tarragona-San Sebastián)		
Montblanc (T)		con C-240
Magraners (L)		con N-II
Liédena-Aldunate (NA)		mejora calzada
N-260 Eje Pirenaico (Portbou-Sabiñánigo)		
Olot-Ripoll (GI)		mejora calzada
La Seu d'Urgell (L)		
Ainsa (HU)		mejora calzada
N-301 (Ocaña-Cartagena)		
Mota del Cuervo y Las Pedroñeras (CU)		
Las Pedroñeras (CU)		mejora trazado
Tobarra (AB)		
Venta del Olivo-Archena (MU)		autovía
Murcia (MU)		con A-7
Puerto de la Cadena (MU)		ampliación calzada
Cartagena (MU)		
N-322 (Córdoba-Valencia)		
Úbeda (J)		con
Villacarrillo (J)		con
Beas de Segura (J)		mejora calzada
Balazote-Albacete (AB)		mejora puntual firme
N-323 (Bailén-Motril)		
Padul-Durcal (GR)		
Izbor (GR)		mejora calzada
N-330 (Alicante-Francia por Zaragoza)		
Zaragoza (Z)		capital en retorno
Almudévar-Huesca (HU)		ampliac. calzada
N-331 (Córdoba-Málaga)		
Fernán Núñez (CO)		
Aguilera Frontera y Encinas Reales (CO)		
N-332 (Cartagena-Valencia)		
Cartagena (MU)		
San Javier (MU)		con C-3319
La Marina-El Altet y Campello (A)		
Villajoyosa y Altea (A)		
Oliva y Bellreguart (V)		
Gandía (V)		y variante
Sueca (V)		
N-340 (Cádiz-Barcelona)		
Peñón del Cuervo (MA)		a Málaga
Chilches (MA)		
Torre del Mar (MA)		
Almuñécar (GR)		
Motril (GR)		
Torrenueva (GR)		

CARRETERA	POSIBLES TRAMOS CONFLICTIVOS	OBSERVACIONES
Castell de Ferro-Pozuelo (GR)		mejora calzada
Almería (AL)		por antigua N-340
Sagunto (V)		
Nules, Benicarló y Vinaroz (CS)		
Amposta (T)		de
L'Aldea y Miami Platja (T)		
Cambrils y Vila-seca (T)		en variante
Tarragona (T)		en hasta circunvalación
Coma-Ruga (T)		en enlaces
Altafulla y Torredembarra (T)		
Bellvei y L'Arboc (T)		
Santa Margarida i Els Monjos (B)		
Vilafranca del Penedés (B)		rotonda
Vallirana y Cervelló (B)		
Sant Vicenc dels Horts (B)		en
N-342 (A-92) (Sevilla-Puerto Lumbreras)		
Hueter-Santillán (GR)		en calzada
N-344 (Almería-Valencia)		
Caudete (AB)		
N-401 (Madrid-Ciudad Real por Toledo)		
Getafe-Parla (M)		
Los Yébenes-Lim. prov. C. Real (TO)		firmes
Fernancaballero-C. Real (CR)		firmes y ampl. arceres
N-403 (Toledo-Adanero)		
Ávila (AV)		circunvalación
Blascosancho (AV)		con AV-803
N-420 (Córdoba-Tarragona por Cuenca)		
Lim. pr. Cuenca-Los Santos (TE)		mejora calzada
N-430 (Badajoz-Valencia por Almansa)		
Ciudad Real-Daimiel (CR)		en firme y arceres
La Solana (CR)		variante
Alhambra (CR)		mejora calzada
Mogente (V)		variante próx. inauguración
N-431 (Sevilla-Portugal por Huelva)		
Cartaya y Lepe (H)		
N-432 (Badajoz-Granada)		
Córdoba (CO)		con N-IV
N-525 (Zamora-Santiago)		
Recorrido provincia Zamora (ZA)		en autovía
Villavieja (OR)		en autovía
Verín-Pazos (OR)		
Piñeira-Mesón de Calvos (OR)		por cruces autovía
N-540 (Lugo-Portugal por Orense)		
Guntín (LU)		con N-547

CARRETERA	POSIBLES TRAMOS CONFLICTIVOS	OBSERVACIONES
Bande (OR)		
N-541 (Orense-Pontevedra)		
Carballiño (OR)		variante
N-550 (La Coruña-Tuy)		
La Coruña (C)		en salida
Alvedro-Ordenes (C)		mejora y ampl. calzada
Picaraña-Padrón (C)		en salida
Caldas de Reis (PO)		N-640
N-601 (Adanero-León por Valladolid)		
Martín Muñoz-Montejo Arévalo (SG)		mejora firme
Montuenga (SG)		en enlaces
N-603 (San Rafael-Segovia)		
San Rafael (SG)		A-6
Segovia (SG)		en
N-611 (Palencia-Santander)		
Palencia-Fuentes Valdepero (P)		en y variante
Osorno-Ím. prov. Cantabria (P)		mejora firme
Reinosa-Torrelavega (S)		mejora firme
N-620 (Burgos-Portugal por Salamanca)		
Pajares de la Laguna (SA)		autovía Castilla
Salamanca (SA)		autovía Castilla
Fuentes de Oñoro (SA)		frontera
N-629 (Burgos-Santolía)		
Ramales-Rasines (S)		mejora calz. y variante
N-630 (Gijón-Sevilla)		
León-Villamañán (LE)		mejora firme
Almendrales (BA)		
Puebla de Sancho Pérez (BA)		con N-432
N-632 (Ribadesella-Luarca)		
Soto del Barco (O)		con AS-15
N-634 (San Sebastián-Santiago)		
Puerto San Miguel (S)		
S. Vicente de la Barquera (S)		
Quintana (Nava)-Lieres (O)		en retornos
La Secada-Marcenado (O)		
Oviedo (O)		carretera Galicia
Grado y Navia (O)		
Baamonde (LU)		con N-VI y A-6
N-642 (Vegadeo-San Ciprián)		
Cervo (LU)		mejora calzada
N-651 (Betanzos-El Ferrol)		
Miño (C)		en autopista
Pontevedra (C)		
Larage (C)		en autopista
Fene (C)		

Accidentes en la carretera



CÓMO ACTUAR

Juan Carlos González

Si se encuentra un accidente en la carretera, usted puede ser el primer eslabón de ayuda que puede salvar una vida. No es preciso que disponga de conocimientos sanitarios específicos, pero sí debe tener claro lo que debe y lo que nunca puede hacer. Juan Carlos González Luque, asesor médico de la DGT, expone los datos básicos para atender a un herido en carretera.

Cualquier usuario de la vía que se vea implicado en un accidente de circulación, o bien que lo haya presenciado, lo primero que debe hacer es:

Asegurar la circulación en el lugar:

Detener el vehículo propio fuera de la calzada, cortar el encendido de los vehículos, señalar la vía con triángulos de preseñalización o encendiendo las luces de emergencia y no invadir la calzada, salvo en caso de fuerza mayor.

Solicitar ayuda sanitaria:

Mediante los Postes SOS, otros conductores o teléfonos de emergencia.

Colaborar con la Autoridad.

Desde que se llama solicitando la ayuda sanitaria hasta que ésta llega al lugar del accidente pueden transcurrir entre 5 y 20 minutos. Son minutos cruciales en la vida del accidentado en los que tan importante es conocer lo que hay que hacer con el herido como lo que no se debe hacer.

Lo que no hay que hacer

Como norma general debe evitar:

- ◆ Mover el eje cabeza-cuello-tronco: Hay que procurar que el cuello permanezca en la posición inicial para evitar que se agraven las posibles lesiones cervicales y medulares.
- ◆ Extraer del vehículo o mover innecesariamente a los heridos.
- ◆ Trasladar por nuestra cuenta al herido al hospital.

- ◆ Colocar un torniquete, salvo en situaciones muy extremas (como ciertas amputaciones).
- ◆ Retirar el casco al accidentado, salvo que se conozca la técnica apropiada.
- ◆ Dar medicamentos.
- ◆ Y recuerde que muchas de las paraplejas ocurridas tras un accidente se deben a una deficiente manipulación del herido.

Lo que conviene hacer

De cada herido conviene saber si está o no consciente, si tiene pulso (en cuello y muñeca) y si respira (los ruidos o ronquidos pueden ser síntoma de que hay un cierre de las vías respiratorias).

- ◆ Si no respira, o lo hace con dificultad, probablemente necesite una ventilación artificial, por ejemplo, boca a boca.

- ◆ Si no respira y no tiene pulso, practíquelo la reanimación cardio-pulmonar, pero sólo en caso de saber hacerlo.
- ◆ Si hay hemorragias abundantes, tape la herida con la mano o puño utilizando un pañuelo, o mejor, unos guantes; sólo utilice el torniquete para casos de amputaciones.

PIDA AYUDA

En todas las autopistas y principales carreteras existen Postes SOS que permiten solicitar ayuda en caso de avería o accidente. Antes de dirigirse al poste más cercano con su seguro de asistencia, intente retirar el coche de la calzada o, como mínimo, señálelo. Pulse el botón de llamada y pida ayuda. Tendrá que facilitar la matrícula, marca, modelo y punto kilométrico.



- ◆ Si el herido está inconsciente, sobre todo si se encuentra boca arriba o si vomita, colóquelo de lado, en la denominada posición de defensa.
- ◆ Por último, es bueno acompañar, tranquilizar y animar a los heridos, y no hacer comentarios inoportunos, aunque aparentemente permanezcan inconscientes.

Julio y agosto son los meses con más accidentes y muertos

EL PEOR TRAGO DE LAS VACACIONES

Juana Sánchez

La velocidad inadecuada, las maniobras antirreglamentarias, invadir el carril izquierdo y no guardar la distancia de seguridad son las causas de el mayor número de accidentes mortales.

La salida de vacaciones está ligada, mayoritariamente, al verano y a la carretera, donde confluyen altas intensidades de tráfico y muchos accidentes graves. La distracción del conductor y la velocidad inadecuada se perfilan como las causas que más a menudo desencadenan el siniestro, que suele tener lugar en una carretera nacional.

Los meses de julio y agosto son los que más accidentes de tráfico registran y en los que mayor número de personas pierden la vida en la carretera. Durante estos meses del año pasado, se produjeron en España 680 accidentes mortales con un balance de 806 fallecidos, una cifra trágica aunque menor que la de 1995. Las salidas de la vía con vuelco del vehículo determinaron el tipo de accidente mortal más frecuente (146 casos), mientras que las colisiones frontales, frontolaterales y por alcance, junto con la salida de la vía con choque, se destacan igualmente como muy habituales.

En cuanto a las causas, la distracción del conductor provocó el accidente en 173 de los 680 con víctimas mortales ocurridos entre ju-

lio y agosto. La velocidad inadecuada, la invasión de la parte izquierda de la calzada y las maniobras antirreglamentarias fueron otros factores estadísticamente importantes en la determinación de los siniestros. Se da la circunstancia de que, con similar número de accidentes mortales en ambos meses, la distracción del conductor se repitió en mayor medida en agosto de 1996 que en julio del mismo año e, incluso, que en agosto de 1995.

Las carreteras nacionales, seguidas de las locales, se

perfilaron como las que registraron mayor número de accidentes mortales (233 y 163, respectivamente); 291 personas perdieron la vida en las primeras, mientras que 185 fallecieron en accidentes ocurridos en las segundas. Aun así, las cifras de siniestros ocurridos en autovías y autopistas, sin

duda más seguras, también son importantes: suponen alrededor del 22 por 100 del total de víctimas mortales.

En cuanto a la distribución de los accidentes por comunidades autónomas, existen ciertas diferencias en el número de siniestros, en función del mes analiza-

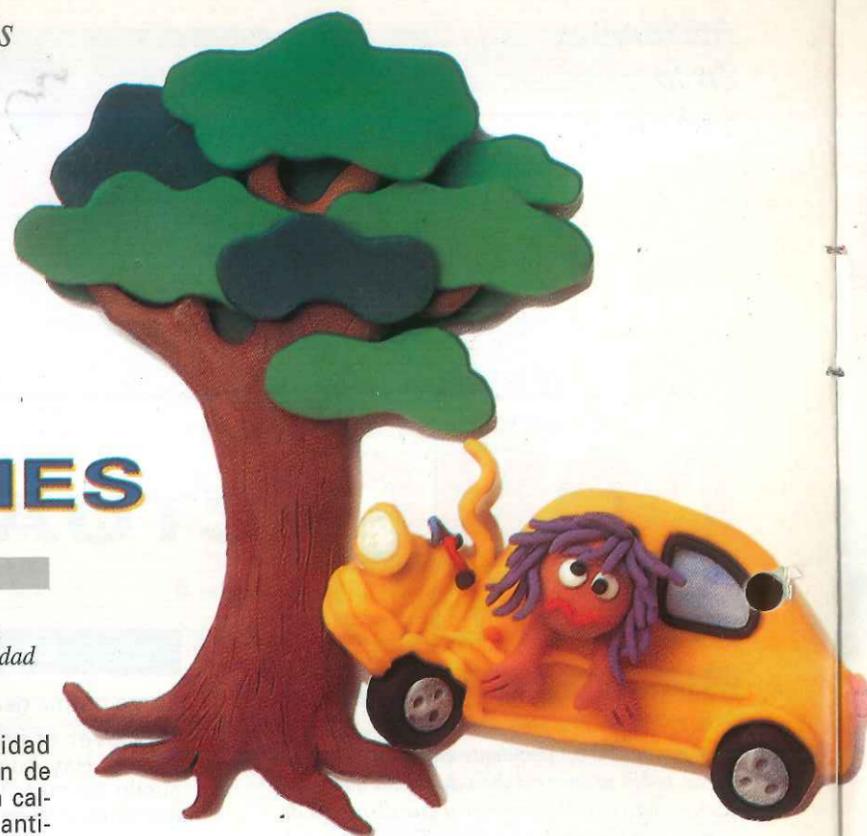
José Alonso, Guardia Civil de Tráfico

"Nunca se acostumbra uno a los accidentes"



José Alonso, Guardia Civil de Tráfico del destacamento de Granada, sigue quedando impactado cuando asiste a un accidente con víctimas, a pesar de llevar 20 años en la carretera desempeñando este trabajo. Sobre todo, si entre los heridos hay niños. "Nunca llega uno a acostumbrarse". Más bien al contrario, los años sobre el asfalto pesan cada día: "La carretera supone tensión de la que nadie queda fuera". En su

opinión, los accidentes son inevitables con tanto vehículo circulando y "con las barbaridades que se hacen", aunque asegura que, en verano, cuando se va con la familia, el conductor quizás circula con más prudencia. Su experiencia le permite saber si un conductor sancionado admite su error, aunque no lo reconoce. Para Alonso, el calendario viene marcado por el flujo del tráfico. "Lo mejor es la primavera, en la que no se dan los rigores del invierno, y antes de la estampida del verano".



Accidentes mortales

	Nº Accidentes	Muertos	H. Graves	H. Leves
Julio 96	341	389	219	178
Agosto 96	339	417	280	235



do. Así, en julio, Andalucía y Castilla y León aparecen las primeras en el "ranking" de accidentalidad mortal (cabe pensar también que son las comunidades con mayor número de provincias), al haberse registrado 58 y 52 víctimas mortales, seguidas a cierta distancia por Cataluña, Ga-

licia y Valencia. En agosto, en cambio, 71 personas perdieron la vida en las vías andaluzas, 58 en las catalanas y 57 en Castilla y León. En el extremo opuesto, Cantabria y Navarra registraron el menor número de accidentes mortales y Ceuta y Melilla no tuvieron ninguno. ♦

Cómo (*)

Colisión frontal	101
Colisión lateral	31
Colisión fronto-lateral	96
Colisión por alcance	47
Colisión múltiple	11
Otros tipos de colisión	8
TOTAL COLISIONES	294
Atropellos peatón y animal	71
Salida de la vía con choque	146
Salida de la vía con vuelco	101
Salida de la vía con despeñamiento	36
Otros tipos de salidas de la vía	15
TOTAL SALIDAS DE LA VÍA	298
Vuelco	16
Otros tipos de accidente	1
TOTAL	680

Trayectos cortos, grandes peligros

En julio y agosto del año pasado, las carreteras locales fueron el escenario de casi la cuarta parte de los accidentes mortales y las comarcas de un 16 por

Dónde (*)

Vía	Nº Accidentes	Muertos	H. Graves	H. Leves
Autopista	72	83	64	72
Autovía	77	89	55	57
Nacional	233	291	205	133
Comarcal	109	130	76	75
Local	163	185	84	68
C. Vecinal	19	20	11	6
Otras	7	8	4	2
Total	680	806	499	413

Porqué (*)

	Nº Accidentes	% del total
Velocidad inadecuada	133	19,5
Maniobra antirreglamentaria	108	15,8
Invasión de la izquierda	115	16,9
No guardar distancia de seguridad	5	0,7
Irrupción del vehículo	6	0,8
Distracción del conductor	173	25,4
Somnolencia	30	4,4
Posible enfermedad	4	0,5
Alcoholemia	9	1,3
Irrupción de peatón	48	7,0
Avería mecánica	18	2,6
Otras causas	28	4,1
Total	680	

(*) Accidentes mortales en julio y agosto de 1996.



100 de los mismos. En muchos casos, las víctimas se dirigían a parajes cercanos a su lugar de residencia, hacían pequeñas excursiones o iban a comer

en las proximidades. Es probable que, para algunos, se tratara

de trayectos cortos, aparentemente sin riesgo, que no contaron con la preparación detallada del viaje largo ni con la misma atención por parte del conductor... y terminaron en un accidente.

Un estudio realizado en Navarra en 1991 demostraba que quienes se desplazan para acudir a fiestas patronales en pueblos cercanos tienen un riesgo de accidentarse tres veces mayor que quienes viajan por motivos laborales.

EN COCHE Y A LA PLAYA

El turista sigue siendo fiel al sol y al mes de agosto

Mercedes López

Los datos estadísticos confirman que los españoles viajamos mayoritariamente durante el mes de agosto, en nuestro propio coche y a la costa. No solemos planificar con antelación nuestro viaje y utilizamos poco los servicios de las agencias de viaje. Los viajes al extranjero siguen quedando reservados a una minoría aunque, en un futuro próximo, parece que seremos mucho más "viajeros"

Agosto, en nuestro coche y por España, son las coordenadas más destacadas de los viajes de vacaciones que realizamos los españoles el pasado año, según se desprende de los datos facilitados por el Instituto de Estudios Turísticos.

En este mismo sentido se

manifiesta Jesús Martínez, presidente de la Federación Nacional de Agencias de viajes, al afirmar que "las primeras motivaciones para viajar son el sol y la playa. Se viaja en coche y como alojamiento se utilizan los apartamentos, es el sistema más barato y nos permite seguir haciendo nuestra vida cotidiana. No

Prepare su viaje con la cabeza

1 Descubra las agencias de viajes. Allí le aconsejarán lo mejor, le atenderán de forma personalizada y le orientarán hacia la opción más adecuada. Luego tome su decisión.

2 Documentécese a fondo sobre el lugar escogido. Entérese bien de lo que está contratando y lea la letra pequeña. El mejor cliente es el más documentado, elige mejor el destino y vuelve más satisfecho.

3 Hay pólizas de seguro de viaje muy baratas. El precio medio oscila entre 700 y 1.000 pesetas por persona, para cubrir 15 días. Los riesgos e incidencias (siniestros, robos, enfermedades...) se multiplican en los viajes.

4 El equipaje debe ser inteligente. Lleve sólo lo necesario. Es mejor llevar dos maletas pequeñas que una grande. No convierta su equipaje en un lastre y a usted en un porteador. La diferencia entre un feliz viaje y uno desastroso puede ser cuestión de maletas.

Fuente: Federación Nacional de Agencias de Viaje



debemos olvidar que nos encontramos en un país de clases medias". Igualmente apunta una tendencia: la de fraccionar las vacaciones. Durante el verano se disfrutan 15 días en familia; el resto se divide entre Semana Santa y Navidades, además de una semana en otoño en la que la pareja escapa sin los niños a Londres, París, Roma o el Caribe. "Siempre dejando muy claro que, aunque cada vez son más lo que lo hacen, se trata de una minoría".

LOS DATOS

Las estadísticas confirman estas opiniones. En 1996, uno de cada cuatro españoles disfrutó de vacaciones durante el mes de agosto, mientras que en los otros meses de verano se registraron cifras sensiblemente inferiores. En junio salieron algo más del 7 por 100; en julio, el 9 por 100; y en septiembre, cerca del 10 por 100.

En el 90 por 100 de los casos, el destino principal de estos viajes fue alguna localidad española. Cataluña fue la comunidad más visitada (15 por 100), seguida por la Comunidad Valenciana (12 por 100) y Andalucía (cerca del 12 por 100).

Ir a la casa de algún fami-

liar o amigo o a nuestro apartamento es el alojamiento utilizado principalmente. Los hoteles y establecimientos parecidos acogieron al 20 por 100 de los desplazados, mientras que las viviendas alquiladas o el camping sólo atrajeron a algo más del 6 por 100 de los turistas.

El medio de transporte más generalizado en los viajes es el coche propio (79 por 100), muy por encima del autocar (15 por 100), avión (9 por 100) y del

tren (6 por 100).

Fuera de España se viajó en el 7 por 100 de los casos. Según Jesús Martínez, "Portugal es, por su proximidad geográfica, el país más visitado. No nos sentimos extraños, la lengua es fácilmente comprensible, tienen sol y playa y, al mismo tiempo, pueden aportar las diferencias y las cosas que se buscan". En los destinos más cercanos solemos desplazarnos con nuestro propio coche (55 por 100), mientras que a

países lejanos viajamos en avión (41 por 100) y autocar (31 por 100).

Por último, en palabras del presidente de la Federación Nacional de Agencias de Viaje, los españoles somos "muy latinos a la hora de preparar un viaje e improvisamos mucho. Mientras que el mercado alemán compra con 8 meses de adelanto, nosotros lo hacemos con mes y medio y, en algunos casos, de un día para otro".

Incidentes fuera de casa

EN CASO DE ACCIDENTE

● Si se encuentra en un país de la Unión Europea, la cobertura suele ser la misma que la que se tiene contratada en su país de origen. Se recomienda contactar con la compañía de seguros española lo antes posible vía directa (teléfono o fax).

● Fuera de la Unión Europea es conveniente que, antes de partir, se informe en su compañía de seguros sobre la cobertura que tiene y los documentos que debe llevar.

● En algunos países, como Estados Unidos o la antigua Unión Soviética, es obligatorio contratar en la frontera un seguro de automóvil temporal con la misma duración que las vacaciones.

SI LE PONEN UNA MULTA

● Como norma general, en casi todos los países se exige el pago inmediato de la sanción; de lo contrario, inmovilizan el vehículo. Conviene llevar moneda del país.



● Si estaciona mal su vehículo y se lo lleva la grúa, no intente discutir. Es requisito el pago obligado del importe de la grúa para recuperar el coche.

● Por último, una vez de regreso a España, si no está conforme con la multa, puede recurrir, ya que el pago por adelantado está considerado como un depósito.

Los documentos para conducir por el extranjero

● Unión Europea, Chequia, Eslovaquia, Islandia, Noruega y Suiza: permiso de conducción español; permiso de circulación; Tarjeta de Inspección Técnica; póliza de seguros; recibo acreditativo de la vigencia del seguro; distintivo identificativo de la nacionalidad del vehículo ("E" de España).

● Resto de Europa y América del Norte: los documentos anteriores, el permiso internacional de conducir y el certificado internacional del seguro.

● Otros países: además de lo anteriormente expuesto, el "Carnet de Passages en Douanes" (Consultar en RACE el listado de países donde es obligatorio).

Cómo alquilar un coche

Para alquilar un coche en España se requiere permiso para conducir turismos, con un año de antigüedad y haber cumplido 21 años, o 25 en el caso de la categorías de vehículos de lujo.

El cliente debe exigir a la

empresa alquiladora un servicio exclusivo y de calidad, vehículos en perfectas condiciones, limpios y a punto. Además, la compañía de alquiler debe ofrecer un servicio de asistencia que cubra cualquier anomalía del vehículo y para ello ofrece al cliente una serie de productos que cubren los gastos derivados de accidente, robo, colisión... Por su parte, al cliente se le exige solvencia económica y uso adecuado del vehículo, que deberá ser devuelto en las mismas condiciones. En caso de siniestro, lo esencial es comunicar con la compañía de asistencia concertada o con la estación de alquiler. Si se desea alquilar un coche en el extranjero, es recomendable reservarlo desde España, así podrá conocer perfectamente todas las condiciones, entre otras si necesita el permiso de conducción internacional.

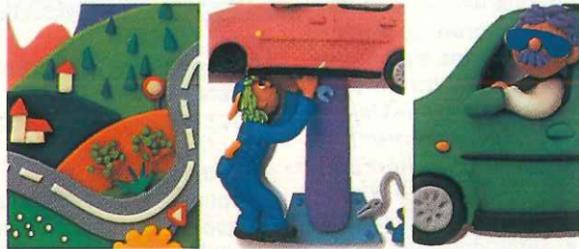
LA "OPERACION SALIDA" DE MANOLITO GAFOTAS

Elvira Lindo

No sé si sabes que mi padre tiene un camión que se llama Manolito, y que a mí me pusieron Manolito por el camión, también debió influir un poco que mi padre se llama Manolo, pero menos, porque el miembro más importante de mi familia es el Manolito camión. Todo lo bueno y todo lo malo se lo debemos a Manolito. Lo malo es que desde que compramos a Manolito sólo tenemos deudas, y lo bueno es que desde que llegó Manolito a nuestras vidas yo noto que mis amigos no pueden soportar la envidia que me tienen. Es una envidia completamente podrida, porque a mi barrio, eso de la envidia sana, no ha llegado todavía. Dentro de unos días, cuando vuelva mi padre de uno de sus portes, haremos la Operación Limpieza. La Operación consiste en que mi padre, yo y el Imbécil bajamos a la calle con bayetas y trapos y enchufamos una manguera al grifo del Tropezón, que es uno de los bares más famosos de Europa y sobre todo de mi calle. Nos tiramos toda la mañana sacando brillo a Manolito, desde las ruedas hasta el retrovisor, y luego, llamamos al telefonillo para que mi madre baje, y haga la prueba del algodón. Muchas personas que andan en ese momento bebiendo en la barra del Tropezón salen a la calle para ver ese espectáculo que se repite una vez al año: mi madre se saca el algo-

dón del bolsillo, lo enseña al público para demostrar que el algodón está nuevo, y luego lo pasa de un lado a otro del camión. Cuando el algodón está blanco la gente dice: ¡Oh, es increíble!; cuando el algodón se ensucia, aunque sólo sea una chispa, mi madre nos mira con desprecio y se larga sin decir ni adiós: tenemos que volver a frotar.

Lo mejor de la operación limpieza es que sabemos que al día siguiente viene la Operación Salida. Todos los años vamos al pueblo de mi abuelo, no podemos ir a otro sitio porque



camión de mi padre.

En Tarancón mi padre hace una paradita para que el Imbécil y yo vomitemos (yo creo que mi madre se pasa con las pastillas), al abuelo lo dejamos en el coche durmiendo con la boca abierta y la dentadura descolgada. Él dice que se queda para que no nos roben el camión porque los ladrones de coches nunca se llevan camiones con abuelos dentro. Después de vomitar todas las pastillas contra el mareo seguimos viaje, ahora mucho más despedados, y le cantamos a mi padre eso de "El señor conductor no se ríeeee", y mi padre se parte el pecho de risa porque para eso es nuestro padre.

Cuando llegamos a Mota del Cuervo, los amigos de mi abuelo le dicen: "¿Tenéis un camión nuevo?", y es que no es por tirarme el rollo pero está tan limpio que

parece salido de fábrica. Luego, durante todo el año mi padre lo va poniendo hecho un asco por fuera y por dentro, con los calendarios esos que cuelgan de tías superdotadas a espaldas de mi madre.

Todos los años lo mismo, así que si quieres vernos no tiene pérdida: Salida de Carabanchel (Alto) a las diez de la mañana rumbo a Mota del Cuervo. Cuando el camión Manolito entra en la autopista de Valencia todos los coches se hacen a un lado porque es tan brillante y tan blanco que parece un camión venido de otro planeta. Y no exagero.

no tenemos dinero, así que todos los años parece que hacemos el mismo viaje. Durante dos horas mi madre vuelca todo el contenido de mi casa en el camión, con decirte que ha habido veces que los vecinos han creído que estábamos de mudanza. Luego nos enchufa al Imbécil y a mí un bocadillo de pastillas contra el mareo que nos dejan modorros durante cinco horas. Mi madre se pone de copilota y le da la vara a mi padre durante todo el viaje para que no adelante a nadie, le obliga a ir tan despacio que hubo una vez que nos adelantó un burro. Te lo juro por el