

DOMINGUERO

.....

Todos en algún momento hemos tenido esta palabra en nuestra cabeza o hemos sentido la tentación de gritársela a otro conductor. Hasta la Real Academia la tiene recogida en su diccionario. **Dominguero** (Despectivo): Dicho de un conductor de automóvil: Inexperto o lento.



Me estoy refiriendo a esos conductores que por su forma de conducir nos damos cuenta de que no lo hacen con la destreza o desenvoltura que cabría esperar.

En estas fechas vamos a realizar viajes con un trayecto mayor y por unas vías diferentes a las que estamos acostumbrados. La mayoría de nosotros nos movemos con mayor o menor soltura en ciudad o en el entorno en el que estamos familiarizados. Estamos habituados a unos recorridos, unas velocidades, distancias y normas, pero nos encontramos un poco perdidos cuando circulamos por carreteras, autovías o autopistas.

Vamos a repasar algunas situaciones a las que no estamos habituados.

DISTANCIA



La mayor diferencia surge en las distancias con respecto a los vehículos que circulan junto a nosotros. En muchas ocasiones en carretera coincidimos con caravanas de varios vehículos. Sobre todo si la carretera no tiene rectas largas, la falta de experiencia en los adelantamientos hace que se forme un pelotón que resulta difícil de adelantar porque no guardan entre ellos una distancia que nos permita superarlos de uno en uno.



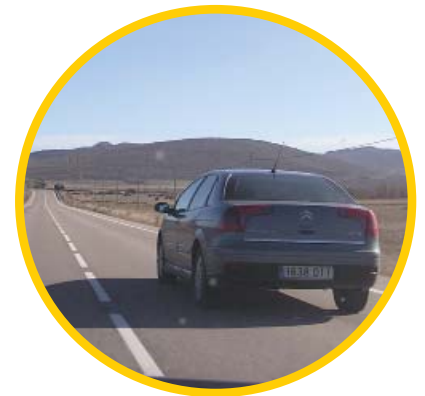
La distancia con respecto a los que circulan delante está condicionada por la velocidad a la que circulemos. En ciudad, la velocidad y el tráfico más denso hacen que las distancias sean menores.

Esa **distancia de seguridad** debe ser la que, en caso de frenado brusco, nos permita detener nuestro vehículo con seguridad. No la podremos disminuir ni siquiera si pretendemos adelantar. Además, si no queremos adelantar, este espacio deberá permitir que otro vehículo que circule detrás pueda adelantarnos y situarse delante. Esta medida no la aplicaremos si circulamos en poblado, si está prohibido adelantar, si hay más de un carril en el sentido de la marcha o si la densidad de la circulación no nos permite adelantar. Pero recordemos que NUNCA podrá ser menor de la distancia de seguridad.



En unos casos por desconocimiento y en otros por pura negligencia, el vehículo que circula detrás se pega a nuestra parte trasera, supongamos que debido a la costumbre de mantener la misma distancia que en ciudad. ¿Y qué podemos hacer nosotros en este caso? Podríamos dejar entre nosotros y el que va delante nuestra distancia de seguridad y la del que va detrás, pero quizá eso no sería bien interpretado por “el prisa”, así que lo más aconsejable será apartarnos, si es posible, y dejarnos adelantar.

También deberemos mantener distancias de seguridad cuando seamos nosotros los que vayamos a adelantar. Mantendremos un metro y medio lateralmente cuando adelantemos en cualquier vía a ciclos, ciclomotores o conjuntos de ellos y en vía interurbana a peatones, animales, vehículos de dos ruedas o de tracción animal. Al resto, les dejaremos una separación que esté en relación con la velocidad, anchura y características de la calzada.



En muchas ocasiones, el vehículo que termina de adelantarnos vuelve a su derecha demasiado pronto. La norma nos dice que debemos volver a nuestro carril sin obligar al adelantado a modificar su trayectoria o velocidad. Sobre todo cuando el adelantamiento se realiza en calzadas con varios carriles en nuestro sentido, no hay prisa por volver a la derecha. No obliguemos al otro a tener que levantar el pie del acelerador para mantener la distancia con nosotros. Una buena referencia es que volveremos la derecha cuando por nuestro retrovisor interior veamos el morro del que acabamos de adelantar.

VELOCIDAD



A veces nos encontramos que los adelantamientos duran más de lo aconsejable desde el punto de vista de la seguridad, en muchas ocasiones porque se inicia el adelantamiento sin reducir de marcha. Si circulamos en 5ª, por mucho que aceleremos, a nuestro motor le va a costar mucho recuperarse para alcanzar la aceleración adecuada.

Las técnicas de conducción eficiente nos dicen que no hay que subir mucho las revoluciones del motor entre los cambios de marcha, pero en los adelantamientos, sobre todo si se trata de una carretera convencional, deberemos reducir una marcha, o varias, para conseguir una rápida aceleración y que nuestra circulación por el sentido contrario sea durante el menor tiempo posible. Si tenemos un coche con cambio automático utilizaremos el cambio secuencial o el *kick down* para reducir de marchas rápidamente y conseguir la aceleración conveniente.



Ampliando el concepto también podríamos considerar domingueros, aquí sí con el sentido despectivo de la palabra, a los que aunque manejen el vehículo con soltura, demuestran muy poco respeto por las normas básicas de seguridad vial.

El calor, los viajes largos, el relax y la despreocupación hacen que algunos de los ocupantes de los vehículos adopten posturas poco compatibles con la seguridad.

Según la normativa, el conductor es el responsable de mantener “[...] la posición adecuada y que la mantengan el resto de los pasajeros”. Vemos a muchos conductores conduciendo con una sola mano y con la otra apoyada en el marco de la ventanilla o directamente fuera del coche.

Después del accidente del atleta Bruno Hortelano ya hablamos del peligro que conlleva viajar con el brazo fuera del habitáculo. En el caso de los pasajeros por el riesgo de sufrir daños y en el caso del conductor debido a la imposibilidad de manejar el volante con prontitud y seguridad en caso necesario.



En el caso de los pasajeros, no colocarse adecuadamente puede tener graves consecuencias en caso de accidente. Aunque últimamente lo vemos en menos ocasiones, si el copiloto coloca los pies por encima del salpicadero y el coche tiene airbag, si se produce un impacto frontal que lo active, le podría provocar graves lesiones: roturas en huesos de las piernas, cadera, graves lesiones internas, etc.

Una buena postura en el asiento, no solo retrasa la aparición de la fatiga. Además nos mantiene en una posición adecuada para el correcto funcionamiento de los sistemas de seguridad pasiva: cinturón, airbag y reposacabezas; y en el caso del conductor situado de forma que pueda manejar con seguridad el volante y el resto de los mandos del vehículo.



Es posible que sigamos siendo unos domingueros en el sentido estricto de la palabra, pero atendiendo estos consejos, quizá consigamos no parecerlo.

Octavio Ortega
Editor. Experto en Seguridad Vial
PONS Seguridad Vial

» MISCELÁNEA DE CURIOSIDADES



En el año 2015 no mantener la distancia de seguridad fue la segunda infracción causante de accidentes en vía interurbana con un 18% de las infracciones. En vía urbana fue el 13%.

	Infracción	Número de infracciones	%
Vía interurbana	Velocidad	6.936	26
	No mantener el intervalo de seguridad	4.766	18
	No respetar otra regulación de prioridad	2.256	9
	Invadir parcialmente el sentido contrario	1.700	6
	No respetar señal de STOP	1.268	5
	Adelantar antirreglamentariamente	534	2
	Circular en sentido contrario o por lugar prohibido	165	1
Vía urbana	No respetar otra regulación de prioridad	7.211	18
	No mantener el intervalo de seguridad	5.125	13
	No respetar paso para peatones	3.304	8
	Velocidad	2.866	7
	No respetar señal de STOP	1.967	5
	Invadir parcialmente el sentido contrario	712	2
	Adelantar antirreglamentariamente	551	1

Fuente: DGT. Las principales cifras de la Siniestralidad Vial España 2015.



No mantener una postura adecuada al volante o que los pasajeros no la mantengan tiene una sanción para el conductor de 80 euros (40 si se paga en periodo reducido).



Circular sin mantener con el que circula delante la distancia que permita detenerse, sin colisionar, en caso de frenada brusca tiene una sanción de 200 euros (100) y la retirada de 4 puntos en el permiso de conducir.