

Mitos sobre la conducción con hielo o nieve

Con la bajada de las temperaturas son muchos los conductores que se sienten inseguros al utilizar sus vehículos, hasta el punto de que algunos de ellos lo dejan hibernando en el garaje hasta que las temperaturas se suavizan.

Para garantizar la seguridad y la fluidez cuando llega el hielo o la nieve es necesario antes de realizar un viaje consultar la información meteorológica, el estado de las carreteras (puertos cerrados, transitabilidad, etc.) y valorar la necesidad de realizar el desplazamiento que teníamos previsto si las previsiones no auguran nada bueno.

Consultar las webs de la DGT y AEMET



El principal efecto de conducir sobre hielo o nieve es el **aumento de la distancia de frenado por reducción de la adherencia**, pudiendo ser hasta 10 veces más en comparación con una vía seca, a lo que se suma la peligrosidad por el deslizamiento y la pérdida de control de la dirección.

Hay dos momentos especialmente peligrosos, con la caída de **los primeros copos de nieve** y con la formación de hielo cuando las temperaturas bajan de 4 °C en condiciones de humedad o de lluvia, especialmente de madrugada, porque el pavimento se vuelve muy deslizante. Siendo aconsejable prestar atención en la entrada y salida de túneles, zonas de sombra, cruce de puentes y zonas húmedas.

Son diversos los mitos que corren sobre cómo se debe actuar sobre el vehículo o cómo debe ser la conducción con hielo o nieve, poniendo muchos de ellos en riesgo la seguridad vial. A continuación vamos a acabar con las principales leyendas que hay al respecto:



¿VERAZ O FALAZ?



1. Verter agua caliente para quitar el hielo del parabrisas

FALAZ 

Un cambio brusco de temperatura puede llegar a romper el parabrisas del vehículo, especialmente si presenta algún deterioro por un impacto. Lo mejor es arrancar el vehículo, encender la calefacción enviando el aire hacia el parabrisas y rascar con algún elemento de plástico el hielo del cristal.

2. Es mejor dirigir aire caliente hacia el cristal para quitar el hielo

VERAZ 

Con el aire caliente se irá antes el hielo del cristal aunque si está muy caliente puede llegar a romper el cristal. Para ello lo mejor es al arrancar el vehículo dirigir el aire caliente hacia el parabrisas porque el motor todavía no ha alcanzado la temperatura y el aire que se dirija hacia el cristal no será muy caliente y por tanto no dará el cristal pero sí derretirá el hielo.



3. Dar acelerones para calentar el vehículo cuando hace mucho frío

FALAZ 

Dar acelerones con el motor frío perjudica al motor porque todos los mecanismos internos no están bien lubricados.

4. Cuando caen los primeros copos de nieve no hay riesgo

FALAZ 

Con los primeros copos de nieve se producen los mismos efectos que cuando caen las primeras gotas de lluvia (mezcla de agua, polvo y grasa) transformando el pavimento en una pista muy deslizante. Lo mismo sucede cuando la nieve está blanda y recién caída.

5. Acelerar fuerte para iniciar la marcha

FALAZ ✖

Acelerar suavemente con las ruedas en línea recta utilizando una relación de marchas lo más alta que sea posible (normalmente la segunda), soltar muy lentamente el embrague manteniendo una aceleración suave y constante no moviendo la dirección hasta que el vehículo esté en movimiento.

6. Con nieve hay que aumentar la distancia con el vehículo de delante

VERAZ ✔

Con hielo o nieve se pierde adherencia hasta tal punto que la distancia de frenado puede llegar a ser hasta diez veces más en relación a la calzada seca.

7. No se debe usar el pedal de freno

FALAZ ✖

Hay que circular lentamente para usar el freno de servicio lo menos posible. Es aconsejable frenar con el freno motor pero cuando sea necesario reducir la velocidad y con el freno motor no sea suficiente se frenará con el freno de servicio o de pie con suavidad.

8. Si llevo neumáticos de invierno o cadenas no hay peligro

FALAZ ✖

Los neumáticos de invierno o las cadenas mejorar la adherencia del vehículo pero incluso utilizándolos debe tener en cuenta que estos neumáticos tienen una menor adherencia en comparación a una calzada seca. Y no utilice esprays que se aplican a la banda de rodadura, porque tienen un efecto provisional de corta duración.



9. Hay que circular siempre con marchas cortas para más seguridad

FALAZ ✖

Las pendientes ascendentes hay que subirlas lentamente y a velocidad sostenida y en una relación de marchas lo más alta que sea posible emplear. Las pendientes descendentes se deben bajar lentamente y en una relación de marchas cortas (frenando con el motor), utilizando los frenos lo menos posible y, en tal caso, con mucha suavidad.

10. No es correcto conectar las luces antiniebla porque solo se deben usar con niebla

FALAZ ✖

Las luces antiniebla se deben utilizar cuando existan condiciones meteorológicas o ambientales que disminuyan la visibilidad, como en el caso de nevada.



Fernando Solas
Experto en Seguridad Vial - PONS Seguridad Vial

» MISCELÁNEA DE CURIOSIDADES



En enero de 2021 casi 1.500 personas pasaron la noche dentro de sus vehículos debido al temporal de nieve Filomena.



No echar sal sobre el vehículo. El motivo es porque la sal evita la congelación, pero no descongela; además, puede arañar el cristal y corroe la chapa.



Cuando sea obligatorio el uso de las cadenas, circular sin colocarlas conlleva una sanción de 200 euros.



Circulando con neumáticos convencionales en una vía con nieve, a 50 km/h y con 7°C, la distancia de frenado será de 63 metros, en cambio con estas mismas condiciones con neumáticos de invierno la distancia de frenado será de 32 metros.