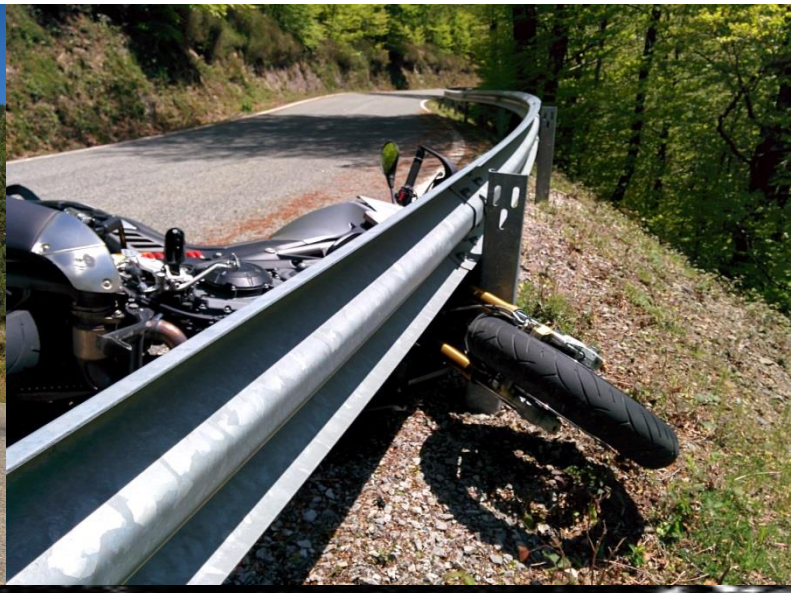
escuela
nacional de conducción
motocicletas

¿Por qué nos hacemos un recto?

14 causas y sus soluciones

JC Toribio



La formación, la atención permanente y la adaptación, permiten la anticipación de la conducción en la mayor parte de las ocasiones, evitando salidas de vía y compensando “el riesgo”. El estado de la red viaria es uno de los factores externos (ajenos al conductor) más influyentes en las salidas de vía de los usuarios motociclistas.

Escuela Nacional de Conducción de Motocicletas.
C.A.R. / Alcarrás.
Unión de Moteros Europeos
Ref.: UME_ENCM_2015_19
Fecha: 17 de mayo de 2015

Asunto: Campaña ¿Por qué nos hacemos un recto?

1. Exposición de hechos.

La conducción de una motocicleta es una actividad compleja que se encuadra dentro de escenarios complejos a los que debemos adaptarnos y conocer y que requiere la destreza sobre determinadas técnicas para el control del propio vehículo, pero también el dominio y conocimiento del problema.

Tres de los condicionantes claros y fundamentales para conducir un vehículo en el espacio público y hacerlo con seguridad son la destreza, la anticipación y la adaptación.

Esta pirámide de poder condicional "DA-2" ofrece a los conductores "oportunidad", favoreciendo la libertad que dan altas cotas de seguridad.

Pirámide para la supervivencia. Teoría DA-2.

La formación y el conocimiento se encuentran vinculados directamente con la habilidad para la conducción técnica de la motocicleta y las capacidades de los conductores para anticiparse y adaptarse a los escenarios complejos circulatorios (sistemas sociales complejos).

El objetivo de la campaña ¿Por qué nos hacemos un recto? es reducir los accidentes de tráfico y sus consecuencias incrementando la formación, información y sensibilización de los conductores.

2. ¿Qué sucede en la salida de vía?

Como en todos los siniestros de tránsito, la cinemática influirá de forma decisiva en las consecuencias del siniestro, así como la energía cinética a la que nos salimos, pero también influirán de forma decisiva los obstáculos o situaciones que nos encontremos durante nuestro recorrido.

Varios son los estudios que acreditan sin duda elevadas cotas de lesividad. A modo de ejemplo, en el año 2009, el estudio de accidente con implicación de motoristas en España, emitido por la Dirección general de Tráfico y realizado por INSIA, IDIADA y CIDAUT, reflejaba en lo relativo a los factores relevantes asociados a la infraestructura que "El 30 % de los motociclistas fallecidos

presentaban como impacto más severo el producido contra elementos situados fuera de la vía: señal, poste, hito, talud, cuneta, muro u otros elementos situados fuera de la vía".

En atención a la cinemática se describían dos variables, salida de vía sin caída previa y salida de vía con caída previa. Para el primer caso y sobre el 30 % del párrafo anterior, se situaba en un 67 %, siendo para el segundo caso del 34 %.

3. ¿Por qué nos hacemos un recto o nos salimos de la carretera?

Son varios los factores que pueden influir en que nos salgamos de la carretera manteniendo la trayectoria previa a la salida invariable ante la necesidad de variarla, o corrigiendo la trayectoria de forma inadecuada o adecuada para evitar mal mayor.

La formación y la atención en la acción de conducción, que nos llevarán a una mejor adaptación, preponderan sobre el resto de las medidas de compensación y adquieren cotas de prioridad.

Los principales factores intervinientes y sus medidas de compensación por parte de los conductores son:

1. Velocidad inadecuada real.
    a. Incremento de la atención.
    b. Respeto a la señalización.
    c. Formación.
    d. Adaptación.

2. Velocidad inadecuada percibida.
    a. Incremento de la atención.
    b. Respeto a la señalización.
    c. Formación.
    d. Adaptación.

3. Calculo erróneo de distancias.
    a. Incremento de la atención.
    b. Respeto a la señalización.
    c. Formación.
    d. Adaptación.

4. Referencia visual direccional errónea.
    a. Incremento de la atención.
    b. Formación.
    c. Adaptación.

5. Distracción.
    a. Incremento de la atención.
    b. Control sobre el consumo de sustancias modificadoras de las capacidades y conducta.
    c. No conducir cansado.

6. Maniobra evasiva ante incidencia.
    a. Incremento de la atención.
    b. Formación.
    c. Adaptación.

7. Percepción engañosa del trazado.
    a. Incremento de la atención.
    b. Formación.
    c. Adaptación.

8. Técnica inapropiada de frenado.
    a. Incremento de la atención (evita situaciones de precipitación, selección y progresión).

b. Respeto a la señalización (evita situaciones de pánico).
c. Formación.
d. Adaptación.

9. Crisis de pánico.
    a. Incremento de la atención.
    b. Respeto a la señalización.
    c. Formación y entrenamiento.
    d. Adaptación.

10. Desvanecimiento o somnolencia.
    a. Control médico.
    b. Hidratación en situaciones calor.
    c. Tratamiento adecuado de la alimentación.
    d. Evitar el agotamiento.
    e. Control sobre la ingesta de sustancias capaces de alterar negativamente la conducta y capacidades necesarias para la conducción.

11. Deslumbramiento.
    a. Incremento de la atención para gestión de la anticipación.
    b. Modificación de las referencias visuales.
    c. Adaptación de la velocidad.

12. Estado del firme.
    a. Incremento de la atención.
    b. Formación.
    c. Adaptación.

13. Mantenimiento insuficiente de la motocicleta.
    a. Incremento del mantenimiento.
    b. Formación.

14. Fallo mecánico.
    a. Incremento del mantenimiento de la motocicleta.
    b. Seguimiento alertas de riesgo.
    c. Formación.

Recuerda que uno o varios de estos factores pueden influir decisivamente en que nos salgamos de la plataforma cuando presenta un cambio de trazado e incluso en trazados rectos.

Conclusiones.

a. La formación, la atención permanente y la adaptación durante la conducción, permiten la anticipación en la mayor parte de las ocasiones y evitar salidas de vía, compensando así el riesgo.
b. Estamos en un sistema social dónde son especialmente representativos los riesgos asumidos en un plano colectivo. Un sistema que debe ser reconvertido para respetar la vida en la mejor forma aceptable.
c. El estado de la red viaria es uno de los factores externos (ajenos al conductor) más influyentes en las salidas de vía de los usuarios motociclistas.

17 de mayo de 2015

Centro de Alto Rendimiento de la E.N.C.M.

(Circuito de Alcarrás).

Dirección.