



LA CONDUCCION DE
VEHICULOS PRIORITARIOS
POR LAS FUERZAS Y
CUERPOS DE SEGURIDAD.
PARTE 1.

2024



ANTONIO PAZO GÓMEZ Y JUAN MANUEL RUBIALES SALAZAR

INTRODUCCIÓN

Con la presente publicación lo que se pretende es que los agentes de las fuerzas y cuerpos de seguridad, adquieran conocimientos sobre la conducción policial en situaciones de emergencia. Deben conocer, sin poder tener las practicas pertinentes, que el vehículo policial o la conducción policial en situaciones de emergencia puede ser muy útil si se tienen los conocimientos oportunos, o por el contrario, un arma letal para sí mismo y para los demás usuarios de la vía.

LA CONDUCCION

La conducción en los vehículos puede ser de tres clases: **tracción delantera, propulsión trasera y tracción total**. Como es lógico cada uno de estos tipos de motricidad se comporta de forma diferente en situaciones límite debido sobre todo a la transferencia de pesos. Como puede ser posible encontrarnos en servicio vehículos de cualquier tipo de motricidad, haremos una breve referencia de cada una de ellas.

- **Tracción delantera.**

La mayoría de los turismos y furgonetas de hoy en día montan tracción delantera, incluso algunos vehículos de grandes prestaciones. Los motivos son obvios, su coste es menor, el interior del vehículo es más amplio al no tener que ceder espacio para el paso del árbol de transmisión en aquellos cuyo motor se encuentra en la parte delantera. En contra tienden a girar menos de lo que le ordenamos, es decir, **subviran**.

Su comportamiento es bastante predecible y por lo tanto fácil de contrarrestar. Al acelerar por el efecto de desplazamiento de masas hacia atrás, el vehículo pierde adherencia y por lo tanto aceleración y dirección, sobre todo si lo hacemos de forma brusca. Por el contrario, si desaceleramos de forma brusca el desplazamiento de masas se produce en forma inversa, es decir, hacia delante. Ambos efectos nos provocaran pérdidas de control en forma de subvirajes.

- **Propulsión trasera,**

Normalmente este tipo de motricidad es montado en vehículos de lujo o de prestaciones altas y en furgones de gran capacidad de carga. Este sistema encarece el coste del vehículo y resta espacio interior al tener que realizarse un túnel para el paso del árbol de transmisión. Este sistema tiende a provocar que el vehículo gire más de lo que le ordenamos, es decir, **sobreviran**.

Al igual que los vehículos de tracción delantera, su comportamiento es

bastante predecible y por lo tanto fácil de contrarrestar, si bien es necesario más experiencia o práctica. Aunque el desplazamiento de masas es similar su comportamiento es diferente. Al acelerar las ruedas traseras reciben el desplazamiento de pesos con lo que gana en motricidad y pierde en dirección.

También debemos tener cuidado en las reducciones de marchas, pues en caso de brusquedades el tren trasero se bloqueará pudiendo provocar el sobreviraje del vehículo

Las técnicas de corrección del sobreviraje son de aplicación en la conducción de motocicletas, pues sus reacciones son equiparables a los vehículos de propulsión traseras.

- **Tracción total o integral.**

Este tipo de motricidad es montado, generalmente, en vehículos deportivos. También en los de lujo o de prestaciones altas Este sistema, por supuesto es el más costoso de todos y resta espacio interior al tener que realizarse un túnel para el paso del árbol de transmisión, pero a cambio aporta un gran agarre al suelo y por lo tanto seguridad.

Los vehículos que montan tracción integral se comportan bien como una tracción delantera o como una propulsión trasera. Esto se hace notable en las trazadas de las curvas, pues a la entrada se nota una cierta tendencia a subvirar y en la salida a sobrevirar sin llegar a hacerlo. Están equipados con una diferencial central que reparte la potencia por igual a todas las ruedas, lo que equilibra de forma instantánea el reparto de pesos, con lo que ninguna parte del vehículo pesa más que otra, evitando los desplazamientos de éste. Tanto en aceleraciones como en deceleraciones no notaremos desplazamientos, pues los dos ejes lo harán al unísono manteniendo un peso constante en el suelo. En contra tienen que esa sensación de seguridad que nos aporta la tracción total, nos da mucha confianza y estos vehículos no avisan antes de una pérdida de adherencia y cuando se produce hace falta mucha experiencia y práctica para salir airosos de estas situaciones.

Algunos vehículos que montan tracción integral, están equipados con un sistema electrónico de control de tracción, el cual reparte ésta entre el tren delantero y trasero de diferente forma. Proporcionando una mayor tracción a las ruedas delanteras (un 60 u 80%) y en menor medida a las traseras (un 40 u 20%).

SUBVIRAJE Y SOBRE VIRAJE

Como hemos visto de forma superficial, los subvirajes y sobrevirajes son derrapajes no deseados que se producen durante las trazadas de las curvas y giros, especialmente al comienzo y al final de éstas. Ambos derrapajes se pueden producir con vehículos de tracción delantera o de propulsión trasera, si bien el primero es más tendente a subvirar y el segundo a sobrevirar. A continuación, veremos los motivos por los que se producen, así como en caso necesario como controlarlos. Las figuras siguientes nos muestran cómo se produce cada derrapaje.

En algunos puntos del texto haremos mención a dos términos: embragar y desembragar. El primero se refiere a la acción de liberar, soltar el pedal del embrague y el segundo a la acción de pisar, accionar sobre el pedal del embrague.

*** Subviraje.**

Como ya hemos dicho es una pérdida de control no deseada que se produce más frecuentemente en los vehículos de tracción delantera. Dicha pérdida de control se produce una vez comenzado el giro. El vehículo no obedece a la dirección, gira menos de lo que le ordenamos o no gira, continuando una trayectoria recta.

En los vehículos de tracción delantera, las causas son las siguientes:

- Al bloquearse las ruedas delanteras debido a un exceso de frenos durante el inicio de una trayectoria curva. Ya hemos comenzado a girar la dirección.
- Por deslizamiento de las ruedas delanteras como consecuencia de exceso de velocidad en el momento de iniciar el giro.
- Por un exceso de aceleración en el instante de inicio del giro.

-La forma de corrección en cada caso es sencilla, es como sigue:

- En el primer caso aliviaremos la presión del pedal de frenos hasta que las ruedas comiencen a girar manteniendo la dirección.
- En el segundo, haremos un uso muy suave del freno al tiempo que levantamos el pie del acelerador hasta que las ruedas vuelvan a tener adherencia.
- En el tercer caso dejaremos de acelerar de forma suave.

En los vehículos de propulsión trasera se produce por:

Un exceso de velocidad en aumento al inicio del giro.

Una aceleración excesiva al iniciar el giro.

Al bloquear las ruedas delanteras debido a un exceso de frenos al inicio del giro.

Su corrección es la siguiente en cada caso:

- Realizando una frenada suave, progresiva y mantenida.
- Dejando de acelerar progresivamente. Si lo hacemos de forma brusca puede provocarse un sobreviraje.

- Aliviando la presión del pedal de frenos.
- En todos los casos mantendremos la dirección firme para que el vehículo gire tan pronto como recupere la adherencia.

Sobreviraje.

Como ya hemos mencionado, es más usual que se produzcan en los vehículos de propulsión trasera. No obstante, también pueden producirse en los de tracción delantera. Dicha pérdida de control se produce normalmente al final de la curva o giro. El vehículo gira más de lo que le ordenamos de forma rápida, provocando el desplazamiento lateral de la parte trasera del vehículo.

En los vehículos de propulsión trasera, las causas son las siguientes:

- Exceso de aceleración durante la trazada de la curva, especialmente a la salida de esta.
- Durante el trazado de la curva al decelerar de forma brusca.
- Al reducir de marcha dentro de la curva por llevar exceso de velocidad y embragar de forma brusca.

Su corrección es la siguiente, con la observancia de que siempre además de lo indicado, debemos realizar un contra volante al mismo tiempo, es decir, girar la dirección hacia el lado exterior de la curva para contrarrestar el derrapaje:

- En el primer caso disminuirémos de forma progresiva la aceleración.
- En el segundo aceleraremos de forma muy suave y progresivamente.
- En el tercero y quizá el más complicado debemos de optar por volver a engranar una marcha superior y hacer uso del freno o, acelerar de forma muy suave.

En los vehículos de tracción delantera lo provoca:

- El imprimir al vehículo más velocidad durante el giro de forma brusca.
 - Durante el giro, al levantar de forma violenta el pie del acelerador o al realizar un uso brusco del freno.

Se corrige, siempre acompañado de contra volante, de la siguiente forma:

- Levantando de forma progresiva el pie del acelerador. Acelerando de forma progresiva o, levantando el pie de freno.

En todos los casos de sobreviraje, si no se es un experto en el control del freno y del acelerador, debemos de limitarnos a contra volantear al tiempo

que desembragamos, hasta corregir o anular el derrapaje. Aquellos que disfrutamos conduciendo, encontramos verdadero placer al hacerlo por esas carreteras que tienen un elevado número de curvas y virajes, aquellas por las que nadie quiere circular. Sin embargo, a aquellos que no les gustan les diré que en ellas podemos desarrollar toda nuestra técnica de conducción y haciendo uso de la misma deberemos de resolver todas las maniobras con absoluta seguridad, sin realizar por su puesto una conducción ni negligente, ni mucho menos temeraria.

En nuestro caso la conducción que realizaremos se desarrollará casi exclusivamente en el casco urbano. No obstante, las técnicas de trazados de curvas nos servirán en la ejecución de los giros que realizaremos en ciudad para acceder a las distintas calles y por supuesto en nuestra conducción diaria particular. Por ello vamos a hacer una breve referencia a los trazados de las curvas de forma genérica.

Trazado de curvas.

Antes de tomar cualquier curva habremos adecuado nuestra velocidad a ésta y en caso necesario reduciremos una marcha. Durante la aproximación comenzamos a preparar las manos para iniciar el trazado desplazando la mano del sentido del giro a la parte superior del volante (a las 12), y la otra a la parte inferior del mismo (a las 6). Iniciamos con suavidad el trazado, progresando el giro de volante durante el mismo y a finalizar éste, colocando la dirección recta a la salida de la curva o giro y las manos en su posición de agarre correcto.

LA ADECUACION DE LA VELOCIDAD

1. Nos aproximamos a la curva frenando. (La dirección aún la mantenemos recta.)
2. Iniciamos el giro y seguimos frenando.
3. Frenamos menos y giramos más.
4. Solo giramos.
5. Giramos menos, comenzamos a acelerar.
6. Aceleramos más y giramos menos.
7. Solo aceleramos, la dirección ya está recta.

Ante cualquier curva existen cuatro tipos de trayectorias: **la teórica, la anticipada, la tardía y la real**, siendo esta última la que llevaremos a cabo.

En todas las curvas existen tres puntos claves para su correcto trazado: el punto "1", donde se inicia la maniobra; el "2", desde el que se visualiza la

salida de la curva; y el "3" donde se termina la maniobra al ser el punto de salida de la curva. Con la práctica y la buena observación, llegaremos a tomar de forma automática referencias para iniciar, seguir y terminar el trazado de cualquier curva, basándonos en detalles como árboles, farolas, cunetas, etc.

• **Trazado teórico.**

Como dice su nombre es teórico, en todo caso ficticio, sería la trazada ideal. Si se pudiese llevar a cabo, nos permitiría circular durante toda la trazada sin variar la velocidad, esto es, podríamos mantener una velocidad constante. En contra nos faltaría cierto margen de seguridad a la salida de la curva, con lo que difícilmente finalizaríamos airoso. Este trazado es el referente para la realización del correcto o real.

Vemos como sería el trazado teórico en el que diferenciamos tres puntos a seguir:

1. Punto de inicio del giro. Se inicia lo más separado del interior de la curva posible.

2. Punto más cercano al interior de la curva. Desde este punto debemos divisar la salida de la curva (punto 3). No tiene que coincidir forzosamente con el centro de la trazada o de la curva, solo lo hace en la teoría.

Punto de salida de la curva. Para obtener un buen margen de seguridad debe estar lo más alejado posible del interior de la curva. Como ya veremos en la realidad este punto debe de estar más alejado

• **Trazado real.**

Es como su propio nombre indica, el que realizaremos realmente. Es muy similar a la teórica. Si las comparamos observaremos que el punto "2" queda más retrasado, más cercano a la salida, con lo que obtendremos un mayor margen de salida alargando nuestra trazada, proporcionándonos mayor seguridad e incluso, si lo deseamos nos permite aumentar la velocidad.

Observamos

como es el trazado que en realidad realizaremos de forma genérica en cualquier curva. Las diferencias con el anterior son:

1. Todos los puntos de la trazada (puntos rojos) se retrasan con respecto al teórico (puntos negros).

2. Con este retraso el punto "2" se encuentra más cerca de la salida de la curva, con lo que se gana seguridad en la maniobra final, aumenta la visibilidad y el margen de salida. Consecuentemente el punto "3" se aleja o retrasa.

*** Trazado anticipado.**

Este trazado se produce cuando nos anticipamos en demasía en la maniobra de inicio de la trazada. Su consecuencia más lógica es una salida de la calzada en línea recta.

En esta figura se puede observar una trazada temprana y sus probables consecuencias. Esto se debe a.

1. Al anticipar la maniobra de inicio del trazado (punto 1), también adelantamos el punto "2" con lo que no divisaremos la salida de la curva.

2. Cuando alcanzamos el punto "2" al no visualizar la salida de la curva continuamos recto, al no poder seguir girando por falta de espacio.

3. Como consecuencia cuando alcancemos el que será el punto "3" de este trazado, no podremos girar lo suficiente, por lo que lo más probable es que nos salgamos de la calzada en línea recta.

- Trazado tardío.

Se llama así porque comenzamos el trazado muy tarde, atrasamos mucho el punto de inicio. Nos encontramos dentro de la curva. Su consecuencia curva, probablemente será un trompo o sobreviraje.

Podemos apreciar como al iniciar la maniobra de giro tarde nos metemos prácticamente en la curva, obligándonos a realizar un giro brusco para intentar tomarla, lo que nos provocará bien un trompo o un sobreviraje como ya hemos dicho.

Podemos observar que perdemos completamente. Esto es debido a que en ningún momento nos aproximamos al interior de la curva. Por lo que prácticamente todos los puntos se engloban en el único existente el "1", que es de inicio de la trazada, el más cercano al interior de la curva y desde el que prácticamente veremos la salida de ésta al estar tan metidos en el interior de la curva con el inicio de la trazada.

- Otras curvas.

Existen otros tipos de curvas distintas a la que aquí hemos visto, que no es ni más ni menos que la curva base para aprender la forma de realizar las trazadas. Es "la curva perfecta", es una curva de 90°, con igual visibilidad a la entrada y salida.

En la realidad nos encontraremos curvas sin visibilidad, de radio creciente (que tienden a abrirse), de radio decreciente (que tienden a cerrarse), así como en "U" o de horquilla, supuestamente 180° perfectos. Todas pueden ser ascendentes, descendentes o con ambas características a la vez, así como

horizontales, con peralte bueno, a la Inversa o variable, etc. Todas se trazan de la misma manera. Tienen tres puntos en la trazada, que con una adecuación correcta de la velocidad pondremos en su lugar exacto, y por supuesto ayudados por la experiencia.

GIROS

Normalmente durante nuestro trabajo no tomaremos curvas, salvo que estemos en una gran ciudad con circunvalaciones. Por regla general desarrollaremos nuestras funciones dentro de los cascos urbanos, lo que nos obliga a realizar innumerables cambios de dirección, giros.

La ejecución de los giros tanto a derecha como a la izquierda, así como en vía ancha o estrecha es similar. Pues todos son cambios de dirección de 90 grados. Si bien, tenemos que tener en cuenta que lo que aquí expuesto realizado en supuesto servicio de urgencia, aunque su aplicación en circunstancias normales es la misma, con la salvedad que la velocidad de aproximación a la zona de giro es menor y además, nos abstendremos de realizar maniobras prohibidas en este último caso.

En las siguientes figuras podemos observar que el inicio de la maniobra de giro comienza cuando el límite del obstáculo en el que tenemos que girar, si es prolongado por una línea imaginaria hacia nosotros, corta el vehículo por un punto entre el espejo retrovisor exterior y el cuerpo del conductor. En ese momento daremos toda la dirección hacia el lado que interese para realizar el giro con toda seguridad. Ese punto de corte lo determina el diámetro de giro de la dirección de cada vehículo, que conoceremos mediante su conducción y práctica. No obstante y para conocimiento general la cota de diámetro de giro ronda entre los 10 y 12 metros, según marcas y modelos.

Una vez visto cuando se inicia la maniobra de giro a ambos lados, pasamos a ver como se realiza durante un servicio urgente, es decir, a mayor velocidad.

- Giros en vías estrechas

Tras la explicación anterior y con la ayuda de las siguientes figuras veremos la forma de realizarlos cuando circulamos en servicio urgente.

Observaremos una apurada de frenada (sin bloqueo de frenos) y la maniobra completa de giro a derecha e izquierda que se realizan como sigue:

En primer lugar supondremos que circulamos en tercera y a una velocidad algo elevada como para realizar el giro, por lo que unos metros antes de llegar al punto de maniobra "b", debemos adecuar nuestra velocidad e indicar la maniobra. Dicha distancia la da la práctica y siempre conforme a la velocidad a la que circulemos procurando no tener que recurrir nunca al bloqueo total de frenos.

En este caso vemos que la adecuación de la velocidad la comienza en el punto "a". En ese momento iniciamos una apurada de frenada lo suficientemente intensa como para que no nos pasemos de largo y nuestra velocidad al llegar sea la correcta, al tiempo que pisamos embrague y engranamos la segunda velocidad. Una vez realizado esto y llegados al punto girar toda la dirección en el sentido correspondiente, al tiempo que comenzamos a acelerar para continuar la marcha.

En el caso que por circunstancias de la vía circulemos en segunda velocidad, durante la apurada de frenada podemos engranar la primera velocidad si fuese necesario. Pero debemos tener presente que esperaremos a que las revoluciones del motor hayan descendido para hacerlo, pues de lo contrario oiremos un desagradable carraspeo.

- Giros en vías anchas.

Los giros en vías anchas, es decir en calzadas con más de un carril de circulación en cada sentido, a pesar de tener más espacio para maniobrar, son quizás los más complicados de llevar a cabo, pues debemos contar con los cambios de carril que en algunos casos llevaremos a cabo y con el tráfico existente en la zona en esos momentos.

Podemos observar como el patrullero ante la proximidad a la zona de giro a la derecha, supuestamente ha cambiado el carril izquierdo por el que circulaba

al derecho, seguido de marcha. Al igual que en los giros anteriormente explicados, señala la maniobra a realizar, efect.) una apurada de frenada al tiempo que reduce de marcha si es necesario. Cuando lo alcanza, gira toda la dirección, suelta freno y comienza a acelerar. Seguidamente comienza a enderezar la dirección continuando la marcha.

En este giro, mencionado anteriormente, no es tal punto, es mas bien una zona, pues contamos con algo más de espacio que en los ejemplos anteriores a la hora de comenzar el giro, lo que nos permite hacerlo a mayor velocidad y sin girar en su totalidad la dirección.

La ejecución del mismo giro. Pero desde el carril izquierdo según sentido de marcha. En dicha figura podemos observar el peligro que conlleva realizarlo desde dicho carril, dado que podemos sufrir un accidente, o provocar uno en cadena en cualquiera de los dos carriles o incluso en ambos. Además nuestra trayectoria es mucho más larga lo que ya de por sí la hace peligrosa.

Como se desarrolla el cambio de dirección a izquierda. Su ejecución es similar al anterior, con la salvedad que como supuestamente el vehículo policial viene circulando por el carril izquierdo no tiene que hacer cambios de carril. Se señala la maniobra y se comienza con una apurada de frenada con reducción de marcha, seguido del giro de dirección, suelta de freno, aceleración y enderezamiento progresivo de la dirección continuando la marcha. Este giro es bastante peligroso, pues es un giro prohibido en circunstancias normales. A la hora de realizarlo debemos estar bien seguros de que los vehículos que circulan en sentido contrario al nuestro por sus respectivos carriles, se han percatado de la maniobra que vamos a realizar y nos dan preferencia de paso. El mayor problema o riesgo que conlleva este giro, es que por el carril en sentido contrario al nuestro circule un vehículo. Por supuesto que ante esta el carril derecho, por el cual puede estar circulando cualquier ejecución de la maniobra de circunstancia o cualquier otra que no nos dé absoluto seguridad tendremos el vehículo y esperaremos el momento Idóneo.

Quizá parezca que nos da una mayor visibilidad frontal, pero no obliga a realizar una trayectoria muy larga, lo que aumenta el riesgo de la misma. Ante cualquier Imprevisto, un vehículo con exceso de velocidad, un cálculo erróneo de la trayectoria, etc. Nos obligará a quedarnos atravesados en los carriles de

sentido contrario y en el supuesto que circule un vehículo de grandes dimensiones por el carril izquierdo en sentido opuesto al nuestro, nos puede dar una visión errónea de lo que puede venir por el otro carril.

Debemos tener presente siempre que, cuanto menos tiempo permanezcamos en los carriles de sentido contrario menor es nuestro riesgo y el de los demás en el momento de realizar la maniobra de giro. Si lo imaginamos en una avenida con tres, cuatro o más carriles de circulación en cada sentido, lo comprenderemos mejor. En esos casos se nos complica y mucho nuestras maniobras.

Cuando vayamos a realizar cualquiera de las maniobras de giro aquí vistas, no debemos olvidarnos señalar previamente el giro, así como mirar por los espejos retrovisores antes de iniciarla frenada.



* Glorietas y cambios de sentido.

Se nos puede dar la circunstancia de tener que realizar un cambio de sentido en una vía donde esta maniobra está prohibida. Para su ejecución en primer lugar calcularemos si el vehículo puede darla sola maniobra, en caso contrario debemos de buscar la zona más próxima donde poder realizarla, el de parada de bus, carga y descarga, etc. Con esto conseguimos una anchura mayor para realizar el cambio de sentido en una sola maniobra.

Aunque sea muy repetitivo, el hecho de realizarla en una sola maniobra, sin tener que rectificar, on marcha atrás etc, es por seguridad, principalmente la de los usuarios de las vías, pues algunos reaccionan de forma brusca sin necesidad.

La forma de ejecución es disminuir velocidad, aproximarnos lo máximo posible al margen derecho, dar toda la dirección a la izquierda, aseguramos que tenemos suficiente distancia de seguridad con los vehículos que circulan por la zona, como para realizar el cambio de sentido sin obligar a nadie a realizar maniobras bruscas. Una vez efectuada la maniobra continuar la marcha. En las glorietas, debemos hacer uso del carril externo para incorporarnos a otras vías, así como que en las mismas debemos tener mucha precaución con los pedales de freno y acelerador, ya que por ser un giro continuo el uso de uno de estos mecanismos de forma un tanto brusca, al sumarse con la fuerza centrífuga que nos empuja hacia el exterior de la curva, nos puede dar un disgusto en forma de derrapaje muy brusco o de pérdida de dirección de igual forma. Por ello a la entrada de las mismas controlaremos la velocidad y durante su recorrido la aceleración y en su caso el freno.

CONDUCCIÓN EN RECTAS

Todos pensamos que conducir en rectas no tiene ninguna dificultad y hasta cierto punto es cierto. Si se trata de circular en rectas con un patrullero o vehículo policial debemos tener en cuenta una serie de particularidades.

Aunque ya hemos visto las peculiaridades de la conducción en patrulla, media y en urgencia, aquí volveremos a repasar algunos puntos que junto a otros mejoraran la conducción en rectas.

- Durante el desarrollo de cualquier conducción, aunque esta sea relajada, debemos llevar en lo imposible ambas manos en el volante y en posición correcta.

- En recta, obtendremos un mayor campo de visión si conducimos algo alejados del vehículo que nos precede y desplazados ligeramente a la izquierda. Con esta maniobra podemos observar con antelación lo que ocurre dos o tres vehículos por delante de nosotros, anticipándonos a cualquier maniobra. No obstante debemos mantener la distancia de seguridad adecuada.

- En cualquier modo de conducción, si nos detenemos tras un vehículo, no olvidemos que se debe dejar una distancia tal a éste que nos permita iniciar la marcha y rebasarlo con una sola maniobra.

- Facilitaremos las maniobras de incorporación a la vía por la que circulamos a cualquier usuario que proceda de otra, al servicio de transporte público y en general a todos los usuarios, incluidos los peatones que pretendan cruzar por los lugares destinados a tal fin.

- Ante cualquier sospecha que podamos ser objetos de cualquier acto violento, circularemos por el carril más a la izquierda posible. Con esto evitaremos cualquier tipo de encerrona. Esta forma de circular es la más adecuada en servicios de escolta a personalidades aunque no se circule en urgencias.

- Nunca debemos circular por los carriles intermedios, pues damos todas las facilidades para que seamos blancos de cualquier tipo de ataque.

- Durante la conducción en modo de patrulla, en beneficio del tráfico circularemos por el carril derecho. No obstante ante cualquier indicio de amenaza nos desplazaremos al carril más a la izquierda posible.

- Al iniciar una conducción en modo medio o urgente, pasaremos inmediatamente a circular por el carril más a la izquierda posible.

- Siempre evitaremos hacer cambios de carril, inclusive cuando alguien no se de cuenta o no se aparte. Es preferible esperar el momento oportuno y rebasarlo invadiendo el carril de sentido contrario. Cada vez que nos veamos obligados irremediablemente a cambiar de carril, no se nos puede olvidar, indicar dicha maniobra.

- En todo momento prestaremos mucha atención a todo lo que nos rodea, pero especialmente cuando circulamos en urgencias o próximo a ésta.

- Aminoraremos la velocidad al aproximarnos a un cruce aunque tengamos preferencia por las señales de la zona. Debemos prever la salida de cualquier vehículo, o de otro en servicio urgente.

- En las proximidades de los cruces si es posible, nos desplazaremos al lado contrario de la salida de éste. Con ello lograremos una mejor visión de este al tiempo que aumentamos el margen de maniobra en caso necesario.

- Extremaremos las precauciones ante peatones en medio de la calzada, en zonas escolares y en vías muy estrechas donde las casa puertas están a nivel de calzada.

- Cuando circulen en urgencias dos o más vehículos de la índole que sean al mismo tiempo y hacia el mismo lugar, circularán uno tras el otro, nunca deben de circular en paralelo. Usarán distintos tonos; le prioridad, así llamarán más la atención de los demás usuarios de la vía. Deben guardar la distancia de seguridad necesaria, circularan ligeramente desplazados lateralmente para tener una mejor visibilidad. No deben adelantarse salvo que el que les precede les dé paso. En tal caso debe hacerlo por el carril contrario a menos que el que va delante se haya podido desplazar al carril derecho.

- En los cruces el vehículo de cabeza debe indicar que detrás de sí circulan más vehículos urgencias.

- Si circulamos por una vía secundaria y tenemos que atravesar una vía principal de varios carriles en cada sentido, extremaremos al máximo las precauciones. Preferiblemente detendremos el vehículo atravesaremos la vía poco a poco.

- En el caso de encontrarnos con obstáculos en la calzada, que a nuestro juicio o calculo dejan el espacio justo para pasar con el vehículo, para no cometer errores no pasaremos por el centro. Debemo aproximar el vehículo lo máximo posible al lado izquierdo, pues es el que controlamos totalmente Con lo que por el lado derecho, si lo hemos calculado bien nos sobrará espacio y pasaremos sin ningún problema.

SALIDAS RÁPIDAS

Si a cualquier persona que conduzca habitualmente se le dice que haga una salida rápida con el vehículo, veremos como mantiene un fuerte acelerón, suelta embrague y a quemar neumático y a hacer ruido. ¿Ha salido rápido? La respuesta es "NO".

Al contrario de lo que se pueda creer, con la acción antes descrita no se sale rápido. Quizá se salga hasta más lento de lo habitual, ¿por qué?, por el instante en el que embragamos de golpe. Hemos dado y mantenemos una gran aceleración pero, por el efecto estático del vehículo unido a las transferencias de

pesos, el vehículo pierde adherencia, instante en el que comienzan a chirriar los neumáticos y por lo tanto pierde motricidad, empuje y dirección. En esos momentos, se puede decir que el vehículo en cuestión permanece estático, hasta prácticamente el instante en el que tras engranar la segunda velocidad volvemos a embragar. En ese momento es cuando recupera la motricidad, debido a que se ha dejado de actuar sobre el acelerador para subir de marcha. Esto sumado al hecho de engranar una velocidad mayor, hace que disminuya la aceleración que le llega a las ruedas motrices, así como por cierta transferencia de pesos hacia delante en esos momentos, logra recuperar la adherencia y prácticamente sea en ese instante cuando inicia la marcha.

Realizar una salida rápida desde parado no es difícil, ni tampoco difiere mucho de lo anterior. Simplemente hay que dar y mantener un fuerte acelerón, pero al contrario que en el ejemplo anterior, debemos mantener el embrague a medio recorrido para que el vehículo inicie la marcha y de forma progresiva terminaremos de embragar. De esta forma el vehículo no pierde dirección, empuje ni motricidad, si no al contrario va ganando progresivamente al tiempo que lo hace en velocidad. En el momento que terminamos de embragar, prácticamente hemos llegado al nivel suficiente de revoluciones y velocidad para engranar la segunda marcha sin perder en ningún momento motricidad.

BIBLIOGRAFIA

https://www.youtube.com/watch?v=3U-EaRQH_kg

<https://www.youtube.com/watch?v=1aWMiv4X94I>

<https://www.youtube.com/watch?v=gRyQNvZuvdQ>