



PRECISIÓN. De la adecuada posición de las manos depende la precisión y soltura en el manejo del volante.

J. IGNACIO RODRÍGUEZ

FOTOS: M. GONZÁLEZ/P. A. PUTNAM

Aunque es una de las primeras lecciones que recibe todo aspirante a conductor, la posición de las manos y el correcto manejo del volante es uno de los aspectos en el que debe insistirse más. Sobre todo porque de la soltura y precisión con que se dirija al vehículo dependerá que éste vaya a donde queremos y cuando se lo pedimos.

Ya hace medio siglo que el piloto de coches Tazio Nuvolari explicó cuál era la mejor posición de las manos comparando el volante con la esfera de un reloj: las nueve y cuarto, o las diez y diez, según los gustos. Esta posición, cuando se circula en línea recta, permite responder mejor y antes ante cualquier emergencia. Además, el volante ha de cogerse con suavidad y nunca con un exceso de fuerza, ya que puede producir agarrotamiento, tensión y fatiga.

Y si en recta vale con ceñirse a un "horario" fijo para colocar las

manos, en curva los movimientos o desplazamientos de éstas dependerán del ángulo de giro y el radio de la misma. Se trata de que ambas manos realicen un movimiento combinado e inverso de tracción y empuje, según los casos.

Puesto que los movimientos de manos son diferentes, conviene distinguir entre curvas lentas, o cerradas, que generalmente hay que tomarlas con la palanca de cambios en segunda o tercera y a una velocidad inferior a 70 km/h.; y las rápidas, o abiertas, a partir de ahí.

Curva cerrada: tirar

Cuando nos encontramos ante una curva muy cerrada, a la derecha por ejemplo, el giro del volante debe ser enérgico: con la misma mano del lado hacia el que se gira, tome el volante por las 12 (continuamos con el símil horario), aunque si fuese extremadamente cerrada habría que agarrarlo por las 9 y tire hacia abajo, hasta las 6; la otra mano debe abrirse y permitir que el volante se deslice por ella.

Si se necesitara más giro, el movimiento del volante deberá continuarse con la mano izquierda, que subirá empujando el volante desde las 9 hasta las 12, donde la derecha ha de tomar el relevo. Para deshacer el giro, la mano derecha va devolviendo el volante a su posición inicial, pero sin dejar nunca que éste gire solo.

Curva abierta: empujar

En curvas rápidas (abiertas) se consigue mayor precisión empujando el volante (con la mano contraria al sentido del giro) que tirando de él, para lo que es imprescindible que la espalda esté bien apoyada en el respaldo del asiento. Es decir, si se trata de una curva a la derecha, la mano izquierda empujará el volante, pero nunca más arriba de las 12, mientras que la derecha, entreabierta, lo deja deslizar. ♦

Así NO

- No se siente demasiado cerca o lejos del volante.
- No coja el volante por el interior para efectuar los giros.
- No agarre el volante por los brazos.
- No suelte el volante, tras un giro, para que vuelva por sí solo a su posición normal.
- No gire el volante mediante una sucesión de movimientos cortos, sino con uno solo y continuo.
- No cruce las manos sobre el volante al girarlo.
- No conduzca con una mano apoyada en la ventanilla o en la palanca de cambios.
- No lleve la cabeza apoyada en el reposacabezas.

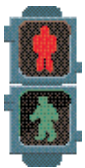




SEMÁFOROS: LUCES QUE HABLAN

Los semáforos son señales luminosas que regulan el paso de las distintas corrientes circulatorias o, en su caso, el de los peatones y tienen prioridad sobre las señales verticales o marcas viales.

PARA PEATONES



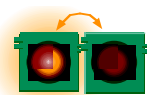
LUZ ROJA no intermite en forma de peatón inmóvil. Prohíbe el paso a los peatones.

LUZ VERDE no intermite, en forma de peatón en marcha. Permite el paso a los peatones pero, cuando sea intermitente, indica que en poco tiempo se encenderá la luz roja.

PARA VEHICULOS

ROJA NO INTERMITENTE Prohíbe el paso.

ROJA INTERMITENTE Una o dos luces rojas, alternativamente intermitentes, prohíben temporalmente el paso a los vehículos en situaciones como antes de un paso a nivel del tren, antes de la entrada a un puente móvil, en las proximidades de una salida de bomberos; o por la aproximación de una aeronave a escasa altura.

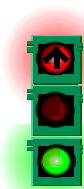


AMARILLA INTERMITENTE. Una o dos luces amarillas intermitentes exigen extremar la precaución y no eximen del cumplimiento

de otras señales verticales o marcas viales y, cuando no existan éstas, de las reglas generales sobre prioridad de paso.

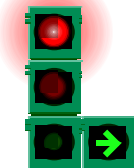
AMARILLA NO INTERMITENTE. Significa que los vehículos deben detenerse, salvo que se encuentren tan próximos que no puedan hacerlo en condiciones de seguridad.

VERDE NO INTERMITENTE. Permite el paso, salvo que, por el estado de la circulación, se prevea que se va a quedar detenido sobre un paso de peatones o intersección.



FLECHA NEGRA. Sobre una luz roja no intermitente o sobre una luz amarilla, no cambia el significado de dichas luces, pero lo limita exclusivamente al movimiento indicado por la flecha.

FLECHA VERDE SOBRE NEGRO. Los vehículos pueden (deben, si están en el carril correspondiente) tomar la dirección y sentido que indica la flecha, extremando la precaución, cualquiera que sea la luz que está simultáneamente encendida en el mismo semáforo o en otro contiguo. ◆



LO QUE IMPIDE OBSERVAR

Todo conductor ha de estar permanentemente informado de todo lo que sucede a su alrededor, bien visualmente (de forma directa o a través de los espejos retrovisores) o mediante otros órganos sensoriales, como los oídos. Estos son algunos casos en los que la libertad de movimientos del conductor, el campo necesario de visión y la atención permanente pueden verse seriamente comprometidos:



- ✓ si hay un número excesivo de viajeros
- ✓ cuando la postura del conductor o de los ocupantes es inadecuada
- ✓ si los objetos o animales transportados están mal colocados y dificultan la visibilidad.

- ✓ llevar los espejos mal regulados o sucios
- ✓ utilizar pegatinas en los cristales o llevar éstos sucios
- ✓ utilizar cascos o auriculares conectados a aparatos de sonido
- ✓ vidrios tintados o coloreados no homologados
- ✓ no llevar los distintos sistemas de alumbrado y señalización óptica en buen estado.

MECÁNICA Y MANTENIMIENTO

EL ENCENDIDO



motor, para que el sistema de encendido, el de la distribución (encargado de abrir y cerrar las válvulas) y el movimiento de los pistones estén perfectamente sincronizados.

Por qué falla

- **Ralentí irregular:** contactos del ruptor defectuosos; bujías sucias o desgastadas.
- **Falsas explosiones:** puesta a punto incorrecta; tapa del distribuidor o cables mojados.
- **El motor falla:** bujía comunicada; defectos en el sistema de encendido; cables de alta tensión dañados.
- **El motor falla a altas revoluciones:** contactos del ruptor dañados; bujías defectuosas.

Al accionar la llave de contacto, la corriente almacenada en la batería, con una tensión de 12 voltios, pasa a la bobina donde se transforma en corriente de alta tensión y se distribuye, por un orden concreto y en el orden preciso, a las distintas bujías para que se inflame la mezcla de aire y combustible. Por eso, es muy importante la puesta a punto del