

vehículos al tiempo. Para su seguridad, y como regla general, adelantar un vehículo a la vez.

NO ADELANTAR O REBASAR...

- Si no puede regresar al carril derecho antes de encontrarse a una distancia de 200 pies (60 metros) de un vehículo que se aproxima en sentido opuesto.
- Si no puede regresar de manera segura al carril derecho antes de que comience la raya amarilla continua.
- En una curva o cima cuando la vista está obstaculizada.
- A 100 pies (aprox. 30 metros) de una intersección (aunque no esté demarcada) o un cruce de ferrocarril.
- A 100 pies (aprox. 30 metros) de cualquier puente, viaducto o túnel con la vista obstaculizada.

Está permitido adelantar otro vehículo por el lado derecho en una vía que circula en un solo sentido o en una vía con dos o más carriles para la circulación en ambos sentidos. En ningún caso se puede hacer si es necesario conducir por fuera del pavimento.

11.9 CUESTAS Y CURVAS

Nunca se sabe qué hay del otro lado de una cuesta o pasando la curva, aunque haya circulado por esa vía cientos de veces. Si hay una obstrucción en la vía justamente después de la cuesta o pasando la curva, se debe estar en capacidad de parar.

Un vehículo puede desplazarse más rápidamente en línea recta que en una curva. Si se conduce a mucha velocidad, las ruedas no tienen agarre sobre el pavimento y el vehículo patina.

Siempre disminuir la velocidad antes de llegar a una curva y acelerar sólo después de llegar a la mitad de la curva.

11.10 CONDUCCIÓN NOCTURNA

Generalmente es más peligroso conducir durante la noche, en el ocaso o al amanecer, que conducir a la luz del día. Esto se debe a la menor visibilidad, a la menor área que alumbran los faros y al efecto encandilante o deslumbrante de las luces altas o las luces bajas con faros de neblina.

La ley de Colorado obliga a conducir con los faros encendidos desde el ocaso hasta el amanecer o cuando se tenga una visibilidad inferior a 1.000 pies (aprox. 300 metros).

Las luces de estacionamiento deben iluminarse en todo vehículo estacionado a lo largo de la vía, aunque el conductor esté adentro, desde el atardecer hasta el amanecer o cuando la visibilidad sea inferior a 1.000 pies (aprox. 300 metros).

Sugerencias para conducir de noche...

- Utilizar las luces plenas o altas al circular en carreteras rurales y en autopistas alejadas de las áreas urbanas y metropolitanas.
- Al circular con las luces plenas o altas o las luces bajas con los faros de neblina encendidos, cambiar a 500 pies (aprox. 150 metros) de encontrarse con un vehículo que circula en sentido contrario para que el conductor de ese vehículo no

quede encandilado por el brillo de las luces.

- Al seguir a otro vehículo, utilizar las luces bajas o cortas con los faros de neblina apagados si se está a 200 pies (aprox. 60 metros) del vehículo de adelante.
- Nunca fijar la vista en los faros del vehículo que se aproxima en sentido opuesto. A medida que el vehículo se acerca, mirar hacia el borde derecho de la raya del carril en el que circula, notando con el rabillo del ojo la posición del vehículo que se acerca.
- Al conducir en la neblina durante la noche es mejor utilizar las luces bajas o cortas y las luces de neblina si las tiene. Conducir con luces altas o plenas es como reflejarlas en un espejo.
- Después del atardecer, permanecer alerta de los vehículos de color oscuro que no lleven los faros encendidos.

11.11 MAL ESTADO DEL TIEMPO

En condiciones de mal estado del tiempo como son la lluvia, la niebla, el hielo, el viento y el polvo, disminuir la velocidad y conducir a la velocidad que sea segura para esas condiciones. Las vías húmedas pueden volverse muy resbalosas cuando el agua y el aceite, la grasa y las partículas que salen de los tubos de escape de los vehículos se combinan y acumulan sobre la vía. Estas condiciones afectan **TODO** tipo de vehículos, entre otros: de tracción delantera, deportivos, de tracción en las 4 ruedas y todos los vehículos con impulsión sobre las cuatro ruedas.

El hidropneumático o pérdida de contacto de las ruedas delanteras con la carretera, es un fenómeno natural en el que el agua forma una película firme y muy delgada sobre la carretera. Esta película puede soportar el peso del vehículo. Las ruedas quedan sin contacto alguno con la vía. Esto es extremadamente peligroso ya que el control del vehículo es muy poco o nulo. El vehículo puede hidropneumático a velocidades bajas hasta de 50 MPH sobre agua con una profundidad de un octavo de pulgada. Si siente que las ruedas no tienen tracción con la superficie de la vía:

- No presionar con el pie sobre el pedal del acelerador.
- Mantener el volante recto.
- No intentar hacer alto ni dar vuelta hasta que las ruedas recuperen la tracción sobre la vía.

Un número de vehículos cada vez mayor vienen equipados con faros de neblina traseros. Éstos ayudan a reducir las colisiones por detrás cuando el estado del tiempo es muy malo. Si su vehículo trae faros de neblina traseros, enciéndalos cuando conduzca en condiciones de neblina, lluvia o similares. No olvide apagarlas cuando las condiciones se normalicen.

11.11a HIELO Y NIEVE: las calles y autopistas cubiertas de nieve, la nieve acumulada o el hielo son muy peligrosos. Su mayor riesgo es cuando la nieve o el hielo comienzan a derretirse. La nieve o el hielo derretidos sobre la superficie húmeda actúan como lubricantes y se reduce la tracción. El hielo se acumula en puentes, pasos, áreas con sombra o nieve, aunque las otras partes del pavimento estén limpias.



Si comienza a patinar, soltar el acelerador y virar las ruedas delanteras en la misma dirección que patina el auto.

Estas son algunas precauciones fáciles de acatar:

1. Para una tracción adecuada, comprobar el buen estado de las estrías, rodaduras o partes de la rueda en contacto con el suelo. En el invierno se prefieren las ruedas para nieve y las cadenas. (Sin embargo, no olvidar que estas ruedas también pueden deslizarse en el pavimento resbaloso).

2. Comprobar que los frenos estén en buenas condiciones y ajustados correctamente para obtener una potencia de frenado uniforme en cada rueda.

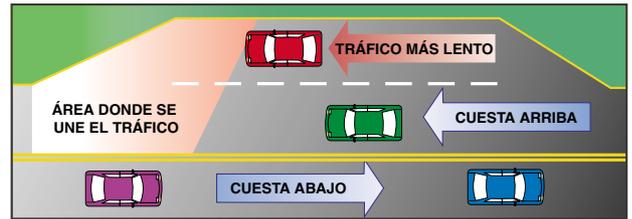
FRENOS ANTIDESLIZANTES: aplicar los frenos con una presión firme desde que se comienza a patinar y mantener la presión hasta que se haya detenido el vehículo. Es posible que se escuchen vibraciones y/o pulsaciones. Esto es normal.

SIN FRENOS ANTIDESLIZANTES: límite máximo de frenado - aplicar los frenos con la suficiente fuerza para que no se peguen a las ruedas, soltar el pedal y volver a frenar de la misma forma.

3. Mantener limpias las ventanas comprobando el buen funcionamiento de los sistemas de desempañar o descongelar y de los limpiaparabrisas. Tener a mano un buen limpiador de escarcha para quitar la nieve, el hielo y la escarcha aunque viaje una corta distancia. El empañamiento o condensación de la humedad en la parte interior del parabrisas puede eliminarse rápidamente abriendo las ventanas laterales de ventilación.
4. Estar alerta de los vehículos quitanieves y los que riegan la arena. Estos vehículos llevan luces intermitentes amarillas y azules para advertirle que debe usarse extrema precaución al acercárseles o adelantarlos.
5. Mantener una distancia mucho mayor con respecto al vehículo de adelante.
6. Arrancar en primera velocidad y acelerar suavemente.

11.12 CONDUCCIÓN EN ZONAS MONTAÑOSAS

Conducir en zonas montañosas puede ser muy diferente de las condiciones de manejo normales. Algunos de los peligros con los que se debe estar familiarizado son las cuestas empinadas, el clima cambiante, los animales salvajes y las piedras en la carretera. Si el vehículo experimenta dificultades subiendo cuestas empinadas, moverse hacia el acotamiento o reborde en el primer lugar que se pueda hacer de manera segura, o mantenerse en el carril derecho para que otros vehículos puedan rebasarlo.



Sugerencias adicionales:

- Prestar atención especial a las señales de límite de velocidad y de advertencia como por ejemplo la advertencia de curvas, cuestas empinadas u otros peligros.
- Estar pendiente de los ciclistas que van cerca del acotamiento derecho de la vía.
- Conducir el vehículo en primera o segunda velocidad para controlar las velocidades al subir y bajar cuestas largas y empinadas.
- Ceder el paso a los vehículos que van cuesta arriba si se conduce cuesta abajo en una vía estrecha.
- Al bajar una cuesta, no cambiar a neutral o neutro ni quitar el pie del embrague.

11.13 CONDUCCIÓN EN ÁREAS RURALES

Al conducir en áreas rurales o en el campo, existen situaciones especiales que requieren de atención. Observe cuidadosamente las entradas a los estacionamientos particulares, la maquinaria agrícola, los cruces de ferrocarril que no estén demarcados y los puentes que sean muy estrechos o tengan una superficie irregular. Es posible que los árboles, los arbustos o los cultivos no permitan ver las intersecciones. Frecuentemente se encuentran animales en la vía.

Conducir a menor velocidad y con mayor precaución en carreteras destapadas (sin pavimento) porque hay menor tracción debido a la superficie de la vía. La superficie de la vía se ve afectada por el cascajo suelto o grava, la lluvia o nieve que la hacen resbalosa, las rodadas y ondulaciones. Al acercarse a los vehículos que circulan en sentido opuesto, observar si hay acotamiento o si el acotamiento no está pavimentado.

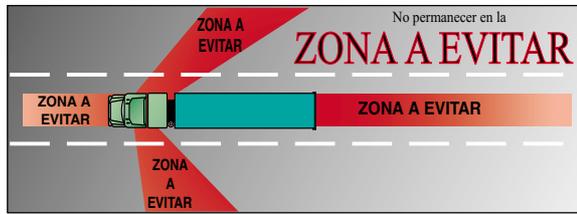
12. CÓMO COMPARTIR LA VÍA

Compartir la vía significa *"llevarse bien con los demás sin tratar de ganarles la delantera"* ni adelantarlos continuamente. El conductor cortés, alerta y experimentado hace que las autopistas sean seguras para todos. Las bicicletas, las motocicletas, los autobuses, los vehículos pesados o camiones y los tractores tienen características de funcionamiento particulares. Es importante compartir la vía de manera segura con vehículos pesados (camiones) y autobuses.

12.1 VEHÍCULOS PESADOS Y AUTOBUSES

Por su peso y tamaño los vehículos pesados y autobuses son un problema especial para los conductores que comparten la vía con ellos. Un camión con buenas ruedas y frenos ajustados correctamente, y que circula a 55 MPH

en una vía totalmente despejada, necesita como mínimo 290 pies (aprox. 90 metros) para detenerse completamente.



Los vehículos pesados/autobuses necesitan más espacio que los autos para dar vuelta, cambiar de carril y al efectuar otras maniobras.

Los vehículos pesados/autobuses tienen puntos ciegos o ZONAS A EVITAR. Estas son áreas alrededor de dichos vehículos en las que los autos desaparecen en esos puntos ciegos o están tan cerca que restringen la habilidad del conductor de esos vehículos para hacer alto o maniobrar de manera segura. Ambos tipos de Zonas a Evitar aumentan mucho la posibilidad de una colisión. Estar familiarizado con la ZONA A EVITAR.

PUNTOS PARA RECORDAR

AL RETROCEDER: no adelantar ni detenerse cerca de un vehículo pesado/autobús que esté a punto de retroceder, ya que el remolque no permite ver los objetos en la Zona a Evitar.

AL REBASAR O ADELANTAR: mantener una velocidad constante al adelantar y volver al carril de vehículos pesados/autobuses, ya que éstos requieren de mayores distancias de frenado. No pasarse al carril de un vehículo pesado o autobús mientras no se pueda ver completamente la parte delantera del vehículo.

PUNTOS CIEGOS POSTERIORES: los vehículos pesados/autobuses tienen puntos ciegos en la parte de atrás. Si se acerca demasiado a estos vehículos, no solamente es imposible que el conductor se percate de su presencia, sino que también se pierde la visibilidad del tráfico.

PUNTOS CIEGOS LATERALES: los vehículos pesados/autobuses tienen a ambos lados puntos ciegos mucho más amplios que los autos. Si el conductor de esos vehículos necesita hacer una maniobra de emergencia o cambiar de carril, no podrá verlo a usted y puede suceder una colisión.

AMPLIO ESPACIO PARA DAR LA VUELTA: por su tamaño, los vehículos pesados/autobuses generalmente se desplazan al carril izquierdo para dar vuelta a la derecha. Al adelantar entre el vehículo y el acotamiento, se aumenta la probabilidad de una colisión.



RAMPAS DE EMERGENCIA PARA VEHÍCULOS PESADOS O CAMIONES: ocasionalmente los vehículos pesados pierden la capacidad de frenar. Con el fin de evitar accidentes graves cuando los vehículos quedan fuera de control, se han construido rampas para vehículos pesados. Esta prohibido estacionar en una rampa o en la entrada a una de estas rampas. No sólo es ilegal sino muy peligroso. Podría quitarle al conductor de un vehículo pesado o un autobús la posibilidad de sobrevivir negándole el acceso a la rampa de emergencia. Uno de los indicadores de que un vehículo pesado o autobús tiene problemas para frenar es que sale humo de los frenos. Debe despejar la vía y no ponerse adelante de éste.

TEMAS RELACIONADOS CON LOS AUTOBUSES: los autobuses se detienen constantemente. Para no quedar detrás de un autobús, cambiar de carril de manera segura. Si se está adelantando a un autobús detenido, tener precaución ya que éste puede entrar al carril en cualquier momento.

RECORDAR QUE CUANTO MÁS GRANDE SEA EL VEHÍCULO PESADO/AUTOBÚS:

- Los puntos ciegos son más amplios.
- Estos necesitan más espacio para maniobrar.
- Estos necesitan más tiempo para frenar completamente.
- Estos necesitan más tiempo para acelerar.
- Se necesita más tiempo para adelantarlos.
- Será mayor la probabilidad de llevar la peor parte en caso de una colisión.

12.2 CRUCES DE FERROCARRIL

Tener precaución al aproximarse a un cruce de ferrocarril porque el tren puede pasar en cualquier momento, de día o de noche. Obedecer todos los dispositivos de advertencia, luces, barreras y señales. No pasar esos cruces hasta estar seguro de que no viene el tren, especialmente si hay rieles múltiples. Puede venir otro tren.

No calcular mal la velocidad y la distancia a la que viene el tren. Por su gran tamaño, pareciera que se moviera a una velocidad mucho menor de la real. El tren de carga promedio que viaja a 50 MPH necesita 1,4 millas para detenerse completamente. Los trenes no pueden hacer alto pero usted sí.

DISPOSITIVOS DE ADVERTENCIA

SEÑALES DE ADVERTENCIA PARA AVANZAR: se aproxima un cruce de ferrocarril. La señal de advertencia está localizada a una distancia suficiente para que usted pueda detenerse (si es necesario) antes de llegar al cruce.

DEMARCAIONES SOBRE EL PAVIMENTO: consisten en la señal "R X R" y una raya para hacer alto; en algunos casos están pintadas sobre el pavimento antes del cruce. Siempre debe permanecer detrás de la raya blanca de alto mientras espera a que pase el tren.

SEÑAL CRUZADA DE CRUCE DE FERROCARRIL: estas señales deben considerarse similares a la señal de ceder el paso. Si hay más de un riel, otro signo debajo de la señal cruzada indica cuántos rieles hay en el cruce.



SEÑALES DE LUCES INTERMITENTES: siempre hacer alto si las luces comienzan a encenderse intermitentemente. Continuar después de que se apaguen las luces.

BARRERAS: en ciertos cruces se utilizan barreras junto con las luces intermitentes. No cruzar hasta tanto no se eleven las barreras y las luces dejen de encenderse intermitentemente.

12.3 TREN LIGERO

El distrito regional de transporte (Regional Transportation District, RTD) tiene ahora el sistema de Tránsito por Tren Ligero (Light Rail Transit, LRT) en la zona metropolitana de Denver. Los trenes ligeros (LRV) tienen seis ejes, son articulados y bidireccionales, y utilizan 750 voltios de Corriente Directa proveniente de un cable colgante (catenaria). Este sistema no contamina, es fiable y no genera ruido, y ha demostrado ser una tecnología segura, pero exige la atención adicional de peatones y motoristas.

En algunas áreas los LRV circulan en las calles y van en el mismo sentido de los demás vehículos. También tienen los mismos derechos y responsabilidades de los demás motoristas. En otras áreas (por ejemplo en las calles Stout y California en el centro de Denver), los LRV circulan en sentido opuesto al tráfico. Los LRV que transitan por las vías deben obedecer los semáforos y las señales de tránsito.

SUGERENCIAS DE SEGURIDAD PARA LOS PEATONES

- Los LRV hacen muy poco ruido; al acercarse a la parada de un tren ligero, detenerse, mirar y escuchar en ambas direcciones (incluso en las carreteras que van en un solo sentido).



- No pararse sobre los rieles ya que pueden ser muy resbalosos.
- Nunca saltar por entre dos LRV que estén enganchados.

SUGERENCIAS DE SEGURIDAD PARA EL CONDUCTOR

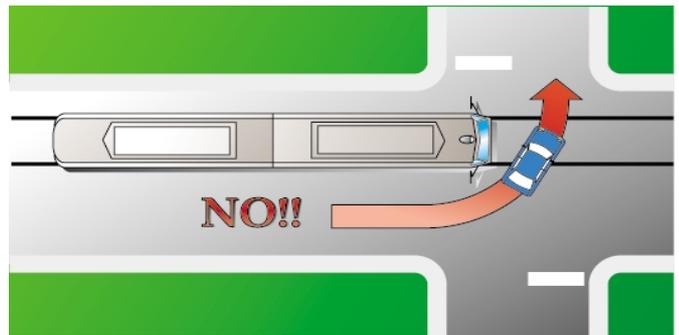
Cada vagón de los LRV pesa hasta 40 toneladas y, por consiguiente, no puede parar rápidamente. No olvidar las siguientes sugerencias al conducir en las zonas de los LRV:

- Nunca dar vuelta enfrente de un LRV que se aproxima.
- Nunca dar vuelta cruzando los rieles sin mirar en todas las direcciones.
- Estar pendiente cuando sube y baja gente de un LRV estacionado.
- Estar muy alerta en las zonas de los LRV ya que los edificios o el follaje dificultan su observación.
- Los cruces para motoristas sobre los rieles de los trenes livianos a veces usan semáforos normales. Algunos tienen señales de advertencia y otros barreras con brazos similares a los que se usan para los cruces de ferrocarril. Todas estas señales tienen el mismo significado:

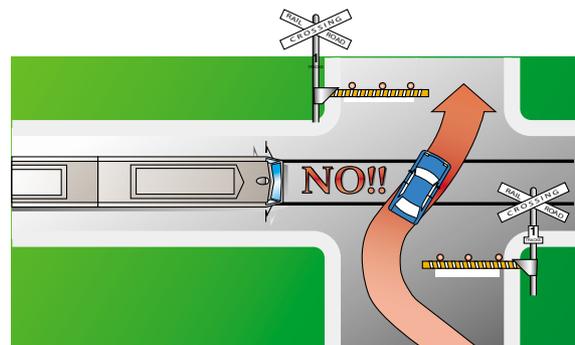


| Distancias de frenado del LRV | |
|-------------------------------|-------|
| 450 PIES | 55MPH |
| 110 PIES | 25MPH |

¡ALTO! NO CRUCE LOS RIELES.



- Nunca se pueden superar las barreras, aunque el LRV acabe de pasar. Puede venir otro vehículo en sentido contrario.



- Conozca la altura de su vehículo. Los cables colgantes tienen una altura estándar de 18 pies y 6 pulgadas (5,6 metros) desde los rieles.
- Asumir siempre que un cable que esté colgando de la catenaria está VIVO (electrificado). No tocar nunca el cable ni nada que esté en contacto con él.



Prestar mucha atención a estas señales de tránsito especiales de advertencia relacionadas con los trenes ligeros.



Si observa algún cable colgando o si considera que los dispositivos de seguridad no están funcionando correctamente, por favor llame al RTD al 299-6000 y reporte la situación.

12.4 BICICLETAS Y MOTOCICLETAS

Los motoristas deben estar muy alerta de los ciclistas y anticipar los cambios súbitos e inesperados que ellos hacen. Para estimular la seguridad en las autopistas de Colorado, la mejor actitud es *"compartir la vía"*. La colisión más común entre autos y bicicletas o motocicletas es la del conductor que cruza a la izquierda y no observa que viene una bicicleta o motocicleta.

Aunque las bicicletas viajen en el mismo sentido de los vehículos motorizados, generalmente se mueven más lentamente y van por la derecha del carril de la derecha o sobre el acotamiento o la ciclovía, excepto entre otras, cuando cruzan a la izquierda o cuando hay un carril para cruzar a la derecha y el ciclista sigue derecho.

Los vientos fuertes pueden sacar a una motocicleta de su carril. Las motocicletas cambian de posición dentro del carril las veces que sean necesarias para ajustarse a los defectos de la vía.

Las bicicletas y motocicletas son más pequeñas, más difíciles de ver y se pueden mover y frenar más rápido de lo esperado. El control se pierde más fácilmente si hay defectos o escombros en la vía. Estar pendiente de las bicicletas y motocicletas, tener mayor precaución al conducir cerca de ellas y aumentar la distancia a la que se les sigue.

12.5 EL MANEJO NEGLIGENTE (DESCUIDADO)/ IRRESPONSABLE

Compartir la vía es importante para usted, para su seguridad y la de los demás; pero ante todo, es la ley.

42-4-1401 MANEJO IRRESPONSABLE: *toda persona que conduzca un vehículo motorizado, una bicicleta o una motocicleta en forma tal que indique su falta de interés en la seguridad de las personas o la propiedad, es*

culpable de manejo irresponsable.

42-4-1402 MANEJO NEGLIGENTE: *toda persona que conduzca un vehículo motorizado, una bicicleta o una motocicleta motorizada de manera negligente e imprudente, sin reparo al ancho de la vía, el tipo de vía, las curvas, las esquinas, el tráfico y uso de las calles, carreteras y autopistas, y todas las circunstancias correlacionadas, es culpable de manejo negligente.*

12.6 EL CONDUCTOR AGRESIVO

El conductor agresivo o imprudente se define como aquél que se comporta voluntariamente de tal manera que pone en peligro a otra persona (u otras personas) y/o la propiedad sin ninguna consideración por la seguridad.

El conductor agresivo y el conductor imprudente

Conducir con carácter decidido al unirse al tráfico de una autopista o al cambiar de carril, esquivando otros motoristas que invaden su carril, es un comportamiento adecuado. Pero, ¿en qué momento el conductor seguro de sí mismo se vuelve agresivo e imprudente? La diferencia radica en la intención del motorista.

Si el oficial de policía ve que las acciones de este conductor ponen en peligro a otra persona o a la propiedad (por ejemplo el vehículo de otro motorista), lo puede acusar de conducción imprudente según el respectivo estatuto de Colorado (42-4-1401). Si se le declara culpable, al récord de manejo del conductor se le suman máximo ocho puntos.

El oficial de policía puede interpretar una acción específica, ya sea seguir muy de cerca de otro vehículo, rebasar a otro vehículo por el acotamiento o pasarse una luz roja, como un manejo agresivo si considera que dicha acción es voluntaria y pone en peligro a los demás. El comportamiento agresivo también incluye más de una de estas acciones: circular por encima del límite de velocidad, cerrar el paso a otros vehículos, virar bruscamente hacia otros motoristas, hacer sonar la bocina, encender y apagar las luces, gritar o gesticular con las manos.

Algunas acciones, por ejemplo mostrarle un arma de fuego a otro motorista, chocar levemente a otro vehículo por detrás, o perseguir a otro vehículo a alta velocidad, podrían resultar en cargos de carácter criminal que van más allá de acusar al motorista de conducir agresivamente.

Cómo protegerse de los conductores agresivos

Para protegerse de los conductores agresivos el motorista debe ignorarlos. No intente copiar su comportamiento agresivo. Evite el contacto visual.

Aunque el motorista sin querer haya cometido un error que ofuscara al otro conductor, no debe confrontarlo y debe cederle la vía.

Unos pocos segundos de confrontación con un conductor agresivo pueden cambiar para siempre la vida del motorista y la de sus seres queridos que le acompañen en ese momento.

Cómo reportar a los conductores agresivos

Reportar a los conductores agresivos, pulsando *CSP en su teléfono. El Colorado State Patrol posee un número celular especial para que los motoristas reporten a los conductores agresivos. Uno de los policías viales de Colorado más cercanos al motorista que esté llamando se responsabiliza de la llamada. En otros casos la llamada se traslada a la policía de la localidad. La llamada es gratuita.

¿Podría yo volverme un conductor agresivo?

Cualquiera puede volverse un conductor agresivo. Algunos motoristas tienden a convertirse en conductores agresivos. A continuación se encuentra una serie de preguntas desarrolladas por Leon James, Ph.D., para determinar si usted podría volverse un conductor agresivo. Dedíquele unos minutos a contestar las preguntas honestamente:

- ¿Condena usted mentalmente a otros conductores como incompetentes o estúpidos?
- ¿Hace usted comentarios negativos sobre otros conductores a las personas que viajan con usted?
- ¿Cierra el paso para que otros motoristas no puedan unirse a su carril o cambiar de carril?
- ¿Evita que otro conductor lo pase en la vía?
- ¿Sigue muy de cerca a otro conductor para que acelere o se quite de la vía?
- ¿Rebasa a otros conductores malhumoradamente?
- ¿Se pasa una señal de alto, una luz roja u otro dispositivo de control del tránsito porque está malhumorado o molesto?
- ¿Le pita o grita a alguien para expresarle su mal humor o molestia?
- ¿Hace gestos obscenos a otros conductores?
- ¿Persigue a otro vehículo para expresarle su mal humor?
- ¿Choca levemente o empuja a otro vehículo?
- ¿Sale de su vehículo para darle una lección al otro conductor ya sea verbalmente o confrontándolo físicamente?
- ¿Sueña con atacar físicamente a otros conductores?

Si su respuesta fue afirmativa a las preguntas anteriores, así sea a una o dos de ellas, es posible que usted vaya a convertirse en un conductor agresivo.

¿Cómo no volverme un conductor agresivo?

Salga a tiempo para donde vaya. Muy a menudo la gente no sale a tiempo para llegar a tiempo a donde va.

Escuche la música que le gusta, pero el volumen debe ser bajo de modo que pueda oír los vehículos de emergencia.

Esté tranquilo. No transfiera a la actividad de conducir su mal humor debido a otras circunstancias.

Permita que otros se unan a la vía, aunque sienta que es estúpido hacerlo. ¿Porqué va a hacer que los problemas de ellos se vuelvan los suyos?

13. EL EXAMEN PRÁCTICO DE MANEJO

Los exámenes prácticos de manejo se hacen con cita previa únicamente. En la mayoría de los casos, los días más

ocupados son los lunes, los viernes y las fechas posteriores a un día festivo. Para que el interesado complete a tiempo el examen práctico de manejo y el trámite posterior, el último examen de manejo es a las 4:00 p.m. Las citas se programan a horas exactas. El interesado debe llegar a tiempo. Si llega tarde a la cita, tendrá que volver a hacer otra.

No todas las oficinas de licencias de conducir ofrecen los exámenes prácticos de manejo. Consultar la lista en la Guía de Centros de Servicio (en la parte posterior de este manual), donde se detalla la dirección, los servicios que se ofrecen y el horario de las diferentes oficinas.

El examen práctico de manejo se hace en un vehículo que el interesado traiga y que esté legalmente registrado. Debe mostrar evidencia de que el vehículo está asegurado. El examinador comprueba la seguridad del vehículo revisando las luces de freno, las luces direccionales o de cruce, los cinturones de seguridad, el parabrisas y las ruedas. Por razones de seguridad, durante la prueba sólo se permite dentro del vehículo al conductor y al examinador.

El examen práctico de manejo mide la habilidad del conductor y su conocimiento de las prácticas de manejo seguro y las normas de conducción. No se le indicará que haga algo ilegal. Puede hacerle preguntas al examinador antes de iniciar el examen, pero evitarlas una vez comience la prueba pues hablar innecesariamente afecta el buen desempeño. El examinador lo estará evaluando durante el examen práctico.

El examen práctico de manejo será efectúa siguiendo las pautas de la AAMVA (American Association of Motor Vehicle Administrators). Las destrezas que se miden corresponden a las tres categorías siguientes:

PERCEPCIÓN: la capacidad de interpretar el entorno del tráfico de manera tal que le permita operar el vehículo correctamente (ver y saber qué hacer).

PERCEPCIÓN-HABILIDAD MOTRIZ: la capacidad de relacionar las respuestas del conductor a los estímulos del tráfico (ver, saber qué hacer y proceder a hacerlo).

MÚLTIPLES MANIOBRAS SIMULTÁNEAS: la capacidad para efectuar dos o más tareas simultáneamente (guiar el volante, controlar la velocidad y observar).

El resultado del examen práctico de manejo se basa en la calificación obtenida en la siguientes maniobras:

DAR VUELTA A LA IZQUIERDA O A LA DERECHA

HACER ALTO EN LAS INTERSECCIONES

PASAR INTERSECCIONES

CAMBIAR DE CARRIL EN MEDIO DEL TRÁFICO

COMPORTAMIENTO GENERAL AL CONDUCIR

UNIRSE AL TRÁFICO Y SALIRSE DEL TRÁFICO

Cada una de estas maniobras tiene factores relacionados

con los requisitos del buen desempeño de ellas. Estos requisitos son:

SELECCIÓN DE CARRIL: unirse al tráfico y salir de él desde el carril acertado, acercarse a las intersecciones por el carril acertado y terminar las maniobras en el carril adecuado.

MANEJO DE CARRILES: permanecer completamente dentro del carril de cruce, mantener ambas manos sobre el volante, utilizar un método aprobado de controlar la dirección (asiendo el volante con una mano después de la otra o deslizando el volante entre las manos), mantener el vehículo centrado en el carril adecuado al comenzar y al finalizar la maniobra, comenzar/terminar los virajes en el carril acertado, no traspasar las demarcaciones de los carriles o subirse al bordillo o corona.

SEÑALES: activar las señales a tiempo y a la distancia adecuada al menos 3 segundos antes de llegar a la intersección de cruce o cambio de línea; cancelar las señales si es necesario después de completar la maniobra.

CONTROL DE VELOCIDAD: decelerar lentamente, no impedir el tránsito, ajustar la velocidad para reaccionar al tráfico o a las condiciones, mantener la velocidad constante durante el cambio de carril, acercarse a la intersección a una velocidad que permita dar vuelta sin necesidad de detenerse o frenar al momento de cruzar.

DETENERSE: hace alto sin traspasar la respectiva línea o cruce peatonal; mantener derechas las ruedas cuando el vehículo está detenido; no girar las ruedas hasta tanto no comience a dar la vuelta, mantener una buena distancia entre los vehículos (se ven las ruedas traseras del vehículo que va adelante y/o utilizar la regla de los dos (2) segundos para detenerse al seguir a otro vehículo).

ACELERACIÓN: acelerar constantemente sin sacudir el vehículo, no forzar el motor ni descender con el motor desembragado, no bloquear la circulación, no rascar los piñones ni tampoco detener repentinamente el vehículo.

OBSERVACIÓN: el conductor observa el entorno del tráfico, mira por encima del hombro antes de cambiar de carril, utiliza los espejos retrovisores, mira hacia la izquierda, la derecha, y nuevamente hacia la izquierda antes de aproximarse a una intersección.

COMPORTAMIENTO GENERAL AL CONDUCIR: guiar el volante, frenar, acelerar, observar, uso de los carriles, seguimiento de las normas de circulación, las señales y los símbolos.

Si el conductor no pasa el examen práctico de manejo, debe esperar como mínimo 1 día antes de que pueda volver a presentarlo, excepto si el examinador piensa que necesita más tiempo para mejorar.

14. EMERGENCIAS

Todos los conductores tarde o temprano van a vivir una

situación de emergencia. Aunque se tenga mucho cuidado, existen situaciones que pueden causar problemas. Al estar preparado, se evitan consecuencias serias.

14.1 PARA EVITAR COLISIONES

Cuando parece que se va a presentar una colisión, muchos conductores entran en pánico y se olvidan de actuar. En algunos casos lo hacen pero su acción no les ayuda a reducir la posibilidad de una colisión. Casi siempre se puede evitar un choque o aminorar las consecuencias de éste. Para evitar una colisión, el conductor tiene estas tres opciones:

- (1) hacer alto o disminuir la velocidad.
- (2) dar un viraje.
- (3) incrementar la velocidad.

PARA FRENAR RÁPIDAMENTE: muchos vehículos nuevos tienen ABS (sistema de frenos ANTIBLOQUEO). Leer sobre el uso de los frenos ABS en el manual del vehículo. El sistema ABS permite detenerse sin patinar. Generalmente, para frenar de repente:

CON FRENOS ABS: hundir el pedal del freno completamente y mantenerlo así. Es posible que sienta el pedal ejerciendo una fuerza opuesta cuando entra en acción el sistema ABS. No soltar el pedal. El sistema ABS sólo funciona si el pedal del freno está completamente hundido.

SIN FRENOS ABS: el vehículo puede patinar al frenar demasiado duro. Aplicar los frenos tan duro como se pueda sin bloquearlos. Si se bloquean, el vehículo comienza a patinar. Soltar el pedal del freno. Tan pronto como el vehículo deje de patinar, hundir nuevamente el pedal del freno. Mantenerlo hundido hasta que el vehículo frene completamente.

DAR VUELTA RÁPIDAMENTE: en la mayoría de los casos es más fácil dar vuelta al vehículo que frenarlo. Debe considerarse esta posibilidad para evitar una colisión.

Comprobar si tiene bien agarrado el volante con ambas manos. Es mejor que ambas manos estén aproximadamente en las posiciones de las 10 y las 2 del reloj (Ver §11.1, La Dirección). Una vez se haya alejado o cambiado de carril, estar preparado para mantener el control del vehículo. Algunos conductores giran el volante para evitar una colisión y producen otra. Debe siempre girar el volante en el sentido hacia el que quiera guiar el vehículo.

CON FRENOS ABS: uno de los aspectos importantes de los frenos ABS es que se puede girar el vehículo y frenar al mismo tiempo sin que éste patine. Esto sirve mucho cuando es necesario dar vuelta y detenerse o disminuir la velocidad.

SIN FRENOS ABS: si no se tienen frenos ABS, el procedimiento para dar vuelta rápidamente es diferente. Pisar el pedal del freno, soltarlo y luego girar el volante. Al frenar, el vehículo se detiene un poco y se pone peso en las ruedas delanteras para girar más rápido. No bloquear las ruedas delanteras al frenar o dando una vuelta tan estrecha que el vehículo sólo puede avanzar sin ningún control.

Otra consideración es que generalmente es mejor salirse de la vía que chocar de frente con otro vehículo.

ACELERAR: a veces es bueno o necesario acelerar para evitar una colisión. Esto puede suceder cuando otro vehículo está a punto de pegarle al suyo por los lados o por detrás y se tiene espacio suficiente al frente para esquivar el peligro. Disminuir la velocidad una vez haya pasado el peligro.

14.2 EMERGENCIAS DE LOS VEHÍCULOS

Siempre existe la posibilidad de un problema con el vehículo al conducirlo. Seguir los programas de mantenimiento recomendados y especificados en el manual del vehículo. Estas medidas preventivas reducen significativamente la posibilidad de que tenga problemas. La siguiente sección menciona algunas posibles fallas del vehículo y qué hacer en caso de que ocurran.

14.2a LOS FRENO NO FUNCIONAN: empujar el pedal del freno varias veces. Así se crea suficiente presión en los frenos para poder frenar. Si eso no funciona, utilizar el freno de mano. Tirar de la manija del freno de mano lentamente para no bloquear las ruedas traseras, lo cual haría patinar el vehículo; prepararse para soltar el freno si comienza a patinar.

Si eso no funciona, cambiar a una velocidad baja y buscar un lugar dónde decelerar o detenerse. El vehículo debe estar fuera de la carretera. No se puede conducir un vehículo sin frenos.

14.2b SE ESTALLA O REVIENTA UNA RUEDA O LLANTA: sujetar con fuerza el volante y dejar que el vehículo se desplace en línea recta. Disminuir lentamente la velocidad. Quitar el pie del acelerador y hundir ligeramente el pedal del freno. Si es posible, no parar en la vía. Detenerse al borde u hombrillo derecho de la vía en un lugar seguro.

14.2c DEJA DE FUNCIONAR EL MOTOR: sujetar con fuerza el volante. Se notará dificultad para girarlo pero puede hacerse. Salir de la vía. Los frenos continúan funcionando pero es posible que deba hundir fuertemente el pedal del freno.

14.2d NO FUNCIONAN LAS LUCES ALTAS O FAROS: accionar varias veces el botón de faros. Si no funcionan, encender las luces de emergencia, las luces direccionales, o los faros de niebla, si se tienen. Salirse de la vía inmediatamente.

14.2e PEDAL DEL ACELERADOR TRABADO: mantener los ojos puestos en la vía. Cambiar la velocidad a punto neutro. Salir de la vía cuando sea seguro hacerlo. Apagar el motor.

14.2f PARA SALIR DEL PAVIMENTO: no aplicar los frenos cuando las ruedas derechas se salen del acotamiento del pavimento. No intentar devolverse bruscamente al pavimento. Quitar el pie del acelerador, mantener derecho el volante, y continuar sobre el borde del pavimento hasta

que el vehículo se haya detenido casi completamente. Regresar el vehículo nuevamente al pavimento.

14.3 ANIMALES

Existen situaciones en las que un animal se atraviesa en la vía. Los animales pequeños, como por ejemplo los conejos, perros, o gatos, muy pocas veces ocasionan daños al vehículo, pero son un peligro si el motorista intenta esquivarlos ya que puede perder el control.

Los animales de caza, en particular los venados, son suficientemente grandes para producir daños al vehículo. Sin embargo, el tamaño de estos animales hace que el motorista intente evitar la colisión y como resultado produzca un choque más grave del que hubiese ocurrido inicialmente al chocar contra el animal. Lamentablemente, la alternativa más segura sería chocar contra el animal. Concentrarse en mantener el control del vehículo antes de la colisión con el animal, durante ésta y posteriormente.

Cerca del 90% de los choques entre un vehículo y un venado ocurren del anochecer al amanecer, en cualquier época del año. Los animales de caza grandes aparecen en las áreas metropolitanas y también en las regiones montañosas. Si hay animales cerca de la vía, disminuir la velocidad y avanzar con extrema precaución.

14.4 ACCIDENTES

En caso de accidente:

1. Detenerse inmediatamente.
2. Comprobar si hay lesiones y cuando sea práctico, prestar la ayuda razonable.
3. Comunicarse con la policía y el personal de emergencia.
4. Intercambiar nombre, dirección, teléfono, número de placa o registro del auto e información sobre el seguro del vehículo.

Si hay alerta de accidente: cuando no es un caso de drogas o alcohol, no hay lesiones, y todos los vehículos se pueden conducir, intercambiar la información mencionada en el número 4 de arriba. Presentar un informe de accidentes a la policía en las siguientes 24 horas.

Si el accidente involucra a un vehículo estacionado y no logra ubicar al propietario, llamar a la policía y dejar una nota al propietario en un lugar visible donde la encuentre fácilmente.

14.5 PRIMEROS AUXILIOS

Las leyes del buen samaritano existen para que la gente ayude a otros en situaciones de emergencia. Requieren del "buen samaritano con sentido común y una habilidad razonable que no exceda los límites de su entrenamiento para situaciones de emergencia". Asumen que cada persona hace lo que está a su alcance para salvarle la vida a otro o evitar más lesiones.

Cuando los ciudadanos responden a una situación de emergencia y actúan como personas prudentes y razonables en una condición similar, prevalece la inmunidad al Buen Samaritano. Esta inmunidad legal protege al auxiliador contra