

FICHA MEDIDAS DE PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES EN CONDUCCIÓN EN HIELO Y NIEVE

Conducir concentrado en la carretera, sin distracciones e intentando anticiparse a las reacciones del coche en un entorno adverso son los mejores consejos para circular con nieve o cuando, debido a las bajas temperaturas, nos podemos encontrar placas de hielo en el asfalto.



En situaciones de suelo deslizante, lo mejor será circular siempre con una marcha más de la que requiera la situación. Estas son las principales claves para circular con nieve o cuando, debido a las bajas temperaturas, nos podemos encontrar placas de hielo en el asfalto.

ANTICONGELANTE: Es el líquido que hay que añadir al radiador del coche para que, con las habituales heladas de invierno, este no se fisure provocando la pérdida del líquido refrigerante y una importante avería por calentamiento.

CONCENTRACIÓN: Con previsión de encontrar hielo o nieve en nuestro trayecto, una de las recomendaciones más importantes es conducir concentrado en la carretera, sin despistes e intentando anticiparse a las reacciones de un coche que no estará precisamente en su entorno preferido.

Si cae nieve y cuaja, no se salga de las roderas creadas por otros vehículos.

DISTANCIA DE SEGURIDAD: Será clave en esta y casi en cualquier situación al volante. Pero con hielo o nieve es la primera decisión que debemos tomar, dejar más metros entre nuestro vehículo y el que nos precede. Así tendremos tiempo de reaccionar ante un frenazo, un accidente o una retención.

MARCHAS LARGAS: En situaciones de suelo deslizante, como el que podemos encontrar con hielo o nieve en el asfalto, lo mejor será circular siempre con una marcha más de la que requiera la situación habitualmente. Esto va a permitir que el motor no se revolucione tanto y minimizará el patinaje de las ruedas de tracción. Todo ello si rodamos en plano o con pendiente de subida, porque si lo que hacemos es bajar una pendiente sobre hielo o nieve, la recomendación es la contraria. Marchas cortas para retener el coche con el freno motor y frenar con el pie solo cuando sea totalmente imprescindible y de una forma muy suave. Si el coche es de cambio automático, estos sistemas ofrecen un modo hielo que ajusta el cambio de marchas y la marcha elegida de cara a lograr esa mínima pérdida de tracción.

PLACAS: Cuando baja la temperatura, puede provocar la aparición de placas de hielo en la calzada, estas pueden aparecer en cualquier momento y pillarnos desprevenidos. En ese caso, hay que levantar el pie del acelerador y no frenar hasta recuperar la adherencia. Mantener las ruedas rectas al salir de la placa y si es necesario, corregir la trayectoria con el volante.

QUITANIEVES: Cuando en una carretera nevada aparece la máquina quitanieves da lugar a dos noticias, una buena y una mala. La buena es que se acabaron los problemas de cara a avanzar cuando la nieve acumulada ya supera unos cuantos centímetros, ya que la va a ir retirando la pala de dicha máquina. La mala es que normalmente los rastros que deja ese repaso masivo de la pala quitanieves es de nieve dura o de una fina capa de hielo y la conducción se vuelve algo más peligrosa, si no se llevan puestas cadenas o neumáticos especiales. No se confíe del todo al ver la carretera aparentemente limpia. Ni se acerque demasiado a esa máquina que limpia, ya que un frenazo imprevisto provocará un accidente.

RODERAS: Si cae nieve y esta cuaja y se forma una película de unos cuantos centímetros, lo ideal será no salirse de las roderas creadas por otros vehículos. Si no se tiene que superar una gran distancia y no hay pendientes, se puede seguir, pero lo más sensato sería poner cadenas, parar en un área de servicio si no se llevan o continuar con cuidado, si se llevan neumáticos de invierno o de todo tiempo.

SPRAYS 'MILAGROSOS': Al margen de las cadenas y de los neumáticos especiales de invierno o todo tiempo, en un establecimiento especializado el comprador podrá encontrar otros sistemas con mayor o menor eficacia. Pero uno de los menos recomendables es el típico spray que indican echar en los neumáticos para salir de una situación embarazosa sobre hielo. Porque, sin duda, es una pérdida de tiempo y de dinero, ya que no cumple las expectativas, ni por asomo, y no va a ayudar a salir del atolladero a ningún vehículo.

SUAVIDAD: Otra recomendación primordial cuando se conduce sobre nieve es la de hacerlo con la máxima suavidad, tanto con el volante como con el acelerador o los frenos.

SUBIR O BAJAR: CÓMO HACERLO MEJOR: Con hielo o nieve en el asfalto, la conducción cambia por completo y que el coche tenga tracción delantera o trasera también condiciona bastante. Pero, sobre todo, y al margen del tipo de neumáticos que lleve el coche, lo que más influirá sobre la respuesta de un vehículo en esas condiciones será si circulamos en llano o por el contrario subimos o bajamos una carretera. De principio, lo suyo sería no circular en esas condiciones si no se lleva el coche preparado. Sin embargo, si no queda más remedio y el temporal nos pilla por sorpresa, subiendo con una tracción delantera y neumáticos de verano habrá que ser muy suave con el acelerador y subir en una o dos marchas más largas de lo habitual. La cosa irá bien mientras que no haya que detenerse y la nieve sea fresca y recién caída. Con una tracción trasera, la cosa se complicará mucho antes e, incluso, el coche apenas se moverá del sitio. Pero si en vez de cuesta arriba, circulamos en una pendiente cuesta abajo, habría que recurrir a marchas cortas, a utilizar la retención del motor y a frenar lo menos posible y, de hacerlo, de una forma muy suave y delicada.

TERMÓMETRO: Muchos coches llevan termómetro de temperatura exterior e incluso algunos avisan al conductor cuando la temperatura desciende por debajo de los 4 grados. Si no es de los que avisan, conviene estar pendientes de ese dato, ya que nos pondrá sobre aviso de posibles placas de hielo.

VELOCIDAD ADECUADA: No hace falta ceñirse a los límites de velocidad existentes cuando las inclemencias del tiempo acechan. Lo ideal será siempre circular a la velocidad adecuada a las circunstancias.



VISIBILIDAD: Si normalmente tener una clara visión de lo que pasa alrededor de nuestro coche es importante, tener visibilidad cuando la nieve cae con fuerza es clave para conducir con seguridad. Por eso, es imprescindible llevar en buen estado los limpiaparabrisas, bien regulados los faros y en perfecto funcionamiento el sistema de climatización que ayude a desempañar los cristales.

ZONAS UMBRÍAS: Muy peligrosas sobre todo en días de sol porque nos podemos confiar son las zonas umbrías en las que no da el sol y pueden mantener placas de hielo traicioneras. Circular con mucha atención en esas circunstancias.

TRACCIÓN TOTAL ¿SÍ O NO?

Es la eterna pregunta que se realizan muchos conductores a la hora de comprar coche, sobre todo del segmento todocamino o SUV. Y la respuesta no es fácil, sobre todo porque depende de muchos factores como el presupuesto, la zona por la que se va a mover habitualmente y el uso que se le va a dar al coche. La tracción total tiene muchas ventajas, pero también inconvenientes y a veces la utilización de unos neumáticos de invierno o All Season (todo tiempo) podría evitar esa inversión quizás innecesaria. Pero volviendo a la pregunta resulta fácil contestarla si el usuario frecuenta zonas complicadas fuera del asfalto o si es un amante del todoterreno o de los viajes de aventura "off road". En esos casos, la respuesta es sí, interesa y mucho la tracción total, aunque los coches dotados de esta tecnología son más pesados, gastan más y son algo más caros... En el resto de los casos, la tracción total proporciona algo más de tranquilidad y mayor eficacia cuando el vehículo es muy potente, pero lo cierto es que no interesa mucho realizar esa inversión.

AYUDAS A LA CONDUCCIÓN

CLIMATIZADOR AUTOMÁTICO: Indispensable cuando se trata de llevar todos los cristales del coche libres de empañamiento para ver lo que ocurre alrededor. En caso de no contar con este equipamiento pero sí con aire acondicionado, bastará mezclar este con la calefacción para evitar que las lunas se empañen.

CONTROL DE DESCENSO: Es un equipamiento bastante habitual en los nuevos SUV o todocamino. Y aunque su función se ajusta más a una utilización en el campo, puede venir muy bien para evitar que un coche patine cuesta abajo con piso muy resbaladizo.

E-CALL: La llamada de emergencia puede sernos de gran ayuda en una situación límite, si nos hemos quedado aislados por la nieve. Y no hace falta que el móvil tenga batería, el sistema e-Call del vehículo nos pone en comunicación con un servicio de asistencia, los servicios de emergencia o con una grúa.

PARABRISAS CALEFACTADO: Es un sistema que puede ser determinante a la hora de rebajar e incluso eliminar en muy poco tiempo la nieve o el hielo depositado en el parabrisas. El parabrisas térmico utiliza filamentos mucho más finos y numerosos que una luneta térmica trasera.

QUÉ LLEVAR EN EL MALETERO

Durante la pasada Filomena más de un automovilista habría pagado su peso en oro por una pala. Este instrumento sencillo y barato liberó a más de uno de un paisaje para muchos apocalíptico con miles de coches tapados por el manto blanco. Sin embargo, eso no quiere decir que haya que llevar siempre una pala en el maletero. No está de más llevar una pequeña en invierno si frecuentamos escenarios de montañas nevadas. Como es imprescindible una rasqueta para eliminar el hielo o la nieve que se nos hubiere acumulado en el coche mientras lo tenemos aparcado. La lista de elementos recomendados para llevar en el maletero en invierno y si se viaja a menudo por la mitad norte de la península, se completa con una linterna, una manta, unas botas de nieve, guantes y algo de comida y bebida.

Y aunque los neumáticos de invierno y de Todo Tiempo llevan revolucionando el sector hace años con productos cada vez más eficaces y duraderos, lo cierto es que muchos usuarios se muestran todavía reticentes a cambiar de ruedas porque piensan que nunca van a tener que hacer frente a una carretera nevada. Para ellos, lo más fácil es echar en el maletero un juego de cadenas. La oferta en este sentido también ha ido creciendo con el tiempo y además de las típicas cadenas de eslabones de metal, algo engorrosas de colocar en medio de una ventisca y con temperaturas bajo cero, han ido llegando alternativas muy recomendables. Como por ejemplo las de tela, un tejido reforzado que se adapta como un guante al neumático y cumple a la perfección. O las bridas de Nylon que se colocan agarradas a las llantas. También existen las de tipo red o las de araña semiautomáticas. Importante que las cadenas sean de la medida del neumático y también saber colocarlas en las ruedas adecuadas. Por ejemplo, en una tracción delantera, las cadenas se montan en las ruedas delanteras; en una tracción trasera, en las traseras; y en un tracción total, en las delanteras, ya que son con las que dirigimos el coche y deben tener más tracción y dirección.

NEUMÁTICOS DE INVIERNO O TODO TIEMPO ¿MERECE LA PENA?

Esta pregunta se contesta casi sola con solo decir que un SUV con tracción total y neumáticos de verano va a tener muchos más problemas de adherencia y de conducción sobre nieve que el mismo SUV con tracción delantera y neumáticos de invierno o Todo Tiempo, que se desenvolverá sin complejos y como pez en el agua en esas circunstancias. Partiendo de esa base queda claro que todo aquel que viva en la mitad norte de la península o suela transitar por carreteras nevadas porque viva en la montaña o practique algún deporte de invierno, debería montar neumáticos de invierno para asegurarse de que una nevada sorpresa no va a impedir que pueda desplazarse con seguridad y con la comodidad de no tener que montar cadenas. Pero una alternativa a este tipo de neumáticos se abre paso con fuerza. Se trata de los denominados neumáticos All Season o Todo Tiempo cuyo compuesto alcanza un equilibrio sorprendente de manera que superan con solvencia una zona nevada sin necesidad de poner cadenas y ofrecen en verano unas prestaciones muy cercanas a las de un neumático tradicional o de verano. Otra ventaja respecto a los de invierno es que se pueden mantener todo el año evitando el engorro y el dinero que cuesta cambiar dos veces al año de neumáticos.