

De otros conductores se oyen comentarios como éste:
"Cómo iba yo a saber que esa ambulancia estaba detrás de mí; su sirena no sonó lo suficientemente fuerte como para escucharla".

IMPORTANTE

El sonido se detecta más fácilmente cuando cambia la frecuencia. Igual que una luz intermitente atrae la atención con mayor facilidad que una fija, el sonido que cambia de tono lo hará también. Por ello, el sonido ideal de una sirena será aquel que cambie de tono.

Las ondas sonoras viajan en línea recta, pero son desviadas por muchos objetos. Esto distorsiona el sonido, creando confusión en quienes lo escuchan, con respecto a su procedencia exacta.

En las áreas urbanas donde hay gran cantidad de edificios y tráfico, el sonido de la sirena choca contra multitud de superficies, haciendo imposible para quien lo escucha, determinar su lugar de origen.

Cuándo no usar el equipo de señalización de emergencia:

El uso del equipo de señalización de emergencia es un privilegio no un derecho.

El privilegio puede retirarlo la sociedad en una forma muy sutil, simplemente no obedeciendo la advertencia de emergencia. Por esta razón, no se debe abusar del privilegio, sino más bien, guardar siempre la debida consideración hacia los demás.

La sirena no debe usarse cuando es ineficaz. Por ejemplo, en las autopistas, a altas velocidades, no es posible escuchar el vehículo sino hasta que pasa adelante. Si de pronto usted hace sonar la sirena, el conductor puede reaccionar girando la cabeza para averiguar qué sucede y, en ese proceso, también hace girar el volante, directo al paso de su vehículo.

En una autopista, todos los conductores se acostumbran a ser adelantados por otros y su paso silencioso no los afectará. Por lo tanto, los únicos momentos en que debe activar la sirena en una autopista son: cuando usted va detrás de un conductor que no se moviliza rápidamente, y cuando se aproxima a la escena y el tráfico está detenido.

Aunque la sirena no se utilice, siempre debe ir conectada cuando se viaja con las luces de emergencia activadas.

La idea de hacer el recorrido hasta una emergencia sin usar la sirena en todo el trayecto, es peligrosa.

Un operador de vehículos de emergencias puede activar la sirena en cualquier momento, cuando intenta adelantar a otro vehículo y, por supuesto, en las intersecciones, donde no tiene derecho a la vía.

Si usted está acudiendo a un llamado de emergencia que justifica el uso de luces de emergencia, esa condición también justificará la utilización de la sirena.

Cuándo **ACTIVAR** y cuándo **NO ACTIVAR** el sistema de señales, es una decisión que corresponde al conductor.

Ciertamente, los motoristas podrían confundirse si las luces de emergencia están encendiéndose y apagándose con frecuencia. Esta actitud aumentará la probabilidad de que el público termine por ignorar el vehículo de emergencias. En cambio, la sirena debe activarse y, luego, desactivarse. Con esto se debe tener mucho cuidado, porque también se puede confundir a los demás si escuchan momentáneamente la sirena y tratan de determinar su procedencia.

El equipo de señalización de emergencia no debe utilizarse cuando el vehículo de emergencias viaja más despacio que el resto del tráfico. Tampoco, cuando el terreno es escarpado y el vehículo de emergencias no puede mantener el ritmo de los autos de pasajeros.

Usar el sistema significa que el vehículo debe desplazarse más rápido que los demás en la vía. Cuando no es así, el uso de las señales sólo confundirá a los demás, que no sabrán si pueden o no pasar. Los conductores en los vehículos de adelante, también se van a confundir, porque no sabrán si detenerse o acelerar.

Y esta confusión, puede causar accidentes.

El clima adverso también puede indicar la discontinuación del sistema de emergencia y, por lo tanto, del manejo en ese modo.

Cuando hay niebla, las luces de emergencia no se proyectan muy lejos para alertar adecuadamente a los demás, y pueden crear en el personal un vértigo peligroso.

El uso de la sirena en la niebla, agregará confusión a la ya existente, porque los demás no podrán identificar su procedencia. Además, la niebla densa forzará al conductor prudente a disminuir su velocidad.

Cuando ocurre el accidente:

Los accidentes usualmente ocurren porque alguien se impacientó, condujo más rápido de lo que podían responder sus sentidos, juzgó mal las condiciones de la carretera, hizo movimientos súbitos temerarios en su intento por adelantar en tráfico lento, o hubo un problema mecánico. De otra forma, pueden ser causados simplemente por la falta de destreza o de atención del conductor.

Desafortunadamente, todos estos factores también se pueden presentar al manejar un vehículo de emergencias. El impaciente bien puede ser el mismo conductor. Pero también, puede ser otro chofer, que no se da cuenta de que el vehículo de emergencias está presente, o que se llena de pánico cuando lo advierte y responde de manera errónea. Ante esta situación, el conductor del vehículo de emergencias necesita estar alerta, anticipando el posible movimiento de cada vehículo en la carretera.

Si otro motorista comete un error y provoca un accidente, debido a la presión mental por la presencia del vehículo de emergencias, es probable que el conductor de este último tenga algo de culpa, lo cual puede fácilmente resultar en una acción legal en su contra.

Las causas principales de los accidentes de los vehículos de emergencias, mientras acuden a atender emergencias son:

- A- No guardar distancia.
- B- Falla en el uso correcto de la sirena o las luces.
- C- No prestar la debida atención en las intersecciones.
- D- Manejar por la izquierda del carril, sin advertirlo a los demás.
- E- Manejar más rápido de lo que las condiciones permiten.
- F- Estacionar o retroceder incorrectamente.
- G- Falla al poner el freno de parqueo al llegar a la escena.
- H- Adelantar usando técnicas incorrectas.
- I- Hacer viraje en U.
- J- Frenar y acelerar en emergencia.

Cuando un vehículo de emergencias se ve involucrado en un accidente, el personal tiene algunas responsabilidades inmediatas.

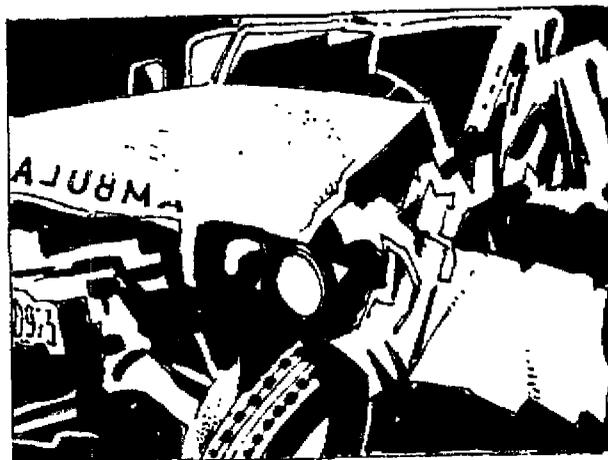
En primer lugar, su unidad deberá ser considerada fuera de servicio e incapaz de responder a la emergencia, por lo tanto, deberá enviarse otra de inmediato para que se haga cargo de la emergencia original.

Sólo en caso de que haya otra unidad disponible y las lesiones de los ocupantes del vehículo accidentado no sean graves, el personal se quedará en la escena.

Sin embargo, si las lesiones son graves y el vehículo está en condiciones de operabilidad, se debe trasladar a los pacientes..

Ej. en casos especiales.

(Figura (82).



Proceder del conductor:

Lo primero que se debe hacer es notificar de lo sucedido al despachador, para que avise a la policía y envíe otra unidad a atender la llamada original. Luego, hay que asegurarse de que todos los ocupantes del vehículo estén a salvo y, después, revisar todas las demás partes involucradas.

Si fuera necesario un vehículo de emergencias en el accidente, el despachador debe ser notificado de inmediato, mientras se inicia, simultáneamente, el cuidado de los heridos. Mientras un miembro del personal está atendiendo a los pacientes, los otros tienen la responsabilidad de proteger la escena y el tráfico general, colocando triángulos de seguridad o bengalas.

Esta tarea deberá también comprender la identificación del conductor de cualquier otro vehículo involucrado, la obtención de su número de licencia de conducir, así como de la placa de su vehículo, y la valoración de los daños de éste.

Toda la información debe obtenerse ya sea que el vehículo de emergencias deba continuar atendiendo la llamada original, o bien trasladar a las víctimas del accidente en que está involucrado. El conductor debe asegurarse de que ha explicado adecuadamente a los demás, la razón de su partida.

IMPORTANTE

No abandone a ningún herido o lesionado.

Entienda que siempre que el vehículo de emergencias deja la escena antes de una investigación completa, su personal está proporcionando la oportunidad para verse luego envuelto en problemas. Sin embargo, por ley, un conductor necesariamente debe trasladar a cualquier lesionado al centro médico más cercano, aún cuando esto le pueda ocasionar dificultades posteriores.

Las otras partes pueden fácilmente "fabricar" una explicación de lo sucedido, favorable a ellos, tanto si su vehículo ha sido movido de donde inicialmente quedó, como si usted no está presente para discutir el caso con la policía.

Como en casi todos los casos el vehículo de emergencias permanecerá en la escena, hay información adicional que el personal puede adquirir para tener mejor preparación legal.

Ningún miembro deberá ADMITIR LA FALTA O DISCULPARSE POR LO SUCEDIDO. La culpabilidad será determinada luego, estando presente un consejero legal. Muy posiblemente, haya circunstancias que no estén muy claras para el personal en el momento del accidente.

Tan pronto como sea posible, el personal deberá identificar a los testigos. Sólo debe preguntárseles si están dispuestos a comentar lo que vieron.

Las aseveraciones de cualquier testigo deberán consignarse por escrito, acompañadas del nombre completo, la dirección y el número telefónico.

También, el personal deberá hacer un diagrama de la escena que represente lo que ocurrió, dónde quedaron finalmente los vehículos y cómo llegaron hasta ahí.

Los conductores también deben ser examinados cuidadosamente para investigar si hay influencia de alcohol o drogas y si sus reflejos y facultades mentales son normales.

PRONEM	MANEJO DE VEHICULOS DE EMERGENCIA	Pág. Nº 105
	El accidente de un vehículo de emergencias	2.6.1

1992

El accidente de un vehículo de emergencias

Pág. Nº 105

2.6.1

Tales observaciones tendrán luego mucha importancia. Cuando el personal ha abandonado la escena, debe hacer un reporte escrito del accidente, con comentarios sobre lo que pueda ser de importancia para la investigación. Este reporte debe escribirse lo más pronto posible, mientras lo sucedido esté aún reciente en la memoria de cada uno.

Durante una investigación en la escena, el personal deberá determinar cuál oficial está a cargo; sólo con él comentará lo sucedido. Esto evitará que las mismas preguntas sean contestadas en forma diferente. Las respuestas conflictivas invalidarán su testimonio, más tarde en un juicio.

Además, no proporcione información voluntaria. Limítese a responder directamente las preguntas que se le hagan. Sólo comente el accidente con el oficial de policía a cargo, con el supervisor de personal que investiga en la escena o con su representante legal. Cualquier pregunta de la prensa, debe ser contestada únicamente por la persona autorizada de su institución.

Aunque el personal de los servicios de emergencias ven accidentes con frecuencia, raras veces son protagonistas de ellos. Cuando esto sucede, aunque el accidente sea leve, puede producir efectos traumáticos.

Casi en todos los casos de accidentes de vehículos de emergencias, el personal involucrado debe ser relevado de su deber por un mínimo de 24 horas, después de haber presentado un reporte completo de lo sucedido.

El personal debe entender que tal relevo no significa que está siendo culpado por sus superiores. Por el contrario, persigue los mejores intereses en pro de su estabilidad emocional.

Juicio legal:

Aunque en muchos accidentes el otro conductor podría ser técnicamente culpable, si las otras partes tienen bases para afirmar que el personal del vehículo de emergencias contribuyó al suceso, el caso puede complicarse. Por esta razón, el personal debe estar bien preparado.

El testimonio que se dé no debe variar. El reporte que se presente debe contener las respuestas de cualquier posible pregunta. Este no es el momento de plantear suposiciones o conjeturas. El hacerlo, dañaría su credibilidad como testigos e inclinaría el juicio a favor de las otras partes.

INTRODUCCION

Aunque manejar signifique una tarea seria, no hay razón para que no sea tamb.én agradable. De hecho, puede hacerse más segura e interesante con el empleo de ciertos ejercicios simples.

Para que usted obtenga el máximo provecho, debe hacerlos con el entendimiento de que aún los más experimentados conductores se beneficiarán con ellos. Es un hecho comprobado que el conductor de un vehículo de emergencias tiene ciertas habilidades, de modo que la participación en esos ejercicios no debe malinterpretarse. Más que una prueba de habilidad, están diseñados para enriquecerla.

Los siguientes son ejercicios que deben realizarse en un estacionamiento desocupado o en un área libre de tráfico. Se efectuarán uno después de otro, de manera que el conductor pueda ir superándolos, al tiempo que va adquiriendo la destreza correspondiente. No le debe preocupar aquí la velocidad, sino el maniobrar de forma segura.

Recuerde que cada obstáculo que golpea, representará daño y perjuicio en una situación real. Tampoco se preocupe si debe maniobrar para recolocar el vehículo, en vez de hacerlo con un movimiento continuo, y por ello golpea los conos. En el debido tiempo, aprenderá a colocar en forma correcta el vehículo y no tendrá que estar recolocándolo tan frecuentemente. Debe hacer énfasis en completar los ejercicios con seguridad.

Si no hay conos disponibles, puede usar cajas de cartón u otros objetos que no dañen la pintura del vehículo, en caso de ser golpeado.

Es importante que todos los conductores posean el sentido de ubicación de su vehículo, en relación con el entorno, y de su comportamiento en las diferentes situaciones y condiciones. Usted puede desarrollar este sentido, con los siguientes ejercicios.

COMENTANDO AL MANEJAR:

Los hábitos visuales correctos pueden ser difíciles de desarrollar, pero este ejercicio simple le ayudará a lograrlo.

Cuando maneje, comente en voz alta todo lo que vea a su alrededor y que pueda afectar su manejo. Al hacerlo, se forzará a mirar alrededor más de lo que lo haría de otro modo.

Normalmente, el conductor que hace este ejercicio en tráfico moderado, se encontrará a sí mismo comentando, con pausas, sólo unas pocas cosas.

Pero cuando se vuelve práctica, verá que no tiene tiempo suficiente para hablar de todo lo que está sucediendo a su alrededor. Esto es porque comenzará a notar cosas que antes no advertía, incluso la presencia de muchas condiciones que pueden afectar su desempeño.

Este ejercicio debe hacerse en carreteras abiertas, en variedad de condiciones; también con tráfico urbano denso y con tráfico liviano

en carreteras rurales y en autopistas. La clave es no dejar de comentar.

Si no encuentra nada que merezca la pena de comentarse, observe más cuidadosamente. Los comentarios pueden tratar sobre el tráfico que va adelante, atrás y a los lados de su vehículo, sobre las condiciones del tiempo, la velocidad a la que viaja, las intersecciones libres de tráfico, el vehículo estacionado sin nadie dentro, etc.

Un ejemplo de comentarios al manejar puede ser el siguiente:

"Voy por una carretera de dos carriles, con tráfico moderado. Estoy en un área residencial, observo niños en sus jardines y autos que salen de sus cocheras. Estoy a 3 1/2 segundos del auto de adelante. El que viene atrás de mi guarda buena distancia y parece que se mantiene en su carril.

Mi velocidad es de 80 kph. Me estoy acercando a una intersección y tengo el derecho de vía. Voy a bajar la velocidad de todas formas. Ahora el auto de adelante está poniendo su direccional a la derecha. Voy a disminuir aún más la velocidad. Por mis espejos veo que el auto de atrás está aún a buena distancia. Observo ahora el tráfico en el otro sentido para asegurarme de que nadie entre a la intersección o quiera doblar. Todo parece libre.

El auto de adelante está haciendo su viraje. Voy a cruzar. Hay un auto estacionado adelante, el conductor está en él. El auto de atrás se mantiene igual. Estoy pasando ahora el auto estacionado.

En el carril de frente hay un auto que viene despacio. No dejaré de observarlo. Reviso mis instrumentos, todos están en orden.

Ahora hay un auto frente a mí. El que se aproxima va pasando ahora. El conductor parece que anda buscando una dirección. No está atento al manejo. Voy a contar la distancia entre el auto de adelante y yo... mil ciento uno, mil ciento dos, mil ciento tres; estoy aproximadamente a 3 1/2 segundos detrás de él. Mantendré esa distancia."

Leyendo el ejemplo anterior, es fácil ver que las cosas suceden muy rápidamente, aún en tráfico moderado. De hecho, usted se encontrará de pronto hablando más rápido y a veces frustrado porque no tiene tiempo para comentar todo lo que sucede. Esto indica que sus hábitos visuales están comenzando a desarrollarse correctamente.

Como los comentarios demandan mucho del conductor, sólo deben hacerse por breves períodos (de 5 a 10 minutos cada vez) y únicamente en tráfico leve o moderado.

Un solo episodio de comentarios no mejorará sus destrezas. Debe practicar cuatro o cinco veces por semana, hasta que sienta que ha establecido firmemente los hábitos necesarios. Tenga en mente que los hábitos se deterioran si no se practican regularmente.

Después de cierto tiempo, verá que sus hábitos se han asentado firmemente y necesitará menos la práctica. Sin embargo, nunca deben abandonarse por completo. En algún momento, se dará cuenta de que frena bruscamente, o de que no había visto al auto que le acaba de adelantar. Es tiempo entonces de volver a practicar sus comentarios.

Otro factor por considerar es cuando el conductor se pone tenso mientras maneja; frecuentemente esto es el resultado de un deterioro de sus destrezas visuales. El hacer comentarios en tales situaciones, le ampliará su campo visual y lo liberará de la tensión.

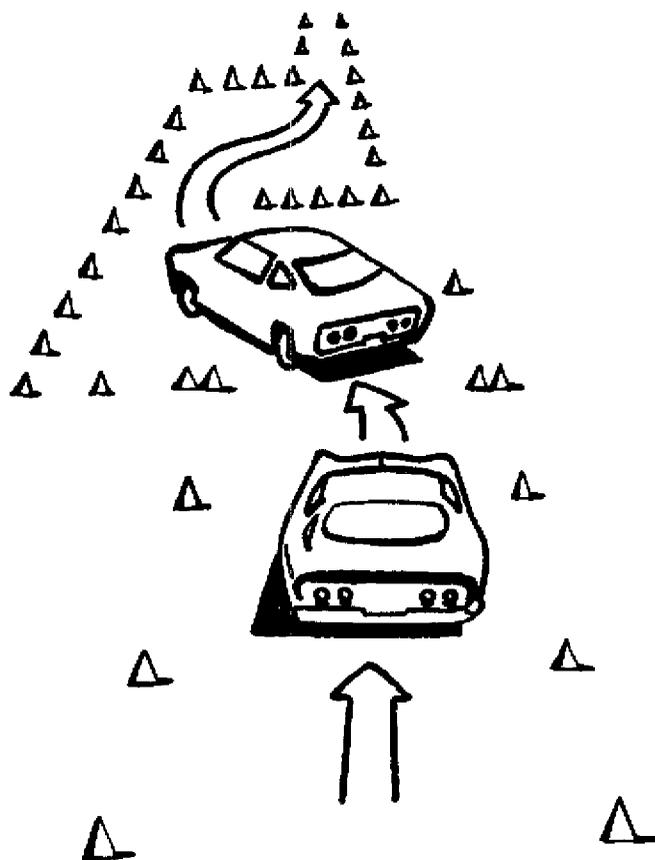
La mayoría de los conductores se fían de sus frenos más de lo necesario. Pareciera que mantener el pie en el freno les da cierta seguridad. Cuando no están usando el acelerador, de inmediato ponen el pie en el freno. Como usted ya sabe, eso no es necesario. Si tiene buenos hábitos visuales y aminora la velocidad con tiempo, no tendrá que frenar súbitamente.

En muchas situaciones, el uso del freno no es del todo necesario; si el conductor sabe que tiene que frenar, libera el acelerador con suficiente tiempo.

El siguiente ejercicio tiene como finalidad ayudarlo a anticipar los acontecimientos, suavizando el manejo y reduciendo el desgaste y el mantenimiento del vehículo. Debe realizarse en carretera abierta, preferiblemente con tránsito leve o moderado. Además, debe hacerse en una ruta conocida. El conductor puede competir consigo mismo o con su compañero.

El ejercicio consiste en contar cuántas veces se presiona el freno, aunque sean muy pocas. En un corto período, el conductor comenzará a anticipar los sucesos, dejará su pie sin tocar el acelerador y no tendrá que usar el freno. Ahora bien, no se vea consumido por el deseo de ganar riesgos innecesarios.

(Figura (83).

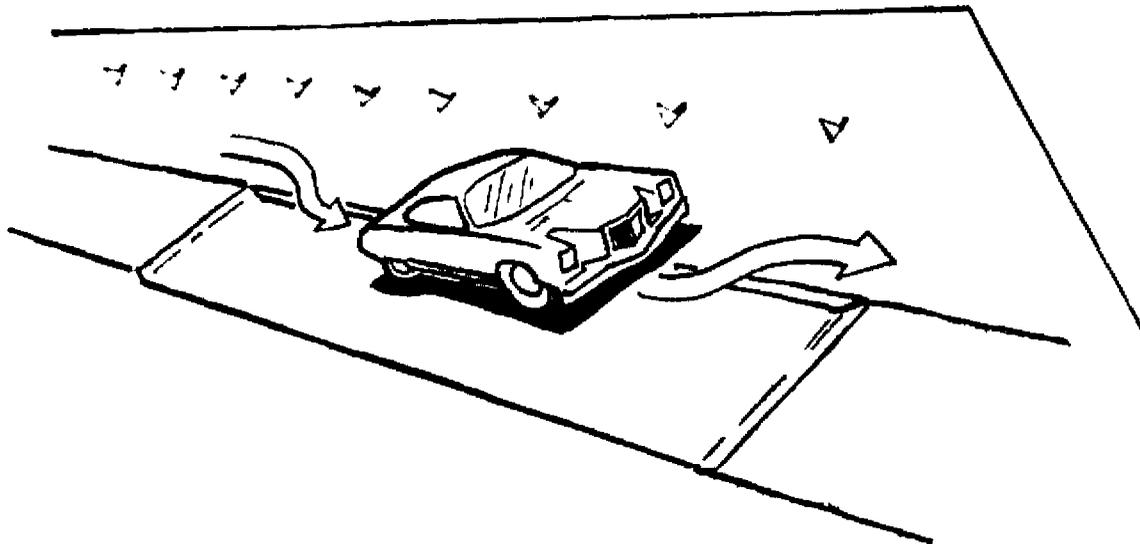


**Conducción fuera de carretera
en dos y cuatro llantas:**

Con agarre del volante a la modalidad 9-3, a una velocidad de 40 Km/h, y con indicación de conos de seguridad, su vehículo saldrá de la calzada.

En este ejercicio, una vez fuera de la calzada, el conductor no aplicará aceleración ni frenado, mantendrá siempre el agarre del volante 9-3, dominará su vehículo en la marcha con que ingresó, volverá a la calzada con un giro fuerte de 90° al volante, obligando a la llanta delantera a utilizar siempre su mayor parte de superficie en la orilla de la calzada.

(Figura (84)).



Este ejercicio se hace manejando en serpentina a través de conos; con él conocerá la cantidad de dirección disponible en su vehículo y se familiarizará con el movimiento de la carrocería. También lo hará consciente de las limitaciones físicas del vehículo y de las suyas propias.

Manejar en serpentina le ayudará a desarrollar la coordinación entre el control de la mano y de los pies, y a conocer la ubicación del vehículo en relación con su entorno.

Para realizar correctamente este ejercicio, debe acercarse al cono tanto como pueda y mantener sus manos en posición de 9 y 3 sobre el volante. Use un movimiento suave, continuo, rítmico, rotando primero el volante en una dirección y luego en la otra, pasando por los conos tan cerca como le sea posible, y controlando el giro de la llanta trasera alrededor de éstos. Este ejercicio resulta sencillo si se hace correctamente. Cualquier error al inicio, hará extremadamente difícil salvar el último cono.

Las claves para este ejercicio son:

Primera:

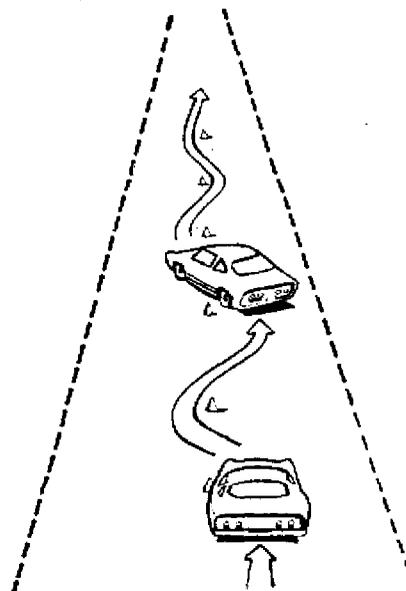
No deje sus brazos en descanso. El giro inicial del volante es aproximadamente de 90° y el resto aproximadamente de 180°. Tan pronto complete el giro con sus brazos, inmediatamente debe comenzar el giro de regreso a la dirección contraria.

Segunda:

Mantenga una velocidad constante. Esto significa que debe terminar el ejercicio a la misma velocidad que lo inició. No es fácil, pero al hacerlo, el giro constante del volante se tomará más fácil, ya que los conos están a igual distancia uno de otro y, por lo tanto, se gasta el mismo tiempo entre cada uno.

Como este ejercicio es para desarrollar coordinación y un sentido de proximidad, debe practicarse sólo a velocidades de 35 a 40 kph. Realizarlo a velocidades superiores, no será de valor y más bien servirá para frustrar al conductor y crearle hábitos incorrectos.

(Figura (85).



Conducción en serpentina en retroceso:

Retroceder es una destreza difícil, ya que involucra visión limitada que se distorsiona aún más con el uso de los espejos. Además de eso, el conductor puede no estar acostumbrado a la maniobra que ocurre cuando la dirección pasa a la parte trasera del vehículo. Hay cinco aspectos que necesitan ser desarrollados en los ejercicios de retroceso.

Estos son:

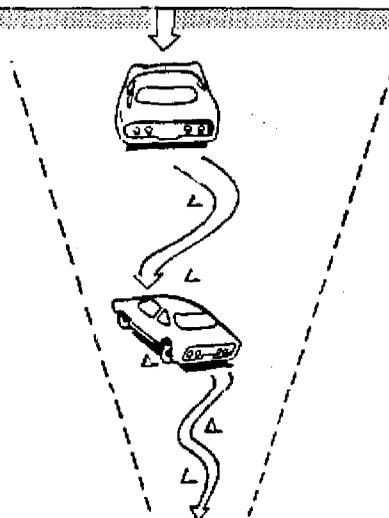
- 1- Comodidad en el uso de los espejos y conciencia de su distorsión.
- 2- Aumento de la percepción.
- 3- Habilidad para cambiar la vista de uno a otro espejo y también para observar el frente del vehículo.
- 4- Un sentido de la posición de las ruedas traseras y, por lo tanto, de la colocación del vehículo.
- 5- Conciencia de dónde están las ruedas traseras en relación con lo que observa por los espejos, en la parte posterior del vehículo.

Desarrollando cada uno de estos aspectos, un conductor será capaz de retroceder tranquilamente y en forma segura, cuando la necesidad lo demande.

IMPORTANTE

Recuerde que no debe retroceder siempre que lo pueda evitar. Cuando lo haga, debe haber otra persona advirtiéndole, detrás del vehículo.

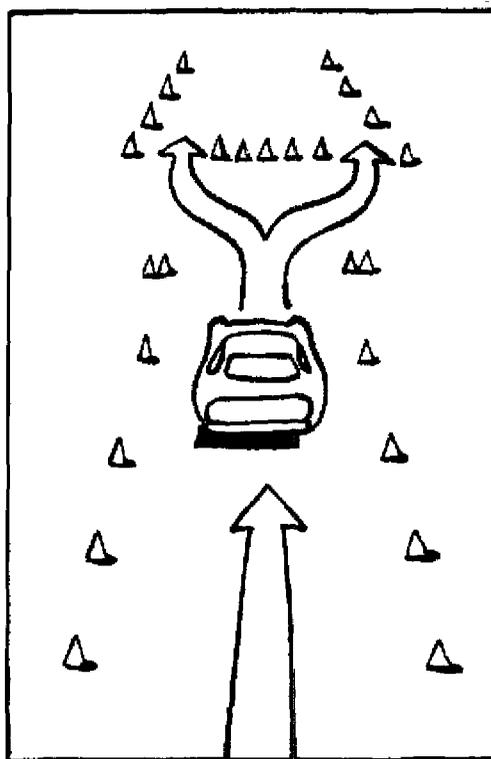
(Figura (86).



Con agarre del volante 9-3, a velocidad de 40 kph., en un trayecto de 40 m. de recorrido, girar 90° el volante, evadiendo de esta forma un obstáculo presentado repentinamente; ese giro será a la izquierda o a la derecha, según el criterio del instructor.

Manejar evadiendo un obstáculo presentado en forma inesperada, es un ejercicio que le ayudará a desarrollar la agilidad y la destreza del dominio de su automotor en carretera y, también, a reconocer sus capacidades físicas y las del vehículo.

(Figura (87).

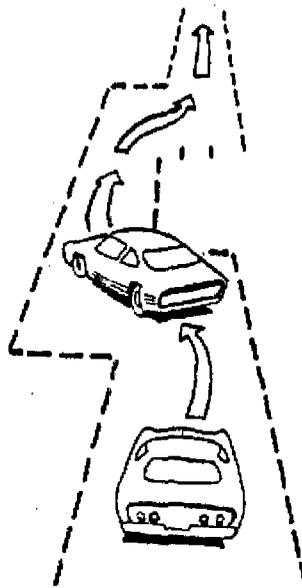


Manejando a través de conos, utilizará el agarre del volante en la modalidad 9-3, para aprender la cantidad de dirección necesaria a fin de evadir un obstáculo que se le presente sobre su carril. Conducirá a una velocidad uniforme sin presionar el pedal de freno, y familiarizándose con el movimiento de la carrocería del vehículo.

Manejar evadiendo un obstáculo, le ayudará a desarrollar la agilidad y la destreza para el dominio de su automotor en carretera y, también, a reconocer sus limitaciones físicas y las del vehículo.

Use un movimiento suave, continuo, rítmico, rotando el volante 90° hacia un lado en posición inicial y, posteriormente, 90° al lado contrario. Cualquier error al inicio hará extremadamente difícil terminar el ejercicio.

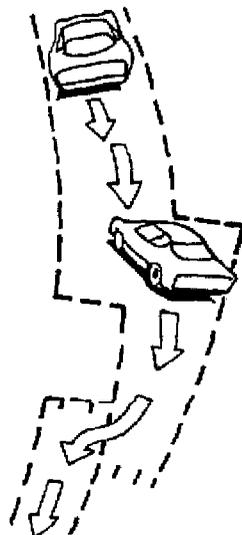
(Figura (88)).



Evadir obstáculos sobre la vía
mediante la técnica de
ocho por cuatro en reversa

Utilizando el agarre del volante 9-3, conducirá marcha atrás, utilizandolos espejos retrovisores para evadir los conos correspondientes.

(Figura (89)).



Anexos para el instructor

GUIA PARA EL DESARROLLO DEL CURSO

OBJETIVO	DENOTATIVOS	AYUDAS DIDACTICAS	TECNICAS DE EVALUACION	PATRON DE RENDIMIENTO	TIEMPO PROBABLE EJECUCION
	- Introducción al curso				Exp= 25'
2.1.1	- Condición general de salud - Antecedentes y Experiencias	Pizarrón	Oral o escrita	80%	Exp= 20' Eval= 5'
2.1.2.	- Actitudes y Hábitos - Actitudes impropias - Condiciones de tensión para el conductor - Hábitos correctos - Relaciones Públicas	Pizarrón Lámina Nº 1	Oral o escrita	90%	Exp= 80' Eval = 5'
2.1.3	- Tiempo de respuesta - Antecedentes y Experiencias	Pizarrón	Oral o escrita	80%	Exp= 15' Eval= 5'
2.2.1	- Aspectos éticos	Pizarrón	Discusión dirigida	60%	Exp= 20' Eval= 5'
2.2.2.	- Ley del Tránsito - Dispositivos de control de tránsito - Responsabilidad - Emergencia verdadera - Privilegios de los conductores	Pizarrón Lámina Nº 2 Lámina Nº 3 Lámina Nº 4	Oral o escrita	80%	Exp= 40' Eval= 5'
2.3.1	- Familiarización del vehículo	Pizarrón	Oral o escrita	60%	Exp= 5' Eval= 5'
2.3.2	- Inspección diaria - Revisión externa - Revisión bajo la tapa del motor - Privilegios de los conductores - Revisión interna - Revisión del motor en función y el vehículo en movimiento - Inspección y limpieza mensuales	Pizarrón Lista de cotejo	Ayuda de Ejecución		Exp= 30' Eval= 150'
2.3.3.	- Fallas comunes del vehículo	Pizarrón	Oral o escrita	80%	Exp= 20' Eval= 5'
2.3.4	- Limpieza general - Importancia	Pizarrón	Oral o escrita	100%	Exp= 5' Eval= 5'
2.4.1.	- Técnica de toma del volante	Pizarrón Lámina Nº5	Oral o escrita	90%	Exp= 20' Eval= 5'
2.4.2	- Situaciones de tráfico urbano - Retroceder - Manejo urbano	Pizarrón Lámina Nº 6 7,8,9,10,11	Oral o escrita	80%	Exp= 40' Eval= 5'

2.4.3.	- Características del lugar para estacionarse - Lugares de estacionamiento en la escena - Señalización de advertencia	Pizarrón	Oral y escrita	100%	Exp= 35' Eval= 5'
2.4.4.	- Manejo en Autopista, Carretera intersecciones, Curvas	Pizarrón Lámina Nº 12 13 - 14 - 15 - 16 17 - 18	Oral o escrita	80%	Exp= 45' Eval= 5'
2.4.5.	- Adelantamiento de vehículos	Pizarrón	Oral o escrita	80%	Exp= 25' Eval= 5'
2.5.1.	- Condiciones adversas de manejo - Tipos - El vehículo	Pizarrón	Oral o escrita	80%	Exp= 20' Eval= 5'
2.5.2.	- Tipo de frenos - Detonero de los frenos - Frenos de emergencia - Espacio de parada y velocidad	Pizarrón	Oral o escrita	80%	Exp= 20' Eval= 5'
2.5.3	- Conducción nocturna - Crepusculo - Ocaso - Peligros en la carretera	Pizarrón	Oral o escrita	80%	Exp= 30' Eval= 5'
2.5.4.	- Indicadores de uso de luces, sirena - Cuando no usar el sistema	Pizarrón	Oral o escrita	90%	Exp= 20' Eval= 5'
2.6.1.	- Accidentes de un vehículo de emergencia - Proceder del conductor	Pizarrón	Oral o escrita	80%	Exp= 20' Eval= 5'
2.7.1.	- Comentando al manejar	Pizarrón	Oral o escrita	90%	Exp= 15' Eval= 100' Lab= 50'
2.7.2.	- Sin usar en exceso los frenos	Lámina Nº19 Pizarrón Conos plásticos Campo de prueba	Oral o escrita	90%	Exp= 15' Eval= 100' Lab= 100'
2.7.3	- Controlando el vehículo fuera de la calzada en dos llantas - Controlando el vehículo fuera de la calzada en cuatro llantas	Pizarrón Conos plásticos Campo de prueba Lámina Nº20	Oral o escrita	90%	Exp= 15' Eval= 100' Lab= 100'
2.7.4	- Serpentina hacia adelante - Serpentina en retroceso	Pizarrón Conos plásticos Campo de prueba	Oral o escrita	90%	Exp= 10' Eval= 200' Lab= 200'
2.7.5	- Conducción maniobrando de izquierda a derecha	Pizarrón Conos plásticos Campo de prueba, Lámina Nº 23	Oral o escrita	90%	Exp= 5' Eval= 100' Lab= 100'
2.7.6.	- Conducir técnica de ocho por cuatro. Hacia adelante - Conducir técnicas de ocho por cuatro. Hacia atrás	Pizarrón Conos plásticos Campo de prueba Lámina 24 - 25	Oral o escrita.	90%	Exp= 10' Eval= 200' Lab= 200'

Exp= Exposición D= Demostración

L= Laboratorio Ev= Evaluación

Nota. La práctica de laboratorios es de 10 minutos por conductor en cada maniobra por lo cual el cálculo de tiempo es para un grupo de 10 personas.

1992

Glosario

AMINORAR:	Disminuir o reducir.
BACHE:	Depresión en una carretera o camino que produce sacudidas. Hueco.
CONGESTION:	Aglomeración excesiva en un lugar, de personas o vehículos.
CRESTA:	Cumbre peñascosa de una montaña.
DERRAPE:	Patinar, resbalar las ruedas de un vehículo.
DESLUMBRAR:	Ofuscar la vista o confundirla con la excesiva luz.
FRENETICO:	Poseído de frenesí, furioso, rabioso.
INTEMPESTIVAMENTE:	Que es fuera de tiempo y razón.
INDOLENTE:	Que no se afecta o conmueve, flojo, perezoso.
INTERACCION:	Acción que se ejerce recíprocamente entre dos o más agentes y fuerzas.
LITIGIO:	Pleito, altercado en juicio, disputa, contienda.

Bibliografía

- Bradford, J. Childs y Ptacnik, Doland J. Emergency Ambulance Driving, N.J., U.S.A. The Brady Company, Prentice Hall Inc., 1986.
- M.O.P.T., Dirección General de Ingeniería de Tránsito. Dispositivos de Control de Tránsito, San José, Costa Rica.
- M.O.P.T., Dirección General de Educación Vial. El espacio de parada y la velocidad (desplegable). Elaborado por el Departamento de Programación y Producción. San José, Costa Rica.
- M.O.P.T., Dirección General de Educación Vial. Educación Vial, (IV, V y VI nivel). San José, Costa Rica Fotolitografía del Instituto Geográfico. 1982.
- M.O.P.T., Dirección General de Educación Vial. Educación Vial. Ley de Tránsito. San José, Costa Rica, Litografía López Tercero.
- M.O.P.T., Dirección General de Educación Vial. Gufa del Educador (I, II y III ciclo). San José, Costa Rica, Imprenta de la Junta de Protección Social de San José. 1982.
- M.O.P.T., Dirección General de Ingeniería de Tránsito. Qué debe hacer el conductor ante 20 casos. San José, Costa Rica. 1981.