

Cursos de conducció esportiva

Una mirada des de la conducció
segura

AUTORS

Josep Montané Capdevila
Sebastià Sánchez Marín
Mercè Jariot Garcia
Montserrat Rodríguez Parrón

Amb el suport de la Càtedra de Formació i
Educació Viàries del Servei Català de Trànsit
i la Universitat Autònoma de Barcelona

Índex

1. Introducció. Concepte i enfocament	6
2. Valoració dels cursos de reciclatge basats en la millora de les destreses en funció de la seguretat i eficàcia.	13
2.1. Perquè tenen tan d'èxit aquest tipus de cursos?	13
2.2. Aquests tipus de cursos fomenten la seguretat?	13
2.3. Els cursos de conducció esportiva es poden transformar en cursos de seguretat?	14
2.4. Els cursos de millora de la conducció amb el control de la velocitat, en la forma, són similars als cursos de conducció esportiva?	14
2.5. Amb l'alternativa als cursos de conducció esportiva també s'aprèn a sortir amb èxit de situacions d'emergència?	15
2.6. Quin futur poden tenir els cursos de millora de la conducció amb autocontrol de la velocitat adequada?	15
3. Programació dels cursos per a la millora de la conducció segura..	17
3.1. Introducció	17
3.2. Població a qui va adreçada.	17
3.3 Continguts i activitats	18
4.- Metodologia i desenvolupament	22
5.- Avaluació	23
5.1. L'avaluació inicial.....	23
5.2. L'avaluació final.....	23

6.- Passos per aplicar un programa de millorament de la seguretat amb pràctiques especials de la conducció	25
Referències bibliogràfiques	26
Annex 1	27
Annex 2	33

Presentació

L'educació i formació viàries han de tenir com a objectiu la millora de la mobilitat i contribuir a la reducció dels accidents de trànsit.

Des del nostre posicionament, l'educació i reeducació dels conductors i dels usuaris de la via a partir de programes formatius basats en el nostre model de canvi d'actituds s'ha desenvolupat des dels programes educatius i/o formatius per a diferents col·lectius, alguns preventius, altres educatius i una part reeducatius.

Adoptar mesures preventives per tal de minimitzar la incidència dels factors de risc en el comportament viari de les persones és la tasca principal d'aquesta activitat educativa.

L'educació viària afecta a totes les persones que poden tenir un bon o un mal comportament viari, així afecta als infants, joves i adults doncs des de que hom transita per la via pública, com a vianant, en bicicleta, com a acompanyant en vehicles de motor i sobretot, com a conductor, té la oportunitat d'afavorir la seguretat viària o d'incrementar l'accidentalitat.

Si es considera el punt anterior, immediatament cal considerar quin és el millor moment, la millor estratègia o pla i quins són els millors agents de l'educació viària. La resposta és complexa però tothom convindrà que l'educació reglada no en pot estar al marge. Des de l'educació primària fins la universitat tot el sistema educatiu d'un país ha de donar resposta a les demandes educatives de cada temps i l'educació viària n'és una ben important en l'actualitat. De fet, es contempla com a eix transversal del currículum en l'actual sistema educatiu.

Tot i que està contemplat, la seva eficàcia no pot evidenciar-se quan l'accidentalitat segueix essent un problema de primer ordre per a la nostra societat, tant en nombre de morts com de ferits i de conseqüències emocionals i econòmiques derivades.

És per això que potser cal replantejar-se la formació inicial i permanent que, en matèria d'educació viària, tenen els professionals de l'educació. Cal dotar a aquests professionals d'eines i recursos que els permetin desenvolupar efectivament aquest eix transversal que depassi allò anecdòtic o els aspectes que tenen a veure amb el civisme (igualmente important) per contribuir a la tasca de la reducció d'accidents. Així cal contemplar la formació de mestres, del professorat de secundària i la formació d'educadors viaris i altres professionals.

En primer lloc es contempla la formació dels futurs mestres i les futures mestres així com la formació del professorat d'educació secundària que són els docents que poden incloure en els seus currículums l'educació viària. També es considera, en segon lloc la oportunitat de formar a pedagogs i psicopedagogs que poden tenir un paper rellevant en la formació d'educadors viaris o en l'assessorament de docents per a la incorporació d'aquests continguts en el quefer educatiu. Finalment, la formació continuada de titulats superiors en relació a l'aprofundiment, millora o optimització de l'educació viària, l'avaluació i la recerca completen la proposta de possibilitats de formació.

Els resultats dels programes de prevenció d'accidents de trànsit fonamentats en el model de canvi d'actituds ofereixen un marc d'actuació interessant des del que millorar l'educació i la formació viària, atenent a diferents àmbits i col·lectius.

El nostre model de canvi d'actituds inspira l'elaboració, l'aplicació i l'avaluació de diferents programes d'educació i formació viària. Aquests programes elaborats en el marc de la Càtedra de Formació i Educació viària UAB-SCT i del grup de recerca ERESv de la UAB, s'apliquen a infantil, primària, secundària, universitat, a la formació de preconductors, conductors professionals, conductors reincidents i col·lectius vulnerables.

Tots els programes tenen una estructura i estratègia similar, basades en la incidència en el factor humà i en la formació pel canvi d'actituds.

L'objectiu principal de l'educació i formació viària és transformar el comportament de risc en creences, hàbits i emocions favorables a la mobilitat segura.

Aquest programa forma part de la col·lecció de programes d'educació i formació viària que intenten copsar totes les etapes del cicle vital, en aquest cas joves i adults que condueixen o volen conduir una motocicleta.

Per a qualsevol consulta sobre l'aplicació del programa podeu adreçar-vos als autors d'aquest manual:

Josep Montané (Josep.Montane@uab.cat); Sebastià Sánchez (Sebastia.Sanchez@uab.cat); Mercè Jariot (Merce.Jariot@uab.cat); Montserrat Rodríguez (Montserrat.Rodriguez@uab.cat).

1. Introducció. Concepte i enfocament

Des dels seus orígens l'automòbil aporta una novetat: la velocitat. La cultura de l'automòbil comporta un suposat valor: conduir a velocitat elevada. No és d'estranyar que una part dels conductors aspirin arribar a conduir a altes velocitats si milloren la seva pràctica.

Aquest fet no s'improvisa ni sorgeix del no res. Els professionals de les curses d'automòbils han de donar prioritat a la velocitat per sobre de tot. Quan els professionals de la velocitat van perdent l'habilitat per a poder mantenir el grau de competitivitat exigida al món de la competició, sempre queda la solució de formar a aquells conductors que vulguin aprendre a conduir a velocitats elevades.

Si ja tenim els professors formats, només ens cal buscar conductors que vulguin aprendre a conduir a més velocitat. Si a més hi afegim l'interès dels fabricants d'automòbils en construir vehicles amb gran potència, repris i velocitat, i continuem sumant, la creixent afició de la gent a les curses de Fórmula 1 ignorada per la gran majoria fins fa no res i ara líder de l'esport del motor, doncs ja tenim tots els ingredients per a crear una cultura amant de la velocitat, que pot arribar a pensar que es poden reduir els perills que comporta l'augment de la velocitat amb l'increment de les destreses.

El següent model explica la relació existent entre velocitat, automòbil i increment de destreses.

Començarem pel supòsit que la persona està interessada només per conduir a velocitats elevades i per aprendre a anar incrementant la velocitat tot controlant el vehicle. Si aquesta actitud és innegociable per la persona, queden altres solucions:

- a. Comprovar en primera persona com conduir a altes velocitats suposa també un comportament elevat de risc.

- b. Demostrar que pretendre compensar els perills que suposa la conducció a la màxima velocitat possible amb l'increment de les destreses de la conducció, ens posa més en situació de risc que no pas de seguretat.

La figura 1 ens indica el difícil que resulta compensar amb l'increment de les destreses el risc que suposa conduir a més velocitat de la permesa, o més velocitat de la adequada, i/o velocitat límit per al conductor o vehicle.

Esquema 1.

Relació entre conducció amb màxima velocitat i seguretat amb l'adquisició de destreses



Font: elaboració pròpia

A la figura 1 podem apreciar com, si volem conduir a alta velocitat i/o velocitat límit, el contrapès cap a les destreses ha de ser enorme, fet que ens obligaria a suportar un pes cada vegada més gran. Sent evident que a mesura que augmentem la velocitat s'haurien d'anar augmentant les destreses. Aquesta situació ens situaria sempre a la corda fluixa del perill; sempre buscant un absurd equilibri entre més velocitat més destreses, amb l'espasa de Dàmocles a sobre.

És cert que la llei de la palanca no és el mateix que la de l'energia cinètica que és, en definitiva la causa principal del control o descontrol del vehicle. Però si la llei de la palanca ens diu que "la potència del seu braç és igual a la distància per la seva respectiva maça", en la llei de l'energia cinètica, les diferències, són encara més significatives, ja que si bé la maça és divideix per dos, la velocitat es multiplica per si mateixa.

La diferència entre conduir amb velocitat inadequada per excés o amb una velocitat adequada, és la distància existent entre la seguretat i el perill.

Pel contrari si partim d'un enfocament on la seguretat s'adquireix amb la reducció de velocitat, els resultats són més que evidents. La Figura 2 mostra aquesta argumentació

Esquema 2.

Relació entre reducció de velocitat, destreses i seguretat



Font: elaboració pròpia

Amb la reducció de velocitat y poques destreses es pot conduir amb seguretat. Sent més fàcil en una situació de perill reduir la velocitat que intentar trobar una solució immediata y augmentar les destreses. Segons la figura 2, inspirada en la llei de la palanca, els cursos de conducció segura que integren el control de la velocitat es fonamenten en la destresa de reduir la velocitat fins a trobar el comportament segur.

Els cursos de conducció segura, programats des del control de la velocitat, ofereixen majors garanties de seguretat per dos motius:

- a) és relativament fàcil aprendre a reduir la velocitat, molt més que aprendre les destreses necessàries per evitar els accidents en situació d'excés de velocitat, i
- b) amb la velocitat adequada es pot conduir fàcilment amb seguretat.

La taula 1 mostra els avantatges i els inconvenients dels cursos de conducció segura centrats en la reducció o increment de la velocitat.

Taula 1.

Avantatges i inconvenients dels cursos de conducció segura centrats en la reducció o increment de velocitat

Activitat	Reducció de velocitat		Alta velocitat	
	Accidentalitat	Destresa	Accidentalitat	Destresa
Eslàlom	Fàcil d'evitar. Pocs danys	Relativament fàcil per a tothom.	Relativament difícil d'evitar, Més danys en cas d'accident.	Relativament difícil. No tothom ho pot adquirir.
Frenada davant d'un obstacle	Fàcil d'evitar. Pocs danys	Fàcil d'aprendre. Assequible a tothom. Danys lleus. Xoc a poca velocitat.	Molt difícil d'evitar. Danys greus. Xoc a alta velocitat.	Bastant difícil d'adquirir. No tothom ho pot adquirir amb relativa pràctica.
Derrapatge a les corbes	Normalment no hi haurà derrapatge.	Fàcil d'adquirir. Pocs danys. Xoc a poca velocitat.	Molt difícil d'evitar.	Molt difícil d'adquirir amb unes quantes sessions. Destresa específica de professionals de curses.

En resum, la reducció de velocitat és la vareta màgica que permet, amb molta facilitat conduir de manera segura i amb l'adquisició de

destreses populars, assequibles a tota la població de conductors i conductores.

De manera esquemàtica i comparativa, veurem quines són les aportacions dels cursos des de la reducció o l'increment de la velocitat. Per a entendre millor aquest esquema, es pot revisar uns dels treballs de Montané, Jariot i Rodríguez (2007) on es mostra una visió més extensa i desenvolupada del model de canvi d'actituds cap una conducció segura.

Veiem quines aportacions cap al canvi d'actituds de seguretat ofereixen els cursos de reciclatge basats en la millora de les destreses (taula 2).

Taula 2.

Aportacions del model canvi d'actitud als cursos de reciclatge de les destreses.

Activitat	Amb reducció de velocitat			Amb alta velocitat		
	Coneixements	Destreses	Emocions	Coneixements	Destreses	Emocions
Eslàlom	Informació del risc, que justifica la reducció de la velocitat	Fàcils d'adquirir. Com que només fa una o dues pràctiques a alta velocitat, el conductor no té ocasió d'aprendre la resposta correcta. a velocitat excessiva però sí que ho aprèn amb la reducció de velocitat	Experiències desagradables a alta velocitat. Experiències positives amb velocitat reduïda.	Informació de la situació d'alta velocitat que cal mantenir.	Difícil d'adquirir. Amb el curs, aquestes destreses, no s'acostumen a assolir.	Negativa, si no se'n surt evitarà aquestes situacions. Positives si es domina l'activitat. En aquest cas s'adquireix el sentiment de seguretat que l'impulsarà a practicar situacions similars en la via pública..

Activitat	Amb reducció de velocitat			Amb alta velocitat		
	Coneixements	Destreses	Emocions	Coneixements	Destreses	Emocions
Frenada davant d'un obstacle	Informació del risc que suposa frenar a aquesta velocitat. Informació de la seguretat i de la facilitat que suposa anar a menys velocitat.	Fàcils o molt fàcils d'adquirir segons la reducció.	Desagradables a alta velocitat. Agradables amb velocitat reduïda.	Informació de l'alta velocitat que cal mantenir. Informació de la destresa que cal practicar per evitar el perill.	Molt o bastant difícil segons el nivell de velocitat i distància de seguretat escollida. Normalment es necessiten moltes més pràctiques.	Negatives si no aprens a frenar en condicions límit. Positives si s'aprèn a frenar. Sorgeix el sentiment de seguretat davant d'aquesta situació que s'aplicarà a situacions normals
Derrapatge a les corbes	Informació a alta i baixa velocitat.	La primera molt difícil. La segona, amb velocitat reduïda, molt fàcil.	La primera desagradable. La segona agradable, sense emoció.	Informació teòrica de les destreses a alta velocitat.	Molt difícil d'adquirir.	Agradable si hi ha control. Desagradable si no s'aconsegueix el control..
Conducció sobre pluja, neu i glaç	Informació a velocitat límit i a menys velocitat. Control de l'embragatge.	Dificultat mitjana a baixa velocitat, i amb control de l'embragatge.	Desagradable o agradable segons el control de la situació. Certes dificultats perquè la reducció de la velocitat va lligada al control de l'embragatge.	Informació a velocitat límit. Control de l'embragatge.	Relativament difícils o difícils segons la velocitat imposada.	Agradable si hi ha control. Desagradable si no s'aconsegueix el control

Font: elaboració pròpia

A partir de la informació de la taula 2 se'n poden deduir les següents consideracions:

1. Si la seguretat pot ser difícil per que l'hem de fer fàcil? Els cursos que ensenyen a conduir a altes velocitats per a millorar les destreses de la conducció, tenen un repte difícil: és molt fàcil posar el vehicle a un nivell de velocitat considerada perillosa, però és molt complexa adquirir les destreses per a conduir amb seguretat en aquesta situació.
2. Amb la reducció de la velocitat, tothom pot aprendre a conduir amb seguretat. Totes les activitats que es realitzen a velocitat més reduïda demanen un conjunt de destreses que totes les persones les poden adquirir. Aquesta afirmació s'ha de matisar: hi han

conductors que els hi resulta molt difícil controlar la velocitat adequada. En són un exemple els conductors amb tendència al risc, amb valors d'èlit, que creuen que amb el seu vehicle es demostren a ells mateixos i als altres que saben conduir de manera segura on la majoria no ho sabrien fer. Per aquesta tipologia de conductors s'ha de treballar molt per aconseguir que aprenguin a reduir la velocitat en situacions on tendeixen a incrementar-la.

3. L'aprenentatge en situacions de risc mitjançant la reducció de la velocitat, és tant fàcil d'adquirir que resulta quasi avorrit i poc interessant. És cert que els amants de la velocitat que volen conduir amb certa seguretat a velocitats perilloses pels conductors normals, en principi no estaran disposats a pagar els costos d'un curs que no hi ha emoció en la conducció. Però la programació dels cursos també comporta una sèrie de destreses entretingudes i fins a cert punt emocionants. Encara que és cert que les experiències integrades del curs són les pròpies de poder constatar que amb la reducció de la velocitat es poden resoldre la majoria dels problemes. En molts dels blocs d'activitats n'hi ha una amb velocitat perillosa i les altres, amb velocitat controlada segura, això fa que el conjunt d'experiències negatives i positives ajudin a viure l'aprenentatge segur amb cert interès.

2. Valoració dels cursos de reciclatge basats en la millora de les destreses en funció de la seguretat i eficàcia.

2.1. Perquè tenen tan d'èxit aquest tipus de cursos?

Els esports d'aventura i la conducció esportiva entre ells formen part d'un bloc de serveis en sí legítims sempre que no posin en perill la vida de les persones i, de manera especial, la de terceres persones. L'existència de turismes cada vegada més potents, la pretensió de ser diferent de les altres persones en l'estil de la conducció, la consideració de creure que es pot conduir per la via pública de manera esportiva, l'oferta de pistes preparades per córrer en condicions de més velocitat del que es pot córrer en la via pública, la presència d'expilots de cotxes i motos desitjosos d'ensenyar les destreses que han après al llarg dels anys, etc., són motius que fan una explicació plausible del perquè hi ha una cultura de conducció esportiva i de risc on l'increment de velocitat forma part essencial envers la conducció segura i eficaç.

2.2. Aquests tipus de cursos fomenten la seguretat?

En principi sembla impossible que amb l'increment de la velocitat és pugui augmentar la seguretat. És cert que amb l'increment de les destreses es pot aprendre a conduir amb seguretat. El problema, en aquests tipus de cursos, està en que a l'incrementar les destreses augmenten també altres factors molt més perillosos com la velocitat. Des d'aquesta perspectiva es podria afirmar que els cursos de millora de les destreses incrementen el perill en la conducció tan en quant inciten als conductors a córrer més sense poder compensar el risc que aquest fet implica.

Ens podríem preguntar si aquests cursos fomenten algun tipus de seguretat. Sens dubte els conductors que aprenen a derrapar en una corba o a controlar situacions d'antiblocatge, constaten que d'una manera o altra s'en surten en situació de control, aprenen a no tenir por quan el seu vehicle derrapa o està a punt de perdre el control. Però d'aquesta seguretat s'en pot dir seguretat psicològica. És a dir que el conductor/a no té por de posar-se en perill, o dit d'una manera més positiva, quan s'hi troba no perd els nervis.

Els guanys en seguretat no semblen rendibles: la conducció esportiva t'ensenya a sortir del perill, però abans t'hi posa.

2.3. Els cursos de conducció esportiva es poden transformar en cursos de seguretat?

Els cursos de conducció amb l'increment de les destreses i de velocitat a l'hora no poden presentar-se com a cursos de seguretat. En aquest tipus de cursos es perd més seguretat de la que es guanya. Una prova de que no són cursos de seguretat està en que no hi ha cap interès en fer un seguiment en els participants al curs i constatar si hi ha hagut disminució en el nombre d'accidents i intensitat dels danys.

La millor manera de transformar aquests cursos consisteix en aprendre a controlar i a trobar la velocitat adequada. Pretendre que l'increment de les destreses poden oferir seguretat augmentant també la velocitat és oblidar que la velocitat és un factor de risc molt potent.

2.4. Els cursos de millora de la conducció amb el control de la velocitat, en la forma, són similars als cursos de conducció esportiva?

Els cursos de millora de la conducció amb el control de la velocitat tenen una forma i funcionament similar, però els usuaris que cerquen

l'aventura i el risc en la conducció no trobaran en aquests cursos aquest component de risc i d'emoció per l'aventura. Només un 10% de les activitats inclouen l'aventura que suposa conduir a un nivell de velocitat difícil de controlar. La resta són experiències on s'aprèn l'hàbit de controlar situacions de risc amb la reducció de velocitat i a comparar la facilitat que suposa mantenir la seguretat amb la velocitat adequada.

2.5. Amb l'alternativa als cursos de conducció esportiva també s'aprèn a sortir amb èxit de situacions d'emergència?

Els cursos on hi ha autocontrol de la velocitat, ensenyen a evitar situacions d'emergència. En els cursos de conducció amb increment de velocitat es dóna per suposat que ens trobarem en aquestes situacions extremes i que no els hi hem de tenir por. Malgrat tot aquests cursos no s'atreveixen a afirmar que els conductors estan preparats per sortir amb èxit de situacions d'emergència i de risc.

2.6. Quin futur poden tenir els cursos de millora de la conducció amb autocontrol de la velocitat adequada?

Aquests cursos per la seva estructura similar als de la conducció esportiva poden realitzar-se en els mateixos centres. És possible que els usuaris que cerquin un esport d'aventura en la conducció no trobin en aquests cursos el que realment desitgen. Resulta normal que aquells que cerquen l'aventura i el risc en la conducció no trobin emocionant aprendre a evitar el risc amb la reducció de la velocitat.

No sembla que sigui massa escaient en un mateix centre oferir cursos de conducció esportiva o d'increment de velocitat juntament amb els cursos de millorament de la conducció amb l'autocontrol de la velocitat. La seguretat amb el control de la velocitat és un valor que cal assumir. No és possible valorar la seguretat i el risc a l'hora, a valorar la

vida igual que la mort. El control de la velocitat és un valor que cal assumir i el Centre que mantingui una valoració ambivalent no podrà donar a la velocitat el lloc de seguretat que li pertoca.

3. Programació dels cursos per a la millora de la conducció segura

3.1. Introducció

Aquest programa és una aproximació de com es pot desenvolupar un curs teòric pràctic d'adquisició de destreses de millora de la seguretat.

Objectiu general.

L'objectiu d'aquest programa és el d'ensenyar als conductors a controlar situacions de risc imprevist amb la reducció de velocitat. De manera específica, es vol incrementar la seguretat del conductor en:

1. El domini del volant i de la conducció saludable.
2. En situacions on el vehicle ha de fer moviments d'eslàlom.
3. En situacions de frenada ràpida on cal prémer el fre amb la pressió suficient però evitant el bloqueig.
4. En situacions simulades de pluja, neu o gel on cal reduir l'acceleració i prémer el fre amb suavitat.
5. En situacions de perill de derrapatge, aprendre a evitar-les i si cal, a sortir-ne sense perill.

3.2. Població a qui va adreçada.

Aquest tipus de curs va adreçat als conductors que volen millorar les destreses de conducció. Per tant, totes aquelles persones majors de 18 anys que disposen de permís de conduir.

3.3 Continguts i activitats

Unitat 1.- El domini del volant.

1.1. Descripció de les postures del cos en relació amb el volant, seient i comandaments.

1.2. Pràctiques de domini del volant.

Unitat 2.- Situacions de conducció en eslàlom

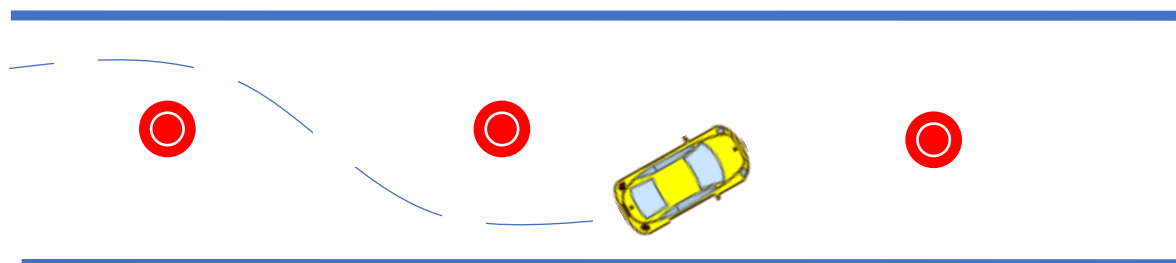
2.1. Descripció de les situacions de conducció en eslàlom.

2.2. Pràctiques per situar els cons a una distància suficientment llarga i per l'establiment d'una velocitat segura

Primera fase: adquisició d'experiències per prendre consciència de la dificultat de conduir a velocitats inadequades per excés.

Esquema 3.

Adquisició d'experiències de la dificultat que suposa realitzar l'eslàlom a velocitat inadequada.



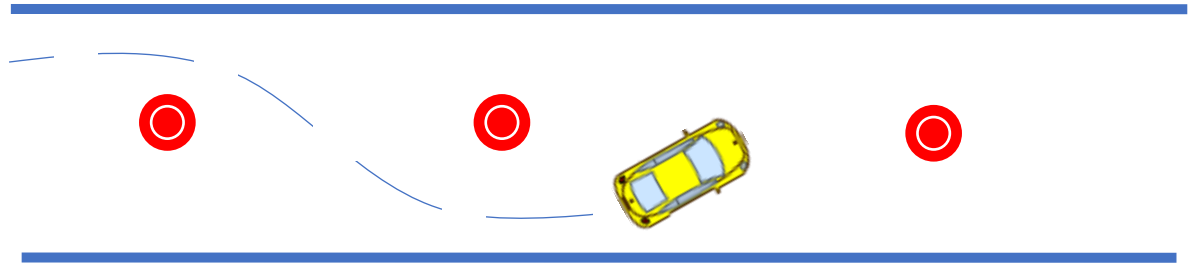
Velocitat: 30 quilòmetres/hora

Amb aquesta experiència es constata que cal fer moltes més pràctiques per dominar la situació.

Segona fase: El mateix exercici a menys velocitat.

Esquema 4.

Adquisició d'experiències de la facilitat que suposa realitzar l'eslàlom a velocitat adequada.



Velocitat: 10 quilòmetres/hora

Tercera Fase: Cada conductor cerca la velocitat adequada per superar l'eslàlom amb seguretat i de manera tranquil·la.

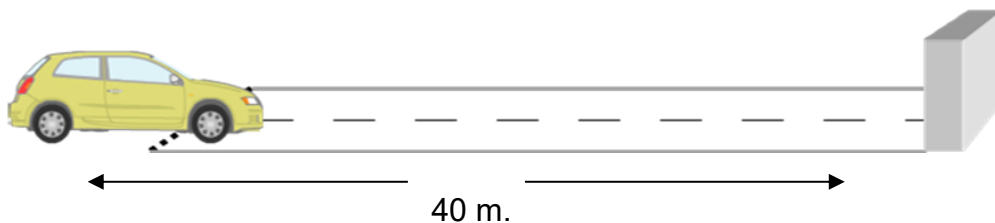
Unitat 3.- Frenada

3.1. Situació de frenada ràpida on cal prémer el fre de manera eficaç amb la força suficient però evitant el bloqueig.

Primera fase: Frenar a 65 quilòmetres/hora, a 40 metres de distància. El conductor experimenta que amb aquesta velocitat li cal més distància de frenada.

Esquema 5.

Situació de frenada a una velocitat i distància justa.



Velocitat: 65 k/h

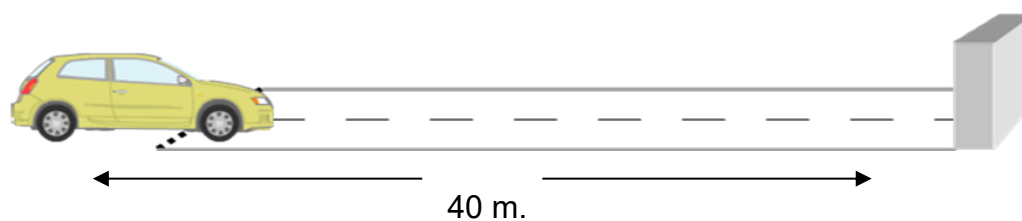
El conductor ha d'anar a 65 quilòmetres per hora, i just al senyal, ha de prémer el fre amb força però sense bloquejar les rodes. Com que la distància de frenada és justa, qualsevol incorrecció en la distància de frenada o en la inexactitud de la pressió xocarà contra l'obstacle i difícilment podrà evitar l'accident. En aquesta fase convé que el

conductor experimenti la dificultat que suposa frenar en el moment i amb la pressió suficient.

Segona fase: el conductor redueix la velocitat. El conductor experimenta que amb aquesta velocitat més reduïda pot controlar la distància de detenció amb molta facilitat.

Esquema 6

Situació de frenada a una velocitat i distància més que suficient.



Velocitat: 55 k/h

El conductor controla la situació en un 99% de les situacions. Té temps de frenar, corregir els possibles derrapatges i evitar l'obstacle.

Tercera fase de seguiment i avaluació. Les experiències negatives de la primera fase de frenada a 65 k/h i les experiències d'èxit a menys velocitat afavoreixen una doble situació: la d'evitar les experiències negatives de situació de risc i les positives a incrementar la d'aprendre a evitar els accidents circulant a menys velocitat.

Unitat 4.- Situacions simulades de conducció en situació de pluja i glaç.

4.1. Conduir en una pista amb corbes, que sigui l'equivalent a una via amb pluja, a 40 k/h i constatar la dificultat de mantenir la trajectòria desitjada del vehicle sense perdre el control de la direcció.

4.2. Conduir en la mateixa pista mullada, però reduint la velocitat a 20 k/h i constatar com a disminuït el perill i augmentat la seguretat real i percebuda.

4.3. Avaluació i seguiment. Constatar com amb la reducció de la velocitat es pot prevenir el derrapatge en les corbes encara que el paviment es trobi moll.

Unitat 5.- Situacions de perill de derrapatge, aprendre a evitar-les i si ocorren, sortir-ne sense perill.

Primera fase: En una o dues sessions, en una via amb paviment desgastat, molt llis i amb corbes, intentar passar-la una mica per sobre de la velocitat adequada. Per exemple, en una corba on el límit d'adherència és de 40 k/h, passar-la a 50. Els participants constaten que el vehicle mostra indicis de començar a derrapar. El conductor ha de tenir la sensació de que ha posat el vehicle en situació de perill.

Segona fase: Entre 6 i 10 vegades, el conductor circula a 10 k/h menys de la velocitat límit de adherència a la corba. Amb aquests assaigs constata que domina el vehicle sense cap problema. La comparació a nivell d'experiències entre la primera i la segona situació ajuda a instal·lar comportaments de seguretat amb el control de la velocitat adequada.

4.- Metodologia i desenvolupament

S'utilitzarà una metodologia grupal, vivencial, on abans i després de cada pràctica es desenvoluparan sessions explicatives, de discussió i debat.

Les classes pràctiques es desenvolupen en 4 fases:

1. Recordatori i demostració de l'activitat.
2. Realització de la primera i segona fase per a cada alumne.
3. Repetició i afiançament de la segona fase.
4. Dimensió i reflexió sobre resultats obtinguts.

5.- Avaluació

L'avaluació es desenvolupa en dos moments, abans i després del de la realització del curs.

5.1. L'avaluació inicial

L'avaluació inicial inclou les expectatives dels participants en relació als objectius del curs. Es tracten els temes següents:

1. L'increment de velocitat és molt difícil de compensar amb l'adquisició de destreses en la conducció
2. Amb la reducció de velocitat es poden evitar la majoria de les situacions de perill en la conducció.
3. L'adquisició de l'hàbit de controlar la velocitat adequada és la millor manera de prevenir els accidents.

Es desenvolupa a partir de l'aplicació del Qüestionari d'avaluació de la millora de la conducció (QAM-C). Aquest inclou un full de respostes i les instruccions per interpretar els resultats.

Es tracta d'un breu qüestionari de 5 preguntes que ajuda a la persona a visualitzar el seu nivell d'implicació amb la seguretat viària des del control de la velocitat (veure annex 1).

5.2. L'avaluació final

L'avaluació final ha d'ajudar a:

- Constatar com i fins a quin punt s'han complert les expectatives dels alumnes, o si el curs les ha superat.
- Conèixer si els participants han adquirit les experiències necessàries que els indiquin el difícil que resulta evitar el risc conduint a velocitats excessives.

- Confirmar el predomini d'experiències de com amb el control de la velocitat es poden evitar la majoria de les situacions de risc.
- Comprovar si els participants han adquirit i instal·lat el costum o hàbit de conduir a una velocitat segura.

S'ha dissenyat un breu qüestionari, que avalua tots aquests aspectes i que es pot consultar a l'annex 2.

6.- Passos per aplicar un programa de millorament de la seguretat amb pràctiques especials de la conducció

Aquests són els passos a seguir per a poder aplicar un programa de millora de la seguretat amb pràctiques especials de la conducció.

1.- El formador viari escull un grup de conductors motivats per a millorar les destreses de la conducció. El nombre de persones seleccionades depèn de la capacitat de la subestructura i nombre de vehicles disponible, en tot cas, no convé que el nombre d'assistents a un curs superi els 15 per la dificultat que suposa crear i mantenir un clima de respecte i eficàcia.

2.- Avaluació inicial.

L'aplicació del qüestionari d'avaluació inicial ens permet conèixer la predisposició dels assistents al curs a aprendre a millorar les destreses de la conducció des del control de la velocitat del vehicle.


3.- Realització d'activitats de millora de les destreses amb el control de la velocitat adequada. L'aplicació de les 5 unitats que integren el curs ens permet adquirir experiències de com es poden resoldre els problemes de la conducció si anem a la velocitat adequada. El disseny d'aquestes activitats ens permet incidir no sols en la teoria i la pràctica sinó en l'aprenentatge experiencial i adquisició de les emocions i valors de seguretat.

4.- Avaluació final.

En aquesta fase es valora de manera immediata els resultats obtinguts a curt i a llarg termini. La valoració contempla les intencions, la reducció d'accidents i la disminució dels danys a curt termini i a llarg termini, que serà després d'un temps considerable: de 6 mesos a un any.

Referències bibliogràfiques

Montané Capdevia, J; Jariot Garcia, M. y Rodríguez Parrón, M. (2007).
Actitudes, cambio de actitudes y conducción segura. Un enfoque crítico aplicado a la reducción de accidentes de tráfico. Barcelona: Laertes.



Annex 1

**Qüestionari d'Avaluació de la Millora de la
Conducció (QAM-C)**

Avaluació inicial

Tipus de vehicle que condueixes:

- | | | | | |
|------------------------------------|----|--------------------------|----|--------------------------|
| Ciclomotor o motocicleta | sí | <input type="checkbox"/> | no | <input type="checkbox"/> |
| Turisme o furgoneta | sí | <input type="checkbox"/> | no | <input type="checkbox"/> |
| Camió de menys de 3.500 kg | sí | <input type="checkbox"/> | no | <input type="checkbox"/> |
| Autobús o camió de més de 3.500 kg | sí | <input type="checkbox"/> | no | <input type="checkbox"/> |

Quilòmetres anuals aproximats:

- Menys de 15.000
- Entre 16.000 i 20.000
- Entre 21.000 i 30.000
- Més de 30.000

Quants accidents has tingut en aquests dos darrers anys?

Com a conductor de ciclomotor o motocicleta.....

Com a conductor de turisme.....

Com a conductor de camió de menys de 3.500 kg.....

Com a conductor de d'autobús o camió de més de 3.500 kg..

Altres. Especifica

Quantes sancions has tingut en els darrers 4 anys

Com a conductor de ciclomotor o motocicleta.....

Com a conductor de turisme.....

Com a conductor de camió de menys de 3.500 kg.....

Com a conductor de d'autobús o camió de més de 3.500 kg..

Altres. Especifica'ls

Des de que hi ha el permís per punts quants punts has perdut

Com a conductor de ciclomotor o motocicleta.....

Com a conductor de turisme.....

Com a conductor de camió de menys de 3.500 kg.....

Com a conductor de d'autobús o camió de més de 3.500 kg..

Altres. Especifica'ls

En quants d'aquest accidents has estat tu el responsable legal?

Com a conductor de ciclomotor o motocicleta.....

Com a conductor de turisme.....

Com a conductor de camió de menys de 3.500 kg.....

Com a conductor de d'autobús o camió de més de 3.500 kg.....

Altres. Especifica-ho

Quins danys s'ha produït en aquests accidents? (assenyala, el lloc corresponent, el nombre d'accidents)

	Molt greus	Bastant greus	Poc greus	Sense danys
Amb el ciclomotor o motocicleta	Nombre_____	Nombre_____	Nombre_____	Nombre_____
Amb el turisme	Nombre_____	Nombre_____	Nombre_____	Nombre_____
Amb el camió de menys de 3.500 kg	Nombre_____	Nombre_____	Nombre_____	Nombre_____
Amb l'autobús o camió de més de 3.500 kg	Nombre_____	Nombre_____	Nombre_____	Nombre_____
Altres, quins?	Nombre_____	Nombre_____	Nombre_____	Nombre_____

Quants punts has perdut en els darrers 4 anys?

1.- En aquest curs vull aprendre a evitar els perills de la conducció.

4	3	2	1
Totalment d'acord			Totalment en desacord

2.- La velocitat excessiva comporta sempre perill encara que siguis un bon conductor.

4	3	2	1
Totalment d'acord			Totalment en desacord

3.- Amb la reducció de la velocitat crec que podria evitar la majoria dels accidents.

4	3	2	1
Totalment d'acord			Totalment en desacord

4.- Crec que començo a adquirir l'hàbit de conduir sempre a una velocitat segura.

4	3	2	1
Totalment d'acord			Totalment en desacord

5.- Faré el propòsit d'aprendre a consolidar l'hàbit de conduir sempre a una velocitat segura.

4	3	2	1
Totalment d'acord			Totalment en desacord

Qüestionari d'Avaluació de la Millora de la Conducció (QAM-C)

Full de respostes

Avaluació Inicial (AI)

Nom i cognoms

	1	2	3	4
1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Total

Interpretació del resultats

Alta seguretat	Més de 16 punts
Nivell normal alt de seguretat	Entre 11 i 16 punts
Nivell normal baix de seguretat	Entre 7 i 10 punts
Nivell baix de seguretat	Menys de 6 punts

Annex 2

**Qüestionari d'Avaluació de la Millora de la
Conducció (QAM-C)**

Avaluació final

1.- En aquest curs crec que he après a evitar els perills de la conducció.

4	3	2	1
Totalment d'acord			Totalment en desacord

2.- En aquest curs he experimentat com la velocitat excessiva comporta sempre perill encara que sigui un bon conductor.

4	3	2	1
Totalment d'acord			Totalment en desacord

3.- He experimentat que amb la reducció de velocitat puc evitar la majoria dels accidents.

4	3	2	1
Totalment d'acord			Totalment en desacord

4.- Crec que començo a adquirir l'hàbit de conduir sempre a una velocitat segura.

4	3	2	1
Totalment d'acord			Totalment en desacord

5.- Faig el propòsit d'aprendre a consolidar l'hàbit de conduir sempre a una velocitat segura.

4	3	2	1
Totalment d'acord			Totalment en desacord

Qüestionari d'Avaluació de la Millora de la Conducció (QAM-C)

Full de respostes

Avaluació Final (AF)

Nom i cognoms

	1	2	3	4
1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Total

Interpretació del resultats

Alta seguretat	Més de 16 punts
Nivell normal alt de seguretat	Entre 11 i 16 punts
Nivell normal baix de seguretat	Entre 7 i 10 punts
Nivell baix de seguretat	Menys de 6 punts