

CURSO DE CONDUCCIÓN

EVASIVA DE COCHES

**Personal destinatario:** personas conductoras de parque móvil, policías locales y personal empleado público de Diputacion y ayuntamientos y organismos de planes agrupados que por su trabajo requieren conducir

## Duración: 10 horas

## Edición 1: 15 de noviembre (21 personas)

## Edición 2: 16 de noviembre (21 personas)

**Lugar de impartición:**

Teoría: Hipotels Gran Conil **-**Avda. La Fragata (Calle Pleamar, 2)

11140 Conil de la Frontera, Cádiz

Práctica: Karting Conil - Ctra. A2233- Km 2,3 – Conil - El Palmar (Conil de la Frontera)

**Horario:**

De 08,00 horas a 14,00 horas.

De 15,00 horas a 19,00 horas.

**Objetivo:**

Dotar al alumnado de los conocimientos teórico- prácticos necesarios para mejorar sus conocimientos en lo relativo a conducción segura, y realización de pruebas en situaciones de emergencia para disminuir la siniestralidad.

**Duración:**

10 horas lectivas.

## Contenido del curso:

– Bienvenida. Presentación del Curso.

* Teoría: Duración 2 horas.
* El cinturón de seguridad.
* Actitud al volante.
* Uso de la vista.
* Los accidentes: Sus causas y cómo evitarlos.
* Conducción preventiva.
* Posición al volante.
* Manejo de volante.
* Trazado de curvas.
* Utilización del freno en caso de emergencia.
* Sistemas de seguridad activa: ABS, ASR, ESP.
* Los neumáticos.

 – Prácticas: Duración 8 horas.

* Slalom:
* Estabilización.
* Sectorización.
* Cruce de manos.
* Frenada de emergencia con esquiva de obstáculo.
* Frenada en curva.
* Esquiva.
* Frenada asimétrica.
* Superficie deslizante: Sobreviraje y Subviraje.
* Prueba combinada.

ENTREGA DE DIPLOMAS. FIN DE CURSO.

## Programa del curso:

**- TEÓRICA: Duración 2 horas.**

En la parte teórica que contiene el Curso, se tratarán los temas más importantes relativos a la conducción. Se enseñará a los alumnos como trazar las diferentes curvas que se puedan encontrar en carretera o como efectuar una frenada de emergencia con el fin de optimizar la misma y disminuir la distancia de frenado, pasando por el uso de la vista o la actitud correcta al volante.

STEA siempre ha considerado que los alumnos son los protagonistas del Curso y por lo tanto, en la clase teórica participarán de una manera directa, contestando a las preguntas de los instructores sobre diferentes temas, lo que nos ayudará también a valorar los conocimientos de los asistentes y de paso conseguiremos que sea más dinámica y mantener la atención de los alumnos durante la misma.

**- PRÁCTICAS: Duración 8 horas.**

**- SLALOM -**

Este ejercicio es de vital importancia, ya que nos va a permitir un correcto manejo de volante y de la vista, que son dos aspectos fundamentales en la conducción, además de ayudarnos a coordinar la utilización del volante y de los pedales de manera simultánea.

Realizaremos tres tipos diferentes de slalom:

CRUCE DE MANOS: Es un slalom muy cerrado y muy lento y se efectúa para que el alumno aprenda a cruzar las manos con la mayor soltura y rapidez posible.

SECTORIZACIÓN: Es más abierto que el anterior y por lo tanto más rápido. El alumno tiene que estar anticipando continuamente con las manos, intentando que en este caso, no se produzca el cruce de manos del que hemos hablado anteriormente.

ESTABILIZACIÓN: Al ser el más abierto de los tres, es también el más rápido. Se realiza girando un cuarto de volante en cada una de las curvas de las que conste el slalom y debido a la velocidad a la que se realiza es de vital importancia, como reseñábamos anteriormente el uso correcto de la vista y del acelerador.

**- SOBREVIRAJE Y SUBVIRAJE-**

Aprender a controlar un derrapaje puede ayudarnos a evitar un accidente en el momento en que esta situación se nos presente en la carretera.

Nuestro equipo de instructores analizará con cada alumno y de manera individualizada el motivo de la pérdida del control del vehículo en determinadas circunstancias.

Mediante la repetición de la prueba en diferentes ocasiones, los participantes en el curso, serán capaces de salir airosos de situaciones comprometidas de pérdidas de control, tanto en el caso de sobreviraje o pérdida de adherencia del eje trasero, como de subviraje o pérdida de adherencia del eje delantero.

**- FRENADA ASIMÉTRICA-**

En ocasiones un firme con diferente grado de adherencia, como por ejemplo una mancha de aceite o una placa de hielo en la carretera, pueden provocar una súbita pérdida de control del vehículo.

Por ello, en este ejercicio los alumnos aprenderán a reaccionar de la manera más rápida posible en función de la situación que se nos presenta.
Es muy importante en esta prueba,  no mirar hacia donde se dirige el vehículo sin control y aprender a educar la vista hacia donde nosotros queramos dirigir el vehículo.

**- ESQUIVA-**

Hay situaciones en las que no da tiempo a detener el vehículo ante una situación de riesgo, o bien, se presenta un obstáculo peligroso de forma tan inesperada que es necesario esquivarlo sin frenar.

En este caso, el primer golpe de volante que realizamos parar esquivar el obstáculo, debe realizarse con progresión, esto quiere decir que la velocidad de giro aumentará de principio a fin. Cuanto más deslizante sea el asfalto, mayor deberá ser la progresividad del giro. El movimiento de giro no debería exceder de media vuelta, dado que las manos han de sostener el volante durante toda la maniobra de esquiva.

El vehículo, se estabilizará al enderezar el volante. De esta manera, el conductor siempre tendrá la vista puesta en la dirección deseada y no sobre el obstáculo.

# - FRENADA DE EMERGENCIA CON ESQUIVA DE OBSTÁCULO-

Esta situación entraña un grave peligro y se produce con bastante frecuencia, al dejar de mirar por un instante la carretera y al volver la vista, encontrarnos con una situación inesperada, como por ejemplo, una retención o un peatón que cruza por donde no debe. Son problemas derivados fundamentalmente por distracciones del conductor (contestar el móvil, subir el volumen de la radio…)

En este ejercicio lo que se propone es aprender a frenar enérgicamente y a la vez a educar la vista para esquivar ese posible obstáculo con el cual podríamos llegar a impactar.

# - FRENADA EN CURVA-

Una de las reglas de oro de la conducción segura, es aquella que indica que “ a las curvas hay que llegar con los deberes bien hechos".

Con esta máxima se pretende decir que cuando todavía estamos circulando en línea recta, y antes de comenzar a girar el volante para inscribir nuestro vehículo en una curva, hay que reducir suficientemente la velocidad para adecuarla a la nueva trayectoria

En determinadas circunstancias, esta maniobra puede resultar ciertamente imprescindible. Lo que sucede es que el frenado en curva es una maniobra mucho más complicada que el frenado en línea recta ya que un bloqueo de las ruedas en curva (además de alargar la frenada) puede traducirse en una pérdida de control del vehículo o en una indeseable salida de vía. Las pautas de actuación ante una frenada en curva son dos: o bien se endereza la trayectoria para poder frenar en línea lo más recta posible, o se actúa con sumo cuidado sobre el freno mientras se permanece atento a cualquier reacción extraña del vehículo.

# - PRUEBA COMBINADA-

# Esta prueba la haremos de forma conjunta con todos los alumnos y es un ejercicio donde se realizan las prácticas que se han llevado a cabo durante el Curso, todas seguidas y así podremos evaluar la evolución del grupo.

ENTREGA DE DIPLOMAS. FIN DE CURSO.

**IMPARTE:**

