



ADMINISTRACION Y POSOLOGIA

METALYSE® se debe administrar con base en el peso corporal, con una dosis máxima de 10.000 unidades (50 mg de tenecteplasa). El volumen requerido para administrar la dosis correcta se puede calcular usando el siguiente esquema:

Categoría de peso paciente (kilogramos)	Tenecteplasa (U)	Tenecteplasa (mg)	Volumen correspondiente de solución reconstituida (ml)
< 60	6,000	30	6
> 60 a < 70	7,000	35	7
> 70 a < 80	8,000	40	8
> 80 a < 90	9,000	45	9
> 90	10,000	50	10

CLIMATOLOGÍA ADVERSA Y CONDUCCIÓN (I)

Introducción:



La mayoría de las personas mayores de 18 años conducimos de forma habitual vehículos a motor. No cabe duda de que no podríamos entender el SAMUR-PC sin la

imprescindible participación de nuestras ambulancias y vehículos, auténticos protagonistas mecánicos de nuestro ser. Bien por motivos personales o laborales, la conducción de vehículos a motor es una actividad tan común en nuestra sociedad que en muchas ocasiones no llegamos a ser totalmente conscientes de todos los factores que influyen en ella, llegando en ocasiones a infravalorar el efecto perjudicial que esto puede ocasionar. Como en la mayoría de los accidentes laborales, el exceso de confianza en nuestra destreza

con las máquinas, en este caso con el volante, es una de las causas básicas de los accidentes de tráfico durante el trabajo. A este tipo de causas en los accidentes de tráfico se les suele llamar el “factor humano”.

Junto con las características de los vehículos (factor vehículo), los factores climatológicos adversos (factores climatológicos) y los achacables a las condiciones de las vías de circulación (factor vía), conforman el conjunto de causas desencadenantes de los accidentes de tráfico, que en el desarrollo de nuestra actividad serán considerados como accidentes de trabajo, sin contar con los que se producen en los desplazamientos de ida y vuelta al trabajo y que, en condiciones normales, también son considerados como accidentes de trabajo. Estos últimos no suelen tenerse en cuenta en las estadísticas de siniestralidad generales (índice de incidencia y de frecuencia, por ejemplo).

En esta “Píldora de seguridad laboral”, y aprovechando que todavía estamos en invierno, vamos a recordar algunos de los factores más importantes que pueden concurrir en la producción de un accidente durante la conducción de vehículos a motor en condiciones climatológicas adversas, así como la manera de evitarlos, aprovechando la ocasión para añadir al final del documento un enlace a nuestra página Web en donde se describe la forma de colocar cadenas en uno de nuestros vehículos. Indicar que

todas las definiciones al pie de página han sido extraídas de la “Guía de Técnicas para la prevención de riesgos en la conducción”, editada conjuntamente por la Fundación Mafre y la Guardia Civil.

Esperamos que sea de aplicación e interés para todos los conductores y conductoras de nuestro servicio, tanto en la actividad privada como en la profesional.

Causas de accidentes debidos a la climatología adversa en invierno:

Entendemos como climatología adversa o fenómenos climatológicos adversos a aquellos fenómenos climatológicos naturales que pueden producir dificultades añadidas durante la conducción de vehículos a motor. En el caso de climatología adversa en invierno consideramos como posibles causas de accidentes a los siguientes fenómenos climatológicos:

- **Frío:** puede causar, entre otros, problemas por congelación en las cerraduras y en los cristales; falta de visibilidad (1) por el empañamiento interior y el hielo exterior de los cristales; problemas de movilidad en el conductor por exceso de ropa (2); disminución de la atención por el discomfort térmico.
- **Hielo:** su generación en el vía puede va a provocar , entre otros problemas, la disminución del agarre a la misma por

parte de los neumáticos; la pérdida del control de la estabilidad (3) por el deslizamiento al circular, frenar o iniciar la marcha sobre placas de hielo; variación en la dureza de la dirección al atravesar diferentes zonas, unas heladas y otras no.

- **Niebla:** va a provocar principalmente problemas de visibilidad, tanto disminución como deslumbramientos por el mal uso de las luces anti-niebla. Estos problemas van a causar una fatiga visual mucho más acusada que en otros casos.



- **Lluvia:** este fenómeno va a provocar la falta de agarre de los neumáticos a las vías mojadas; la posible aparición del aquaplaning (4); y también disminución de la visibilidad, tanto por el agua de lluvia como por la proyectada por los vehículos precedentes.
- **Nieve:** la presencia de nieve puede causar la suma de los problemas del frío, la niebla y la lluvia (falta de visibilidad, falta

de agarre, variación en la dureza de la dirección, etc) y además del hándicap de colocar, en caso de necesidad, cadenas a las ruedas motrices.

- **Viento:** el viento se va a hacer notar al producir efectos indeseados sobre la marcha, como son los zarandeos laterales del vehículo, el desvío de la trayectoria que marcamos con la dirección o la presencia de obstáculos arrastrados por este en la calzada.

Debemos de tener presente que la conducción en condiciones meteorológicas adversas aumenta de forma exponencial el cansancio del conductor (5) y si además sumamos la falta de visibilidad durante la noche, los accidentes son más graves (6).

Algunos consejos preventivos para la conducción con climatología adversa:

- No conducir si estamos en malas condiciones físicas o psíquicas.
- No echar agua caliente en los cristales para quitar el hielo ya que el cambio brusco de temperatura puede hacer que se rompan.
- Desempañar los cristales dirigiendo las salidas de las toberas del aire acondicionado (A/A) hacia ellos.

- Conducir sin prendas excesivamente voluminosas que dificulten los movimientos de los brazos o las resten visibilidad, como la capucha de un anorak.
- Practicar en seco la colocación de cadenas para que cuando sea totalmente imprescindible evitemos pérdidas innecesarias de tiempo y el riesgo de mojarnos.
- Las cadenas se pueden poner en las cuatro ruedas o en su defecto, al menos siempre en las ruedas motrices.
- Circular con las luces anti-niebla (7) solo en caso de niebla o lluvia intensa. Los sistemas anti-niebla nos harán más visibles al resto de usuarios de la vía, pero producen deslumbramientos si se usan en otras condiciones.
- La luz de carretera (larga) no debe utilizarse con niebla, empeora nuestra visibilidad y deslumbra al resto de los vehículos.
- En todos los casos, disminuir la velocidad para apreciar mejor el entorno visual y tener más control sobre el vehículo.
- No iniciar la marcha, acelerar o frenar bruscamente para evitar desplazamientos indeseados del vehículo.
- Aumentar, al menos al doble, la distancia de seguridad (8) con los vehículos precedentes.
- Comprobar de vez en cuando la efectividad de las escobillas limpia cristales. Si prevemos heladas, conviene separarlas del cristal mientras el vehículo esté detenido para evitar que se peguen al cristal.
- Realizar los movimientos del volante sin brusquedades y de manera progresiva para evitar derrapes y desplazamientos.
- En caso de tener que atravesar charcos o zonas anegadas por el agua de la lluvia, se ha de hacer despacio. El agua salpicada a los tambores de frenos puede hacer disminuir su eficacia durante unos segundos y circulando despacio y salpicar menos agua, frenaremos con mayor efectividad.
- En caso de nevada, circular por las roderas de los vehículos precedentes. La compactación de la nieve ofrecerá mejor agarre.
- En caso de hielo, iniciar el movimiento del vehículo desde la 2ª velocidad, o desde la 3ª si el vehículo lo admite para evitar derrapar.
- Mantener las luces de situación encendidas para ser vistos con mayor facilidad.
- La velocidad máxima de conducción con cadenas no deberá de rebasar los 40 Km./h.
- Cuando nos detengamos en condiciones climatológicas adversas, lo haremos lo más pegados a la derecha de la vía, mantendremos el motor en marcha y encendidas las luces del

vehículo para señalar nuestra posición, encendiendo las luces prioritarias si fuera necesario.

- Con vehículos con tracción a las cuatro ruedas (9), utilizar el freno motor en las pendientes y no el freno de pie, ya que éste podría provocar el bloqueo de las ruedas y falta de eficacia en los sistemas de frenado asistido (ABS).
- En caso de viento lateral, prestar atención al desplazamiento que puede producirse después del adelantamiento a un vehículo voluminoso, de salir de una zona protegida por edificios o montículos y a la salida de un túnel. Sujetar el volante con firmeza para mantener la trayectoria deseada del vehículo.
- Por cierto, durante la circulación SEA AMABLE, NO ACOSE A LOS VEHÍCULOS PRECEDENTES, NO CIERRE A LOS ADYACENTES Y NO DIFICULTE EL AVANCE DE LOS QUE LE SIGUEN, FACILITANDO EN LA MANERA DE LO POSIBLE, LAS MANIOBRAS AL RESTO DE LOS USUARIOS DE LA VIA. **No lo dude, ESTA ACTITUD EVITA ACCIDENTES.**

Recordatorio final (10):

Los conductores de los vehículos prioritarios tendrán prioridad de paso sobre los demás vehículos y usuarios de la vía,

debiendo, no obstante, observar los preceptos establecidos en el Reglamento General de la Circulación, si bien, a condición de haberse cerciorado de que no ponen en peligro a ningún usuario de la vía, **podrán dejar de cumplir bajo su exclusiva responsabilidad las normas y señales de la circulación, salvo las órdenes y señales de los agentes, que son siempre de obligado cumplimiento.**

Bibliografía, legislación y sitios Web de interés sobre este tema:

Bibliografía:

- Confederación Nacional de Autoescuelas de España (CNAE). “Guía práctica de conducción invernal”. Autor. www.cnae.com
- Ozcoidi Val, M; Lascorz Ayats, T: (Coordinadoras). “Guía de consejo sanitario en seguridad vial laboral”. Edición electrónica del Observatorio Nacional de Seguridad Vial. www.dgt.es
- Fundación Mafre. “Guía de técnicas para la prevención de riesgos en la conducción”. Fundación Mafre para la Seguridad Vial y Ministerio del Interior (Guardia Civil). Autor. www.seguridadvialenlaempresa.com

Legislación de referencia:

- RDL 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el texto articulado de la Ley de Seguridad Vial.
- Ley 31/1995 de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales.
- Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.
- Real Decreto 818/2009 de 8 de mayo por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores.
- Real Decreto 836/2012, de 25 de mayo, por el que se establecen las características técnicas, el equipamiento sanitario y la dotación de personal de los vehículos de transporte sanitario por carretera.

Sitios Web:

- www.insht.es
- www.madrid.es
- www.dgt.es
- www.cnae.com
- www.aemet.es

- www.race.es
- www.seguridadvialenlaempresa.com



Han colaborado en este trabajo:

- Rafael Saavedra y Manuel García (consultores)
- Agustín San Jaime (redacción y coordinación)

Notas al margen:

1. Falta sancionable según el Art. 18.1 del Rgto. Gral. de Circulación.
2. Ídem como en 1.
3. ESP: Mecanismo de seguridad activa que corrige pequeños errores de conducción, eliminando la tendencia al subviraje y al sobreviraje al actuar

individualmente sobre los frenos de cada rueda y cortar la inyección de combustible cuando esto se hace necesario.

4. Fenómeno que se produce cuando los neumáticos de un vehículo que circula por una carretera mojada se encuentran con una cantidad de agua tal que las acanaladuras o el dibujo de su banda de rodadura no es capaz de evacuar el agua. En ese momento, los neumáticos pierden contacto con el asfalto, llegando incluso a deslizarse sobre la película de agua perdiendo agarre y direccionalidad.
5. “Guía práctica de conducción invernal” (CNAE).
6. Departamento de comunicación de RACE
7. Las destinadas a aumentar la iluminación de la vía por delante, o a hacer más visible el vehículo por detrás, en casos de niebla, nieve, lluvia intensa o nubes de polvo.
8. Distancia de seguridad entre vehículos es aquella que permite la detención del vehículo sin colisionar en caso de frenazo brusco, teniendo en cuenta para ello, nuestras circunstancias personales, velocidad, condiciones de frenado del vehículo y adherencia de la carretera.
9. En un automóvil, la tracción puede ser delantera o trasera, dependiendo de que sean unas u otras las que transmitan al suelo la potencia del motor. Si lo hace mediante las cuatro ruedas a la vez, se dice que tiene tracción total.
10. Sección IV. Vehículos en servicios de urgencia. RD 1428/2003

