

CARNET **1965**

**nuevo sistema
de examen
para
permiso
de
conducir**

**EL
CRITERIO
DEL
EXAMINADOR,
SUSTITUIDO
POR
EL TEST,
EL METRO
Y
EL RELOJ**



El millar de escuelas de conductores que hay en España, clamaba por la unificación de los exámenes para obtención de los diversos permisos reglamentados para pilotar vehículos a motor. La unificación ha llegado mediante una Orden del Ministerio de Industria, legalmente ajustada a todo lo preceptuado en el Código de la Circulación en vigor, desde su aprobación por Decreto del 25 de septiembre de 1934.

La Orden ministerial no puede disentir del Código por ser éste una disposición de rango superior; esta concordancia viene a significar que no hay novedades en cuanto a disciplinas a estudiar y a las pruebas para demostración de su conocimiento. Sólo hay algo sorprendente (aunque necesario para dar rapidez a las pruebas), y es la anulación del criterio del examinador, el cual, a partir de este mes, puede ser indistintamente lo mismo un ingeniero o perito industrial que un guardia civil. Con esto no queremos decir que vaya a cambiar de organismo la responsabilidad de los ejercicios calificadores, sino que es opinión nuestra que, para atender al desarrollo de las pruebas teóricas, a base de tests prefabricados, no es preciso el juicio de un ingeniero industrial. Sería suficiente con que los tests los preparara un grupo de licenciados en Derecho, y el examen escrito fuera vigilado por un guardia civil. Nadie copiaría ni se inspiraría en recónditas anotaciones.

En cuanto a la gymkhana o prueba de habilidad, nos parece también un derroche emplear el tiempo de un técnico industrial para que mida los metros de la detención en rampa, cuente los «calados» de motor y cronometre los diversos ejercicios. ¿Para qué este despilfarro científico, si su opinión está por debajo del metro y el reloj? Para este control también debería ser juez un número del benemérito Cuerpo de la Guardia Civil, al servicio de la Jefatura de Tráfico. La colaboración del ingeniero se podría reducir al control de la pista, situación del balizaje y ejercicios de mecánica para los aspirantes a permisos de primera y primera especial.

Resumimos para los lectores de TRIUNFO las normas, unificadas para toda España, que rigen a partir del primero de enero de este año.

EJERCICIO TEORICO

Para aprobar no puede haber más de un error en las respuestas a 20 problemas. Y ningún fallo en el conocimiento de las señales.

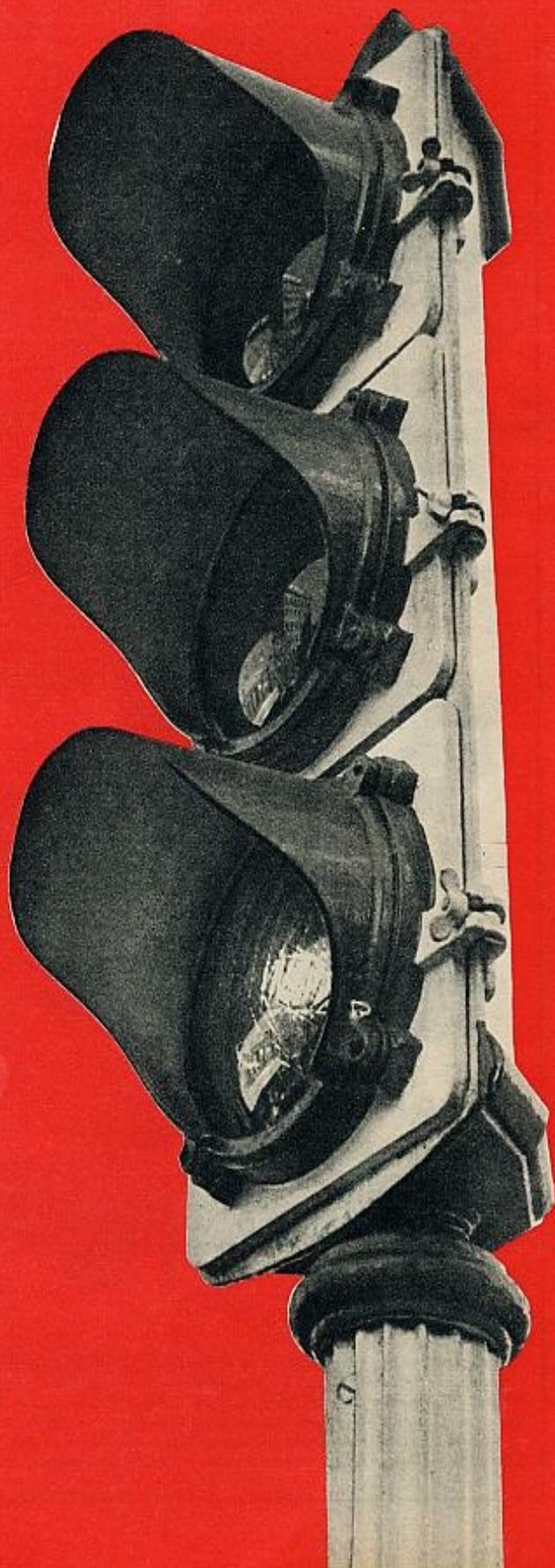
El Código de la Circulación contiene una serie de preceptos que no sufrirán variaciones importantes en la nueva redacción que está pendiente del refrendo definitivo. Son aquellos que se refieren, específicamente, al conductor y a su comportamiento en la vía pública. Con tales preceptos deberían estar familiarizados todos los españoles desde su infancia, si hay que considerar válido el artículo 7 del referido Código, en que se dice que «el profesorado de todas las escuelas y colegios, tanto oficiales como particulares, está obligado a enseñar a sus alumnos las reglas generales de la circulación, y la conveniencia de su perfecta observancia». ¿Verdad que si es válido?

Las pruebas teóricas para la obtención del permiso de conducir exigen el perfecto conocimiento de las reglas de circulación, permitiendo solamente un error en el ejercicio de veinte problemas de tráfico, que se seleccionaran entre doscientos estimados fundamentales en que se han desglosado los artículos: 3, 4, 5, 16, 17, 18, 19, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 30, 31, 32, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 97, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 110, 114, 115, 116, 117, 121, 122, 123, 128, 129, 130, 154, 174, 255, 257, 261 y 262.

Los cuestionarios son cambiados diariamente y nunca serán los mismos para exámenes consecutivos.

Además del cuestionario citado, se presentarán al examinando quince señales de circulación, elegidas entre una selección de ochenta y seis, cuyo conocimiento se considera imprescindible para ser buen conductor. No se permitirá la comisión de un error siquiera.

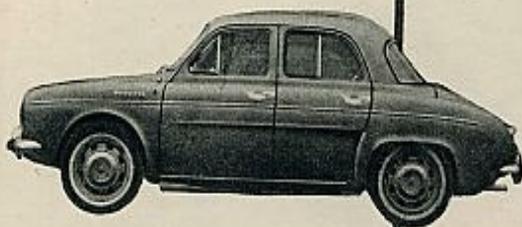
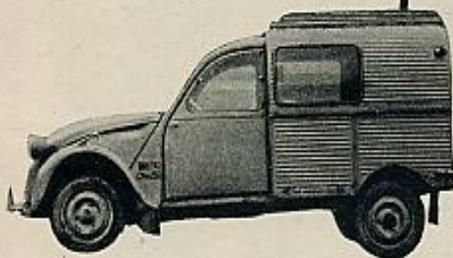
LOS NUEVOS EJERCICIOS SE AJUSTAN EN TODO AL CODIGO DE LA CIRCULACION



SIGUE



I
**TRES METROS,
 LONGITUD MINIMA
 DE LOS COCHES
 APTOS PARA EXAMEN**



El nuevo reglamento para exámenes de conductores especifica la categoría de vehículo que se debe utilizar para la realización de los ejercicios correspondientes a las diversas clases de permisos. Para las pruebas del carnet de segunda clase es preciso presentarse con un automóvil dotado de marcha atrás y longitud mínima de tres metros. El pequeño «Seat» cumple los límites. Y los «Renault» y «Citroën», cuya furgoneta puede ser aceptada. «Goggon», no llega.

CARNET 1965

Esta rigidez avivará la memoria de muchos conductores para que no se les pase la revisión del carnet, porque una repetición de examen podría proporcionarles el disgusto del suspenso. Conocemos el caso del conductor de un coche de línea, excelente dominador del volante, a quien suspendieron por dos veces en su propósito de volver a obtener el caducado carnet: No tenía idea de las señales. En su descargo sólo puede decirse que en los veinte años que llevaba haciendo la misma ruta no se había instalado en ella una sola señal.

EJERCICIOS PRACTICOS

Tres minutos de máxima emoción

Los vehículos aptos para examen habrán de cumplir ciertas características, según la clase de permiso que se pretenda. Para primera especial hace falta un autobús. Para primera clase, un camión de carga superior a los 5.000 kilos. Para los de segunda, un turismo con lon-



Mil academias de conducir se reparten la responsabilidad de enseñar. A lo largo siguen vivos y en posesión del carnet. Algunas academias se han perfeccionado los viejos conductores que no están seguros de sus conocimientos, y todos aque-

APARCAMIENTO



Este es el primero de los ejercicios prácticos: el aparcamiento. Será preciso un insistente entrenamiento antes de presentarse a examen, ya que no cuenta solamente el correcto trazado para no derribar los indicadores, sino que no se pueden emplear más de sesenta segundos de principio a fin. La práctica y el conocimiento de los ángulos de giro en cada fase, es la mejor profilaxis contra los nervios, mortales enemigos de los exámenes. Los conductores de 1965 se distinguirán.



gitud mínima total de tres metros y dotado de marcha atrás. Para los de tercera, una motocicleta sin sidecar.

La precisión de medidas para los ejercicios prácticos, así como el control de los segundos a invertir, puede aconsejar a un laboratorio la farmacopea la fabricación de píldoras especiales para la realización del examen de conductor. Con una organización perfecta, es posible que cada aspirante tenga suficiente con tres minutos. Para lograr esta perfección sería conveniente que los ayuntamientos atendieran el artículo 281 del Código de la Circulación, en el párrafo que dice textualmente: «Los ayuntamientos señalarán un lugar adecuado dentro del casco de la población o no lejano a ésta, en el que puedan dedicarse, en horas fijadas, los que deseen obtener permiso de conducción, a las prácticas de maniobras».

Es posible que esta norma también se respete y los conductores en ciernes cuenten con un sitio donde entrenarse para su pequeña olimpiada, hasta dominar las pruebas del Aparcamiento, El Laberinto y El Carrusel, así como el sinuoso slalom dispuesto para los motociclistas.

Con un lugar apropiado y reservado para la práctica de conducción, los modestos motociclistas no aprenderían, como hasta ahora, fuera de la ley, expuestos a sustos mayúsculos. Por las vías públicas sólo pueden conducir los aspirantes si van en vehículos de doble mando para que el profesor pueda controlarlo en caso de necesidad. Aparte de las dificultades técnicas que supone el doble mando en una motocicleta, nos parece que no habría abundancia de profesores de repuesto.

EL APARCAMIENTO:

un minuto

Obligatorio para obtención de permiso de segunda, primera y primera especial.

Los conductores aspirantes al permiso han de iniciar sus ejercicios con el de aparcamiento en un espacio de longitud y anchura prefijados, que será de 0,75 metros más la medida del largo del vehículo si se trata de autobús o camión, y 0,50 metros más la medida del vehículo si es un turismo el que se emplea para el examen.

La ejecución ha de hacerse con dos maniobras hacia adelante y una hacia atrás. Y el tiempo máximo a emplear es de 60 segundos.

EL LABERINTO:

un minuto

Obligatorio para obtención del permiso de segunda, primera y primera especial.

SIGUE

de los años han pasado por ellos dos millones de alumnos, de los cuales muchos de los medios didácticos más modernos, de los cuales pueden beneficiarse todos que dejen pasar la fecha de revisión. Y recuerden que hoy es todavía más difícil.

PRONOSTICO: MUCHOS VIEJOS CONDUCTORES QUE OLVIDEN LA REVISION DE SU PERMISO CONOCERAN LA AMARGURA DEL SUSPENSO

Consiste en dar la vuelta en un callejón sin salida, alrededor de un punto de balizaje, con un espacio para la maniobra de 3,50 metros para los turismos y 6 metros para los camiones. Sólo se permitirá una maniobra de marcha atrás. Tiempo máximo a emplear: 60 segundos.

EL CARRUSEL (I):

20 segundos

Obligatorio para permisos de segunda, primera y primera especial.

La primera parte del que llamamos Carrusel, consiste en probar la habilidad de los aspirantes para poner en movimiento el vehículo en una rampa natural o construida bajo las siguientes normas: 24 metros de larga, 10 metros de rampa, 4 de plataforma superior y 10 de pendiente, con ancho de 3,5 metros y protecciones laterales «para aminorar los efectos de una posible impericia del aspirante». Desnivel mínimo, 10 por 100.

La ejecución consiste en pararse al principio de la rampa y arrancar sin sacudidas bruscas ni «calar» el motor más de una vez. Hay que coronar la rampa en 20 segundos desde la bajada de la bandera. Suponemos que se dará la salida con bandera, semáforo o equivalente.

Este ejercicio enlaza con el siguiente, por lo que no hay que parar al llegar a la plataforma superior.

EL CARRUSEL (II):

30 segundos

Desde la cumbre empieza el nuevo cronometraje: se ha de descender los 10 metros de la pendiente, parar al borde, poner marcha atrás, recular dos metros hacia arriba, parar e iniciar de nuevo el descenso.

No se permiten sacudidas bruscas ni «calar» el motor más de una vez. Y el tiempo máximo que se concede para aprobar es de 30 segundos.

El record

Hay una prueba, destinada sólo a los aspirantes a permisos de primera clase, que consiste en recorrer tres kilómetros a velocidad no inferior a 60 kilómetros por hora. Pero discrecionalmente puede ser sustituida por la denominada prueba en carretera en circulación normal para aquellos que hayan pasado su examen práctico en pista.

SLALOM MOTOCICLISTA:

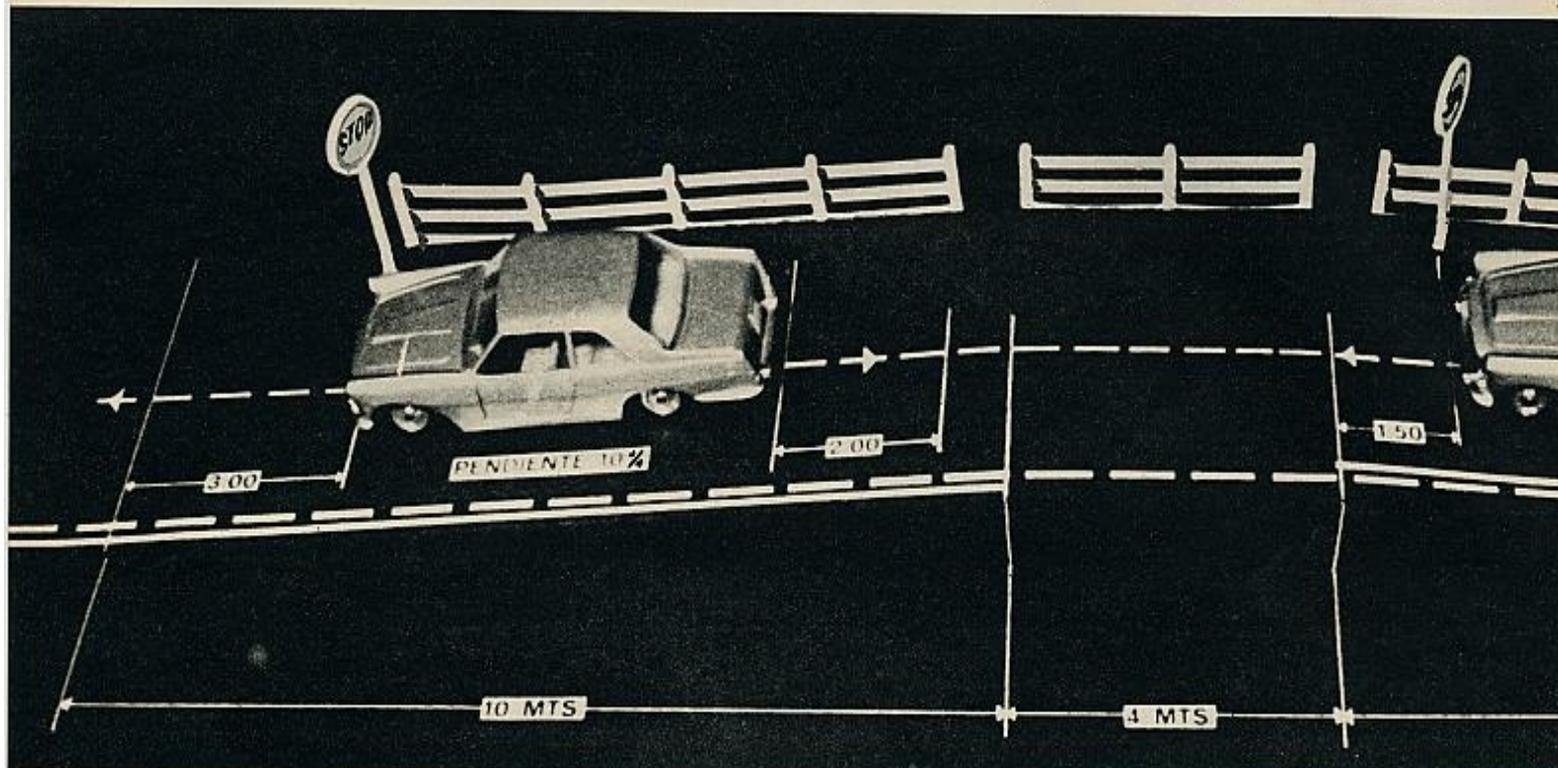
30 segundos

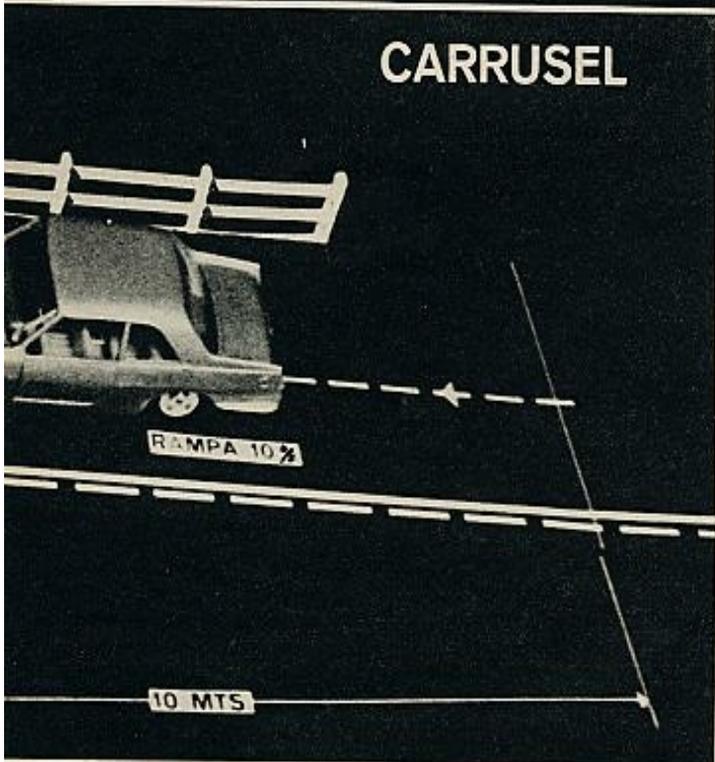
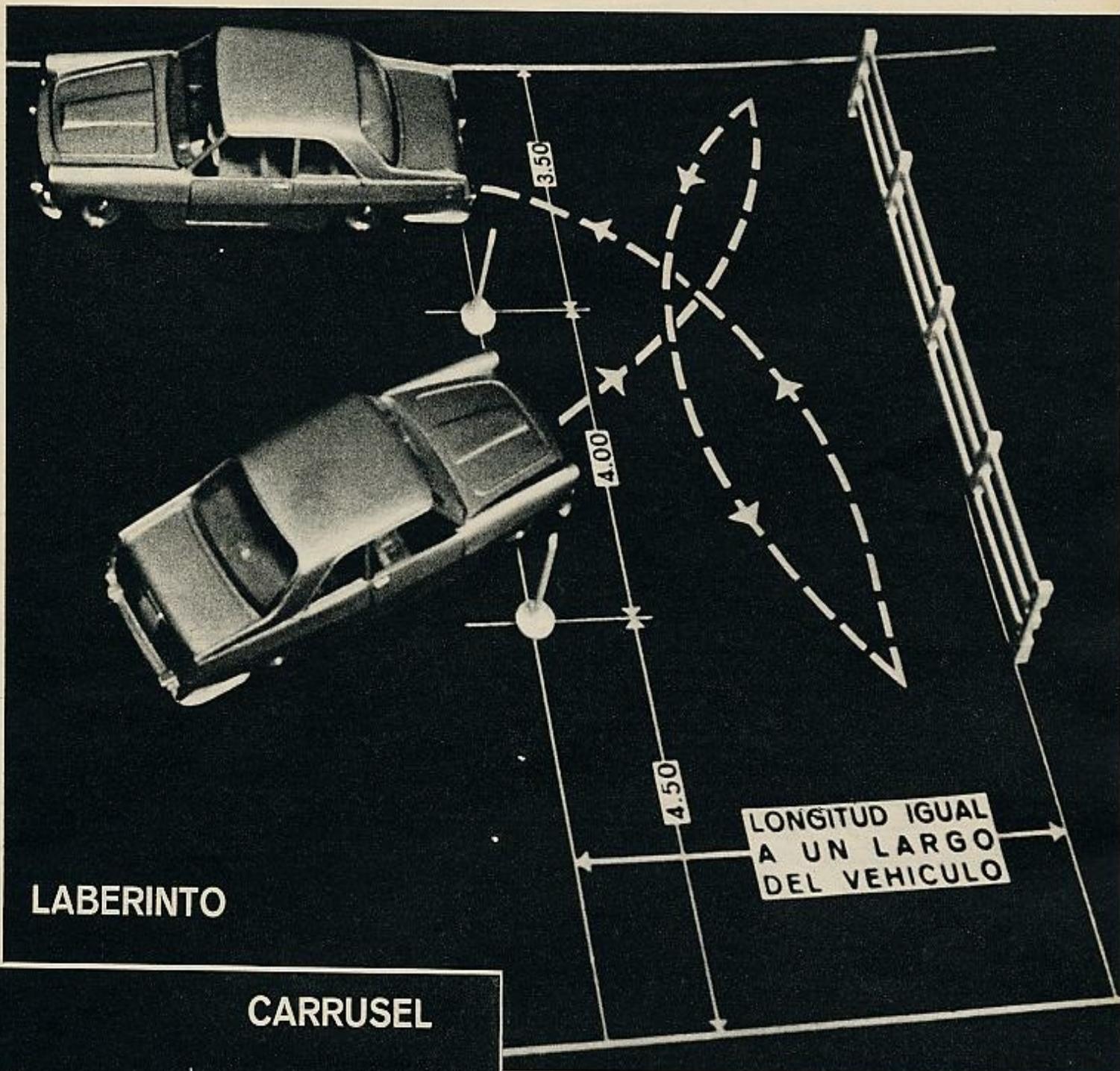
Para el permiso de tercera clase, los motociclistas habrán de describir con su máquina, sin sidecar, una serie de «ochos» alrededor de cuatro puntos de balizaje. Unos 45 metros de recorrido zigzagante que se han de cubrir en 30 segundos como máximo. No vale derribar ningún poste, ni «calar» el motor, ni apoyar el pie, ni caerse.

Conocimientos mecánicos

Los examinandos para permiso de primera y primera especial habrán de hacer también una demostración teórica y práctica de conocer el funcionamiento y construcción de los principales órganos, mecanismos y piezas de que se compone un automóvil y de conocer las averías más frecuentes en los mismos y su reparación. En la práctica de este ejercicio se facilitará al aspirante un cuestionario con plan-

El Carrusel es el ejercicio más difícil para los nuevos conductores, porque se necesita mucha práctica de tacto de los pies sobre acelerador, embrague y freno. Se puede asegurar que este ejercicio elimina al noventa por ciento de los suspendidos. Hay que arrancar en rampa sin que se «cale» el motor más de una vez; parar en pendiente y subir dos metros marcha atrás, también sin «calar» más de una vez. Todo en cincuenta segundos. El Laberinto es más fácil y se puede lograr en un minuto al segundo día de clase. Es, principalmente, una demostración de conocimiento de volante y sentido de la medida, como en el ejercicio primero.





teamiento de veinte problemas, elegidos entre doscientos temas de mecánica. Cuatro o más errores determinarán el suspenso.

...

Hasta aquí el resumen de los nuevos exámenes. Un tema que interesa a muchos españoles deseosos de independencia de transporte.

La cifra anual de exámenes se cifra en 500.000, según los siguientes datos aproximados de 1964: 300.000 nuevos conductores aprobados (de los cuales un 10 por 100 son mujeres), 100.000 que han tenido que sufrir nuevo examen por dejar caducar el documento, y otros 100.000 correspondientes a suspensos.

El sistema unificado es más exigente que el que se ha seguido hasta la fecha en la mayoría de las poblaciones. Pero esto no debe atemorizar a los aspirantes a permiso de conducción. En realidad, las pruebas son fáciles, sólo que precisarán ineludiblemente un concienzudo entrenamiento por parte de profesores expertos. En definitiva, algo beneficioso para el tráfico, cada día más complicado, y para la propia seguridad.

LUIKE

(Fotos de ALCOBA)