



CATALÀ / CONSCIENCIACIÓ VIÀRIA / FORMACIÓ I EDUCACIÓ / SEGURETAT VIÀRIA

"Tots els problemes a la carretera són sempre culpa dels altres: ens falta autoanàlisi"

🕒 21 setembre 2023 👤 INFOTRÀNSIT 💬 DEIXA UN COMENTARI

Entrevista a David Bosch, pilot professional i director tècnic de l'Escola de conducció FAST ParcMotor. Col·laborador als programes de televisió Autoteràpia (TV3) i Vamos sobre ruedas (Movistar)

– Què defineix un bon conductor?

– Nosaltres sempre comencem les classes teòriques amb aquesta pregunta! Un dels grans problemes que tenim en la conducció no és que la gent no sàpiga conduir, és que es pensen que sí que en saben. Ser un bon conductor es fonamenta en dos aspectes: tenir tècnica i, sobretot, no córrer riscos. A més, també necessites ser conscient de fins a on en saps, ser capaç de llegir l'entorn en què et trobes (no és el mateix anar a 50 per una autovia que anar a 50 en una zona escolar) i, finalment, ser conscient del vehicle que portes, ja sigui un cotxe, una moto o un patinet elèctric.

– Ser bon conductor és saber córrer?

– No! No, no. Mira, jo fa molts anys era un autèntic perill. I no passa res per dir-ho. Jo vaig començar a competir als set anys, vaig passar a les Fórmules als quinze; quan em vaig treure el carnet de conduir ja estava a un nivell altíssim de competició. I en aquells temps no tenia res al cap, em pensava que tenir molta tècnica era suficient, i ara me n'adono que he tingut molta sort de ser encara aquí... Ser un bon conductor és saber adaptar la teva velocitat a l'entorn i la diferència entre córrer més o córrer menys és la diferència entre tenir o no un accident, o patir lesions més o menys greus, no n'hi ha més.



David Bosch

Pilot professional i director tècnic del FAST Parcmotor

David Bosch ens dona consells per gestionar l'agressivitat al volant

– Quines són les principals errades que detecteu en els cursos de conducció?

– Tots conduïm de forma automàtica, sense pensar. Però no tothom sap mirar a on vol anar; és a dir, quan per exemple creua un vianant, no és el mateix mirar el vianant que mirar l'espai que hi ha al seu costat, m'explico? La nostra mirada és fonamental. En segon lloc, detectem també una por extrema a frenar. Els cotxes d'avui dia ja no són els d'abans i inclouen moltes millores en la frenada. En els cursos de conducció, fem que la gent es faci íntima amiga del fre. El fre no xoca, el fre salva vides! I, per acabar, la postura: molta gent no va ben asseguda i no agafa bé el volant, i això també és fonamental.

– I què ens passa al volant? Per què ens transformem?

– Jo abans m'enfadava molt al cotxe, molt. Fins que vaig arribar a un punt en què vaig triar no enfadar-me. El problema no és el cotxe, és molt més profund: tothom té una vida fora del cotxe, amb pors, frustracions..., i allà on vagis, allò va amb tu. I si vas al futbol, allò va amb tu també, i si l'àrbitre no xiula aquella falta claríssima, tot allò que portes surt i explota, oi? Doncs quan pugues al cotxe, tot allò va amb tu també. I quan passa qualsevol cosa a la carretera, fem pataplum! I explotem. I sempre posem el focus en els altres. El que hem de fer és girar-lo i enfocar cap a nosaltres mateixos, i quan hem tingut un mal dia, ser-ne conscients i no traslladar aquella ira o aquell mal humor a la conducció. Perquè, què hi ha de pitjor que un conductor emocionalment desequilibrat? Dos conductors emocionalment desequilibrats! (*riu*) Per tant, quan vas conduint i passa alguna cosa, allò, per si mateix, no té el poder de fer-te enfadar, el poder d'enfadar-te és teu. És la teva tria.



David Bosch

Pilot professional i director tècnic del FAST Parcmotor

La regla dels 3 segons per mantenir una òptima distància de seguretat

– Què recomanes per evitar que el mòbil sigui una distracció al volant?

– Tu ara imagina't que vas conduint i el de darrere fa una brometa i et tapa els ulls amb les mans durant tres o quatre segons. Què fas? Te'l carregues, no? (*riu*). Doncs és exactament el mateix que abaixar la mirada al mòbil: els teus ulls ja no són a la carretera. Avui dia, els vehicles moderns ja incorporen tecnologies que eviten haver de manipular el mòbil. Però vaja, no hi ha res més efectiu que guardar el mòbil a la jaqueta i aquesta, al maleter. El problema de les distraccions és molt greu. I ja no parlo òbviament d'agafar el telèfon; una conversa per l'altaveu del cotxe també és una distracció, perquè quan tu agafes una trucada de feina al cotxe, tu en aquell moment no ets a la carretera, ets al despatx.

Les distraccions es combaten amb concentració. Als meus alumnes sempre els faig memòria de com conduïen quan tenien sis mesos de carnet: amb els ulls com taronges, atents a tot el que tenien davant del parabrisa, no? I llavors els pregunto: doncs us imagineu com seria recuperar aquella concentració amb la tècnica que teniu ara?

– Què diries als conductors que s'impacienten quan no poden avançar de seguida un ciclista?

– No hem de perdre mai de vista que el ciclista és molt més vulnerable. Molt més. Si un conductor, enfadat i impacient, visualitzés el mal que li pot fer al ciclista, no prendria cap decisió imprudent. I més encara, si fos conscient que les conseqüències de l'accident no serien només per al ciclista, sinó també per a ell mateix, encara menys. Abans de provocar una tragèdia, cal comptar fins a deu i pensar en totes les conseqüències que tindria aquella maniobra imprudent.

**David Bosch****Pilot professional i director tècnic del FAST Parcmotor**

La importància de circular per la dreta

– Turismes versus camions, motoristes versus turismes, vianants versus ciclistes... Falta més respecte i empatia a la carretera?

– Totalment. Es fan dos equips, i com més guerra, menys solucions. No són ciclistes, cotxes o vianants, són persones. Falta psicologia, falta empatia, i sobretot el que comentàvem abans del focus, que tots els meus problemes són sempre culpa dels altres: falta autoanàlisi. Si t'hi fixes, la gent està totalment d'acord amb les campanyes i els missatges de seguretat viària, i tant! Però ningú s'ho fa seu, i aquest és el problema. Que no estan parlant dels altres, que estan parlant de tu! Tothom creu que qui ha d'aprendre és l'altre.

– Com es pot superar l'amaxofòbia, la por a conduir?

– Jo penso que avui dia el tractament per superar la por a conduir queda coix, perquè s'està enfocant només des de l'àmbit psicològic, que òbviament és molt important, però cal treballar també l'aspecte tècnic. És vital que aquella persona se senti còmoda al vehicle i li has de donar eines perquè la seva zona de confort sigui el cotxe. Hem d'arribar al punt que vegi que té el control del vehicle, i si té el control, ja no hi ha lloc per a la por. Jo he tractat molts casos, alguns de molt durs, i quan veus que tornen a conduir m'emociono molt i em produeix una satisfacció immensa.

🔗 CONDUCCIÓ SEGURA, CONSELLS, ENTREVISTA, SEGURETAT VIÀRIA

Deixa un comentari