



Una difícil convivencia

Las rutas argentinas se han transformado en un verdadero vía-crucis donde camiones, autos y ciclistas comparten rutas exageradamente estrechas, donde el menor error se paga muy caro. Un camión que circula en el centro de su carril estará a sólo 50 centímetros de distancia del carril contrario. En esta situación, sólo la precisión de un cirujano podría evitar la tragedia.

Según nuestras estadísticas de 300 accidentes graves investigados durante el año 2004, en un 40% participaron camiones que chocaron contra vehículos menores, siendo automóviles en un 35% de los casos y el restante 5% motos, ciclistas y peatones.

Si tenemos en cuenta que en España -citando sólo un ejemplo- los camiones solamente participan del 3% de los accidentes graves nos da una idea que en Argentina contamos con un problema al que no le hemos encontrado solución.

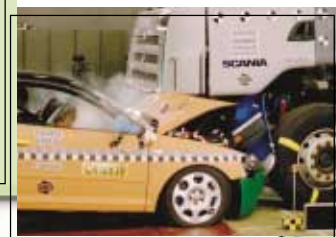
40] En un primer análisis surge que el elevado índice es producto de la gran participación que hoy tienen los camiones respecto a otro tipo de transporte como el ferroviario o el fluvial. Otra de las justificaciones que se le suele dar

a este nefasto índice es que el 90% de las rutas son obsoletas y altamente peligrosas; los sentidos de circulación no están físicamente separados ni tampoco están preparadas para una diversidad tan grande de vehículos. Habitualmente en ellas la desproporción de tamaños, la diferencia de masas y la desigualdad de alturas termina conjugando en fatalidades donde el vehículo menor cuenta con la mayor cantidad de víctimas y heridos.

Siguiendo con este tema, el análisis arroja que la maniobra que genera mayor cantidad de accidentes es la de adelantamiento, donde el vehículo menor es el que cruza al carril contrario y termina impactando con el frente del camión. Le sigue el choque por alcance donde lo más frecuente resultó ser automóviles impactando contra la parte trasera de acoplados o semirremolques circulando

La maniobra que genera mayor cantidad de accidentes es la de adelantamiento, donde el vehículo menor es el que cruza al carril contrario y termina impactando con el frente del camión.

Crash test frontal entre camiones y automóviles



Consejos de Manejo Defensivo

Para el conductor de automóvil

- Evite la conducción nocturna o de baja visibilidad, muchos de los accidentes por alcance se generan en estas condiciones donde es difícil apreciar la velocidad o la maniobra del camión que lo antecede.
- Evite realizar adelantamientos ajustados. Tenga en cuenta que un camión de frente, por su peso, difícilmente pueda realizar una maniobra de último momento para evitar el accidente.
- En autopistas circule a una velocidad precautoria y evite hacer zig-zag entre vehículos. Hemos investigado una gran cantidad de casos donde el conductor del automóvil, al sobrepasar a un camión por la derecha, se topa con otro circulando a muy baja velocidad.
- Mantenga una distancia prudencial con el camión que lo antecede de por lo menos 5 segundos. Esto evitará que sea sorprendido por frenadas bruscas.
- Respete a los mayores, sea perceptivo de la maniobra que intenta realizar un camión. Tenga en cuenta que una vez que la maniobra se inicia difícilmente pueda abortarla.
- No se coloque en las bocacalles sobre la derecha de un camión. Tenga en cuenta que en su giro necesariamente se cerrará sobre su carril.

Para el conductor de camiones

- Ingrese a rutas o autopistas cuando su carril esté libre de tránsito; aproveche al máximo su carril de aceleración. Tenga en cuenta el tiempo que le demandará colocarse a la velocidad normal de los otros vehículos.
- En los giros a la izquierda no siempre son del todo bien entendidas las señales luminosas de las luces de giro. Refuerce éstas moviendo hacia arriba y hacia abajo su brazo izquierdo.
- Mantenga siempre limpias las luces traseras de su vehículo, en especial si está circulando de noche.
- Existen infinidad de aplicaciones a colocar sobre su camión que mejorarán notablemente su nivel de seguridad. No se contente con estar solamente dentro de lo que exige la ley.

a menor velocidad o detenidos. En el caso de ciclistas, lo más usual fue el impacto contra el lateral del camión, habitualmente en los giros o cuando el camión está sobrepasando al ciclista.

Diferencia de alturas entre paragolpes

En un automóvil, sin aplicar sus frenos, su paragolpes delantero estará aproximadamente a unos 40 centímetros del piso; en un camión, en cambio, las zonas más rígidas del paragolpes comienzan a los 60 centímetros.

En muchos camiones de la década del '70, '80 y '90 los paragolpes delanteros se encontraban a más de 80 centímetros de altura, y con el fin de equipararse con un vehí-

culo convencional se le agregaban extensiones, las cuales sólo cumplían un rol decorativo sin ningún tipo de rigidez formal. Su consecuencia inmediata terminaba produciendo impactos a la altura del capot o parabrisas, zonas del vehículo muy débiles a los golpes dinámicos.

En el caso de los choques traseros la situación es aún peor ya que el paragolpes del semirremolque o acoplado del camión es rebatible (para que en los retrocesos, al no tener visión sobre la culata del semiacoplado, no se generen daños de magnitud impactando contra algún objeto rígido). Esto hace que al impactar el



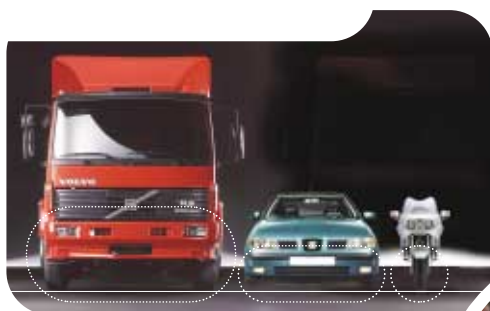
vehículo se clave sobre la parte trasera. De esta manera, los primeros elementos que toman contacto con el piso del semirremolque del camión son el capot y el parabrisas, actuando este último como una verdadera guillotina.

En el caso de impactos de ciclistas o motociclistas sobre el lateral de semirremolques, habitualmente dichos vehículos ingresarán debajo del camión sin mediar ningún elemento de contención generando el impacto de la cabeza contra las estructuras rígidas del piso del remolque.

Nuestra ley de tránsito lamentablemente sólo se refiere a la correspondencia de alturas entre paragolpes sin indicar el diseño que debería tener. Asimismo, en el caso de los laterales no hace ningún tipo de referencia a elementos de contención y sólo se refiere a la colocación de luces y reflectantes que indiquen su contorno y que mejoren su percepción durante la noche. Lo grave de esta situación es que las ensambladoras de camiones, semirremolques y acoplados contemplan en sus diseños estructuras que amortigüen o contengan los impactos laterales y traseros



Protección contra empotramiento lateral: reduce el riesgo de dañar a motociclistas y otros vehículos.



ya que la Unión Europea exige a los fabricantes la disposición de elementos sobre el perímetro del camión que minimicen las lesiones a los vehículos menores, pero no las aplican al mercado argentino porque no existe una exigencia legal al respecto.



Automóvil incrustado bajo un camión.

Obviamente las ventajas serían por partida doble ya que no solamente minimizarían las lesiones por impacto de los terceros, sino que además estos sistemas protegerían a los componentes de la suspensión y dirección, disminuyendo la posibilidad de pérdida de control del vehículo, luego de una eventual colisión frontal o lateral. Este sistema, formado por una estructura de acero, impide que un vehículo de menores dimensiones pase por debajo del camión en caso de colisión frontal, e incluso en algunos modelos suelen ubicarse generalmente a lo largo del lateral los denominados protectores contra empotramiento lateral destinados a evitar que tanto vehículos de menor tamaño como ciclistas se introduzcan debajo del camión.

Gustavo Brambati
seguridadvial@cesvi.com.ar

En los impactos de motociclistas o ciclistas sobre el lateral de semirremolques, habitualmente estos vehículos ingresarán debajo del camión sin mediar ningún elemento de contención.



Protección contra empotramiento frontal: si el camión choca con un automóvil, la protección impide que éste se empotre debajo del camión y puede, por tanto, mitigar drásticamente las consecuencias de un accidente.

