



SEGURIDAD VIAL

1995
SEPTIEMBRE-OCTUBRE

BOLETÍN INFORMATIVO · N.º 47

LA CONDUCCIÓN CON CARAVANAS Y AUTOCARAVANAS



La conducción de caravanas y autocaravanas requiere una atención especial. El exceso de carga en el remolque o su mala distribución, muy habitual en la programación de viajes largos, puede llegar a afectar seriamente a la estabilidad del conjunto y al comportamiento de los neumáticos. Si esta circunstancia se ve agravada con una incorrecta presión de inflado de los neumáticos, un trazado con curvas de pequeño radio o fuerte viento lateral, las consecuencias derivadas de todo ello pueden ser graves.



CESVIMAP
CENTRO DE EXPERIMENTACIÓN Y SEGURIDAD VIAL MAPFRE

Normalmente, este tipo de vehículos suele cargarse con infinidad de elementos propios de vacaciones, tales como bicicletas, tablas de «windsurf», etc. Este hecho resulta altamente peligroso, dado que la carga útil permitida en ellos es reducida, pudiendo afectar a la estabilidad del vehículo.

Además, en las autocaravanas el exceso de carga habitualmente se concentra en el eje trasero. Según un estudio realizado por fabricantes de neumáticos, este hecho provoca deterioros graves en dichos elementos, descargando el eje delantero con la consiguiente pérdida de sensibilidad en la dirección, disminución de la eficacia de frenada y de la suspensión.

En caravanas, es el eje trasero del vehículo el que pierde adherencia, aunque en ambos casos las consecuencias son análogas.

El exceso de carga afecta también al enganche coche-caravana, pudiendo llegar incluso a partirse. El peso sobre dicho enganche debe ser, generalmente, del orden del 5 al 8 por 100 del peso total remolcado.



Revista «Tráfico».

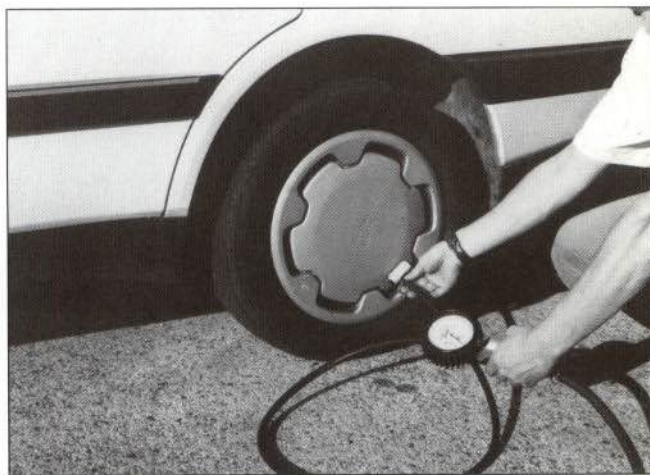
Lo ideal es transportar la carga dentro de los límites establecidos para cada tipo de caravana, haciendo que el peso recaiga sobre el eje del vehículo remolcado y perfectamente alineado en el sentido longitudinal.

LA PRESIÓN DE LOS NEUMÁTICOS

Durante la circulación, la caravana se ve sometida a grandes esfuerzos como consecuencia del viento lateral y de la fuerza centrífuga; de ahí la importancia de contar con

unos neumáticos que proporcionen la adherencia necesaria y siempre con la presión de inflado adecuada.

PRESIONES DE INFLADO RECOMENDADAS	
EJE DELANTERO DEL TURISMO	Se llevará la recomendada por el fabricante «utilización normal».
EJE TRASERO DEL TURISMO	Aumentar 0,4 bar a la recomendada por el fabricante, salvo que en la columna de «otras utilizaciones» o «plena carga y autopista» sea superior a la suma, en cuyo caso se deberá inflar a esa presión.
EJE DE LA CARAVANA	Aumentar en 0,6 ó 0,7 bar la recomendada por el fabricante. Si no se conoce la recomendada, 0,3 bar proporcionará un buen comportamiento.



LA VELOCIDAD

La velocidad máxima para circular con caravanas es 80 km/h en autopistas, autovías, vías rápidas y carreteras convencionales de más de 1,5 metros de arcén o más de un carril para cada sentido. En el resto de las carreteras fuera de poblado lo harán a 70 km/h, salvo en vías urbanas y travesías, cuya limitación se sitúa en 50 km/h.

La velocidad es un elemento importante y muy relacionado con la estabilidad vehículo-remolque. Además, si el exceso de velocidad va unido a una suspensión defectuosa o a un reparto deficiente de la carga de la caravana, el fenómeno puede agravarse. Por ello, es de suma importancia mantener en correcto estado los sistemas de seguridad de la caravana, que podrán garantizar un buen comportamiento del conjunto.





Es raro que el conjunto vehículo-remolque llegue a volcar, no obstante, hay situaciones en las que este incidente puede propiciarse. Tal es el caso de un fuerte viento lateral a la salida de un túnel donde el enganche podría doblarse y llegar a volcar. Por esta razón, es preferible circular con un vehículo cuya relación peso/potencia sea la adecuada al peso y tamaño de la caravana. Un pequeño utilitario muy potente podría tirar del remolque, pero resultaría muy inestable.

PRECAUCIONES EN LA CIRCULACIÓN

Un aspecto fundamental a tener en cuenta cuando se conduce una autocaravana o se remolca una caravana es la lentitud del conjunto, dificultando la fluidez de la circulación. Al ocupar más espacio, el resto de los vehículos deben realizar adelantamientos más prolongados, con el consiguiente peligro. Además, en curvas de carreteras estrechas suelen invadir algo de la parte izquierda de la calzada con la zona posterior, por lo que se les ha de facilitar la entrada y salida, incluso llegando a detenerse si fuera necesario.

Los límites específicos de velocidad mencionados deberán respetarse siempre y, si es posible, resulta útil instalar unos estabilizadores en el remolque. Es en cambios de rasantes y bajadas prolongadas donde más estabilidad se pierde. Por ello, es recomendable utilizar una marcha corta en los descensos, incluso la misma utilizada para ascender puertos.

En curvas de pequeño radio, la caravana tiende a dar bandazos. En esta situación nunca se deberá pisar el pedal del freno, sino reducir a una marcha más corta y acelerar suave y progresivamente

RECUERDE

- El peso en la caravana deberá distribuirse homogéneamente, lo más bajo posible y nunca sobrecargando el remolque.
- La presión y estado de los neumáticos deben revisarse habitualmente para garantizar la adherencia y estabilidad del conjunto vehículo-remolque.
- No está permitido viajar en el interior de la caravana, el exceso de carga y su descompensación, unido al riesgo de vuelco, son las principales razones.
- Las ráfagas de viento al salir de un túnel, en los desmontes o al cruzarse con un vehículo voluminoso pueden afectar a la estabilidad del remolque.
- La velocidad máxima permitida para circular es de 80 km/h.

CONSEJOS

- Conduzca alerta, sin movimientos bruscos de volante.
- Evite los adelantamientos, ya que al conducir un vehículo lento se necesita más del doble de tiempo y espacio para efectuar la maniobra y regresar al carril.
- No frene nunca en curva o cuando cabecee la caravana, reduzca la marcha y acelere.



NOTICIAS

Caravan Control es una útil herramienta para comprobar si está correctamente distribuida la carga en una caravana o remolque de turismos. Muchas veces, la mala distribución de los pesos puede ser causa de un accidente. El aparato se coloca bajo el acoplamiento del remolque, una vez cargado, y un indicador señala si la presión soportada es conforme a la norma del gancho de tiro de la caravana. En caso contrario, se debe redistribuir nuevamente el peso y repetir la operación.

Caravan Control es uno de los productos de la empresa holandesa Novem Automotive que ha firmado un acuerdo con la división de seguridad vial de Lubricantes y Aditivos Bardahl para la distribución de sus productos en España.

Recambio Libre, septiembre 1995

El Departamento de Sanidad de la Generalitat de Cataluña ha preparado, en colaboración con el Instituto Catalán de Seguridad Vial, un programa informático que simula los efectos del consumo de bebidas alcohólicas sobre la conducción de automóviles.

Este programa será distribuido gratuitamente por los centros de enseñanza secundaria de Cataluña y ayudará a experimentar las alteraciones psicofísicas que se producen cuando se han consumido bebidas alcohólicas, como, por ejemplo, el aumento del tiempo de reacción, la somnolencia o la reducción del campo visual.

Autopista, nº 1.890

Actualmente, la casa Mercedes de automóviles está estudiando instalar en sus vehículos siete sistemas de air-

bag diferentes, que se despliegan en función del tipo de accidente: para el conductor, para el pasajero, laterales en asientos delanteros y traseros, para las rodillas, en el techo, reposacabezas y respaldo de los asientos delanteros.

Toyota, por su parte, está experimentando un airbag para peatones, que, situado en el capó, se dispara en caso de colisión, impidiendo que el peatón atravesase el parabrisas. Seat estudia la creación de una silla de niño con airbag incorporado. En caso de colisión, un colchón inflable rodea al pequeño, sujetándolo y protegiéndolo.

Autopista, nº 1.890

Nissan ha desarrollado un dispositivo que alerta al conductor en estado de somnolencia. Una cámara que incorpora un sensor de infrarrojos, situada en el tablero de instrumentos, enfoca la cara del conductor y registra su imagen permanentemente. La imagen es procesada y transmitida a un ordenador capaz de detectar las variaciones que se van produciendo. Cuando el sistema detecta una disminución del estado de alerta, hace sonar una alarma y se desprende una refrescante esencia mentolada que despierta al conductor.

Nissan comunicación

Una firma comercial acaba de presentar un sistema que permitirá a los automovilistas avisar de sus maniobras a los demás conductores. El simple giro del volante, en su primer instante, hará que, de forma automática, el coche encienda los intermitentes correspondientes. El conductor tendrá la opción de que este sistema no se active si el movimiento no requiere señalización.

Autopista, nº 1.890



CESVIMAP
CENTRO DE EXPERIMENTACIÓN Y SEGURIDAD VIAL MAPFRE

Ctra. de Valladolid, km. 1 • 05004 ÁVILA (ESPAÑA)
Tfno: (920) 228100 • Fax: (920) 222916