

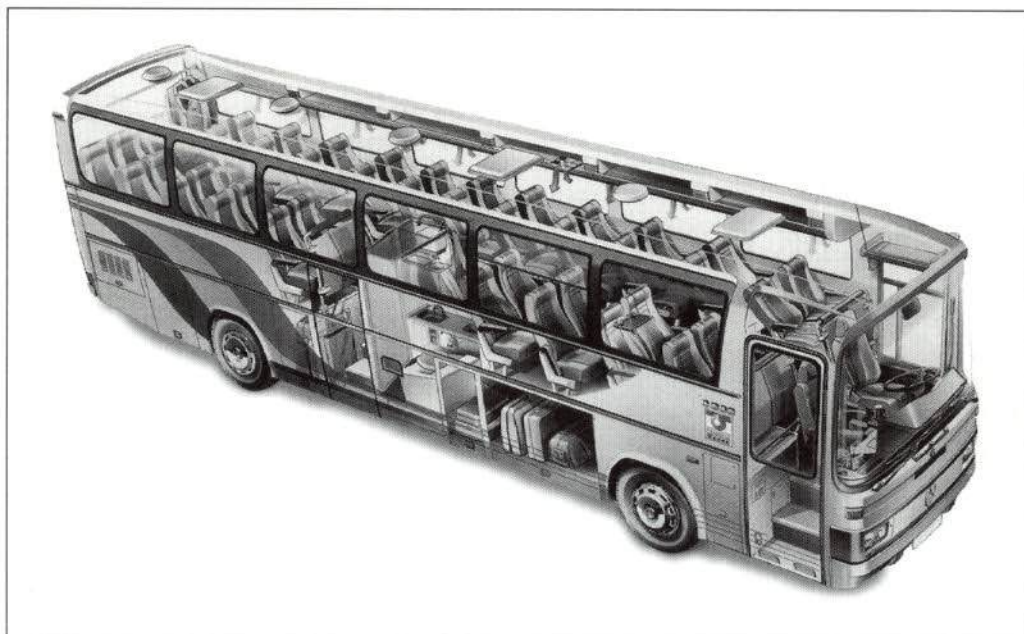


SEGURIDAD VIAL

1996
SEPTIEMBRE-OCTUBRE

BOLETÍN INFORMATIVO • N.º 53

SEGURIDAD PASIVA EN AUTOBUSES Y AUTOCARES



Los autobuses y autocares son un medio de transporte colectivo para los ciudadanos, ya sea en el ámbito urbano o interurbano. Un accidente de circulación donde se ve implicado uno de estos vehículos afecta generalmente a gran cantidad de personas, bien por la gravedad del siniestro, o bien por la falta de información sobre los sistemas de emergencia y salida. De cualquier forma, estos siniestros van acompañados de una fuerte repercusión social y económica, a pesar de ser, según muestran las estadísticas, el medio de transporte más seguro en relación al número de víctimas por kilómetro recorrido.



CESVIMAP
CENTRO DE EXPERIMENTACIÓN Y SEGURIDAD VIAL MAPFRE

Los autobuses son los vehículos destinados al transporte de viajeros cuyo trayecto discurre por suelo urbano o interurbano. Están preparados para circular con el mayor número de personas posible y presentan cierta facilidad de acceso y salida para los pasajeros. Los autocares son vehículos preparados para efectuar trayectos de medio y largo recorrido, con una velocidad superior a 50 km/h; en ellos, la comodidad y seguridad en el transporte debe primar sobre la estética. El número de plazas mínimo es 16, excluyendo al conductor; por debajo de esta cantidad el vehículo se denomina microbús.

La seguridad pasiva de estos vehículos es motivo de preocupación para Administración y fabricantes. Por ello, existen ciertas especificaciones reglamentadas en cuanto a características constructivas y de seguridad en vehículos de transporte público de personas de más de 16 plazas, resumidas en los reglamentos 36, 66 y 80 anejos al Acuerdo de Ginebra de 20 de marzo de 1958. Para vehículos con número de plazas inferior a 16 es aplicable el **Reglamento 52** anejo al mismo acuerdo.

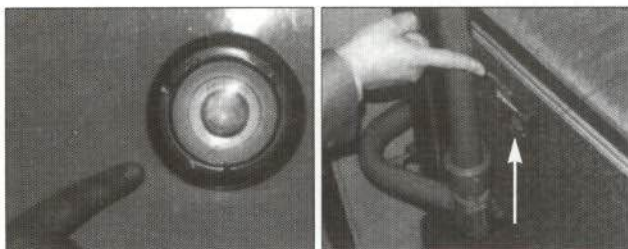
El **Reglamento 36** establece algunas características técnicas que deben cumplirse en este tipo de vehículos:

- El número mínimo de puertas en un vehículo será 2.
- El número de salidas de emergencia oscilará entre 4 y 9, dependiendo del número de plazas.



Revista «Tráfico».

- En caso de emergencia, toda puerta de servicio de accionamiento mecánico debe poder, cuando el vehículo está parado, ser abierta desde el interior.



Revista «Tráfico».

- En el compartimento motor no debe utilizarse ningún material de insonorización inflamable o susceptible de impregnarse de carburante o lubricante, salvo que esté recubierto de un material impermeable.
- Debe existir un mando de seguridad al alcance del conductor, que permita parar rápidamente el motor, cortar el paso de corriente de la batería y accionar las luces de alarma.
- Las ventanas de socorro no podrán ser de vidrio laminado ni de plástico.

El **Reglamento 66** hace referencia a las características de resistencia mecánica de la estructura del vehículo, para aquellos de más de 16 plazas.

La prescripción más importante recogida en este reglamento se resume a continuación:

- Se exige un ensayo de vuelco para autocares y autobuses interurbanos, consistente en colocar el vehículo en una plataforma horizontal articulada, que mediante cilindros hidráulicos es girada hasta que el autocar vuelca sobre un costado, cayendo lateralmente desde una altura mínima de 800 mm. Tras el ensayo, debe mantenerse el habitáculo de supervivencia fijado en el Reglamento.



Fotos MERCEDES.



Por último, existe el **Reglamento 80**, que establece características de resistencia de los asientos y de sus anclajes para vehículos de más de 16 plazas. Su contenido se resume de la siguiente forma:

- Se realiza una prueba de la resistencia de los anclajes de los asientos mediante choque a velocidad comprendida entre 30 y 32 km/h. El ensayo exige unos valores de deceleración máximos sobre los ocupantes, de forma que no sufran graves lesiones.

Si el vehículo cumple todos los reglamentos anteriormente expuestos puede alcanzar su homologación. La marca que identifica esta homologación se sitúa sobre la placa de datos fijada por el fabricante del vehículo, o en su proximidad, debiendo ser legible e indeleble.

EJEMPLO DE HOMOLOGACIÓN



$a = 8$ mm mínimo

E = Europa

9 = País de homologación; en este caso España

66 R = Reglamento número 66

002431 = N^o de homologación

RECUERDE

- Los autobuses y autocares sufren severos ensayos de seguridad antes de recibir la homologación.
- La legislación vigente obliga a cumplir los reglamentos número 36, 66 y 80 para vehículos de más de 16 plazas y el reglamento número 52 para los de menos de 16.
- Los autocares disponen de un sistema de emergencia de apertura de puertas y diversas salidas de socorro.

CONSEJOS

- Asegúrese de circular en autocares homologados y con permiso de transporte de largo recorrido.
- Antes de iniciar un trayecto en autocar, infórmese adecuadamente sobre las salidas de emergencia disponibles y el sistema de apertura de puertas para saber cómo actuar ante un siniestro.

NOTICIAS

Un gabinete de ingenieros vascos ha desarrollado un dispositivo denominado «Guardiax», que impide poner en marcha el vehículo si se está ebrio. Así, cuando el conductor se suba al coche e introduzca la llave de contacto, deberá soplar en un alcoholímetro para que el vehículo se ponga en marcha.

«El Mundo», agosto 1996

Lancia ha incorporado en el más pequeño de su gama el sensor de aparcamiento «EPS» que, basado en la utilización de ondas electromagnéticas de baja energía, sirve para avisar al conductor de la proximidad de un obstáculo.

«Motor 16», nº 670



CESVIMAP

CENTRO DE EXPERIMENTACIÓN Y SEGURIDAD VIAL MAPFRE

Ctra. de Valladolid, km. 1 • 05004 ÁVILA (ESPAÑA)

Tfno: (920) 228100 • Fax: (920) 222916