

Qué ocurre en un vuelco

1 El exceso de velocidad en una curva o un volantazo pueden volcar un autobús hacia un lado. Es el tipo de accidente más lesivo.

2 Los pasajeros sin cinturón salen despedidos hacia delante y hacia el lado del impacto. Los que lo llevan abrochado también se golpean, pero se mantienen en sus asientos.

3 Los pasajeros sin retención chocan contra los asientos, portaequipajes y contra otros pasajeros.

4 En las filas del lado del vuelco, golpean las paredes y directamente contra la calzada.

5 También pueden salir total o parcialmente proyectados al exterior. Se producen lesiones mortales por aplastamientos.

6 La entrada de elementos rígidos en el habitáculo puede producir lesiones graves.

EL CINTURÓN DE SEGURIDAD TAMBIÉN SALVA VIDAS EN VEHÍCULOS DE PASAJEROS

En bus, también abrochado

Si va a viajar en autocar y su asiento tiene cinturón de seguridad, no lo dude, abrócheselo. Es su seguro de vida. Los expertos afirman que, en un vuelco, todos los ocupantes sujetos están mucho menos expuestos a sufrir graves consecuencias. Se lo contamos.

Carlos NICOLÁS FRAILE
Infografía: Dliros

Desde el pasado verano, varios accidentes de autobús, algunos con víctimas mortales, como el de un microbús en la AP-66 en León en noviembre (tres muertos) o el de un autobús en la A-6, en Torreldones (Madrid), con un muerto, han vuelto a demostrar la importancia de los sistemas de retención en estos vehículos. Pero lo cierto es que, igual que nos hemos acostumbran-

do a hacer 'clic' con el cinturón de seguridad del coche, todavía no hemos interiorizado el gesto en la butaca de un autobús. La razón es de peso: no hay costumbre de usar los cinturones, simplemente, porque hasta hace muy poco tiempo ningún autobús los llevaba instalados.

Y es que la legislación en esta materia está casi recién salida del horno: el Reglamento de Circulación establecido en 2006 que "conductor y pasajeros de más de tres años de edad" deben ir abrochados si sus asientos están equipados con cinturones de seguridad; por su parte, los autobuses y autocares nuevos están obligados a equipar

sistemas de retención desde octubre de 2007, cuando entró en vigor la Directiva europea. Ésta reconoce en sus primeros puntos que su aplicación disminuye "de manera significativa el número de muertes y la gravedad de las heridas (...) incluso cuando se produce el vuelco del vehículo".

EL VUELCO, EL MÁS LESIVO. Entre los accidentes de autobús y autocar más habituales, el choque frontal-lateral es el más numeroso; pero el más lesivo, el que tiene consecuencias más graves es el vuelco, propio de vías interurbanas. El exceso de velocidad en curva puede hacer que un autocar vuelque hacia un lado. Por el impacto, todos los viajeros sin cinturón 'vuelan' hacia ese lado y hacia delante, produciéndose aplastamientos y golpes contra portaequipajes, asientos, reposabrazos y otros pasajeros, provocando heridas mortales o muy graves. Y es que la proyección del pasajero causa hasta el 80% de las lesiones.

En cambio, con el cinturón abrochado, los ocupantes quedan 'pegados' a sus asientos y aunque puedan sufrir lesiones –incluso graves–, se mantienen dentro del habitáculo y no mueren en el acto. "El cinturón reduce muchísimo la mortalidad en los vuelcos. Tiene un papel destacado en los autobuses y se usa muy poco", explican los investigadores del Instituto Universitario de Investigación del Automóvil (INSIA). Sus ensayos en laboratorio así lo demuestran: el cinturón –sea de dos o de tres puntos– correctamente abrochado evita la proyección del pasajero, adulto o niño y reduce los impactos en pecho, abdomen y piernas.

Así, los avances en investigación han dado lugar a leyes cada vez más exigentes con la resistencia a la deformación y los equipamientos de seguridad de los autobuses. Como resultado, desde la nueva regulación, el número de víctimas por accidente ha disminuido muchísimo en los últimos veinte años. A pesar de todo, cierto tipo de autobuses mixtos, homologados para transportar pasajeros de pie, aún hacen trayectos de cercanías por carreteras y autopistas. El director del INSIA, Francisco Aparicio, explica que no existe vacío legal desde el punto de vista de los vehículos, aunque sí en el uso que se les da: "Los autobuses no deberían llevar gente de pie en itinerarios suburbanos. Pueden ser pocos kilómetros, pero es muy peligroso" asegura Aparicio.

EL 80% DE LAS HERIDAS SE PRODUCEN AL SALIR DESPEDIDO EL PASAJERO

Accidente en Sant Pol (Barcelona), con 6 muertos

"Con cinturón, se hubieran salvado"

Todos los pasajeros fallecidos viajaban en la fila más a la izquierda, el lado hacia el que volcó un autobús lleno de turistas holandeses cuando se salió en una curva en Sant Pol de Mar (Barcelona) el pasado verano. Seis fallecidos y 30 heridos graves. De los 67 ocupantes, 45 no llevaban puesto el cinturón, incluidos los fallecidos. Hasta el cierre de este número, el peor accidente de autobús de 2009.



¿Qué ocurrió dentro? "Tras el vuelco, el vehículo sigue moviéndose sobre el costado y, en el traqueteo contra el suelo, los pasajeros se enganchan la ropa o el cuerpo con éste, son retenidos y el autobús les pasa por encima. Es un efecto lavadora, como en un tiovivo", explica Francisco Cermén, jefe de Investigación de Accidentes de los Mossos d'Esquadra. El autobús del accidente del Sant Pol era de 2006, "equipaba los dispositivos de seguridad adecuados y era muy bueno dinámicamente". El desencadenante fue el fallo humano, exceso de velocidad. Pero, según los Mossos, "con el cinturón puesto, se hubieran salvado".

Los ciertos es que el autocar sigue siendo uno de los medios de transporte más seguros del mundo. De enero a noviembre de 2009, 15 personas habían muerto en accidentes de autobuses en carretera, menos del 1% del total de fallecidos. Pero más allá de los porcentajes, cada vida cuenta y, utilizando el cinturón (ver recuadro), parece claro que podrían haberse salvado algunas vidas más. ♦