

Festival Internacional del Film sobre la Seguridad Vial

Carcassonne, 20-24 de Septiembre de 1989

Dr. A. Hernando Lorenzo

Director de Emergencias.

Desde el punto de vista de la mortalidad en víctimas de accidente de automóvil, en función de diferentes mecanismos de producción del accidente, según datos procedentes de la Dirección General de Tráfico, se establece:

Tipo de Accidente	Mortalidad
Choque Frontal	29 %
Salida de vía	21 %
Atropello	15 %
Choque Lateral	12 %
Choque contra obstáculo	7%
Alcance	7%
Vuelco	3%
No determinado	6%

Factores asociados a los accidentes de circulación.

1.- VELOCIDAD EXCESIVA:

Una encuesta realizada en Francia, sobre 10.000 accidentes graves, demuestra que el exceso de velocidad está presente en 1 de cada 2 accidentes

* La velocidad es una causa principal de accidente *

- Si cerca del 75% de accidentes corporales ocurren en ámbito urbano, 2 de cada 3 muertos lo son en carretera,

donde la velocidad de circulación es mucho más elevada.

- La Policía constata que el exceso de velocidad es responsable de:

16% de los accidentes en zona urbana

28% en carretera

26% en autopista

* Accidentes mortales debidos a exceso de velocidad:

En autopista: 1 de cada 5

En carretera: 1 de cada 3

Causas:

Cuando la velocidad de un vehículo aumenta,

* Aumenta el riesgo de error -menos tiempo para observar, prever y reaccionar

* El coche se vuelve menos manejable y la adherencia de los neumáticos disminuye

* Las distancias de frenado aumentan más deprisa que la velocidad (alargamiento proporcional al cuadrado de la velocidad)

* La violencia del choque aumenta también con el cuadrado de la velocidad. Esta violencia determina la gravedad de las heridas y de los daños.

- Así, si la velocidad pasa de 100 a 140 Km/h (aumento del 40%), el riesgo de resultar herido gravemente o muerto en caso de choque se multiplica prácticamente por 2 (aumento del 96%).

* La atención exigida por una conducción a una velocidad elevada, se traduce para el conductor en una fatiga suplementaria. El consumo de combustible es más importante, y el gasto mecánico del vehículo, de neumáticos y de frenos es mayor.

Alcohol

Evitando el exceso de alcohol en los conductores, se calcula que disminuiría en Francia entre 1000 y 2000 el número de muertos y en 6000-8000 el número de heridos graves anuales en accidentes de tráfico.

Se ha visto que en accidentes graves o mortales, hay una incidencia de hasta el 40% de alcohol como causa coadyuvante.

En Francia, supone la muerte de casi 4000 personas anualmente en carretera.

Las tasas máximas de alcoholemia permitidas en países de la CEE y en otros países de Europa, son iguales o inferiores a 0,5 gr/l, salvo en Reino Unido, Francia, Bélgica, R.F.A., Suiza, Austria y España, en que es de 0,8 gr/l.

La tasa máxima permitida, determinada por Etilotest, (sobre el aire espirado), es que 0,4 mg/l de aire.

El Cinturón de seguridad

En 1 de cada 4 accidentes graves de automóviles, los ocupantes no llevaban puesto el cinturón de seguridad.

Con cinturón de seguridad, en caso de choque, el riesgo de muerte o de resultar gravemente herido es:

- * 2 veces menor en el conductor
- * 3 veces menor en el pasajero

Un conductor o pasajero de automóvil, si no lleva puesto el cinturón de seguridad, no se beneficia de los progresos técnicos realizados en la concepción y fabricación de los automóviles actuales (parabrisas laminados, columnas de dirección deformables, etc.)

En los raros casos de accidente con incendio o ahogamiento puede salvar la vida, ya que disminuye el riesgo de quedar inconsciente o herido gravemente tras el choque.

Si se utilizara en Francia el cinturón de seguridad con la misma frecuencia que en Gran Bretaña, la RFA ó Sue-

cia, disminuiría en 1000 el número de muertos anuales y en 3000 a 3500 el número de heridos.

Con la utilización del cinturón trasero, disminuiría en 350 el número de muertos anuales y entre 1600 y 2200 el de heridos graves.

Si se utilizaran dispositivos de sujeción en los niños menores de 10 años, mediante asientos homologados en los niños menores de 4 años, y cinturón con fijación en tres puntos en los menores de 10 años, se evitarían 80 muertes y entre 400 y 500 heridos graves anualmente.

El casco

En Francia, (1987), se calculaba:

Parque de ciclomotores: 2.950.000

1% ha tenido un accidente corporal

En caso de accidente, el riesgo de muerte, es 2-3 veces menor si se utiliza casco

En más de 1 accidente grave de cada 3, el ciclomotorista no llevaba casco.

Parque de motocicletas: 825.000

2,3% han tenido un accidente corporal

En caso de accidente, el riesgo de muerte es de 1,2 a 2,3 veces menor.

En 1 accidente grave de cada 5, el motorista no llevaba el casco.

En 1987, en Francia, los accidentes de moto y ciclomotor, han causado 1468 muertos y 12.689 heridos graves.

Sobre dos ruedas: el casco en el brazo no protege la cabeza y rompe el codo.