Protecció de vianants

Mireia Camats

La Càtedra Applus+ organitza una conferència per donar a conèixer l'experiència dels agents implicats en la seguretat dels vianants

El 17% de les víctimes mortals per accident de trànsit registrades als països de la Unió Europea són vianants. Aquest índex es podria reduir al mínim amb mesures com la instal·lació en els vehicles de detectors de vianants, l'adaptació de la part frontal dels vehicles i una atenció mèdica ràpida i eficaç. En aquestes i altres qüestions es va centrar la conferència "Protecció de vianants" celebrada a la Universitat Politècnica de Catalunya el 26 de març passat.

L'organització de la conferència anava a càrrec de la Càtedra Applus+ en Seguretat de l'Automòbil en col·laboració amb el Centre Tècnic de Seat, Applus+ Idiada, la Societat de Tècnics de l'Automoció i el Sistema d'Emergències Mèdiques. El seu coordinador, el doctor Francisco Liesa, destaca que "l'objectiu era que els agents implicats donessin a conèixer la seva experiència i convidessin a reflexionar sobre la manera de protegir uns usuaris de la via pública tan vulnerables com són els vianants".

Les morts per atropellament són només la punta de l'iceberg quant a lesions de vianants."A l'Estat espanyol els vianants morts representen el 10% però també hi ha un gran segment de persones lesionades que exigeix un estudi acurat de la situació", assenyala Roger Trullols, del Centre Tècnic de Seat. Per part seva, el doctor Josep Maria Soto, del Sistema d'Emergències Mèdiques, alerta que el sector de població més afectat són les persones de 65 anys o més i els menors de 10 anys. Així mateix, David Gallegos, d'Applus+ Idiada i Càtedra Applus+, afirma que "en cas d'atropellament mortal, les regions corporals que presenten lesions més greus són el cap (64%), el tòrax (12%) i l'abdomen (8%) i, quant a atropellaments no mortals, les lesions més greus són a les extremitats inferiors (40%), el cap (32%) i la pelvis (10%)".

Sistemes de seguretat passiva i activa i cinemàtica del trauma

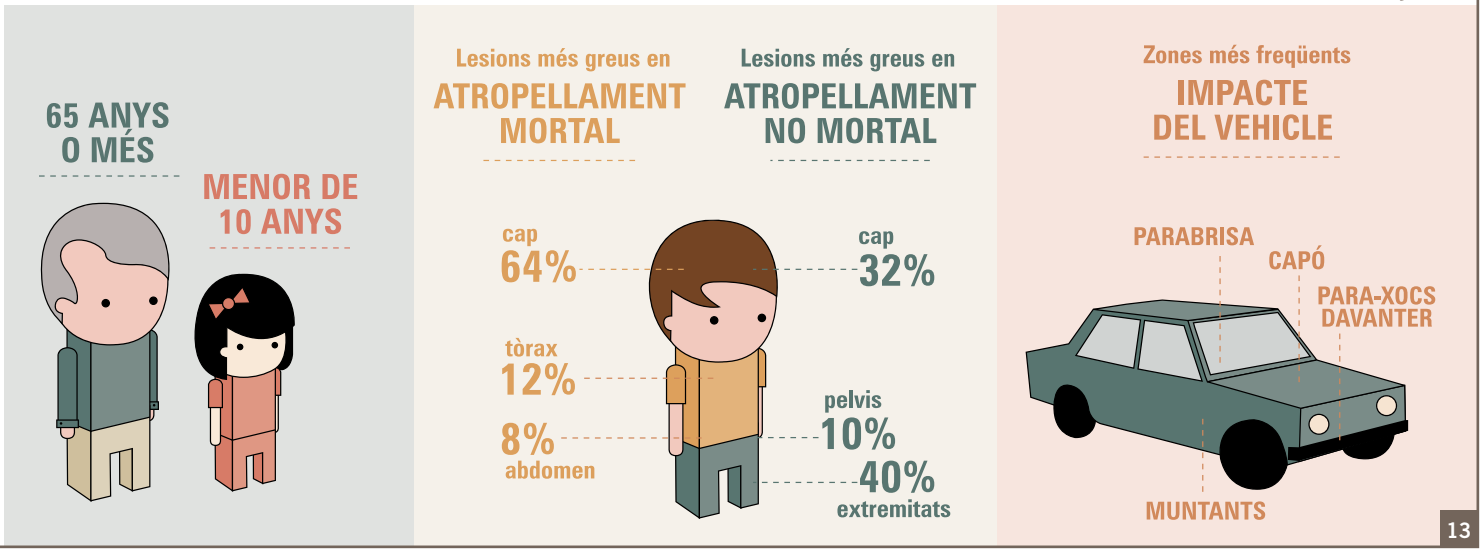
Pel que fa a l'aspecte tècnic, Trullols i Gallegos expliquen que les zones més freqüents d'impacte del vehicle són el capó, el para-xocs davanter, el parabrisa i els muntants. Davant d'això, "els fabricants de vehicles estan treballant amb la idea d'aconseguir uns dissenys i uns components que puguin absorbir millor l'energia en cas d'impacte i que permetin que hi hagi un espai més gran per a la deformació d'elements". Gallegos afegeix que, "en seguretat activa, s'estan implementant detectors de vianants per evitar-hi l'impacte i llums diürns que distingeixin un vehicle en moviment". Pel que fa a la seguretat passiva, "s'està treballant en el capó actiu i l'airbag de vianants, per protegir sobretot el cap i minimitzar els danys cranioencefàlics, i en la geometria frontal i els materials del vehicle, per disminuir les lesions a les extremitats inferiors".

Quant a l'aspecte mèdic, Soto afirma que "és molt important la cinemàtica del trauma, és a dir, l'anàlisi que permet preveure les lesions de la víctima que podrien passar desapercebudes". Així mateix, posa èmfasi en la necessitat d'una bona primera avaluació de les lesions de l'atropellat i de l'ingrés ràpid no en el centre més pròxim sinó en el més adequat.

Per veure el vídeo sobre la seguretat viària dels vianants:
infotransit.gencat.cat

"Els fabricants de vehicles estan treballant amb la idea d'aconseguir uns dissenys i uns components que puguin absorbir millor l'energia en cas d'impacte i que permetin que hi hagi un espai més gran per a la deformació d'elements"

Roger Trullols i David Gallegos

EL VIANANT ATROPELLAT

Tribu comunicació gràfica