

INFORME DE VIABILIDAD ACCIDENTE

Informe de viabilidad del accidente ocurrido entre una motocicleta HONDA XL 1000V, matrícula -----y un autobús marca Scania modelo K 124 EB4, matrícula, en la carretera nacional N-332 (Cartagena-Valencia) con fecha el 29 de diciembre de 2017 a las 19:50.

Por los datos existen indicios razonables como punto de partida para poder demostrar que el autobús Scania al cambiar de carril intercepta la trayectoria de la motocicleta Honda. Vamos a realizar una reconstrucción que describa el accidente, realizar un análisis al atestado y una crítica al informe técnico presentado por la compañía de seguros.

La situación del tráfico era la siguiente , el autobús se incorpora a la autovía, recorre unos 777 metros en el interior de la autovía, durante 32 segundos circula entre cuatro turismos , dos delante y dos detrás , los turismos circulaban entorno a 80 Km/h, (ya que son adelantados en menos de 5 segundos) inicia el adelantamiento , (un vehículo industrial adelantando a dos turismos) , de noche , sin iluminación, sin suficiente visibilidad , no es casualidad que tanto los dos vehículos que precedían al autobús como los dos vehículos que le seguían circularan a baja velocidad, a menor velocidad que la del autobús, no existe otra razón más que el tráfico era denso, y el carril izquierdo se encontraba ocupado . Las circunstancias del tráfico no permitían circular a más velocidad ni adelantar, vehículos con mucha más aceleración que el autobús se mantenían sin adelantar, pero el conductor llevaba prisa , viernes noche , final de jornada laboral , estaba de vuelta a casa y realizó una maniobra imprudente interponiéndose en la trayectoria de al motocicleta de forma súbita .

Aunque la presencia de alcohol en sangre es claramente el argumento en contra , no es la causa principal sin la cual no hubiera existido el accidente ,ésta es secundaria porque disminuye el grado de atención y ocasiona una ralentización de la reacción, no obstante, la irrupción del autobús fue súbita , incluso en perfectas condiciones el adelantamiento fue el que provocó el accidente .

Otro argumento en contra será el exceso de velocidad que llevaba la motocicleta , no obstante intentaremos demostrar fehacientemente que aceleró para intentar sobrepasar al autobús por el interior.

Nuestra argumentación de basará en:

LA TRAYECTORIA DEL ANTES DEL IMPACTO

Trayectoria Motocicleta antes del impacto : La motocicleta circulaba por el carril izquierdo. Toda secuencia del siniestro tiene lugar en el carril izquierdo. No existe ninguna evidencia que muestre que la moto circulara por el carril derecho. Los datos objetivos que disponemos , la línea que une el punto de colisión , la trayectoria de la moto tras el impacto , entre el arcén de la mediana y el autobús , el punto donde finalmente quedó la motocicleta indican claramente que la moto circulaba por le carril izquierdo. . En cuanto a los testigos dice que la ve pasar a la moto por el carril izquierdo, no indicando que estuviera en ningún momento en el derecho , detrás de la testigo. El espacio que llevaba recorrido la motocicleta era suficiente para no ser visto por el testigo detrás suya y como para poder alcanzar a 130 km/h .Por tanto la motocicleta circula por el carril izquierdo con suficiente antelación. Una vez que el autobús se interpone en la trayectoria se desplaza hacia el arcén izquierdo intentando sobrepasar en paralelo al autobús.

Trayectoria del autobús antes del impacto: Queda acreditado que se encontraba realizando una maniobra de adelantamiento de cambio de carril , del carril derecho hacia el carril izquierdo en una autovía , de denso tráfico , de noche sin la suficiente visibilidad . Se demuestra que emplea 127 metros en realizar la maniobra de adelantamiento de forma oblicua, con gran grado de inclinación pues tiene dos turismos delante y otros detrás.

PUNTO DE PERCEPCIÓN POSIBLE (donde se pueden percibir ambos vehículos)

Punto de percepción posible del motorista (donde puede el motorista ver la maniobra) : Muy proximo al autobús, en el momento que el lateral del autobús se expone, y las luces de Gálibo son visibles . Aunque el autobús inicia la maniobra a 53 metros del motorista , el motorista emplea unas décimas de segundo en percibir la maniobra del autobús . ,este se encontrará entorno a 45 metros .

Punto de percepción posible del autobús (donde puede el chófer ver la moto) : a más de 150 metros hacia atrás por el espejo retrovisor izquierdo , pero incluso en sus declaraciones No indica que hubiera mirado pro el izquierdo..

PUNTO DE PERCEPCIÓN REAL:

Punto de percepción real de la motocicleta : muy próximo al punto de percepción posible, de hecho el motorista se orilla hacia la izquierda intentando evitar al autobús

Punto de percepción Real del autobús: El conductor del autobús no vio a la motocicleta ,porque no miró.

La diferencia entre ambos puntos el posible y el real es indicativo de la falta de atención , cuanto menos diferencia haya más atento circulaba , antes se reacciona, pero el conductor del autobús no se percató , su grado de desatención era máximo .

VELOCIDAD .

Velocidad Motocicleta 131, 96 Km/h : También sabemos que circulaba a mayor velocidad que el autobús , los cálculos que realiza el atestado son correctos. Intentaremos demostrar que aceleró en el arcén para intentar esquivar..

Velocidad Autobús : El autobús recorre 25 metros cada segundo la motocicleta lo hace a 36 metros por segundo. En el tiempo que emplea el autobús en cambiar de carril (de 5 segundos) .

PUNTO DE IMPACTO. La motocicleta impacta con la maleta derecha contra el lateral del autobus, sigue su trayectoria .

TRAYECTORIA DESPUÉS DEL IMPACTO.

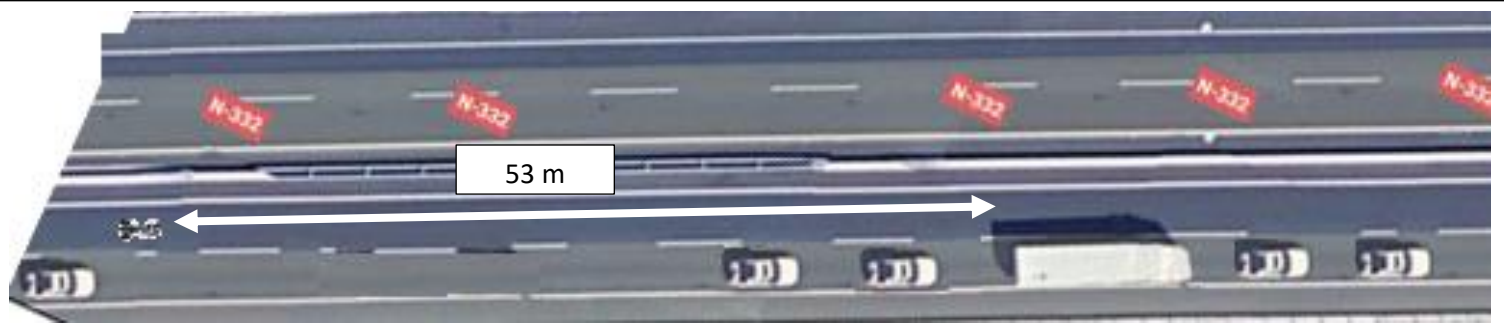
trayectoria dela motocicleta después del impacto: se demuestra claramente que sigue una trayectoria desde las huellas de derrape hacia su posición final , esa es la trayectoria ,es hacia donde lo impulsa la inercia .

trayectoria del autobús después del impacto: se cruza en la trayectoria de la moto y del motorista , el motorista al tener más rozamiento queda rezagado respecto a la moto y es arrollado por el autobús que se vuelve a cruzar en su trayectoria.

Los argumentos de la pericial contraria de parte no se sostienen . y el motorista sí detectó al autobús , de hecho realizó una maniobra de esquiva para sortearlo por le lateral .

Demostraremos que fue no se ha visto afectado a pesar del impacto, la motocicleta y conductor han continuado por la inercia con la trayectoria recta que llevaba. Si la motocicleta hubiese impactado contra el autobús, éste habría actuado como un muro , la motocicleta se habría quedado detenida o lanzada hacia el lateral, colisionando con la bionda de protección pero en ningún caso seguiría con su trayectoria.

- **Restos y vestigios: si la motocicleta hubiese colisionado tal y como se muestra en el croquis, los restos del impacto se encontrarían localizados alrededor del punto de colisión y no esparcidos a lo largo de la trayectoria que recorre la motocicleta en el carril y arcén izquierdo hasta su posición final.**
- **Demostraremos que la maniobra de adelantamiento del conductor del autobús no se realizó conforme a la Ley General de Tráfico. El conductor del autobús inicia la maniobra sin percatarse que ningún vehículo venía circulando por el carril que iba a invadir, el conductor conduce de forma inatenta, NO LO PERCIBE NI ANTES NI DESPUÉS DE ARROLLARLO. Expondremos los artículos del código de circulación que incumple el conductor del autobús.**
- **Tenemos argumentos para poner en cuestión el informe técnico aportado por la compañía Plus Ultra. No acredita el punto en que el motorista cae, no justifica la localización de los restos, no argumenta como puede seguir la trayectoria recta tras una colisión por alcance como defiende. En la posición que aparecen los restos y huella y la posición final del motorista, es prácticamente imposible que la motocicleta colisionara con la parte posterior del vehículo y siguiera con su trayectoria, tendría que saltar por encima del autobús, si la motocicleta hubiera colisionado con el autobús se hubiera quedado clavada como si hubiera impactado con un muro, y los restos aparecerían alrededor del punto de conflicto y los esparcidos a lo largo del carril y arcén izquierdo. Tampoco es posible que el motorista iniciara una maniobra de adelantamiento sin “percatarse de la presencia del autobús”.**
-



LA MOTOCICLETA CIRCULA A 131 Km/h= 36,38 m/s , el autobús emplea 5.5 segundos en realizar la maniobra , justo antes de iniciar la maniobra la moto se encuentra a 53 metros del autobús, éste debió percibir que la moto circulaba detrás de él.



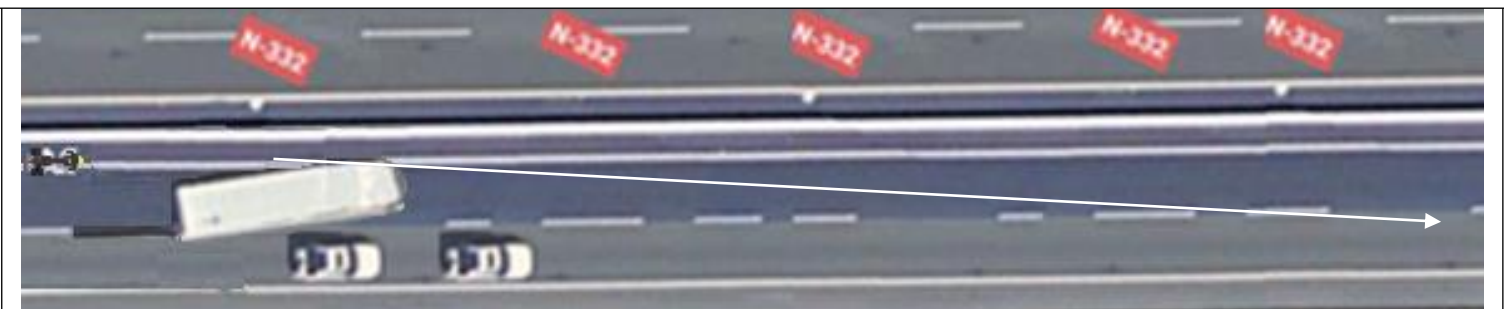
ARRIBA: INTERVALO DE PERCEPCIÓN .El autobús se hace visible para el motorista . Existe un tiempo, entre que el autobús inicia la maniobra y es percibido por el motorista , en este intervalo que puede oscilar entre 0.25 segundos y 0.50 segundos, el motorista recorre entre 9-18 metros acercándose hacia el autobús, antes que pueda reaccionar.

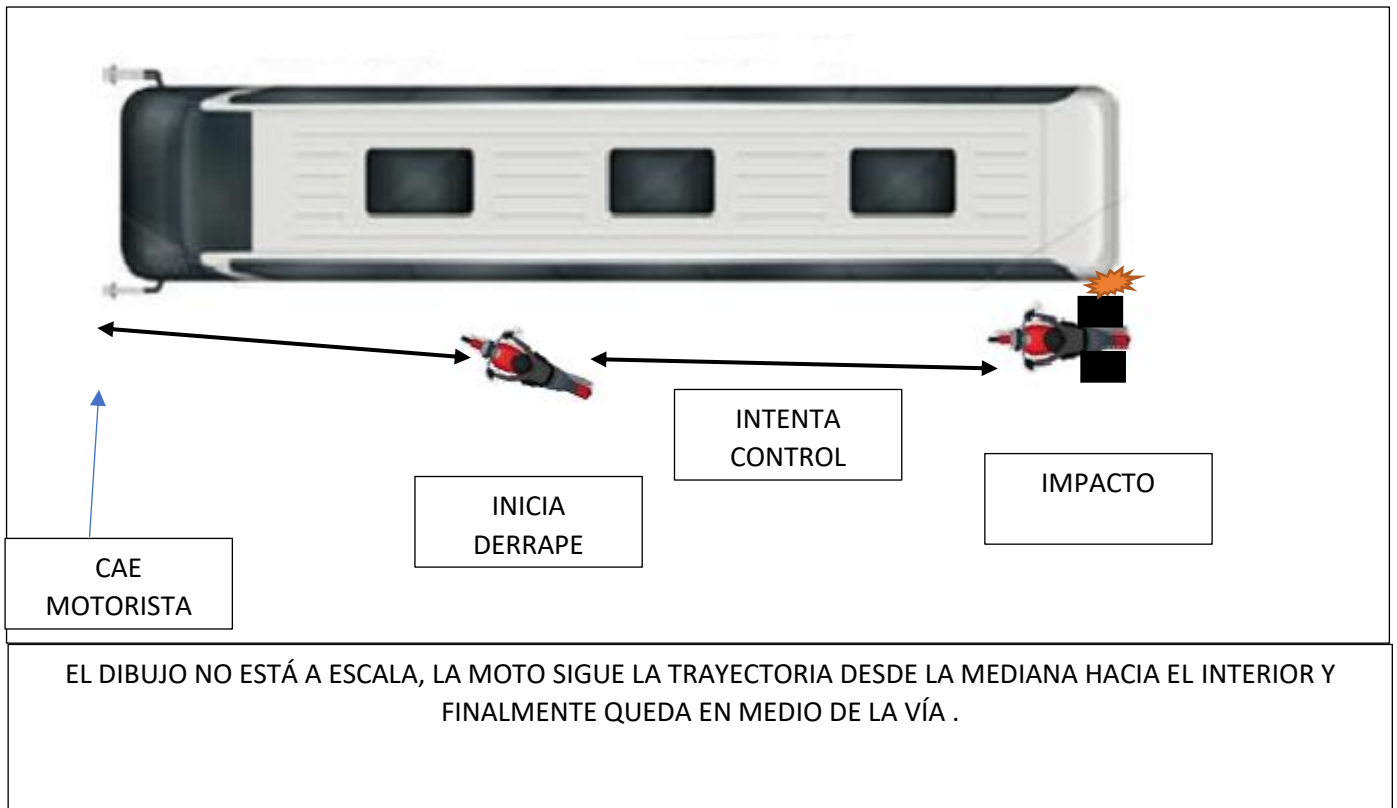
El autobús debe salir del hueco de los 4 turismos de forma oblicua con gran ángulo de inclinación.

IMAGEN INFERIOR: EL MOTORISTA REACCIONA SE APROXIMA A LA MEDIANA Y PROBABLEMENTE ACELERA, EL AUTOBÚS ESTÁ REALIZANDO TODAVÍA LA MANIOBRA DE ADELANTAMIENTO, NO HA SOBREPASADO A LOS VEHÍCULOS , LA MOTO TRANSITA JUNTO A LA MEDIANA .



IMAGEN INFERIOR : LA MOTO IMPACTA CON LA MALETA , SU TRAYECTORIA ES LA QUE SE INDICA LA LÍNEA , DESDE LA MEDIANA HACIA EL INTERIOR DEL CARRIL IZQUIERDO , DERRAPA CAE HACIA LA DERECHA , EL MOTORISTA CAE Y ES ARROLLADO POR LA RUEDA DELANTERA IZQUIERDA DEL AUTOBÚS QUE SE ENCUENTRA EN EL ARCÉN IZQUIERDO . SI SE UNE LAS HUELLAS DE DERRAPE CON LA POSICIÓN FINAL DE LA MOTO HALLAMOS LA TRAYECTORIA DE LA MOTOCICLETA .





DESCARTAREMOS LA DESCRIPCIÓN DE LA FORMA DE OCURRENCIA PRESENTADA EN EL INFORME LA COMPAÑÍA DE SEGUROS.

IMPOSIBLE UN ALCANCE TRASERO

EL MOTORISTA AL CHOCAR CONTRA UN MURO HUBIERA SALIDO DESPEDIDO HACIA LA BIONDA DE LA IZQUIERDA



FOTOS COMPARAREMOS NUESTRO CASO CON ENSAYOS DE COLISIONES POR ALCANCE.

ENSAYOS DE COLISIÓN POR ALCANCE DAÑOS EN MOTOCICLETA COLISIÓN POR ALCANCE TRASERO CON TURISMO EN LA PARTE FRONTAL

SI HUBIERA SIDO ASÍ SE HABRÍA ESTRELALDO CONTRA LA MEDIANA , LA INERCIA LO HUBIERA EMPOTRADO EN LA VALLA DE HORMIGÓN.

LOCALIZACION DE VEHÍCULOS GPS INSTALADO EN EL AUTOBUS SCANIA MOMENTO DEL SINIESTRO

EL GPS ES UN SISTEMA EXACTO DE POSICIONAMIENTO EN CUANTO A TIEMPOS Y ESPACIOS , ES DECIR, DETERMINA CON TOTAL EXACTITUD LA MILÉSIMA DE SEGUNDO CUÁNDO SE REALIZA CADA MANIOBRA , DETERMINA CON TOTAL EXACTITUD QUÉ ESPACIO SE HA RECORRIDO Y POR TANTO LA VELOCIDAD EXACTA, SE BASA EN RELOJES ATÓMICOS QUE PORTAN LOS SATÉLITES , OTRA COSA ES QUE ENCAJE CON LA CARTOGRAFÍA DE LA CARRETERA , DE ESTA MANERA TIENE UN ERROR DE METROS EN LA CARTOGRAFÍA PUES ESTE SOFTWARE NO DEPENDE DEL SATÉLITE SINO DEL TERMINAL QUE MONTA EL VEHÍCULO, POR LO QUE PUEDE ESTAR OBSOLETO O INEXACTO . POR EJEMPLO A VECES DISCURRES EN MEDIO DEL MAR CUANDO NO RECONOCE UN PUENTE PERO LO QUE SÍ ES EXACTO QUE ESTAS RECORRIENDO 127 METROS EN 5 SEGUNDOS .



Fotograma número Tres: En el que se observa el cambio de carril por parte del autobús entre el kilómetro [redacted]. Se indica el lugar de impacto en el punto kilométrico [redacted] estando dicho autobús aún con la maniobra de desplazamiento lateral.

SEGÚN LA SECUENCIA DE FOTOGRAMAS DEL LOCALIZADOR DEL GPS, EL AUTOBÚS ESTÁ REALIZANDO LA MANIOBRA DE DESPLAZAMIENTO LATERAL EN EL MISMO PUNTO KILOMÉTRICO QUE EL PUNTO DE COLISIÓN.

ANALIZAREMOS:

CUANDO EMPIEZA EL AUTOBÚS A REALIZAR LA MANIOBRA DE ADELANTAMIENTO.

A QUÉ DISTANCIA SE ENCUENTRA LA MOTOCICLETA EN ESE MOMENTO.

PPP DE AMBOS CONDUCTORES

PPR DE AMBOS CONDUCTORES



DEMOSTRAREMOS QUE EL CONDUCTOR DEL AUTOBÚS CONDUÍA DE UNA FORMA DESATENTA, CAMBIA DE CARRIL PARA ADELANTAR SIN PERCATARSE DE LOS VEHÍCULOS QUE VIENEN CIRCULANDO POR DICHO CARRIL, CUANDO ADEMÁS AL TRATARSE DE UN VEHÍCULO DE GRAN MASA Y ROBUSTEZ DEBE CONDUCIR SI CABE CON AÚN MÁS PRECAUCIÓN

NUESTRA PROPUESTA PARA LA RECONSTRUCCIÓN



DEMOSTRAREMOS QUE LA MOTO CIRCULA POR EL CARRIL IZQUIERDO

DESPUÉS DEL IMPACTO SIGUE POR SU CARRIL LA INERCIA LO DESPLAZA HACIA ADELANTE SIN NINGUNA DESVIACIÓN A PESAR DE DEL IMPACTO DEL AUTOBÚS

DEMOSTRAREMOS QUE EL AUTOBÚS INVADE EL CARRIL POR EL QUE CIRCULA LA MOTOCICLETA DE MANERA SÚBITA

NO SE PERCATA DE LA PRESENCIA DE LA MOTOCICLETA NI ANTES NI DURANTE LA MANIOBRA DE ADELANTAMIENTO

DEMOSTRAREMOS QUE LA CONDUCCIÓN ES DESATENTA

EN LA RECONSTRUCCIÓN, MÁS DETENIDAMENTE INTENTAREMOS DEMOSTRAR QUE TRAS LA COLISIÓN EL MOTORISTA ACELERA EN UN INTENTO DE REALIZAR MANIOBRA ESQUIVA PARA EVITAR UN ACCIDENTE

LA MOTO PUEDE SEGUIR SU TRAYECTORIA RECTA TRAS LA COLISIÓN PORQUE ES LA MOTO LA QUE COLISIONA PUNTUALMENTE CONTRA LA MOTO NO EXISTE COLISIÓN POR ALCANCE

- EXPONDREMOS LOS ARTÍCULOS QUE INFRINGE EL CONDUCTOR DEL AUTOBÚS REALIZA UNA MANIOBRA A ADELANTAMIENTO SIN LAS PRECAUCIONES NECESARIAS

Artículo 3. Conductores.

1. Se deberá conducir con la diligencia y precaución necesarias para evitar todo daño, propio o ajeno, cuidando de no poner en peligro, tanto al mismo conductor como a los demás ocupantes del vehículo y al resto de los usuarios de la vía. Queda terminantemente prohibido conducir de modo negligente o temerario (artículo 9.2 del texto articulado).

2. Las conductas referidas a la conducción negligente tendrán la consideración de infracciones graves y las referidas a la conducción temeraria tendrán la consideración de infracciones muy graves, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 65.4.a) y 5.c) del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial,

Artículo 74. Normas generales.

1. El conductor de un vehículo que pretenda girar a la derecha o a la izquierda para utilizar vía distinta de aquella por la que circula, para tomar otra calzada de la misma vía o para salir de ella deberá advertirlo previamente y con suficiente antelación a los conductores de los vehículos que circulan detrás del suyo y cerciorarse de que la velocidad y la distancia de los vehículos que se acerquen en sentido contrario le permiten efectuar la maniobra sin peligro, absteniéndose de realizarla de no darse estas circunstancias. También deberá abstenerse de realizar la maniobra cuando se trate de un cambio de dirección a la izquierda y no exista visibilidad suficiente (artículo 28.1 del texto articulado).

2. Toda maniobra de desplazamiento lateral que implique cambio de carril deberá llevarse a efecto respetando la prioridad del que circule por el carril que se pretende ocupar (artículo 28.2 del texto articulado).

3. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves, conforme se prevé en el artículo 65.4.c) del texto articulado.

Artículo 45. Adecuación de la velocidad a las circunstancias.

Todo conductor está obligado a respetar los límites de velocidad establecidos y a tener en cuenta, además, sus propias condiciones físicas y psíquicas, las características y el estado de la vía, del vehículo y de su carga, las condiciones meteorológicas, ambientales y de circulación, y, en general, cuantas circunstancias concurren en cada momento, a fin de adecuar la velocidad de su vehículo a ellas, de manera que siempre pueda detenerlo dentro de los límites de su campo de visión y ante cualquier obstáculo que pueda presentarse (artículo 19.1 del texto articulado).

Artículo 18. Otras obligaciones del conductor.

1. El conductor de un vehículo está obligado a mantener su propia libertad de movimientos, el campo necesario de visión y la atención permanente a la conducción, que garanticen su propia seguridad, la del resto de los ocupantes del vehículo y la de los demás usuarios de la vía. A estos efectos, deberá cuidar especialmente de mantener la posición adecuada y que la mantengan el resto de los pasajeros, y la adecuada colocación de los objetos o animales transportados para que no haya interferencia entre el conductor y cualquiera de ellos (artículo 11.2 del texto articulado).

Artículo 48. Velocidades máximas en vías fuera de poblado.

1. Las velocidades máximas que no deberán ser rebasadas, salvo en los supuestos previstos en el artículo 51, son las siguientes:

a)

	Turismos, motocicletas, autocaravanas de masa máxima autorizada igual o inferior a 3.500 kg, Pick-up	Camiones, tractocamiones, furgonetas, autocaravanas de masa máxima autorizada superior a 3.500 kg, vehículos articulados, automóviles con remolque y resto de vehículos	Autobuses, vehículos derivados de turismo y vehículos mixtos adaptables
Autopista y autovía	120	90	100
Convencional	90	80	90

2. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves o muy graves, según corresponda por el exceso de velocidad, conforme se prevé en los artículos 76.a) y 77.a), ambos del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de