

On Guard

El Departamento de Transporte de EE.UU.

Camioneros y Transportistas

Conforme los reportes de accidentes por la Administración Nacional de Seguridad de Transportistas (NTSB por sus siglas en Ingles) de un estudio en caminos pesados: accidentes que incluían tractores con una combinación de remolques indican que muchos conductores de camión están haciendo la transición de conducción un solo remolque en ves de tractores con variado remolques (dobles y triples) con poca o ninguna instrucción en los peligro de la operación de estas unidades y sin instrucciones, entrenamiento o experiencia. (1)

No supone que un conductor de un remolque de combinación puede hacer fácilmente la transición a un remolque múltiple con poca instrucción especial. El control y el movimiento de remolques múltiples puede variar mucho entre un camión de un solo remolque.

Por Ejemplo:

- Los movimientos que dirigen o la aplicación de frenos en un remolque pequeño especialmente cuando el conductor cambia caminos son aumentados por un segundo remolque y pueden alcanzar niveles incontrolables, produciendo vueltas subsiguientes.
- Las posibilidades de que el remolque trasero se puede dar vuelta durante una vuelta aguda varía con la configuración de remolques de combinación. El ultimo remolque de un remolque triple de 27 pies tenían la posibilidad de 3 ½ mas que se puede dar vuelta durante una vuelta que un tractor de 5 ejes con remolque de 45 pies. (2)
- La altura y posición de carga en un vehículo de combinación es más importante que camiones normales para determinar la posibilidad de un volqueo.
- El tipo de carga contribuye también al volteo de un camión. Con líquidos en bultos, por ejemplo, guiando repentino o la aplicación de frenos puede causar una oleada de productos en un vehículo de tanque y cambiar el centro de gravedad del vehículo.

Los resúmenes de accidente que siguen del estudio de NTSB de camiones pesados ilustran como el control y maniobrabilidad peligrosa en el funcionamiento con remolques de combinación con múltiples vagones:

- Un chofer de un remolque gemelo de combinación perdió control cuando el viró a la izquierda para pasar a un automóvil en una carretera interestatal. Los dos remolques comenzaron a columpiar del lado a lado. El primer remolque entonces le pegó al automóvil y el remolque detrás se separó y se volcó.
- Un chofer de un remolque de combinación doble, toma una curva a la derecha en una bajada de montaña, cuando el sintió que el remolque trasero comenzaba a voltearse. El remolque trasero se desprendió, se volteó en su lado, y se deslizó hasta la base de la montaña.
- Un chofer de un remolque de combinación doble se salió de la carretera interestatal él pegó a un desagüe cubierto hecho de concreto. Cuando el chofer se dirigió para volver la unidad a la calzada, el remolque trasero se desprendió y se volcó en su costado.
- Un chofer de un remolque doble en una carretera de dos carriles manejó en el césped del hombro de la carretera para evitar un automóvil que se acercaba. Cuando el chofer giró para regresar a la carretera, el remolque trasero se desprendió y se volcó en la carretera.
- Un chofer de un remolque doble estaba tomando una curva a la derecha cuando el remolque trasero comenzó a bandearse en la carretera. El descontrol llegó a ser rápido y el remolque se desprendió y se volcó en la carretera.

Un chofer de un remolque de combinación, de tanque de carga doble, tomó una curva a la izquierda en una montaña que va hacia abajo, cuando el remolque trasero comenzó a bandearse. Como la unidad continuaba por la curva, el remolque trasero se desprendió y se volcó. El chofer tenía 10 años de experiencia de conducir unidades de combinación pero solo dos semanas conduciendo remolques dobles.

Estos ejemplos arriba eran de chóferes experimentados en conducir unidades de remolques solas. Todavía, ellos informaron que la extensión de sus instrucciones no era formal y casi nada en la operación de remolques múltiples y tuvieron al máximo un solo viaje conduciendo un vehículo similar con un chofer de mayor categoría. La mayoría de los conductores solo entienden instrucciones y inspecciones de como enganchar las remolques.

Los chóferes deben tener la instrucción adecuadas para conducir, ambos en el camino y en la clase, para hacerlos enterados de los variables que influyen el control y la maniobrabilidad de remolques múltiple y como estos variables compararan a los efectos de la operación de un camión de remolque de combinación.

Chóferes no deben conducir remolques de combinación múltiple sin tener instrucciones especiales.

- (1) “Sumario de 189 camiones pesados en investigaciones de accidentes.” La Administración Nacional de Seguridad de Transportación. Estudio de Seguridad. NTSB/SS.88/06.
- (2) “Las variables de tamaño y peso que influyen las propiedades de la estabilidad y el control de camiones pesados.” R.D Ervin. R. L. Nisongar. C.C. MacAdam. y P.S. Fancher. La Universidad de Michigan Instituto de Investigación, 1983.