



Con la colaboración de:



El club automovilístico es el altavoz de la plataforma Esafety Aware en España

Fernando Alonso, Carlos Sainz y el RACC con los sistemas de seguridad inteligentes en los vehículos

- *Las tecnologías eSafety pueden evitar y reducir el número de lesiones y muertes en la carretera*

Madrid, 5 de mayo de 2010.- El RACC, entidad líder en el ámbito de la movilidad en España con 1.000.000 de socios, siguiendo su línea de fomentar una movilidad más segura y sostenible, y de velar por la defensa de los intereses de los usuarios, ha ejercido hoy de altavoz de la plataforma Esafety Aware en España, iniciativa del sector de la industria y público que trabaja para acelerar la investigación, el desarrollo, despliegue y uso de Sistemas Avanzados de Asistencia al Conductor (ADAS).

El acto de presentación ha contado con la presencia de Sebastián Salvadó, presidente del RACC; los pilotos Fernando Alonso y Carlos Sainz; Jean Todt, presidente de la Federación Internacional del Automóvil (FIA); Emilio Dávila-González, jefe de proyecto Unidad Tecnologías de la Información y TIC para el transporte de la Comisión Europea y Carlos Gracia, presidente de la Real Federación Española de Automovilismo y vicepresidente de la FIA.

En palabras de Sebastián Salvadó, presidente del RACC, *“En España todavía tenemos margen de mejora en materia de seguridad vial para llegar a estar entre los mejores países europeos como son Suecia, Holanda y Reino Unido. En 8 años hemos pasado de estar en zona de descenso, a estar en zona UEFA, pero aspiramos a estar en la Champions. Y por eso, las tecnologías inteligentes aplicadas al automóvil son tan importantes. Promocióndolas entre los conductores podremos ayudar a prevenir accidentes, y en consecuencia, salvar muchas vidas”*.

1. Control Electrónico de Estabilidad (ESC)

Entre las numerosas tecnologías eSafety existentes en el mercado, el ESC es una de las que se encuentra en una fase de desarrollo avanzada y ya está disponible en coches de serie. No en vano, a partir del noviembre de 2011, y en cumplimiento de un Reglamento europeo, todos los nuevos vehículos de pasajeros y vehículos comerciales matriculados en la Unión Europea deberán estar equipados con ESC. A

Con la colaboración de:



partir de noviembre de 2014, esto será de aplicación para todos los vehículos nuevos, incluyendo modelos antiguos.

El ESC fue introducido en vehículos de pasajeros por primera vez en el año 1995 y desde entonces ha sido aclamado por fabricantes, distribuidores y defensores de la seguridad vial como la tecnología de seguridad más importante después del cinturón de seguridad. Esta tecnología antivuelco y antiderrapaje detecta cuando el conductor va a perder el control sobre el vehículo y aplica presión de freno de forma autónoma sobre las distintas ruedas para ayudar a estabilizar el vehículo.

Una evaluación del impacto de esta tecnología en Europa ha demostrado que se **podrían salvar 4.000 vidas cada año** y evitar 100.000 lesiones, si todos los coches estuviesen equipados con ESC. En **España si todos los vehículos llevasen este sistema de serie, se podrían salvar hasta 600 vidas al año**. Un estudio de la Universidad de Colonia, señala que por cada euro invertido en el ESC, la sociedad ahorraría entre 3,5 y 5,8 euros, lo que se traduce en un beneficio neto de entre 10.000 y 16.000 millones anuales si el ESC estuviese completamente introducido en Europa.



2. Advertencia y Frenado de Emergencia

El sistema de advertencia y frenado de emergencia reúne una serie de tecnologías como sistemas de advertencia ante choques frontales, frenado automático y sistemas de seguridad pre-colisión. El sistema detecta con antelación el peligro de una inminente colisión de alcance, advierte al conductor sobre el peligro y ayuda al conductor con los frenos. Si no hay reacción por parte del conductor, el sistema

Con la colaboración de:



activa los frenos automáticamente junto con otros sistemas como el tensado de los cinturones de seguridad para evitar o atenuar la intensidad del choque.

¿Como funciona?

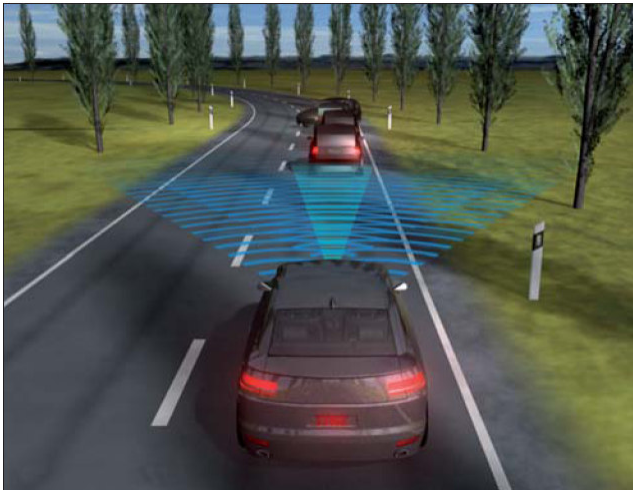
Advertencia de colisión: un sensor envolvente (radar) en el vehículo reconoce el peligros de colisión basándose en la distancia respecto al obstáculo que se encuentra delante y la velocidad. Cuando el sensor detecta que la colisión es inminente emite advertencias sonoras y visuales al conductor.

Frenado de emergencia y advertencia secundaria

Si el conductor reacciona aplicando el freno, el sistema interpreta esta acción como frenado de emergencia y proporciona un apoyo maximizado incrementando la presión del freno a un nivel óptimo, con el fin de asegurar que el vehículo se detenga, evitando la colisión.

Mitigación de colisiones

Si el sistema detecta que la colisión es inevitable, los cinturones de seguridad del vehículo se retraen con fuerza suficiente para compensar su holgura, ofreciendo así la máxima protección a los pasajeros antes de que ocurra la colisión. Al mismo tiempo, el sistema aplica automáticamente presión sobre los frenos del vehículo para reducir la velocidad y minimizar el impacto de la colisión.



Gracias al sistema de Advertencia y frenado de emergencia se podrían reducir un 28% las colisiones por alcance con lesiones personales.

3. Monitorización de ángulos muertos

Este sistema ayuda a los conductores a evitar colisiones con el vehículo del carril vecino monitorizando constantemente los ángulos muertos en los laterales del vehículo. El ángulo muerto es el área que no está cubierta por la línea de visión del conductor ni por los espejos, en la parte trasera del coche en movimiento, a ambos lados. Se trata de un riesgo particularmente peligroso al cambiar de carril en

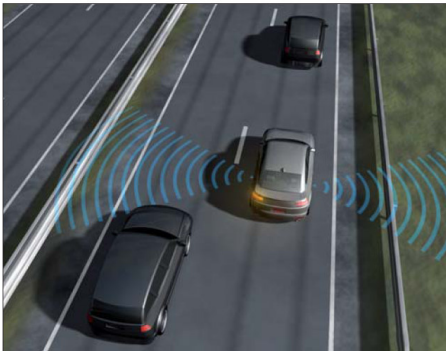
Con la colaboración de:



carreteras de varios carriles. El sistema de monitorización de ángulos muertos desempeña un papel informativo y no interviene.

¿Cómo funciona la monitorización del ángulo muerto?

La monitorización del ángulo muerto utiliza tecnologías de radar, cámara o ultrasonidos para monitorizar el área del ángulo muerto del vehículo. Si se detecta un objeto en movimiento dentro de la zona especificada, se emite una señal de advertencia. Las señales de advertencia varían de una versión del sistema a otra, e incluyen señales visuales, sonoras o táctiles.



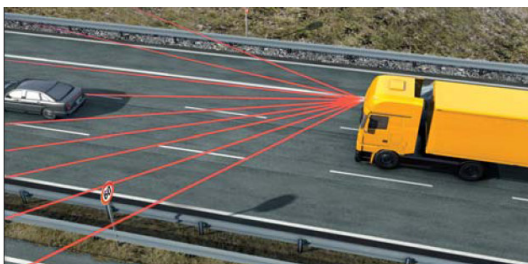
Los beneficios de la monitorización de ángulos muertos se contabilizan en un 8% menos de accidentes al cambiar de carril en autopistas

4. Alerta de velocidad

La alerta de velocidad ayuda a los conductores a mantener la velocidad correcta, a evitar excesos de velocidad y a evitar accidentes relacionados con la velocidad. La alerta de velocidad informa al conductor sobre el límite de velocidad en la carretera en la que está circulando y emite una advertencia cuando el conductor esté a punto de superarlo.

¿Como funciona la alerta de exceso de velocidad?

El sistema utiliza una cámara par distinguir las señales de velocidad en la carretera, además de recibir información sobre límites de velocidad desde un sistema de navegación. De esta manera asegura que incluso los límites de velocidad que no son explícitamente visibles, por ejemplo dentro de una ciudad, sean comunicados al conductor. Ambos conjuntos de datos son comparados con la velocidad del vehículo. Si la velocidad del vehículo supera el límite se emite una advertencia.



La alerta de exceso de velocidad permite una reducción del 20% menos de lesiones en áreas urbanas



Con la colaboración de:



E-call

Este sistema a bordo de los vehículos realiza una llamada a los servicios de emergencia al detectar que se ha producido una colisión, reduciendo así los tiempos de respuesta en la atención médica, un hecho clave para minimizar las lesiones e incluso la muerte.

Se prevé que el Ecall ahorre hasta 2.500 de las 40.000 muertes actuales que se producen en nuestras carreteras, según investigaciones llevados a cabo por la Unión Europea. Para alcanzar la máxima eficacia de este sistema es prioritario una buena coordinación por parte de todos los implicados. Cualquier retraso puede ser fatal para una persona herida en caso de accidente. La demostración llevado a cabo hoy en la Escuela RACC de Conducción Segura ha contado con la colaboración de Cinterion y Denso para mostrar *in situ* el funcionamiento de este sistema.

Más información: <http://saladeprensa.racc.es> / www.racc.es/fundacion