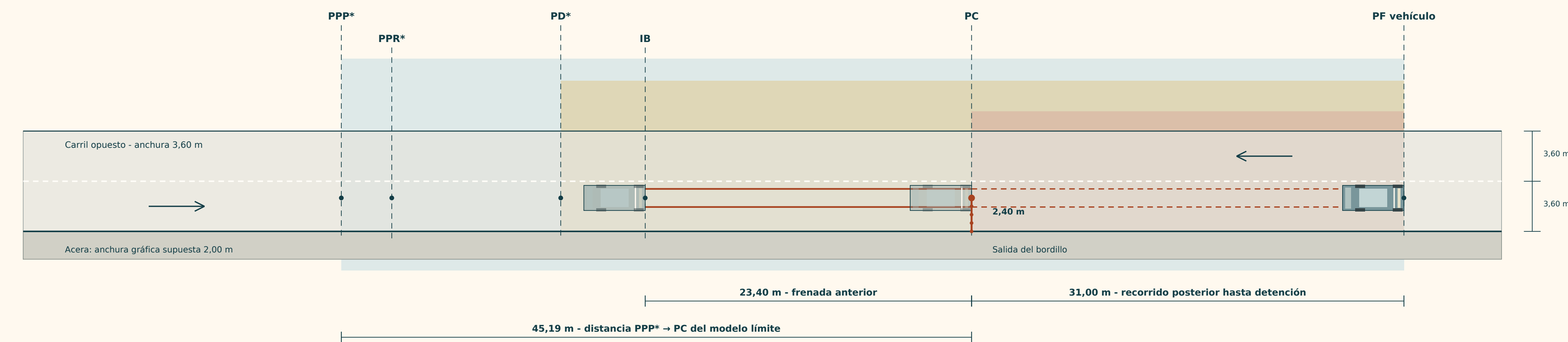


ATROPELLO A PEATÓN · ROOF VAULT

Croquis didáctico | Escala 1:200 en A2 horizontal | Geometría supuesta, no levantamiento de un siniestro

Datos del planteamiento: 2,40 m desde bordillo | 23,40 m antes del contacto | detención a +31,00 m | límite 80 km/h



* PPP, PPR y PD se sitúan solo para el escenario ilustrativo: $f = 0,55$; peatón = 1,20 m/s; energía neta de contacto $Q = 0$ como límite.
PPR*: 0,75 s antes de IB. PD*: 0,25 s antes de IB. No son posiciones probadas. PCL no determinado; la posición final del peatón no se conoce.
El sector rojo muestra únicamente el tramo postimpacto. No identifica el inicio del área de conflicto ni afirma una inevitabilidad global.

ÁREAS Y FASES: LECTURA DEL TRAZADO

- Área de percepción

PPP → PF, según la exposición de la tesis; banda longitudinal ilustrativa.
- Área de maniobra

PD → PF. La fase de decisión se estudia respecto del PCL.
- Sector posterior identificado

PC → PF vehículo. Área de conflicto completa: PCL → PF; su inicio no está fijado.

COTAS ENERGÉTICAS CONDICIONADAS

Inicio de frenada $\geq 87,22$ km/h | Antes del contacto $\geq 65,84$ km/h.

Antes del contacto: $\geq 65,84$ km/h si la pérdida neta de energía del vehículo al contacto es no negativa.
Se exige frenada efectiva continua, rasante horizontal, referencia geométrica homogénea y $f \geq 0,55$ en ambos tramos.
No se suma energía del peatón: se omite para construir la cota inferior. No es una simulación de su vuelo.

GEOMETRÍA Y ALCANCE

Dos carriles supuestos; turismo gráfico 4,40 × 1,80 m; eje de circulación a 2,40 m del bordillo. Cruce perpendicular supuesto.
PC es el origen hipotético del caso y se identifica aquí con el contacto inicial. No hay coordenadas topográficas reales.
Fuente metodológica: Álamo Morante, tesis doctoral UGR (2012), pp. 27-39. La paginación no corresponde al libro Bosch.

IMPRESIÓN: A2 horizontal · tamaño real 100 % · no ajustar a página. En pantalla utilizar la barra gráfica.



Control: 10 × 10 mm

