

Vento – fator de (in)segurança rodoviária

Diogo Júdice – Técnico Superior

No prosseguimento de alguns escritos que neste espaço já tive oportunidade de efetuar, gostaria hoje de fazer uma abordagem a um “perigo” com que usualmente nos deparamos mas que, não sendo visível, acabamos muitas vezes por descurar aquando da prática da condução. Falo de uma força que se apresenta de forma lateral e que pode ser suficiente para nos “atirar” para um acidente, com consequências que podem ser bastante gravosas – os ventos laterais.

Descurado por quase todos os condutores, este fenómeno da natureza, apresenta-se como um deslocamento de ar, ou meteorologicamente falando como um fenómeno expresso de acordo com a sua força e direção, podendo atingir grandes variações de velocidade em um curto espaço de tempo, sendo por tal razão, chamados de rajadas. Ora, são precisamente essas “forças laterais” ou “rajadas” que não sendo visíveis, são sentidas, principalmente pelo condutor do veículo. Na realidade, a maior ou menor influência do vento sobre a trajetória dos veículos, faz-se sentir em função da velocidade a que estes circulam, mas também das suas dimensões e da carga que eventualmente transportem.

Quase todos nós, condutores e/ou passageiros, já sentimos a sua presença, principalmente quando efetuamos condução em estrada ou autoestrada. Pessoalmente e como frequentador da autoestrada Cascais-Lisboa (A5) sinto com especial intensidade tais rajadas, as quais “compenso-as” com a prática de uma velocidade mais reduzida e correção constante da trajetória através da direção do meu carro. A verdade é que as rajadas provocam, em todas as categorias de veículos, desvios de trajetória, especialmente quando se passa de zonas abrigadas para descampadas, ou quando se ultrapassa ou cruza-se com outros veículos, especialmente os de grandes dimensões (pesados).

Vulgarmente há a sensação de que quanto mais pesado é o veículo, tanto mais imunes estamos ao “ataque” dessas forças laterais. Mas a realidade não é assim tão linear. O fator “peso” do veículo que conduzimos, ainda que possa ter alguma influência na capacidade deste para lidar com o vento, é ou pode servir, inclusive, como condição para abusarmos dessa sensação de maior segurança e mantermos velocidades de cruzeiro elevadas, incorrendo riscos acrescidos.

É sabido que em termos comportamentais, o condutor deverá adaptar a velocidade de circulação às características do veículo e da via, mas também às condições climatéricas e ambientais. Assim, é de entendimento generalizado que fatores climatéricos como a existência de água e gelo na via, a baixa visibilidade atmosférica e o vento forte são algumas das causas da sinistralidade rodoviária, pelo que deveremos circular a velocidades mais baixas e como tal mais seguras.

Se a existência de água na via, sob a forma de humidade, precipitação, neve ou gelo, diminui os limites de aderência dos pneus com o piso (menor atrito), podendo levar à ocorrência de um sinistro, também com o vento, os comportamentos de defesa, deverão ser idênticos, apesar de, regularmente, presenciar comportamentos completamente desadequados por parte de muitos condutores, os quais são completamente insensíveis àquele fenómeno, mesmo que nas estradas haja sinalização apropriada para o efeito, nomeadamente através do sinal A12 do Regulamento de Sinalização de Trânsito (RST) que de acordo com o mesmo define-se como «*vento lateral: indicação da proximidade de um troço de via em que é frequente a acção de vento lateral bastante intenso*» e ainda «*a orientação do símbolo representado no sinal indica o sentido predominante do vento*».

Neste contexto, e reconhecendo o vento como um fator de insegurança rodoviária, a indústria automóvel não para de evoluir, criando e aprimorando todo um conjunto de dispositivos eletrónicos de ajuda à condução, tornando os veículos dos nossos dias cada vez mais seguros. Na realidade, são cada vez mais os automóveis que disponibilizam de série e não como mero opcional, sistemas de assistência à condução avançados, os quais, há uns anos a esta parte estavam reservados apenas aos veículos de classes superiores e como tal inacessíveis aos cidadãos comuns, dos quais faço parte.

Neste sentido, sistemas como o “assistente de ventos laterais” incorporados em grande parte dos veículos atuais, conseguem resolver estas situações perigosas efetuando, para tal, intervenções de travagem específicas quando o veículo ameaça sair da estrada. Como resultado desta intervenção automática, é necessário um menor esforço do condutor para compensar a direção. Em grande parte dos automóveis, o assistente de ventos cruzados ativa-se a partir dos 80 km/h. O ESP (electronic stability program), que neste espaço de opinião já tive oportunidade de em tempos falar, atua de imediato em resposta à intervenção sensível do assistente de ventos laterais, procedendo à correção da trajetória do veículo. Afinal, quando os sensores do ESP registam um desvio ameaçador na faixa de rodagem, desencadeiam automaticamente uma intervenção de travagem, mantendo assim a trajetória com o domínio do veículo e o esforço de direção é claramente reduzido.

Mas apesar de todos estes avanços tecnológicos, a natureza e a sua força é por si só suficientemente assustadora para que o comportamento humano continue a ser, reconhecidamente, como a melhor solução, pelo que deveremos sempre adotar uma condução defensiva, por forma a evitarmos os acidentes e, assim, se poder desfrutar de uma condução confortável e segura.

Março 2015