



Vigilancia desde el aire

La DGT pone en servicio dos nuevos radares Pegasus

- En total la DGT cuenta ya con 8 aeronaves que equipan este sistema de radar para vigilancia de la velocidad que se utiliza sobre todo en carreteras secundarias
- Los siete Centros de Gestión del Tráfico disponen de una patrulla de helicóptero con radar por lo que la totalidad de carreteras disponen de este tipo de vigilancia
- La velocidad media a la que circulaban los conductores denunciados es de más de 30 km/h por encima de la estipulada
- 8.644 conductores han sido denunciados desde que se puso en servicio el primer Pegasus en marzo de 2013
- Los helicópteros de la DGT realizan misiones de vigilancia de velocidad, uso elementos de seguridad y maniobras peligrosas

6 de agosto de 2015.- Tras un mes de julio en que se ha producido un incremento de la movilidad del 8%, habiéndose registrado 39.240.000 desplazamientos de largo recorrido por carretera, lo que supone casi 3 millones más que julio del año pasado, la Dirección General de Tráfico pone en servicio dos nuevos radares Pegasus, que se suman a los seis ya existentes y cuyo objetivo es controlar la velocidad en las carreteras, principalmente las vías convencionales, que son las más peligrosas y donde se produce el mayor número de accidentes y fallecidos. En total la DGT dispone de 8 helicópteros que equipan el sistema Pegasus de radar.

Estos dos nuevos radares se incorporan a dos de los 12 helicópteros de los que dispone la DGT con lo que se completará la posibilidad de vigilancia sobre la totalidad de carreteras. Así los 7 Centros de Gestión del Tráfico de que dispone la DGT en A Coruña, Madrid, Málaga, Sevilla, Valencia, Valladolid y Zaragoza, podrán realizar misiones de vigilancia sobrevolando otras carreteras de sus áreas de influencia.

Estos ocho helicópteros están dotados de un mecanismo y un software incluido en la cámara de vigilancia, de modo que se capta la velocidad de los vehículos, además de poder detectar otras infracciones desde el aire, tales como mantenimiento de la distancia de seguridad entre vehículos, distracciones, uso manual del teléfono móvil, uso de elementos de seguridad como el cinturón o el casco y maniobras peligrosas o antirreglamentarias.



Señalización que la DGT utiliza en los paneles informativos de las carreteras

BALANCE DE FUNCIONAMIENTO

Desde que se puso en marcha el primer radar Pegasus, en marzo de 2013, hasta ahora se han realizado 1.576 horas de vuelo, se ha controlado la velocidad de 31.520 vehículos y se ha denunciado a 8.644 conductores por circular a una velocidad superior a la permitida.

La velocidad media a la que circulaban los conductores de los vehículos denunciados era de más de 30 km/h por encima a la estipulada en la vía. Aún así, la velocidad máxima detectada y denunciada en una carretera con límite de 120 km/h fue de 242. En carreteras con límite de 100 km/h se detectó un vehículo a 195 km/h y en el caso de carreteras limitadas a 90 km/h, la velocidad máxima a la que fue interceptado un conductor fue de 199 km/h.

Los radares Pegasus constan de dos cámaras, una panorámica que facilita el seguimiento y captación de la velocidad y otra de detalle que tiene un objetivo que permite leer la matrícula del vehículo llegando incluso a poder detectar velocidades de hasta 360 km/h.



Tal y como estipula la Ley, el nuevo radar ha sido verificado y homologado por el Centro Español de Metrología, organismo dependiente del Ministerio de Industria, Energía y Turismo.

Este tipo de radares resultan operativos incluso a 300 metros de altura y a una distancia en línea recta con el vehículo controlado de un kilómetro tal y como se ha podido comprobar en las imágenes que periódicamente facilitamos a los medios.

LA VELOCIDAD Y LA SINIESTRALIDAD

En España, con los datos ya consolidados de 2014, más de 7.000 accidentes con alguna víctima tuvieron la velocidad inadecuada como factor concurrente, convirtiéndose dicho elemento en el componente fundamental que determina la mayor o menor incidencia en la siniestralidad vial, la gravedad y el grado de lesión de las víctimas en caso de accidente de tráfico. Además, en el caso de los accidentes mortales, en un 16% de ellos, la velocidad fue un factor concurrente.

Según se recoge en el estudio “El porqué de los radares: efectividad de los radares como medida de control de velocidad, del Grupo de Investigación [Facthum.lab de la Universidad de Valencia](#) “la velocidad excesiva reduce el tiempo de reacción, dificulta el control del vehículo y la rectificación de la trayectoria, aumenta la agresividad y el estrés del conductor y altera el funcionamiento sensorial (disminuyendo el campo visual) y el fisiológico (aumentando el nivel de fatiga)”

Además, según la Dirección General de Movilidad y Transporte de la Comisión Europea, la velocidad es un factor determinante en el 30% de los accidentes mortales y el exceso de la misma aumenta tanto el riesgo de sufrir accidentes como la probabilidad de sufrir lesiones de carácter grave e incluso morir.

Esta misma situación se produce también en el caso de atropellos a peatones, según la OMS a partir de 80km/h es prácticamente imposible que un peatón se salve en caso de atropello. A una velocidad de 30 km/h el riesgo de muerte del peatón se reduce al 10%

A pesar de la evidencia científica, los límites de velocidad establecidos para los distintos vehículos y vías siguen sin respetarse por la totalidad



de los conductores, en especial por los conductores españoles, que según el informe [SARTRE 3](#), superan la media europea de conductores que afirman circular por encima de los límites de velocidad establecidos en los distintos tipos de vías: 37% de los españoles afirma superar los límites en autopistas o autovías; el 34% en carreteras convencionales y el 11% en zona urbana.
