

Artículo de Francisco Galadi, Ingeniero Industrial. Investigador Reconstructor de accidentes de tráfico, colaborador externo en RTS

‘Newton y el accidente de Reyes’



Tras el trágico accidente que costó la vida al futbolista José Antonio Reyes en junio de 2019, Francisco Galadi se desplazó al lugar de los hechos. El perito, investigador y experto en reconstrucción de accidentes de tráfico, cuestiona las teorías del siniestro y señala como posible la causa el reventón de una rueda.

Galadi ha asegurado en [diversas entrevistas](#) a [medios de comunicación nacionales](#) que el coche circulaba a una velocidad situada en la horquilla comprendida entre 130 km/h y 135 km/h, y no a 237 km/h como se especulaba. Y según hemos podido conocer en los últimos días, fuentes muy bien informadas apuntan claramente a que [las conclusiones de la Guardia Civil avalarán la opinión que aportó](#), hace ahora tres meses, Galadi, en base a que un exceso de velocidad no fue, efectivamente, la causa real y eficiente de ocurrencia del accidente.

A continuación, Francisco expone sus razonamientos en un artículo elaborado en exclusiva para [RTS International Loss Adjusters](#).



Madrid, 3 de octubre 2019 - ¿Quién no ha escuchado alguna vez que los coches de ahora no son como los de antes? Efectivamente, los vehículos actuales disponen en sus carrocerías de lo que se conoce como puntos fusibles. Dichos puntos fusibles son los protagonistas principales de la denominada deformación programada.

Efectivamente, las carrocerías auto-portantes actuales están diseñadas precisamente para que se deformen cuando sufren una colisión. De esa forma la energía cinética que posee el vehículo en movimiento se va transformando en energía de deformación. El objetivo de una carrocería diseñada para que se deforme, es decir, programada para ello, es que toda la energía, o la gran mayoría de ella, se haya disipado antes de alcanzar el habitáculo. De esa manera se protege a las personas que se encuentran en el interior del vehículo cuando se produce una colisión.

Por lo tanto, a esas personas que dicen que los vehículos de antes resistían mejor los impactos habría que decirles que sí, que podrían deformarse menos, pero que en aquellos casos una gran cantidad de energía alcanzaba al interior del vehículo y las lesiones de los ocupantes eran muy severas, quedando estos normalmente encarcelados entre un amasijo de hierro.

Es por lo explicado anteriormente por lo que no debemos nunca dejarnos llevar por las deformaciones de un vehículo para intentar imaginar, que no constatar técnicamente, la velocidad a la que circulaba éste en el momento de la colisión. Y para mejor comprensión de esto que indicamos, proponemos al lector que observe con atención las imágenes que acompañamos. Se trata de una exposición que realizó la DGT en el Santiago Bernabéu de vehículos impactados contra un elemento indeformable, a una velocidad de ¡tan sólo

50 km/h! Obsérvese en qué estado quedan los vehículos, prácticamente destrozados. Y estamos hablando de impactos a tan sólo 50 km/h.



No obstante es preciso indicar en este punto que cuando un vehículo impacta contra un elemento indeformable, como puede ser un muro de hormigón, se activa lo que en física se conoce como el Principio de Acción y Reacción o Tercera Ley de Newton. Este principio viene a decir que *“si un cuerpo actúa sobre otro con una fuerza (acción), éste reacciona contra aquél con otra fuerza de igual valor y dirección, pero de sentido contrario (reacción)”*.

Por tanto, según Newton, si impactamos con un vehículo contra un muro a 50 km/h, el efecto que el impacto produce contra la carrocería es similar a un impacto a 100 km/h, porque el muro no se deforma y las dos fuerzas opuestas que se generan están disipándose en la energía de deformación de la propia carrocería.

Este Principio de Acción y Reacción viene por tanto a hacernos comprender que **la carrocería del vehículo** que conducía el futbolista José Antonio Reyes **no pudo en ningún caso impactar contra el muro contra el que lo hizo a una velocidad tan alta como se ha especulado**, superior a los 200 km/h. Basta con analizar el estado en el que quedó la carrocería de su vehículo y compararlo con los vehículos expuestos por la DGT en el Santiago Bernabéu, impactados a tan sólo 50 km/h, para entender que el vehículo de Reyes no presentaba deformaciones que pudieran guardar un nexo causal con una velocidad tan desproporcionada.

Sobre RTS International Loss Adjusters

Somos un Grupo empresarial internacional fundado en 1989, con oficinas propias en España, Latinoamérica y Portugal. Desde nuestros orígenes, nuestra actividad ha sido la peritación o ajuste de daños industriales y ramos técnicos de toda índole.

Para más información, por favor, visite la web <http://rtsgrupo.com/es/> o póngase en contacto con nosotros.

Ángela Angulo

aan@rtsgrupo.com

+34 91 458 46 00



Doctor Fleming, 3-5ª Pl.
28036 Madrid (España)
Tel. +34914584600 Fax +34914584601
info@rtsgrupo.com /
www.rtsgrupo.com

