



GUÍA PARA UNIDADES DE BOMBEROS Y RESCATE

Información sobre los trabajos de salvamento a la hora de rescatar vehículos de la marca Škoda Auto involucrados en un accidente de tráfico

Edición: 05/2025

SKODA

Aviso legal:

Este manual ha sido elaborado exclusivamente para los servicios de rescate y salvamento que tienen una formación especial en asistencia técnica en accidentes de tráfico y que, por lo tanto, pueden llevar a cabo las actividades descritas en este manual.

El manual también contiene información sobre vehículos destinados a la venta en la Unión Europea.

En cambio, el manual no contiene información sobre los vehículos destinados a la venta fuera de la Unión Europea.

Las especificaciones y el equipamiento especial de los vehículos Škoda, así como la gama de vehículos Škoda Auto a.s., están sujetos a cambios constantes.

Por ello, Škoda Auto a.s. se reserva expresamente el derecho a modificar o cambiar el contenido de este manual en cualquier momento.

La información refleja el estado del conocimiento en la fecha de procesamiento.

Advertencia:

La información contenida en este manual no está destinada a clientes finales ni a talleres de coches o concesionarios.

Los clientes finales pueden encontrar información sobre las funciones de su vehículo e información importante sobre la seguridad del vehículo y de los pasajeros en los manuales de uso de los respectivos vehículos de Škoda Auto a.s. Los talleres y concesionarios obtendrán la información sobre las reparaciones desde las fuentes habituales.

© Škoda Auto a.s.

Contenido

Lista de abreviaturas	6
Preámbulo	7
0. Hojas de rescate.....	8
Ámbito de aplicación	10
Identificación del tipo de propulsión.....	10
Gama actual de productos	10
1. Identificación / reconocimiento	11
Rasgos distintivos de los modelos Škoda	12
Logotipo de Škoda.....	12
Denominación del modelo	12
Rasgos distintivos de los vehículos con motor de combustión	13
Rasgos en el vehículo	13
Rasgos distintivos de los vehículos de alto voltaje	14
Rasgos en el vehículo	14
Variantes de vehículos eléctricos.....	15
Gama de modelos Škoda con motor de gas natural.....	16
Rasgos distintivos de los vehículos de gas natural.....	17
Rasgos en el exterior del vehículo	17
Gama de modelos Škoda con motor de GLP	18
Rasgos en el exterior de los vehículos de GLP	18

2. Inmovilización / estabilización / elevación	19
Inmovilizar el vehículo para evitar que se mueva.....	21
Desconectar el encendido	22
Eleva el vehículo	24
3. Control de riesgos directos / normas de seguridad	25
Abrir y cerrar el capó	27
Desactivar el sistema de alto voltaje	28
Señalización de los puntos de corte de emergencia	30
Desconexión del vehículo de la red de alto voltaje	30
Variante n.º 1: Punto de corte de alto voltaje en el portafusibles	32
Variante n.º 2: Punto de corte de alto voltaje en el compartimento del motor ..	32
Variante n.º 3: Punto de corte de emergencia en la parte trasera del vehículo ..	33
Desembornar la batería de 12 V.....	35
Ubicaciones típicas de instalación	35
Desembornar la batería de 48 V.....	37
Desconectar de la estación de carga (desbloqueo de emergencia)	38
Motor de gas natural – Dispositivos de seguridad	40
Válvula de cierre del depósito	40
Desconectar manualmente los depósitos de gas.....	41
Motor de GLP – Dispositivos de seguridad	42
Válvula de cierre del depósito	42

4. Acceso a los ocupantes	43
Desbloquear las puertas del vehículo	44
Seguro para niños, mecánico y eléctrico.	46
Manillas interiores de las puertas	47
Acceso a través de la puerta del maletero	48
Pilar B	50
Protección anticollisión en la zona de la puerta	51
Cristales	52
Vidrio de seguridad templado (ESG)	52
Vidrio de seguridad laminado (VSG)	52
Mecanismos para el ajuste vertical y longitudinal del asiento del conductor y del volante.	53
Dispositivos eléctricos de confort	54
5. Almacenamiento de energía / líquidos / gases / sólidos.	55
Principales medios operativos transportados	56
Señalizaciones de advertencia de componentes de alto voltaje	57
La red de a bordo de alto voltaje	58
Sistema de baterías PHEV.	59
Sistema de baterías BEV	60
Climatizador	61
Sistema de refrigeración de la batería de alto voltaje	61
Batería de 12 V de la red de a bordo	61

Batería de iones de litio (48 V)	62
Materiales inflamables.	63
Propiedades físicas del gas natural	64
Propiedades físicas del gas licuado de petróleo (llamado también gas licuado o GLP)	65
Dispositivos de seguridad	65

6. En caso de incendio. 66

Indicaciones generales sobre incendios de vehículos	67
Incendio de vehículos de alto voltaje.	68
Incendio de vehículos de gas natural.	70
Incendio de vehículos de GLP	71

7. En caso de inmersión 72

Inmersión de un vehículo	73
Inmersión de un vehículo de alto voltaje.	73
Inmersión de un vehículo de GLP/CNG	74

8. Remolque / transporte / almacenamiento 75

Rescate de vehículos siniestrados	76
Rescate de vehículos de alto voltaje siniestrados de una zona de peligro	77
Rescate de vehículos de gas natural siniestrados de una zona de peligro	79

9. Información adicional importante	80
Airbags frontales	83
Airbag lateral	84
Airbag central	85
Airbag para la cabeza	85
Generadores de gas para los airbags	86
Generadores de agente impelente sólido	86
Generadores de gas híbridos	86
Pretensores de los cinturones de seguridad	87
Variantes de ubicaciones de los pretensores de los cinturones de seguridad ..	88
10. Explicación de los pictogramas usados	90
Pictogramas relevantes para el reconocimiento	91
Pictogramas relativos al acceso al compartimento del motor/maletero	92
Pictogramas para desactivar el vehículo (sin sistema de alto voltaje)	92
Pictogramas para desactivar el sistema de alto voltaje del vehículo (BEV y PHEV)	93
Otros pictogramas relacionados con el vehículo	94
Pictogramas de seguridad y protección contra incendios	99
Símbolos de advertencia	100
Símbolos utilizados en este manual	101

Lista de abreviaturas

ABC	Polvo extintor para fuegos de las clases A, B y C
AGM	Batería Absorbed Glass Mat: un tipo de batería en la que el electrolito se impregna en una tela de fibra de vidrio no tejida, que de este modo se hace resistente a las fugas
BEV	Battery Electric Vehicle: vehículo solo con motor eléctrico y batería de tracción
CA	Corriente alterna
CAFS	Compressed Air Foam System: tecnología para producir espuma pesada comprimida
CC	Corriente continua
CO ₂	Dióxido de carbono
e-TEC	Denominación comercial para vehículos mHEV
EPI	Equipo de protección individual
ESG	Enhanced Safety Glass, cristal de seguridad monocapa
FAQ	Preguntas frecuentes
G-TEC	Vehículo de gas natural comprimido (GNC)
GLP	Liquified Petroleum Gas (LPG): gas licuado del petróleo
GNC	Gas natural comprimido

ISO	International Organization for Standardization, Organización Internacional de Normalización
iV	Vehículos Škoda puramente eléctricos o híbridos enchufables
Li-ion	Batería de iones de litio
mHEV	Mild Hybrid Electric Vehicle: vehículo semihíbrido, con un motor de combustión interna y un motor eléctrico. Durante el funcionamiento, el motor eléctrico asiste al motor de combustión interna, por ejemplo, al arrancar o acelerar
NiMH	Batería de níquel-metalhidruro
PHEV	Plug-in Hybrid Electric Vehicle: vehículo híbrido, con un motor de combustión interna y un motor eléctrico. Puede funcionar con energía eléctrica exclusivamente hasta donde lo permita la capacidad de las baterías de tracción. Puede recargarse no solo por regeneración durante el frenado o por el motor de combustión interna, sino también desde un enchufe o una estación de carga.
RS	Denominación del equipamiento deportivo del coche
SRS	Supplemental Restraint System, unidad de control de los airbags
VDA	Verband der Automobilindustrie, Asociación Alemana de la Industria del Automóvil
VSG	Verbundsicherheitsglas, cristal de seguridad laminado

Preámbulo

El conductor, el vehículo y el entorno: estos son los factores que, combinados, son decisivos para la seguridad en la circulación vial.

En una situación de accidente, el vehículo tiene que cumplir, entre otras, las siguientes funciones:

- Maximizar la supervivencia de los pasajeros gracias a un compartimento de pasajeros resistente.
- Reducir la energía del impacto mediante conceptos y características de diseño inteligentes.
- Proteger eficazmente a los pasajeros con un sistema de retención optimizado compuesto por airbags y cinturones de seguridad con pretensores de cinturones de seguridad y limitadores de la fuerza de tensado de los cinturones.
- Minimizar los peligros causados por los medios de accionamiento o los componentes de la cadena cinemática mediante dispositivos de seguridad.

Los vehículos Škoda han demostrado en ensayos internacionales que se encuentran entre los vehículos más seguros. Sin embargo, no se pueden descartar los accidentes ni las posibles lesiones consecuentes. Por lo tanto, es esencial que exista una cadena de seguridad corta, rápida y eficaz.

El manual tiene en cuenta las versiones y equipamientos ofrecidos directamente por Škoda Auto a.s. No se tienen en cuenta las retroadaptaciones ni las conversiones. Este manual ha sido elaborado de acuerdo con la norma ISO 17840 y tiene como objetivo apoyar a los servicios de rescate y salvamento en sus tareas, proporcionando la información técnica necesaria sobre los vehículos Škoda.

Las innovaciones técnicas, como los nuevos materiales o las nuevas tecnologías de propulsión, requieren un enfoque modificado para el rescate de vehículos siniestrados. Los procesos y procedimientos de los distintos países del mundo suelen regirse por las normativas de los servicios, la legislación nacional o las directrices de las propias organizaciones de rescate. Por tanto, en la medida en que esta guía orienta sobre cómo proceder, se trata solamente de sugerencias. La información está destinada principalmente a la formación y perfeccionamiento de los servicios de rescate y salvamento. En la escena del siniestro se dispone de Hojas de rescate para los respectivos vehículos Škoda.

La versión actualizada puede consultarse en <https://www.skoda-auto.com/services/rescuers>, pero los cambios en los vehículos pueden reflejarse en el Manual de Rescate con un cierto retraso.

0. Hojas de rescate

La marca Škoda ofrece Hojas de rescate para todos los modelos y variantes de sus vehículos.

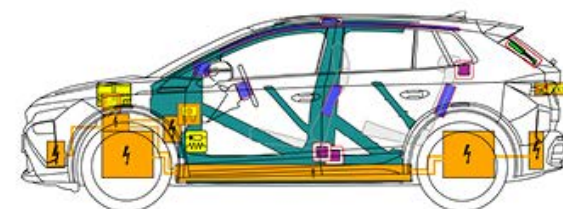
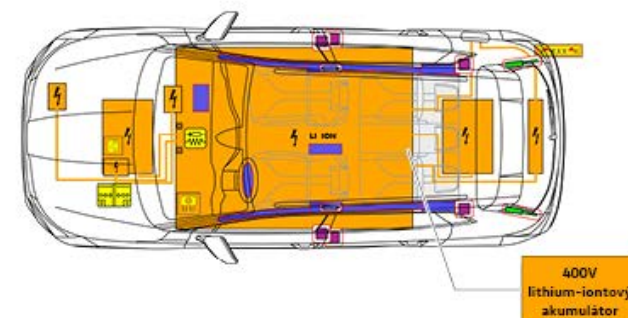
En el resumen de modelos de la web <https://www.skoda-auto.com/services/rescuers> encontrará las Hojas de rescate individuales para todos los modelos Škoda.

La imagen de la derecha es un ejemplo de la primera página de la Hoja de rescate del vehículo Elroq según la norma ISO 17840-2:2019.

	Las Hojas de rescate de todos los vehículos que salgan al mercado a partir de 2020 se elaborarán conforme a la norma ISO 17840. En el caso de los vehículos comercializados antes, las Hojas de rescate se elaboran siguiendo el diseño del fabricante.
	A partir de 2023, todas las Hojas de rescate nuevas se publican en todos los idiomas de la Unión Europea.



Škoda Elroq
5dveřový / 5místný model / SUV
od roku 2025



	Airbag		Vývěř plynu airbagu		Předepínač bezpečnostního pásu		Řídicí jednotka SRS		Vysokonapěťová součást
	Plynová vzpěra / předjetá pružina		Zóna vysoké pevnosti		Zóna vyžadující zvláštní pozornost		Nízkonapěťový akumulátor		Vysokonapěťový akumulátor
	Vysokonapěťový napájecí kabel		Nízkonapěťové zařízení, které odpojuje vysoké napětí		Pojistková skříň k vypnutí vysokého napětí	 Přestřžení kabelu			

Dodatečné informace

Číslo dokumentu
Škoda_Elroq_SUV_2024_5d_Electric_CS

Verze
01 (01/2025)

Strana
1 ze 4

Ámbito de aplicación

Este manual para los servicios de rescate y salvamento es válido para todos los vehículos Škoda.

La gama de productos es amplia. Incluye no solo motores convencionales de gasolina y diésel, sino también los de propulsión híbrida, que es una combinación de propulsión de gasolina y eléctrica, y los de propulsión exclusivamente eléctrica.

La gama de modelos actual de Škoda se puede consultar en www.skoda-auto.cz o en las páginas web específicas de cada país.

Identificación del tipo de propulsión



Vehículo de gasolina



Vehículo de gasóleo



Vehículo híbrido



Vehículo eléctrico



Los tipos de propulsión de cada vehículo se describen en las Hojas de rescate.

Gama actual de productos



Fabia



Scala



Kamiq



Karoq



Octavia



Octavia Combi



Kodiaq



Superb



Superb Combi



Elroq



Enyaq



Enyaq Coupé

1. Identificación / reconocimiento

Rasgos distintivos de los modelos Škoda

El reconocimiento del modelo de vehículo y de su tipo de propulsor después de un accidente es muy importante. Dependiendo del modelo de vehículo y del tipo de propulsión hay que tener en cuenta procedimientos específicos en el marco de un rescate o salvamento.

Aparte del logotipo de Škoda o de la inscripción Škoda, los diferentes modelos se pueden reconocer por la respectiva forma y el tamaño de la carrocería, así como por el diseño individual del vehículo.

También puede ayudar a su identificación el rótulo de la denominación del modelo y la tecnología en la parte trasera del vehículo. Sin embargo, estas inscripciones faltan si el vehículo se encargó sin ellas o si se eliminaron posteriormente.

Las ilustraciones de esta página muestran, a modo de ejemplo, la disposición del logotipo y del rótulo.

Logotipo de Škoda



Logotipo Škoda en el capó



Logotipo Škoda en la quinta puerta

Denominación del modelo



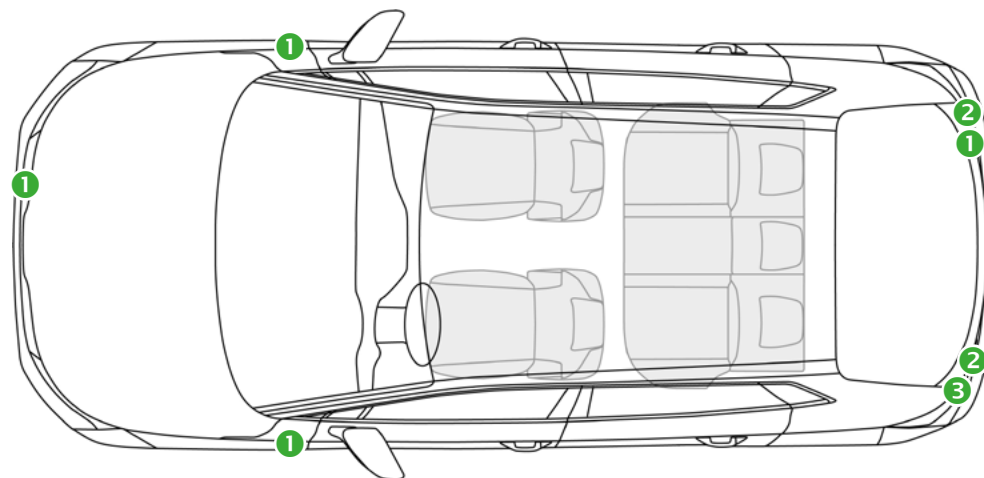
Denominación del modelo en la quinta puerta

Rasgos distintivos de los vehículos con motor de combustión

Los modelos Škoda con motores de combustión convencionales (gasolina/diésel) pueden identificarse por los siguientes rasgos.



Los rasgos distintivos específicos de los vehículos vienen descritos en las Hojas de rescate.



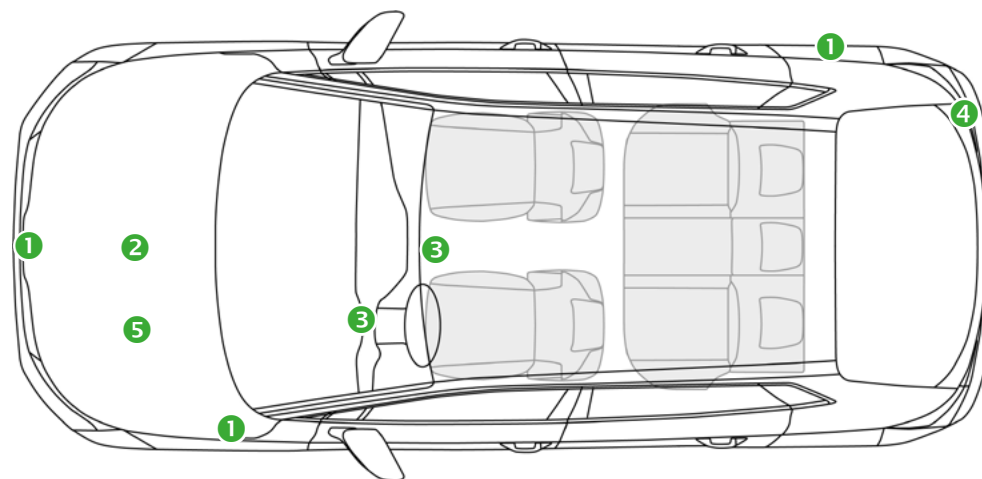
Rasgos en el vehículo

- ① Inscripciones que indican modelos específicos como e-TEC, híbrido para mHEV, iV para PHEV, etc.
- ② Sistema de escape visible
- ③ Denominación del modelo a la izquierda, debajo del faro trasero

Rasgos distintivos de los vehículos de alto voltaje

Los modelos de Škoda con motor eléctrico de alto voltaje están disponibles como híbridos enchufables (PHEV) o exclusivamente eléctricos (BEV).

	El motor eléctrico es silencioso. La pantalla del conductor muestra si el motor eléctrico está apagado («OFF» o «PARK») o listo para funcionar («READY»).
	Los rasgos distintivos de los diferentes modelos vienen descritos en las correspondientes Hojas de rescate.



Rasgos en el vehículo

- 1 Tomas de carga en la parrilla del radiador o en el guardabarros delantero o trasero.
- 2 Cables de color naranja en el compartimento del motor del vehículo.
- 3 Indicadores específicos de modelos eléctricos, como por ejemplo:
 - el indicador de carga en la pantalla del conductor,
 - el indicador «READY» del estado listo para la marcha en la pantalla del conductor,
 - y el botón «Selección del modo de conducción» en la consola central.
- 4 Letras «iV» en la quinta puerta, en la esquina inferior derecha para PHEV.
- 5 Etiqueta de advertencia en el compartimento del motor del vehículo.

Variantes de vehículos eléctricos

En el caso de un accidente, los vehículos electrificados representan una serie de peligros distintos a los de los vehículos con motores convencionales para los servicios de rescate y salvamento. Por ello es importante poder identificar estos vehículos rápidamente.

Škoda ofrece diferentes variantes de vehículos eléctricos, que se diferencian por la fuente primaria de energía, la tensión, el tipo de motor eléctrico y la autonomía eléctrica.

Se distingue entre las siguientes variantes sin toma de carga externa:

- vehículo eléctrico semihíbrido (mHEV),

y variantes con carga externa de la batería de tracción:

- vehículo eléctrico híbrido enchufable (PHEV),
- vehículo eléctrico de batería (BEV).

En la siguiente tabla se muestran los distintos conceptos de electrificación. Los vehículos semihíbridos (mHEV) con el sistema de tensión a bordo de hasta 48 V no se consideran vehículos de alto voltaje. Exteriormente, estos vehículos Škoda no se diferencian de sus respectivos modelos con motor convencional. Los vehículos con los tipos de propulsión BEV y PHEV se consideran vehículos de alto voltaje.

Pictogramas de las fuentes de energía

	Combustibles convencionales como gasolina y gasóleo
	Funcionamiento con batería
	Funcionamiento con batería, con posibilidad de carga a través de una toma de corriente externa

	Semihíbrido (Mild-Hybrid, mHEV)	Híbrido enchufable (Plug-In Hybrid, PHEV)	Vehículo eléctrico de batería (Battery Electric Vehicle, BEV)
Voltaje	12-48 V	300-450 V	300-450 V
Motor eléctrico	10-15 kW	60-120 kW	> 130 kW
Autonomía de la conducción en modo eléctrico		aprox. 50 km	> 200 km
Fuente de energía	 	  	 
Modelos (ejemplos)	Kodiaq Superb Octavia	Kodiaq Superb Octavia	Enyaq Elroq Citigo

Gama de modelos Škoda con motor de gas natural

Los vehículos propulsados por gas natural se diferencian en algunos aspectos de los vehículos convencionales y de los que funcionan con GLP. Conocer estas diferencias es de vital importancia para la intervención del servicio de rescate.

Škoda ofrecía varios modelos de vehículos con doble propulsión, de gasolina / gas natural. Estos vehículos propulsados por gas natural se vendían con la denominación «G-TEC». Los vehículos propulsados por gas licuado de petróleo llevaban la indicación «GLP».

Además de varios depósitos de gas natural, estos vehículos también tienen un pequeño depósito de gasolina.

Para los equipos de rescate y salvamento es sumamente importante que en sus intervenciones, p. ej., en accidentes de tráfico, puedan identificar inmediatamente los vehículos de gas natural y, así, poder evaluar los riesgos para adoptar las medidas adecuadas.

	Škoda fabricó vehículos de GLP entre 2009 y 2014. Škoda fabricó vehículos de GNC entre 2014 y 2024. En la actualidad, no ofrece ningún vehículo de GNC o GLP.
	Para más información sobre los vehículos de gas natural, consulte el capítulo 3. Control de riesgos directos / normas de seguridad , el capítulo 5. Almacenamiento de energía / líquidos / gases / sólidos , el capítulo 6. En caso de incendio , el capítulo 7. En caso de inmersión y el capítulo 8. Remolque / transporte / almacenamiento .
	La intervención en los vehículos de gas natural puede variar de la de vehículos convencionales, pero los posibles peligros se pueden controlar en cierto modo y de forma adecuada, si se conocen sus particularidades.

	El gas natural (denominado también GNC - gas natural comprimido) no debe confundirse con el gas licuado (denominado también GLP - gas licuado del petróleo). El gas licuado del petróleo y los sistemas de GLP se diferencian del gas natural y de los sistemas de gas natural por sus características fundamentales.
---	---

Rasgos distintivos de los vehículos de gas natural

Rasgos en el exterior del vehículo

- Denominación en la quinta puerta.
- Toma de gas natural independiente, integrada detrás de la tapa del depósito.
- En la actualidad, Škoda no ofrece ningún vehículo con motor de GNC. Estos vehículos se ofrecieron hasta 2024.

Rasgos en el exterior del vehículo



Letras «G-TEC» en la quinta puerta



Toma de gas natural junto a la boca de llenado



Etiqueta en la esquina superior derecha de la ventanilla trasera del vehículo



Gama de modelos Škoda con motor de GLP

Los vehículos con motor de gas licuado del petróleo, conocido también por GLP, se diferencian en algunos aspectos de los vehículos convencionales. Conocer estas diferencias es de vital importancia para la intervención del servicio de rescate.

En la actualidad, Škoda no ofrece ningún vehículo con motor de GLP. Estos vehículos se ofrecieron hasta 2014.

Todos los vehículos Škoda propulsados por GLP funcionan tanto con GLP como con gasolina. En los vehículos de GLP el accionamiento es bivalente, es decir, aparte del depósito de GLP se integra también un depósito de gasolina convencional estándar. Para los equipos de rescate y salvamento es sumamente importante que en sus intervenciones (p. ej., en accidentes de tráfico) puedan identificar inmediatamente los vehículos de GLP y, así, poder evaluar los riesgos en el lugar de la intervención para adoptar las medidas adecuadas.

	El gas licuado (denominado también GLP: gas licuado del petróleo) no debe confundirse con el gas natural (denominado también GNC: gas natural comprimido). El gas natural y los sistemas de gas natural se diferencian del gas licuado del petróleo y de los sistemas de GLP por sus características fundamentales.
	La intervención en los vehículos de gas licuado del petróleo puede variar de la de vehículos convencionales, pero los posibles peligros se pueden controlar en cierto modo y de forma adecuada si se conocen sus particularidades.

Rasgos en el exterior de los vehículos de GLP

- Rótulo «LPG» en la tapa del maletero.
- Toma independiente para el GLP.

Rasgos en el exterior de los vehículos de GLP



Rótulo «LPG» en el cristal trasero de la quinta puerta



Depósito para GLP en el fondo del maletero



Toma junto a la boca de llenado

2. Inmovilización / estabilización / elevación

Estabilizar o inmovilizar el vehículo reduce los riesgos derivados de un movimiento indeseado del mismo tras un accidente.

Los sistemas modernos, como la función «Start-Stop», el asistente de arranque en cuesta (tecla HOLD) o los nuevos sistemas de propulsión silenciosos transmiten la sensación de que el vehículo esté apagado.

Sin embargo, dependiendo de la situación del accidente, estos sistemas podrían producir el arranque y desplazamiento indeseados del vehículo.

Por ello, antes de iniciar una operación de rescate, es aconsejable asegurar el vehículo contra el arranque desactivando el motor eléctrico (desconectar el modo «READY») o el motor de combustión (desconectar con la llave o el botón). Para más información, consulte el capítulo [3. Control de riesgos directos / normas de seguridad](#).

Dependiendo de la situación, también se recomienda afianzar el vehículo para evitar desplazamientos indeseados (que salga rodando, que vuelque o que resbale) mediante cuñas, estructuras adecuadas o eslingas.



Con la batería de 12 V desembornada están desconectadas todas las funciones de la red de a bordo (especialmente los intermitentes de emergencia, la iluminación interior y el ajuste eléctrico de los asientos).

Para más información, consulte el capítulo [4. Acceso a los ocupantes](#) y el capítulo [9. Información adicional importante](#).



En los vehículos eléctricos se desconecta el sistema de propulsión automáticamente al detectarse un accidente en el que se haya producido un disparo de airbag.



¡En los vehículos de alto voltaje se recomienda localizar siempre un punto de corte de alto voltaje accesible para poder desconectar el sistema de alto voltaje! Véase también el capítulo [3. Control de riesgos directos / normas de seguridad](#).



El procedimiento recomendado para desconectar el sistema de alto voltaje se describe en las Hojas de rescate de los distintos vehículos.

Inmovilizar el vehículo para evitar que se mueva

Los modelos Škoda están equipados con una transmisión manual o una automática (transmisión automática con convertidor de par o transmisión de cambio directo). Para inmovilizar el vehículo y evitar que salga rodando o que se ponga en marcha de forma involuntaria, dependiendo de la situación del accidente, situar en primer lugar la palanca de cambio de marchas en «punto muerto» (en el cambio manual) o en la posición «P» en el cambio de marchas automático.

1. Seleccionar la marcha correcta/adecuada.
2. Localizar el freno de estacionamiento eléctrico o mecánico.
3. Accionar el freno de estacionamiento.



En caso necesario, inmovilizar el vehículo con cuñas adecuadas o con eslingas para evitar que salga rodando.



Vehículo con motor convencional y transmisión automática: Utilizar el freno de estacionamiento electrónico o tire de la palanca del freno de mano



Vehículo con transmisión manual y freno de mano manual

Si es necesario emplear más métodos para la inmovilización, se pueden utilizar para ello las siguientes zonas del vehículo: pilares del vehículo, montantes, ruedas, ejes, argollas de remolque o el enganche para remolque.



En los nuevos vehículos eléctricos BEV (Enyaq, Elroq), el selector de modo de conducción ya no tiene la posición "P". Para asegurar el vehículo contra cualquier movimiento, es necesario tirar del botón del freno de estacionamiento, que se encuentra en la consola central.



Los modelos Superb IV y Kodiaq II tienen el botón «P» en la parte frontal del selector de modo de conducción (ubicado debajo del volante donde antes solía estar la palanca de control del limpiaparabrisas).

Desconectar el encendido

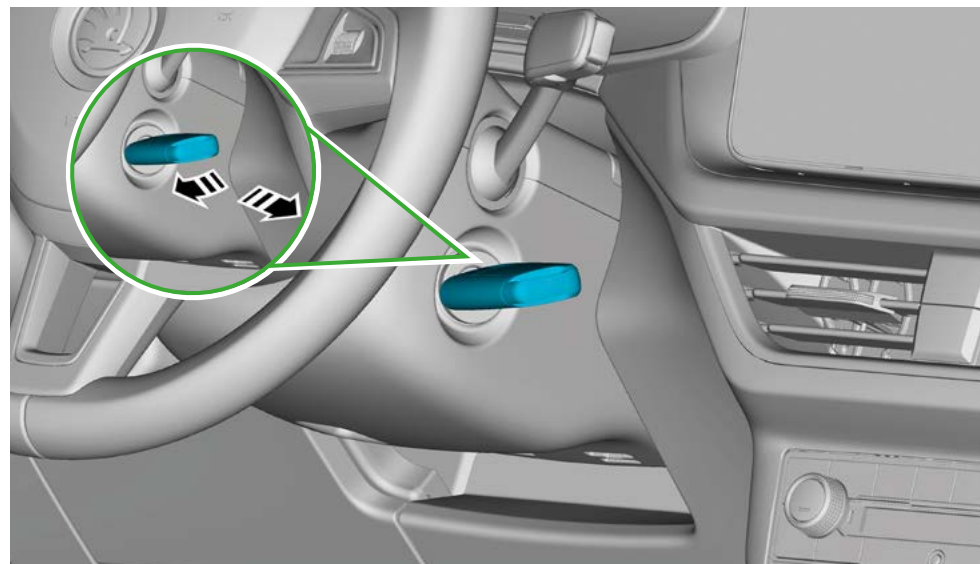
Los vehículos Škoda están equipados con un interruptor de encendido o con el sistema Kessy («START-ENGINE-STOP»).

Apagar un vehículo con interruptor de encendido:

- Gire la llave del coche dentro del interruptor de encendido en la columna de dirección a la posición «Apagado» y retírela.

Apagar un vehículo con el sistema «Kessy»:

- Para activar el vehículo hay que pulsar el botón («START-ENGINE-STOP»). Es necesario tener la llave en el interior del coche.
- Para desactivar el vehículo debe pulsar de nuevo el botón («START-ENGINE-STOP»). No es necesario tener la llave en el interior del coche.
- Para evitar la activación/arranque involuntario del vehículo, la llave debe estar al menos a 5 m del vehículo.



Apagar un vehículo con interruptor de encendido



Apagar un vehículo con el sistema «Kessy»



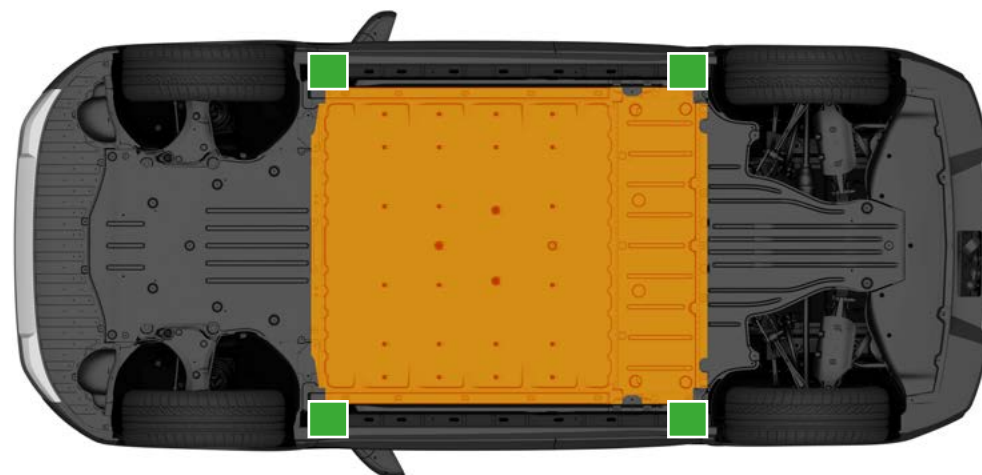
Tecla «START-ENGINE-STOP» de la columna de dirección

	Para evitar un arranque involuntario, retire la llave de contacto del vehículo. Debe guardarse una distancia mínima de 5 m.
	¡Pulsando la tecla «START-ENGINE-STOP» y accionando al mismo tiempo el pedal del freno, los vehículos convencionales pueden arrancar el motor! En el caso de los vehículos PHEV y BEV, el vehículo pasa al modo «READY». Observe la información de las Hojas de rescate.
	Los vehículos con propulsión de alto voltaje ofrecen en la pantalla del conductor la información si el motor eléctrico está apagado («OFF»/«PARK») o listo para funcionar («READY»).

Elevar el vehículo

En algunos casos, es necesario elevar el vehículo para rescatar a los heridos. En estos casos, asegurarse de no dañar, en la medida de lo posible, piezas sensibles como la batería de alto voltaje, la zona de transmisión, el depósito de combustible o el sistema de escape.

	Para elevar o estabilizar el vehículo, usar las piezas reforzadas de la carrocería. Evitar el uso de los componentes de alto voltaje y los sistemas de escape.
	En el caso de los vehículos que presenten deformaciones, los servicios de rescate y salvamento decidirán in situ por qué puntos se puede elevar el vehículo.
	Los puntos específicos del vehículo para elevarlo vienen indicados en las Hojas de rescate.
	Si es posible, elevar el vehículo por los puntos señalados.



3. Control de riesgos directos / normas de seguridad

La identificación y eliminación de peligros que podrían ocasionar lesiones o ser mortales desempeña un papel fundamental en las situaciones peligrosas. Este capítulo describe las medidas preventivas adecuadas que reducen al mínimo los peligros para las personas que han sufrido un accidente y para los equipos de rescate.



Pueden producirse fugas de líquidos o gases del vehículo, lo cual podría provocar situaciones de riesgo para la salud o la vida. Llevar ropa de protección adecuada y, en la medida posible, evitar el contacto con estas sustancias durante las operaciones de salvamento y rescate.

En situaciones peligrosas se recomienda la siguiente forma de proceder:

1. Alertar al entorno del accidente
(si las luces de advertencia no se han activado automáticamente, activarlas).
2. Inmovilizar el vehículo, véase el capítulo [2. Inmovilización / estabilización / elevación](#).
3. Desconectar las redes de a bordo de la fuente de alimentación:
[Desactivar el sistema de alto voltaje](#),
[Desembornar la batería de 12 V](#) (según la situación),
[Desembornar la batería de 48 V](#).



En caso de accidente en el que se activen los airbags, el sistema de alto voltaje y el sistema de 48 V se desactivan automáticamente. El sistema de alto voltaje queda COMPLETAMENTE sin tensión durante unos 20 s después de la desactivación.

Abrir y cerrar el capó

Dependiendo de la situación, puede ser necesario abrir y cerrar el capó. En el siguiente apartado se describe el procedimiento estándar de apertura (el sistema de capó con 2 cerraduras funciona de manera análoga).



Para más información, consulte el manual de uso del vehículo correspondiente.



En el suelo del conductor: palanca para liberar el capó



En el capó: desbloqueo de la cerradura (por ejemplo, en Karoq)



En el capó: desbloqueo de la cerradura (por ejemplo, en Enyaq)

Desactivar el sistema de alto voltaje



Los modelos de Škoda con sistema de propulsión eléctrico de batería (BEV) o sistema de propulsión híbrido enchufable (PHEV) están equipados con un sistema de alto voltaje con una tensión de más de 300 V.

El sistema de alto voltaje se desconecta de la batería de alto voltaje inmediatamente después de detectarse el disparo del airbag. La reactivación del sistema de alto voltaje solo la podrá llevar a cabo un taller especializado. También pueden visualizarse indicaciones o avisos en el tablero de instrumentos.

Los vehículos Škoda de alto voltaje tienen varios puntos de desconexión de emergencia, ubicados en la caja de fusibles en el interior del vehículo (en el espacio para los pasajeros), en el compartimento del motor o debajo de la luz trasera derecha (accesible después de desmontar la luz trasera derecha). Ofrecen a los equipos de rescate un fácil acceso para desactivar el sistema de alto voltaje de manera segura. Para más información, consultar las siguientes páginas en el apartado [Desconexión del vehículo de la red de alto voltaje](#).

	El motor eléctrico es silencioso. La pantalla del conductor muestra si el motor eléctrico está apagado («OFF» o «PARK») o listo para funcionar («READY»).
	¡En los vehículos eléctricos (BEV) se puede iniciar el modo de marcha ocupando el asiento del conductor y pisando el pedal del freno! Los vehículos híbridos enchufables (PHEV) se arrancan pulsando la tecla «START-ENGINE-STOP».

	En los accidentes en los que se disparan los airbags, el sistema de alto voltaje se desactiva automáticamente. El sistema de alto voltaje queda COMPLETAMENTE sin tensión durante unos 20 s después de la desactivación.
	Para todos los demás casos se puede utilizar un punto de corte de emergencia para desactivar el sistema de alto voltaje. El uso de un corte de emergencia evita el reinicio involuntario del sistema de alta tensión.

Dependiendo de las circunstancias del accidente y de la situación en el lugar del accidente, tal vez no se pueda acceder al punto de corte de emergencia primario de la caja de fusibles en el interior del vehículo (por ejemplo, en caso de un accidente en el que el turismo se encuentre debajo de un camión). Cuando sea necesario, se pueden utilizar los puntos de corte de emergencia alternativos en la zona de motor o en la parte trasera del vehículo.

Estos puntos de corte de emergencia, señalizados con etiquetas amarillas o naranjas, conducen solo la tensión de la red de a bordo de 12 V y, por lo tanto, pueden ser desconectados sin ningún peligro por los equipos de rescate siguiendo el procedimiento descrito en las etiquetas.

	La desconexión de un punto de corte de emergencia solo desactiva el sistema de alto voltaje. Los sistemas de seguridad, como los airbags o los pretensores de los cinturones de seguridad, continúan recibiendo tensión a través de la red de a bordo de 12 V.
	Si no se ha disparado ningún airbag, los equipos eléctricos de 12 V pueden continuar recibiendo energía eléctrica a través del transformador de corriente continua de alto voltaje del vehículo incluso después de desconectar la batería de 12 V del vehículo.

	Incluso después de la desactivación del sistema de alto voltaje continúa habiendo energía en la batería de alto voltaje. Por ello, durante los trabajos de rescate no se debe dañar ni abrir la batería de alto voltaje.
	¡No tocar los componentes de alto voltaje dañados y, dado el caso, cubrirlos con medios auxiliares adecuados, por ejemplo, con una manta aislante! ¡Utilizar un equipamiento de protección personal que cumpla la normativa local!
	La ubicación del punto de corte de emergencia y el procedimiento para desactivar el vehículo se indican en las Hojas de rescate de los respectivos modelos.

En el lugar del accidente

Dependiendo de la situación del accidente, pueden haberse disparado sistemas de retención, como los airbags. Los equipos de rescate y salvamento decidirán en el lugar del accidente sobre cómo continuar el rescate y salvamento.

	Una formación de humo rápida o intensa en el vehículo siniestrado puede apuntar a una reacción térmica de la batería de alto voltaje, véase también ¿La batería de alto voltaje está afectada por el fuego?.
---	--

Accidente leve

En un principio no se aprecian daños y no se han disparado los sistemas de retención.

1. Advertir al entorno sobre el accidente.
2. Inmovilizar el vehículo para evitar que se mueva.
2. Inmovilización / estabilización / elevación
3. Desactivar el sistema de alto voltaje extrayendo el fusible del portafusibles en el interior del vehículo o desconectando en un punto de corte de emergencia.

Accidente grave

Los sistemas de retención se han disparado. A primera vista no se detecta ningún daño en la batería de alto voltaje.

1. Advertir al entorno sobre el accidente.
2. Inmovilizar el vehículo para evitar que se mueva.
2. Inmovilización / estabilización / elevación
3. El sistema de alto voltaje se ha desactivado automáticamente.

	Los daños o deformaciones de la batería de alto voltaje del vehículo siniestrado pueden indicar una reacción térmica de la batería de alto voltaje, véase también ¿La batería de alto voltaje está afectada por el fuego?.
	Dependiendo del accidente, puede ser necesario desactivar el sistema de alto voltaje manualmente en el punto de corte de emergencia.

Vehículo aparcado o parado

Si un vehículo aparcado resulta dañado en un accidente, no suelen activarse los sistemas de retención ni los airbags. El sistema de alto voltaje permanecerá activo. Si el encendido está desconectado, los avisos no tienen por qué visualizarse en el cuadro de instrumentos.

1. Desactivar el sistema de alto voltaje extrayendo el fusible del portafusibles en el interior del vehículo.

Vehículo en la estación de carga

Cuando un vehículo que se encuentra cargando resulta dañado por un accidente, no suele dispararse, por lo general, ningún sistema de retención o airbag. El sistema de alto voltaje no se desactiva automáticamente. Si el encendido está desconectado, no tiene por qué aparecer ninguna señal de advertencia en el cuadro de instrumentos.

1. Desacoplar el cable de carga de forma habitual (véase el manual de instrucciones del vehículo).
2. Como alternativa, véase Desconectar de la estación de carga (desbloqueo de emergencia).

3. Control de riesgos directos / normas de seguridad

- Desactivar el sistema de alto voltaje extrayendo el fusible del portafusibles en el interior del vehículo o desconectándolo en un punto de corte de emergencia.

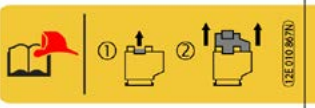
	Los componentes de alto voltaje están marcados con etiquetas de advertencia, véase también Señalizaciones de advertencia de componentes de alto voltaje . Los cables de alto voltaje son de color naranja.
---	--

Señalización de los puntos de corte de emergencia

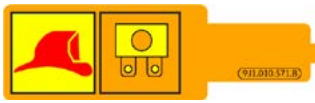
Los puntos de corte de emergencia que desactivan el sistema de alto voltaje están señalizados de forma estandarizada en todos los modelos de Škoda. Los pictogramas de las etiquetas explican la forma de proceder.

Hasta el año 2022, las etiquetas se elaboraban y colocaban en los modelos siguiendo unos criterios propios. Para los modelos fabricados después de 2023 se introducirán nuevas etiquetas conformes con Euro NCAP.

Señalización anterior

	Señalización del punto de corte de emergencia en el espacio de pasajeros (extraer el fusible del portafusibles en el interior del vehículo).
	Señalización del punto de corte de emergencia en el compartimento del motor del vehículo (abrir el conector de mantenimiento).
	Señalización del punto de corte de emergencia en el maletero o en la parte trasera del vehículo (desconectar el cable marcado).

Nueva señalización para los modelos fabricados después del 2023

	Señalización del punto de corte de emergencia en el espacio de pasajeros (extraer el fusible del portafusibles en el interior del vehículo).
	Señalización del punto de corte de emergencia en el compartimento del motor del vehículo (abrir el conector de mantenimiento).
	Señalización del punto de corte de emergencia en el maletero o en la parte trasera del vehículo (desconectar el cable marcado).

Desconexión del vehículo de la red de alto voltaje

	El motor eléctrico es silencioso. La pantalla del conductor muestra si el motor eléctrico está apagado («OFF» o «PARK» o listo para funcionar («READY»). Observe la información de las Hojas de rescate correspondientes.
---	---

Si también hubiera que desconectar el sistema de alto voltaje manualmente, tener en cuenta el siguiente orden:

- En primer lugar, utilizar [Variante n.º 1: Punto de corte de alto voltaje en el portafusibles](#), y si no es accesible, entonces
- [Variante n.º 2: Punto de corte de alto voltaje en el compartimento del motor \(conector de mantenimiento\)](#) o
- utilizar [Variante n.º 3: Punto de corte de emergencia en la parte trasera del vehículo](#).

En los modelos actuales de Škoda hay al menos dos puntos de corte. Uno se sitúa en el portafusibles y otro está instalado en el compartimento del motor del vehículo.

3. Control de riesgos directos / normas de seguridad

En los vehículos Enyaq y Elroq está disponible un tercer punto de desconexión de emergencia en la parte trasera del vehículo.

Dependiendo del tipo de vehículo y del equipamiento, puede haber diferentes procedimientos de desactivación. El procedimiento de desactivación depende del tipo de accidente y del equipamiento del vehículo.

	El lugar de instalación de los puntos de corte de emergencia y los procedimientos adecuados se enumeran en las Hojas de rescate de Škoda.
	Para la máxima seguridad acerca de la desactivación del sistema de alto voltaje hay que realizar una desconexión en un punto de corte de emergencia previsto por el fabricante y desembornar la batería de 12 voltios.

Utilizar dispositivos de rescate cerca de componentes de alto voltaje con precaución y cuidado.

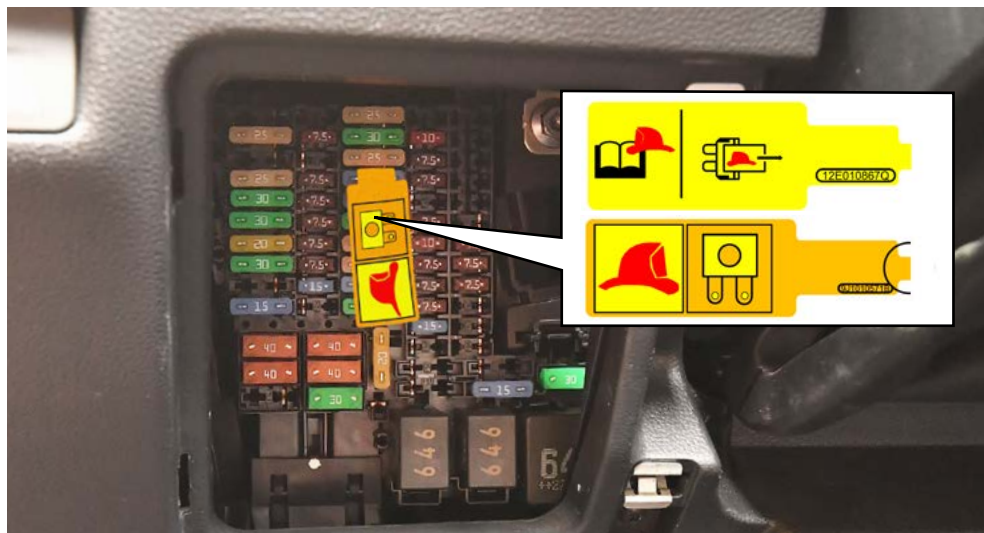
Independientemente de si se trata de un vehículo híbrido o eléctrico, los siguientes puntos tienen validez general en una intervención de rescate en vehículos de alto voltaje.

	La manipulación inadecuada de piezas de alto voltaje del vehículo puede provocar lesiones mortales debido al alto voltaje, así como la posibilidad que la corriente eléctrica fluya a través del cuerpo humano.
	No deben realizarse trabajos en aquellos componentes de alto voltaje del vehículo que presenten daños considerables. Adicionalmente, también debería desconectarse uno de los puntos de corte de emergencia accesibles. Si no se han disparado los airbags, el equipo de rescate y salvamento deberá desactivar el vehículo mediante un punto de corte de emergencia. Después de aprox. 20 segundos el sistema de alto voltaje estará sin tensión. Si los airbags se han disparado, ya ha tenido lugar la desconexión del sistema de alto voltaje y ya no será necesario tener que esperar un tiempo para que los equipos de rescate y salvamento puedan iniciar sus trabajos.
	Incluso después de la desactivación del sistema de alto voltaje continúa habiendo energía eléctrica en la batería de alto voltaje. Por ello, durante las operaciones de rescate no se debe dañar ni abrir la batería de alto voltaje. Si la batería de alto voltaje ha resultado dañada en el accidente, evitar el contacto con ella o con los líquidos y vapores que salgan de ella.
	¡No tocar los componentes de alto voltaje dañados y, dado el caso, cubrirlos con medios auxiliares adecuados! ¡Utilizar un equipamiento de protección personal que cumpla la normativa local!

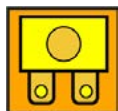
Variante n.º 1: Punto de corte de alto voltaje en el portafusibles

Dependiendo del modelo de vehículo, el portafusibles está alojado en el interior del compartimento de los pasajeros, en la zona del tablero de instrumentos, o en la zona del maletero y señalizado con una etiqueta amarilla. La desconexión y, con ello, la desactivación del sistema de alto voltaje se realiza extrayendo el fusible señalado de su posición.

Los contactores en la batería de alto voltaje se abren y la desconectan del resto del sistema de alto voltaje, que quedará durante unos 20 s COMPLETAMENTE sin tensión.



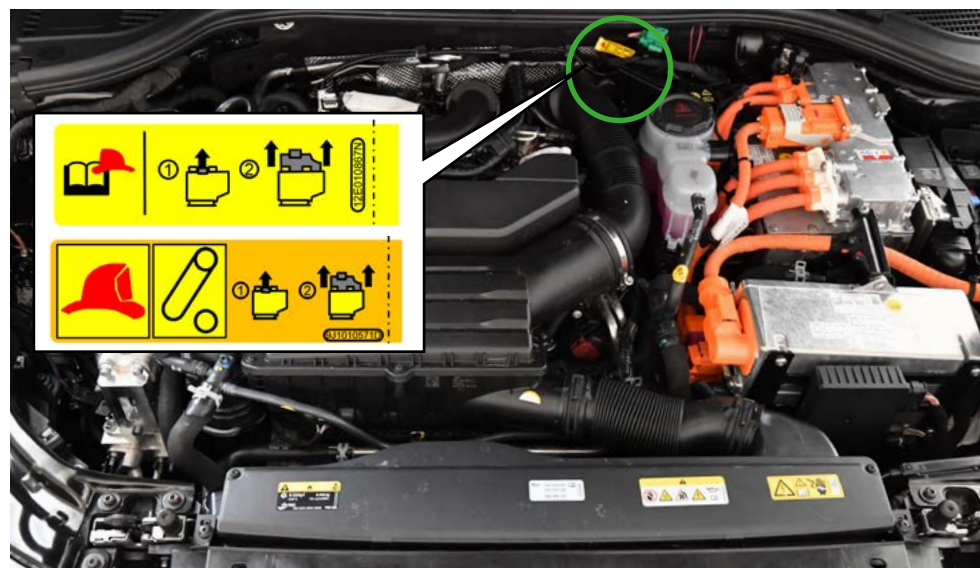
Punto de corte en el compartimento de los pasajeros, portafusibles en el tablero de instrumentos, véase también [Nueva señalización para los modelos fabricados después del 2023](#)



Aspecto de la señalización/pictograma del punto de corte de emergencia en el portafusibles en la Hoja de rescate.

Variante n.º 2: Punto de corte de alto voltaje en el compartimento del motor

El llamado conector de mantenimiento de bajo voltaje de la parte delantera del vehículo sirve como punto de corte de emergencia para el sistema de alto voltaje en los vehículos híbridos enchufables (PHEV) y los vehículos eléctricos (BEV). El conector tiene una carcasa verde y una pestaña para el desbloqueo. Una etiqueta amarilla o naranja en el cable del conector identifica claramente al conector como punto de corte de emergencia. La reactivación solo la podrá llevar a cabo un taller especializado. El acceso a la parte delantera del vehículo se realiza tirando del cable Bowden en la zona del reposapiés delantero izquierdo. Eso desbloquea el capó, que luego se puede levantar. Si hace falta, consulte el manual de uso del vehículo.



Punto de corte en la parte delantera del vehículo en los vehículos híbridos (Superb a partir de 2024), véase también [Nueva señalización para los modelos fabricados después del 2023](#)



Aspecto de la señalización/pictograma del punto de corte de emergencia en la Hoja de rescate.



Si no está visible la etiqueta del punto de corte de emergencia en la parte delantera del vehículo, el fabricante o el centro de servicio pueden colocar otra etiqueta junto a ella.



Punto de corte en la parte delantera del vehículo eléctrico, véase también [Nueva señalización para los modelos fabricados después del 2023](#)

Procedimiento para la desactivación del sistema de alto voltaje a través del punto de corte de emergencia:



Tirar del pestillo rojo.



Mantener pulsado el pestillo rojo y extraer el conector negro hasta oír un clic.

Variante n.º 3: Punto de corte de emergencia en la parte trasera del vehículo

Los vehículos eléctricos pueden tener un punto de desconexión de emergencia adicional ubicado detrás de la luz trasera derecha.



Aspecto de la señalización/pictograma del punto de corte de emergencia en la parte trasera del vehículo en la Hoja de rescate.

3. Control de riesgos directos / normas de seguridad



Punto de corte de emergencia debajo de la luz trasera, véase también [Nueva señalización para los modelos fabricados después del 2023](#)



En los vehículos fabricados a partir de 2023, el punto de corte del alto voltaje también se encuentra detrás de la luz trasera derecha



Desembornar la batería de 12 V



La situación en el lugar del accidente puede requerir la desactivación de la red de a bordo de 12 voltios para reducir los riesgos para las víctimas del accidente o los equipos de rescate (p. ej., disparo posterior de algún airbag).

Dependiendo del tipo del vehículo, la batería de 12 voltios puede estar instalada en la parte delantera o trasera del vehículo.

La desactivación del sistema eléctrico del vehículo reduce el riesgo de incendio causado por cortocircuitos, pero también el riesgo de una activación posterior de los airbags o de los pretensores de los cinturones de seguridad.

	Si hay montadas varias baterías de la red de a bordo, hay que desembornarlas todas para dejar el vehículo sin tensión.
	Como norma general, desembornar primero el polo negativo y luego el polo positivo de la batería. Para evitar el riesgo de arcos voltaicos, conviene aislar los bornes de la batería.

	Con la alimentación de 12 voltios desembornada resultan desconectadas todas las funciones de la red de a bordo (esto atañe, especialmente, a las luces de emergencia y el ajuste eléctrico de los asientos). Para más información, consulte el capítulo 4. Acceso a los ocupantes y el capítulo 9. Información adicional importante .
	La ubicación y el procedimiento necesario para desactivar la tensión de la red de a bordo de 12 voltios vienen descritos en las Hojas de rescate de Škoda.

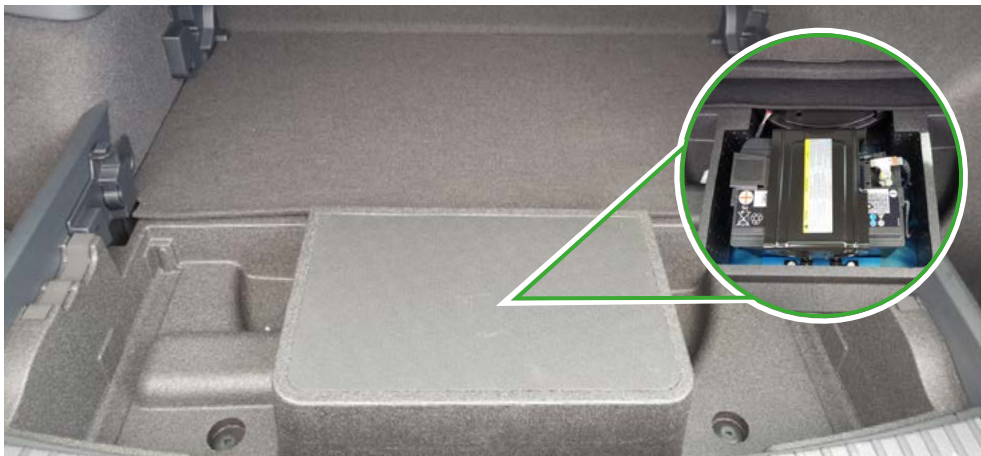
Ubicaciones típicas de instalación

Dependiendo del modelo, la batería del sistema eléctrico de 12 voltios puede estar colocada en la zona del motor del vehículo, en el maletero o en el compartimento de pasajeros.

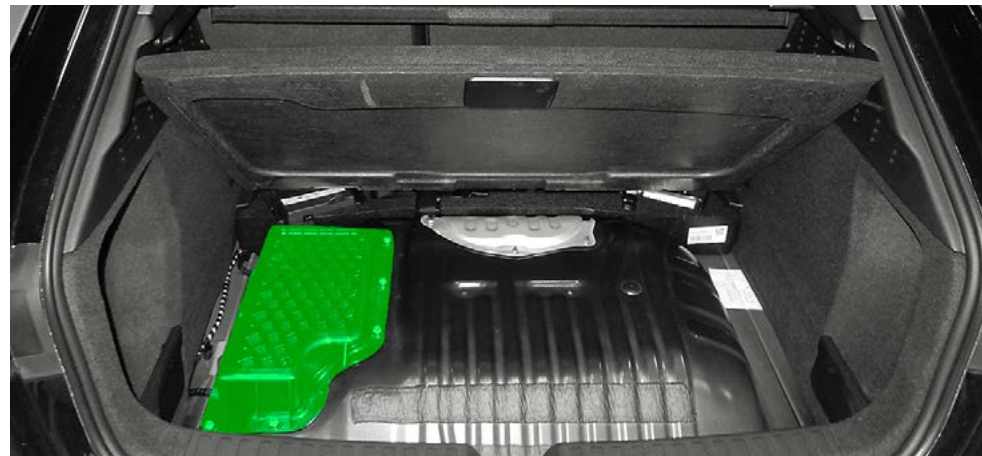


Ubicación en la parte delantera del vehículo (por ejemplo, Kodiaq)

3. Control de riesgos directos / normas de seguridad



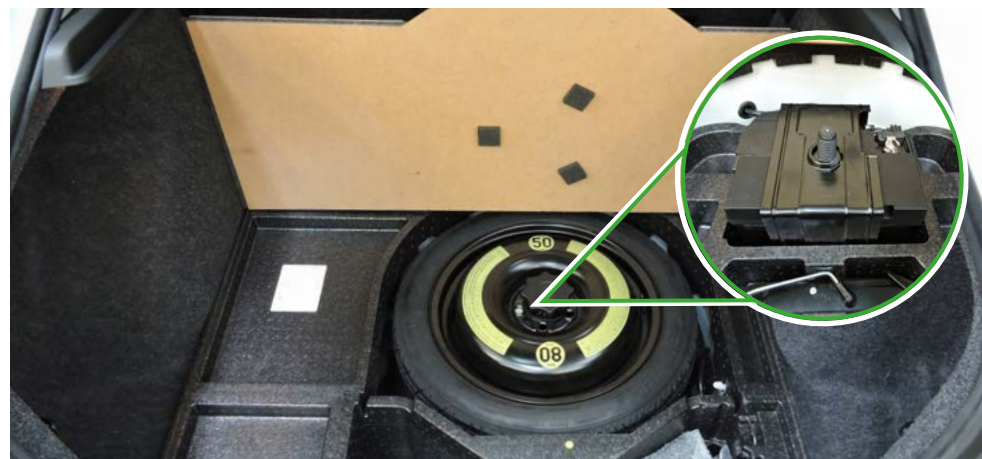
Ubicación de la instalación en el maletero, debajo de la tapa (por ejemplo, Kodíaq)



Ubicación de la instalación en el maletero, debajo de la tapa (por ejemplo, Octavia)



Ubicación de la instalación en el maletero (por ejemplo, Superb)



Ubicación de la instalación en el maletero, debajo de la rueda de recambio (por ejemplo, Rapid)

Desembornar la batería de 48 V



Los vehículos modernos disponen de sistemas de propulsión inteligentes y una gran variedad de sistemas de asistencia. Algunos vehículos están alimentados con un sistema adicional de 48 V.

Los modelos de ŠKODA con un sistema eléctrico de 48 V se denominan también semihíbridos (mHEV) y llevan el distintivo e-TEC en la quinta puerta. Estos vehículos no son vehículos de alto voltaje.

Ejemplo de uso:

- Función Start-Stop ampliada con ayuda de un alternador de arranque por correa.

	En caso de accidente en el que se activen los airbags, el sistema de 48 V se desactiva automáticamente.
	Para que el vehículo quede completamente sin tensión, es necesario desconectar tanto la red de a bordo de 12 V como el sistema de 48 V.

El peligro específico vinculado a una fuente de alimentación de 48 V se puede controlar en cierto modo y de forma adecuada si se conocen sus particularidades como en el caso de las baterías convencionales de 12 V de la red de a bordo.

	¡Al desconectar la batería de 48 voltios existe el riesgo de un arco voltaico! ¡Utilizar un equipo de protección adecuado!
	¡Las baterías de iones de litio dañadas o utilizadas inadecuadamente se pueden autoinflamar en el instante o pasado algún tiempo o, incluso, volver a inflamarse después de extinguirse el fuego! Por eso, ¡utilice un equipo de protección adecuado!
	El procedimiento para desembornar la batería de 48 voltios viene descrito en las Hojas de rescate.



Desconexión del sistema de 48 V del modelo Superb a partir del año 2023

Desconectar de la estación de carga (desbloqueo de emergencia)

En caso de emergencia, los vehículos que se encuentran cargando en una estación de carga pública o doméstica se pueden desconectar de ella.

Si no se puede desconectar el vehículo de la manera habitual, puede llevarse a cabo un desbloqueo de emergencia mediante el procedimiento descrito en la Hoja de rescate. El mecanismo de desbloqueo de emergencia suele estar situado, por lo general, en la parte posterior de la toma de carga.

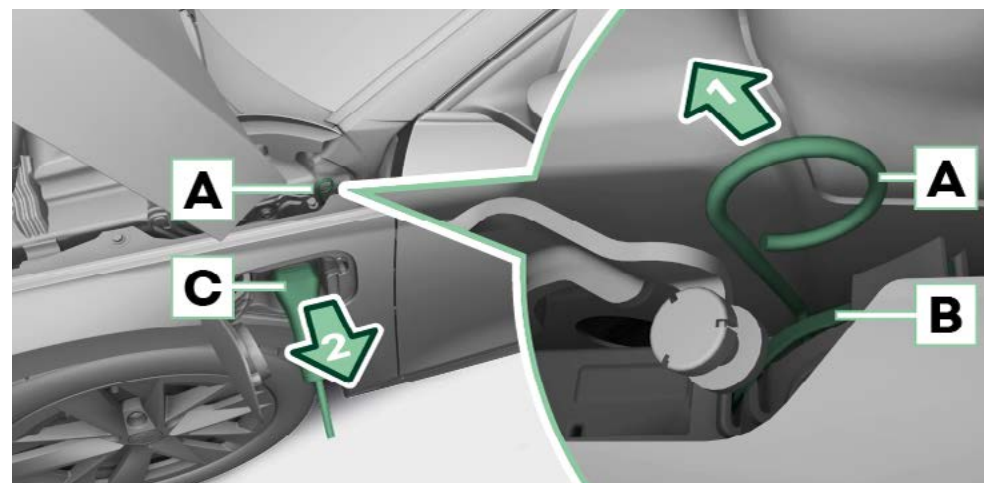


El procedimiento de desbloqueo de emergencia del vehículo desde el conector de carga está descrito en la Hoja de rescate de cada vehículo.

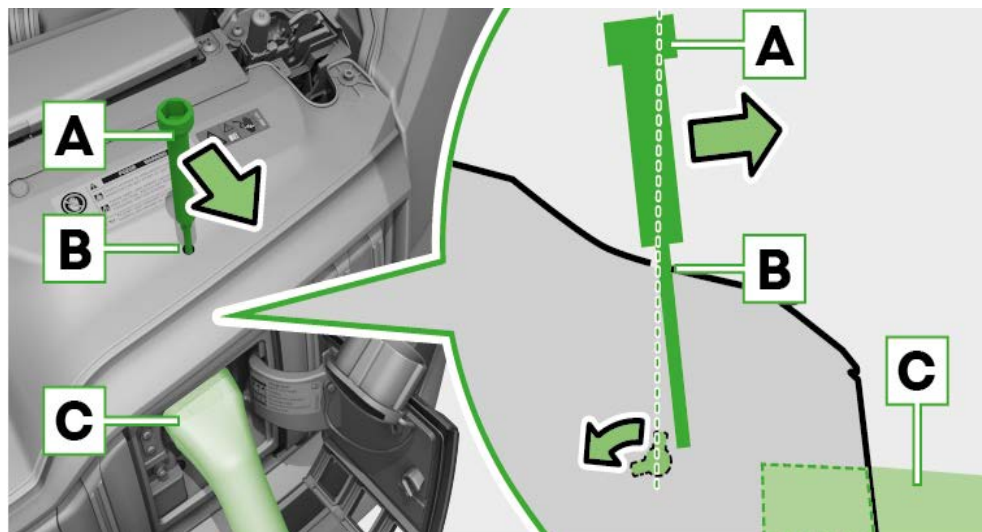


	Las estaciones públicas de carga están conectadas a la red eléctrica pública con una tensión superior a 1 000 V. En estos casos, a la hora de una intervención por un incendio hay que mantener la distancia de seguridad correspondiente.
	Siga los procedimientos tácticos y las indicaciones de seguridad para estaciones de recarga públicas y domésticas.
	Las tomas de carga y el aspecto de las estaciones de carga públicas y privadas varían según el fabricante y el país.

Las estaciones de carga públicas y las cajas de pared cargan con corriente alterna o continua. En un sistema de corriente continua (CC) la batería se carga directamente. Si se utiliza corriente alterna (CA) para cargar una batería de alto voltaje, la batería se carga a través del cargador del vehículo.



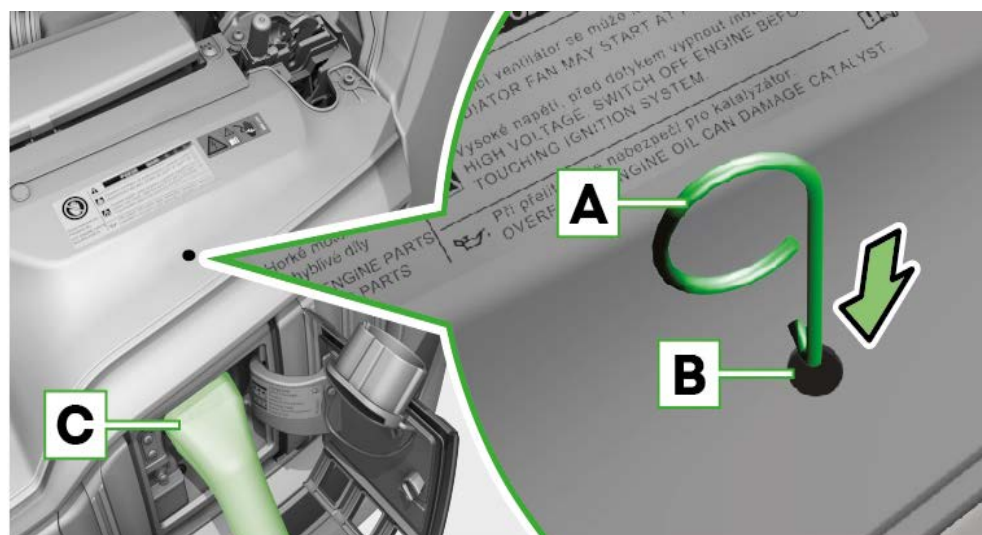
Variante n.º 1: Ejemplos de ubicaciones del desbloqueo de emergencia de la estación de carga sobre el paso de rueda



Variante n.º 2: Ejemplos de ubicaciones del desbloqueo de emergencia de la estación de carga en la máscara, por ejemplo, Superb a partir del año de fabricación en 2019



Variante n.º 4: Ejemplos de ubicaciones del desbloqueo de emergencia de la estación de carga en el lado derecho del maletero, por ejemplo, Elroq



Variante n.º 3: Ejemplos de ubicaciones del desbloqueo de emergencia de la estación de carga en la máscara, por ejemplo, Superb a partir del año de fabricación en 2021

Motor de gas natural – Dispositivos de seguridad



Todo el sistema de gas natural se ha montado de manera que esté lo mejor protegido de posibles daños e inclemencias meteorológicas. Los depósitos de gas son extremadamente estables y resistentes al calor. Las tuberías de alta presión y los elementos de unión se fabrican con acero inoxidable sin costuras y discurren por el exterior del compartimento de pasajeros.

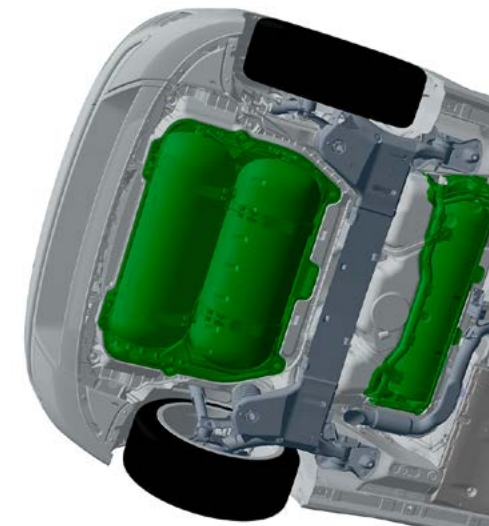
Aparte de las válvulas de cierre electromagnéticas, las válvulas de las bombonas llevan integrado un fusible térmico, así como un limitador de caudal que evita un escape de gas descontrolado en caso de una posible rotura de tubería. Además, la primera válvula de la bombona integra una válvula de retención que evita el retorno del gas de la bombona a la tubería de llenado.



Las válvulas electromagnéticas de cierre de los depósitos cortan automáticamente el suministro de gas en caso de un accidente con activación de los sistemas de retención.

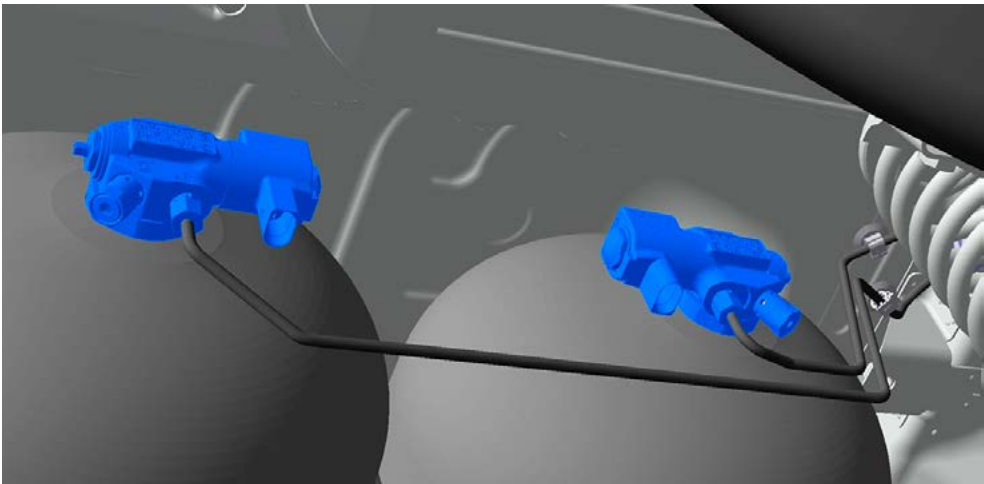
Válvula de cierre del depósito

Desmontar las tapas de los depósitos en el chasis:



En esta ilustración, las tapas de los depósitos están marcadas en verde

Desconectar manualmente los depósitos de gas



Localizar las válvulas de cierre de los depósitos de gas



Girar la válvula de cierre hasta el tope en el sentido de las agujas del reloj con una llave de boca de 5 mm, unos alicates o una herramienta especial

	El procedimiento exacto para cerrar manualmente los depósitos de gas se describe en las Hojas de rescate de cada modelo de Škoda.
	Señalización de los depósitos de gas natural comprimido en las Hojas de rescate.
	Señalización de las válvulas de cierre del gas natural comprimido en las Hojas de rescate.

Motor de GLP – Dispositivos de seguridad



Los vehículos con motor de GLP se diferencian en algunos aspectos de los vehículos convencionales.

Conocer estas diferencias es de vital importancia para la intervención de los rescatistas.



El gas licuado de petróleo - GLP (denominado también LPG – Liquified Petroleum Gas, gas licuado) no debe confundirse con el gas natural GNC (denominado también CNG – Compressed Natural Gas, gas natural comprimido). El gas natural y los equipos de gas natural se diferencian del gas licuado del petróleo y de los equipos del GLP por sus características fundamentales.

Todo el sistema de GLP se ha montado de manera que esté lo mejor protegido de posibles daños e inclemencias meteorológicas. Los depósitos de gas son extremadamente estables y resistentes al calor. Las tuberías de alta presión y los elementos de unión se fabrican con cobre /acero inoxidable y discurren por el exterior del compartimento de pasajeros.

Aparte de la válvula de cierre electromagnética, el depósito lleva integrado un dispositivo de seguridad de sobrepresión. También lleva instalada una válvula de retención en la válvula de cierre de llenado que impide el retorno del gas desde el depósito a la tubería de llenado.

Válvula de cierre del depósito

La válvula de cierre del depósito es una válvula electromagnética que abre la unidad de control del gas en modo de funcionamiento con gas licuado.



La válvula cierra automáticamente al conmutarse al modo de funcionamiento con gasolina, al apagar el motor, en caso de un accidente con disparo de airbags y/o los cinturones de seguridad o cuando se corta la alimentación eléctrica.

4. Acceso a los ocupantes

El acceso a los pasajeros tras un accidente de tráfico es de vital importancia en las operaciones de rescate.

Dependiendo de la situación del accidente, los equipos de rescate y salvamento disponen de distintas posibilidades de acceso a los pasajeros.

Desbloquear las puertas del vehículo

Una puerta bloqueada (la manilla exterior de la puerta lateral no funciona) puede desbloquearse habitualmente de la siguiente manera:

- Con el botón del mando a distancia,
- Con el botón de lock/unlock en el interior del vehículo,
- Con la llave de emergencia a través del inserto de la cerradura de la puerta,
- Para vehículos con Kessy - advance, tirando de la manivela (requiere presencia de la llave),
- Mediante la aplicación móvil MyŠkoda.



Botón de desbloqueo del mando a distancia con la llave del vehículo



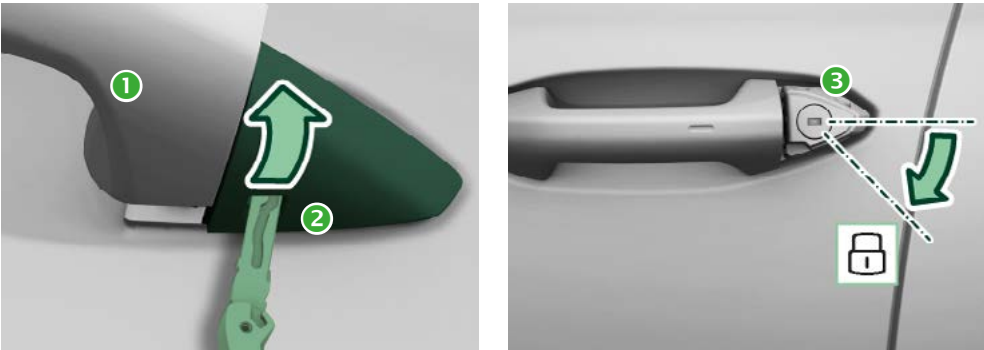
Botón de desbloqueo en el salpicadero

	En el manual de uso o en las Hojas de rescate del vehículo en cuestión se puede consultar la información específica para el vehículo o el equipamiento en cuestión.
	Tras un accidente con disparo de airbag se desbloquean automáticamente todas las puertas y también la puerta del maletero. Las puertas se pueden abrir tirando de la manilla exterior de la puerta.
	Advertencia: La función de bloqueo automático a una velocidad de 15 km/h está configurada por defecto desde el año 2022 y no se puede desactivar. Hasta el 2022, esta función se podría desactivar en la configuración de la radio de a bordo.

Manillas exteriores de las puertas

Tirar de la manilla para abrir la puerta.

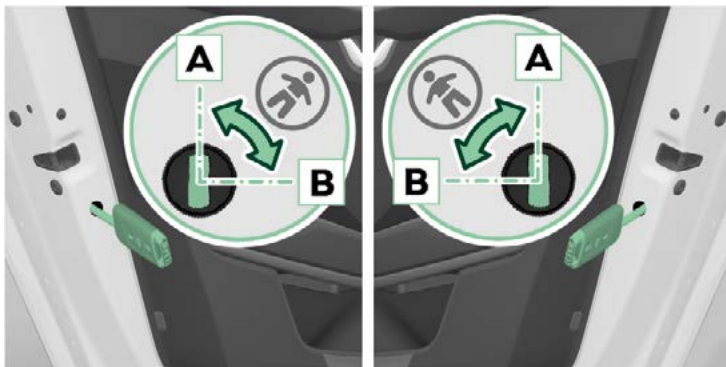
	Tras un accidente con disparo de airbag se desbloquean automáticamente todas las puertas y también la puerta del maletero. El capó permanece cerrado.
	En caso de accidentes graves, es posible que se tengan que utilizar herramientas de rescate.
	Con el seguro para niños activado no se pueden abrir las puertas de la segunda fila de asientos desde el interior. Para abrir la puerta desde el interior hay que desactivar primero el seguro para niños de forma mecánica o eléctrica. Véase Seguro para niños, mecánico y eléctrico .



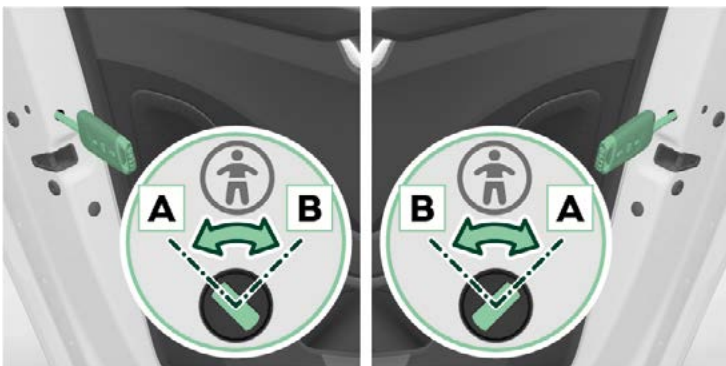
- En situaciones especiales el vehículo se puede desbloquear y abrir desde el exterior con una llave de emergencia como sigue:
- 1. Tirar de la manilla de la puerta delantera izquierda y sujetarla.
 - 2. Insertar el vástago de la llave en el orificio de la parte inferior de la tapa y levantarla.
 - 3. Introducir el vástago de la llave en el bombín de la cerradura de la puerta y desbloquear el vehículo girando la llave.
 - 4. Para abrir la puerta, tirar con fuerza de la manilla de la puerta del conductor.
- En caso necesario, las puertas del vehículo también se pueden desbloquear y abrir desde el interior accionando la manilla interior de la puerta.

4. Acceso a los ocupantes

Seguro para niños, mecánico y eléctrico



Variante n.º 1a: Desactivación del seguro mecánico para niños con la llave debajo del cierre de la puerta trasera



Variante n.º 1b: Desactivación del seguro mecánico para niños con la llave encima del cierre de la puerta trasera



Variante n.º 2: Desactivar el seguro eléctrico para niños con un botón en el guarnecido de la puerta

Manillas interiores de las puertas

Desde el interior, la puerta puede abrirse tirando de la manilla interior. El acceso a las manillas interiores de las puertas se realiza:

- por la puerta adyacente (desde el interior del vehículo),
- abriendo la ventanilla con los botones del control remoto situados en el guarnecido de la puerta,
- abriendo la ventanilla manteniendo pulsado el botón de desbloqueo del mando a distancia,
- eliminando la ventana.



Tire de la manilla de la puerta y abra la puerta

	En caso de accidente con disparo de los airbags, en los modelos más nuevos las ventanillas se entreabrirán. Si hace falta, la ventanilla puede romperse tirando de ella.
	Con el seguro para niños activado no se pueden abrir las puertas de la segunda fila de asientos desde el interior. Para abrir la puerta desde el interior hay que desactivar primero el seguro para niños de forma mecánica o eléctrica. Véase Seguro para niños, mecánico y eléctrico .

	¡Si las lunas del vehículo se resquebrajan, hay riesgo de lesiones! ¡Utilizar un equipo de protección adecuado!
	El elevalunas eléctrico de la segunda fila de asientos puede desconectarse mediante un botón situado en el guarnecido de la puerta del conductor. Si se desactiva, la ventana no se puede bajar.

Acceso a través de la puerta del maletero

En función de la variante de equipamiento, la puerta del maletero puede desbloquearse de la siguiente manera:



Tirador de la puerta del maletero



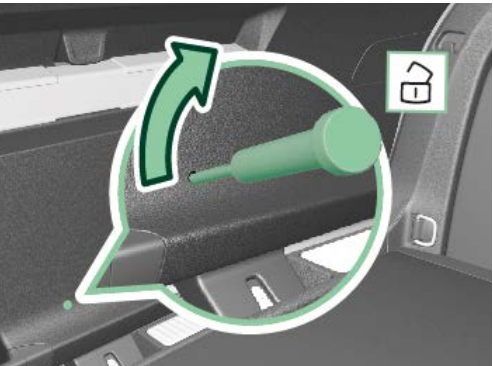
Botón del mando a distancia



Botón en el guarnecido de la puerta del lado del conductor

Cuando el vehículo está desbloqueado, la puerta del maletero se abre mediante el tirador integrado en el portón trasero. Algunos modelos disponen además de un portón del maletero de accionamiento eléctrico mediante un botón situado en el asiento del conductor.

	Tras un accidente con disparo de airbag se desbloquean automáticamente todas las puertas y también la puerta del maletero. El capó permanece cerrado.
	Con la alimentación de 12 voltios interrumpida no se puede abrir la puerta del maletero, a pesar de estar desbloqueada.
	En caso necesario, la puerta del maletero puede abrirse manualmente desde el interior. Consultar el manual de instrucciones del vehículo en cuestión.



Desbloquear la tapa del maletero desde la zona del maletero

Refuerzos de la carrocería

El elevado nivel de seguridad de los ocupantes se consigue, en particular, reforzando la carrocería del compartimento de pasajeros.

El refuerzo de la carrocería se logra utilizando aceros de alto límite elástico y aceros de alto límite elástico conformados en caliente con grosores mayores de las paredes en una estructura multicapa.



Carrocería con el compartimento de pasajeros reforzado

Las zonas reforzadas se muestran en las Hojas de rescate específicas de los distintos modelos. Durante los trabajos de rescate en estas zonas hay que utilizar herramientas de rescate.

	¡Al serrar/cortar aceros de alto límite elástico y aceros de alto límite elástico conformados en caliente pueden quedar cantos afilados! ¡Utilizar un equipo de protección adecuado!
	Evitar componentes susceptibles a sufrir daños, como los airbags, depósitos de combustible, cables o componentes de alto voltaje. En la Hoja de rescate específica de cada vehículo se encuentra la información sobre la posición de los refuerzos.
	Las zonas del vehículo con materiales de alta resistencia están marcadas en verde en las Hojas de rescate.

Pilar B

El pilar B se refuerza especialmente empleando aceros de alto límite elástico conformados en caliente, así como una estructura multicapa de gran sección.

El pilar B se refuerza adicionalmente en la zona de alojamiento de la banda del cinturón, por tanto estas partes no son adecuadas para serrar/cortar la carrocería.



Pilar B con estructura multicapa

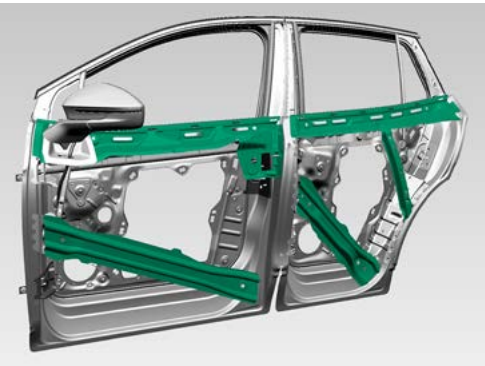
	¡En la zona del refuerzo de la carrocería, la forma más fácil para cortar el pilar B es la zona por encima del regulador de la altura del cinturón! El pilar también se puede cortar en la zona inferior. En este caso, tener en cuenta que la sección del pilar es muy amplia y que, por lo general, en esta zona se encuentra el pretensor del cinturón.
	¡En todos los casos, hay que seguir las instrucciones de las Hojas de rescate!

Largueros inferiores

Para reforzar los largueros inferiores se emplean aceros multicapa de alto límite elástico. Estos sirven para aumentar la seguridad en las colisiones laterales. En particular, presentan largueros inferiores reforzados los vehículos eléctricos para una mayor protección de la batería de alto voltaje.

Protección anticolidión en la zona de la puerta

En los vehículos de Škoda, la protección anticolidión está formada por tubos y perfiles de acero. Estos tubos y perfiles están dispuestos de forma horizontal o transversal detrás de las chapas exteriores de las puertas. Los refuerzos de alta resistencia se pueden cortar con herramientas de rescate potentes. Los refuerzos de acero se encuentran encima de la cerradura de la puerta y proporcionan apoyo al vehículo en el caso de una colisión frontal o lateral, mientras que los refuerzos de acero que hay debajo de la cerradura de la puerta son relevantes en el caso de una colisión lateral.



Protección lateral antichoque en las puertas

	La ubicación de los refuerzos se puede consultar en la Hoja de rescate de cada vehículo.
	Señalización de las zonas de alta resistencia en las Hojas de rescate.

	En las puertas delanteras puede haber un tubo para una mayor protección de los ocupantes del vehículo en el caso de un impacto lateral.
--	---

Cristales

Las lunas de los vehículos Škoda se componen de cristales de seguridad monocapa y laminados.

El parabrisas siempre está diseñado como vidrio de seguridad laminado (VSG) y las ventanillas laterales y traseras como vidrio de seguridad templado (ESG) o vidrio de seguridad laminado (VSG), en función del equipamiento. En los vehículos Škoda, los techos panorámicos de cristal siempre son de cristal de seguridad monocapa.

Vidrio de seguridad templado (ESG)

El cristal de seguridad monocapa (ESG) es un vidrio que se ha sometido a un tratamiento térmico y que resiste elevadas cargas. Cuando se excede la carga que puede soportar, se rompe en muchos fragmentos. El vidrio de seguridad templado se utiliza para las ventanas laterales, las ventanas traseras y el techo corredizo panorámico.

	Los cristales intactos pueden romperse repentinamente durante los trabajos de rescate en el vehículo. Dependiendo del accidente y de la envergadura de los trabajos de rescate, las ventanas deberían retirarse previamente. Las lunas pueden retirarse utilizando una carga puntual, con un granete o un martillo de emergencia. Los cristales deberían asegurarse antes enmascarándolos con una película especial o cintas adhesivas.
---	---

Vidrio de seguridad laminado (VSG)

El cristal de seguridad laminado está formado por dos lunas de cristal y una lámina de PVC intermedia. Los cristales permanecen prácticamente intactos cuando resultan dañados. Se utilizan para parabrisas, techos panorámicos fijos y, si es necesario, para las ventanas laterales. El parabrisas está pegado a la carrocería.

	Como las lunas de cristal laminado no se rompen, solo hay que retirarlas si es requerido para los trabajos de rescate. Las lunas de cristal de seguridad laminado se pueden retirar con sierras especiales para vidrio.
---	---



Cristal de seguridad monocapa



Cristal de seguridad laminado

	Antes de retirar las lunas de cristal, proteger a los ocupantes y los servicios de rescate de las astillas de cristal.
	En las correspondientes Hojas de rescate de los modelos más actuales se describen también las indicaciones para las variantes de ventanas instaladas.

Mecanismos para el ajuste vertical y longitudinal del asiento del conductor y del volante

Dependiendo de la situación en el lugar del accidente, los equipos de rescate y salvamento decidirán si es necesario ajustar la posición de los asientos o del volante para rescatar a los ocupantes.

Los asientos de los vehículos de Škoda se pueden ajustar mecánica o eléctricamente. Las columnas de dirección se ajustan mecánicamente. Dado el caso, es posible que se tengan que retirar también los reposacabezas. Para rescatar a los ocupantes de la segunda y tercera fila de asientos, puede ser necesario desplazar los asientos hacia adelante y abatir los respaldos o desmontar los asientos individuales.

	Si se utilizan herramientas de rescate en el interior del vehículo, asegurarse de no dañar piezas sensibles, como la batería de alto voltaje o los pretensores pirotécnicos de los cinturones.
	Tras un accidente con disparo de airbag se desbloquean automáticamente todas las puertas y también la puerta del maletero. El capó permanece cerrado.
	Dependiendo del equipamiento, los asientos eléctricos pueden tener una función para acceder y salir cómodamente (Easy Entry). Esta función aleja automáticamente el asiento del volante.



Para rescatar a los ocupantes, utilizar estos dispositivos de confort eléctricos antes de desembornar la batería. Después estos sistemas ya no se podrán aprovechar.



Ajuste mecánico de la columna de dirección

- ① Desbloquear la columna de dirección
- ② Ajustar la posición de la columna de dirección

Ajuste eléctrico del asiento

- ① Ajuste del apoyo lumbar
- ② Ajuste del cojín del asiento
- ③ Ajuste del respaldo



Dispositivos eléctricos de confort

Dependiendo de la gama de modelos y del equipamiento, los vehículos Škoda disponen de una serie de dispositivos de confort de accionamiento eléctrico, por ejemplo:

- elevalunas eléctricos,
- techo corredizo eléctrico,
- ajuste eléctrico del asiento,
- desbloqueo, apertura y cierre eléctricos del maletero.

¡Después de desembornar la/s batería/s de 12 V (la red de a bordo), estos sistemas ya se pueden accionar!



Solo el personal de un taller debería conectar de nuevo la batería a la red de a bordo.

5. Almacenamiento de energía / líquidos / gases / sólidos

Los vehículos de Škoda llevan una gran cantidad de material operativo. Solo puede reaccionarse de forma adecuada y adoptar las medidas apropiadas para protegerse del peligro cuando éste es identificado durante una intervención.

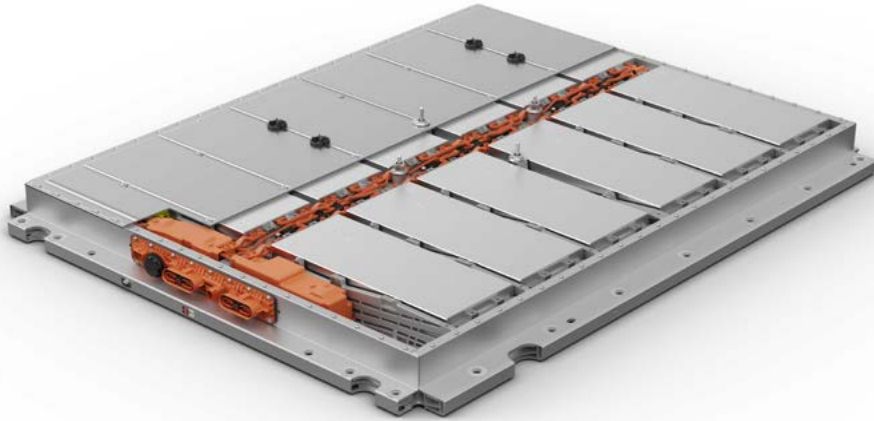
	En todas las energías que lleva o acumula el vehículo (pretensores pirotécnicos de los cinturones, airbags, muelles de gas presurizado, combustible, gases, etc.), después de un accidente existe el peligro de una descarga expansiva.
	Utilizar siempre un equipo de protección adecuado para manejar los líquidos operativos fugados.

Principales medios operativos transportados

 Líquido de frenos	 Líquido refrigerante
 Grasa lubricante (vaselina)	 Combustible
 Aceite para engranajes	 Aceite de la caja de dirección
 Aceite hidráulico	 Aceite del motor
 Líquido del aire acondicionado	 Agente reductor de NO ₂ (AdBlue)
 Aceite del compresor	 Líquido lavacristales
 Aceite de conservación	

Señalizaciones de advertencia de componentes de alto voltaje

El concepto de seguridad para vehículos de alto voltaje también incluye una amplia señalización de advertencia.



Ejemplo de una batería de alto voltaje del modelo Enyaq

Todos los componentes de alto voltaje del vehículo están señalizados con etiquetas de advertencia inequívocas. Los cables de alto voltaje son una excepción, ya que debido al color naranja de advertencia ya resaltan por sí mismos.

Por lo general, se utilizan tres tipos de etiquetas de advertencia:

- etiqueta amarilla de advertencia, con el símbolo de advertencia de tensión eléctrica,
- etiqueta de advertencia con la palabra «Danger» (del inglés, peligro) sobre fondo rojo,
- etiquetas que advierten especialmente a las personas con marcapasos.

Las etiquetas amarillas indican la presencia de componentes de alto voltaje alojados cerca de la etiqueta señalando las cubiertas bajo las que se encuentran los componentes de alto voltaje.

Las etiquetas de advertencia con la inscripción «Danger» señalizan directamente los componentes de alto voltaje del vehículo.

Ejemplos de etiquetas de advertencia en vehículos de alto voltaje:



La red de a bordo de alto voltaje

La clasificación como componente de alto voltaje o red de a bordo de alto voltaje depende en el vehículo del tipo de tensión: «CA», o «CC».

Las tensiones alternas (CA) superiores a 30 V de tensión nominal y las tensiones de corriente continua (CC) superiores a 60 V de tensión nominal se denominan generalmente como componentes de alto voltaje o red de a bordo de alto voltaje.

Definiciones de términos según el diseño del vehículo (por ejemplo, Škoda)

- Tensión de bajo voltaje: de hasta 60 V (por lo general, 12 y 48 voltios en turismos).
- Tensión de alto voltaje: aproximadamente entre 60 V y 1000 V.

	Aunque los términos se orienten por la cantidad de la tensión, el peligro real del contacto directo con la energía eléctrica es la intensidad de la corriente que fluye por el cuerpo humano en circuito cerrado. Esto significa que, incluso en el caso de una tensión reducida, el contacto con la energía eléctrica con una intensidad de corriente elevada puede suponer un peligro para la vida.
	¡No tocar, cortar o abrir los componentes de alto voltaje del vehículo ni la batería de alto voltaje! ¡Utilizar un equipo de protección adecuado!
	Solo unos pocos componentes eléctricos de los vehículos de alto voltaje utilizan tensión de alto voltaje para su funcionamiento (p. ej., la batería de alto voltaje, los cables de alto voltaje, el módulo electrónico de potencia, el motor de tracción / generador, el compresor del climatizador, el cargador de a bordo, el calentador PTC de alto voltaje). Los demás componentes eléctricos del vehículo, como la iluminación, la electrónica de a bordo, etc., se alimentan de la red de a bordo de 12 V.

Las baterías de alto voltaje son acumuladores recargables. Dependiendo del fabricante y del vehículo, se emplean distintos tipos de baterías. Se diferencian por los componentes químicos utilizados en sus celdas para los ánodos, cátodos y el electrolito, así como por la estructura de la celda (cilíndrica, prismática o plana). En la actualidad los vehículos Škoda utilizan baterías de alto voltaje del tipo Li-ion (batería de iones de litio), LFP (litio-hierro-fosfato) o NMC (níquel-manganeso-cobalto).

El tamaño y la ubicación de las baterías de alto voltaje varían en función del tipo de vehículo.

Un vehículo completamente eléctrico necesita una batería de alto voltaje más grande que un vehículo híbrido.

Actualmente se utilizan los siguientes conceptos de batería o lugares de instalación de las baterías de alto voltaje:

- ocupando casi por completo los bajos del vehículo,
- en los bajos del vehículo, delante del eje trasero,
- entre los ejes.

Una batería de alto voltaje está formada por una gran cantidad de módulos de batería, que a su vez se componen de las propias celdas de la batería.

Todas las baterías de alto voltaje están protegidas desde el punto de vista estructural, para reducir al mínimo en caso de accidente, por ejemplo, el riesgo de que haya fugas del electrolito de las celdas dañadas de la batería.

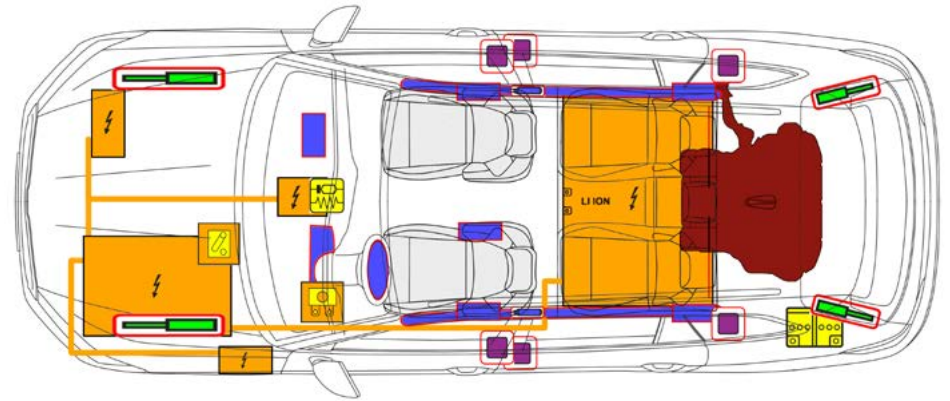
En caso de accidente, la batería de alto voltaje está protegida mecánicamente. Esta desvía gran parte de la energía del impacto a la estructura del vehículo.

	Aparte de la batería de alto voltaje, los vehículos eléctricos de Škoda también disponen de una o varias baterías de 12 V de a bordo.
---	---

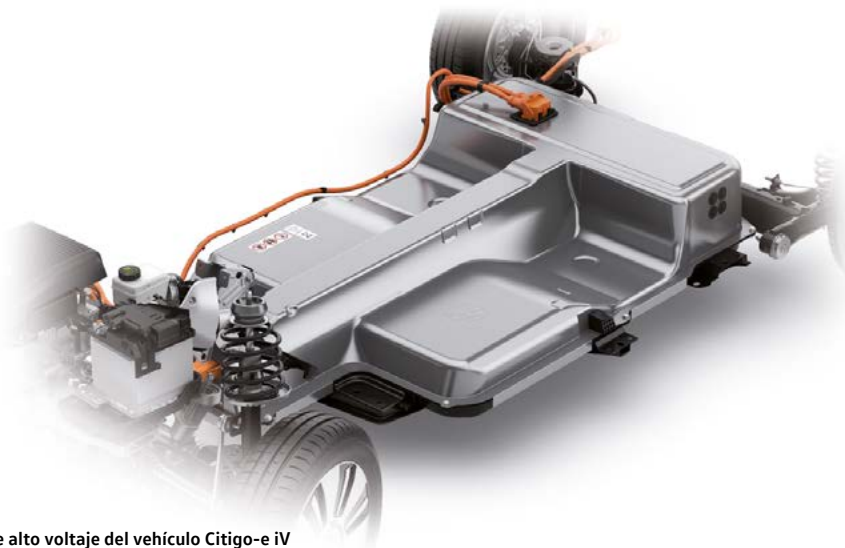
Sistema de baterías PHEV



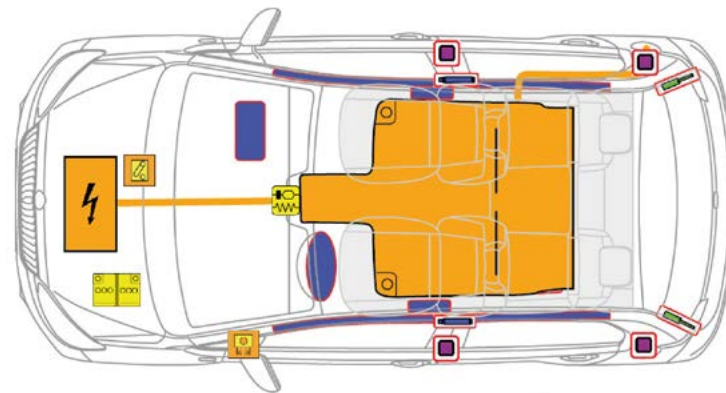
Batería de alto voltaje del vehículo Superb iV



Ubicación de la batería de alto voltaje en el vehículo Superb iV

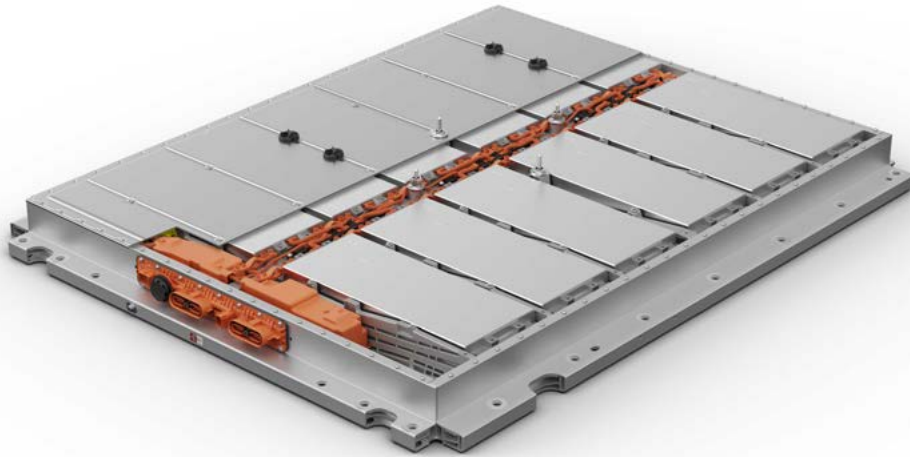


Batería de alto voltaje del vehículo Citigo-e iV

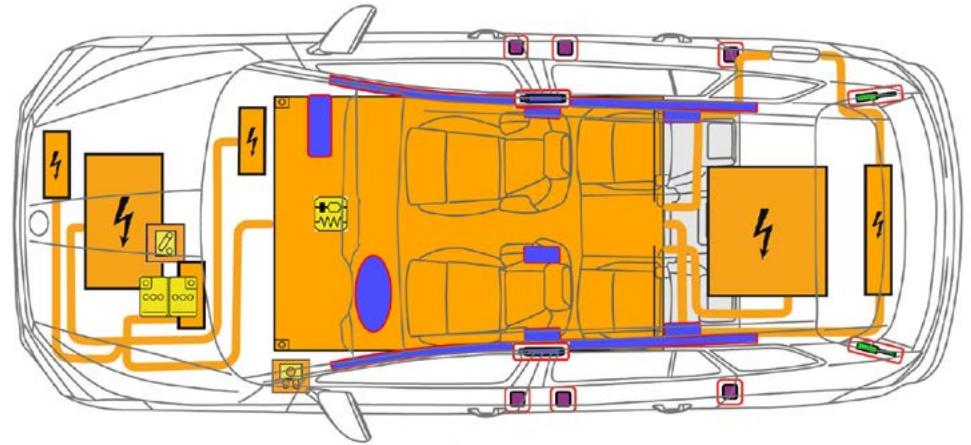


Ubicación de la batería de alto voltaje en el vehículo Citigo-e iV

Sistema de baterías BEV



Batería de alto voltaje del vehículo Enyaq



Ubicación de la batería de alto voltaje en el vehículo Enyaq

Climatizador

Para los climatizadores se utilizan los refrigerantes R134 a, R1234 yf y R744 (CO₂). Para más información acerca de los diferentes refrigerantes, se puede consultar la página:

www.dguv.de/ifa/gestis/gestis-stoffdatenbank/index.jsp.

Sistema de refrigeración de la batería de alto voltaje

En condiciones de funcionamiento normales no hay ningún peligro en cuanto a una exposición al contenido de la batería.

	Si se produce una fuga de refrigerante del sistema de refrigeración de la batería, existe riesgo de reacción térmica en la batería de alto voltaje. ¡Mantener la temperatura de la superficie de la batería de alto voltaje controlada!
	Durante la desgasificación de la batería de alto voltaje pueden generarse vapores tóxicos. ¡Utilizar un equipo de protección adecuado!
	La información específica de cada vehículo también se indica en la Hoja de rescate correspondiente.

Batería de 12 V de la red de a bordo

En los turismos de Škoda se utilizan principalmente baterías electrolíticas de plomo de 12 voltios. Las baterías de plomo de 12 voltios se diferencian entre una tecnología resistente frente a derrames (caja negra y una etiqueta que indica «AGM») y una tecnología que no es segura frente a derrames en caso de dañarse la carcasa (se distingue por la tapa negra y la caja transparente). Ambas tecnologías utilizan «ácido sulfúrico» como electrolito.

	En la batería puede haber una mezcla de gases altamente explosiva. ¡Mantener la batería alejada del fuego, de chispas y llama abierta a una distancia segura y no fumar en sus alrededores! ¡Utilizar un equipo de protección adecuado!
	El símbolo de «explosivo» en la batería.
	El derrame del ácido de la batería puede causar quemaduras graves en la piel.
	La información específica de cada vehículo también se indica en la Hoja de rescate correspondiente.

Baterías con electrolito sólido

Las baterías con fibra de vidrio, denominadas también baterías AGM, se utilizan en vehículos dotados del sistema arranque-parada y recuperación de energía. Las baterías con tecnología de fibra de vidrio son baterías en las que el ácido sulfúrico va absorbido por un separador de fibra de vidrio (AGM). Este tipo de batería se reconoce por las siglas AGM en la tapa de la batería y por su carcasa completamente negra.

	El derrame del ácido de la batería puede causar quemaduras graves en la piel.
	La información específica de cada vehículo también se indica en la Hoja de rescate correspondiente.

Batería de iones de litio (48 V)

Algunos modelos de Škoda (por ejemplo, los modelos semihíbridos (mHEV) con alternador de arranque por correa) emplean baterías de iones de litio de 48 V.

	¡Las baterías de iones de litio se pueden autoinflamar o volver a inflamarse después de extinguirse el incendio! ¡Utilizar un equipo de protección adecuado!
	El derrame del ácido de la batería puede causar quemaduras graves en la piel.
	Durante la desgasificación de la batería de iones de litio se pueden generar vapores tóxicos. ¡Utilizar un equipo de protección adecuado!
	La información específica de cada vehículo también se indica en la Hoja de rescate correspondiente.

Encontrará más información en la Asociación Central Alemana de la Industria Electrotécnica y Electrónica; División de Baterías (Zentralverband Elektrotechnik- und Elektronikindustrie e.V., Fachverband Batterien), www.zvei.org.

Materiales inflamables

Entre otros, son:

- plásticos,
- electrolitos,
- resinas,
- magnesio,
- gases u otros líquidos inflamables.

Las resinas se utilizan para unir las fibras de carbono. Los componentes de magnesio se encuentran en el compartimento del motor.

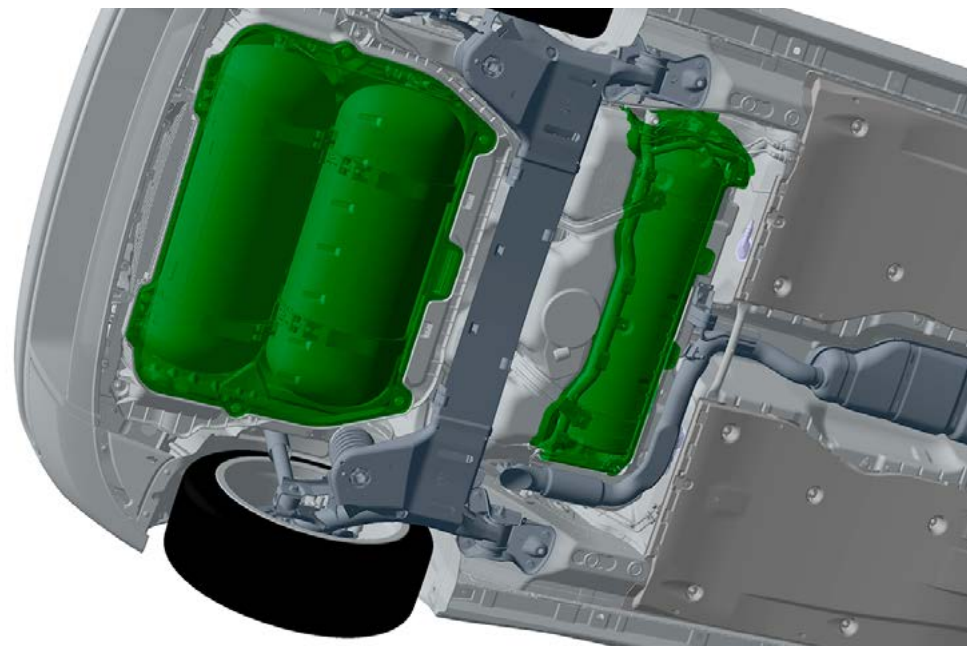
	Evitar el contacto de los electrolitos con la piel y su inhalación, ya que son inflamables, cáusticos e irritantes. ¡Utilizar un equipo de protección adecuado!
	La manipulación con el agua de extinción contaminada dependerá de los procedimientos específicos de los servicios de rescate y salvamento de cada país.

Propiedades físicas del gas natural

La intervención en los vehículos de gas natural (GNC) puede variar de la de vehículos convencionales, pero los posibles peligros se pueden controlar en cierto modo y de forma adecuada si se conocen sus particularidades.

Los depósitos de gas de los vehículos Škoda se fabricaban de acero o fibra de carbono.

- Al gas natural usado, por ejemplo, en los automóviles, se le añade una sustancia aromática. Gracias a esto se puede detectar un escape de gas natural antes de alcanzar el límite inferior de explosión.
- ¡El gas natural es más ligero que el aire (relación de densidad gas natural / aire es aprox. 0,6), por lo que se evapora rápidamente al aire libre!
- Mezclado con el aire es explosivo en las concentraciones de entre 4 % y 17 %.
- La temperatura de ignición es de aprox. 640 °C.



	Señalización de vehículos con motor de GNC en las Hojas de rescate.
	Evitar el contacto de los restos de fibras de carbono con la piel y su inhalación.

Propiedades físicas del gas licuado de petróleo (llamado también gas licuado o GLP)

Los vehículos con motor de gas licuado del petróleo se diferencian en algunos aspectos de los vehículos convencionales.

Conocer estas diferencias es de vital importancia para las intervenciones de los rescatistas.

- Para su uso en los vehículos, al gas licuado del petróleo se le añade una intensa sustancia aromática.
- En estado gaseoso el gas licuado del petróleo es más pesado que el aire (relación de densidad de GLP / aire es aprox. 1,55) y se acumula en fosas y pozos abiertos (p. ej., en conductos de desagüe y tuberías de canalización).
- El GLP se licua a una presión de 8 bares, reduciendo así considerablemente su volumen (1/260.^a parte del volumen original).
- Mezclado con el aire es explosivo en las concentraciones de entre 1,4 % y 10,9 %.
- La temperatura de ignición es de aprox. 460 °C.



El gas licuado de petróleo - GLP (denominado también LPG – Liquefied Petroleum Gas, gas licuado) no debe confundirse con el gas natural GNC (denominado también CNG – Compressed Natural Gas, gas natural comprimido).
El gas natural y los dispositivos de gas natural se diferencian del gas licuado del petróleo y de los dispositivos de GLP por sus características fundamentales.

Dispositivos de seguridad

Todo el sistema de GLP se ha instalado de manera que esté lo mejor protegido ante posibles daños. Los depósitos de gas son extremadamente estables y resistentes al calor. Todas las tuberías de alta presión y los elementos de unión se fabrican con cobre /acero inoxidable y discurren en la medida de lo posible fuera del compartimento de pasajeros.

Aparte de la válvula de cierre electromagnética, el depósito lleva integrado un dispositivo de seguridad de sobrepresión. También lleva instalada una válvula de retención en la válvula de detención de llenado que impide el retorno del gas desde el depósito a la tubería de llenado.

Válvula de cierre del depósito

La válvula de cierre del depósito es una válvula electromagnética que se abre por la unidad de control del gas en modo de funcionamiento con GLP.



La válvula cierra automáticamente al conmutarse al modo de funcionamiento con gasolina, al apagarse el motor, en caso de un accidente con disparo de los airbags y/o del pretensor del cinturón de seguridad o cuando se corta la alimentación eléctrica.

6. En caso de incendio

Indicaciones generales sobre incendios de vehículos

En principio, hay que tener en cuenta toda la legislación y los procedimientos tácticos para hacer frente a los incendios de vehículos, vigentes en el país en cuestión. Evitar, en la medida de lo posible, que el incendio alcance los depósitos de combustible o los sistemas de baterías.

Se pueden emplear todos los medios de extinción habituales y conocidos, como el agua, la espuma, el CO2 o el polvo extintor.

El medio y el método de extinción que hay que utilizar solo se puede decidir en el lugar de la intervención y dependerá en gran medida de la situación en cuestión y del equipo que haya a disposición.



Si los airbags no se han disparado en el accidente, puede que se disparen durante el incendio del vehículo.

Incendio de vehículos de alto voltaje

La intervención en los vehículos de alto voltaje no es más peligrosa que la de los vehículos de gasolina o gasóleo, pero existen ciertas diferencias. Para las intervenciones de rescate de vehículos de turismo siniestrados, conocer estas diferencias puede ser de importancia.

En caso de un incendio de un vehículo de alto voltaje, hay que distinguir entre:

- Incendio del vehículo sin amenaza para los sistemas de baterías con electrolito inflamable:**
 De igual manera que en un vehículo con motor convencional, dependiendo de las necesidades y/o la disponibilidad, en un incendio «normal» de un vehículo híbrido o eléctrico (BEV, cuya batería de alto voltaje no esté ardiendo) se pueden emplear todos los medios de extinción habituales y conocidos, como el agua, la espuma, el CO₂ o polvos extintores.
- Incendio del vehículo con amenaza para los sistemas de baterías con electrolito inflamable:**
 El humo, las chispas y las llamaradas procedentes de la batería pueden indicar que en el origen del incendio estuvo implicada la batería de alto voltaje. En los vehículos Škoda se utilizan baterías de alto voltaje del tipo Li-ion (batería de iones de litio), LFP (litio-hierro-fosfato) o NMC (níquel-manganeso-cobalto). Si es posible, apagar la batería de alto voltaje con agua y, a continuación, enfriar la batería.
 Asegurarse de utilizar suficiente agua y procurar que el agua entre en las aberturas de la batería de alto voltaje causadas por el incendio o por la colisión.
 Es preferible utilizar chorros de agua fragmentados, que deberían dirigirse lo más directamente posible hacia la batería.
 La ubicación de la batería de alto voltaje se puede consultar en la Hoja de rescate del modelo en cuestión.

La decisión sobre las medidas apropiadas la toma la unidad de protección contra incendios en el lugar del incidente y depende en gran medida de la situación actual (por ejemplo, la evolución del incendio y la hora de llegada de los bomberos) y del equipo disponible.

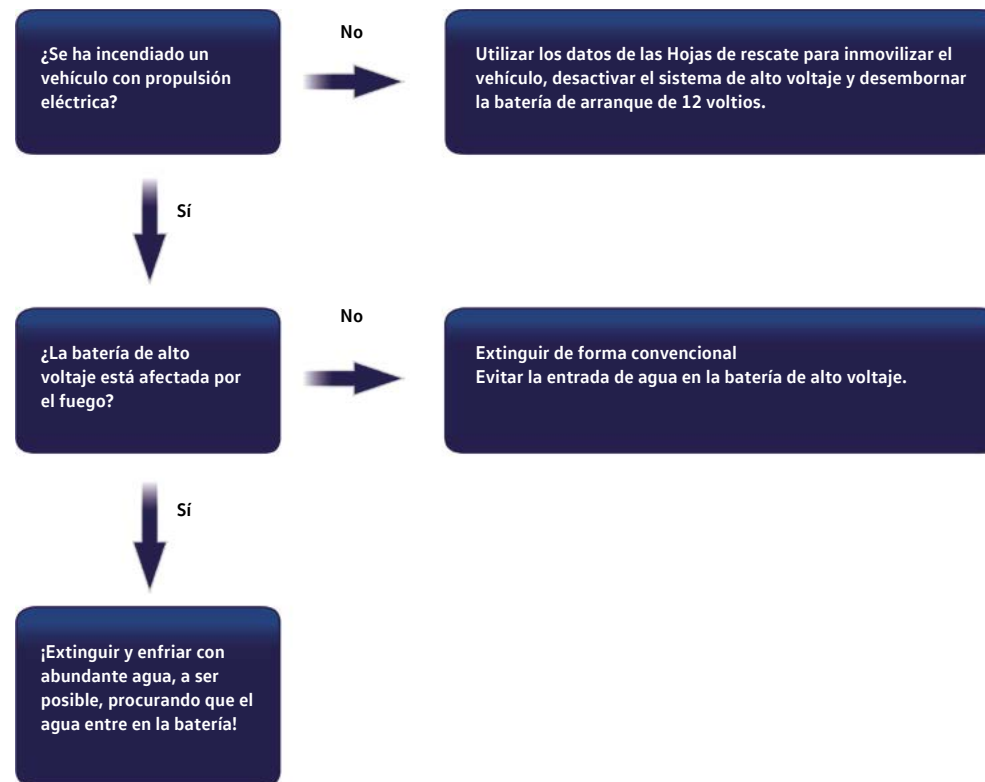


Diagrama de procedimiento para vehículos electrificados

Una batería de alto voltaje puede reaccionar o rápidamente o con retardo debido a los daños graves (p. ej., una carcasa deformada, partida o agrietada) al someterse a los efectos del agua o del incendio. Por ello habrá que observar si hay indicios de una reacción durante la intervención en un vehículo siniestrado equipado con una batería de alto voltaje (p. ej., humo, calentamiento, ruido, chispas, etc.).

En caso de reacción de la batería de alto voltaje hay que adoptar medidas de protección. En un incendio de vehículos eléctricos o híbridos se produce humo nocivo para la salud, al igual que en un incendio de vehículos con un sistema de propulsión convencional. Por eso es necesario el uso de equipos de protección adecuados.

6. En caso de incendio

En el caso de un incendio habrá que contar con emisiones de gases de la batería de alto voltaje. La batería dispone de dispositivos de seguridad mecánicos que se activan por ejemplo, cuando aumenta la temperatura y la presión debido a un incendio, permitiendo así una «liberación de gases» intencionada y la disminución de la presión.

La extinción del fuego de un vehículo con batería de alto voltaje y la extinción de una batería de alto voltaje en llamas es posible. Según el manual de la Asociación Alemana de la Industria del Automóvil (VDA) «Unfallhilfe Retten und Bergen» (en español, «Ayuda en accidentes, rescate y salvamento») se recomienda utilizar preferentemente agua como medio de extinción y, por lo general, el procedimiento de extinción no se diferencia del de un incendio de un vehículo de propulsión convencional.

Si el incendio también afecta a la batería de alto voltaje, se necesitará una mayor cantidad de agua extintora para enfriar o extinguir el incendio de la batería de alto voltaje que no esté dañada y que reaccione.

Tras la reacción, la batería de alto voltaje debe enfriarse con agua hasta que alcance aproximadamente la temperatura ambiente. Se recomienda utilizar una cámara termográfica o un termómetro infrarrojo para medir la temperatura de la superficie de la batería.

	La tensión peligrosa puede estar presente incluso después de extinguirse el incendio.
	Las baterías que aún no se han quemado completamente corren el riesgo de volver a incendiarse. Tras extinguir el incendio, los vehículos intervenidos deben estacionarse en un lugar adecuado, y según el caso, deben seguir en observación.
	Hay que mantener una distancia de seguridad razonable. Es necesario utilizar equipos de protección adecuados, especialmente utilizar un aparato respiratorio aislante para la protección respiratoria.

	Los vapores y gases pueden suprimirse mediante chorros de agua fragmentados.
	No puede descartarse la ruptura de las células defectuosas expuestas, incluida la reacción exotérmica consecuente.
	Pasado un tiempo después de un accidente, aún se puede producir un incendio, ya que no se puede descartar el riesgo residual de un incendio retardado. Esto es especialmente cierto en el caso de las baterías de alto voltaje (véase también el capítulo 8. Remolque / transporte / almacenamiento). Sigue en pie el riesgo de descarga eléctrica. Aún no está permitido tocar los componentes de alto voltaje y habrá que utilizar equipos de protección personal adecuados. Los cables de alto voltaje pueden haber resultado dañados por el calor.
	Consultar la información de la Hoja de rescate correspondiente.
	En la hoja metodológica del Reglamento de Combate de Unidades de Protección contra Incendios se indicará como novedad que la batería debe enfriarse durante un mínimo de 48 horas (por ejemplo, en un baño de agua).

Incendio de vehículos de gas natural

Por lo general, la manipulación de los vehículos de gas natural presenta los mismos peligros que la de los vehículos de gasolina o gasóleo; no obstante, también aquí hay algunas particularidades que hay que tener en cuenta en la intervención de rescate.

En un incendio de un vehículo, donde los depósitos de gas natural también están sometidos al calor, los termofusibles reaccionan a una temperatura de aprox. 110 °C y se comienza a descargar de una forma preestablecida el gas natural para que se inflame y queme. En el caso de un depósito de gas natural lleno, la descarga del gas natural tardará aprox. 90 segundos hasta vaciar el vehículo por completo.

Los vehículos pueden estar equipados con uno o varios depósitos de gas. El tiempo en el que un determinado depósito se descarga y se quema el gas no se puede determinar con precisión. En cuanto ya no se descargue más gas natural, pueden comenzar los trabajos habituales de extinción del incendio. Si los depósitos de gas natural no están afectados por el incendio (p. ej., en el caso de un incendio en el compartimento del motor), se puede iniciar el trabajo de extinción del incendio directamente.

	Hay que guardar una distancia de seguridad razonable.
	Consultar la información de la Hoja de rescate correspondiente.

	En el momento de reacción del dispositivo de seguridad de sobrepresión, el gas escapa por la válvula de protección contra sobrepresión. Si el vehículo está con las ruedas en el suelo, el flujo del gas se dirigirá hacia el suelo. Si el vehículo está volcado de lado o sobre el techo, pueden producirse llamaradas laterales o hacia arriba. Mantener una distancia de seguridad con el vehículo. En la manera de lo posible, acercarse al vehículo desde delante.
	¡Es obligatorio el uso de equipos de protección personal, incluido el aparato respiratorio autónomo!
	Si los airbags no se han disparado en el accidente, puede que se disparen durante el incendio del vehículo.

Incendio de vehículos de GLP

En un incendio de un vehículo en el que el depósito de gas licuado del petróleo también está sometido al calor, el dispositivo de seguridad de sobrepresión reacciona a una presión de 27,5 bares. Se produce una descarga del gas licuado del petróleo mediante pulsaciones, este se inflama y se quema.

Si el depósito de gas licuado del petróleo no está afectado por el incendio (p. ej., en el caso de un incendio en el compartimento del motor), se puede iniciar el trabajo de extinción convencional del incendio.

	En el momento de reacción del dispositivo de seguridad de sobrepresión, el gas escapa por la válvula de protección contra sobrepresión. Si el vehículo está con las ruedas en el suelo, el flujo del gas se dirigirá hacia el suelo. Si el vehículo está volcado de lado o sobre el techo, pueden producirse llamaradas laterales o hacia arriba. Mantener una distancia de seguridad con el vehículo. En la manera de lo posible, acercarse al vehículo desde delante.
	A ser posible, enfriar el depósito de gas desde su cubierta para evitar que se caliente, hasta que reaccione el dispositivo de seguridad de sobrepresión. Continuar el enfriamiento del depósito incluso después de que el dispositivo de seguridad de sobrepresión haya reaccionado.
	¡Es obligatorio el uso de equipos de protección personal, incluido el aparato respiratorio autónomo!
	Si los airbags no se han disparado en el accidente, puede que se disparen durante el incendio del vehículo.

	Hay que guardar una distancia de seguridad razonable.
	¡La reacción del dispositivo de seguridad de sobrepresión se puede detectar por el fuerte ruido de la descarga (siseo)!
	Consultar la información de la Hoja de rescate correspondiente.

7. En caso de inmersión

Inmersión de un vehículo

Un vehículo sumergido en agua se tratará de la misma forma que un vehículo accidentado o dañado.

Se tendrán en cuenta las normas de seguridad y el procedimiento para el control de los riesgos directos, véase el capítulo 3. [Control de riesgos directos / normas de seguridad](#).

Inmersión de un vehículo de alto voltaje

- Por lo general, en el agua el sistema de alto voltaje no representa ningún riesgo elevado de descarga eléctrica.
- Son válidas las mismas indicaciones que se describen en el capítulo 3. [Control de riesgos directos / normas de seguridad](#).
- El procedimiento para el rescate es el mismo que para los vehículos de propulsión convencional.

Fuente: Verband der Automobilindustrie (Asociación Alemana de la Industria del Automóvil, VDA), Unfallhilfe & Bergen bei Fahrzeugen mit Hochvolt-Systemen, FAQ (Manual de ayuda en accidentes y rescate en vehículos con sistemas de alto voltaje, Preguntas frecuentes).

	En el caso de que entre agua en la batería de alto voltaje puede iniciarse un proceso de electrólisis que puede provocar la explosión del gas inflamable.
	Hay que desactivar el sistema de alto voltaje (véase el capítulo 3. Control de riesgos directos / normas de seguridad). ¡Utilizar un equipo de protección adecuado!
	En el caso de vehículos sumergidos bajo agua durante mucho tiempo, se recomienda, por peligro de una electrólisis Desembornar la batería de 12 V o Desembornar la batería de 48 V .
	Si un vehículo eléctrico lleva sumergidos bajo agua durante mucho rato, es necesario asegurarse de que el agua salga del habitáculo del vehículo y de que éste se estacione en un lugar seguro debido a la posible reacción negativa de la parte de alto voltaje.

Inmersión de un vehículo de GLP/CNG

- Son válidas las mismas indicaciones que se describen en el capítulo 3. [Control de riesgos directos / normas de seguridad](#).
- El procedimiento para el rescate es el mismo que para los vehículos de propulsión convencional.

Tras el rescate del vehículo, dejar escurrir el agua.

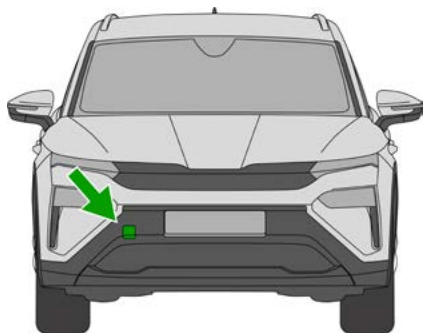


En caso de fuga de gas, cerrar las válvulas de cierre del depósito (véase el capítulo 3. [Control de riesgos directos / normas de seguridad](#)).

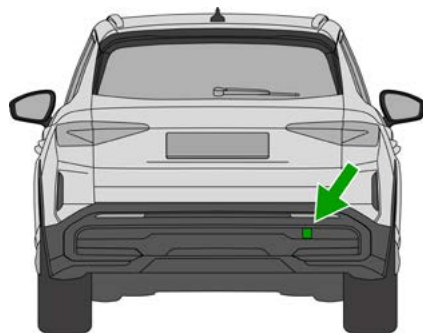
8. Remolque / transporte / almacenamiento

Rescate de vehículos siniestrados

Para cargar, transportar y estacionar el vehículo, consultar las instrucciones de las Hojas de rescate.



Representación a modo de ejemplo
(argolla de remolque delantera)



Representación a modo de ejemplo
(argolla de remolque trasera)



Los equipos de rescate y salvamento deciden sobre el procedimiento adecuado de rescate in situ.

Rescate de vehículos de alto voltaje siniestrados de una zona de peligro

Los vehículos con baterías de alto voltaje deben ser transportados, por norma general, sobre vehículos con plataforma.



Desactivar el sistema de alto voltaje antes de proceder al transporte, véase el capítulo 3. **Control de riesgos directos / normas de seguridad.**

Antes de proceder al transporte del vehículo (p. ej., por una empresa de grúas) comprobar nuevamente el estado de la batería de alto voltaje. El vehículo solo se debe cargar y transportar si en la zona de la batería de alto voltaje no ha habido ningún indicio de reacción química o térmica durante un tiempo prolongado, véase el diagrama de procedimiento en la página siguiente.

En caso de vehículos siniestrados con la batería de alto voltaje dañada o con un aspecto que indica cambios fuera de lo habitual, hay que esperar a que transcurra el tiempo de una posible reacción de la batería de alto voltaje antes de cargarlos, para evitar que durante el transporte se produzca otra reacción, véase el diagrama en la página siguiente. A ser posible, elegir el camino más corto y menos peligroso. Evitar, en la medida de lo posible, circular por túneles.

En caso de necesidad o dudas, puede ser necesario acompañar la grúa por la unidad de protección contra incendios.

Transportar los vehículos con la batería de alto voltaje dañada hasta un lugar de almacenamiento seguro.

Después del transporte, estacionar los vehículos eléctricos o híbridos siniestrados al aire libre, y no en edificios cerrados, a una distancia suficiente de otros vehículos, edificios y objetos o terrenos inflamables.

En el lugar de estacionamiento, utilizar preferentemente las «zonas de cuarentena» designadas. Debido a la posibilidad, teóricamente aún existente, de una reacción química o térmica de la batería de alto voltaje al aire libre, el vehículo siniestrado debe estacionarse en un lugar adecuado. El lugar del estacionamiento debe estar debidamente señalizado (letreros/delimitación).

Se deberá mantener una distancia de al menos quince metros con respecto a otros vehículos, edificios u objetos inflamables en zona abierta. La distancia se puede reducir utilizando medidas adecuadas, como paneles de protección contra incendios.

¡Las personas responsables de la empresa de la grúa remolcadora, de los talleres y, en su caso, de la empresa de gestión de residuos, deben estar informadas acerca de las particularidades y riesgos de los diferentes modelos de vehículos!

	¡Las baterías de alto voltaje dañadas se pueden autoinflamar o volver a inflamar después de extinguirse el incendio!
	En los vehículos siniestrados o en el caso de una batería de alto voltaje dañada o con un aspecto que indica cambios fuera de lo habitual, desactivar el sistema de alto voltaje (véase el capítulo 3. Control de riesgos directos / normas de seguridad). Estacionar el vehículo a una distancia segura de al menos 15 m desde edificios y otros vehículos (zona de cuarentena).
	Al cargar el vehículo en la grúa, prestar atención para no dañar los componentes de alto voltaje. Si es posible, elevar el vehículo por los puntos señalados.
	Las sacudidas durante el transporte pueden provocar que las baterías de alto voltaje se vuelvan a incendiar.

8. Remolque / transporte / almacenamiento

	En las respectivas Hojas de rescate figuran recomendaciones específicas para cada vehículo.
	¡Supervisar durante un periodo de tiempo prolongado el desarrollo de la temperatura, a ser posible, con dispositivos adecuados, como una cámara de infrarrojos!
	Para el transporte de una batería de alto voltaje o de sus componentes desconectados del vehículo se recomienda utilizar un contenedor grande de metal sellado, como un contenedor industrial sumergible. Hace falta observar el estado de la batería de alto voltaje (p. ej., formación de humo, ruido, chispas, formación de calor) y preparar una posible inundación del recipiente.
	Para más información, consultar el capítulo 5. Almacenamiento de energía / líquidos / gases / sólidos (batería de alto voltaje desconectada del vehículo).

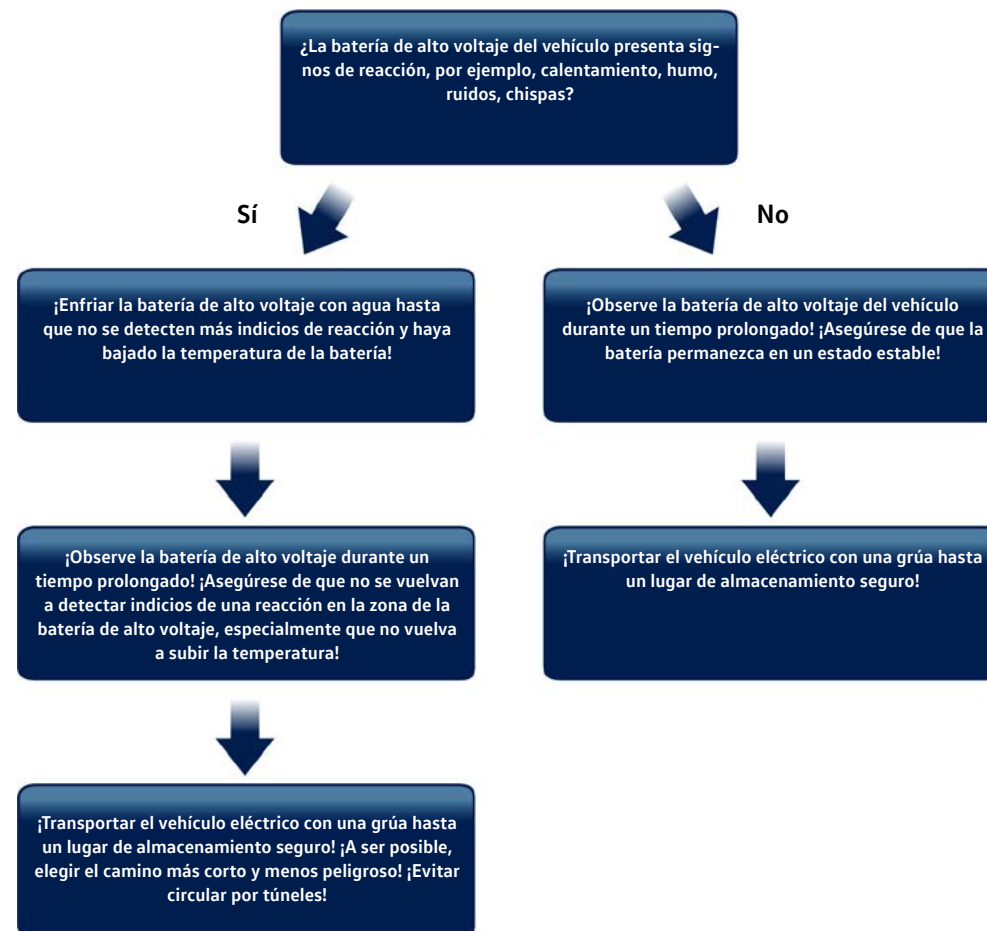


Diagrama de la secuencia de remolcado de vehículos electrificados

Rescate de vehículos de gas natural siniestrados de una zona de peligro

Para cargar, transportar y estacionar el vehículo, consultar las instrucciones de las Hojas de rescate. Cerrar manualmente los depósitos de gas natural antes de proceder al transporte, véase el capítulo [3. Control de riesgos directos / normas de seguridad](#).

	No remolcar un vehículo siniestrado sobre sus ejes motrices.
	Al remolcar y estacionar el vehículo, tener cuidado de no dañar los depósitos de gas.
	En caso de fuga de gas, cerrar manualmente las válvulas de cierre del depósito (véase el capítulo 3. Control de riesgos directos / normas de seguridad).
	En las respectivas Hojas de rescate figuran recomendaciones específicas para cada vehículo.

9. Información adicional importante

Dependiendo del modelo y de la versión del equipamiento, los vehículos modernos pueden disponer de numerosos sistemas de protección de los ocupantes.

Airbags

Un vehículo actual con un equipamiento máximo comprende los siguientes componentes:

- airbags;
- unidad de control de los airbags;
- sensores;
- pretensores de los cinturones de seguridad.

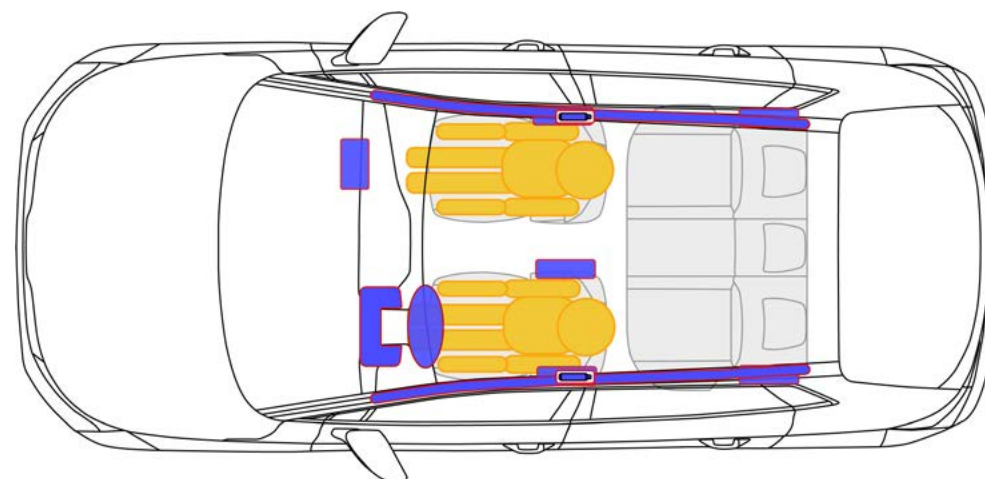
Los airbags se activan por pirotecnia. El software de la unidad de control de los airbags se encarga de evaluar el curso de la deceleración o aceleración del vehículo para detectar si es necesario activar algún sistema de retención.

Para registrar la deceleración o aceleración del vehículo durante un accidente se utilizan, aparte de los sensores de la unidad de control de los airbags también sensores externos, por ejemplo, en la base del pilar B/C. Solo después de analizar la información de todos los sensores, el software de la unidad de control de los airbags decide si se activan los diferentes componentes de seguridad, cuáles en concreto y en qué momento. Dependiendo de la gravedad del accidente, se activan, por ejemplo, solo los pretensores de los cinturones o los pretensores conjuntamente con los airbags.

La unidad de control se identifica en las Hojas de rescate de la siguiente manera:

	Señalización de la unidad de control del airbag en la Hoja de rescate.
---	---

Solo se disparan aquellos sistemas de seguridad que tienen una función protectora en el caso del tipo concreto de accidente.



Airbags en los vehículos modernos

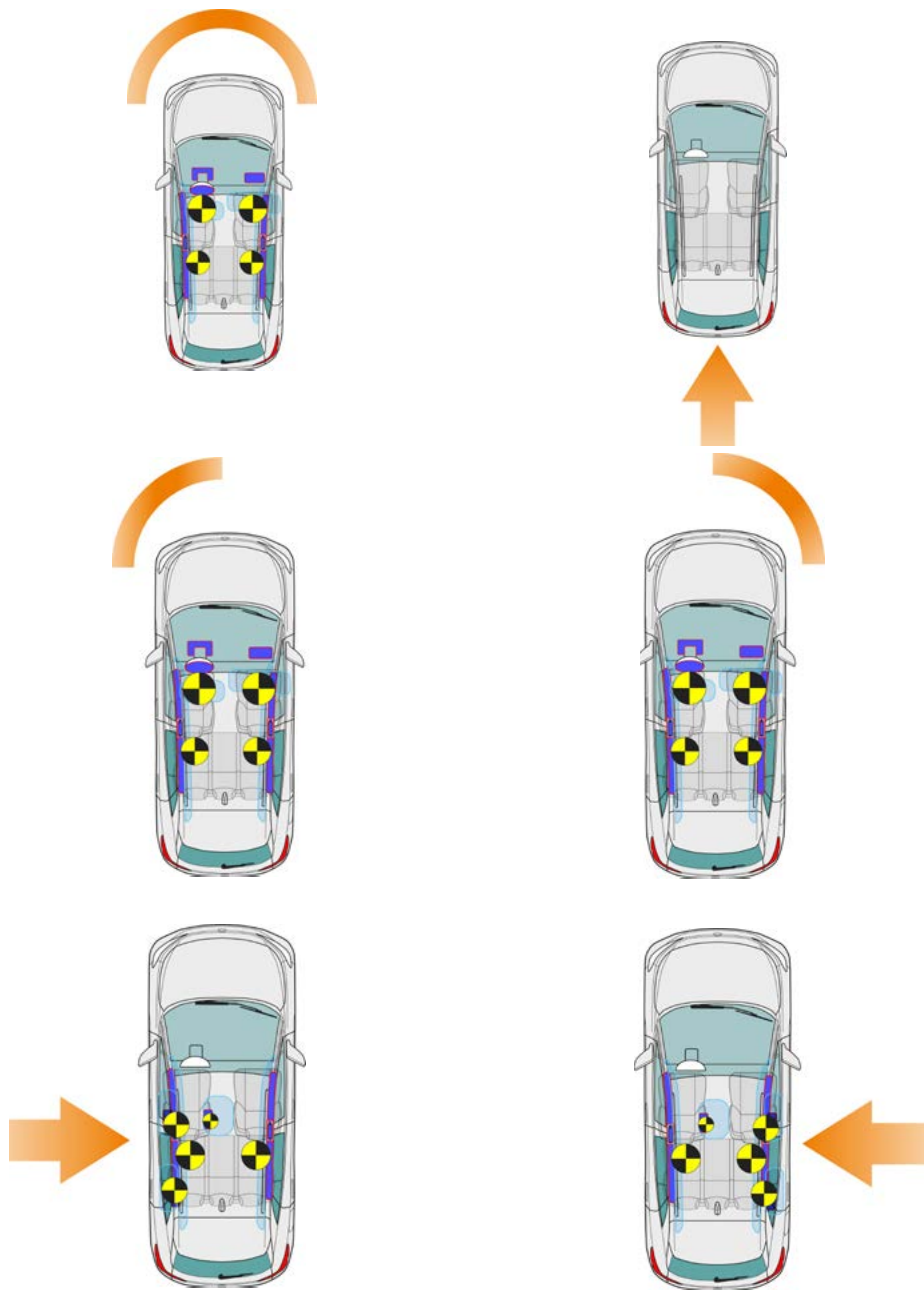
Cuando se activan los sistemas de retención del vehículo, la unidad de control del airbag envía una señal a la que reaccionan las demás unidades del vehículo, por ejemplo, con las funciones indicadas a continuación (las medidas dependen de la serie del modelo y del equipamiento del vehículo):

- Desbloqueo de emergencia del cierre centralizado
- Encendido de la iluminación interior
- Desconexión de la bomba de combustible
- Activación de los intermitentes de emergencia
- Reenvío de una señal para activar una llamada de emergencia (eCall)
- Apertura de las ventanillas tras un accidente
- Desconexión del climatizador
- Desconexión de la batería de tracción de alto voltaje en los vehículos BEV/PHEV, desconexión de la batería de 48 V en los vehículos mHEV
- Bloqueo del movimiento de los asientos eléctricos/semieléctricos

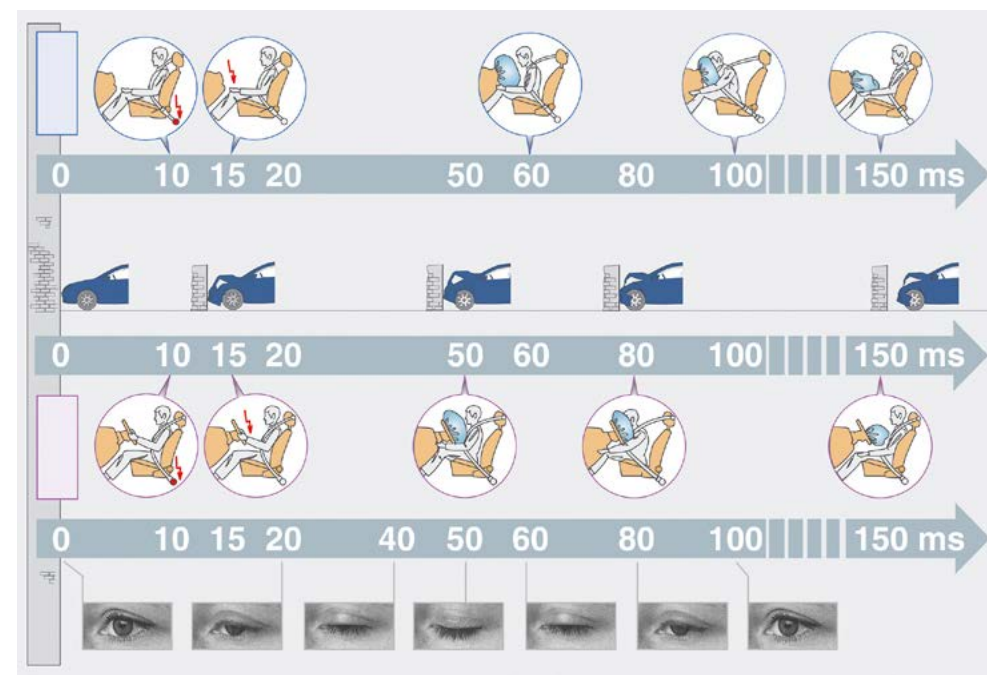
Al activarse, el generador de gas debe generar en milisegundos la cantidad de gas necesaria para el llenado y el inflado de los airbags. En caso de un accidente grave, los airbags inflados protegen a los ocupantes del vehículo, con los cinturones de seguridad atados, de los golpes contra el interior del vehículo (por ejemplo, el volante o el salpicadero). Dependiendo de la instalación y de los requisitos, se usan generadores de gas de construcción diferentes y con métodos de generación de gas distintos.

9. Información adicional importante

El disparo de los sistemas de seguridad se produce en función del tipo de accidente o el sentido del impacto.



El disparo de los sistemas de seguridad se produce en función del tipo de accidente o el sentido del impacto (ms = milisegundos).



Los airbags se señalizan en las Hojas de rescate en forma de símbolo o contorno como sigue:

	Airbag frontal del conductor, airbag frontal del acompañante, airbag lateral del conductor, airbag lateral del acompañante, airbag central, airbag para las rodillas, airbag para la cabeza y airbag lateral trasero.
	Activación de los airbags.

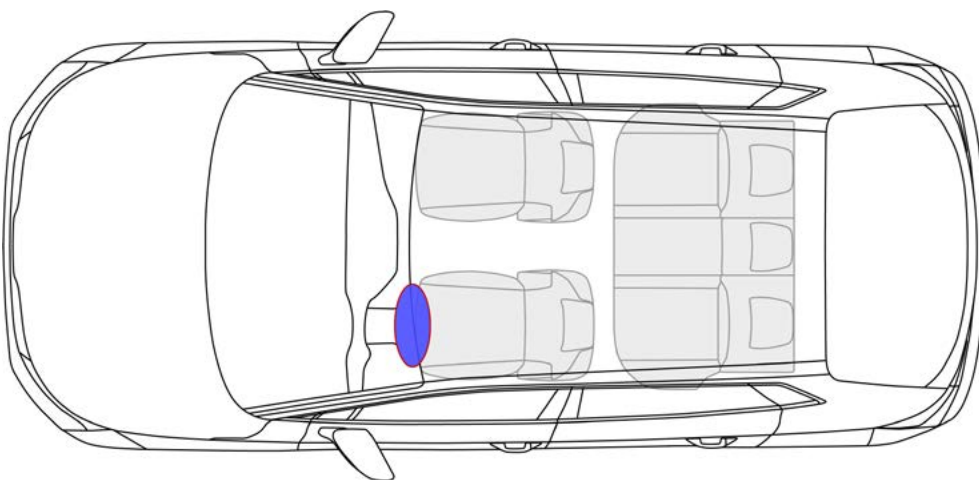
Airbags frontales

Airbag del conductor

La unidad de airbag del conductor está formada esencialmente por la cubierta, la bolsa del airbag y el generador de gas. Viene fijada al volante y a través conectores y cables se conecta eléctricamente con la unidad de control del airbag.

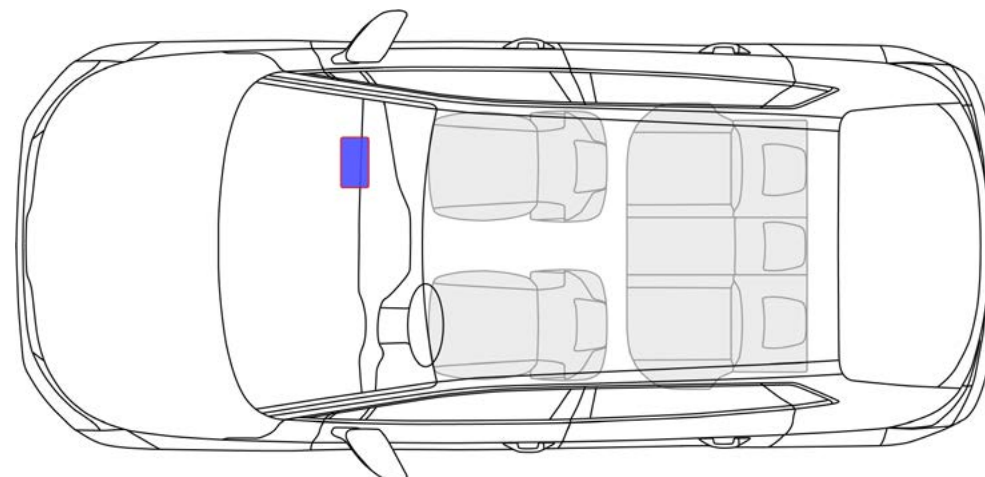
El airbag en sí está doblado debajo de la cubierta y está diseñado en su forma y tamaño de manera que, después de inflarse, se sitúe entre el volante y el conductor, creando una zona protectora. El airbag del conductor se infla mediante un generador de gas. Cuando se activa el airbag, abre la cubierta del volante en una línea de ruptura predeterminada y se llena de gas en decenas de milisegundos. Todo el proceso, desde la activación del generador de gas hasta el inflado del airbag, dura unas decenas de milisegundos.

Mediante la salida uniforme del gas de inflado a través de aberturas de salida del lado opuesto al del conductor se deriva la energía cinética, al hundirse la parte superior del cuerpo del conductor en la bolsa del airbag.



Airbag del acompañante

La unidad de airbag del acompañante se aloja en el salpicadero, delante del asiento del acompañante. Debido a la mayor distancia de la unidad de airbag con respecto al ocupante, la bolsa de aire de su airbag tiene un volumen considerablemente superior. La eficacia del airbag del acompañante, su funcionamiento y el tiempo que emplea son comparables con los del airbag del conductor.



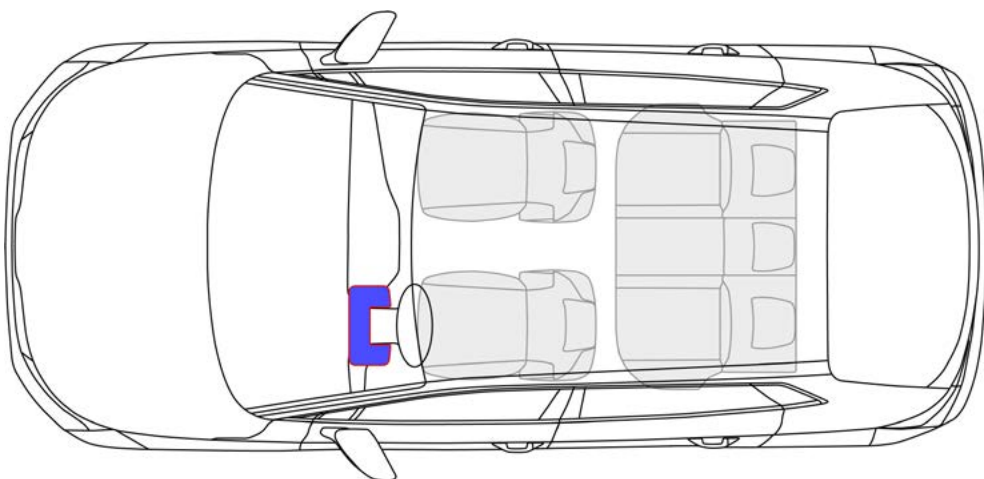
Si durante un accidente de tráfico no se activaron el airbag del volante o el airbag del acompañante, es necesario tomar medidas contra la activación accidental de estos airbags antes de iniciar las labores de rescate de la tripulación del vehículo.

Airbag para las rodillas

La estructura del airbag para las rodillas es similar a la del airbag del acompañante. Se aloja en el guarnecido del salpicadero, en la zona reposapiés del conductor.

El airbag para las rodillas se dispara siempre conjuntamente con el airbag frontal del conductor. Para el inflado de los airbags para las rodillas se utilizan generadores de gas de fase única.

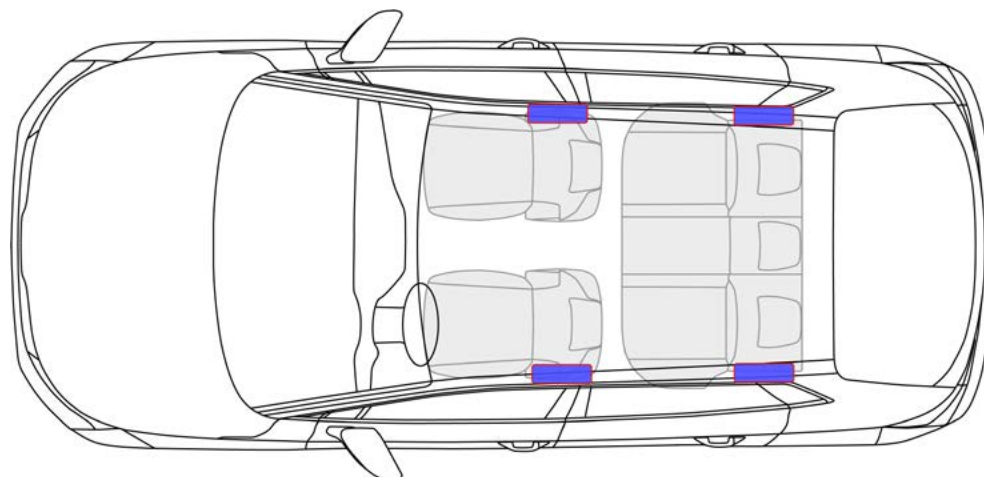
Cuando se dispara, el airbag para las rodillas, reduce el potencial de lesiones en la zona de las rodillas y las piernas.



Airbag lateral

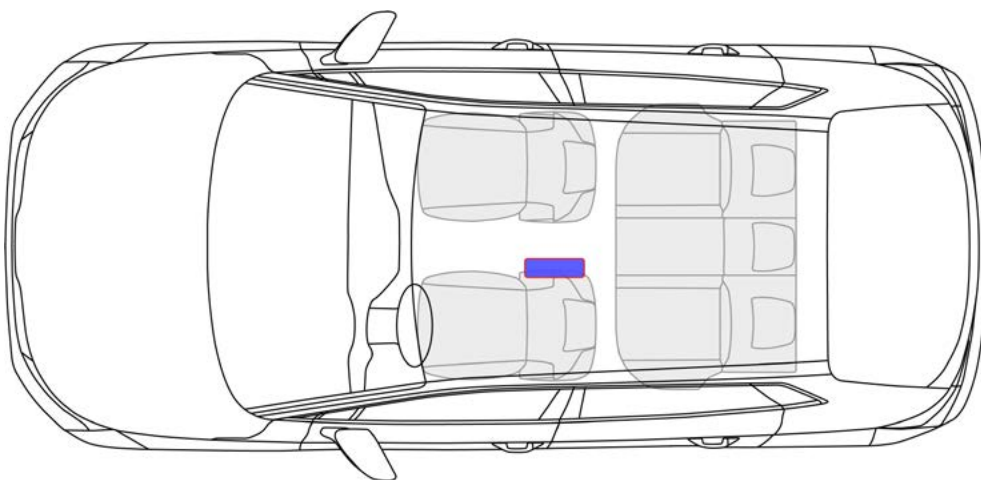
Los airbags laterales protegen el tórax y la pelvis de los ocupantes del vehículo en caso de impacto lateral y reducen las cargas biomecánicas. Se inflan en el lateral del asiento, en la zona de las costillas del pasajero y el guarnecido de la puerta. Esto distribuye la carga biomecánica sobre el ocupante de manera más uniforme.

Los airbags laterales se encuentran en el respaldo del asiento del conductor y el respaldo del asiento delantero del acompañante. En algunos modelos de Škoda, también se encuentran en los laterales de los asientos de la segunda fila.



Airbag central

Los airbags centrales están instalados en el respaldo del asiento del conductor, del lado más cercano al túnel central. Evitan que las cabezas del conductor y del acompañante choquen y que el conductor se desplace excesivamente hacia el lado del acompañante, si este no está presente.



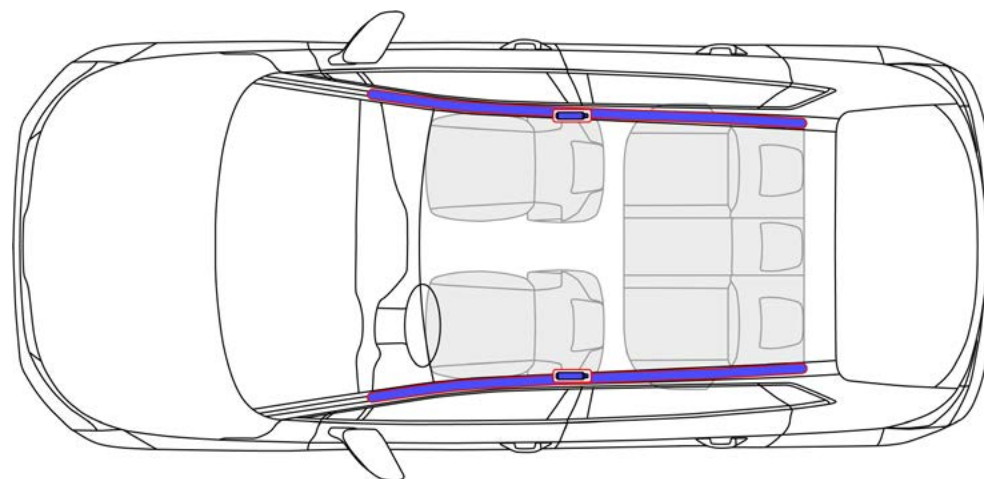
Airbag para la cabeza

Los airbags para la cabeza se utilizan para proteger la cabeza de los ocupantes en caso de un impacto lateral. Consisten en un gran airbag que suele extenderse desde el pilar A hasta el pilar C en el techo del vehículo.

Dependiendo del modelo del vehículo, los generadores de gas pueden estar montados en la zona del techo, en el pilar B o entre el pilar B y el pilar C, o bien entre los pilares C y D, o también en la zona trasera del techo. La posición de montaje exacta se describe en las Hojas de rescate.

A diferencia de los airbags frontales y laterales, el airbag para la cabeza puede conservar su presión interior aún durante algún tiempo después de dispararse, para ofrecer protección también en los posibles vuelcos o colisiones secundarias del vehículo.

Tanto los airbags laterales como los airbags para la cabeza se disparan mediante la unidad de control del airbag cuando se alcanza un valor límite determinado. Una colisión lateral se detecta por medio de los sensores de aceleración laterales o los sensores de presión que hay en las puertas.



Generadores de gas para los airbags

Generadores de agente impelente sólido

Los generadores de agente impelente sólido están formados por una carcasa que incorpora una carga de agente impelente sólido y una unidad detonadora. Tras activar el detonador, el agente impelente sólido se enciende y ardiendo se genera el gas de inflado que rellena el volumen del airbag. El gas es inocuo para los ocupantes del vehículo.

Procedimiento:

- La unidad de control del airbag activa el detonador.
- La carga del impelente se enciende y produce el gas de relleno.
- El gas resultante fluye a través de un filtro metálico al interior del airbag.

Generadores de gas híbridos

Los generadores de gas híbridos están formados por una carcasa que aloja gas comprimido a alta presión y una carga de agente impelente sólido con unidad detonadora. La estructura y la forma de la carcasa del generador se han adaptado a las correspondientes condiciones de montaje. Generalmente se trata de generadores de forma tubular. Los componentes principales son el depósito de presión con el gas de inflado del airbag y la carga de agente impelente sólido integrada en este depósito o unida al mismo. El agente impelente sólido que se utiliza tiene forma de pastilla o granulada. El gas almacenado y comprimido es una mezcla de gases nobles, como argón y helio. Según el diseño de los generadores de gas, se comprime a una presión de entre 200 y 800 bares.

- Al detonar el agente impelente sólido, se abre el depósito de presión y con el gas de la carga del agente impelente sólido y la mezcla de gases nobles se genera una mezcla de gases que se expande y rellena la bolsa del airbag. La unidad de control del airbag activa el detonador y enciende la carga del agente impelente sólido.



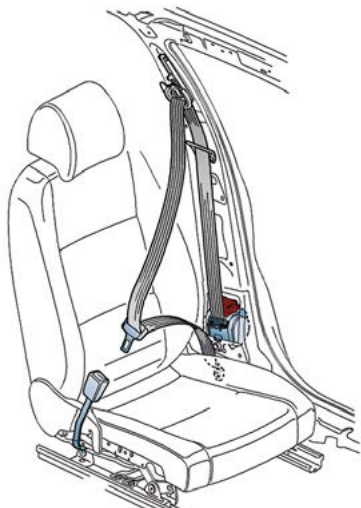
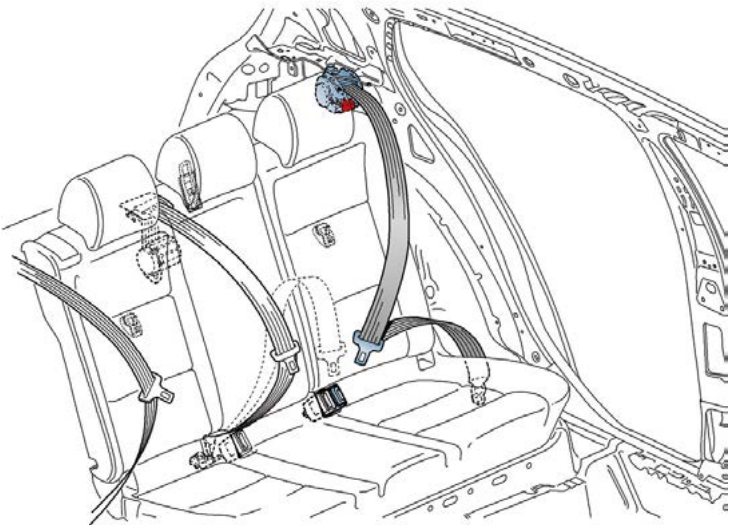
No dañar los generadores de gas durante los trabajos de rescate. El gas comprimido en el depósito de presión y los agentes pirotécnicos pueden ser potencialmente peligrosos para los servicios de rescate y los ocupantes del vehículo.

Pretensores de los cinturones de seguridad

Los pretensores de los cinturones enrollan el cinturón en el sentido contrario al de extracción del cinturón en el caso de una colisión, reduciendo así la holgura del cinturón (el margen de espacio que queda entre el cinturón y el cuerpo). De esta forma se evita un movimiento de los ocupantes hacia delante (comparando con el del vehículo). Un pretensor del cinturón puede enrollar el cinturón de seguridad hasta aprox. 200 mm en aprox. 10 milisegundos. Los pretensores están integrados en el sistema de los cinturones de seguridad. Sin embargo, dependiendo del modelo del vehículo, puede variar su ubicación (p. ej., en el pilar B, en el larguero inferior junto al asiento o en el lateral exterior del asiento trasero) y su funcionamiento regirse por diferentes principios. En ocasiones, en un asiento se utilizan hasta dos pretensores.

	No dañar, en la medida de lo posible, los pretensores de los cinturones. ¡Evitar golpear estas zonas!
	El cinturón se bloquea también cuando el vehículo está demasiado inclinado, volcado, o cuando el pretensor del cinturón ha resultado dañado por el accidente.
	Los pretensores con disparo mecánico que no se han disparado aún pueden hacerlo incluso después de desembornar la batería.
	Si la situación lo permite, el cinturón de seguridad debería ser desabrochado o cortado lo antes posible.
	Señalización de los pretensores de los cinturones en las Hojas de rescate.

Variantes de ubicaciones de los pretensores de los cinturones de seguridad

Variante	Ubicación
	Variante n.º 1 En el caso del pretensor compacto delantero, el retractor automático del cinturón y el pretensor del cinturón con disparo mecánico o eléctrico del encendido forman una unidad integrada en el pilar B. Variante de montaje n.º 1 - Pretensor compacto del cinturón de seguridad en el pilar B
	Variante n.º 2 En el pretensor compacto trasero, el retractor automático del cinturón de seguridad y el pretensor del cinturón con disparo mecánico o eléctrico del encendido forman una unidad que viene montada detrás del respaldo del asiento trasero. Variante de montaje n.º 2 - Pretensor de cinturón compacto trasero detrás del reposacabezas

Variantes de ubicaciones de los pretensores de los cinturones de seguridad

Variante	Ubicación
	Variante n.º 3 El retractor automático del cinturón y el pretensor final del cinturón de seguridad se montan de forma independiente. El pretensor final del cinturón de seguridad, con disparo eléctrico del encendido, está montado en el larguero inferior / pilar B. Variante de montaje n.º 3 - pretensor final del cinturón de seguridad en la zona del larguero inferior / pilar B

10. Explicación de los pictogramas usados

Los componentes, las funciones y las medidas que hay que tener en cuenta durante una intervención de rescate se representan mediante pictogramas especiales.

Pictogramas:

- se muestran junto a las ilustraciones de las Hojas de rescate donde se encuentran los correspondientes componentes o funciones en el vehículo (para más detalles, véanse las normas ISO 17840-2:2019),
- informan sobre una determinada función o peligro; puede que se utilicen en los capítulos de las páginas adicionales de la Hoja de rescate o en los capítulos del Manual de rescate,
- con la indicación del tipo de propulsión e
- indican las medidas a adoptar en la extinción de incendios.

Importancia:

1 = información imprescindible para el rescate en función del modelo o tipo de vehículo

2 = información opcional que complementa las medidas de rescate

En las siguientes tablas se indican los pictogramas utilizados por Škoda para turismos.

	Algunos pictogramas pueden estar adaptados para reflejar el tamaño y la forma reales. También se puede utilizar una combinación de formas sencillas.
---	--

Pictogramas relevantes para el reconocimiento



Ejemplos para identificar el tipo de sistema de propulsión

Importancia: 1

Utilización en:

- ilustración en la Hoja de rescate,
- ilustración en el Manual de rescate.

Advertencia: Se muestran ejemplos de pictogramas para sistemas de propulsión con gasolina y sistemas de propulsión eléctrica.

10. Explicación de los pictogramas usados

Pictogramas relativos al acceso al compartimento del motor/ maletero



Título/Significado/Referencia:
Capó

Función/Descripción:
Señalización del elemento que abre la sección fuera del compartimento de pasajeros en la parte delantera del vehículo.

Importancia: 2

Utilización en:

- ilustración en la Hoja de rescate,
- ilustración en el Manual de rescate.



Maletero

Señalización del elemento que abre la sección fuera del compartimento de pasajeros en la parte trasera del vehículo.

Importancia: 2

Utilización en:

- ilustración en la Hoja de rescate,
- ilustración en el Manual de rescate.

Pictogramas para desactivar el vehículo (sin sistema de alto voltaje)



Dispositivo para cortar la energía eléctrica del vehículo

Desconexión de fuentes de energía de cualquier tipo en el vehículo mediante:

- Llave de contacto
- Pulsador de encendido
- Medida en el compartimento del motor
- Medida en el salpicadero
- Conmutador de la batería
- Otras medidas

Importancia: 1

Utilización en:

- ilustración en la Hoja de rescate,
- ilustración en el Manual de rescate.



Retire la llave del cierre centralizado

Advertencia: Retirar la llave con función «Keyless Entry» del vehículo para evitar un arranque accidental del motor. Opcionalmente se puede indicar una distancia de seguridad.

Importancia: 1

Utilización en:

- ilustración en la Hoja de rescate,
- ilustración en el Manual de rescate.



Entrada de aire

Identificación de la entrada de aire a través de la cual se puede dejar entrar CO₂ para parar el motor.

Importancia: 1

Utilización en:

- ilustración en la Hoja de rescate,
- ilustración en el Manual de rescate.

10. Explicación de los pictogramas usados

Pictogramas para desactivar el sistema de alto voltaje del vehículo (BEV y PHEV)

- Color naranja = sistema de alto voltaje (tensión de clase B)
- Color amarillo = control del sistema de alto voltaje por el sistema de bajo voltaje
- Marco de color naranja = procedimiento para la desactivación del vehículo de alto voltaje



Voltaje peligroso

Indicación de los riesgos derivados del voltaje peligroso.

Importancia: 1

Utilización en:

- ilustración en la Hoja de rescate,
- ilustración en el Manual de rescate.



Caja de fusibles para desactivar el sistema de alto voltaje

Señalización del fusible de bajo voltaje que controla el sistema de alto voltaje.

Importancia: 1

Utilización en:

- ilustración en la Hoja de rescate,
- ilustración en el Manual de rescate.



Cortar el cable

Identificación del cable que hay que cortar para desconectar los componentes de alto voltaje del automóvil de la red eléctrica. La etiqueta indica que el cable debe ser cortado en dos sitios.

El tamaño y las dimensiones de la etiqueta pueden adaptarse a la finalidad deseada.

Importancia: 1

Utilización en:

- ilustración en la Hoja de rescate,
- ilustración en el Manual de rescate.



Pictogramas para desactivar el sistema de alto voltaje del vehículo (BEV y PHEV)



Dispositivos para la desconexión del sistema de alto voltaje

Señalización del dispositivo que desconecta el sistema de alto voltaje y del equipo de protección individual (EPI) que debe usarse a tal fin.

Importancia: 1

Utilización en:

- ilustración en la Hoja de rescate,
- ilustración en la Hoja de rescate.



Dispositivo de bajo voltaje que desconecta el alto voltaje

Señalización del dispositivo de bajo voltaje que desconecta el sistema de alto voltaje.

Importancia: 1

Utilización en:

- ilustración en la Hoja de rescate,
- ilustración en el Manual de rescate.

Pictogramas relacionados con el acceso a los pasajeros



Volante, ajuste del ángulo de inclinación

Señalización del elemento que permite ajustar la inclinación del volante hacia arriba o hacia abajo. Si es necesario, el pictograma puede estar separado del fondo utilizando un marco.

Importancia: 2

Utilización en:

- ilustración en el Manual de rescate.

10. Explicación de los pictogramas usados

Pictogramas relacionados con el acceso a los pasajeros



Ajuste de la altura del asiento

Señalización del elemento que permite ajustar la altura del asiento hacia arriba o hacia abajo. Si es necesario, el pictograma puede estar separado del fondo utilizando un marco.

Importancia: 2

Utilización en:

- ilustración en el Manual de rescate.



Ajuste del asiento longitudinal

Señalización del elemento que permite desplazar los asientos hacia delante o hacia atrás. Si es necesario, el pictograma puede estar separado del fondo mediante un marco.

Importancia: 2

Utilización en:

- ilustración en el Manual de rescate.



Punto de apoyo para la elevación, apoyo central

Señalización de los puntos del vehículo adecuados, según el fabricante, para colocar un gato o un apoyo.

Importancia: 1

Utilización en:

- ilustración en la Hoja de rescate,
- ilustración en el Manual de rescate.

Otros pictogramas relacionados con el vehículo



Airbag

Identificación del airbag.

Variantes de airbags, p. ej.:

- Airbag frontal del conductor
- Airbag frontal del acompañante
- Airbag lateral
- Airbag para la cabeza
- Airbag para las rodillas
- Airbag central

Importancia: 1

Utilización en:

- ilustración en la Hoja de rescate,
- ilustración en el Manual de rescate.



Generador de gas para el airbag

Señalización de un generador de gas para el airbag.

Con el pictograma se muestra la ubicación del generador de gas, p. ej., del airbag para la cabeza.

Este símbolo no se utiliza para los sistemas de airbag convencionales con generador de gas integrado, como el airbag frontal en el volante o el airbag frontal del acompañante en el salpicadero, los airbags laterales o los airbags para las rodillas.

Importancia: 1

Utilización en:

- ilustración en la Hoja de rescate,
- ilustración en el Manual de rescate.

10. Explicación de los pictogramas usados

Otros pictogramas relacionados con el vehículo



Pretensores de los cinturones de seguridad

Señalización del pretensor del cinturón de seguridad.

Cuando una plaza dispone de más de un pretensor del cinturón de seguridad (p. ej., para la banda abdominal y para la banda del hombro), hay que indicar las posiciones de todos los pretensores con un pictograma.

Importancia: 1

Utilización en:

- ilustración en la Hoja de rescate,
- ilustración en el Manual de rescate.



Amortiguador de gas / Muelle precargado

Señalización de un muelle de gas presurizado.

El pictograma se puede adaptar de manera que refleje el tamaño y la forma real.

Importancia: 1

Utilización en:

- ilustración en la Hoja de rescate,
- ilustración en el Manual de rescate.



Zona de alta resistencia

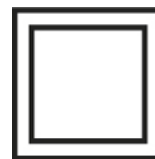
Zonas de alta resistencia de la carrocería.

Importancia: 1

Utilización en:

- ilustración en la Hoja de rescate,
- ilustración en el Manual de rescate.

Otros pictogramas relacionados con el vehículo



Zona que requiere atención especial

Señalización de la zona a la que hay que prestar especial atención.

Importancia: 1

Utilización en:

- ilustración en la Hoja de rescate,
- ilustración en el Manual de rescate.



Estructura de carbono

Indicación conforme la pieza contiene carbono. Indica que hay riesgo en caso de inhalación y que hay que utilizar el correspondiente equipo de protección individual.

Importancia: 1

Utilización en:

- ilustración en la Hoja de rescate,
- ilustración en el Manual de rescate.



Vehículo con el volante a la izquierda

Señalización de un vehículo con el volante a la izquierda.

Para el uso en el encabezado de la Hoja de rescate. El color se puede modificar para que resalte del fondo del encabezado.

Importancia: 1

Utilización en:

- ilustración en la Hoja de rescate.

10. Explicación de los pictogramas usados

Otros pictogramas relacionados con el vehículo



Vehículo con dirección a la derecha

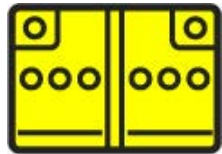
Señalización de un vehículo con el volante a la derecha.

Para el uso en el encabezado de la Hoja de rescate. El color se puede modificar para que resalte del fondo del encabezado.

Importancia: 1

Utilización en:

- ilustración en la Hoja de rescate.



Batería de bajo voltaje

Señalización de una batería de bajo voltaje.

Cuando no se trata de una batería convencional, también debe especificarse la tecnología de la batería (por ejemplo, Li-Ion o NiMH).

Importancia: 1

Utilización en:

- ilustración en la Hoja de rescate,
- ilustración en el Manual de rescate.



Módulo de control SRS

Señalización de un módulo de control del sistema SRS.

Importancia: 1

Utilización en:

- ilustración en la Hoja de rescate,
- ilustración en el Manual de rescate.

Otros pictogramas relacionados con el vehículo



Batería de alto voltaje

Señalización de la batería de tracción de alto voltaje.

También debe especificarse la tecnología de la batería (por ejemplo, Li-Ion o NiMH). Opcionalmente, se puede especificar la tensión nominal de la batería.

Importancia: 1

Utilización en:

- ilustración en la Hoja de rescate,
- ilustración en el Manual de rescate.



Componente de alto voltaje

Señalización del componente de alto voltaje del vehículo.

Si no hay espacio suficiente, puede omitirse el símbolo del rayo.

Importancia: 1

Utilización en:

- ilustración en la Hoja de rescate,
- ilustración en el Manual de rescate.



Cableado de alto voltaje

Señalización de un cable de alto voltaje.

Debe ser posible distinguir los componentes de alto voltaje de una batería de alto voltaje. La leyenda y los gráficos de los pictogramas deben corresponderse mutuamente, en cuanto al uso de la línea de encuadre.

Importancia: 1

Utilización en:

- ilustración en la Hoja de rescate,
- ilustración en el Manual de rescate.

10. Explicación de los pictogramas usados

Otros pictogramas relacionados con el vehículo



Contenido del depósito de combustible – gasoil

Indicar el contenido del depósito mediante un color predeterminado.

Importancia: 1

Utilización en:

- ilustración en la Hoja de rescate,
- ilustración en el Manual de rescate.



Contenido del depósito de combustible – gasolina/etanol

Indicar el contenido del depósito mediante el color predeterminado.

Importancia: 1

Utilización en:

- ilustración en la Hoja de rescate,
- ilustración en el Manual de rescate.

CNG

Depósito de gas con indicación del tipo de gas (GNC)

Indicar el contenido del depósito mediante el color predeterminado y el nombre del tipo de gas.

Importancia: 1

Utilización en:

- ilustración en la Hoja de rescate,
- ilustración en el Manual de rescate.

Otros pictogramas relacionados con el vehículo



Válvula manual de cierre del gas con indicación del tipo de gas (GNC)

Indicación de la válvula manual de cierre del gas con un color predeterminado y denominación del tipo de gas.

Importancia: 1

Utilización en:

- ilustración en la Hoja de rescate,
- ilustración en el Manual de rescate.



Válvula de seguridad automática del gas con indicación del tipo de gas (GNC)

Indicación del dispositivo que regula la sobrepresión del gas en un depósito, con un color predeterminado y denominación del tipo de gas.

- Presión controlada (dispositivo de descarga de presión)
- Control de temperatura (dispositivo de descarga de presión con control de temperatura)

Importancia: 1

Utilización en:

- ilustración en la Hoja de rescate,
- ilustración en el Manual de rescate.

LPG

Depósito de gas con indicación del tipo de gas (GLP)

Indicar el contenido del depósito mediante el color predeterminado y el nombre del tipo de gas.

Importancia: 1

Utilización en:

- ilustración en la Hoja de rescate,
- ilustración en el Manual de rescate.

10. Explicación de los pictogramas usados

Otros pictogramas relacionados con el vehículo	
	Válvula manual de cierre del gas con indicación del tipo de gas (GLP) Indicación de la válvula manual de cierre del gas con un color predeterminado y denominación del tipo de gas. Importancia: 1 Utilización en: - ilustración en la Hoja de rescate, - ilustración en el Manual de rescate.
	Válvula de seguridad automática del gas con indicación del tipo de gas (GLP) Indicación del dispositivo que regula la sobrepresión del gas en un depósito, con un color predeterminado y denominación del tipo de gas. - Presión controlada (dispositivo de descarga de presión) - Control de temperatura (dispositivo de descarga de presión con control de temperatura) Importancia: 1 Utilización en: - ilustración en la Hoja de rescate, - ilustración en el Manual de rescate.
	Tubería de gas (general) Visualización de la tubería de gas mediante un color predeterminado. Importancia: 1 Utilización en: - ilustración en la Hoja de rescate, - ilustración en el Manual de rescate.

Otros pictogramas relacionados con el vehículo	
	Válvula de seguridad automática del gas con indicación del tipo de gas (GLP) Indicación del sentido de la válvula de seguridad del gas en una ilustración mediante un color predeterminado. Importancia: 1 Utilización en: - ilustración en la Hoja de rescate.
	Componente del climatizador Señalización de un componente del climatizador mediante un color predeterminado. En las páginas adicionales y en la Hoja de rescate hay que indicar el agente refrigerante (p. ej.: a base fluorocarbono con CO₂). Importancia: 1 Utilización en: - ilustración en la Hoja de rescate, - ilustración en el Manual de rescate.
	Tubería del climatizador Visualización de la tubería de gas mediante un color predeterminado. Se indicará el tipo o nombre del fluido refrigerante (p. ej.: a base fluorocarbono con CO₂). Importancia: 1 Utilización en: - ilustración en la Hoja de rescate, - ilustración en el Manual de rescate.

10. Explicación de los pictogramas usados

Pictogramas de seguridad y protección contra incendios



Señal de advertencia general

Indicación de una advertencia general.

Importancia: 1

Utilización en:

- ilustración en la Hoja de rescate,
- ilustración en el Manual de rescate.



Advertencia – electricidad

Advertencia sobre electricidad y tensión peligrosa.

Importancia: 1

Utilización en:

- ilustración en la Hoja de rescate,
- ilustración en el Manual de rescate.



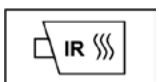
Advertencia – baja temperatura

Información sobre los riesgos debidos a las bajas temperaturas, por ejemplo, sabañones debidos a los gases fríos (p. ej.: el gas del climatizador).

Importancia: 1

Utilización en:

- ilustración en la Hoja de rescate,
- ilustración en el Manual de rescate.



Utilice una cámara térmica infrarroja

Advertencia, conforme debe utilizarse una cámara termográfica de infrarrojos para detectar un incendio.

Importancia: 2

Utilización en:

- ilustración en la Hoja de rescate,
- ilustración en el Manual de rescate.

Pictogramas de seguridad y protección contra incendios



Acceso especial a la batería

Acceso especial a través del cual se puede verter agua en la batería de alto voltaje de un vehículo eléctrico.

Importancia: 1

Utilización en:

- ilustración en las Hojas de rescate,
- ilustración en el Manual de rescate.



Extinguir el fuego con agua

Advertencia, el incendio debe extinguirse con agua.

Importancia: 1

Utilización en:

- ilustración en las Hojas de rescate,
- ilustración en el Manual de rescate.



Extinción del incendio con espuma húmeda

Advertencia, que el incendio debe extinguirse utilizando espuma húmeda con aire comprimido. Sistema en el que el agente espumoso y el aire comprimido se mezclan con el agua de la bomba extintora centrífuga (CAFS). Para utilizar espuma húmeda con aire comprimido, el sistema CAFS utiliza una proporción de volumen de espuma por volumen de aire y mezcla entre 1:3 y 1:10.

Importancia: 1

Utilización en:

- ilustración en las Hojas de rescate,
- ilustración en el Manual de rescate.

10. Explicación de los pictogramas usados

Pictogramas de seguridad y protección contra incendios



Extinción del incendio con espuma seca

Advertencia, conforme el incendio hay que extinguirlo utilizando espuma seca con aire comprimido. Sistema en el que el agente espumoso y el aire comprimido se mezclan con el agua de la bomba extintora centrífuga (AFS). Para utilizar espuma seca con aire comprimido, el sistema AFS utiliza una proporción del agente espumoso por volumen de aire y mezcla en una proporción superior a 1:10.

Importancia: 1

Utilización en:

- ilustración en las Hojas de rescate,
- ilustración en el Manual de rescate.



Extinción del incendio con polvo ABC

Advertencia conforme el incendio debe extinguirse con polvo ABC.

Importancia: 1

Utilización en:

- ilustración en las Hojas de rescate,
- ilustración en el Manual de rescate.



No extinguir con agua

Prohibición de usar agua para extinguir un incendio.

Importancia: 1

Utilización en:

- ilustración en las Hojas de rescate,
- ilustración en el Manual de rescate.

Símbolos de advertencia



Explosivo

Advertencia de riesgo de explosión.

Importancia: 1

Utilización en:

- ilustración en las Hojas de rescate,
- ilustración en el Manual de rescate.



Inflamable

Advertencia de peligro por inflamabilidad.

Importancia: 1

Utilización en:

- ilustración en las Hojas de rescate,
- ilustración en el Manual de rescate.



Gases a presión

Advertencia de peligro por gases a presión.

Importancia: 1

Utilización en:

- ilustración en las Hojas de rescate,
- ilustración en el Manual de rescate.



Comburente

Advertencia de peligro por sustancias inflamables.

Importancia: 1

Utilización en:

- ilustración en las Hojas de rescate,
- ilustración en el Manual de rescate.

10. Explicación de los pictogramas usados

Símbolos de advertencia



Corrosivo/cáustico

Advertencia de peligro por sustancias corrosivas.

Importancia: 1

Utilización en:

- ilustración en las Hojas de rescate,
- ilustración en el Manual de rescate.



Peligro para la salud

Advertencia de peligro para la salud humana.

Importancia: 1

Utilización en:

- ilustración en las Hojas de rescate,
- ilustración en el Manual de rescate.



Toxicidad aguda

Advertencia de riesgo de toxicidad aguda.

Importancia: 1

Utilización en:

- ilustración en las Hojas de rescate,
- ilustración en el Manual de rescate.



Peligro para el medio ambiente

Advertencia de riesgo de poner en peligro el medio ambiente.

Importancia: 1

Utilización en:

- ilustración en las Hojas de rescate,
- ilustración en el Manual de rescate.

Símbolos utilizados en este manual



Advertencia de sustancias con peligro de explosión

ISO 7010



Advertencia

Advertencia general