

ICB

EN TOUTE SÉCURITÉ

EN BUS ET EN CAR



TABLE DES MATIÈRES

EN SÉCURITÉ DANS LA CIRCULATION	4
1. DANS LA CIRCULATION	5
TOURNER ET RAYON DE BRAQUAGE	5
L'ANGLE MORT	9
CÔTÉS LATÉRAUX	10
FACES AVANT ET ARRIÈRE	11
PASSAGERS	11
2. DANS LE VÉHICULE	12
DE ET VERS L'ARRÊT OU LE LIEU DE DÉPART	12
A L'ARRÊT	12
LA MONTÉE À BORD	13
BAGAGES	13
ARRIVÉE ET SORTIE	13
DANS LE VÉHICULE	13
3. EN SITUATION D'URGENCE	14
SIGNAL D'URGENCE	14
DÉBLOCAGE DES PORTES	15
EVACUATION	15
ENGAGEMENTS DE BASE *BIS	15
VÉHICULE À UN ÉTAGE	16
DOUBLE ÉTAGE	18
ISSUES DE SECOURS	19
TRAPPES DANS LE TOIT	19
FENÊTRES DE SECOURS	19

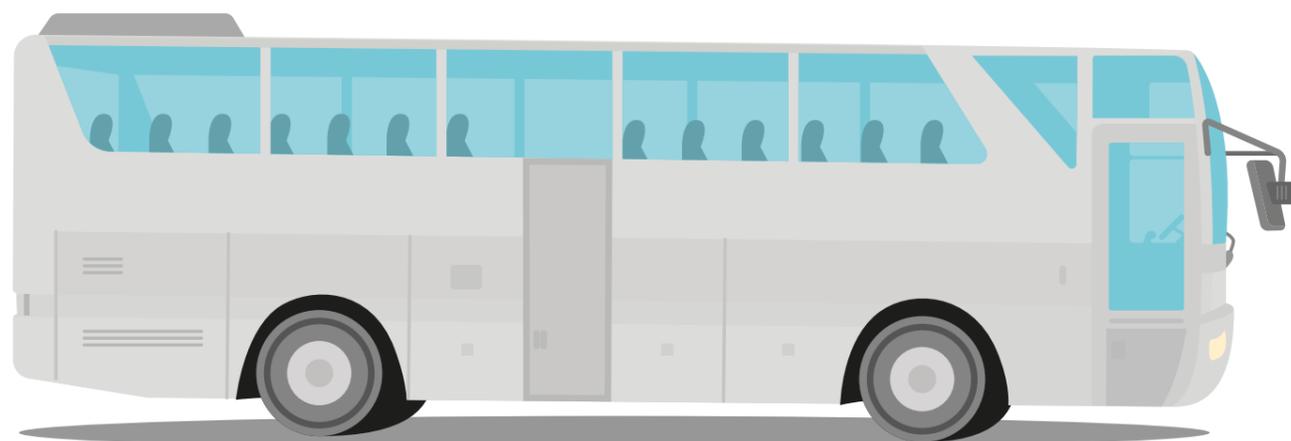
Edition octobre 2017

EN SÉCURITÉ DANS LA CIRCULATION

Les écoles font régulièrement et de plus en plus souvent appel à des autocars pour de nombreuses excursions scolaires et pour d'autres déplacements qu'elles organisent. Des millions d'élèves prennent ainsi au moins une fois par an place dans un autocar. Pour de nombreux élèves, il s'agit d'une réalité quotidienne lorsqu'ils utilisent un bus scolaire ou un bus de ligne pour se déplacer de et vers l'école. Les jeunes entrent régulièrement en contact avec cette catégorie de véhicules dans la circulation normale.

Etant donné que la sécurité des jeunes dans la circulation est primordiale, il est essentiel de leur apprendre comment ils doivent se comporter dans et autour de ces grands véhicules.

Le but de ce syllabus est de vous fournir les informations nécessaires pour pouvoir organiser des leçons au sujet de la sécurité routière dans et autour des autobus et autocars. Dans ce cadre, nous nous pencherons sur la place de ces véhicules dans la circulation de tous les jours et nous mettrons l'accent en particulier sur la question de l'angle mort. En outre, nous nous arrêterons également sur les règles de conduite à bord en vue d'optimiser la sécurité dans le véhicule. Et, finalement, une attention particulière sera consacrée à l'évacuation en cas d'urgence.



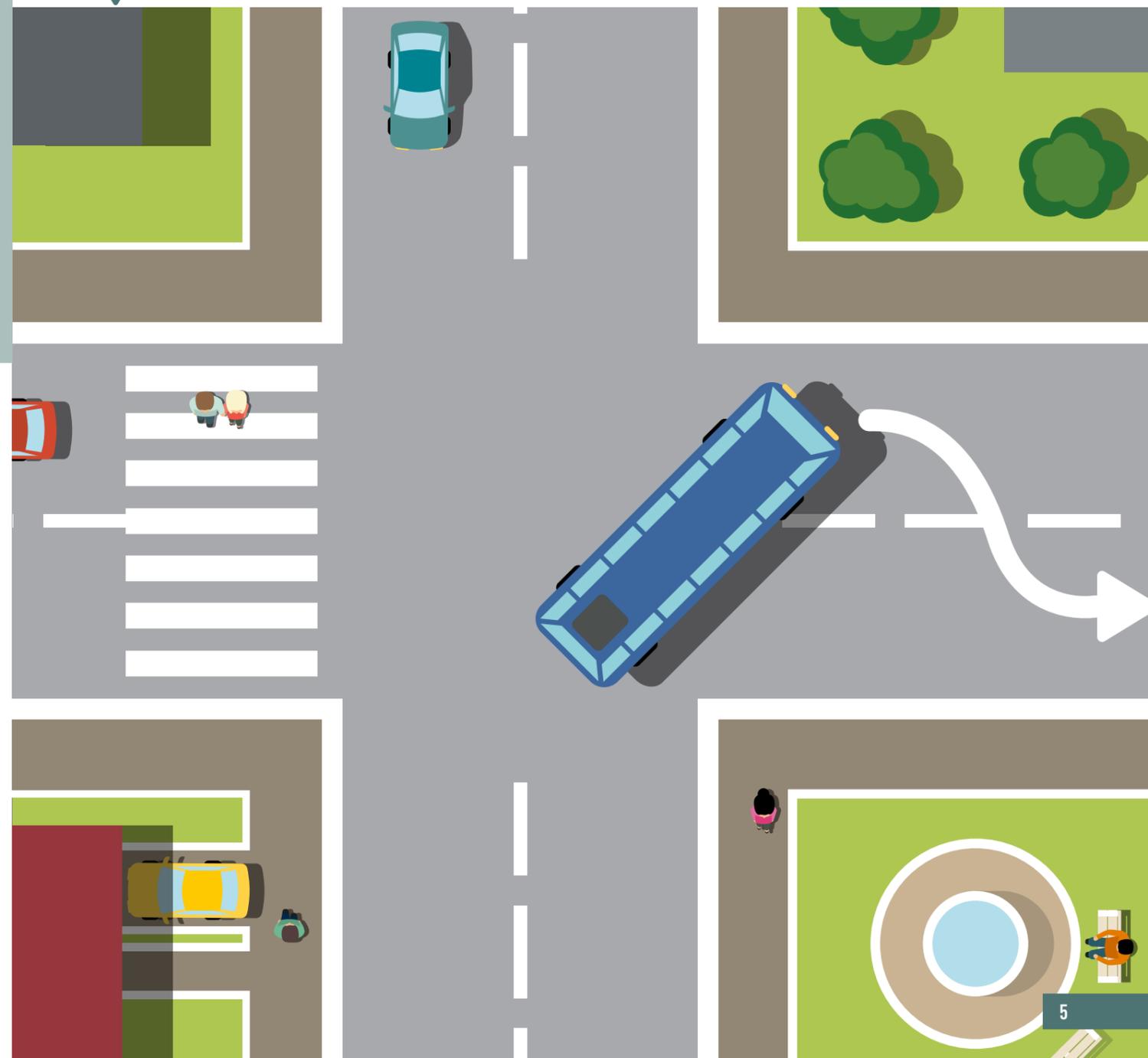
1. DANS LA CIRCULATION

Les élèves n'entrent pas uniquement en contact avec les autobus et autocars dans le cadre du voyage scolaire annuel ou du déplacement hebdomadaire vers la piscine. Quand ils se déplacent dans la circulation normale à vélo, à moto ou à pied, la possibilité de croiser un bus est très grande. C'est pourquoi, il est important d'insister sur une série de spécificités de ces véhicules.

TOURNER ET RAYON DE BRAQUAGE

Tout comme tout autre grand véhicule, les autobus et autocars ont un rayon de braquage assez important. C'est pourquoi, tout comme les camions, ils débordent sur la voie opposée lorsqu'ils prennent un virage à droite.

▼ Figure 1 : Lors d'un virage à droite le bus déborde souvent sur la voie opposée



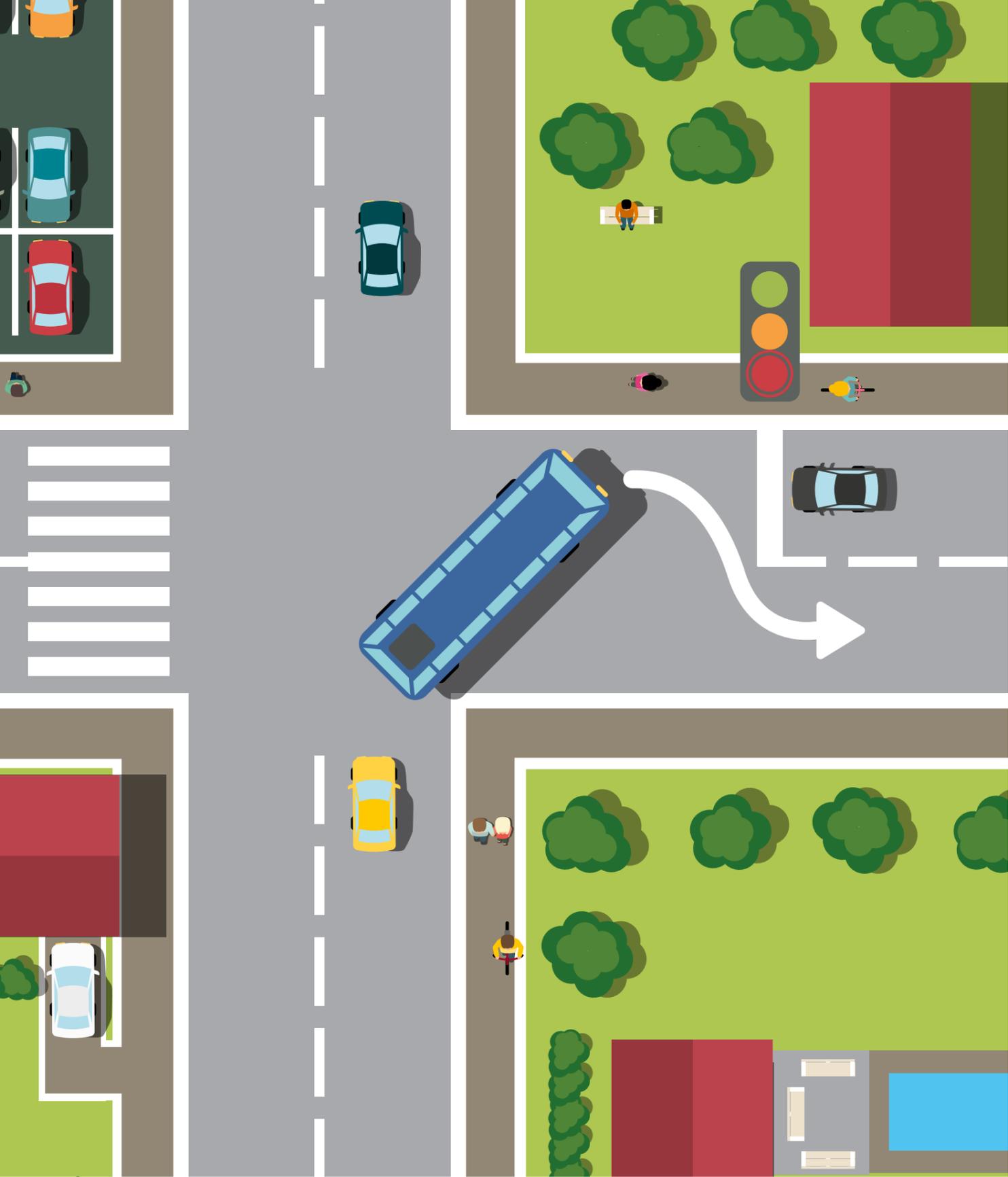


Figure 2 : infrastructure adaptée

De nombreux croisements avec feu de circulation tiennent compte de ce fait et de nombreuses personnes s'arrêtant derrière la ligne « stop » se trouvent en grande partie hors de la zone dangereuse. En dépit de cette situation adaptée, il est cependant conseillé de se positionner le plus possible à droite de la voie de circulation derrière la ligne « stop ». Cela est non seulement obligatoire mais peut, dans de nombreux cas, sauver des vies.

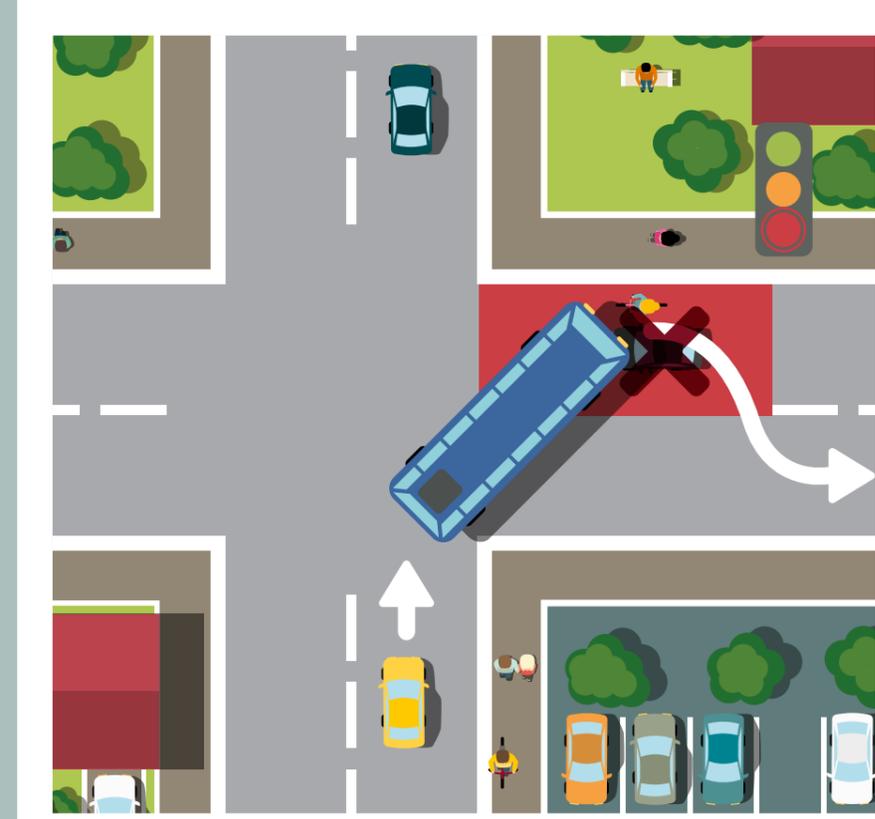
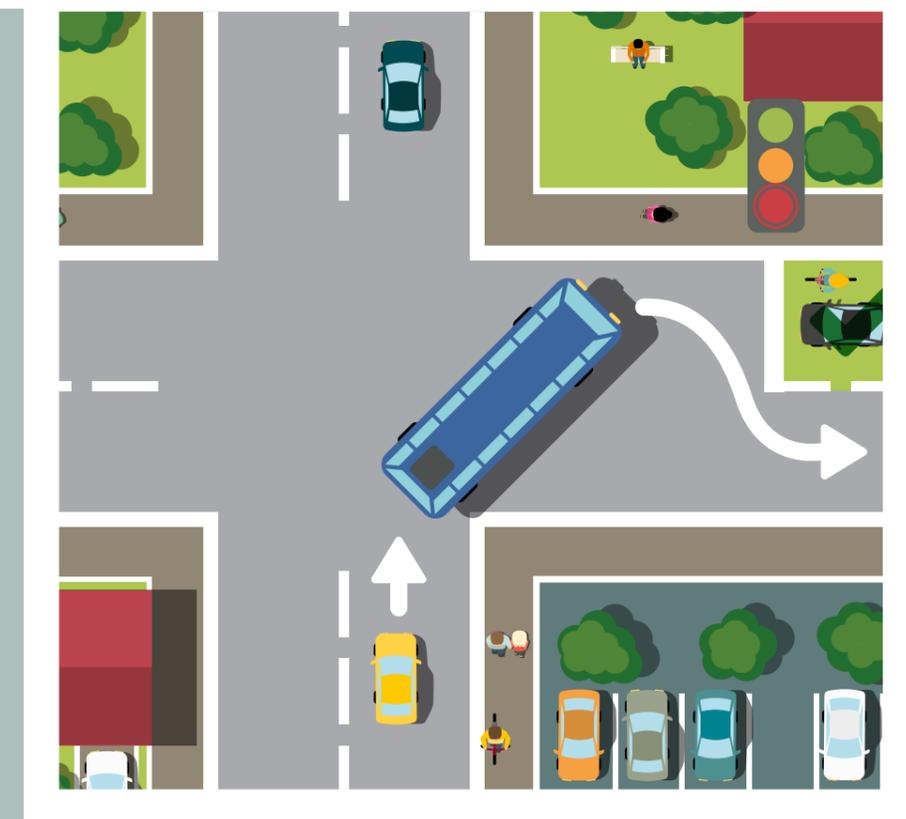


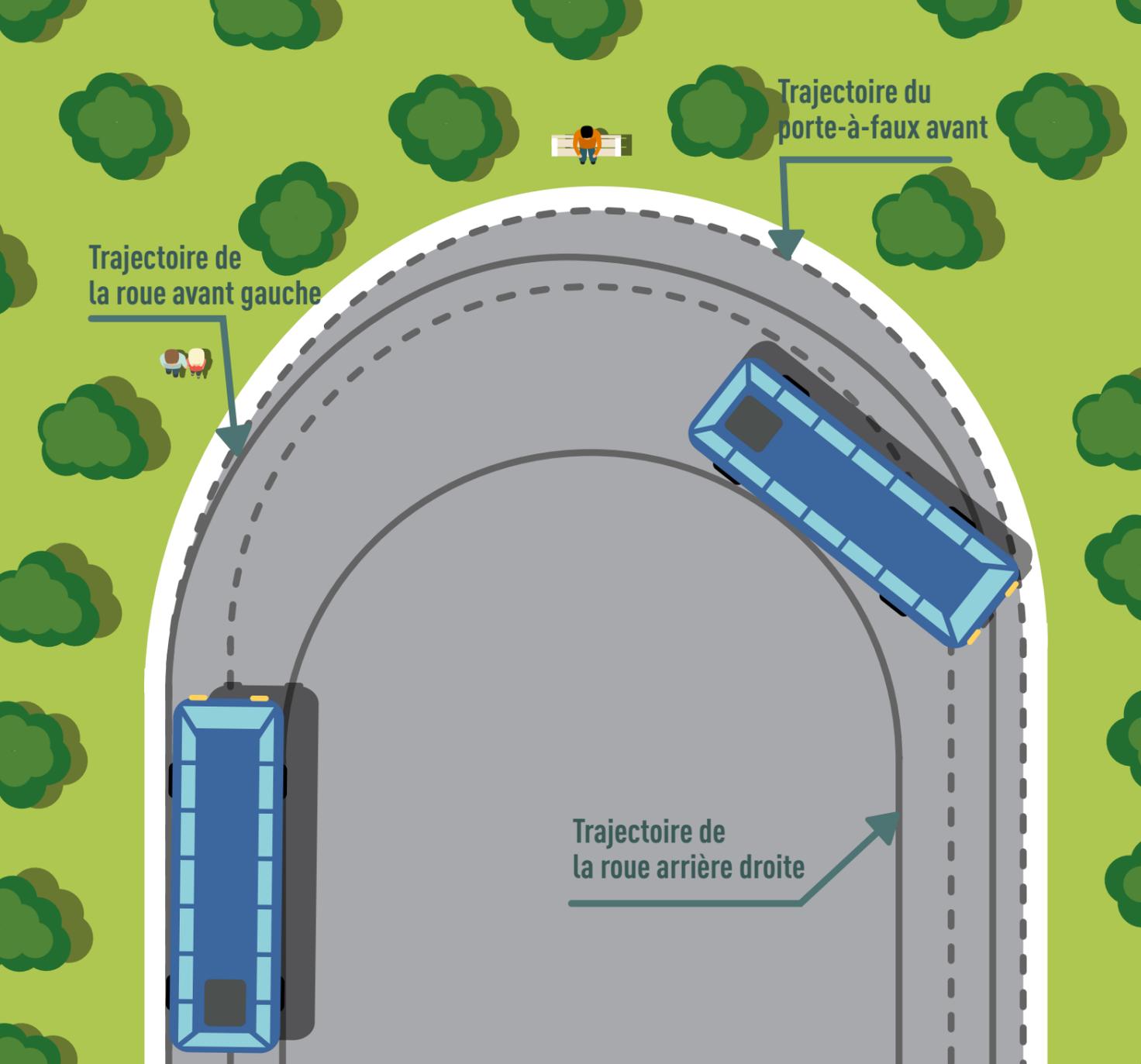
Figure 3 : erroné

Cela n'est pas toujours le cas au croisement sans feu de circulation et il convient d'en tenir compte en ralentissant déjà (quelques mètres) avant le croisement et, si nécessaire, en s'arrêtant et en attendant que le bus ait achevé son virage et soit passé.

Figure 4 : bon



Ce n'est pas uniquement l'important rayon de braquage qui fait que les autobus et autocars sont des véhicules particuliers, il y a également les portes-à-faux à l'avant et à l'arrière de ces véhicules dont il faut tenir compte. Ces portes-à-faux résultent de l'emplacement des roues du véhicule. C'est ainsi que les roues, en comparaison avec d'autres véhicules, se trouvent relativement éloignées de l'avant et de l'arrière du véhicule. Il en résulte un débattement important lors de virages tant à l'avant qu'à l'arrière.

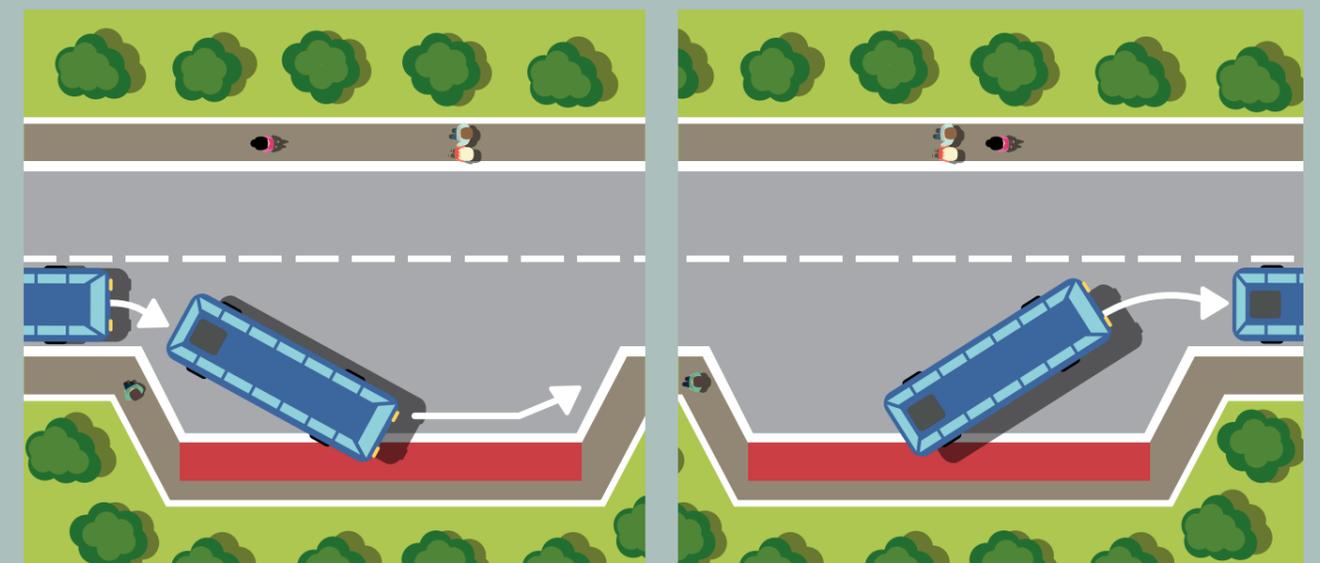


▲ Figure 5 : Le cercle de braquage d'un bus n'est pas uniquement déterminé par la trajectoire des roues avant.

Le débattement arrière est dans la circulation normale surtout dangereux pour les cyclistes qui se trouvent à côté du véhicule. Il vaut donc mieux se tenir derrière le bus et, en toutes circonstances, garder suffisamment de distance est le message. Cela s'applique également lorsqu'on veut dépasser le véhicule (p.ex. s'il s'arrête à une halte).

Le débattement avant et arrière peut également présenter un risque pour les piétons. Cela est par exemple le cas lorsque le bus entre ou sort d'un arrêt. En raison du positionnement des roues avant qui se trouvent très souvent derrière le conducteur, le porte-à-faux avant du véhicule peut déborder sur le trottoir. Cela s'applique également au porte-à-faux arrière lorsque le bus quitte son arrêt.

Lors d'un virage, les roues arrière d'un autobus ou d'un autocar ne suivent pas toujours la même voie que les roues avant (voir figure 5). Les roues arrière ont un rayon de braquage plus réduit qui donne l'impression que la partie latérale du véhicule se déplace vers l'intérieur du virage. La combinaison des portes-à-faux avec le plus petit rayon de braquage des roues arrière fait que la largeur occupée par le véhicule dans le virage est beaucoup plus grande que la largeur du véhicule même. Il est dès lors difficile pour les usagers de la route d'évaluer les emplacements le long du véhicule où on se trouve en sécurité. C'est pourquoi il convient à nouveau d'appliquer la devise : 'gardez vos distances et restez derrière l'autobus ou l'autocar'.



▲ Figure 6 : en entrant ou en quittant un halte, tant l'avant que l'arrière peuvent déborder sur le trottoir.

Un bus peut donc déborder sur le trottoir plus loin qu'on le penserait initialement

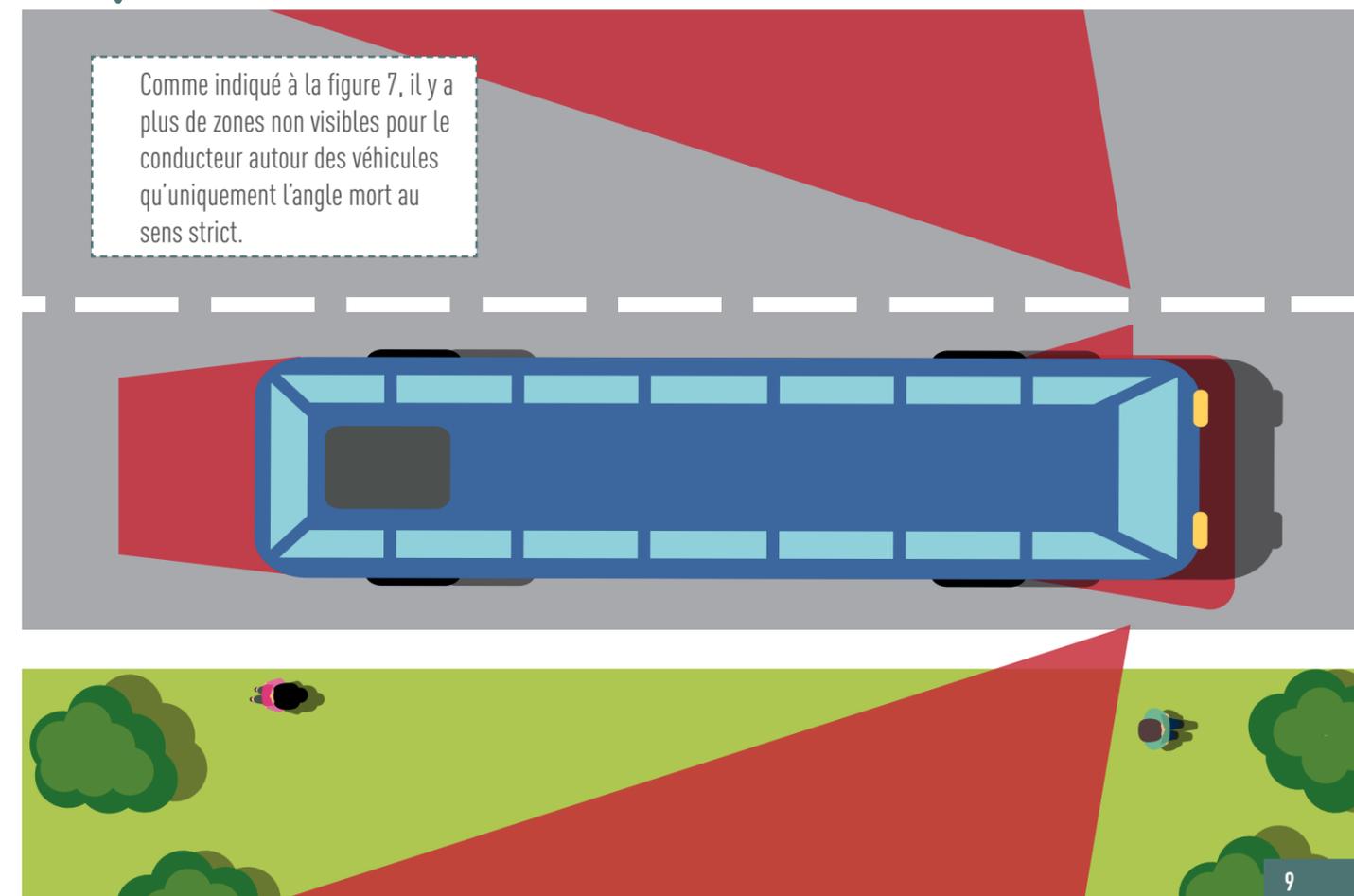
L'ANGLE MORT

L'existence d'un angle mort est un problème que connaît la majorité des véhicules motorisés. Pour les plus grands véhicules comme les camions et les bus, ce problème est plus important en raison des dimensions du véhicule et de

la position du chauffeur. En dépit des dimensions importantes des rétroviseurs et de leur nombre important, un certain nombre de zones autour du véhicule restent souvent non visibles pour le conducteur.

▼ Figure 7 : zones non visibles pour le conducteur

Comme indiqué à la figure 7, il y a plus de zones non visibles pour le conducteur autour des véhicules qu'uniquement l'angle mort au sens strict.



CÔTÉS LATÉRAUX

Sur les deux côtés latéraux du bus, il y a deux zones non visibles pour le chauffeur lorsqu'il est au volant : la zone immédiatement à côté et derrière la porte avant ou du siège conducteur (1) et l'angle mort au sens strict.

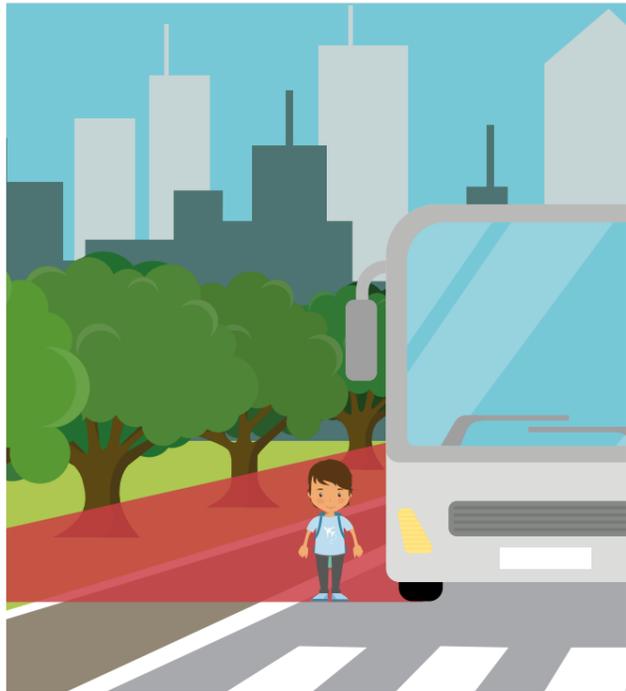


Figure 8 : Une grande partie est non visible juste à côté et derrière la porte.

Etant donné que la porte n'est pas souvent composée entièrement de fenêtres et que le rétroviseur ne fournit qu'une vue sur la zone latérale du véhicule au-delà de la roue avant, la zone juste à côté et derrière l'entrée avant n'est pas visible.

Certains véhicules sont équipés d'un miroir trottoir qui donne bien une vue sur la zone décrite ci-avant. Etant donné qu'il ne s'agit pas d'une obligation pour tous les bus, il vaut mieux faire preuve de trop de prudence, en restant à environ 1m50 du véhicule jusqu'à ce qu'il soit totalement à l'arrêt ou qu'il soit parti.



Figure 9 : l'angle mort au sens strict.

L'angle mort au sens strict se rapporte à la zone, autour du véhicule, non visible dans les rétroviseurs ordinaires.

Il vaut donc mieux également éviter cette zone et, si on s'y trouve quand même, garder suffisamment de distance ou quitter cette zone. Un truc pour vérifier si on se trouve dans l'angle mort ou non consiste à regarder s'il est possible de voir le conducteur au volant dans les rétroviseurs.

En ce qui concerne l'angle mort, certains véhicules sont également équipés d'un miroir angle mort. Etant donné qu'un tel équipement n'est pas obligatoire sur tous les bus, il vaut également mieux ici, en vertu du principe de précaution, se montrer extrêmement prudent.

FACES AVANT ET ARRIÈRE

L'on n'est également pas visible dans certaines zones tant de la face avant qu'à l'arrière du véhicule. A l'arrière, il s'agit de la zone s'étendant entre la face arrière du véhicule jusqu'à quelques mètres plus loin. Cela est dû au fait que le conducteur ne peut pas avoir une vue directe via la vitre arrière et que les rétroviseurs ordinaires ne fournissent non plus une vue de cette zone.



Figure 10 : derrière le bus on est également pas toujours visible.

A l'avant tout n'est également pas visible par le chauffeur. Il est ainsi possible de véritablement disparaître « sous le nez du conducteur ». Cela est dû principalement à la hauteur à laquelle le conducteur se situe par rapport à la chaussée.



Figure 11 : disparaître « sous le nez du conducteur »

Il vaut donc mieux conserver une distance de quelques mètres lorsqu'on se déplace autour du véhicule. Il est absolument conseillé d'attendre que le bus se soit éloigné avant de traverser la chaussée ou de se rendre à l'endroit où le véhicule est stationné.

PASSAGERS

Ce n'est pas uniquement l'angle mort du véhicule qui peut engendrer des problèmes. Le bus occulte également en partie la vue de la chaussée pour les autres usagers de la route. C'est ainsi que les passagers se trouvant devant et derrière le bus ne sont pas toujours visibles pour tous dans la circulation. Bien qu'il soit fortement déconseillé de traverser juste devant ou derrière le véhicule (voir chapitre suivant), nombreux sont ceux qui le font encore. C'est pourquoi il est à conseiller de garder suffisamment de distance

et de réduire sa vitesse lors du dépassement d'un bus par la gauche.

Il convient également de tenir compte de ce qui précède si, pour une raison ou une autre, on doit dépasser, en voiture ou en vélo, par la droite. En outre, il convient, dans ce cas, d'être attentive à la possibilité que des passagers descendent du véhicule. Même si l'on devait dépasser un bus en marchant, il faut mieux en tenir compte ne fût-ce que pour éviter des échymoses et des saignements de nez.

2. DANS LE VÉHICULE

Un voyage en car ou en bus ne peut être réussi que s'il se déroule en sécurité et que tout le monde respecte un certain nombre de règles. Cela implique qu'on commence à en tenir compte avant le début effectif du voyage et que cela dure également quelque temps après la fin. Abordons maintenant les règles de base pour un voyage réussi en car ou en bus.

DE ET VERS L'ARRÊT OU LE LIEU DE DÉPART

Un voyage peut commencer si tous les participants sont à l'heure. Les élèves doivent donc de préférence veiller à ce que toutes leurs affaires soient réunies bien à l'avance, de préférence la veille au soir. Ils n'emportent pas plus que nécessaire et partent bien à l'heure pour arriver à l'heure à l'arrêt (environ 5 minutes à l'avance).

Sur le chemin de et vers l'arrêt, il est conseillé que les élèves tiennent compte des éléments suivants :

- ils portent de préférence des vêtements clairs ou un gilet réfléchissant afin d'améliorer leur visibilité dans la circulation ;
- ils restent sur le trottoir ou la piste cyclable et maintiennent leur attention par rapport à la circulation ;

■ ils ne se laissent pas distraire par leur GSM ou par d'autres ;

■ si en dépit de toutes les mesures de précaution, ils devaient être en retard et voir le véhicule démarrer, ils ne courent certainement pas derrière pour le rattraper !

A L'ARRÊT

A l'arrêt, il vaut mieux rester à 1m50 du bord du trottoir. Le véhicule a en effet besoin de cet espace pour pouvoir se garer parallèlement au trottoir. Lorsque le bus arrive, les élèves n'approchent du véhicule que lorsqu'il est complètement à l'arrêt et établissent un contact visuel avec le conducteur. La montée à bord ne s'effectue que lorsque les portes sont entièrement ouvertes.

LA MONTÉE À BORD

Pour faciliter la montée, il vaut mieux que les élèves tiennent leur sac à dos en main. En outre, il est préférable qu'ils ferment leurs manteaux et leurs chaussures. Il n'y a pas non plus de raisons pour pousser ou se bousculer. La montée s'effectue plus aisément sans ces débordements.

Lorsqu'ils entrent dans le véhicule, les élèves occupent la première place assise disponible et s'assent le plus rapidement possible. Ils bouclent leur ceinture de sécurité (s'il y en a) afin de ne pas être projetés en cas d'arrêt d'urgence. La ceinture de sécurité reste attachée jusqu'à l'arrêt complet du véhicule.

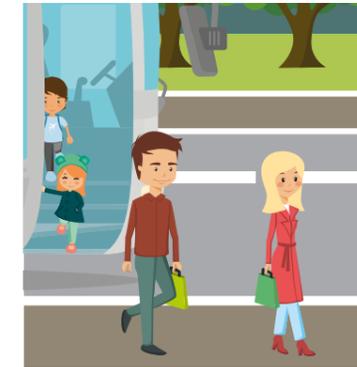
Sur les bus disposant également de places debout, il convient aussi d'occuper autant que possible les places assises disponibles. Ce n'est que lorsque toutes les places assises sont occupées que les passagers restent debout.

BAGAGES



Tous les bagages (cartable, sac à dos, ...) sont disposés dans les emplacements prévus ou sous les sièges. Le couloir central doit toujours être laissé libre. Tous les objets et toutes les personnes qui s'y trouveraient lors d'un freinage important sont inévitablement catapultés vers l'avant. Cela est dangereux pour les autres occupants à l'avant du véhicule, sans parler de la personne elle-même.

ARRIVÉE ET SORTIE



Les élèves doivent rester assis jusqu'à l'arrêt complet du véhicule. Ils pourraient en effet tomber si le chauffeur devait brusquement freiner.

Lors de la sortie, ce n'est non plus une bonne idée de pousser ou de bousculer les autres. La

sortie s'effectue ainsi plus rapidement. Il est aussi déconseillé de sauter des marches pour sortir du véhicule. Cela peut aussi ralentir la sortie et être dangereux pour les passants.

Après la sortie, on s'écarte du véhicule et on attend qu'il se soit éloigné avant de traverser. C'est seulement ainsi qu'on voit bien les véhicules qui arrivent. Tenez également compte de l'angle mort du véhicule.

Si on a oublié quelque chose à bord, il est vivement déconseillé de inopinément remonter dans le véhicule. Il vaut mieux attendre que tout le monde soit descendu pour rechercher l'objet oublié. Si les portes sont fermées et que le véhicule se met en mouvement, cela n'a aucun sens de le poursuivre

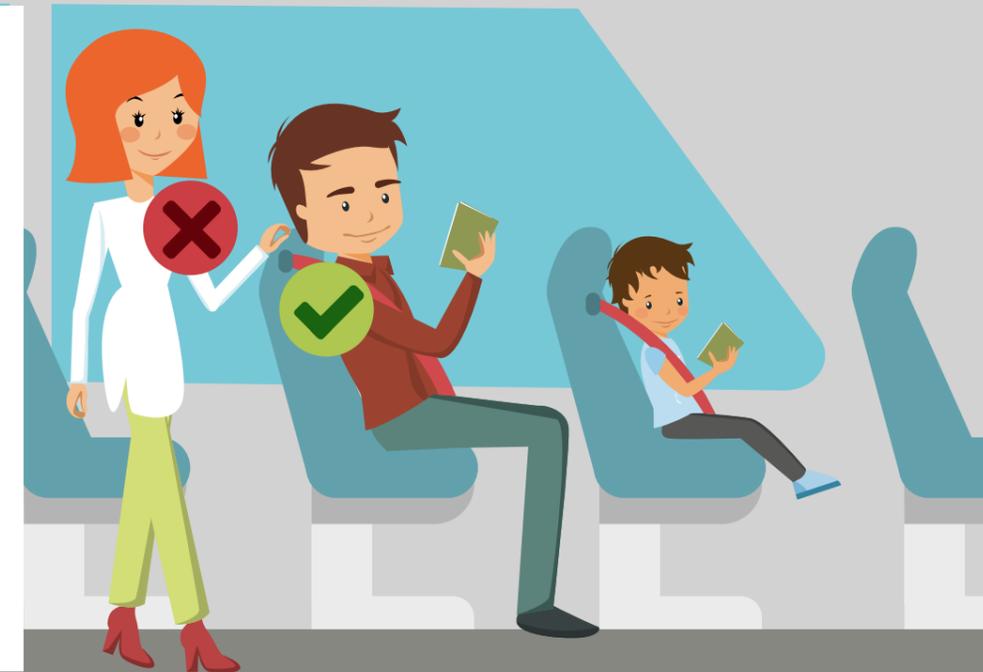
ou d'essayer d'ouvrir les portes. De cette manière, on risque en effet de se retrouver sous les roues du véhicule.



DANS LE VÉHICULE

Comme décrit ci-dessus, il est interdit de se déplacer dans l'autocar tant qu'il roule. Cela est en effet dangereux. Dans les autobus de ligne disposant de places debout, l'on peut bien sûr être debout. Même dans ce cas, le but n'est pas de se déplacer. Le message est: restez debout et tenez-vous bien.

Un comportement bruyant est à proscrire ! L'attention du chauffeur à la circulation pourrait être détournée et il pourrait ainsi provoquer un accident.



3. EN SITUATION D'URGENCE

Bien que celles-ci soient extrêmement rares, un certain nombre de scénarios d'urgence peuvent se présenter où il est essentiel d'évacuer le bus le plus rapidement possible. Cela peut aller d'un incident technique comme un pneu crevé à un véritable scénario catastrophe comme le véhicule qui prend feu.

C'est pourquoi, il est important de disposer de la procédure la plus efficace possible pour quitter le plus rapidement possible le véhicule. Cela peut en effet sauver des vies en cas d'urgence. La situation idéale consiste

d'expliquer et d'effectuer la procédure d'évacuation au moins une fois par an. Un tel exercice peut être effectué immédiatement avant ou après une excursion scolaire en autocar ou peut être organisé dans le cadre d'une leçon de sécurité routière.

Il est également conseillé de s'exercer à la procédure d'évacuation lors de chaque déplacement en quittant le véhicule. Cela devient ainsi un automatisme et les élèves le feront plus rapidement en cas de véritable besoin.

SIGNAL D'URGENCE

Chaque évacuation commence par un signal d'urgence. En principe ce sera le conducteur qui en cas d'urgence, donnera, en accord avec les accompagnateurs, les instructions pour quitter le plus rapidement possible le véhicule. Si le chauffeur se trouve pour une raison quelconque dans l'impossibilité de donner ces instructions, un des accompagnateurs doit prendre l'initiative.

Lorsque le signal d'urgence est diffusé, il est en premier lieu important pour le chauffeur et les accompagnateurs de conserver leur calme. Ce calme est essentiel pour l'évacuation rapide du véhicule car la panique est mauvaise conseillère.

Il peut être fait usage du système de diffusion sonore du véhicule (s'il y en a un) pour diffuser le signal d'urgence et pour d'éventuelles autres instructions.

DÉBLOCAGE DES PORTES

En principe le chauffeur, si cela est nécessaire, ouvrira automatiquement les portes comme d'habitude. Il est à conseiller à l'accompagnateur de demander au chauffeur où se trouvent les boutons de commande d'ouverture des portes. Si le chauffeur n'était plus en état de les ouvrir, l'accompagnateur pourrait alors le faire.

Si l'ouverture automatique des portes n'était plus possible, il se trouve de chaque porte un dispositif de sécurité permettant d'ouvrir manuellement la porte.

Attention ! Si cette commande est activée, il faut attendre jusqu'à ce que l'air ait été évacué des conduites pour ouvrir la porte. Lorsque cela est le cas, il suffit simplement de pousser la porte.



EVACUATION

Dès que les portes sont ouvertes, il convient d'évacuer le véhicule le plus rapidement et le plus efficacement possible. Le but de la procédure d'évacuation est que les élèves quittent le véhicule en moins de 30 secondes.

En fonction de la nature du véhicule (véhicule à un ou deux étages et une ou deux portes) il existe une procédure adaptée pour l'évacuation. Cette procédure a été élaborée par l'ANATEEP (Association Nationale pour les Transports Educatifs de l'Enseignement Public) et est considérée comme la méthode la plus efficace disponible à ce jour.

ENGAGEMENTS DE BASE *BIS

Afin de permettre une évacuation rapide, il convient en premier lieu de rappeler les engagements de base du comportement à bord. Les règles suivantes sont importantes pour l'évacuation.

- le couloir central doit être toujours libre ;
- les bagages (à main) sont mis dans les emplacements prévus ou sous les sièges ;
- les chaussures sont mises et fermées.

Si une évacuation doit avoir lieu, il faut, en outre, laisser tous les objets, comme des vestes et des pulls, sur le siège du véhicule. Emporter ces objets engendrerait uniquement des ralentissements. Ils peuvent également constituer des entraves dangereuses s'ils tombent ou restent accrochés dans le véhicule.

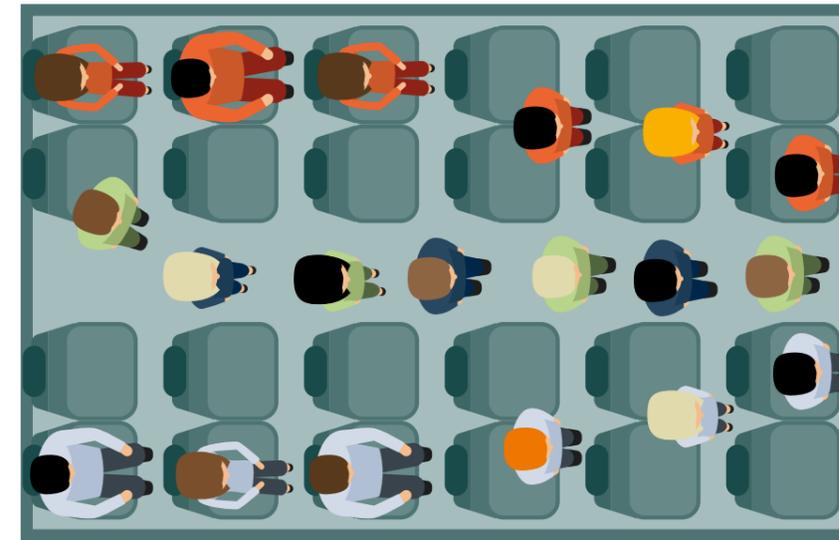
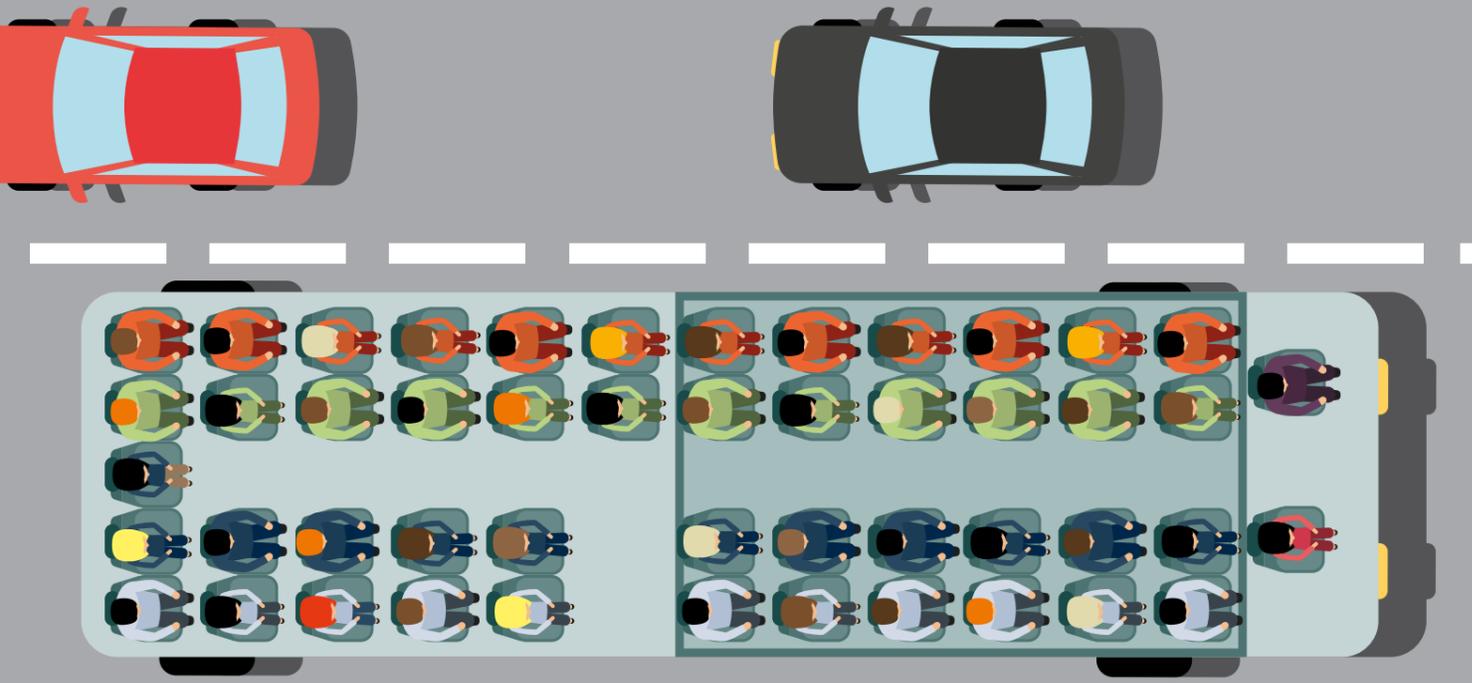
Tous les passagers doivent effectuer l'évacuation dans le calme et dans le silence mais avec toute la célérité requise.

A la sortie du véhicule, les élèves se rassemblent de préférence au mieux à 50 mètres de distance de celle-ci. Ce lieu de rassemblement doit être choisi de préférence sans avoir à traverser de chaussée.

En respectant tous ces engagements de base, tout chaos est évité et le temps d'évacuation est sensiblement diminué. Cela réduit également la possibilité qu'il y ait des victimes et, dans les cas extrêmes, le nombre de victimes.

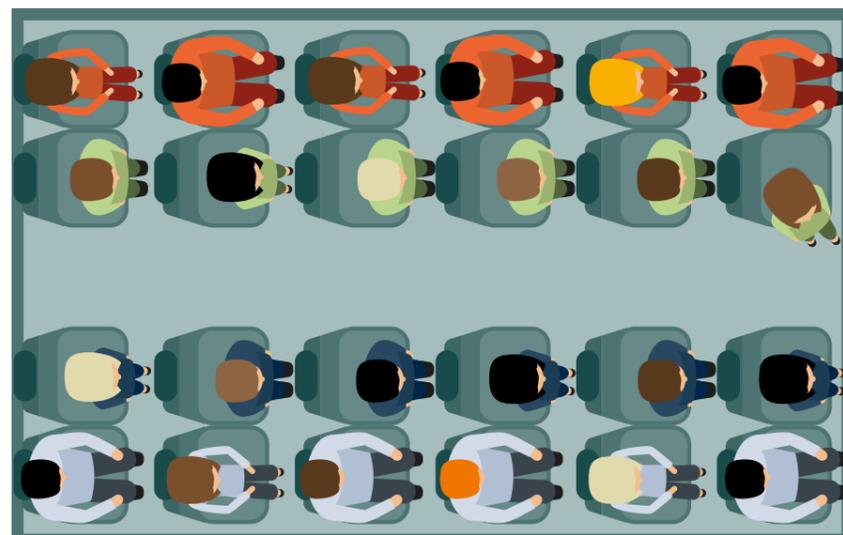
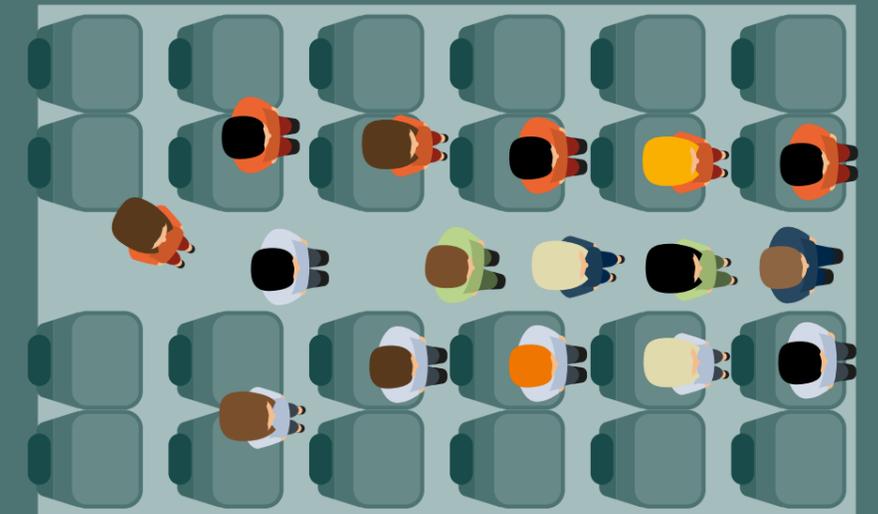
VÉHICULE A UN ÉTAGE

La plupart des grands véhicules modernes sont pourvus de deux portes. C'est pourquoi le véhicule est reparti en deux moitiés. La séparation des deux parties s'effectue à hauteur de la porte arrière.



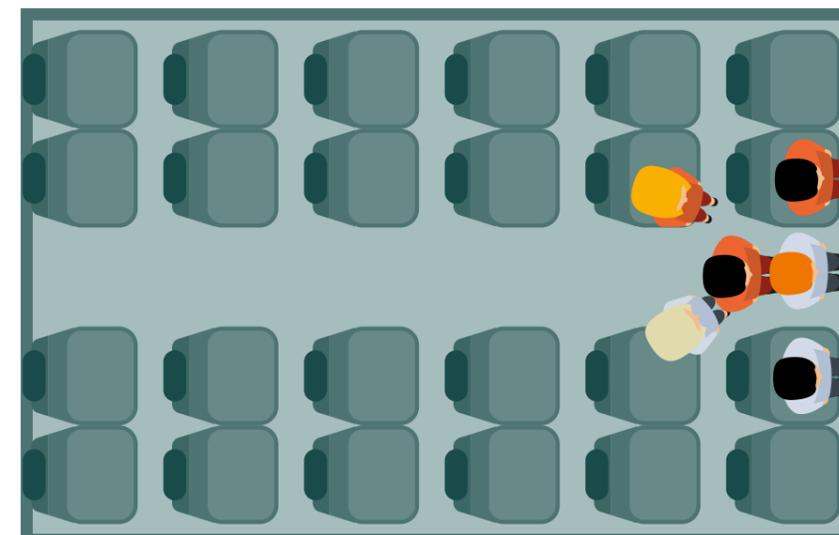
Lorsque les élèves côté couloir ont quitté leur place, les élèves du côté fenêtre glissent du côté couloir. Ils restent toutefois assis jusqu'à ce que leur tour vient. Entretemps, les élèves continuent à évacuer le véhicule via le couloir.

Lorsque les derniers élèves des places côté couloir sont sortis, les élèves qui étaient assis côté fenêtre quittent en alternance le véhicule. Cela s'effectue en commençant par les élèves à l'arrière du compartiment.



L'évacuation des deux parties s'effectue de la même manière.

Lorsque le véhicule s'arrête, le conducteur ou l'accompagnateur donne le signal d'évacuation. Les élèves qui sont assis du côté du couloir se lèvent. L'élève assis à la première rangée du côté droit est le premier à quitter le véhicule suivi par celui assis à la première rangée du côté gauche et ainsi de suite en alternance jusqu'à la fin de cette partie du véhicule.

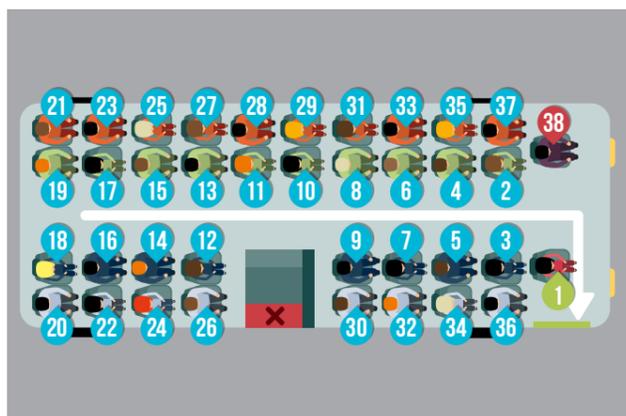


Les élèves situés à l'avant du véhicule restent donc assis en dernier lieu. Il s'agit d'un ordre logique étant donné qu'en cas d'incendie dans le compartiment moteur, l'oxygène sera d'abord épuisé à l'arrière du véhicule tandis que les élèves à l'avant disposent d'oxygène via la porte ouverte.

UNE PORTE

Il est possible qu'une des portes du véhicule ne fonctionne plus pour une raison quelconque ou est bloquée et que l'évacuation doit s'effectuer via l'autre porte qui est à ce moment la seule en fonction. Deux scénarios sont possibles.

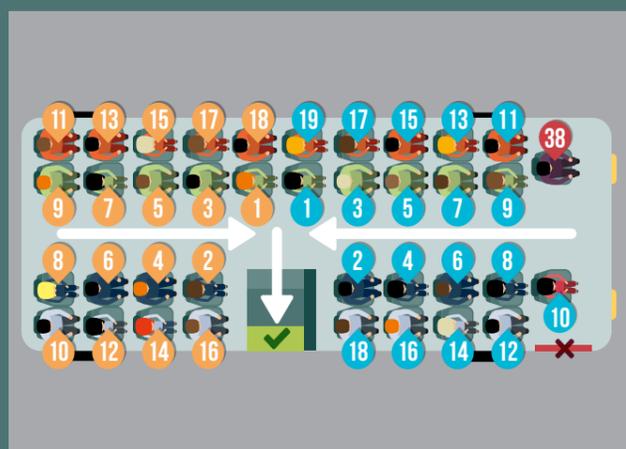
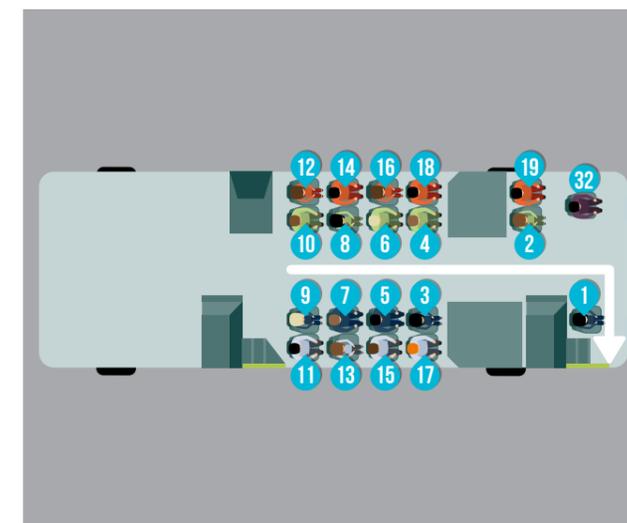
Une première possibilité est que la porte arrière est inutilisable. Dans ce cas le véhicule n'est plus réparti en compartiments et l'évacuation s'effectuera pour l'ensemble du véhicule selon la méthode prescrite.



Pour éviter des conflits et des encombrements aux escaliers, les élèves à l'étage inférieur attendent l'évacuation de l'ensemble de l'étage supérieur. Ce n'est pas illogique car, en cas d'incendie, la chaleur monte et l'étage inférieur reçoit de l'oxygène par les portes ouvertes.

Lorsque l'étage supérieur est vide, les élèves à l'étage inférieur évacuent via la première porte disponible. Cela dépend de la répartition des élèves à l'étage supérieur. Sur le schéma ci-dessous, l'évacuation s'effectue par l'avant. Si la porte arrière est libre en premier lieu, l'évacuation s'effectuera dans l'ordre inverse à

commencer par les sièges 9 et 10. Le chauffeur reste, comme toujours, le dernier à bord.



Une deuxième possibilité est que la porte avant est inaccessible. Dans ce cas, l'évacuation s'effectue via la porte arrière. Le compartiment arrière du véhicule est évacué selon la méthode et l'ordre prescrit ci-dessus. Pour le compartiment avant l'ordre est inversé, ce qui fait que les enfants côté couloir le plus près de la porte arrière sont les premiers à sortir.

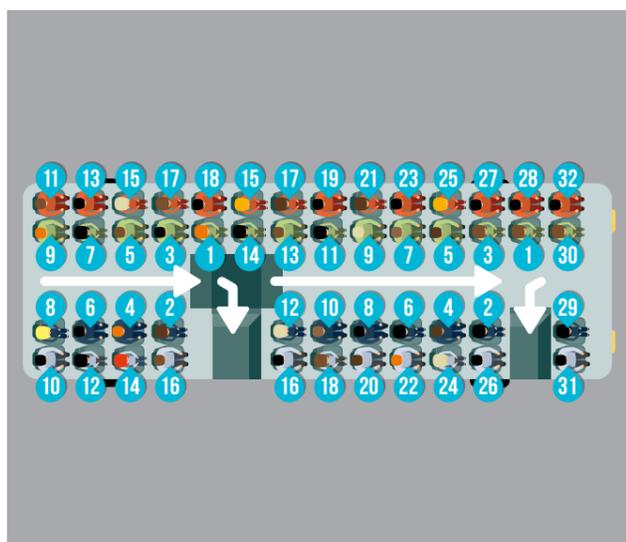
Dans le couloir, près de l'escalier de sortie, il y a à nouveau une alternance entre les élèves du compartiment avant et du compartiment arrière.

DOUBLE ÉTAGE

La procédure d'évacuation pour un véhicule double étage moderne est légèrement différente. Dans l'exemple ci-contre, il y a deux escaliers et deux portes dans le véhicule.

Pour faciliter l'évacuation, l'étage supérieur du véhicule est réparti en compartiments. Ceux-ci sont séparés par la position des escaliers dans le véhicule. Ainsi, chaque élève devra se rendre vers l'escalier devant lui dans le sens de la conduite en cas d'évacuation.

L'évacuation s'effectue par compartiment selon la méthode exposée ci-dessus pour les véhicules à un étage. L'ordre des élèves est présenté ci-dessous.



ISSUES DE SECOURS

Dans le cas extrêmement rare où les deux portes sont inaccessibles ou que le véhicule est sur le flanc, il faut faire usage des issues de secours. Attention : l'utilisation des issues de secours n'est autorisée que lorsque le véhicule est à l'arrêt complet et que le conducteur ou l'accompagnateur a donné l'instruction de les utiliser.

Il y a deux sortes d'issues de secours : les trappes dans le toit (1) et les fenêtres de secours (majoritairement équipées d'un marteau) (2).



TRAPPES DANS LE TOIT

Selon les dimensions du véhicule il y a une, deux ou trois issues de secours prévues dans le toit du véhicule. Ces trappes peuvent, après déblocage, être poussées ou glissées vers l'extérieur. Pour quitter le véhicule par le toit, on peut utiliser les sièges et leur dossier pour atteindre facilement ces trappes.

En cas d'utilisation des issues de secours dans le toit, il faut toujours être conscient qu'il y a une certaine hauteur à franchir à partir de cette issue. L'utilisation de

ces issues de secours est donc à déconseiller lorsque le véhicule est sur ses roues. La hauteur à franchir peut alors en effet s'élever jusqu'à 4 mètres.



FENÊTRES DE SECOURS

Du côté gauche du bus, il y a toujours au moins une issue de secours.

Ces issues sont des fenêtres avec le texte « issue de secours ». Elles sont également équipées de marteaux de secours. Afin de permettre, en cas de nécessité, l'évacuation via les fenêtres de secours, il faut d'abord les casser. Cela se fait à l'aide du marteau prévu en tapant sur le vitrage dans un coin de la fenêtre ou à l'endroit indiqué. La fenêtre sera entièrement fracassée et pourra être poussée vers l'extérieur.

En utilisant cette méthode d'évacuation, il faut également tenir compte de la hauteur à franchir. Les fenêtres de secours peuvent en effet se situer jusqu'à peu près deux mètres du sol.

ICB