



tido no hace falta ser un experto en física como para deducir que hay un parámetro que, sumado a las características improprias de estos ómnibus, es el desencadenante de los vuelcos y no es otro que la velocidad. Si los conductores circulan a las velocidades convenientes y permitidas, los riesgos se minimizarían. Además, no existen controles eficaces, ni siquiera la voluntad política de endurecerlos", indicó Marcelo Aiello.

Doble eje delantero

El doble eje delantero fue sugerido en el informe de la UTN para dotar de mayor estabilidad a los ómnibus de doble piso. "El comportamiento aerodinámico de los vehículos es importante, y un estudio hecho en Suecia alerta sobre el problema de la desviación lateral que sufren como consecuencia del viento. La experiencia realizada en un túnel de viento indicaba que las fuerzas aerodinámicas actuaban principalmente en la parte frontal del ómnibus, donde las fuerzas laterales tienden a hacer girar el vehículo, y las fuerzas de elevación (verticales), a reducir la carga del eje delantero, disminuyendo así la maniobrabilidad del vehículo", explicó Enrique Filgueira, subsecretario de Extensión Universitaria de la UTN.

El cansancio es un factor provocador de distracciones en la conducción. Por ley, los choferes pueden trabajar de 8 a 12 horas y deben descansar otras 12. Pero no todas las empresas se ajustan al reglamento y algunas incluso consideran como descanso el tiempo que un chofer viajaba en el asiento del acompañante. La Cámara

Empresaria de Larga Distancia (Celadi) ha propuesto el establecimiento de postas o sistemas de relevos para ser aplicados en servicios que pudieran superar las horas tope de trabajo: "Nuestro convencimiento es que el mayor problema radica en los excesos de velocidad, en eso estamos trabajando, y en la falta de controles por parte de los organismos que tienen la responsabilidad de hacerlo", puntualizó Carlos Hidalgo, dirigente de la entidad.

La entidad solicitó a principios de año a la Secretaría de Transporte la instrumentación de un sistema de control de velocidades en las unidades afectadas al transporte de pasajeros de larga distancia que identifique a quienes infringen las normas vigentes. El sistema consiste en la utilización de las tarjetas de peaje TAPI, en las estaciones de peajes de las redes nacionales, y su ampliación a los accesos en las autopistas. La distancia entre los puntos de peaje es fija y el tiempo se obtendría de las diferencias horarias entre las pasadas de tarjeta entre dos puestos de peaje consecutivos, lo que permitiría calcular con un simple programa la velocidad del vehículo. El sistema sería un complemento de la información que brindan los GPS que ya se han instalado en algunas unidades.

Rastreo satelital

Por Daniel Orciani

La Cámara Empresaria de Larga Distancia (Celadi) junto con Logitrán SA, mediante un sistema de rastreo satelital por GPS, realiza un seguimiento en tiempo real de alrededor de 1000 unidades de transporte de pasajeros de larga distancia que circulan por rutas de nuestro país y países limítrofes.

Este sistema permite conocer en intervalos regulares de cuatro minutos o menos la posición exacta de todas las unidades incorporadas al sistema y saber si se encuentran detenidas o en movimiento, determinando en este último caso su velocidad, sentido de circulación y estado de las baterías.

Con estos parámetros, el operador de turno de la central de control, siguiendo instrucciones preestablecidas, puede advertir a los conductores, mediante una comunicación directa los cursos de acción o acciones correctivas. En caso de exceso de velocidad, el conductor recibe una advertencia para que corrija este hecho.

También el conductor del vehículo puede comunicarse con el módulo de voz en el dispositivo incorporado a bordo, ahorrándose de este modo costos de comunicaciones.

Con esto se pretende brindar una mayor seguridad a los usuarios de transportes de pasajeros, teniendo como objetivo en el mediano plazo que el 100% de las unidades del parque automotor queden incorporadas a dicho sistema de control.



El sistema, incorporando bits del transporte

OPINION

El autor es gerente general de la Celadi

NUEVO
IVECO STRALIS
NADA LO DETIENE.



EL CAMIÓN PESADO DE MENOR CONSUMO.

- NUEVO 6x4 170CV
- MOTOR IVECO CURSOR 11
- IVECO TURBO 5500L
- CÁMERA COMFORTABLE
- COMPUTADOR DE ABOGADO

IVECO
TRAJERAMOS LA LEVANTADA