VIAJEROS
MADRID

01/11/12

Prensa: Mensual
Tirada: 36.917 Ejemplares
Difusión: 16.303 Ejemplares

Cód: 63855179

Página: 32

Sección: OTROS Valor: 5.300,00 € Área (cm2): 614,1 Ocupación: 100 % Documento: 1/2 Autor: Núm. Lectores: 65212



SEGURIDAD Y VEHÍCULOS ELÉCTRICOS

protagonistas de la XIX Jornada de Autobuses y Autocares del INSIA

El acto lugar el 22 de octubre en el Salón Retiro de IFEMA, en Madrid. Un año más, el Insia reunió a los profesionales del sector y expertos en homologación.

En esta ocasión se informó sobre la situación actual de la implantación de nuevos sistemas de seguridad para las nuevas homologaciones y pudieron conocer las primeras experiencias de los operadores que han puesto en circulación vehículos eléctricos.

Agustín Gómez, Responsable de Homologaciones de Castrosua centró su ponencia en los Sistemas obligatorios de seguridad y eficacia medioambiental para microbuses y autobuses que se enmarcan dentro del Reglamento R(UE) 661/2009. Nueva clasificación de los neumáticos según su eficiencia, sistemas avanzados de frenado de emergencia, sistemas de abandono de carril, control eléctronico de estabilidad, sistemas avanzados de iluminación son algunos de los desarrollos que progresivamente serán siendo de obligado cumplimiento en los próximos años para nuestros autobuses y autocares. Y con la suma de todos ellos, mejorará la seguridad, el confort, la competitividad y la eficiencia energética.

El proyecto Ferrolinera supondrá el aprovechamiento por parte de la EMT de Madrid del excedente de energía de la frenada de los trenes de cercanías

NUEVA CLASIFICACIÓN DE NEUMÁTICOS

Los neumáticos se clasificarán según su ahorro de combustible y resistencia a la rodadura. Habrá 7 clases de etiquitado según la eficiencia, desde la "G" (Menos eficiente) hasta la "A" (más eficiente). Entre ambas puede haber una diferencia de consumo de hasta un 7,5 %, y algo más en el caso de camiones.

La misma clasificación se aplicará para identificar agarre en mojado. Las diferencias entre "G" y "A", pueden suponer hasta un 30 % menos la distancia de frenado.

En cuanto al ruido por la rodadura habrá tres niveles medidos en decibelios (dB):

1 Onda de sonido negro = 3 dB menos que el futuro límite Europeo.
2 Ondas de sonido negro = Cumple con el futuro límite Europeo.
3 Ondas de sonido negras = Cumple con el límite Europeo actual.

Estas cuestiones que se recogen en el reglamento Reglamento 117.02 serán de obligado cumplimiento en todos sus puntos a partir del 1 de noviembre de 2020.

SISTEMA AVANZADO DE FRENADO DE EMERGENCIA (EABS)

En el R(UE) 661/2009 se define al EABS como sistema capaz de detectar automáticamente una situa-

VIAJEROS
MADRID
01/11/12
Prensa: Mensual
Tirada: 36.917 Ejemplares
Difusión: 16.303 Ejemplares
Cod: 63855179
Página: 33
Sección: OTROS Valor: 5.300,00 € Área (cm2): 563,7 Ocupación: 100 % Documento: 2/2 Autor: Núm. Lectores: 65212

ción de emergencia y activar el sistema de frenado del vehículo para desacelerarlo con el fin de evitar o mitigar una colisión. Se activa en cuatro fases: aviso al conductor, descenso de velocidad, verificación de reacción del conductor, frenada en caso de inactividad de éste. Según el R(UE) 347/2012, la fecha tope para su entrada en vigor como sistema obligatorio es el 1 de noviembre de 2016 para los nuevos tipos sin restricciones y el 1 de noviembre de 2018 para todas las nuevas matriculaciones.

SISTEMA DE ADVERTENCIA DE ABANDONO DE CARRIL (LWD)

Su definición es Sistema que advierte al conductor de que el vehículo ha abandonado involuntariamente el carril por el que circulaba. El sistema de alerta de cambio de carril está disponible cuando la velocidad es superior a los 60 km/h y el sistema puede identificar al menos un carril. Si la advertencia al conductor se lleva cabo por dos medios habrá que elegir entre ópticos, acústicos o táctiles. En caso de tener solo un tipo de advertencia se elige entre táctil y acústico.
Este sistema se detalla en el Reglamento 351/2012, que entrará en vigor para nuevos tipos el 1 de noviembre de 2013 y para todas las matriculaciones nuevas el 1 de noviembre de 2015.

CONTROL ELECTRÓNICO DE LA ESTABILIDAD (ESP)

El ESP es la función de control electrónico de un vehículo que mejora la estabilidad dinámica del mismo. Será obligatorio desde el 1 de julio de 2013 para nuevos tipos y desde el 1 de julio de 2014 para nuevos autobuses (julio de 2016 en algún caso específico) y 1 de julio de 2015 para microbuses nuevos.

SISTEMAS OPCIONALES DE SEGURIDAD

Además de todos estos sistemas, llegarán también otros que mejoren la seguridad y eficiencia de los autobuses y microbuses. Son opcionales pero muy aconsejables, el Control de Presión de Neumáticos, el Sistema Avanzado de Iluminación, el Programador de Velocidad Adaptativo, la Información sobre Pesos del vehículo y la Extinción Automática de Incendios.

EXPERIENCIAS CON VEHÍCULOS ELÉCTRICOS

De ahorro de consumo se habló en relación a las experiencias llevada a cabo con vehículos eléctricos e híbridos de la EMT de Madrid. Este ahorro puede ir del 22% al 32%, según el tipo de sistema de acumulación.
La apuesta de la EMT de Madrid por el medio ambiente queda patente en su gran flota de GNC y la incorporación ahora de híbridos GNC-eléctricos, además de la hibridación de vehículos diesel y GNC con el proyecto Retrofit, que mejora el consumo un 18% en los vehículos transformados. La EMT de Madrid se ha embarcado ahora en el proyecto Ferrolinera, que supone la cooperación eficiente intermodal. La energía liberada por los trenes al frenar no se reutiliza por completo, hay una parte que es excedente. Los autobuses de Madrid podrán usar ese sobrante que quedará acumulado en la estación de cercanías de Delicias en Madrid.

CERTIFICAR LA SEGURIDAD

Entre otras cuestiones se habló sobre las experiencias de los operadores que han certificado la seguridad de sus empresas y vehículos con el sistema de Certificación CsEAA del INSIA. La conclusión es que su implantación evita siniestralidad y por lo tanto también aminora costes.




1


2


3


4

1. El Director del INSIA-UPM, el Profesor Francisco Aparicio, abre las jornadas.
2. Mesa Técnica "Implicación de las homologaciones en el proceso de carrozado".
3. Mesa Técnica "La electrificación del autobús".
4. Mesa Técnica "Seguridad en el transporte".