

50  
AÑOS

Revista

FADEEAC

*Es Transporte de Cargas*

230 - Junio 2017



Un aporte para el país

frenos y de balanza, y Brugsa, proveedora de los aceros especiales para hacer vehículos más livianos, con materiales más resistentes.

Daniel Clarke y Guido Heras dieron precisiones técnicas del proyecto para elevar el techo de 45 toneladas, respetando los pesos por ejes y combinaciones, haciendo hincapié en que se respeten las capacidades técnicas de los vehículos y usando los existentes.

### [...] Indart: "El trabajo que se ha hecho ha sido muy serio y responsable" [...]

Por parte de las empresas participantes del proyecto, Mariano di Giglio, Ignacio Boero, Claudio Lambert y Federico Corna explicaron las consideraciones inherentes a los desarrollos realizados por las empresas.

En tanto, según los cálculos que los fabricantes trasladaron a Sanz, la diferencia de inversión entre los nuevos remolques y los tradicionales estarían en el orden de 15 a 20%, lo que se iría diluyendo a medida que se vayan estandarizando, a lo que habría que sumar lo necesario para incorporar un tercer eje al tractor cuando fuera necesario.

"Estamos volviendo al proyecto de cuando comenzamos, que necesitamos una conversión de los equipos existentes pero teniendo una accesibilidad en costos que no nos sean tan onerosos. Nuestro compromiso, desde FADEEAC, es tener vehículos más seguros además de la mayor capacidad de carga", consignó el directivo.

Al concluir la presentación de los detalles técnicos de las unidades, realizada en una de las aulas del Centro de Capacitación, los directivos, empresarios y profesionales invitados por la Federación pudieron ver los prototipos en acción en la pista, mientras los especialistas de las

empresas fabricantes mostraban el equipamiento en el lugar.

### Algunos detalles

La Propuesta Técnica Vehicular de FADEEAC para el aumento de la capacidad de carga en las unidades de transporte de carga consiste en una serie de medidas escalables, implementables a corto plazo, que están al alcance de la gran mayoría de los transportistas. Incluyen la modificación de vehículos existentes, pero tiene en cuenta la necesidad de ofrecer mayor seguridad de la mano con el aumento de la capacidad.

La clave de la propuesta está en elevar el actual techo de 45 toneladas para combinaciones de vehículos, lo que limita efectivamente el uso de configuraciones más estables debido a que no son rentables.

Para lograrlo, se ha basado el análisis en el respeto de los valores actuales de capacidad máxima de los ejes y conjuntos de ejes; la posibilidad de aprovechar el incremento del 5% permitido para ejes que cuentan con suspensión neumática; la repartición de pesos en una proporción de 40% - 60% entre vehículo motriz y remolque respecto del total; la necesidad de asegurar la transmisión de pesos mínimos a la calzada por parte de el (los) eje(s) de dirección; el aumento de la relación potencia-peso de la unidades de transporte de carga.

Además, se apunta a la incorporación de tecnología vehicular más moderna y segura, más ágil en el tránsito y que tenga una incidencia menor en el medio ambiente.

### [...] Sanz: "Nuestro compromiso es tener vehículos más seguros además de la mayor capacidad de carga" [...]

#### ► Alta tecnología

"Propusimos llevar el semirremolque a la tecnología más alta, que es la que tienen los tractores. ABS para evitar el bloqueo de las ruedas; EBS, que es la señal electrónica que va desde el tractor hasta el semi, cuando se pisa el freno, y ESP, que es el control de estabilidad, es autónomo", explicó Mariano di Giglio, de la empresa que proveyó los equipamientos para las unidades.

Añadió que lo que hace el equipo "es tomar la información de la suspensión para calibrar la balanza, saber cuántos kilogramos hay transmitidos al piso en los tres ejes del semirremolque, de esa manera generar alertas de que se está pasando o que se puede seguir cargando la unidad".

Hizo hincapié en que "está a la altura de un semirremolque europeo, tiene el mismo equipamiento. Lo único que le faltaría para ser full-full es freno a disco, pero con la campana el equipo anda muy bien también. Es independiente del sistema que tenga".

Agregó que "se baja el tiempo de respuesta por el EBS, porque la señal eléctrica desde el tractor al semirremol que llega más rápido que la señal neumática.



ca. Eso influye en la vida útil de las cubiertas, ya que estos camiones hacen punto a punto y los semirremolques pueden volver vacíos y sin sistema de ABS es posible que arrastre y deje huella y eso hace que la cubierta se vaya gastando y quede 'cuadrada'".