

# 10 RIESGOS

## COMUNES AL CONDUCIR EQUIPO PESADO

Conducir equipo pesado, como camiones grandes, vehículos de construcción y maquinaria industrial, conlleva ciertos riesgos y desafíos adicionales en comparación con la conducción de vehículos más pequeños. Estos riesgos pueden tener un impacto en la seguridad tanto del conductor como de otros usuarios de la carretera y las zonas de trabajo. Algunos riesgos son:

**Visibilidad Limitada:** Los vehículos y maquinaria pesada suelen tener puntos ciegos significativos debido a su tamaño y diseño. Esto puede dificultar la detección de otros vehículos, peatones y objetos en la carretera.

**Altura y Anchura Excesiva:** Algunos equipos pesados, como vehículos de construcción, pueden tener alturas y anchuras que superan las dimensiones de las carreteras y pasos elevados estándar. Esto puede resultar en colisiones con estructuras y obstáculos.

**Vientos Laterales:** Los vehículos pesados son más susceptibles a los vientos laterales, lo que puede afectar la estabilidad y el control del vehículo, especialmente en carreteras abiertas o puentes elevados.

**Carga Inadecuada:** La carga mal distribuida o asegurada de manera incorrecta puede afectar la estabilidad y el manejo del vehículo, lo que aumenta el riesgo de vuelcos y pérdida de carga.

**Distancias de Frenado Prolongadas:** El peso y la inercia de los equipos pesados requieren distancias de frenado más largas. Esto puede ser especialmente peligroso en situaciones de tráfico congestionado o condiciones climáticas adversas.



**Condiciones Climáticas Adversas:** Conducir equipo pesado en condiciones climáticas adversas como lluvia, nieve, hielo o niebla puede ser más desafiante debido al mayor peso y la menor tracción en comparación con vehículos ligeros.

**Maniobras Difíciles:** Las maniobras como girar en esquinas estrechas, retroceder y estacionar pueden ser desafiantes debido al tamaño y la longitud de los vehículos pesados. Esto aumenta el riesgo de colisiones con objetos fijos o con otros vehículos.

**Dificultades para Cambiar de Carril:** Cambiar de carril en vehículos grandes puede ser complicado debido a los puntos ciegos y la longitud del vehículo. Esto puede aumentar el riesgo de colisiones laterales.

**Fatiga del Conductor:** Los conductores de equipo pesado pueden enfrentar largas horas de conducción, lo que aumenta el riesgo de fatiga y distracciones. La fatiga puede disminuir la capacidad de reacción y aumentar la probabilidad de accidentes.

**Interacción con Otros Conductores:** Algunos conductores de vehículos más pequeños pueden no comprender adecuadamente las limitaciones y desafíos de los vehículos pesados, lo que puede llevar a maniobras peligrosas y colisiones.

Para minimizar estos riesgos, los conductores de equipo pesado deben recibir una capacitación adecuada, seguir las regulaciones de tráfico y seguridad, realizar inspecciones de seguridad antes de salir a la carretera y practicar una conducción defensiva y responsable en todo momento.

- Después de décadas, parece ser que por fin habrá una transformación radical en el diseño de las llantas. Entre las diferentes innovaciones que se presentan, encontramos que no requieren aire para su rodamiento. A diferencia de las llantas convencionales que usan aire para amortiguar el impacto, las llantas sin aire usan radios de diferentes composiciones de materiales que absorben el impacto.

# EVOLUCIÓN DE LAS TRANSMISIONES EN EQUIPO PESADO

La evolución de la caja de velocidades en el transporte pesado ha sido influenciada por avances en tecnología, necesidades de eficiencia y comodidad, regulaciones medioambientales y demandas cambiantes de la industria del transporte. Aquí hay una descripción general de la evolución de la caja de velocidades en el transporte pesado:

**Transmisiones Manuales Convencionales:** En los primeros días del transporte pesado, las cajas de velocidades manuales convencionales eran la norma. Los conductores debían cambiar de marcha manualmente utilizando el embrague. Estas cajas de cambios ofrecían un buen control, pero requerían más habilidad y esfuerzo por parte del conductor.

**Transmisiones Automáticas:** Las transmisiones automáticas comenzaron a ganar popularidad en vehículos de transporte pesado debido a su comodidad y facilidad de uso. Asimismo, permitían al conductor enfocarse más al manejo, en vez de a los cambios de marcha.

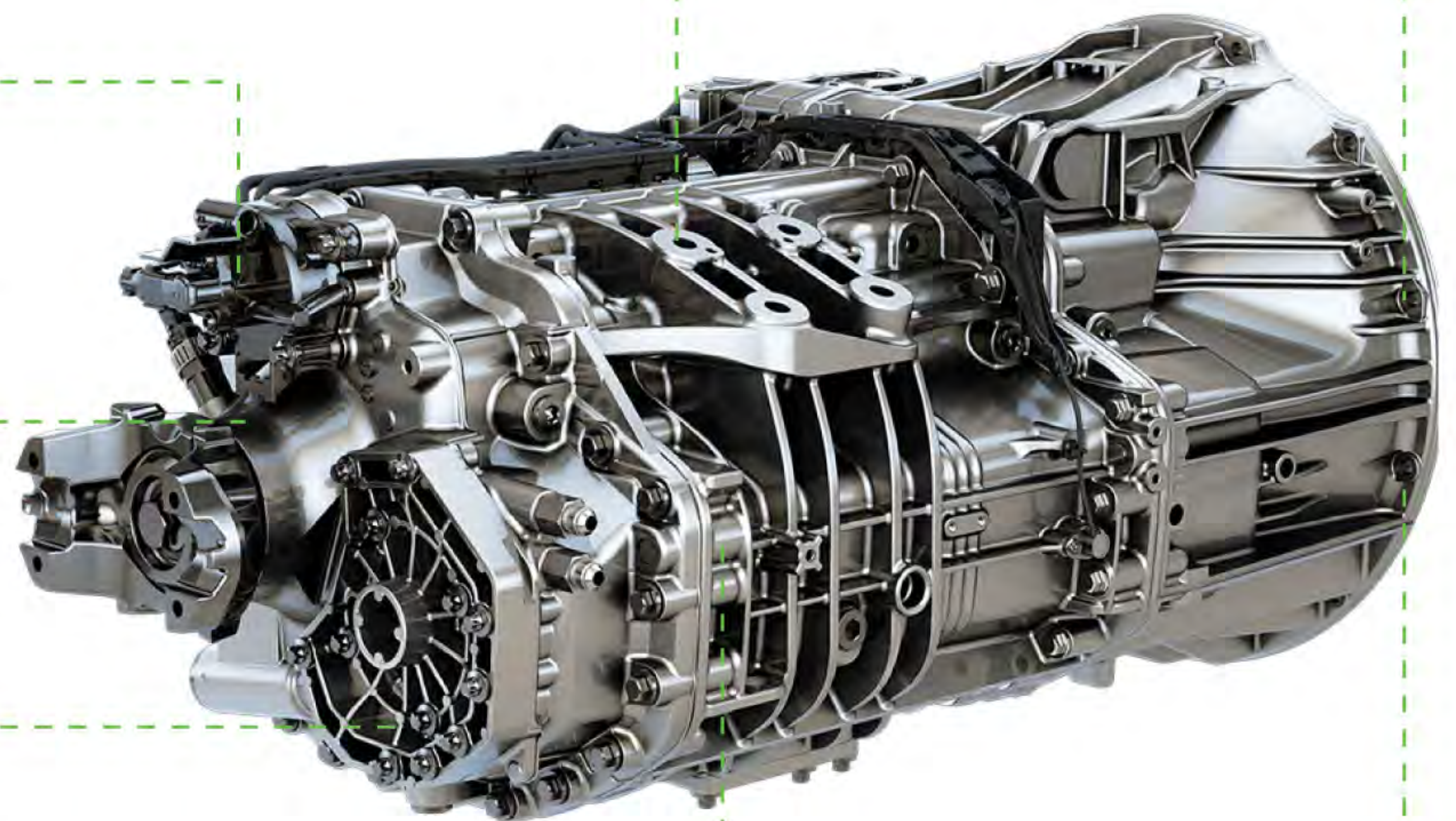
**Transmisiones Manuales Automatizadas:** Las transmisiones manuales automatizadas (AMT) combinaron la comodidad de las transmisiones automáticas con la eficiencia de las cajas de cambios manuales.

**Transmisiones de Doble Embrague (DCT):** Estas transmisiones permiten cambios de marcha más rápidos y suaves al preseleccionar la siguiente marcha mientras se mantiene una marcha actual.

**Transmisiones Continuamente Variables (CVT):** Estas transmisiones no tienen marchas fijas y pueden ajustar la relación de transmisión de manera continua para mantener el motor en el punto óptimo de eficiencia en todo momento.

**Sistemas Híbridos y Totalmente Eléctricos:** Con la creciente demanda de soluciones más sostenibles, se están desarrollando camiones pesados híbridos y totalmente eléctricos.

**Automatización y Conectividad Avanzadas:** La automatización y la conectividad están desempeñando un papel importante en la evolución de las cajas de cambios en el transporte pesado. Los sistemas de control avanzados, la telemetría y la conectividad permiten la optimización en tiempo real de las transmisiones y el monitoreo del rendimiento del vehículo.



En general, la evolución de las cajas de cambios en el transporte pesado ha estado impulsada por la búsqueda de eficiencia, comodidad, seguridad y sostenibilidad. Las nuevas tecnologías y enfoques están dando forma al futuro de las transmisiones en este sector.

**816**

29082023 | AGO 29

# FÚTBOL

## TIPS/PRODUCTO



10 RIESGOS COMUNES AL CONDUCIR EQUIPO PESADO

EVOLUCIÓN DE LAS TRANSMISIONES EN EQUIPO PESADO

FÚTBOL/TIPS/PRODUCTO



### El "Tano Ortiz" dice que hay que aceptar la derrota, tras el descalabro contra Cruz Azul

El estratega argentino aseguró que el equipo no fue eficaz frente al arco de Sebastián Jurado

Luego de la sorpresiva derrota de Monterrey en el Gigante de Acero por parte de Cruz Azul. Fernando Ortiz, estratega de los Rayados asumió la responsabilidad de este resultado. "No me gusta poner excusas. Cuando el equipo juega bien, es mérito de los jugadores. Cuando juega mal, el responsable soy yo", dijo Tano Ortiz en conferencia de prensa. Al ser cuestionado sobre Cruz Azul, el timonel del equipo regió señaló que sí esperaba que La Máquina jugara de esa manera ante sus pupilos. "Sí, tal cual lo planifiqué y salió. El equipo mío no estuvo lúcido, quizás no fui tan claro en decírselo, pero yo esperaba este Cruz Azul, nosotros no fuimos eficaces, así esperaba a este Cruz Azul, hay que saber aceptar la derrota y preparar el siguiente partido", asumió. Además, Tano Ortiz, confesó que su plantilla no está corta, que confía en sus elementos a la hora de los cambios que se hacen durante el partido. "Las decisiones que tomo, no me pongo a pensar. Si me pongo a pensar en las decisiones que tengo, cómo le doy confianza al chico que tenga que entrar. Yo confío y estoy agradecido con la plantilla que tengo. El mercado de pases está abierto, lo dije y lo manifesté el otro día", finalizó.

## T!PS ROSHFRANS



### PROTEGE LA TRANSMISIÓN DE TU CAMIÓN

Hay algunos productos excelentes en el mercado automotriz que pueden aumentar significativamente la vida útil de tu transmisión y mejorar el rendimiento de tu camión de carga. Consulta con tu concesionario sobre los productos y aditivos de modificación de fricción más efectivos que podrías usar para cuidar la transmisión y así ahorrar mucho dinero en el futuro. Hacer que un especialista certificado en reparación de transmisiones inspeccione la transmisión en busca de fugas u olores raros puede ahorrarte una gran cantidad de molestias más adelante.

### GEAR PLUS CD-700

Es un lubricante de alta calidad 100% sintético diseñado para eficientar el consumo de combustible, con periodos de drenado extendidos. Está aprobado para su uso en las transmisiones Eaton como Ultrashift Plus, Fuller Advantage y transmisiones Series FR y RT.

Características:

El Aceite Gear Plus CD-700 es un fluido sintético para transmisiones de unidades de servicio pesado con periodos de cambio extendidos de acuerdo a la garantía del fabricante de transmisiones, su aplicación incluye transmisiones y cajas de transferencia

Es un lubricante de alto desempeño que protege las transmisiones manuales bajo condiciones de trabajo de ligeras a severas, donde las bajas o altas temperaturas y el desgaste están presentes y donde es requerido un lubricante sin aditivos de extrema presión (EP)

