

TALLERES MECÁNICOS Y REFACCIONARIAS

COMIENZA FORMALMENTE EL PROCESO DE DESARROLLO DE LA ESPECIFICACIÓN DE ACEITE GF-7

- El preencendido a baja velocidad se ha vuelto un problema generalizado

INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

LA TECNOLOGÍA PUEDE SER UNA ESPADA DE DOS FILOS PARA LOS FABRICANTES

- De las tecnologías avanzadas incluidas en el Estudio TXI 2022, el 46 % de ellas tuvo al menos un problema

COMIENZA FORMALMENTE EL PROCESO DE DESARROLLO DE LA ESPECIFICACIÓN DE ACEITE GF-7

Los fabricantes de automóviles y los representantes de la industria de los lubricantes han dado el primer paso formal hacia el desarrollo de la próxima especificación de aceite para motores de gasolina para América del Norte, con el objetivo de llevar el estándar al mercado en menos de seis años. El Grupo de Estándares de Lubricantes del Instituto Americano del Petróleo y el Panel Asesor de Auto/Petróleo, que representa a las industrias automotriz y de lubricantes, recibieron una solicitud el martes para desarrollar la especificación, según un comunicado de prensa de API (Instituto Americano del Petróleo). Los dos paneles acordaron comenzar el proceso de desarrollo de la solicitud, que provino del Comité Internacional de Estandarización y Aprobación de Lubricantes, que representa a los fabricantes de automóviles estadounidenses y japoneses (ILSAC). Varias son las cosas que le gustaría que la nueva especificación aborde. Quiere que GF-7 requiera un mayor nivel de protección contra la oxidación del aceite y la formación de depósitos. También quiere una nueva prueba para medir la capacidad de un aceite para evitar el preencendido a baja velocidad durante todo el intervalo de drenaje del aceite. El preencendido a baja velocidad es un fenómeno que ocurre en los motores turboalimentados de inyección directa en los que la combustión ocurre antes de lo previsto, creando una presión excesiva en los cilindros del motor. Si es lo suficientemente grande, esa presión puede dañar el motor. El problema ha crecido lo suficiente como para convertir el fenómeno en un foco importante de los fabricantes de automóviles en los últimos años. En 2018, las industrias automotrices y de lubricantes introdujeron API SN Plus, un complemento de la especificación API SN del aceite de motor complementario ILSAC GF-5, escrito específicamente para incorporar la primera prueba de la capacidad de un aceite para evitar el preencendido a baja velocidad. ILSAC solicitó que la nueva especificación se lanzara al mercado en el segundo trimestre de 2028. Se necesitaron ocho años para lanzar GF-6 al mercado en 2020, el doble de la meta original cuando comenzó el proceso de desarrollo en 2012.



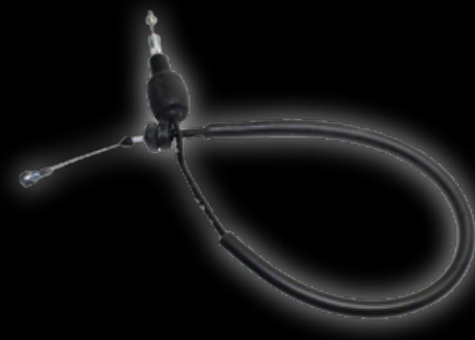
LA TECNOLOGÍA PUEDE SER UNA ESPADA DE DOS FILOS PARA LOS FABRICANTES

Ofreciendo contenido de tecnología avanzada en los vehículos a menudo resulta en un fuerte aumento de los problemas experimentados, según el estudio J.D. Power 2022 U.S. Tech Experience Index (TXI), SM publicado hoy. La calidad del vehículo, expresada en problemas por cada 100 vehículos (PP100), es una medida común tanto en el Estudio TXI, centrado en la tecnología avanzada de vehículos cuando sale al mercado por primera vez, como en el Estudio de calidad inicial SM (IQS) anual de J.D. Power. De las tecnologías avanzadas incluidas en el Estudio TXI 2022, el 46 % de ellas tuvo al menos un problema con un PP100 superior al atributo más problemático incluido en el IQS 2022, y algunas lo superaron varias veces. Una puntuación baja de PP100 indica una mejor calidad. La idea de que las tecnologías avanzadas siempre conducen a problemas importantes es un concepto erróneo. Más preocupante es que esto podría incitar a los fabricantes de automóviles a ralentizar la implementación de nuevas tecnologías.



CHICOTE DE FRENO DE ESTACIONAMIENTO MECÁNICO

Los chicotes de freno de estacionamiento son ampliamente utilizados para mantener detenido un vehículo, al momento de accionar la palanca del freno de mano. Al accionar éste mecanismo se tensa el chicote de freno, bloqueando las llantas traseras y no permitiendo movimiento de la unidad por tiempo indefinido. En la actualidad, éste principio ha sido reemplazado por un sistema electrónico. Se recomienda cambiarlo cada 5 años.



zoom

WEBINAR | **HOY** | 7:00 PM

Sesión 2 de 4. Sistemas eléctricos y electrónicos automotrices.



EU AUTORIZA APLICAR REFUERZO DE VACUNA CONTRA COVID-19 PARA ÓMICRON

- Hasta ahora las vacunas contra el covid-19 se han centrado en la variante original del coronavirus.

POR QUÉ LOS QUE PADECIERON COVID TIENEN UN MAYOR RIESGO DE DESARROLLAR MIOCARDITIS

- Un estudio realizado por científicos de la Universidad de Oxford indicó que los recuperados tienen 11 veces más posibilidades de presentar esta patología.

INCREMENTA DIAGNÓSTICO DE HIPOTIROIDISMO POR COVID-19

- El covid-19 inflama todo a su paso

EU AUTORIZA APLICAR REFUERZO DE VACUNA CONTRA COVID-19 PARA ÓMICRON

Estados Unidos autorizó el miércoles su primera actualización de las vacunas contra el covid-19, con dosis de refuerzo enfocadas en la cepa de ómicron más común en la actualidad. Las inyecciones podrían comenzar en unos días. La decisión de la Administración de Alimentos y Medicamentos (FDA) modifica la fórmula de las vacunas fabricadas por Pfizer y su rival Moderna, que ya han salvado millones de vidas. La esperanza es que los refuerzos modificados frenen otra oleada invernal. "Me verán al frente de la fila", declaró el doctor Peter Marks, jefe de vacunas de la FDA, poco antes de que su agencia autorizará las nuevas dosis. Hasta ahora, las vacunas contra el covid-19 se han centrado en la variante original del coronavirus, aunque hayan aparecido mutantes muy diferentes. Las nuevas vacunas de refuerzo en Estados Unidos son combinadas o "bivalentes". Contienen la mitad de la fórmula de la vacuna original y la mitad de la protección contra las versiones más recientes de ómicron, denominadas BA.4 y BA.5, que se consideran las más contagiosas hasta el momento. La combinación pretende aumentar la protección cruzada contra múltiples variantes.



POR QUÉ LOS QUE PADECIERON COVID TIENEN UN MAYOR RIESGO DE DESARROLLAR MIOCARDITIS

Los debates en torno a las complicaciones coronarias a partir de la aparición del COVID han sido una constante en cientos de informes científicos. Con las vacunas para combatir el virus, resurgieron las dudas sobre los efectos en el corazón. Ahora, en un análisis detallado de casi 43 millones de personas, los científicos confirmaron que el riesgo de miocarditis en personas no vacunadas después de la infección por COVID-19 fue al menos 11 veces mayor en comparación con las personas que desarrollaron miocarditis después de recibir una vacuna contra el COVID-19 o una dosis de refuerzo. Así lo revela una nueva investigación que acaba de publicarse en *Circulation*, la revista de la American Heart Association. Este análisis incluyó información obtenida de la base de datos de Inmunización Nacional de Inglaterra para personas mayores de 13 años que recibieron al menos una dosis de una vacuna COVID-19 entre el 1 de diciembre de 2020 y el 15 de diciembre de 2021 en dicho país.



INCREMENTA DIAGNÓSTICO DE HIPOTIROIDISMO POR COVID-19

Se ha vuelto más frecuente que debido al COVID-19 se alteren las hormonas en las personas, aumentando el diagnóstico de hipotiroidismo en los pacientes que tuvieron coronavirus. "COVID-19 inflama todo lo que es inflamable y si la tiroides se puede inflamar, la inflama y ocasiona hipotiroidismo, es algo que hemos visto mucho como secuela de COVID-19" mencionó Jorge Víctor Yamamoto, médico Endocrinólogo. Explica que, el hipotiroidismo ocurre cuando la glándula de la tiroides, la glándula que regula nuestro metabolismo que está ubicada en el cuello, no produce suficientes hormonas.



RECOMENDACIÓN

Endocrinólogos recomiendan a las personas que padecieron COVID-19 y presentan alguno de los síntomas de este padecimiento que son fatiga, depresión, caída de cabello y debilidad muscular, realizarse un perfil tiroideo para tener un diagnóstico y tratamiento oportunos.



PACHUCA AMARRA A KEVIN ÁLVAREZ POR CUATRO AÑOS MÁS

- El jugador de los Tuzos estará vinculado con el equipo de la Bella Airosa hasta el 2026, así lo anunciaron en las redes sociales del club



Una de las grandes joyas juveniles en la actualidad dentro del fútbol mexicano fue amarrado por Pachuca por cuatro años más, pues Kevin Álvarez renovó con el cuadro hidalguense, así lo anunciaron los blanquiazules por medio de sus redes sociales. Poniendo el ADN tuzo por delante, fue el mismo Álvarez quien dio a conocer la noticia, la cual lo involucra con Pachuca hasta 2026. "Tengo un ADN blanquiazul, que he ido perfeccionando desde los 11 años. Defender con el corazón este escudo, esa es mi misión. La velocidad, la potencia y las ganas de superarme en cada batalla complementen mi compromiso para cuidar a esta bella institución", comentó en un video publicado en las redes sociales del equipo. Álvarez se ha convertido en uno de los jugadores preferidos del entrenador Guillermo Almada, pues es prácticamente inamovible dentro del cuadro titular en el conjunto de la Bella Airosa.

TIP ROSHFRANS



¿QUÉ ES LA FATIGA EN LOS FRENOS?

- El sobrecalentamiento en las pastillas de freno hace perder eficacia al frenado.

El rendimiento óptimo de los frenos se produce cuando el sistema de frenado está en funcionamiento y en las pastillas de freno la temperatura aumenta hasta cierto punto. Sin embargo, el frenado empeorará si se sobrepasa dicha temperatura. Este fenómeno se denomina sobrecalentamiento o fading (fatiga). Dicho sobrecalentamiento ocurre cuando el sistema de frenos se mantiene en funcionamiento con una carga pesada y durante un largo periodo de tiempo. Un buen ejemplo puede ser el de un camión que circula por una carretera con desniveles durante largas distancias. Por otro lado, el sobrecalentamiento en el frenado puede suceder en vehículos que circulen por carreteras de montaña con frecuencia o bajo circunstancias extremas. Estas circunstancias podrían causar en la frenada una pérdida de eficacia. Si este fallo en los frenos sucede en autopistas los vehículos pueden realizar una frenada de emergencia en las rampas de escape que se encuentran habilitadas para ello.



GRASA CHASIS 1, 2 Y 3

Esta elaborada con materias primas de alta calidad las cuales brindan una excelente protección contra el desgaste, logra estabilidad a temperaturas moderadas y protege contra la corrosión y oxidación.

- Especialmente recomendada para la lubricación de toda clase de rodamientos antifricción y planos, pernos de seguridad, barra de torsión de suspensiones, juntas flexibles, juntas generales, juegos de engranes que no se lubrican en una caja de aceite.
- Alta estabilidad mecánica y propiedades adhesivas que resisten operaciones de trabajo a elevadas velocidades sin que se escurra de su lugar.

Características:

Es especialmente recomendada para la lubricación de toda clase de rodamientos antifricción y planos, pernos de seguridad, barra de torsión de suspensiones, juntas flexibles, juntas generales, juegos de engranes que no se lubrican en una caja de aceite. Características:

- Alta estabilidad mecánica y propiedades adhesivas que resisten operaciones de trabajo a elevadas velocidades sin que se escurra de su lugar.
- Brinda óptima protección antifriccionante a cualquier sistema durante condiciones de servicio de ligeras a moderadas.
- Efectivo sello lubricante contra la entrada de sustancias contaminantes como el polvo y la humedad.

