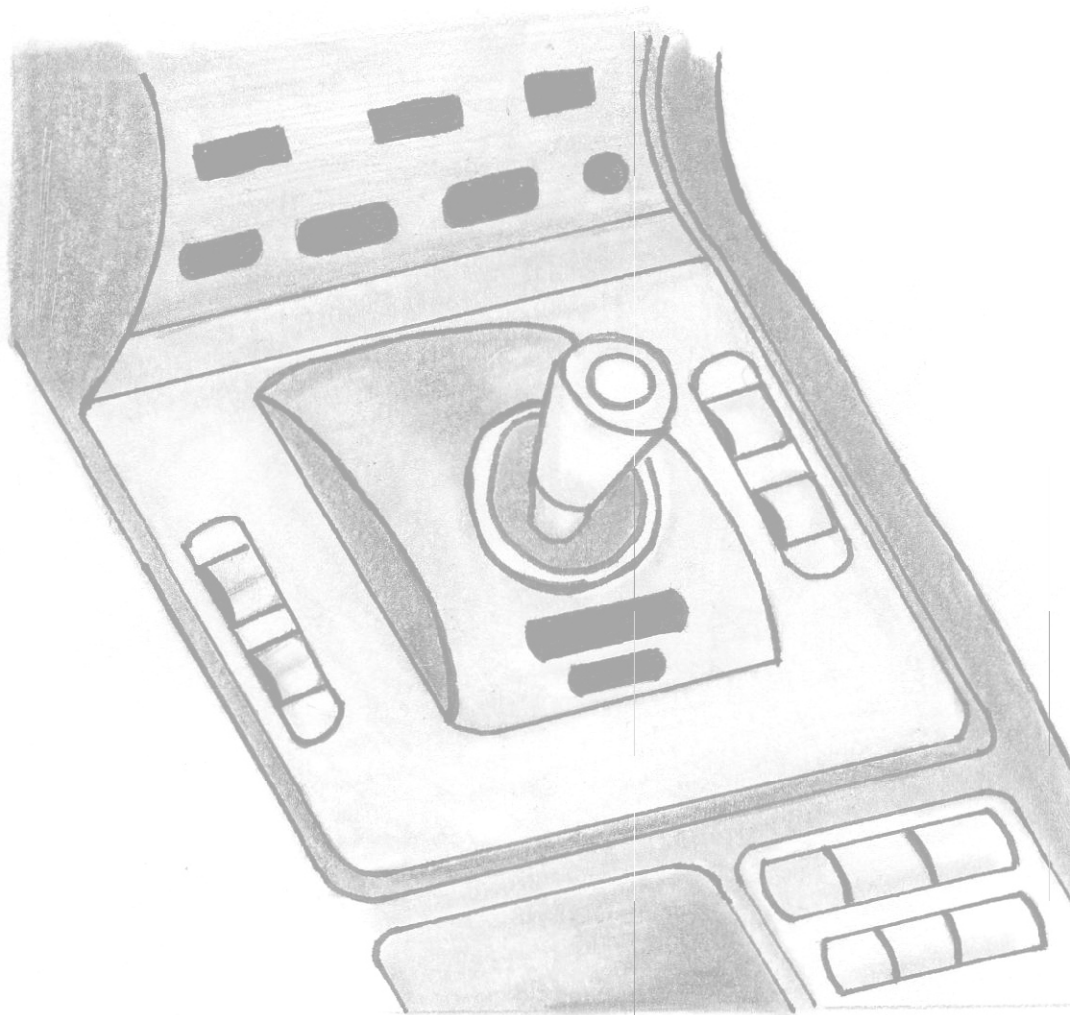


MANUAL DE CONDUCCIÓN

Técnico-Económica para Operadores
de Automóviles del sector Público



Introducción

1.- La tecnología vehicular	3
2.- Durante la marcha	4
3.- La Conducción técnico - económica	6
4.- Principios y reglas al conducir	9
5.- Aspectos prácticos de la conducción	10
6.- Impacto Ambiental	14
Conclusiones	14
Bibliografía	15

I INTRODUCCIÓN

Una de las formas más rentables para que un vehículo ahorre combustible es a través de una operación eficiente que contemple, tanto el conocimiento de la tecnología automotriz que se utiliza, como la puesta en práctica de una serie de recomendaciones sencillas, dirigidas primordialmente al operador de la unidad. Lamentablemente, la mayoría de los conductores en México carece de la instrucción suficiente para operar esa tecnología en forma adecuada, por lo que la CONUEE se ha abocado a difundir -dentro del subsector del autotransporte nacional- la metodología denominada "Conducción Técnico-Económica".

La capacitación de operadores ha brindado excelentes resultados a un gran número de organizaciones y empresas del autotransporte del sector público y del privado, que han visto disminuir sus costos de operación en los rubros de combustible, mantenimiento, neumáticos y adquisición de refacciones. Además, esta metodología ha contribuido con los programas de reducción de accidentes y de emisiones contaminantes, pero también ha facilitado el cambio de actitud del operador frente al volante y, en general ha permitido mejorar de manera decisiva la calidad de los servicios que ofrecen.

Los beneficios que se obtienen al aplicar las técnicas de manejo mostradas en esta guía, no sólo serán para el servidor público que opera las unidades y, en general, para la dependencia o entidad, también se estarán utilizando con mayor eficiencia los recursos de los mexicanos, lo cual a todos conviene.

El folleto se ha diseñado para los operadores que prestan sus servicios en las flotas vehiculares del gobierno federal, ya sea que estén asignados a funcionarios públicos de alto nivel jerárquico o que laboren en áreas de Servicios Generales, Recursos Materiales o Transportación y que requieran utilizar un vehículo automotor para efectuar sus labores diarias. Todos ellos, tienen ahora la oportunidad de mejorar su técnica de conducción y así colaborar con los programas internos de ahorro de combustible de cada dependencia o entidad.

1 LA TECNOLOGÍA VEHICULAR

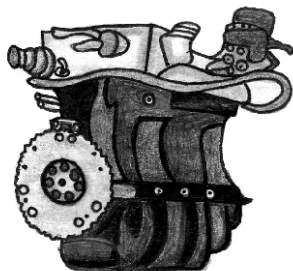
El Motor

El motor de combustión interna de la mayoría de los vehículos utiliza como combustible la gasolina o el diesel cuya regulación es posible gracias al control electrónico que posee la unidad y que, de manera directa, se inyecta a través de la presión que ejerce el pie sobre el acelerador y la lectura que efectúa la computadora del motor de algunas variables, como son las revoluciones, la temperatura del agua, el grado de pendiente que se está enfrentando, etc.

Es decir, la cantidad de combustible que se introduce a cada instante en la cámara de combustión depende de cuánta potencia se demanda del motor para vencer las diferentes resistencias que se le presentan al vehículo, por lo que dependiendo de las condiciones de operación impuestas por el camino, el conductor debe ajustar la posición del pedal (carga del acelerador) y seleccionar la marcha de la caja de cambios más adecuada.

Para disponer de cierta potencia y transitar a determinada velocidad, puede existir más de una combinación de caja de cambios y posición del pie sobre el acelerador, lo que invariablemente se reflejará en el consumo de combustible. La selección de una velocidad corta en la caja de cambios, en lugar de una más larga para una misma velocidad de la unidad, traerá como consecuencia que el motor funcione a mayores revoluciones y se registre un mayor consumo de combustible.

Por ejemplo, si nuestro vehículo posee una transmisión de 4 velocidades y queremos transitar a una velocidad de 60 km/h, podemos hacerlo de dos maneras: seleccionar la tercera velocidad -aplicando para ello mayor aceleración- o aplicar la cuarta velocidad, revolucionando menos el motor y por ende, ahorrando combustible.



Cuando un vehículo está inmóvil pero con el motor encendido, o cuando transita a mínima velocidad sin que se ejerza ninguna presión sobre el pedal del acelerador, el régimen de revoluciones del motor es cercano a las 900 r.p.m. y se dice que se encuentra en ralentí u operando en vacío, lo que representa un bajo consumo de combustible, únicamente el necesario para hacer girar el motor venciendo así las resistencias internas que presenta. Esta condición conlleva un consumo que va de 0.4 a 0.7 litros por hora.

También conviene señalar que los motores con mayor potencia y tamaño en sus cámaras de combustión (volumen o desplazamiento), consumirán mayor cantidad de combustible y, por lo mismo, generarán mayores emisiones. También se debe considerar que los motores que utilizan diesel resultan más eficientes que los de gasolina, pues el primero posee alrededor de 15% mayor poder calorífico.

La Transmisión

Como su nombre lo indica, este sistema permite "transmitir" la energía que se produce en el motor hacia las ruedas o neumáticos; éstas impulsan al vehículo al constituirse como el único elemento que se encuentra en contacto con la superficie del camino. El sistema lo conforman la caja de cambios, la flecha, el diferencial o transeje y las ruedas.

La caja de cambios permite al conductor seleccionar la velocidad del motor (r.p.m.) y acoplarla a la del vehículo; de ser necesario, es a través de la caja de cambios como el motor puede transmitir la máxima potencia a las ruedas o ajustar en todo caso esa

velocidad del vehículo a las condiciones de operación imperantes.

Cada vez que se pisa el embrague en una transmisión manual, se desacopla el motor de la caja de cambios y por consiguiente de las ruedas, por lo que resulta recomendable que esta práctica se realice en el encendido de la unidad y que durante la marcha el conductor realice los cambios de velocidad de manera secuencial y lo más rápido posible, así como que elija la relación de caja que permita operar el motor en su máxima eficiencia, la cual generalmente se obtiene al conducir a las velocidades legalmente permitidas, entre 60 y 70 km/h en ciudad, y entre 90 y 110 km/h en carretera.

Las resistencias al avance

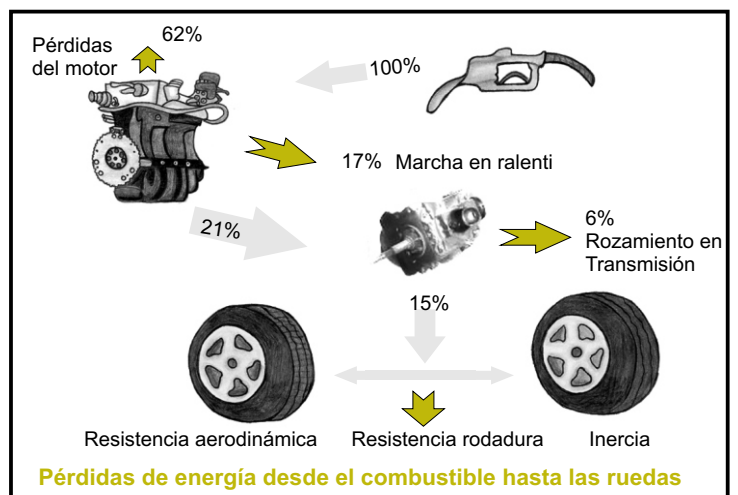
Cuando un vehículo automotor se mueve, se presentan básicamente 3 resistencias que tienden a impedir ese movimiento: la del aire (aerodinámica), la del rodamiento y de las pendientes (subidas), que difícilmente llegan a tener los mismos valores, pues intervienen para su determinación una gran cantidad de variables, tanto de la propia unidad como de su operación.

Por ejemplo, la resistencia aerodinámica depende primordialmente de la velocidad del vehículo, la dirección e intensidad del viento, la forma del vehículo y su área frontal.

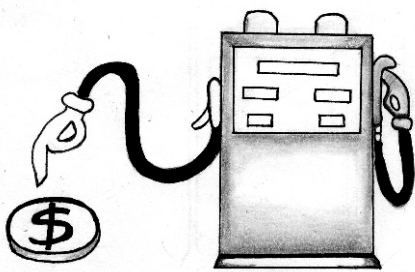
Esta resistencia es mayor cuando se transita a velocidades altas, pues es en esos momentos cuando se requiere de una mayor potencia para romper la pared del aire que se opone al movimiento.

La resistencia al rodamiento se presenta por la deformación que de manera natural experimenta el neumático y depende del peso del vehículo, las características del pavimento o superficie, y del tipo de neumático y su presión de inflado. A bajas velocidades, la principal causa de fuerza resistente es el propio peso del vehículo.

Por último, la resistencia por pendiente depende tanto del peso de la unidad como del grado de pendiente de la vía, de manera que cuando ésta es ascendente o positiva requiere que el vehículo genere una mayor fuerza de la necesaria para un terreno plano, mientras que cuando es descendente, esta fuerza se vuelve negativa e impulsa a la unidad.



2 DURANTE LA MARCHA



Además de la tecnología descrita, existen algunos sistemas y componentes de los vehículos que influyen para que se incremente o disminuya el consumo de combustible. Actualmente, prevalece una gran diversidad de sistemas en el equipamiento de las unidades cuando salen al mercado, por lo que resulta conveniente tanto para los administradores de flotillas como para los conductores, conocer el efecto que guardan respecto a la eficiencia energética.

Motor

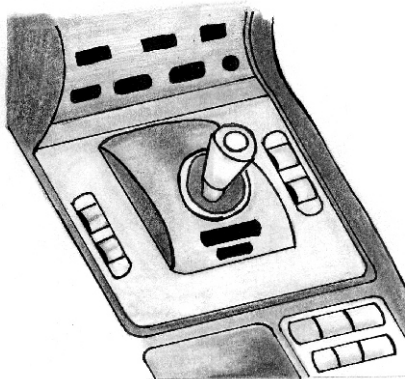
Los sistemas de inyección electrónica suministran la cantidad exacta de combustible requerida por el motor para una combustión eficiente, por lo que registran un menor consumo de combustible, además de ofrecer un mejor arranque en frío y desempeño (performance) de la unidad, a la vez que generan menores emisiones que los sistemas carburados. Resulta conveniente afinar el motor de manera periódica, de acuerdo con las recomendaciones del fabricante.

Turbo-cargador

La incorporación de un turbo-cargador permite utilizar la energía de los gases de escape que genera el motor, para suministrar aire extra con alta presión y aumentar de esta manera su potencia y rendimiento. El turbo-cargador es controlado exclusivamente cuando se requiere de mayor potencia en el motor, por lo que cuando un vehículo que lo porta transita a una alta velocidad ofrece un mayor rendimiento de combustible que uno que carece de él.

Transmisión

Una transmisión manual generalmente consume menos combustible que una automática. Ambas cuentan con sobre-marcha- para el caso de las manuales, comúnmente se encuentra en la última relación de la caja (5ª ó 6ª velocidad)- que mejora el rendimiento energético en autopistas o vías rápidas. Cuando las condiciones del camino lo permiten, la sobremarcha disminuye la velocidad del motor, pero mantiene la misma en el vehículo, lo que reduce tanto el consumo de combustible como el desgaste del motor.



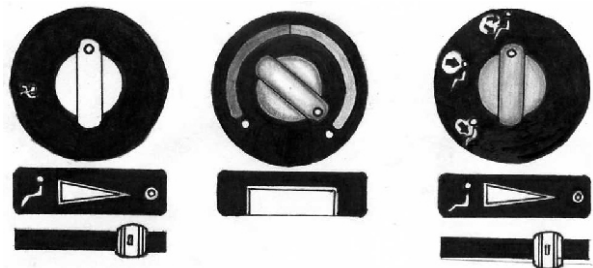
Nota: actualmente muchos de los fabricantes de automóviles ofrecen nuevos tipos de transmisiones, como es el caso de la continuamente variable que ofrece el confort de una transmisión de cambios automáticos con la economía de una manual.

Lubricación

La principal función del aceite es la de reducir el desgaste causado por la fricción de las partes móviles del motor o de la transmisión, por lo que periódicamente deberán verificarse los niveles de lubricación que tienden a bajar en función del uso del vehículo. Para el caso del aceite del motor, se recomienda revisar con la balloneta el nivel del mismo cada 2 semanas y, en caso de ser necesario, rellenar con el aceite especificado por el fabricante.

Aire acondicionado

La utilización del aire acondicionado proporciona confort al conductor y a los pasajeros, pero también genera un sobre consumo de combustible, pues el sistema cuenta con un compresor que al encontrarse acoplado al motor modifica su eficiencia, por lo que su utilización en un vehículo que circula en tránsito denso puede representar un sobreconsumo de combustible superior al 10%.



Ventanillas

Cuando se circula a velocidades de autopista con los cristales de las ventanillas abajo, se incrementa la resistencia aerodinámica del vehículo, pues existe una mayor oposición al movimiento de la unidad, cuya magnitud es proporcional a la velocidad que éste alcanza; esta situación provoca que se consuma mayor cantidad de combustible, ya que el motor demanda un mayor esfuerzo.

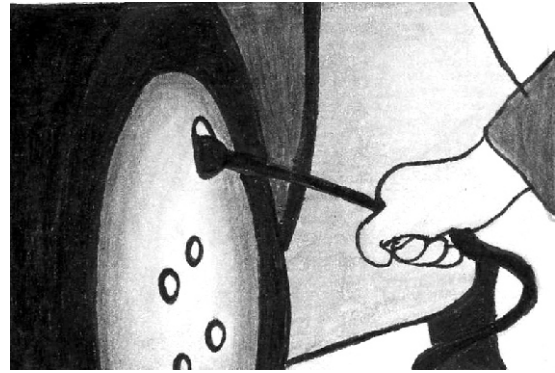
Llantas

Las llantas o neumáticos cargan el peso del vehículo, absorben los impactos del camino, permiten frenar y proveen la tracción para que la unidad avance. Existen llantas del tipo convencional y radial, siendo estas últimas las que incorporan una mayor tecnología, por lo que generalmente presentan una menor resistencia al movimiento, lo que significa mayor rendimiento de combustible, además de que ofrecen un mejor comportamiento bajo condiciones adversas de manejo.

Presión de inflado

Se debe verificar, al menos dos veces al mes, la presión de inflado de las llantas, de acuerdo con las especificaciones que aparecen en sus caras; esta revisión conviene hacerla al inicio de la jornada, cuando el aire que contienen aún está frío.

Si las llantas presentan una baja presión, el vehículo incrementará su resistencia al rodamiento, lo que ocasionará que el conductor se vea obligado a demandar al motor una mayor potencia para mantener el vehículo en movimiento, incrementando así el consumo de combustible y la posibilidad de sufrir un percance en la carretera.



3 LA CONDUCCIÓN TÉCNICO - ECONÓMICA

Esta técnica de manejo se define como el tipo de conducción y comportamiento del conductor (en relación al vehículo y a otros operadores) que permite obtener: el mejor desempeño del motor y, consecuentemente, el menor consumo de combustible, incrementar la vida útil de las llantas y las refacciones, aumentar la seguridad del operador, así como reducir tanto el número de accidentes como las emisiones contaminantes

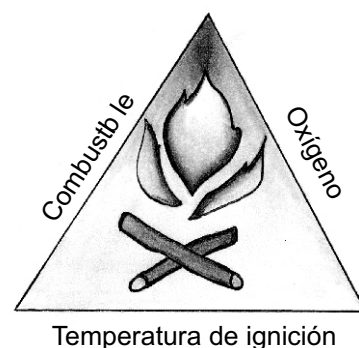
Principios básicos

La conducción técnico económica se fundamenta en 4 principios básicos: zona verde, triángulo de fuego, pie de pluma y conservación de la cantidad de movimiento. La aplicación conjunta de estos redundará en el aprovechamiento óptimo del combustible requerido por la unidad. A continuación se describen:

Tomando como base el diagrama que muestra las curvas características del motor (potencia, torque y consumo específico de combustible), la "zona verde" representa el rango del motor -medido en r.p.m.- que

registra el menor consumo específico de combustible, el cual a menudo coincide -sobre todo cuando se trata de vehículos diesel- con la zona de mayor torque del motor.

La identificación de los elementos (oxígeno, combustible y calor) que intervienen en el fenómeno de la combustión se denomina "triángulo de fuego" y constituye el 2º principio, el cual permite al conductor entregar -a través de la presión que ejerce sobre el pedal del acelerador- la cantidad exacta de combustible que requiere el motor. Al mezclarse con el aire del medio ambiente que el motor absorbe, el diesel o la gasolina se transforman en energía calorífica.



El tercer principio, denominado "pie de pluma", se refiere a la posición que el pie del conductor adopta sobre el pedal del acelerador, de tal manera que cuando se aplica la conducción técnico económica, la presión que ejerce el pie debe ser lo más suave posible, incrementando ésta de manera gradual y evitando llegar hasta el tope o fondo del acelerador, pues esta práctica incrementa el consumo de combustible y resulta innecesaria.

Finalmente, el término "conservación de la cantidad de movimiento" no es nuevo, pues todos los operadores han puesto en práctica este sencillo principio de física en algún momento de su vida. La conservación de la cantidad de movimiento resulta esencial para el ahorro de combustible y tiene que ver, básicamente, con el cuidado y pericia del operador, respecto a la anticipación en el movimiento de su vehículo, tanto de las señales y dispositivos para el control del tránsito, como con las variaciones que registra el flujo vehicular en determinados tramos de la vialidad, de tal manera que evite detener totalmente la unidad cuando ello sea posible.

La anticipación, conjuntamente con una correcta distancia de seguridad, permiten identificar las condiciones del tránsito y sus posibles consecuencias, por lo que un conductor que aplica la conducción técnico-económica, además de advertir situaciones peligrosas en el camino y con otros vehículos, también adopta oportunamente velocidades que evitan que su unidad pierda totalmente su energía cinética.

El operador puede desacelerar su unidad utilizando el freno de servicio que acciona con el pie o con el "freno del motor", de manera que realice correcciones puntuales que le permitan ajustar su unidad a las condiciones de operación del flujo vehicular.

Por lo anterior, en tránsito urbano se recomienda - durante el frenado- que el operador retire el pie del acelerador, dejando que su unidad ruede por su propia inercia con la marcha engranada y pise el pedal del freno, efectuando las correcciones en la transmisión a fin de adecuarlas a su velocidad.

Arranque del Motor

El arranque resulta de suma importancia para un vehículo, pues se estima que durante este proceso el motor pierde el 40% de su vida útil. Por lo que, conviene arrancar el motor sin acelerarlo, ya que esta costumbre indebida de algunos operadores sólo sirve para quemar más combustible y generar más emisiones. Al inicio de la jornada diaria, basta calentar el motor $\frac{1}{2}$ minuto, si es de gasolina, o bien el tiempo necesario para cargar los tanques de aire de los motores diesel con frenos de aire .

Primera velocidad

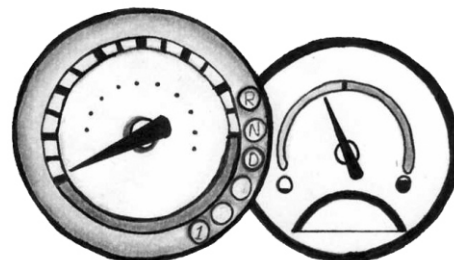
Cuando un vehículo pasa del estado de reposo al de movimiento, se dice que adquiere energía cinética, por lo que para comenzar a circular o "despegar" requerirá de mayor fuerza que para mantener la unidad a una velocidad determinada, lo cual se logra a través de la selección de la 1ª velocidad de la caja.

Por ello, es la más corta de todas, pues es la que mayor fuerza transmite al vehículo.

Después de aplicar la 1ª velocidad, se sugiere acelerar de manera suave y progresiva, y efectuar rápidamente el cambio a la 2ª velocidad cuando hayan transcurrido tan sólo 2 segundos.

Cambios de velocidad

La selección de la marcha constituye un parámetro básico para aplicar la conducción técnico - económica en un vehículo automotor, ya que mientras aceleramos nuestra unidad debemos conocer cuándo y cómo realizar los cambios progresivos de velocidad. Para ello debemos auxiliarnos preferentemente del dispositivo denominado "tacómetro", el cual mide la velocidad del motor y cuyas unidades son expresadas en revoluciones por minuto (r.p.m).



Para la mayoría de los vehículos a gasolina que cuentan con "tacómetro", se recomienda que el operador efectúe los cambios progresivos de velocidad cuando el motor oscila entre las 2,000 y 2,500 rpm's.

Cuando un vehículo no cuenta con "tacómetro", conviene realizar los cambios de velocidad lo más rápido posible, hasta llegar a las últimas relaciones de la transmisión; por ejemplo, si su vehículo posee 5 velocidades, trate de conducir en la última relación de caja (la mayoría de los vehículos a gasolina compactos se pueden conducir a velocidades de 60 km/h en la última velocidad).

Durante el proceso de aceleración de una unidad que carece de "tacómetro", los operadores pueden realizar los cambios de marcha a los siguientes valores:

- 1ª - 2ª (2 segundos ó 6 metros)
- 2ª - 3ª (a partir de los 30 km/h)
- 3ª - 4ª (a partir de los 40 km/h)
- 4ª - 5ª (a partir de los 50 km/h)

Se sugiere cambiar a la 5ª velocidad en vehículos de gran cilindrada a partir de los 60 km/h, no así en los de pequeña y mediana cilindrada, en donde se recomienda el cambio a partir de los 50 km/h.

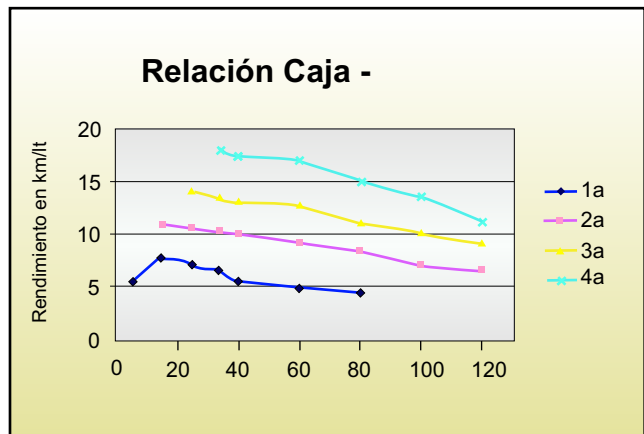
Para ambos casos, resultará conveniente circular en la 5ª velocidad, siempre que se superen las 1,500 r.p.m. del motor.

Cambio progresivo de velocidades

Cuando el tránsito sea fluido, se podrá aplicar el cambio progresivo de velocidades, lo cual significa acelerar de forma suave y progresiva para cambiar rápidamente y de manera gradual a la última relación de caja o lo que se conoce como "marcha larga", por lo que ya en esta última el operador debe ejercer la presión suficiente en el acelerador para que el vehículo adquiera una velocidad constante.

Si las condiciones del tránsito denso no permiten progresar en el cambio de velocidades, el operador deberá ajustarse a la marcha más conveniente y pisar el acelerador buscando nunca exceder las 2,500 r.p.m. pero eso sí, al superar las 2,000 r.p.m. podrá cambiar a la siguiente velocidad.

A continuación se puede observar una gráfica que muestra los rendimientos de combustible que registra un vehículo ligero, en función de la velocidad que adquiere para sus diferentes relaciones de caja.



Las curvas características del motor

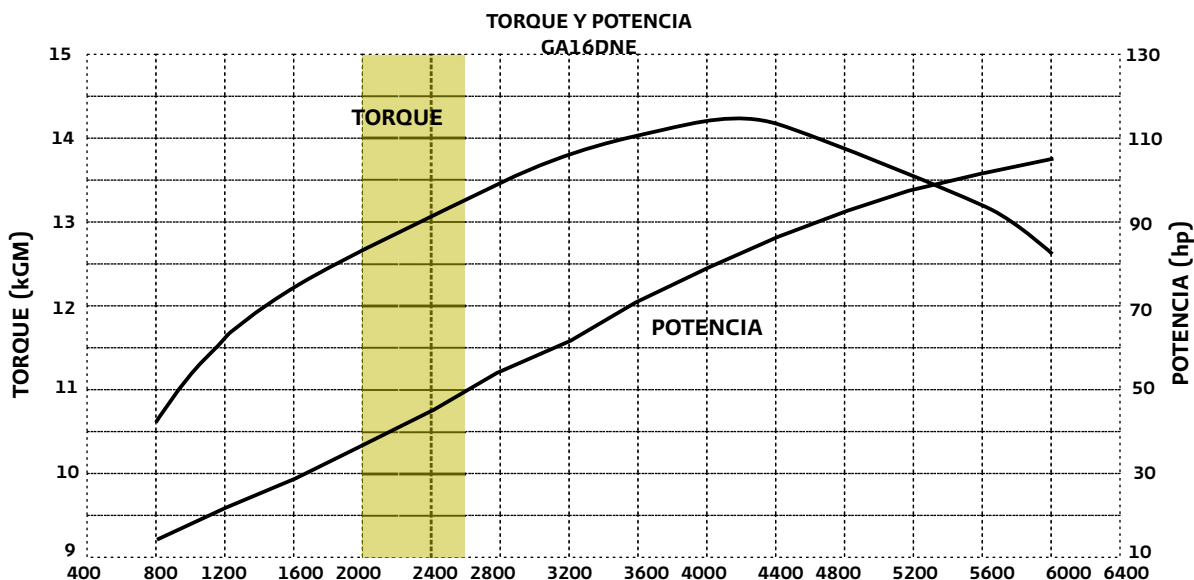
Para operar de manera eficiente un vehículo automotor es importante conocer las curvas características de su motor, las cuales permiten identificar el rango en donde se presenta el menor consumo de combustible. Las curvas son: potencia, torque y consumo específico de combustible, cuyas unidades son: caballos de fuerza (HP), newton metro (N-m) y gramos / caballos de fuerza hora (gr/HP-h), respectivamente.

Esta información la proporcionan los fabricantes de vehículos, por lo que para cada unidad será necesario solicitar las curvas y proceder a su análisis. A diferencia de lo que acontece con los vehículos pesados con motores a diésel, en donde el régimen de consumo mínimo de combustible coincide regularmente con el de máximo torque, en las unidades ligeras -que utilizan gasolina- generalmente los fabricantes no indican la curva de consumo de combustible; sin embargo el diseño del automóvil moderno está especificado para obtener el mejor consumo de combustible cuando se opera entre las 2,000 y 2,500 r.p.m.

Esto resulta evidente cuando se transita en carretera, donde el mejor rendimiento de combustible se logra con la última relación de la caja de velocidades y circulando a una velocidad constante de entre 90 y 110 km/h.

Es importante mencionar que operando en este rango, además de un mejor rendimiento del combustible, existe un menor desgaste del motor, así como se contribuye a mitigar emisiones contaminantes y ruido.

A manera de ejemplo se presentan las curvas características y la zona de manejo eficiente (área sombreada) de un vehículo compacto que cuenta con un motor de 115 HP.



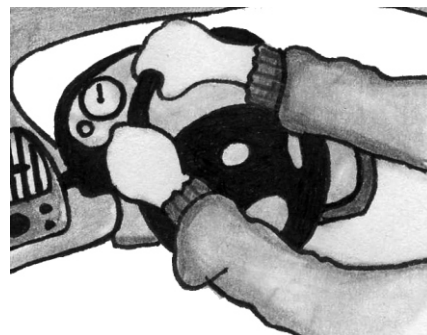
4 PRINCIPIOS Y REGLAS AL CONDUCIR

A menudo se piensa que la conducción de un vehículo parece algo sencillo y que cualquier persona lo puede realizar, sin embargo, además de frenar, acelerar y dirigir el volante, un operador profesional que pone en práctica la conducción técnico - económica debe considerar los siguientes principios y reglas:

Actitud positiva frente al volante

Un operador no debe, bajo ninguna circunstancia, apresurar su operación ni establecer un diálogo agresivo con los otros conductores. Está obligado a concentrar su atención tanto en la operación de su vehículo como en el medio que lo rodea, por lo que conviene que, además de mirar al frente y atrás a través de los espejos retrovisores, baje la vista periódicamente y de manera discreta vea el tablero para efectuar la lectura del velocímetro y tacómetro.

El operador también debe conservar su distancia y efectuar un manejo suave y seguro, siempre atento a las aceleraciones o frenados de otros conductores, que



le permitirán ajustarse a la velocidad impuesta por el flujo vehicular.

Cierre las ventanillas en la carretera

La resistencia aerodinámica de un vehículo se puede reducir cuando transita en carretera, para ello, conviene cerrar perfectamente las ventanillas y utilizar el sistema de ventilación interior. De esta manera, se ahorrará combustible, pues cuando una unidad transita a mayor velocidad, la apertura de sus ventanillas incrementa la resistencia al avance.

La mayoría de los vehículos actuales cuentan con perfiles aerodinámicos que reducen el coeficiente de arrastre cuando utilizan vías rápidas; inclusive, en muchas de las nuevas unidades, es imperceptible el incremento de velocidad en comparación con vehículos anteriores a los años 90's, por lo que resultará conveniente verificar periódicamente el velocímetro y, si la unidad lo permite, aplicar el denominado "control de velocidad de cruceo" (cruise control).

Seguimiento de los consumos

Es aconsejable que el operador profesional lleve a cabo un seguimiento estricto de sus consumos de combustible, pues sólo de esa manera se puede conocer el rendimiento energético que registra su unidad, lo que puede constituir un "termómetro" para identificar posibles causas de sobreconsumo. Estos valores deben ser reportados, al menos cada mes, al responsable del combustible del área de Control

Vehicular, pues esta información es necesaria para alimentar el Sistema para la gestión del combustible de la flota vehicular de la dependencia o entidad pública correspondiente.

Para llevar a cabo el seguimiento de sus consumos, es recomendable que en cada visita a la estación de servicio, el operador se auxilie de una sencilla bitácora en la que anotará los datos más importantes de la transacción. De esta manera, también podrá conocer el importe por la compra de combustible, lo que le servirá para establecer el costo operativo de la unidad.

Si la dependencia o entidad pública cuenta con un sistema electrónico para auxiliar la gestión del combustible, será suficiente con mantener una comunicación confiable con el administrador del sistema ya que, en estos casos, los datos se recolectan de una manera más sencilla y confiable. El mismo cuidado se debe tener cuando el organismo dispone de una estación de autoabastecimiento.

5 ASPECTOS PRÁCTICOS DE LA CONDUCCIÓN EFICIENTE

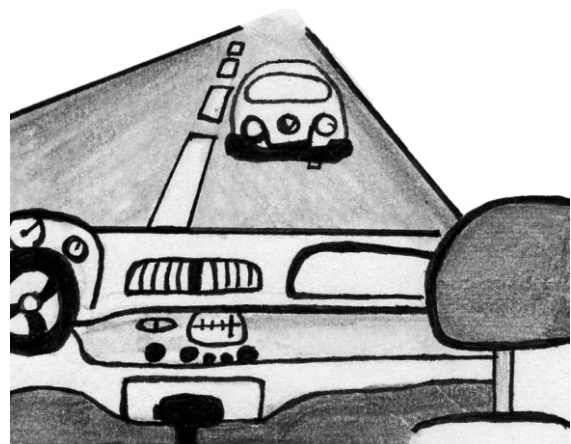
Conducir en una marcha establecida

Cuando se circula con el vehículo, se debe buscar que el motor opere a revoluciones moderadas, concretamente entre las 1,800 y 2,500 r.p.m, ya que será más eficiente su funcionamiento. Por esa razón, se recomienda operar la unidad dentro de este rango de revoluciones.

Cuando se ha seleccionado la quinta marcha para circular, se podrán superar las 2 500 revoluciones, siempre que no se excedan los límites de velocidad impuestos por las autoridades. De todas formas, ante situaciones de emergencia o imprevistos que puedan presentarse, se deben aplicar procedimientos especiales en la conducción, que se justifican de manera excepcional por el único fin de preservar la seguridad.

Como ejemplo, conviene acelerar rápidamente o reducir la velocidad cuando un vehículo se incorpora a

una vía de acceso controlado, principalmente cuando la operación se realiza de forma "apretada" por la llegada de vehículos por el carril al que se incorpora. También cuando en una vía un vehículo pierda el control y amenaza con impactarse con otro que circula paralelamente, si los dos frenan, es posible que se presente una colisión, pero si uno de ellos acelera fuertemente, es posible que se evite el impacto.



Circulación y velocidad

Para mantener la velocidad de circulación lo más uniforme posible, es importante atender las siguientes recomendaciones:

- Conservar una adecuada distancia de seguridad respecto al vehículo de adelante
- Realizar los movimientos de la unidad con suficiente anticipación y previsión
- Utilizar adecuadamente el pedal del acelerador, manteniéndolo estable en determinada posición

En relación con las altas velocidades que alcanza la unidad, un operador profesional debe saber que el consumo de combustible regularmente se eleva al cuadrado en la medida en que se incrementa la velocidad del vehículo. Por ejemplo, aumentar su velocidad de 100 a 120 km/h, es decir, un 20%, representa un incremento en el consumo de combustible de alrededor de 44%.

En resumen, se puede señalar que para el ahorro de combustible y la reducción del riesgo de accidentes, es imprescindible disminuir la velocidad de la unidad, principalmente cuando se circula en vías urbanas de acceso controlado, o bien carreteras o autopistas. Si se conduce un vehículo tipo pick up o de *redilas*, tome en cuenta que al ser unidades para carga, debe tener mayores precauciones de manejarlos.

Tramos con pendientes

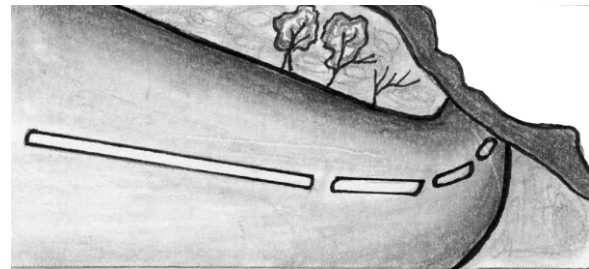
Las técnicas de conducción eficiente descritas anteriormente, se aplican a una conducción desarrollada en terreno plano principalmente, por lo que enseguida se mencionan algunas consideraciones del operador cuando conduce por tramos que presentan pendientes, ya sea de bajada (pendiente negativa) o subida (pendiente positiva).

En los tramos con pendientes ascendentes se deberá circular con el pie del acelerador en la posición que permita mantener la velocidad deseada; si por la longitud del tramo o el grado de la pendiente se observa que la unidad se "sienta", es decir, que pierde velocidad, se efectuará un cambio descendente de marcha -lo que elevará momentáneamente las rpm's y

ello derivará en un mayor torque - hasta que se mantenga la velocidad elegida.

Cabe señalar que para una pendiente común, un automóvil puede mantener la 5ª marcha aproximadamente hasta los 50 ó 60 km/h.

Para el caso de los tramos con pendientes descendentes (rampas), son sumamente importantes los frenos y los cambios de marcha, ya que por razones de seguridad se deberá buscar que el vehículo conserve la velocidad de diseño de ese tramo carretero y, dependiendo del grado de la pendiente y de su longitud, también se deberá circular en la marcha más larga que se pueda seleccionar. Es recomendable nunca bajar una rampa con la marcha en punto muerto, es decir, cuando se desacopla la transmisión de la caja de velocidades, pues además de que se obliga a los frenos a un mayor esfuerzo, se corre el riesgo de que la marcha no engrane en su momento.



Recorrido por curvas

En las curvas de una carretera o autopista aumentan las probabilidades de que se presenten percances. Para reducir los riesgos, es importante que los operadores valoren aspectos como: señalización, grado de curvatura (abierta o cerrada), así como el ancho y estado de la superficie de rodamiento.

Un operador profesional siempre aumentará su atención al enfrentar una curva, sobre todo cuando la desconoce, es cerrada o se presentan imponderables.

Al respecto, se puede indicar que los "baches" en la superficie de rodamiento, los animales, los ciclistas, los vehículos de grandes dimensiones, que carecen o tienen inservibles sus dispositivos de seguridad o los que no respetan los límites de velocidad, además de las

condiciones climatológicas adversas (viento, lluvia, nieve) y la falta de visibilidad, son aspectos que incrementan los riesgos de accidentes al circular por todo tipo de tramos, pero principalmente a donde hay curvas.

Conducción en curvas verticales

El buen uso de los frenos, conjuntamente con el adecuado cambio de velocidades, constituyen factores de importancia cuando se circula por las "rampas", ya que a menudo los vehículos se aceleran y el operador tendrá que efectuar ajustes a la velocidad con el freno -principalmente si existen curvas-, evitando sobre-revolucionar el motor en la medida de lo posible.

La rapidez para efectuar los cambios de velocidades hacia adelante dependerá del grado de pendiente y longitud de la "rampa" que se enfrenta, pero siempre será conveniente que al igual que sucede con el terreno plano, se pueda seleccionar la marcha más larga posible.

Por seguridad, evite bajar una rampa con la caja de velocidades en "punto muerto", además de que bajo ciertas condiciones los frenos sufrirán un mayor desgaste.

Por el contrario, cuando se trate de pendientes ascendentes, el intervalo de revoluciones asignado para el cambio de marcha se atrasará, pues existe un frenado natural del vehículo por la fuerza de gravedad, por lo que el operador profesional deberá efectuar cambios regresivos de velocidad en la medida que las r.p.m. del motor salgan de la "zona verde".

El retraso en los cambios dependerá nuevamente del grado de pendiente y su longitud, por lo que existirán casos en los que la 5ª velocidad de un vehículo ligero se pueda mantener a los 50 ó 60 km/h, hasta llegar a la cresta de la curva vertical.

Conducción en curvas horizontales

Muchos accidentes de tránsito ocurren mientras los vehículos circulan por una curva a nivel o con pendiente descendente, pues a menudo no se ajusta debidamente la velocidad de la unidad antes de entrar a

ella, o por falta de pericia se acelera fuertemente el vehículo durante su recorrido.

Esta situación resulta insegura, pues cuando se lleva a cabo el accionamiento brusco de los frenos se provoca una distribución desnivelada del peso en los ejes de la dirección y ello puede derivar en un percance, además de que trae consigo un exceso de combustible consumido.

Lo más conveniente será siempre ajustar la velocidad y la marcha del vehículo a las condiciones de operación del tránsito, teniendo en todo momento una visión clara de lo que presenta el camino cuando se enfrentan las curvas; pero, sobre todo, mantener una actitud anticipativa ante las circunstancias que puedan ocurrir de manera intempestiva.

Por ello, antes de entrar a una curva -sobre todo si es cerrada- deje de acelerar y permita que el vehículo se mueva por su propia inercia; posteriormente, auxíliese del freno y la caja de velocidades, para efectuar pequeñas correcciones a la velocidad que le permitan entrar a la curva a una velocidad segura, para que finalmente y durante el recorrido de la curva se mantenga despegado el pie del acelerador, pero siempre alerta ante cualquier imprevisto.

Cabe señalar que los riesgos se reducen cuando se trata de curvas horizontales con pendientes positivas, sin embargo, tal y como se mencionó anteriormente, la pericia y experiencia del operador son básicas para subir con el torque del motor necesario a través de la buena aplicación de los cambios de velocidades.

Incorporación y salida de las vías

Tanto para la incorporación como para la salida de una vía rápida, conviene variar la velocidad para ajustarse a la que presente en ese momento la corriente de tránsito; es decir, el operador -auxiliándose de las direccionales- aplicará su sentido de anticipación para acelerar o desacelerar, ya sea utilizando el freno o simplemente aprovechando la inercia de su unidad, por lo que muy posiblemente requiera efectuar cambios rápidos en las marchas, ya sea para reducir o elevar las r.p.m.

Paradas durante la marcha y al final del recorrido

Cuando se transita en ciudad es común que se presenten paradas por bajos niveles de circulación, manifestaciones o problemas mecánicos de vehículos que obstruyen la vialidad. Si se prevé que la parada superará los 2 minutos, es recomendable apagar el motor, siempre y cuando la unidad no tenga problemas para arrancar nuevamente. Cuando la unidad está parada con el motor encendido, se encuentra funcionando el motor en ralentí, lo que representa un consumo promedio de 0,4 a 0,7 litros/hora.

Las cifras, aunque no son altas, representan un consumo considerable si se acumulan a lo largo de la vida de la unidad. Es importante resaltar que la práctica frecuente de paradas intermedias no perjudica al motor de arranque.

En los motores de arranque modernos no se produce el desgaste que se registraba en los antiguos y que obligaba a su cambio anticipado.

Al finalizar un recorrido, si se ha circulado en condiciones particularmente exigentes para el motor, como puede ser tráfico urbano denso, altas velocidades en carretera o una larga duración del trayecto, resultará conveniente dejar el motor girando en ralentí unos segundos antes de pararlo. Un minuto resultará suficiente para motores a gasolina, mientras que para motores diesel grandes este valor se incrementará a 3 minutos.

Manejo a la defensiva

Existen algunos aspectos que deben tomarse en cuenta para hacer aún más segura la conducción, entre los que destacan, por ejemplo: que el operador esté encuentre en las mejores condiciones físicas y mentales posibles; que el vehículo presente buenas condiciones mecánicas; que se pongan en práctica algunas recomendaciones cuando se conduce bajo condiciones de baja visibilidad, con turbulencia, de noche o sobre vialidades mojadas; evitar en lo posible conducir en reversa; conservar la distancia correcta de seguimiento, conocer y respetar el reglamento de tránsito y los señalamientos viales, entre otros.

También resulta altamente conveniente la aplicación de las siguientes 8 reglas al conducir:

1. Estar alerta, observando los espejos al menos cada 10 segundos.
2. Conducir con vista periférica en el camino, utilizando los espejos.
3. Si no hay plena visibilidad, reducir la velocidad.
4. Contar con dominio absoluto del vehículo.
5. Anticipar sus movimientos a las maniobras de otros conductores.
6. Observar constantemente y no dar por hecho que otros conductores respetarán su derecho de paso, aunque usted lo tenga.
7. No agredir ni responder a provocaciones.
8. Manejar en sus cinco sentidos.

La aplicación de la conducción técnico - económica permite un ahorro directo en el consumo de combustible, e indirecto en los rubros de mantenimiento y neumáticos, además contribuye a mitigar el impacto ambiental que produce la utilización en vehículos automotores de combustibles que tienen como base los hidrocarburos, tal es el caso del diesel y la gasolina.

El motor de combustión interna de un vehículo se constituye como un convertidor de energía química a mecánica, y por su escape se emiten gases tóxicos, tales como el monóxido (CO) y bióxido de carbono (CO₂); compuestos orgánicos volátiles; óxidos de nitrógeno (NO_x) o también conocido como óxido nítrico (NO) y dióxido de nitrógeno (NO₂), los cuales se generan en importantes cantidades como consecuencia del proceso de combustión que se lleva a cabo en el interior del motor.

Todos estos gases resultan dañinos a los organismos vivos, por lo que nuestra contribución será mayor si prescindimos de la utilización de vehículos automotores o, en su defecto, procuramos transportarnos en unidades que presten un servicio público, lo que reduce enormemente las emisiones generadas por pasajero transportado.

El CO₂ representa el principal promotor del efecto invernadero, fenómeno que ha incrementado paulatinamente el calentamiento de la Tierra, con las consecuentes alteraciones en los agentes ambientales. Por ejemplo, la quema de 1 litro de gasolina produce alrededor de 2.4 kilogramos de CO₂, es decir, un automóvil que consume 40 litros semanales de combustible puede llegar a producir alrededor de 100 kilogramos de ese compuesto.

A manera de ejemplo, a continuación se muestran las cantidades de gases que se generan en la Zona Metropolitana del Valle de México, como consecuencia de las diferentes actividades que conlleva la quema de combustibles fósiles y que tiene como principal componente al sector transporte.

Cabe señalar que la flota vehicular que opera en esta zona metropolitana representa una quinta parte del total a nivel nacional.

Compuesto	Cantidad
Monóxido de carbono	3041 Ton / día
Bióxido de carbono	64923 Ton / día
Compuestos orgánicos volátiles	370 Ton / día
NO _x (Oxido de nitrógeno)	330 Ton / día

Sin duda estas emisiones perjudican de manera directa la salud de los usuarios, transeúntes y principalmente, de los operadores, pues a menudo pasan largas horas al frente del volante de la unidad, por lo que los operadores que laboran en el sector público tiene la posibilidad de contribuir a mitigar dicho fenómeno, con la simple puesta en práctica de esta técnica de manejo.

Conclusiones

La conducción técnico - económica se constituye como un área de oportunidad fácilmente aprovechable, para que las dependencias y entidades que conforman el sector público reduzcan sus consumos de combustible, el cual representa el principal costo de operación de cualquier equipo de transporte, como los vehículos automotores oficiales.

La aplicación de esta técnica de manejo permite reducir el consumo de combustible hasta en un 30%, pero también aporta otros importantes beneficios, entre los que se encuentran: obtener el mejor desempeño del motor, aumentar la seguridad del operador, así como reducir el número de accidentes, la generación de emisiones contaminantes y el gasto en llantas y refacciones.

Los ahorros directos e indirectos que se obtengan al aplicar la técnica de manejo mostrada en este manual, no sólo proporcionará beneficios a la administración pública federal al emplear con mayor eficiencia sus recursos, sino también brindará mayor confort y seguridad a quienes operen las unidades.

Bibliografía

Comisión Nacional para el Ahorro de Energía; **Guía de Capacitación en Conducción Técnico - Económica**; 2000, México, D.F.

Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía; **La conducción eficiente: Un nuevo estilo de conducción que logra importantes ahorros de carburante, reducción de emisiones y que mejora la seguridad en la conducción**; 2005; Madrid, España.

ISSRC; **Measurement of In-Use Passenger Vehicle Emissions in Three Urban Areas of Developing Nations**; 2005; La Habra, EUA.

Comisión Nacional para el Ahorro de Energía; **Manual de Conducción Técnica para Vehículos a gasolina**; 2007, México, D.F.

Comisión Nacional para el Ahorro de Energía; **Guía del Automovilista Eficiente**; 2008, México, D.F.

MANUAL DE CONDUCCIÓN
Técnico-Económica para Operadores
de Automóviles del sector Público

COMISIÓN NACIONAL PARA EL Uso Eficiente DE la ENERGÍA

Río Lerma 302,
Col. Cuauhtémoc,
Del. Cuauhtémoc, 06500 México, D.F.
Teléfono: (52) (55) 3000-1000
Fax: (52) (55) 3000-1099

www.conuee.gob.mx

CONUEE
COMISIÓN NACIONAL PARA EL
USO EFICIENTE DE LA ENERGÍA