

B000907681

COFEMER COFEMER - RE: PROY-NOM-035-SCT-2-2008

SCT
DQB
/S

De: "Sanchez, Rodolfo" <Rodolfo.Sanchez@safholland.com>
A: <htrevino@sct.gob.mx>, <cofemer@cofemer.gob.mx>
Fecha: 14/12/2009 08:42 p.m.
Tema: RE: PROY-NOM-035-SCT-2-2008
CC: "Antonio Capiz" <a.capiz@antp.org.mx>
Adjuntos: COFEMER 02-2009.pdf

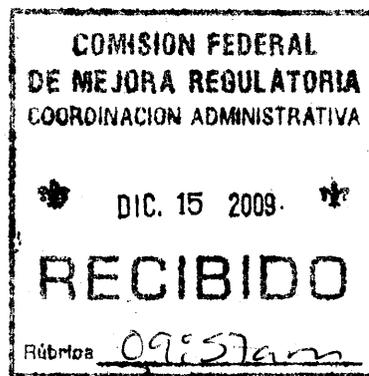
Les hago llegar carta con nuestros comentarios referentes al proyecto de norma: PROY-NOM-035-SCT-2-2008

"REMOLQUES Y SEMIRREMOLQUES ESPECIFICACIONES DE SEGURIDAD Y METODOS DE PRUEBA"

Gracias y saludos

Ing. Rodolfo Sánchez
Director de Ventas y Marketing
México, Central y Norte-Sudamérica
y Dir.Gral. de SAF-Holland International de México.

www.safholland.com



This email and any file attachments are confidential, and are intended solely for use by the identified recipient(s). If you received the email in error, please notify the sender and delete the message and any copies completely from your computer. Dissemination, distribution, or copying of this communication, in whole or in part, by any unintended or unauthorized recipient is prohibited.



Ciudad de México a 6 de Diciembre de 2009.

Comisión Federal de Mejora Regulatoria
COFEMER
Blvd Adolfo López Mateos 3025, Piso 8
Col. San Jerónimo Aculco, Deleg. Magdalena Contreras
México, D.F. C-P- 10400

SAF-HOLLAND International de México, S. de R.L. de C.V.
AV. Paseo de las Palmas 405-301
Torre Óptima II
Lomas de Chapultepec
México D.F.
www.safholland.com
www.safholland.com.mx

Ref. **PROY-NOM-035-SCT-2-2008,
"REMOLQUES Y SEMIRREMOLQUES
ESPECIFICACIONES DE SEGURIDAD
Y METODOS DE PRUEBA".**

Atención: **Ing. Humberto Treviño Landis**
Subsecretario de Transporte y
Presidente del Comité Consultivo
Nacional de Normalización
del Transporte Terrestre
Lic. David Quezada Bonilla
Coordinador General de
Manifestaciones de Impacto
Regulatorio. Comisión Federal
de Mejora Regulatoria. COFEMER

Estimados ingeniero y licenciado,

La razón de la presente es darle seguimiento a nuestro documento fechado el 16 de febrero de 2009 exponiéndoles nuestra opinión respecto al proyecto de norma de referencia.

Hemos revisado la propuesta emitida en el diario oficial y encontramos que contempla las especificaciones técnicas mínimas de seguridad para remolques "convencionales" que circulan mayoritariamente en el país sin considerar la posibilidad de sistemas diferentes y que pudieran ser tanto o más eficientes que los sistemas actuales como los sistemas de frenos de disco y ejes con sistemas de rodamiento diferentes.

Como lo expusimos en nuestro documento anterior, creemos que cualquier norma de este tipo será bienvenida (y de hecho es necesaria para el país) incentivando la implementación de adelantos tecnológicos sin limitar o retrasar al país tecnológicamente.

La norma debe permitir al país colocarse a la vanguardia tecnológica; en éste caso, en materia de seguridad para remolques contruidos en el país o importados, también haría que NO seamos vistos como un "país destino" de chatarra o equipo obsoleto, situación que va en contra del progreso de cualquier nación.

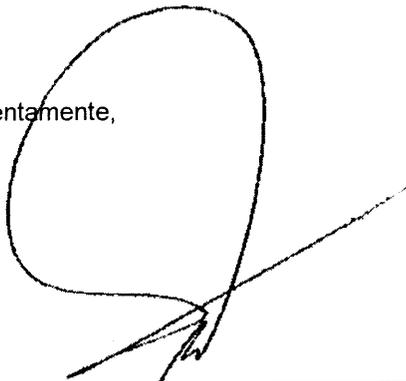
Como lo dijimos antes, estamos a favor de una norma de seguridad para los remolques y semirremolques que circulen en la República Mexicana que incentive la implementación de adelantos tecnológicos y que impulse al país en lugar de limitarlo a la obsolescencia.

Esperamos que lo anterior sea tomado en cuenta para la emisión de la norma definitiva.

Particularmente hemos estado en contacto con la ANTP proponiendo una alternativa y que estamos seguros será enviada a ustedes oportunamente. Anexamos copia de la misma.

Sin otro particular por el momento, le hago llegar un cordial saludo.

Atentamente,

A large, stylized handwritten signature in black ink, consisting of a large loop and a long, sweeping stroke that extends downwards and to the right.

Ing. E. Rodolfo Sánchez Navarrete
Dir. Sales & Marketing Latinoamérica & Dir. Gral.
SAF-Holland International de México.

C.C.P. Ing. Antonio Capíz (ANTP)

ANEXO:

Propuesta de Cambios/Revisión a la norma:
PROY-NOM-035-SCT-2-2008

"REMOLQUES Y SEMIRREMOLQUES ESPECIFICACIONES DE SEGURIDAD Y METODOS DE PRUEBA"

4.1.3 Ejes y suspensión.

4.1.3.1 Los rangos de capacidad mínima de los ejes y suspensión será de acuerdo con la tabla siguiente:

Tabla de rangos de capacidad mínima de los ejes y suspensión (CDE)

Tipo de semirremolque	Servicio	Descarga máxima permitida (NOM-012-SCT-2-2008)		Suma de Capacidad de Diseño de Ejes (CDE) min.		Peso Bruto Vehicular de Diseño (PBVD) min.	
		KG	LB	KG	LB	KG	LB
S1	Normal	10,000	22,046	11,765	25,937	20,000	44,093
	Con peso adicional según numeral 6.1.2.2*	11,000	24,251	12,941	28,531	22,000	48,502
	numeral 6.1.2.2*						
S2	Normal	17,000	37,479	20,000	44,093	34,000	74,958
	Con peso adicional según numeral 6.1.2.2*	19,000	41,888	22,353	49,280	38,000	83,776
S3	Normal	23,500	51,809	27,647	60,952	47,000	103,618
	Con peso adicional según numeral 6.1.2.2*	26,500	58,423	31,176	68,733	53,000	116,846

Comercialmente serían solo de 30k libras de capacidad... (¿?)

*/ El numeral 6.1.2.2 corresponde a la NOM-012-SCT-2-2008, Sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal.

4.1.3.2 Se permite la fabricación de remolques y semirremolques con PBVD menores, para circular con peso por eje siempre menor a lo autorizado en la NOM-012-SCT-2-2008, debiendo mantener como mínimo las siguientes relaciones:

CDE mínimo = Descarga al piso a través de los ejes x 1.1764
 PBVD máximo = CDE del vehículo x 1.4286
Requiere explicación y el factor 1.4286 parece no aplicar en ciertos diseños de remolque.

4.1.3.3 Para el caso de remolques y semirremolques de procedencia nacional, se debe presentar la constancia de características técnicas y para el caso de procedencia extranjera el título de propiedad correspondiente, en el que se mencione el PBVD, mismo valor que debe estar grabado en la placa de especificaciones.

4.1.3.4 En todos los casos, los ejes deben tener una capacidad no menor al CDE. Estas características se verifican conforme al procedimiento descrito en el inciso 5.1.1.2 del presente proyecto de norma oficial mexicana.

4.1.5.5 Cámaras de freno

Para frenos de tambor

Todas las cámaras de freno deben estar provistas de dos secciones (cámara doble); una capaz de realizar un frenado de estacionamiento (generalmente operado por un resorte) y la otra de frenar el vehículo operado por aire comprimido. La sección de freno de emergencia debe de ser sellada. El tamaño mínimo de las cámaras debe de ser de 193,5 cm² (30 in²) y la carrera debe de ser mínimo de 63,5 mm (2,5 in). El vástago de las cámaras debe de tener un indicador de desgaste [REDACTED], el cual consiste en una banda de color naranja o roja de 12,7 mm de longitud, la cual aparece cuando la varilla se desplaza 50,8 mm. La existencia de las cámaras y el indicador de desgaste se verifican visualmente; su operación de acuerdo con la NOM-068-SCT-2-2000 conforme al procedimiento descrito en el inciso 4.14 de dicha Norma. Se exceptúa para el caso de ejes autodireccionales.

[REDACTED]

[REDACTED]

La existencia de las cámaras y el indicador de desgaste se verifican visualmente; su operación de acuerdo con la NOM-068-SCT-2-2000 conforme al procedimiento descrito en el inciso 4.14 de dicha Norma. Se exceptúa para el caso de ejes autodireccionales. [REDACTED]...

4.1.5.6 Sistema antibloqueo para frenos (ABS)

Cada remolque y semirremolque debe estar equipado con [REDACTED] sistema antibloqueo para frenos [REDACTED]

con línea portadora de datos (PLC). Debe tener sensores en sus puntas en al menos un eje y un modulador de señal que opere todas las cámaras de freno de los ejes. El sistema incluirá una lámpara color ámbar con letras ABS que encienda cuando haya falla en el sistema electrónico; se localizará en la parte exterior del remolque cerca de la posición de la unidad de control del lado del conductor, a una distancia entre 15 cm y 60 cm de la lámpara roja lateral posterior inferior del remolque o semirremolque medidas desde el extremo luminoso de cada lámpara. La existencia del sistema se verifica visualmente; su operación, de acuerdo el punto 5.1.1.13.

4.1.5.7 Ajustadores de frenos (matracas)

Para frenos de tambor.

Con el fin de asegurar que los frenos estén continuamente ajustados para una operación óptima, se requiere que los remolques y semirremolques cuenten con ajustadores de freno automáticos. Esto se verifica visualmente y su funcionamiento conforme al procedimiento descrito en la NOM-068-SCT-2-2000, procedimiento descrito en el inciso 4.14.

[REDACTED]

[REDACTED]