



GOBIERNO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO



ANEXO TÉCNICO

AUTOBÚS DE ENTRADA
BAJA, 8.5 A 10 METROS
PARA ALTA MONTAÑA

RED DE TRANSPORTE DE PASAJEROS DE LA CIUDAD DE MÉXICO
Dirección de Operación y Mantenimiento
Gerencia de Investigación y Evaluación de Nuevas Tecnologías



ÍNDICE

1.- Antecedentes.	6
2.- Alcances.	6
3.- Normas Aplicables.	7
4.- Condiciones Ambientales de Servicio.	8
5.- Aspectos generales.	9
5.1.- Peso, Disposición y Capacidad.	14
5.1.1.- Autobús Sencillo Control Delantero y Motor Trasero a diésel.	15
5.2.- Características de Marcha.	16
6.- Especificaciones Antropométricas y Ergonómicas, Relacionadas con el Habitáculo. . 16	
6.1.- Área de Pasajeros.	16
6.1.1.- Dimensiones del Habitáculo.	16
6.1.2.- Asientos de Pasajeros.	17
6.1.3.- Visibilidad de Pasajeros.	21
6.1.4.- Pasillos.	22
6.1.5.- Espacio para viajar de pie.	23
6.1.6.- Accesos.	26
6.1.7.- Salidas de Emergencia.	28
6.1.8.- Dispositivos para Desplazarse, Sujetarse y Delimitar Zonas.	29
6.1.9.- Indicadores y Señales.	33
6.1.10.- Sistema de iluminación interior (Zona de Pasajeros).	34
6.1.11.- Piso.	36
6.1.12.- Vidrios y ventanillas.	37
6.1.13.- Recubrimientos.	40
6.1.14.- Aislamiento Térmico, Acústico y Eléctrico.	43
6.1.15.- Bota-aguas.	44
6.1.16.- Defensas.	44
6.1.17.- Área del Operador	45
6.2.- Compartimientos para Equipos Auxiliares.	57
6.3.- Indicador de Ruta (Caja de ruta).	58
6.4.- Limpia y Lava parabrisas.	59
6.5.- Pasallantas.	60
6.6.- Pintura (Acabado Final).	61
6.7.- Dispositivos de Seguridad.	61
6.8.- Sistema de Ventilación.	64
7.- Iluminación Exterior.	65



8.- Sistema de Enfriamiento del Tren Motriz.....	69
9.- Sistema Eléctrico.	69
10.- Especificaciones del Tren Motriz.....	72
10.1.- Motor.	72
10.2.- Transmisión.	76
10.3.- Diferencial.	78
10.3.1.- Flecha cardán.....	78
10.4.- Compresor.	78
10.4.1.- Líneas neumáticas.	79
10.4.2.- Gobernador de Aire	79
10.4.3.- Secador de Aire.....	80
11.- Especificaciones del Sistema de Frenos.....	80
11.1.- Frenos de Disco.....	80
11.1.1.- Freno de Estacionamiento.	81
11.1.2.- Válvulas y Accesorios.	81
11.1.3.- Depósito para aire comprimido.	82
11.1.4.- Cámaras de Servicio.....	82
11.1.5.- Ajustador de Freno (Tensor de Ajuste).	83
11.1.6.- Frenos Delanteros (Neumáticos) Ventilados.	83
11.1.7.- Frenos Traseros (Neumáticos) Ventilados.	83
11.1.8.- Pastillas.	83
11.1.9.- Discos de Freno Delantero.....	83
11.1.10.- Discos de Freno Trasero.	83
11.1.11.- Eje Delantero.	84
11.1.12.- Eje Trasero.	84
12.- Dirección.	84
13.- Suspensión.	85
13.1.- Delantera.....	85
13.2.- Trasera.	85
14.- Llantas.	86
15.- Corte de color exterior.	86
16.- Disposiciones Generales a las Pruebas.....	87
17.- Pruebas.	89
18 - Accesorios.....	89
18.1.- Equipo para Supervisión y Control de Flota.	89
18.2.- Sistema remoto de control de flota.....	93
18.3.- Equipo y/o accesorios para personas discapacitadas.	94



18.3.- Preparación para equipo de cobro de peaje con tarjeta.....	94
18.4.- Sistema informativo.....	95
19.- Homologación de la Unidad.....	95
20.- Suministro de Documentación Técnica.....	95
20.1.- Objetivo.....	95
20.2.- Documentos que debe entregar el licitante ganador.....	96
20.2.1.- Primera etapa.....	96
20.2.2.- Segunda etapa.....	96
20.2.3.- Tercera etapa.....	97
20.3.- Modificaciones.....	98
20.4.- Confidencialidad de la Documentación Proporcionada por El licitante.....	98
20.5.- Respaldo de la Información.....	98
21.- Entrenamiento y Adiestramiento.....	99
22.- Períodos de Garantía de los Bienes.....	101
22.1.- Generales.....	101
22.2.- Particulares.....	101
22.3.- Obligaciones del licitante ganador durante el plazo de garantía normal.....	102
22.4.- Ampliación y variación del plazo de garantía normal.....	102
22.5.- Vicios Ocultos y Fallas Sistemáticas.....	103
22.5.1.- Vicios Ocultos.....	103
22.5.2.- Fallas sistemáticas.....	103
23.- Programa de entrega.....	104
24.- Supervisión de la fabricación de las unidades.....	104
24.1.- En planta.....	104
24.2.- Línea de armado de chasis o tren motriz en su caso.....	105
24.3.- Línea de armado de carrocería o ensamble de acabados en su caso.....	107
25.- Supervisión de Fabricación de Autobuses en Planta.....	111
26.- Glosario.....	114



AUTOBÚS NUEVO SENCILLO CON MOTOR A DIESEL PARA PRESTAR EL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS EN ALTA MONTAÑA, MOTOR TRASERO DE INYECCIÓN ELECTRÓNICA DE 220 HP A 330 HP, EURO VI; ENTRADA BAJA; CONTROL DELANTERO; TRANSMISIÓN AUTOMÁTICA ELECTRÓNICA CON RETARDADOR, DE 4 A 6 VELOCIDADES; SUSPENSIÓN NEUMÁTICA CON CONTROL ELECTRÓNICO AUTONIVELABLE EN AMBOS EJES; DIRECCIÓN ASISTIDA HIDRÁULICAMENTE; FRENOS NEUMÁTICOS DOBLE SISTEMA INDEPENDIENTE, DE DISCO CON SISTEMA ABS, EBS, ASR y ESP; LLANTAS RADIALES DE APLICACIÓN URBANA Y TODA POSICIÓN; CAPACIDAD DE 65 A 80 PASAJEROS; LONGITUD DE 8.5 A 10.00 METROS; SISTEMA ELÉCTRICO DE 24 VOLTS MULTIPLEXADO; CON SISTEMA DE VENTILACIÓN Y EXTRACCIÓN DE AIRE; CUATRO CÁMARAS DE VIGILANCIA; RADIO DE COMUNICACIÓN, GPS Y WIFI; CON ACCESIBILIDAD UNIVERSAL AL 100% PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD.



1.- Antecedentes.

Actualmente el Gobierno de la Ciudad de México a través de la Red de Transporte de Pasajeros de la Ciudad de México, en adelante “RTP”, tiene como metas, brindar un servicio de transporte al público usuario que sirva de enlace a las estaciones del Sistema de Transporte Colectivo Metro y Metrobús en las zonas periféricas del Valle de México, de manera eficiente al utilizar unidades equipadas con motores anticontaminantes. Por lo tanto, se tiene contemplado sustituir el parque vehicular que se encuentra en los límites de su vida útil, así como fuera de las normas vigentes en materia ecológica.

Debido a lo anterior surge la necesidad de contar con autobuses sencillos nuevos por parte de la RTP, que representen una opción viable y eficiente de transportación colectiva de personas, siendo los más idóneos los autobuses de entrada baja, control delantero y motor trasero a diésel.

Las especificaciones técnicas que a continuación se establecen, en cuanto a funcionalidad, dispositivos de seguridad y aspectos de confort para brindar el servicio, deberán estar conforme a las normas ambientales vigentes.

2.- Alcances.

El presente anexo técnico tiene por objeto definir de manera general y funcional los requerimientos y características técnicas básicas a satisfacer en el diseño, fabricación, pruebas y puesta en servicio de autobuses nuevos de entrada baja a Diésel, con control delantero y motor trasero.

Debido a que no es el objetivo de este documento pormenorizar todos los detalles del desarrollo y diseño, los proveedores deberán considerar todos aquellos aspectos técnicos adicionales y comerciales en cuanto a funcionamiento y seguridad se refiere, así como equipos y/o accesorios para cumplir con las normas ambientales, considerando las características que presenta la Ciudad de México y el área Metropolitana para el servicio de transporte, por lo que el licitante deberá presentar en su propuesta técnica, carta membretada donde indique que conoce perfectamente la topografía de las rutas tales como: vados, pendientes, topes, pasos a desnivel, puentes, pendientes con curvas, pasos con vías de ferrocarril, vialidades, tránsito vehicular, lluvias, baches, reductores de velocidad (topes), topografía, etc., que son parámetros que deben considerarse en el diseño y fabricación de las unidades, garantizando una vida útil mínima de 10 años en la estructura y chasis.

Puesto que el autobús es en realidad un ensamble de componentes que son suministrados a partir de varios Fabricantes de Equipo Original (FDEO), su fabricación



deberá cumplir con los requisitos y recomendaciones del FDEO para cada uno de los componentes que se instalen en las unidades.

3.- Normas Aplicables.

El licitante deberá proporcionar un listado de las normas de su país que son cumplidas por la unidad que define en su propuesta técnica y manifestar en carta membretada que todos los lineamientos indicados en la misma cumplen con las siguientes normas o sus equivalentes:

- NOM.- Norma Oficial Mexicana.
 - NOM-016-CRE-2016, que establece las especificaciones de calidad de los petrolíferos.
 - NOM-044-SEMARNAT-2017, que establece los límites máximos permisibles de emisión de hidrocarburos totales, hidrocarburos no metano, monóxido de carbono, óxidos de nitrógeno, partículas y opacidad de humo provenientes del escape de motores nuevos que usan diésel como combustible y que se utilizaran para la propulsión de vehículos automotores nuevos con peso bruto vehicular mayor de 3,857 kilogramos, equipadas con este tipo de motores.
 - NOM-045-SEMARNAT-2017, protección ambiental. - vehículos en circulación que usan diésel como combustible.- límites máximos permisibles de opacidad, procedimiento de prueba y características técnicas del equipo de medición.
 - NOM-079-ECOL-1994, que establece los límites máximos permisibles de emisión de ruido de los vehículos automotores nuevos en planta y su método de medición.
 - NOM-119-SCFI-2000, industria automotriz-vehículos automotores-cinturones de seguridad-especificaciones de seguridad y métodos de prueba.
 - NOM-157-SCFI-2005, equipo de protección contra incendio-extintores como dispositivo de seguridad de uso en vehículos de autotransporte particular, público y de carga en general- especificaciones y métodos de prueba.
 - NOM-001-SSP-2008, determinación, asignación e instalación del número de identificación vehicular (especificaciones).
- SEMOVI.- Secretaría de Movilidad del Gobierno de la Ciudad de México.
Manuales Técnicos de Seguridad, Accesibilidad, Comodidad y Fabricación de Autobuses Nuevos Corto, Mediano y Largo, de Piso Alto, Entrada Baja y Motor de Aplicación Delantera y Trasera para prestar el Servicio Público de Transporte de Pasajeros en el Distrito Federal, publicado en la gaceta oficial del Distrito Federal el 14 de octubre del Año 2014.
- GODF.- Gaceta Oficial del Distrito Federal.
- FMVSS.- Normas Federales de Seguridad de Autobús Automotores, Estados Unidos de América o directivas EEC aplicables.
- ASTM.- Sociedad Americana para Prueba de Materiales o equivalente Europea.



- SAE.- Sociedad de Ingenieros Automotrices o equivalente Europea.
- ASME.- Sociedad Americana de Ingenieros Mecánicos o equivalente Europea.
- ISO.- Organización de Estándares Internacionales o equivalente Europea.
- AWS.- Sociedad Americana de Soldadura o equivalente Europea.
- EPA.- Agencia de Protección al Ambiente o directivas EEC aplicables.
- AISI.- Sociedad Americana del Hierro y el Acero.(American Iron and Steel Institute) o Equivalente Europea.
- UL.- Laboratorios Underwriter o equivalente Europea.
- NEMA.- Asociación Nacional de Manufacturas Eléctricas o equivalente Europea.
- DOT.- Departamento de Transporte de los Estados Unidos de Norte América o Directivas EEC aplicables.
- EEC.- Comunidad Económica Europea

4.- Condiciones Ambientales de Servicio.

Las condiciones de operación a las que estarán sujetas los autobuses se mencionan a continuación:

Temporada de lluvias abundantes	6 meses al año
Nivel máximo de agua por inundación	850 mm
Temperatura ambiente	0 a 42° C
Humedad relativa	90% máximo
Altitud de la Ciudad de México	2,240 msnm.
Agentes externos	Lluvias ácidas, grasas, aceites, solventes, actos vandálicos sobre la carrocería
Recorrido promedio diario	240 Km

Estas condiciones de operación se deberán considerar en el diseño y fabricación para evitar un deterioro prematuro en los componentes de las unidades, tales como post enfriadores y radiadores tapados, filtraciones de agua por torretas, uniones de toldo y mascarones, ventanillas, parabrisas, compartimiento de baterías, etc., por lo que deberán utilizar materiales que reúnan todas las características técnicas que garanticen una vida útil mínima de 10 años de servicio. **Esta garantía deberá ser a través de CARTA GARANTÍA que mencione cumple con todas las condiciones ambientales de servicio antes mencionadas y formar parte de la oferta técnica del proveedor.**

Los autobuses objeto de esta especificación, deberán estar concebidos para utilizar combustible diésel y operar bajo las condiciones de las vialidades de la Ciudad de México y su área conurbada, por lo que “El Licitante” deberá presentar en su propuesta técnica, **CARTA MEMBRETADA donde indique que conoce las condiciones de infraestructura**



instalada de las rutas tales como: vados, pendientes, topes, pasos a desnivel, puentes, pendientes con curvas, pasos con vías de ferrocarril y que los tomarán en cuenta para el diseño y fabricación de la estructura y los demás sistemas que conforman los autobuses, principalmente para la aplicación de la transmisión.

5.- Aspectos generales.

El licitante garantizará que los componentes originales tanto de carrocería como de chasis que se utilizarán en el ensamble de los autobuses serán de la misma marca o en su defecto el mismo material en todo el lote del contrato, por ejemplo, si se instala compresor de aire *Wabco* y el lote es de 50 vehículos, todos deberán llevar compresor *Wabco* o si en una unidad se instala un botaguas, todas las unidades del lote deberán llevar el botaguas con las mismas características.

En los ensambles y subensambles de la carrocería, así como en la fijación de equipos y accesorios se deberá emplear tornillos con el correspondiente tratamiento anticorrosivo y deberá cumplir con las características de diseño.

Los componentes como defensas, asientos, vidrios (colocados con cañuela o pegados), puertas, espejos, silletas, etc., deben ser intercambiables de una unidad a otra del mismo modelo, sin necesidad de efectuar operaciones de adaptación y/o modificaciones al diseño original, en caso de que exista alguna modificación en el diseño, antes o durante el armado del autobús y esta sea una mejora para el mismo, el licitante ganador deberá **entregar por escrito el diagnóstico técnico de la modificación o mejora** antes de aplicarla en la totalidad de la flota, previa autorización por parte del equipo técnico de la Gerencia de Investigación y Evaluación de Nuevas Tecnologías de la RTP.

Todos los paneles exteriores e interiores, tanto de costados, toldo, frente y posterior deberán contar con aislamiento térmico y acústico, con material ignífugo, retardante al fuego, de espesor igual a los perfiles utilizados, con espuma de poliuretano expandido (placas) o equivalente. El material aislante no debe ser higroscópico y deberá minimizar la entrada de humedad e impedir la retención de ella de manera que no perjudique las propiedades del aislamiento, además deberá ser resistente al moho, no permitir la reproducción de insectos, ni la retención de aceite.

La carrocería deberá estar sellada de modo que no se originen corrientes de aire cuando el autobús esté circulando con puertas, ventanillas y fallebas cerradas. Para la temporada de lluvias la carrocería deberá ser hermética y sellada para evitar filtraciones de agua, principalmente en las uniones de toldo con los mascarones delantero y trasero, salidas de emergencia (fallebas), torretas, letreros de ruta, parabrisas, medallones y marcos de ventanillas.



El sello hermético deberá evitar la entrada de emisiones de humo y polvo provenientes del compartimiento del motor, el cual deberá contar con un encapsulado, con material cerámico y forro de aluminio, protegido con una malla que garantice que en el habitáculo del autobús (pasajeros), la temperatura no presentará una diferencia de más de 10 °C con respecto a la temperatura ambiente del exterior y cumplir con la norma vigente de emisión de ruido.

La estructura deberá estar protegida mediante un recubrimiento anticorrosivo antes de la laminación, además de emplear material galvanizado o en aluminio (laminación y perfiles) en los calibres que garanticen resistencia al medio ambiente (lluvia, sol, ácidos, etc.), por lo que “El licitante” deberá otorgar una garantía contra corrosión de 10 años **por medio de una CARTA GARANTÍA**, incluyendo lacarrocería y estructura, y cordones de soldadura, mismos que estarán preparados con recubrimiento anticorrosivo antes de la aplicación de la pintura.

La unión de perfiles y materiales por medio de soldaduras, pueden ser TIG o MIG, serán aplicadas uniformemente, no deberán presentar excoiraciones ni porosidades que la debiliten de acuerdo a las normas vigentes; las características del material de aporte de soldadura deben cubrir como mínimo las especificaciones técnicas del electrodo 7018 o micro alambre y aplicadas por personal calificado (El licitante deberá presentar dentro de su oferta técnica, los certificados que avalen al personal encargado de realizarlos trabajos de soldadura indicados en la norma mencionada anteriormente).

El diseño debe contemplar que todos los ensambles, tratamientos y componentes estén concebidos de manera que el mantenimiento sea mínimo y fácil de realizar (acceso y aplicación).

Durante la prueba de carretera, las partes que involucran flechas que giran o rotan, tales como motor, transmisión y diferencial, deberán presentar mínimas vibraciones sobre todo en los sistemas de frenos y dirección, con el fin de evitar casos de resonancia, teniendo especial importancia el considerar la frecuencia o vibración originada por el tren motriz (motor-transmisión, diferencial y ejes) para el diseño del anclaje de estos y el de la estructura con base a la fatiga del material.

El licitante, deberá tomar en cuenta los puntos de fijación de aparatos pesados sobre el chasis tales como equipos de tracción (tren motriz), suspensión, carrocería, eje delantero, eje trasero, módulos de control electrónicos, tanque de diésel, etc., para evitar la aplicación de soldaduras sobre el mismo que acorten la vida útil del chasis. Asimismo, cuando sea el caso de carrocería montada sobre chasis, se deberá de incluir en la parte intermedia, una placa de neopreno, de 0.127 mm mínimo de espesor, con la finalidad de evitar contacto entre metal y metal y se generen ruidos por el roce de estos.



Los materiales empleados en la fabricación de los autobuses por parte del licitante, los **deberá incluir en su oferta técnica**, mencionando **las características y certificados de calidad** del fabricante de los perfiles, PTR y láminas que constituyen la carrocería (dimensiones, material y calibres).

Los materiales a utilizar deberán ser fabricados conforme a normas de origen como ASTM, ASME, SAE, etc. o equivalentes, ya sea galvanizado, acero inoxidable o aluminio, y fabricados con materias primas de calidad para el uso que se destinarán.

Para la selección de dichos materiales el licitante deberá considerar las condiciones de construcción, trabajo y operación, a la que se someterán las unidades, además de considerar no solo el stock suficiente para la construcción del lote, sino un extra que cubra daños a los materiales o componentes durante su traslado o montaje en las unidades a fabricar.

Las unidades deberán contar con puntos de apoyo para la utilización de gatos o dispositivos apropiados en caso de requerir ser levantado para inspección o mantenimiento, debiendo estar visiblemente señalados en los costados de la unidad.

La unidad debe estar provista de perfiles anclados al chasis, en la parte delantera y trasera para ser arrastrada con grúa en caso de ser necesario sin la necesidad de implementar accesorios o patines (dollie cars) para este efecto, además de permitir las maniobras de remolques sin el deterioro de la estructura, revestimientos, defensas y componentes mecánicos, eléctricos y electrónicos, no deberá permitir la sujeción de arneses, mangueras, etc.

Asimismo, deberá contar con las conexiones auxiliares para su arrastre (toma de aire, con conectores neumáticos tipo conexión rápida y sistema eléctrico). eje longitudinal del autobús, y permitir levantarlo (vacío) hasta que las ruedas delanteras o traseras se hayan despegado completamente del piso.

Respecto a los soportes traseros (ganchos) del autobús, deberán tener una distribución tal, que no permita viajar en ellos.

Se deberá incluir una protección a base de perfiles de las mismas características de las varas de chasis, con la finalidad de proteger el motor de cualquier impacto, deberá ser desmontable para cuando se realice el mantenimiento.

Para la protección en caso de accidentes, el diseño de la estructura de la carrocería y en particular, el mascarón delantero, deberá estar diseñado para que tanto el conductor como los usuarios estén bien protegidos.



El diseño del autobús deberá permitir, que en caso de que se requiera reemplazar algún panel de la carrocería se realice rápidamente y sin ninguna dificultad, conservando éste su aspecto original.

Los paneles exteriores y sus elementos estructurales de soporte ubicados debajo de la estructura del piso del habitáculo, deben resistir una carga estática de 910 Kg. aplicada perpendicularmente, en sentido vertical y horizontal a través de una superficie menor o igual a 3,225 mm² en cualquier parte del autobús, garantizando que la deformación no impida la instalación de nuevos paneles exteriores para restablecer el aspecto original de la unidad.

La estructura deberá soportar los esfuerzos bajo las condiciones e intervalos de deformación que se indican en los puntos 7.4.11.7., 7.4.11.8. y 7.4.11.9 de los Manuales Técnicos de Seguridad, Accesibilidad, Comodidad y Fabricación de Autobuses Nuevos Corto, Mediano y Largo, de Piso Alto, Entrada Baja y Motor de Aplicación Delantera y Trasera para prestar el Servicio Público de Transporte de Pasajeros en el Distrito Federal, publicados en octubre 2014, en adelante “Lineamientos de SEMOVI”.

El licitante ganador bajo su cargo, deberá garantizar el servicio de asentamiento de motor, transmisión y diferencial y la aplicación de los 3 primeros servicios de mantenimiento preventivo en todos los sistemas (servicios que incluyen cambio de aceites, filtros, refacciones y no solo inspecciones, de acuerdo a las guías de servicio preventivo otorgadas por El licitante), así como la pre-entrega con tanque lleno de diésel y de AD BLUE, en los módulos que designe el Organismo, por lo que deberá incluir en su propuesta técnica, **carta compromiso del cumplimiento de este punto anexando las guías de servicio preventivo.**

“El Licitante” deberá contar con una flota en operación dentro de un sistema de Transporte de Pasajeros Urbanos con por lo menos 20 unidades en un periodo no menor de un año, lo anterior con la intención de descartar vicios ocultos que pongan en riesgo la operación en las rutas asignadas por la RTP, que cuente con una red de distribución de refacciones, así como acumular la experiencia necesaria para establecer un almacén de suministro del autobús, el cual cumpla con los requerimientos necesarios para absorber los mantenimientos preventivos y correctivos de acuerdo al desgaste ocasionado por el kilometraje recorrido en cada uno de los autobuses; aunado a lo anterior, se establece este periodo para asegurar que “El Licitante” cuente con los programas y equipos de capacitación para permear los conocimientos al personal encargado del mantenimiento de los autobuses a adquirir. Así mismo “El Licitante” brindará apoyo para la correcta aplicación de los servicios de mantenimiento en general.



“El Licitante” deberá considerar en su propuesta técnica, que en caso de que el mantenimiento, refaccionamiento o la reparación de cualquiera de las unidades adquiridas dentro del plazo de sus garantías y/o que deban recibir servicios a consecuencia de defectos, fallas sistemáticas o vicios ocultos, se realicen fuera de la CDMX; “El Licitante” deberá contar con placas de traslado, trasladista y contratar una póliza de seguro de cobertura amplia que cubra los posibles riesgos a los que se verá expuesto por daños materiales o daños y perjuicios a terceros (responsabilidad civil) por el periodo que se encuentre bajo su guarda y custodia hasta su total devolución; ya que RTP solo tendrá cobertura de operación dentro de la CDMX. El traslado fuera de la circunscripción territorial de la CDMX será por cuenta y cargo del Licitante sin costo alguno para RTP. “El licitante” deberá presentar dentro de su oferta técnica **CARTA COMPROMISO donde indique que se hace responsable de lo antes mencionado.**

No será válido para el periodo mínimo de un año, los intervalos de operación con autobuses prototipos, ya que este tipo de vehículos obedecen a factores diferentes que no reflejan la operación diaria.

Para reafirmar lo descrito anteriormente se menciona lo siguiente:

“El Licitante” deberá contar con:

- a) Experiencia mínima de un año en sistemas de Transporte de Pasajeros Urbanos, la cual acreditará mediante el curriculum y los contratos requeridos en la oferta técnica señalados en las bases, para lo cual tomará en cuenta el mapa de rutas de la RTP que podrá consultar en el link <https://www.rtp.cdmx.gob.mx/red-de-rutas>; acreditando, con soporte documental, que dichas unidades pueden cumplir con los indicadores de rendimiento Km./lt.), desempeño (motor y transmisión), comportamiento (frenos, llantas, estructura y los sistemas que conforman la unidad) y sostenibilidad (reducción de emisiones con tecnología Euro VI).
- b) Contar con una red de distribuidores con soporte técnico para atención inmediata, anexando el diseño de su asistencia técnica y la relación de distribuidores disponibles.
- c) Tener establecido una estructura para capacitación.
- d) Acreditar contar con la experiencia de haber desarrollado un producto con las calibraciones necesarias para operar bajo las condiciones de las rutas de RTP, señaladas en los numerales 4 y 5 de este Anexo Técnico, para lo cual entregará una carta del fabricante dirigida al Licitante en la que manifieste que cuenta con productos que cumplen con dichas características y condiciones requeridas.
- e) Contar con herramental para realizar el mantenimiento completo.
- f) Todos los componentes pertenecientes a la carrocería y chasis de las unidades deberán contar con disponibilidad inmediata en el mercado.

Lo anterior se basa en la experiencia adquirida por la RTP en la implementación y operación de cada una de las rutas con las que actualmente cuenta.



El licitante deberá **entregar carta bajo protesta de decir verdad** y comprobante de cada uno los **puntos anteriormente mencionados**.

Con relación a la viñeta “f”, el licitante deberá anexar a la carta bajo protesta de decir verdad, comprobante de dos clientes con datos de contacto que hayan adquirido los kits de refacciones de motor, transmisión y diferencial cuya entrega haya sido menor a 1 mes y que hayan quedado satisfechos con el servicio.

5.1.- Peso, Disposición y Capacidad.

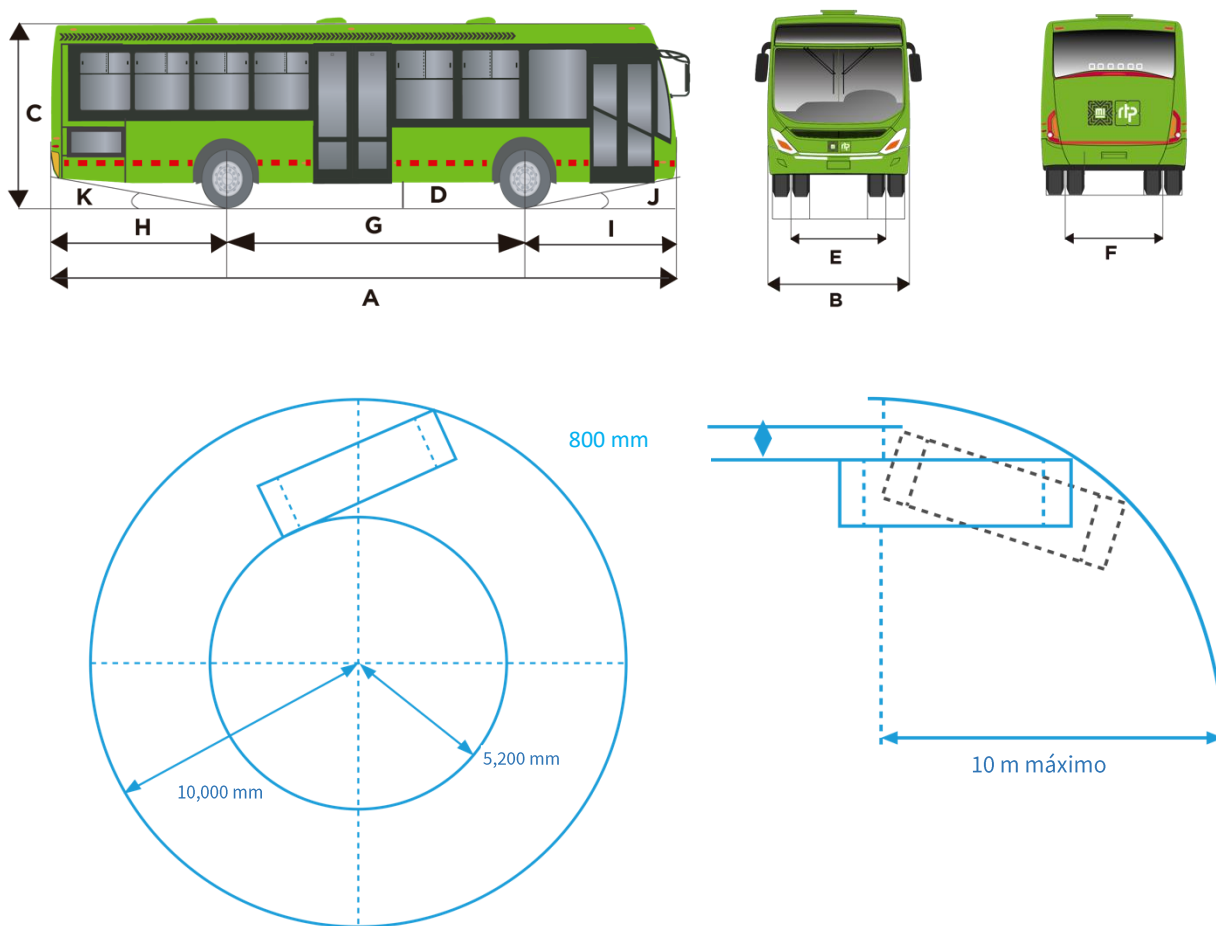
Las unidades deberán ser fabricadas con una estructura integral o chasis montado en dos ejes y estar diseñadas para soportar la carga de pasajeros y su peso vehicular.

El licitante deberá cumplir con las principales características relacionadas con su peso, disposición general y capacidad de acuerdo a los “Lineamientos de SEMOVI”.

DESCRIPCION	MEDIDAS Y PESOS
Largo total (A) incluyendo ambas defensas	8.50 a 10.00 m
Ancho total sin espejos y con puertas cerradas (B)	2.60 m máximo
Altura total (C) incluyendo elementos externos sobre el toldo	3.80 m máximo
Altura interior (Piso a Toldo) medida en la zona de tránsito de pasajeros	2.25 m mínimo
Altura del suelo al piso del autobús medido en la zona de ascenso de pasajeros y vacía. (D)	450 mm máximo
Capacidad de pasajeros	65 a 80 pasajeros
Capacidad de carga	5,600 kg. máximo
Peso Vehicular*	10,500 kg. máximo
Peso Bruto Vehicular	16,100 kg. máximo
Entre Vía Delantera (E)	1.95 m mínimo
Entre Vía Trasera (F)	1.80 m mínimo
Distancia entre Ejes (G)	Será aceptada siempre y cuando la disposición de los ejes permita la distribución adecuada de las cargas, así como la maniobrabilidad y dimensiones interiores y exteriores especificadas.
Volado Trasero (H)	Con distancia entre ejes de 5.20 a 6.10 m el volado trasero máximo será de 65% de la distancia entre ejes, si es menor o igual que 5.20 m de distancia entre ejes el volado trasero no excederá los 4.5 m y que garantice que no existan golpes con baches, topes y vados.

Volado Delantero (I)	Que garantice que no existan golpes con baches, topes y vados.
Angulo de Entrada (J)	6 grados mínimo
Angulo de Salida (K)	6 grados mínimo
Radio de Giro Exterior máximo	10.00 m

*El peso vehicular difiere a los Lineamientos de la SEMOVI ya que el valor mostrado no considera autobuses con tecnología Euro VI donde el filtro de partículas representa un peso extra.



Radio de giro y diagrama de movilidad.

5.1.1.- Autobús Sencillo Control Delantero y Motor Trasero a diésel.

5.1.1.1.- Descripción Específica.

Para el cálculo del área total disponible para pasajeros de pie, se deberá descontar al área total del piso del habitáculo: el área ocupada por los asientos dobles, el asiento del operador y el área libre de piso cuya altura vertical que no alcance los 1.95 m.



El licitante deberá presentar en su oferta técnica los cálculos correspondientes a los pasajeros que viajan de pie de acuerdo con los “Lineamiento de SEMOVI”.

Para la evaluación final, el licitante deberá estar de acuerdo en que la RTP se reserva el derecho de elegir al azar un autobús de la línea de producción, reservándose asimismo la aplicación de la prueba de laboratorio “Dinámica Vehicular”. Todas las desviaciones detectadas en dicha prueba serán corregidas por “El Licitante”, a los autobuses que se encuentren en la línea de producción y faltantes de pasar, así como a los terminados y recibidos por la RTP; por medio de campañas y sin ningún costo para el mismo.

5.2.- Características de Marcha.

Para la determinación de la resistencia a la fatiga de ciertos elementos (sistemas de frenos, equipos de tracción y ejes), “El Licitante” deberá considerar los parámetros de servicio siguientes:

Las unidades deben estar disponibles para operar los 365 días del año, realizando recorridos de duración promedio de aproximadamente 150 minutos para una ruta o vuelta estimada de 37.5 Km., dando seis vueltas por día hábil (ordinario) y ocho vueltas los sábados, domingos y días festivos.

En las horas de mayor afluencia, que representan el 40 % del servicio en promedio, se establece en 150 paradas, con su ciclo de aceleración, carrera libre y frenado. El 70 % del recorrido promedio se efectúa en cada 250 m y el 30% restante en promedio entre 300 y 400 m.

Para la carga de las unidades se deberá considerar a 3/4 de la carga máxima en servicio normal y en servicio de máxima demanda a plena carga.

El licitante deberá considerar un recorrido anual por unidad de 74,325 Km. (225 Km/día hábil X 261 día hábil /año + 300 Km/día inhábil X 52 días de fin de semana /año). Por otro lado, el autobús deberá estar diseñado para circular sin problema en pendientes de 14.04° mínimo.

6.- Especificaciones Antropométricas y Ergonómicas, Relacionadas con el Habitáculo.

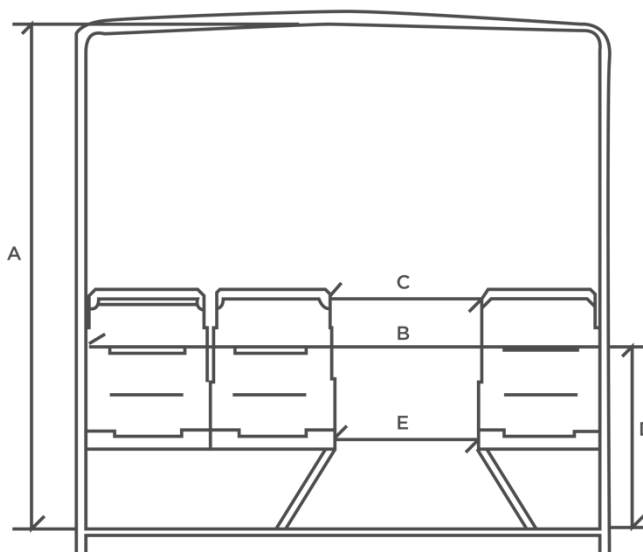
6.1.- Área de Pasajeros.

6.1.1.- Dimensiones del Habitáculo.

Las especificaciones del habitáculo deben ser antropométricas y ergonómicas, donde la disposición del interior de puertas y asientos deben permitir una circulación fluida de pasajeros, así como un rápido desalojo en caso de emergencia, es decir, dicho habitáculo es un espacio continuo con las mínimas interrupciones de la circulación del pasajero, una máxima capacidad y con ausencia de aristas vivas y recodos.

Las dimensiones del habitáculo mínimas a satisfacer son:

DESCRIPCION	MEDIDAS
Altura de piso a toldo, medida en zona de tránsito de pasajeros (A)	2.25 m mínimo.
Ancho del habitáculo medido a 0.8 m (D) del piso del autobús (B)	2.39 m mínimo.
Ancho de pasillo entre un asiento individual y una mancuerna medido a 0.85 m. de altura del piso (C)	0.920 m mínimo.
Ancho de pasillo entre un asiento individual y una mancuerna medido a altura del P.R.A. (E)	0.85 m mínimo.



Dimensiones del habitáculo.

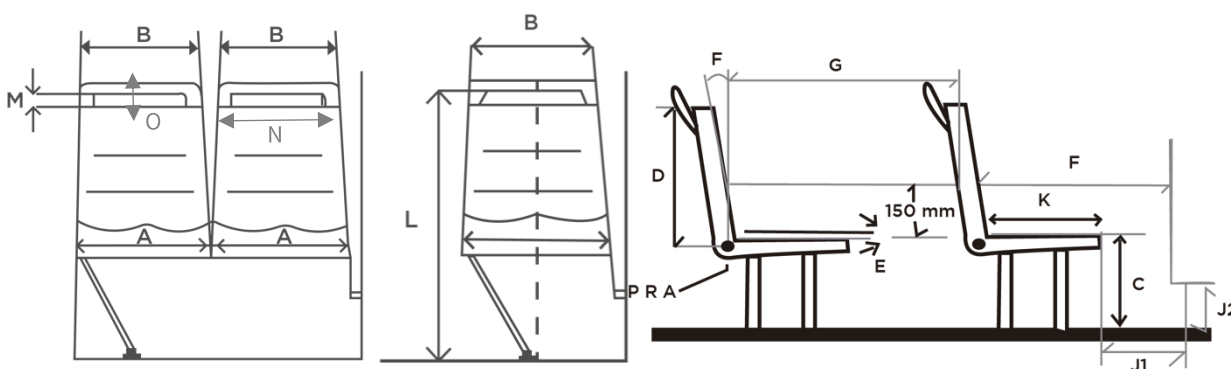
6.1.2.- Asientos de Pasajeros.

Los autobuses pueden contar con asientos individuales o asientos tipo mancuerna (dobles) y deben cumplir con la homologación expedida por SEMOVI, de acuerdo con las siguientes especificaciones:



COTAS	DESCRIPCION	DIMENSIONES
A	Ancho de asiento	0.43 m. a 0.50 m. Debiendo resultar un ancho de 0.86 m mínimo en asientos tipo mancuerna incluyendo separación entre éstos.
B	Ancho del respaldo medido a 0.85 m. del piso	0.40 m. a 0.50 m. Debiendo resultar un ancho de 0.90 m mínimo en asientos tipo mancuerna
C	Altura del asiento (a la punta del asiento)	0.38 m. a 0.47 m.
D	Altura vertical del respaldo tomada desde el P.R.A.	0.45 m. mínimo.
E	Inclinación de asiento con respecto a la horizontal	4° a 7°
F	Inclinación de respaldo con respecto a la vertical	5° a 20°
G	Distancia entre asientos colocados uno detrás de otro con la misma orientación	Del P.R.A. 0.70 m. mínimo.
I	Distancia del P.R.A. a cualquier obstáculo frente a éste	0.65 m. mínimo.
J1	Claro horizontal libre para pies en el piso medido desde la punta de asiento	0.30 m. mínimo y cuando frente a los asientos se encuentre una puerta 0.30 m. mínimo.
J2	Claro vertical libre para pies	0.10 m. mínimo.
K	Profundidad de asiento	0.38 m. a 0.45 m.
L	Altura de asidera de asiento en respaldo	Medida de la superficie de apoyo para pies de los pasajeros sentados al centro de la asidera de asiento 0.85 m. mínimo.
M	Claro libre entre asidera de asiento y respaldo.	0.40 m. mínimo.
N	Largo de asideras de asientos.	0.20 m. mínimo.
O	Sección del asidero de asiento	Equivalente a sección circular de 0.2 m. a 0.40 m. de diámetro.

	Claro libre vertical por encima de los asientos	Medido desde la superficie para apoyo de los pies de los pasajeros sentados estando esta superficie al mismo nivel que el pasillo 2.10 m. mínimo, a un nivel más alto con respecto al pasillo (para el caso de plataformas para asiento) 1.80 m. mínimo. Excepción de la banca trasera montada sobre motor y asientos sobre el pasallantas.
--	---	---



Dimensiones de los asientos.

Los asientos en sus acabados deberán tener superficies redondeadas, y estar formados por una armadura metálica con base de perfiles tubulares de acero y una carcasa de material plástico polipropileno alto impacto inyectado, a efecto de evitar filos cortantes para el caso de accidentes.

Algún modelo de asiento propuesto por el licitante y oportunamente analizado por la RTP, puede ser aceptado.

Los materiales utilizados para la fabricación de los asientos y el respaldo serán de material auto extinguido de acuerdo a la norma FMVSS-302 o equivalente, así como de un diseño ergonómico y de espacio amplio. Sus acabados y diseños deben impedir que el usuario sentado se desplace por movimientos bruscos de la unidad, así como permitir un fácil mantenimiento.

La distribución de asientos debe facilitar la circulación dentro del autobús, con un mínimo de 23 asientos fijos y una distribución similar a la mostrada en la figura siguiente:



Distribución de asientos

En el área del pasallantas, se deberá colocar un compartimento para las pertenencias del operador y/o para equipo de limpieza.

En la zona de corralillo deberán instalarse dos asientos plegables (o equivalente al diseño del fabricante) para uso de pasajeros cuando el espacio este vacío o no sea utilizado por alguna persona con silla de ruedas.

Alguna distribución diferente planteada por “El Licitante” oportunamente puede ser aceptada previo análisis de la RTP siempre y cuando la cantidad de asientos sea igual o mayor a la solicitada.

En los asientos entre la puerta de entrada y el área de corralillo el anclaje deberá ser fijo a la estructura del autobús mediante rieles sujetos a los costados de las unidades y soportados en cantiléver o a la estructura del piso del autobús, con tornillos cadmizados de acero de grado que garanticen el no desprenderse o romperse en caso de impacto, esto con la finalidad de facilitar la limpieza del autobús.

Los asientos deberán resistir deformaciones físicas por calor, humedad, corrosión y radiación solar, además de que cada asiento de pasillo estará provisto de asidera para ser utilizada por los pasajeros que viajan de pie. El licitante deberá tomar en cuenta las precauciones que eviten el maltrato en el manejo de los asientos en su instalación.

Los asientos deberán tener una resistencia y forma de fijación al autobús que garantice el que no se rompan, desprendan o muevan de su lugar ante una fuerza horizontal aplicada a una sección del asiento en la parte posterior del respaldo uniformemente repartida de 5,101 N en dirección del sentido de la marcha del autobús; en el respaldo de 956 N en el sentido contrario a la marcha del autobús; de 1,275 N aplicada en la lateral del asiento; (perpendicular al eje longitudinal del autobús) en dirección al centro del habitáculo



aplicada en el PRA y sobre la asidera del asiento en su parte central de 893 N, en la dirección del sentido de la marcha del autobús, en sentido contrario a la marcha y hacia el centro del habitáculo.

Los asientos deberán estar homologados por el CIITEC, debiendo presentar la acreditación correspondiente dentro de su oferta técnica.

En el total de las unidades se considerarán accesorios para personas con discapacidad. Los asientos reservados deberán de ser en color azul, Pantone 294 C. El asiento para personas con discapacidad visual deberá contar con espacio aislado para el perro guía, con dimensiones equivalente al espacio que ocupa un asiento individual (700 mm x 440 mm), con placa en lenguaje braille indicando el número de placas y el número económico de la unidad, así como el número de emergencias de LOCATEL.

Los asientos de conductor y de pasajeros deberán ser sometidos a una prueba de ángulo de vuelco para verificar que en caso de impacto los asientos no invadan el espacio vital del pasajero, evitando con esto accidentes de acuerdo a lo establecido en el reglamento 66 de la ONU. El Licitante **deberá presentar el resultado o certificado de esta prueba firmada por el perito mecánico autorizado por la empresa dentro de su oferta técnica.**

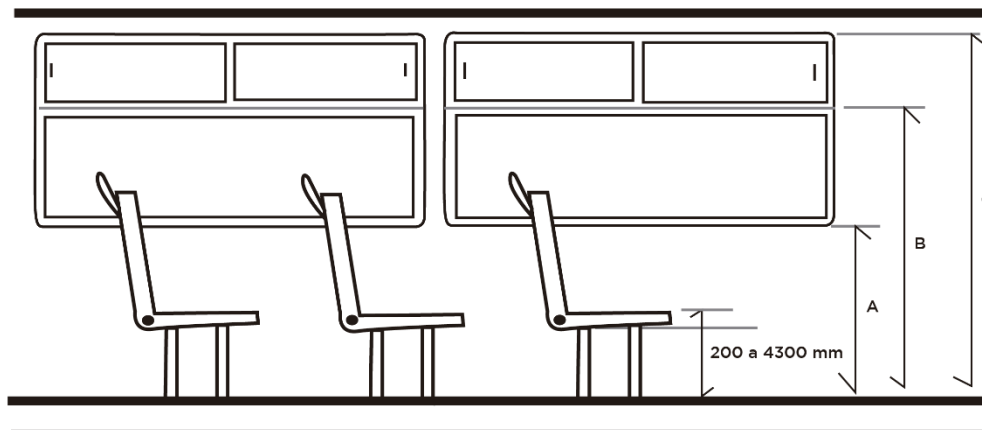
6.1.3.- Visibilidad de Pasajeros.

Se deberá tomar en cuenta que la visibilidad por ventanillas va ligada con la entrada de aire para la renovación y/o ventilación del aire del interior del autobús, además que para la temporada de lluvias deben quedar herméticamente cerradas para evitar la entrada de agua.

Las dimensiones de las ventanillas permitirán visibilidad a los usuarios que viajan de pie sin tener que agacharse.

Las dimensiones para la ubicación de ventanillas y ventilas son:

DESCRIPCIÓN	MEDIDAS
Altura del borde inferior de la ventanilla (A), con respecto a la superficie de apoyo para pies de pasajeros sentados (excepto pasallantas).	0.8 m mínimo
Altura mínima de cualquier elemento divisorio o estructural (B) horizontal o guía de ventilas de la ventanilla, medida del borde inferior de éste a la superficie de apoyo para pies de pasajeros sentados.	1.420 m mínimo
Altura mínima del borde superior de ventanillas (C), medida de su parte inferior a la superficie del pasillo.	1.920 m mínimo



Medidas de visibilidad de pasajeros.

Otros modelos de ventanilla con sus dimensiones, en autobuses de estructura integral pueden ser aceptados, si son previamente autorizados por la RTP.

Las ventanillas serán del tipo cristales pegados o con cañuela, con cristales templados y entintados (ahumados) con un 50 % a 60 % de transmitancia.

Las ventanillas deberán tener las mismas dimensiones en ambos costados evitando que estas cuenten con terminaciones diferentes a un perímetro rectangular o cuadrado y puedan ser intercambiables entre todas las unidades del mismo modelo.

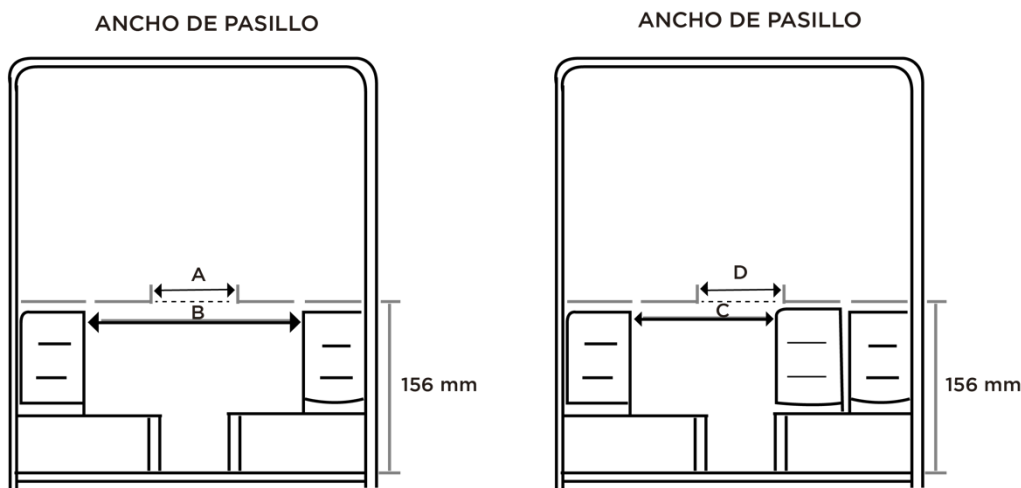
En caso de que, en su configuración, las ventanillas cuenten con la opción de tener ventanillas corredizas, estas deberán de traer un seguro el cual no permitirá que se abra la misma cuando la unidad este en circulación.

6.1.4.- Pasillos.

Las dimensiones mínimas que deben cumplir los pasillos de los autobuses son las que se indican a continuación:

DESCRIPCIÓN	MEDIDAS
Ancho mínimo de pasillo entre asientos individuales medido a 850 mm del piso (A)	0.54 m mínimo
Ancho mínimo de pasillo entre asientos individuales medido a la altura del P.R.A. (B)	0.51 m mínimo
Ancho mínimo de pasillo entre asiento individual y uno doble (mancuerna) medido a 850 mm de altura del piso (C)	0.75 m mínimo

Ancho mínimo de pasillo entre asiento individual y uno doble (mancuerna) medido a la altura del P.R.A. (D)	0.85 m mínimo
--	---------------



Medidas de pasillo.

La pendiente del pasillo o piso deberá tener 6° máximo a lo largo del autobús.

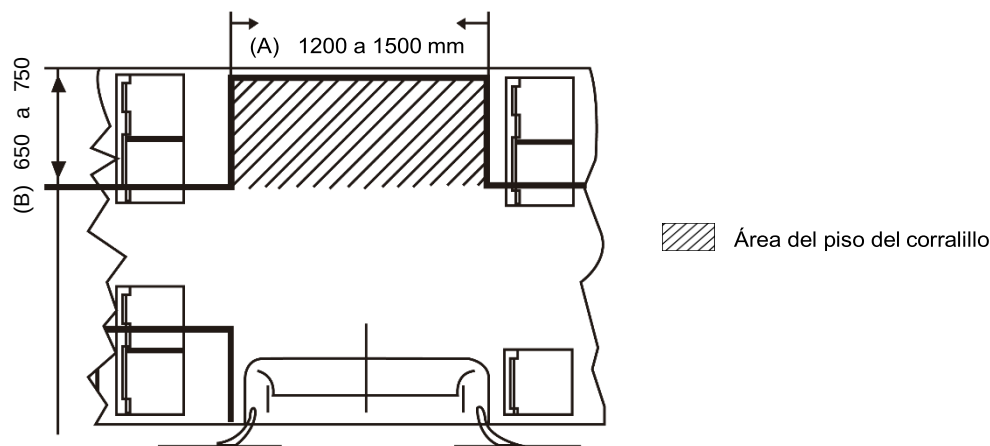
El pasillo ubicado entre las puertas de ascenso y descenso no deberán presentar asientos tipo mancuerna en ambos costados de la unidad.

6.1.5.- Espacio para viajar de pie.

El espacio para viajar de pie o área de corralillo deberá estar localizado frente a la puerta de descenso.

El área del corralillo se expresa como un volumen de un prisma de base rectangular con las dimensiones siguientes **considerando el claro libre**:

DESCRIPCION	MEDIDAS
Ancho (B)	650 a 750 mm
Largo (A)	1,200 a 1,500 mm
Altura mínima sin obstrucción	1,900 mm

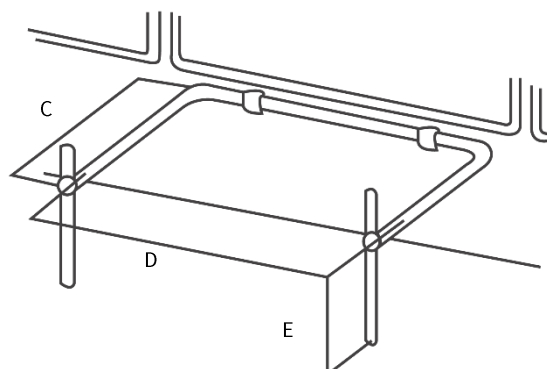


Dimensiones del corralillo.

El barandal (corralillo o vestíbulo), se debe de ubicar frente a la puerta de descenso, de igual forma los barandales delimitan el área de puertas y su altura no debe rebasar el borde inferior del marco de la ventanilla, en un autobús integral, la ventanilla puede ser más grande, en cuyo caso el barandal puede rebasar el borde inferior del marco de la ventanilla hasta una altura que de estabilidad al pasajero de pie que lo usa, pero que permita usar el hueco de la ventanilla para salir por ella en caso de emergencia.

Las dimensiones del corralillo son las siguientes:

DESCRIPCIÓN	MEDIDAS
Ancho del vestíbulo (C)	650 a 750 mm lado mancuernas
	550 a 650 mm lado individual
Largo del vestíbulo (D)	1,200 a 1,500 mm
Diámetro de los tubos	31.7 mm a 40 mm
Altura del corralillo (E)	850 a 900 mm,



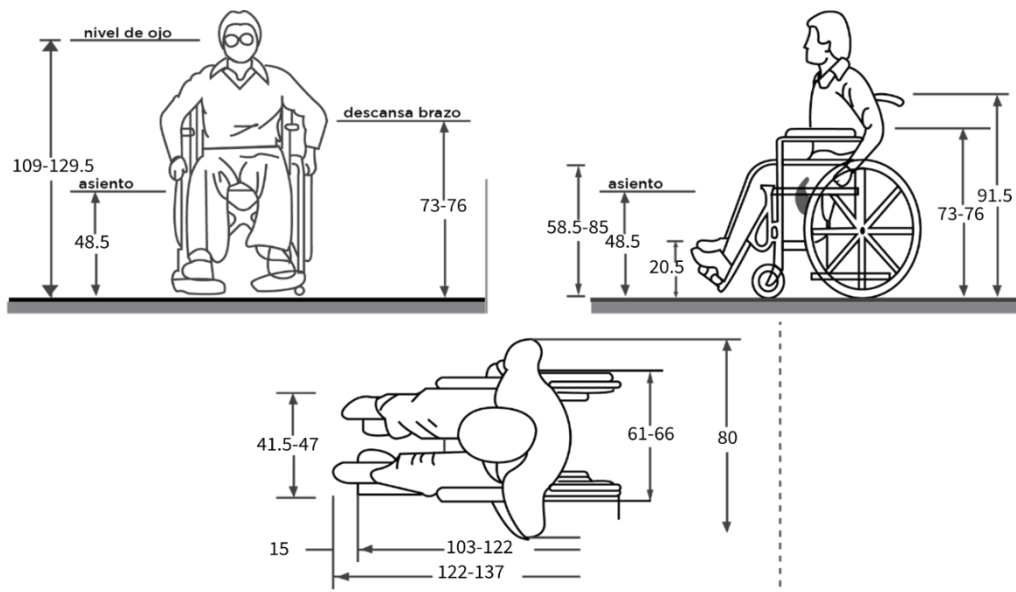
Barandal de corralillo.

“El Licitante” deberá considerar la instalación de accesorios destinados para personas con discapacidad en la zona del corralillo en el total de la flota adquirida, consistente en: un cinturón de seguridad de tres puntos para asegurar la sujeción de la silla de ruedas, la cual se colocará siempre en sentido de marcha del autobús, timbre, señalización universal del lugar exclusivo para personas con discapacidad, un respaldo para la silla de ruedas el cual deberá ser acolchonado y el piso del área del corralillo en color azul, pantone 294 C de acuerdo a la siguiente figura:



Accesorios en el área de corralillo.

Se deberá considerar las dimensiones de las sillas de ruedas y antropométricas que se indican en los diagramas siguientes, para el dimensionamiento del respaldo



Medidas de silla de ruedas.

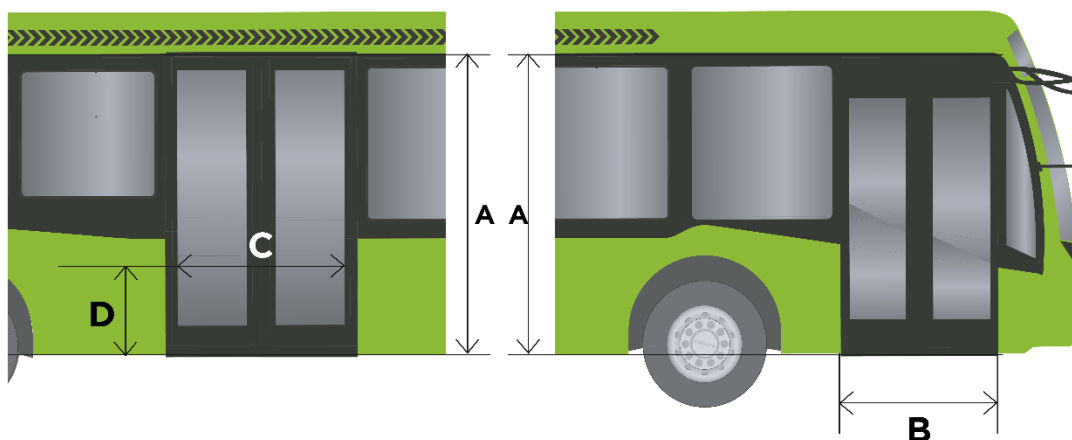
6.1.6.- Accesos.

6.1.6.1.- Puertas.

El autobús deberá contar con una **puerta para ascenso** de pasajeros de dos hojas iguales siendo abatibles y abriendo hacia los lados, localizada en la parte delantera derecha del autobús, y quedar directamente al puesto del operador, facilitando a éste atender y cobrar de una manera eficiente y fluida el peaje de los usuarios. El **claro útil** (B) para esta puerta en posición abierta debe ser de 900 mm mínimo en el eje horizontal y de 1,900 mm mínimo de claro libre (A) en el plano vertical.

Respecto a la **puerta de descenso** de pasajeros, deberá ser de dos hojas iguales siendo abatibles y abriendo hacia los lados en la parte central del lado derecho del autobús (entre eje delantero y trasero). El claro útil "C" de esta puerta en posición abierta no debe ser menor a 1,200 mm mínimo medido a la mitad de la altura libre de la puerta ("D").

Las puertas de ascenso y descenso de pasajeros deberán tener un cristal con un área no menor del 60% en su mitad superior y 30% en la parte baja de la mitad inferior y sellar en su totalidad herméticamente con la finalidad de garantizar la estanqueidad. Los vidrios de las puertas deberán ser anclados al marco de la puerta.



Medidas en puertas de ascenso y descenso.

El accionamiento del mecanismo de las puertas de ascenso y descenso deberá ser del tipo electroneumático, mangueras y conexiones de construcción para trabajo pesado y de fácil mantenimiento (electroválvulas con regulador de presión, lubricador y filtro e identificación de apertura o cierre grabadas a bajo relieve o serigrafía). El sistema debe ser silencioso y el control de apertura-cierre solo debe estar al alcance del operador del autobús.



El sistema de puertas del autobús debe permitir su funcionamiento manual en caso de falla de los sistemas de control y/o de operación, para lo cual debe integrarse un dispositivo que permita la liberación (apertura o cierre) de ambas puertas ubicado en cada una de ellas con protección para evitar el accionamiento accidental por el usuario; el sistema deberá funcionar solamente con la unidad parada, esto es, al accionarlo con el autobús en movimiento no deberán abrir las puertas y cuando la unidad este parada deberá permitir la liberación y no podrá moverse, dando una tolerancia de 3 km/hr., mismos que deberán contar con su respectiva identificación grabada a bajo relieve o serigrafía.

Por seguridad, se debe considerar la integración de un dispositivo que permita la apertura y cierre de la puerta delantera por el exterior, con un interruptor sin llave, con señalización “abierto” o “cerrado” con su respectiva identificación grabada a bajo relieve.

El revestimiento exterior de las puertas debe ser de lámina galvanizada o aluminio sobre un bastidor con base a perfiles galvanizados o de aluminio debidamente reforzado con cartabones, considerándose además el uso de baleros en sus ejes de giro, que garantice la vida útil solicitada para el autobús.

Los rieles de desplazamiento para la apertura y cierre de las puertas de servicio deben ser de material resistente que garanticen su operación sin deformarse y que el alojamiento que forma el riel tenga una altura mínima que garantice el contacto del mecanismo en un 100 % de su superficie en todo su desplazamiento.

Los bordes o cantos verticales de las puertas deben estar provistos con rebordes de material flexible los cuales minimizarán o amortiguarán cualquier golpe o presión que las puertas ejercen sobre los pasajeros. Su fijación deberá permitir un fácil mantenimiento (desmontaje y montaje) y garantizar una adecuada estanqueidad hacia el interior del autobús en toda su periferia. La colocación de los mecanismos y la misma puerta, debe permitir al operador tener una buena visibilidad del usuario que asciende o desciende del autobús.

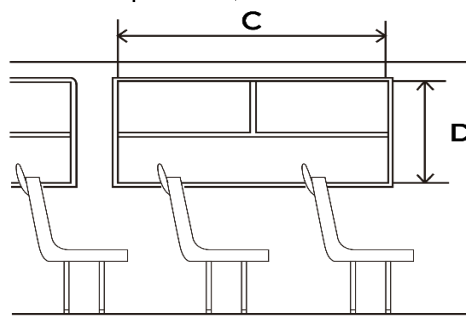
El autobús en su sistema de puertas deberá contar con una protección a través de la transmisión automática, para impedir el movimiento de la unidad cuando las puertas de ascenso o descenso se encuentren abiertas y cuando la unidad esté en movimiento no debe permitir la apertura de las mismas, sino hasta que esté en alto total, por lo tanto, cada hoja de las puertas de ascenso y descenso deberá contar con un sensor para el control del sistema de apertura y cierre a través de la transmisión, mismo que deberá estar oculto para que el operador no pueda manipularlo.

Para el caso de que la unidad se encuentre en taller, este sistema debe quedar inhibido, por lo que deberá contar con un control o interruptor que permita el desplazamiento de la unidad.

La proyección de las puertas de ascenso hacia el exterior no debe exceder 150 mm estando abiertas, o durante su accionamiento de apertura o cierre y no deberá interferir con la visibilidad del operador cuando requiera auxiliarse del espejo exterior lado derecho.

6.1.7.- Salidas de Emergencia.

Los autobuses deben contar con tres ventanillas especiales para salida de emergencia, localizadas dos del lado izquierdo, una coincidiendo con el corralillo o vestíbulo y otra cercana al puesto de conducción; y la tercera ventanilla de emergencia ubicada del lado derecho, localizada entre ambas puertas, como se muestra en la siguiente figura:



Medidas de salidas de emergencia en ventanillas.

Las dimensiones de las ventanillas para salida de emergencia deberán cumplir con un claro libre (C) de 950 mm de largo como mínimo y una altura (D) de 800 mm mínimo.

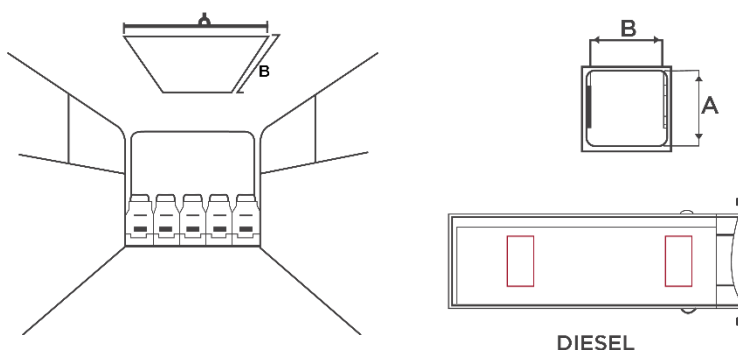
Las ventanillas para salida de emergencia cuya fijación es por medio de cañuelas o pegados, deben abrir de adentro hacia afuera del autobús, accionándose de manera sencilla, sin necesidad de recurrir a llaves o herramientas especiales que dificulten la operación, siendo este mecanismo de un diseño que impida su apertura accidental, con transmitancia del 50 al 60%, contando con las protecciones adecuadas y de fácil desmontaje para su accionamiento. Además, estas ventanillas de emergencia deberán quedar suspendidas por cables de acero en los costados del autobús (carrocería) o por medio de bisagras.

En caso de utilizar ventanillas pegadas con vidrios templados, el rompimiento de los mismos deberá realizarse mediante un dispositivo el cual contará con un cable de acero para su aseguramiento.

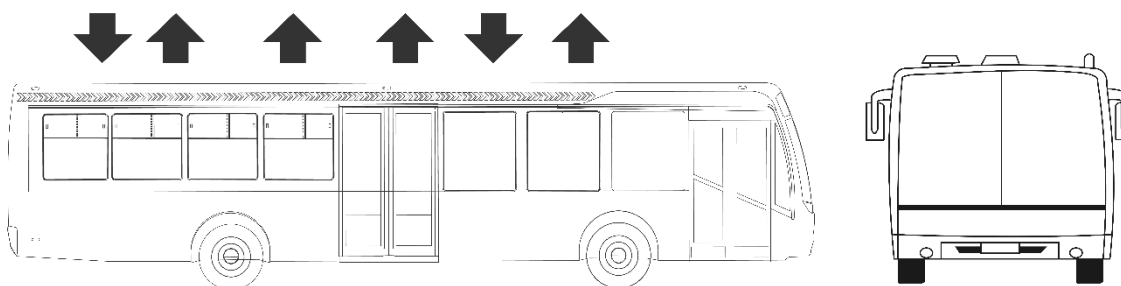
Las instrucciones para la ruptura de las ventanillas de emergencia, así como la identificación de las mismas deben estar adheridas al cristal, y no se deben desprender al efectuar la limpieza de la ventanilla, ni al presentarse empañamiento en época de lluvias, de acuerdo al Manual de Señalización para el Transporte de Pasajeros realizado por el Gobierno de la Ciudad de México del año 2001.

Respecto a las salidas de emergencia en el toldo (escotillas o fallebas), deben ser dos, ubicadas uniformemente a lo largo del autobús, con las siguientes dimensiones:

DESCRIPCIÓN	MEDIDAS
Ancho (A)	600 mm mínimo
Largo (B)	650 mm mínimo



Las escotillas deberán ser de material TPO (Thermoplastic PolyOlefin), que se pueda aplicar el corte de color por el exterior de la unidad, con señalización para la operación, ventilación y para emergencia, según sea la necesidad, deberán contar con un mecanismo que permita la apertura y cierre de la misma sin mayores esfuerzos.



6.1.8.- Dispositivos para Desplazarse, Sujetarse y Delimitar Zonas.

Los dispositivos para desplazarse, sujetarse y delimitar zonas deben ser de material de acero inoxidable EN 1.4003 (acabado pulido) o de acero 201/304 calibre 14 con

recubrimiento de PVC, resistentes a la abrasión producida por los pasajeros, siendo la resistencia mínima de éstos equivalente a la de un tubo de acero calibre 14 de 0.0318 m de diámetro.

La sujeción de estos dispositivos debe realizarse en partes estructurales, con las bridas o bases necesarias en material de acero inoxidable EN 1.4003 (acabado pulido) sin porosidades o de acero 201/304 calibre 14 con recubrimiento de PVC, de tal forma que se le dé la resistencia adecuada para soportar los esfuerzos a los que serán sometidos cada uno de ellos, sin deformarse, desprenderse, fracturarse o moverse de su posición original.

6.1.8.1.- Asideras.

Independientemente de la distribución de asientos de pasajeros los cuales cuentan en su configuración con asideras, se deben colocar asideras horizontales corridas a lo largo de los tubos pasamanos del autobús, excepto en el área de puertas de ascenso y corralillos o vestíbulos, que permitan al usuario que viaja de pie tener posibilidad de apoyarse en ellos para mantener el equilibrio, colocando sujetadores que cuelguen de los citados tubos hasta 1,750 mm desde el piso, en la cantidad necesaria (Se recomienda mínimo 10 por lado), para que los pasajeros de pie puedan usarlos sino alcanzan los tubos y les quede más confortable o estable la posición. No se deberán colocar asideras al centro del autobús, ni en sentido perpendicular del eje longitudinal del mismo.

Las asideras deberán ser fijas al tubo con flexibilidad en la sujeción al mango y de acero inoxidable 304 calibre 14 con recubrimiento de PVC y su diseño tiene que asegurar que cada persona que viaja de pie, tenga posibilidad de sujetarse formando con su cuerpo una figura piramidal estable en sus tres apoyos, considerando el primer apoyo sus pies, el segundo y tercero cada una de sus manos, sin ser necesario cruzar sus extremidades entre el cuerpo de otro pasajero y las extremidades de este.



6.1.8.2.- Postes.



Los postes verticales del habitáculo (interior del autobús) deben estar con base a la siguiente distribución:

- a) Uno en la puerta de ascenso.
- b) Dos en la zona de puerta de descenso de la siguiente forma; uno a cada extremo, próximos a las hojas de la puerta.
- c) Dos en el corralillo o vestíbulo, colocados en sus extremos.
- d) Colocar un poste aproximadamente cada 1,400 mm alternados por lado y solo del lado de asientos individuales.
- e) En la configuración de los postes podría considerar llegar a la base de los asientos en lugar de fijarlos al piso, facilitando la labor de limpieza del interior del autobús y estorbando menos a los usuarios que viajan de pie. Una propuesta diferente por parte de El licitante puede ser aceptada por parte de la RTP, previo análisis.

6.1.8.3.- Pasamanos.

El anclaje y/o fijación de todos estos dispositivos deben realizarse directamente en la estructura del autobús, contemplando tornillería de acero con acabado electrolítico y cabeza de seguridad, así como garantizar su apriete y fijación con herramienta adecuada disminuyendo su aflojamiento por vibraciones y uso.

Los elementos de anclaje (tornillos) deben quedar ocultos dentro de los dispositivos de ensamble o al ras de los mismos, de alta resistencia, anclados e instalados para soportar los esfuerzos a los cuales serán sometidos cada uno de ellos durante la operación del autobús, sin deformarse o moverse de su posición original, además de que deberán ser en su totalidad iguales (con las mismas dimensiones y grado).

Todos los elementos o dispositivos de fijación deben disponer de un tratamiento anticorrosivo cuyo acabado debe armonizar con las tonalidades interiores, en material de acero inoxidable.

En la puerta de ascenso se debe colocar como mínimo un pasamano en el extremo derecho.

Para la puerta de descenso, se deben colocar pasamanos a los costados con fijación de acuerdo al diseño del fabricante que garantice la firmeza necesaria para el apoyo de los usuarios.



6.1.8.4.- Agarraderas.

La agarradera de la puerta de ascenso no debe colocarse en el exterior del autobús, debiéndose colocar en el interior de la unidad, en el costado derecho de ascenso, a una altura que su extremo inferior corresponda por lo menos con el nivel del piso de la unidad.

La agarradera puede ser sustituida o formar parte del pasamano de ascenso o estar incluido en las hojas de la puerta de acuerdo al diseño del fabricante.

Se deberá considerar el refuerzo base, así como la ubicación del pasamano de ascenso para la instalación de la caja colectora de monedas (alcancía cilíndrica de metal), de diseño tal que impida que el usuario obstruya la visibilidad del operador, además deberá de colocarse una placa de neopreno entre el piso y la base de la alcancía, a efecto de amortiguar las vibraciones originadas en el recorrido del autobús.

A la firma del contrato se proporcionará en calidad de préstamo una muestra de dicha alcancía para determinar su ubicación final, y considerar el diseño estructural para dicho refuerzo y la distribución del pasamano de ascenso, en el proceso de armado de las unidades, se entregará la misma cantidad de alcancías que los autobuses adquiridos, para la aplicación del corte de color y su instalación, el anclaje de las alcancías deberá ser a base de tornillos cabeza de coche de alta resistencia y con tratamiento anticorrosivo.

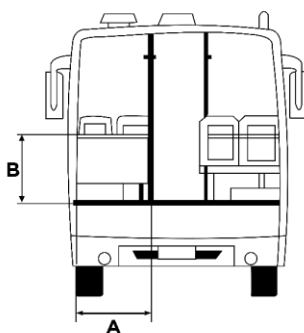
6.1.8.5.- Cubre piernas.

El material a utilizar puede ser metálico, en acero inoxidable, plástico o similar con cubierta protectora al vandalismo o BP Plus y tener la resistencia para evitar romperse o deformarse permanentemente bajo condiciones extremas de operación.

Su ubicación deberá ser frente a los asientos contiguos a las puertas de ascenso y descenso, en corralillos o vestíbulos.

El cubre piernas debe carecer de aristas y filos peligrosos. Los medios de sujeción o unión no presentarán salientes o proyecciones peligrosas que pongan en riesgo la integridad física de los pasajeros y debe tener las siguientes especificaciones:

DESCRIPCION	MEDIDAS
Ancho (A):	700 mm mínimo.
Alto (B):	850 a 950 mm.
Ubicación:	Frente a los asientos contiguos a la zona de puertas, corralillos y barandales.



6.1.9.- Indicadores y Señales.

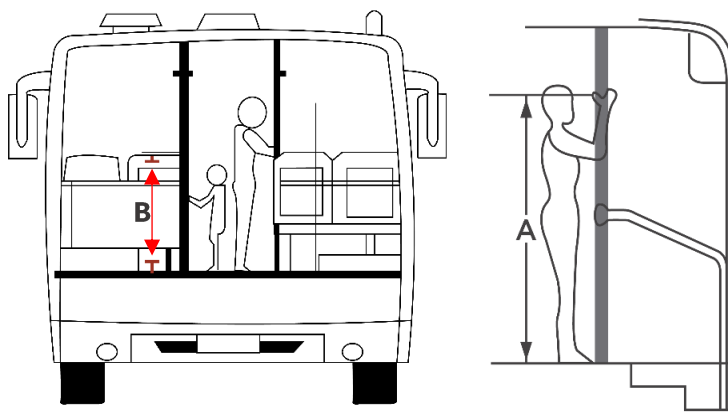
6.1.9.1.- Timbres.

Dentro de los postes se deberá disponer el espacio para el botón de timbre que permita identificar al operador cuando un pasajero solicita el descenso de la unidad.

La señal producida por este botón debe ser visual y audible de baja intensidad, perceptible para el operador. La señal audible debe ser intermitente (no de sonido permanente al apretar el botón de manera continua), mientras que la señal visual debe permanecer activada hasta que se abra la puerta de descenso, consistiendo la señal visual de dos plafones rectangulares de luz a base de leds colocados uno en la parte superior de la puerta de descenso y otro en la parte superior de la tapa de letrero de rutas, donde indique “Parada Solicitada”.

Los timbres deberán cumplir con las siguientes características:

DESCRIPCION	MEDIDAS
La altura del interruptor de timbre en los postes (A) será de:	1,600 a 1,700 mm
Sobre las puertas (B) de descenso a una altura de:	1,600 a 1,700 mm





Respecto a la ubicación, no deberán colocarse los interruptores o dispositivos de accionamiento en el toldo y costados donde se encuentren asientos dobles o mancuernas.

Se deberán colocar como mínimo dos interruptores de timbres en las zonas de descenso, colocados en cada uno de los postes que las delimitan o sobre la puerta.

Se colocarán otros dos más en la zona del corralillo, ya sea en el costado o en cada uno de los postes que lo delimitan.

Los interruptores deben tener un área de accionamiento equivalente a un círculo de 10 mm de diámetro, de un rectángulo de 25 x 15 mm.

Deben contar con señalamiento y estar colocados en áreas que permitan su fácil localización por el usuario y el diseño debe permitir sujetarse en la parte donde estén ubicados sin oprimirlo, evitando así su accionamiento accidental.

6.1.9.2.- Señales.

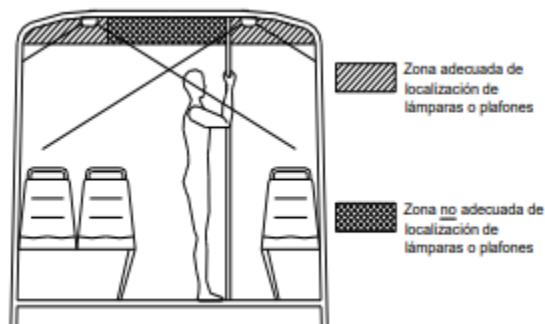
La señalización interior y exterior del autobús, deberá apegarse a lo dispuesto con el Manual de Señalización para Vehículos de Transporte Público y Concesionado de Pasajeros en la Ciudad de México del año 2001.

6.1.10.- Sistema de iluminación interior (Zona de Pasajeros).

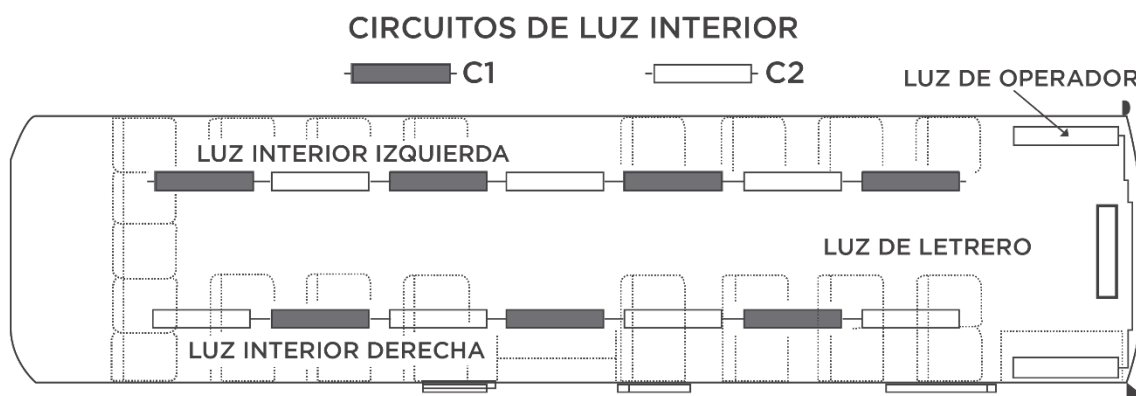
El sistema de iluminación del habitáculo para pasajeros (interior del autobús) deberá ser a base de leds, colocados a lo largo de la unidad. Esto es, deberá contar con una iluminación derecha y otra izquierda y serán independientes y se accionarán por separado, proporcionando un flujo luminoso de intensidad de 100 a 200 luxes, medidos con fotómetro sobre un plano horizontal localizado a 1.00 m del piso del pasillo.

Los plafones deben ser de color blanco o translúcido, sin ningún filtro de color diferente a lo indicado anteriormente. El material debe ser acrílico, policarbonato o similar con características ignífugas, y que no derrame gotas de material quemado sobre asientos y pasillos y no generar gases tóxicos ni humo negro ni denso.

El flujo de luz debe estar orientado hacia el piso de la unidad, cuidando que los rayos luminosos no incidan directamente sobre la cara de los pasajeros, como se muestra en la siguiente figura:



El circuito de iluminación interior deberá controlarse con interruptores independientes, es decir: uno para las secuencias de luz interior C1 y C2, otro para luz de letrero, y finalmente otro para luz de operador, proporcionando un flujo luminoso de intensidad de 100 a 200 luxes, medidos con fotómetro sobre un plano horizontal localizado a 1 m del piso del pasillo, de acuerdo con la siguiente figura:



Los cables con corriente eléctrica deben ser conectados a tope, o en su defecto soldar y aislar perfectamente, colocándolos en tubo conduit tipo gusano, debidamente fijados a la carrocería con dispositivos de sujeción adecuados.

En los casos en que los cables, tanto de alimentación como de salida, tengan que pasar por orificios, éstos se deben proteger con arillos de goma para evitar cortos circuitos.

Las lámparas y sus gabinetes incluyendo el plafón, deben ser de fácil instalación y desmontaje para inspecciones, limpieza y mantenimiento, resistir estas actividades, además de cuidar que la unión entre gabinetes sea uniforme.

Para el desarrollo e integración del sistema de alumbrado interior, el licitante deberá comprobar su funcionalidad cuidando que las partes de repuesto tales como lámparas (leds), difusores y acrílicos sean de fácil adquisición en el mercado nacional.



“El Licitante” deberá considerar la iluminación en el área de las puertas de entrada y salida, la cual se encenderá al momento de accionar las puertas, siempre y cuando este accionado el interruptor de las luces interiores.

6.1.10.1.- Iluminación de Operador.

La cabina del operador deberá tener iluminación a base de leds, siendo su disposición tal que ilumine completamente dicha área, contando con interruptor independiente de las otras iluminaciones.

Su colocación debe ser tal que el flujo luminoso no incida directamente sobre la cara del conductor o le origine reflejos indeseables.

6.1.11.- Piso.

El piso del autobús, deberá ser una superficie plana y continua; a excepción de las tolvas de ruedas y plataformas para asientos, con una pendiente máxima de 6° a lo largo del autobús y 8° máximo si une el pasillo principal con una plataforma, no deberá tener bordes en sus uniones empleando la técnica de termo sellado.

El piso no deberá tener bordes en sus uniones a efecto de dar el aspecto de ser de una sola pieza con un acabado uniforme y de calidad, sin porosidades, sin desprendimiento del recubrimiento y sin burbujas de aire y se deben cubrir con molduras achaflanadas y con elementos de sujeción a nivel para evitar tropiezos a los usuarios.

La unión del piso con los costados deberá impedir la penetración de agua y la acumulación de desechos, teniendo una conformación de la intersección costado piso con acabado interior de radio de 50 mm o chaflán de 60° máximo, por donde subirá el recubrimiento del piso 200 mm mínimo por el costado, teniendo especial cuidado que el corte al final del recubrimiento sea uniforme y de calidad.

Se integrará como elemento intermedio entre la estructura y acabado final del piso una capa de madera triplay de 15 mm con aplicación para uso tipo industrial, de espesor tipo B/D o de bambú y que cumpla con la norma APA PSI-83, libre de cavidades internas y con tratamiento marino resistente a la corrosión, podredumbre y moho en sus dos caras, cantos y barrenos, incluyendo al sellador (recubrimiento y accesorios), siendo todos en conjunto impermeables, no higroscópicos e ignífugos.

El tratamiento del triplay o bambú deberá ser a presión con material retardante a la flama, el cual no debe ser tóxico ni corrosivo y las uniones deberán ser mediante cortes a 45 grados, además de emplear sellador anticorrosivo e ignífugo en todas las uniones.

El material del recubrimiento del piso (linóleoum), deberá ser de un espesor mínimo de 2.25 mm, resistente al desgaste, resistente a la flama, resistentes a los agentes químicos, quemaduras de cigarrillos, ser auto extingible, no generar gases tóxicos ni humos negros, de material sintético antiderrapante y de fácil limpieza con agua y jabón sin que resulten deterioros, con estabilidad dimensional menor o igual a 0.20%, resistencia al punzonado estático de menor o igual a 0.20 mm, resistencia a temperaturas de hasta -20°C.

El color del linóleoum deberá ser gris para pasillo, en color amarillo Pantone 114C para la entrada y en la zona de corralillo, y en la zona de discapacitados deberá de ser azul Pantone 294C.

En caso de contar con un piso de un material de mejores características, el Licitante deberá entregar dentro de su oferta técnica, la especificación de este, respetando siempre los colores solicitados anteriormente. La propuesta en mejora estará a sujeto a la aprobación de la RTP.

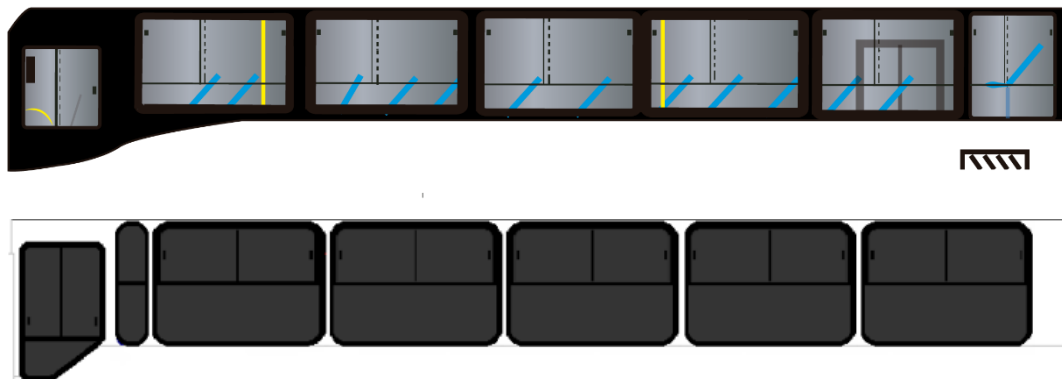
El licitante deberá considerar las normas ASTM para evaluar la calidad de los materiales utilizados como son: D412, D570, D635, D1204, D1308 y D2240 o equivalentes.

Las tapas (registros) de motor, transmisión etc., se deberán encontrar contenidas dentro del área de tránsito de los usuarios y serán fabricadas con materiales de alta resistencia para soportar el peso de los pasajeros, que viajen en esta zona, resistente al desgaste y no presentar biseles que provoquen que el usuario se pueda tropezar o sufrir un accidente.

6.1.12.- Vidrios y ventanillas.

6.1.12.1.- Ventanillas Laterales.

El diseño y modelo de las ventanillas a emplear deberá ser lo suficientemente experimentado y comprobado satisfactoriamente en autobuses, donde la estructura del





marco deberá ser resistente para evitar deformaciones por impactos leves en su funcionamiento, además que su operación debe estar libre de vibraciones y garantizar la estanqueidad hacia el interior del habitáculo. Los marcos y vidrios deberán ser intercambiables entre unidades del mismo modelo.

Cada ventanilla consistirá de dos partes, la inferior será de vidrios templados pegados a la estructura y en la mitad superior en un marco de aluminio sujeto al vidrio inferior, con ventilas corredizas.

Las ventanillas deberán tener las mismas dimensiones en ambos costados evitando que estas cuenten con terminaciones diferentes a un perímetro rectangular o cuadrado y puedan ser intercambiables entre todas las unidades del mismo modelo.

Deberá contar con vidrio fijo templado de seguridad, de acuerdo a la Norma Oficial Mexicana o equivalentes vigentes con un espesor no menor de 4 mm, siendo los vidrios transparentes y libres de cualquier distorsión, con un 50% a 60% de transmitancia.

Es de vital importancia considerar que el seguro de la ventanilla deslizante garantice que no se accione por sí solo durante el recorrido del autobús. Las ventanillas ubicadas en la zona del corralillo deberán contar, con advertencia mediante avisos adheridos a la misma del riesgo que implica sacar la cabeza o algún miembro.

El cambio de las secciones deslizables (ventilas) deberá realizarse sin necesidad de retirar el conjunto y su mantenimiento deberá ser nulo.

La ventanilla del operador, deberá permitir que éste pueda ajustar el espejo retrovisor exterior izquierdo desde el interior, proveer de ventilación a su área y además contar con parasol y con una transmitancia del 50% al 60%.

6.1.12.2.- Parabrisas.

El parabrisas debe ser de vidrio inastillable laminado con un espesor mínimo de 6 mm, con una transparencia del 80%, debiéndose ajustar a la Norma Oficial Mexicana o equivalentes vigentes con el fin de minimizar el encandilamiento y los reflejos internos.

El parabrisas deberá contar con una curvatura a todo su largo o a lo ancho y ser de dos piezas (derecho e izquierdo) intercambiables con los demás autobuses.



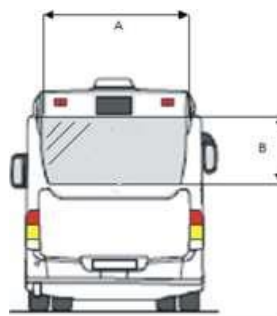
El parabrisas se debe montar por el exterior del autobús y mantenerse en su lugar sujeto al hueco de la máscara delantera, mediante perfiles de hule (cañuelas) o pegado con adhesivo estructural, garantizando su fijación, alineación simétrica y estanqueidad permanente.

En la parte superior interior del parabrisas se deberá colocar un parasol o persiana plegable.

6.1.12.3.- Medallón.

Deberá estar integrado con un cristal inastillable o templado con un espesor de 4 a 6 mm, con coloración o sombreado, con 50% a 60% de transmitancia (se aceptará cristales entintados únicamente si viene de fábrica) sostenido con adhesivo estructural (pegado), garantizando su fijación, alineación simétrica y estanqueidad permanente.

A	1,200 mínimo
B	600 mínimo



6.1.12.4.- Vidrios de Puerta y Letrero de Ruta.

Para el caso de los vidrios de puertas, deberán ser templados, de 4 mm de espesor como mínimo con transmitancia de 50% a 60%.

Para el vidrio del letrero deberá ser transparente con transmitancia de 50% a 60%. y tener la inclinación necesaria para distinguir fácilmente el letrero.

Ambos deberán ser fijados con adhesivo estructural o cañuela de neopreno.



6.1.13.- Recubrimientos.

El diseño deberá considerar la utilización de chapas metálicas o lienzos corridos y perfiles estructurales ligeros a fin de conseguir el mejor aprovechamiento del material desde el punto de vista de la relación resistencia / peso, todos en material galvanizado o en chapas de aluminio.

6.1.13.1.- Interiores.

El interior del autobús deberá estar desprovisto de superficies filosas, abrasivas y proyecciones peligrosas.

En su configuración no debe presentar depresiones o zonas inaccesibles, de forma que brinde todas las facilidades posibles para mantenimiento y limpieza, usando agua, aditivo de jabón líquido y/o detergente.

Todas las agarraderas, luces, ventilas para aire y cualquier otro accesorio interior deben formar parte integral de éste.

Debe proveerse de soportes que eviten ondulaciones, flexiones o tamborileo (vibraciones) afianzándolos sin dejar bordes sueltos.

Para el caso de las uniones de toldo-costado y plafones, estas no deben presentar aberturas entre sí, por lo que, de ser necesario, se deberán instalar molduras en estas uniones de laminaciones.

Los materiales internos deberán ser resistentes a actos vandálicos (penetración de grafitis [pintura, tinta, marcador permanente, aerosol] y rayados [scrashgraffiti]) y no deberán tener relieves que dificulten su limpieza. El color del revestimiento interior debe de ser de color gris claro.

La distribución de registros para conservación y reparación de los elementos o conjuntos que así lo exijan, tales como transmisión, flotador de tanque combustible, etc.

Se deben ubicar de tal forma que sean de acceso fácil y al ras del piso, sin que sea necesario realizar grandes desmontajes.

Para los elementos auxiliares y de vestidura tales como ventilas, asientos, luminarias, ventilación, etc., la unificación debe ser total, garantizando su intercambiabilidad.

La sujeción del revestimiento debe evitar vibraciones en condiciones normales de operación. Los materiales para emplear en el interior del autobús deberán ser resistentes



a la corrosión a prueba de fuego o retardante a la flama, incluyendo materiales eléctricos, pisos, triplay, asientos, etc.

Las características ignífugas de los materiales deben ser permanentes además de que en el revestimiento debe quedar comprendida la preparación para que se integren las luminarias al techo, y tener un espacio entre la parte superior de ventanillas y el toldo, disponible para publicidad.

En caso de que la RTP lo requiera, “El Licitante” ganador estará de acuerdo **en aplicar las pruebas pertinentes a los materiales utilizados en la fabricación de los autobuses.** Estas pruebas se deberán realizar en laboratorios certificados con cargo del Licitante del autobús y ser entregadas a la RTP durante el proceso de fabricación de la unidad.

Las puertas de armarios y los accesos a los aparatos tales como mecanismos de puertas, deben ser contruidos y articulados con materiales resistentes, que garanticen el uso de éstos y asegurados con cerraduras rápidas operables sin llave especial, sin rebasar el nivel de carrozado preferentemente, además su acabado exterior deberá ser uniforme, liso para su fácil limpieza.

6.1.13.2.- Exteriores.

El toldo podrá ser fabricado de plástico reforzado con fibra de vidrio o de lámina galvanizada y de una sola pieza.

Los paneles laterales de recubrimiento exterior desde la unión toldo - costado hasta la altura del piso del habitáculo, deberán estar fabricados en chapas metálicas galvanizadas o en aluminio, o con lienzos corridos y contener como relleno poliuretano expandido (placas) entre las laminaciones (interior y exterior), cuidando la uniformidad en la aplicación y que los tubos conduit tipo gusano no queden inmersos en dicho relleno, a efecto de facilitar su inspección y/o reemplazo.

Para el caso de que se emplee un solo panel lateral, el licitante garantizará por escrito la calidad del adhesivo empleado.

Debe proveerse de soportes que eviten ondulaciones, flexiones o tamborileo (vibraciones) afianzándolos sin dejar bordes sueltos.

“El Licitante” deberá presentar los criterios técnicos para determinar el tipo de elementos de fijación que se utilizará en la fabricación de las unidades, especificando el diámetro de remaches y tornillos, así como el espaciamiento entre ellos, el tipo y el material de que están hechos. Si son tornillos, se especificará el tipo de cuerda y el diámetro nominal. Si es



soldadura se especificará la carga bajo la cual se diseñó para determinar su longitud, profundidad y diámetro del electrodo o en su defecto las características del tipo de soldadura a emplear.

La fijación de los paneles se deberá hacer a los elementos estructurales, asegurando un conjunto sólido y rígido adecuado, con el fin de minimizar las vibraciones y evitar al máximo perforaciones innecesarias que originen debilitamiento en los perfiles.

El revestimiento exterior frontal y posterior puede hacerse en forma de mascarilla de fibra de vidrio con características ignífugas, (en caso de ser detectado durante el armado fisuras en la fibra de vidrio de las mascarillas se deberá de realizar un reforzamiento o reparación de las mismas antes de aplicar el primer o antes de iniciar el proceso de pintado), con un alma a base de perfiles estructurales galvanizado, anclados al chasis o a la estructura y deberán pintarse en su totalidad de color negro por la parte interior.

En los casos en que sea necesario sobreponer materiales metálicos diferentes, las uniones se deberán proteger con materiales aislantes para evitar reacciones o corrientes galvánicas y electrolíticas entre ellos.

Dentro del revestimiento lateral, se deberá de incluir una moldura (rozadera), para cubrir la unión entre laminación de costado y laminación de faldones.

Dentro del revestimiento frontal, se deberán considerar los alojamientos y refuerzos, necesarios para accesorios eléctricos y mecánicos, tales como: faros principales, luces de cuartos, direccionales, luces de navegación, parabrisas, motor y mecanismo limpiaparabrisas, letrero de ruta, etc. Estas consideraciones deberán permitir el fácil acceso al mantenimiento de todos los elementos.

En caso de que el revestimiento frontal y posterior sea a base de fibra de vidrio, se deberá considerar un alma de acero ahogada en los alojamientos para accesorios eléctricos tales como; faros principales, luces de cuartos, direccionales, reversa, luz central de freno (ciclope) con circuito independiente a la luz de freno y luces de navegación.

El autobús en su totalidad deberá garantizar la estanqueidad a su interior, así como el de no existir filtraciones de agua, principalmente en la unión del toldo con los mascarones delantero y trasero, torreta, letrero de ruta, ventanillas, puertas, etc., por lo que “El Licitante” deberá **presentar en su oferta técnica carta de aprobación del sellador empleado** en las uniones antes citadas.



6.1.14.- Aislamiento Térmico, Acústico y Eléctrico.

Para que no se perturbe el confort y bienestar del usuario se deberá tomar en cuenta las inclemencias del tiempo (clima lluvioso, caluroso y niveles de ruido). Los claros estructurales entre el revestimiento interior y el exterior de costados y el toldo se deben rellenar con un material aislante térmico como se indicó anteriormente, a base de poliuretano expandido (placas) o equivalente, retardante al fuego, insonoro y ligero cuyas características no se deterioren con el tiempo, para lo cual “El Licitante” deberá **presentar en su oferta técnica las propiedades físicas y mecánicas del material**. La RTP se reserva el derecho de hacer durante la fabricación la evaluación de calidad y propósito para su aplicación en los autobuses, dicha prueba será con cargo al Licitante.

El material que se emplee como aislamiento deberá ser ignífugo o retardante al fuego, además de minimizar la entrada de humedad e impedir la retención de ella en cantidades suficientes para perjudicar las propiedades del aislamiento y en sí la estanqueidad del autobús, ocupando todo el espacio libre entre las laminaciones.

El ruido producido por la unidad, medido en el exterior de este, debe estar de acuerdo con la norma NOM-079-ECOL-1994, equivalente y vigente.

Respecto al nivel de ruido en el interior del autobús, medido con un instrumento (colocado en la parte delantera, central y trasera del pasillo) a una altura de 1600 ± 100 mm por encima del piso y orientado durante la prueba en la dirección en el que el nivel sonoro sea el más elevado, con las puertas, fallebas y ventanillas cerradas y el autobús circulando a una velocidad de 70 km. / hr., sobre un terreno horizontal, limpio y seco, no debiéndose encontrar algún reflejante acústico, estas mediciones no deberán ser superiores a 80 dB.

Por otra parte, la combinación de los paneles interiores y exteriores, así como el material entre ellos, deberán proporcionar un aislamiento acústico, de tal forma que un nivel de ruido de 80 dB en el exterior de la unidad tenga un nivel inferior de 65 dB o menor en cualquier punto del habitáculo, tomando en cuenta que todas las ventanillas, fallebas y puertas deberán estar cerradas y con el motor y accesorios auxiliares apagados.

Los autobuses deberán contar con paredes tratadas con compuestos que retarden o impidan un incendio y el paso de calor o fuego al interior del autobús **debiendo entregar la información técnica del material empleado dentro de su oferta técnica**. Estos compuestos deberán aplicarse particularmente en las paredes del compartimiento del motor y transmisión que es en donde se encuentran las fuentes de calor.



Las **instalaciones eléctricas** deberán estar **ocultas y perfectamente bien protegidas**, contra daños mecánicos, térmicos y eléctricos (**con tubo conduit tipo gusano**), no deberá tener conductores formados por varias secciones de cable o alambre para una misma línea de conducción. Ningún cable, alambre, conductor o dispositivo eléctrico se encontrará cerca o contiguo y nunca unidos a las líneas de conducción del tanque de combustible, motor y tubos de escape. El material aislante de los cables deberá ser ignífugo.

6.1.15.- Bota-aguas.

Los autobuses deberán estar provistos de **canaletas** en la parte superior de las ventanillas a todo lo largo de los costados y en los marcos de las puertas, las cuales no deberán permitir el escurrimiento de agua por ventanillas y puertas. Estos botaguas podrán ser fabricados en lámina galvanizada calibre 14 como mínimo, perfil de extrusión plástica (polipropileno resistente al alto impacto) o en perfil de aluminio **de una sola pieza**.

6.1.16.- Defensas.

Estos elementos deberán sujetarse firmemente en la parte delantera y trasera de la estructura del autobús, para proteger la integridad de las partes de la unidad, en caso de colisiones.

Las defensas deberán proteger al autobús en una franja de 250 mm como mínimo (ancho). La altura de la parte inferior de las defensas con respecto al suelo (con la unidad a plena carga) deberá determinarse con base en sus ángulos de entrada y salida, integradas de una sola pieza, una al lado izquierdo, otra al lado derecho y la última al centro o de una sola pieza, siempre conservando simetría entre ellas manteniendo paralelismo conforme al diseño del autobús.

El material de ambas defensas debe ser de acero o de material resistente a impactos con otros vehículos y a la corrosión.

Para el caso de fibra de vidrio, con alma de acero o perfiles estructurales de acero galvanizado, sin aristas o bordes filosos, con un largo que cubra el ancho de la unidad y además contar con topes de hule de alta resistencia y deberán cumplir con las siguientes dimensiones:



ESPECIFICACIÓN		Autobús Sencillo control delantero motor trasero, entrada baja
Altura máxima de suelo a borde inferior de la defensa	Delantera	460 mm
	Trasera	600 mm
Proyección máxima	Frontal	150 mm
	Trasera	Dimensión que imposibilite que la gente viaje sobre ella
	Lateral	75 mm

6.1.17.- Área del Operador

6.1.17.1.- Asiento del Operador.

El diseño del asiento debe minimizar las vibraciones, así como garantizar el apoyo y permitir la transpiración del operador. Deberá contar con un mecanismo de suspensión neumática para el movimiento vertical, con movimiento horizontal y con mecanismo para el movimiento transversal, con cinturón de seguridad retráctil de tres puntos, testigo luminoso en el tablero y testigo sonoro, indicando cuando no esté colocado, siendo compatible con la anatomía del cuerpo humano (diseño ergonómico) con apoyo lumbar de accionamiento manual, neumático o hidráulico para brindar una operación placentera y evitar al máximo la fatiga o cansancio del operador.

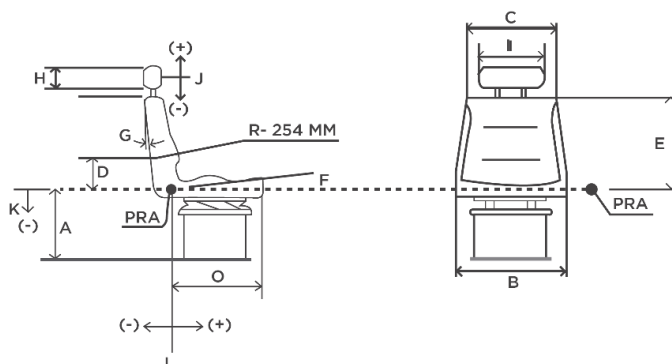
Las exigencias mínimas de posición del asiento del operador que deberán cumplir son las de proporcionar una máxima visibilidad en condiciones de tránsito diurno y nocturno, así como también facilitar una rápida interpretación y operación de los instrumentos y equipos de control del autobús desde la ubicación de este.

El asiento deberá contar con cabecera ajustable, con apoyacabeza en su altura y con apoyo lumbar o integral, alineado con respecto a su eje de simetría con una línea imaginaria que pasa por el centro del volante de dirección y paralela al eje longitudinal del autobús y deberá estar sujeto firmemente al piso del área del conductor, por medio de una placa metálica unida a la estructura y empleo de tornillos de alta resistencia.

Las dimensiones del asiento con las que debe cumplir son las siguientes y se indican en el dibujo correspondiente:

DESCRIPCION	MEDIDAS
Altura del asiento con respecto al P.R.A. y el piso (A)	450 mm máximo
Ancho del asiento (B)	450 mm mínimo
Ancho del respaldo medido a 500 mm de superficie del asiento (C)	350 mm mínimo
Punto máximo de excentricidad apoyo lumbar respecto al P.R.A. (D)	220 a 240 mm
Altura vertical de respaldo con respecto al P.R.A. (E)	500 a 600 mm
Angulo de asiento con respecto a la horizontal (F)	5° a 11°
Angulo de respaldo con respecto a la vertical (G)	5° a 12°
Altura mínima de cabeceras (H)	150 mm
Largo mínimo de cabeceras (I)	300 mm
Ajuste mínimo de cabeceras (J)	100 mm
Ajuste vertical mínimo de la altura del asiento (K)	60 mm
Ajuste horizontal mínimo a asiento (L)	120 mm
Profundidad del asiento medido respecto al P.R.A. (O)	400 a 500 mm

ASIENTO DE OPERADOR

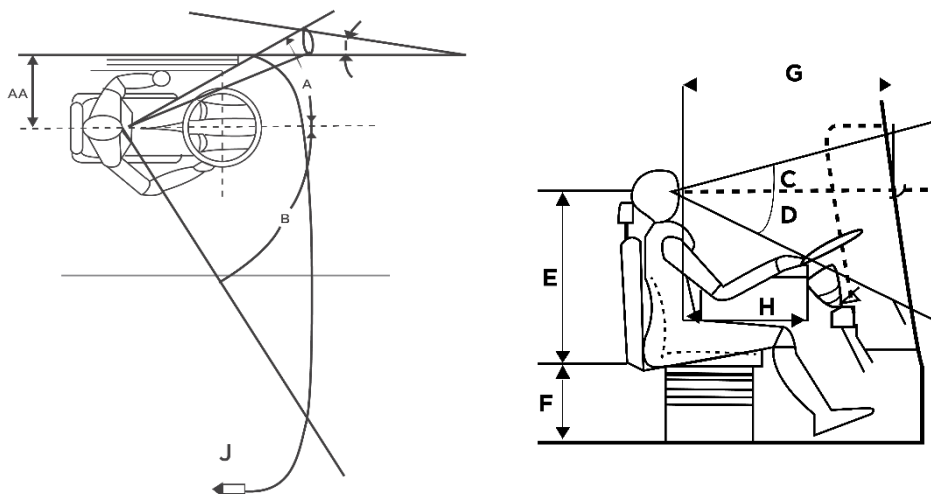


En la zona de fijación del asiento deberán tomarse en cuenta sus ajustes de respaldo, distancia horizontal a pedales, evitando que la zona asignada para éste, los limite o impida su adecuado funcionamiento.

6.1.17.2.- Visibilidad del Operador.

Este rubro involucra dimensiones tales como la distancia entre el operador y el parabrisas y zonas ciegas debiendo cumplir con la práctica recomendada por la norma SAE J1050.

Adicionalmente y bajo los mismos parámetros de las pruebas para determinar los ángulos de visión del conductor, se deberá observar la parte superior de un poste de 1,000 mm de altura colocado al centro del frente del autobús a una distancia de 1,500 mm para los parámetros indicados en la figura siguiente:



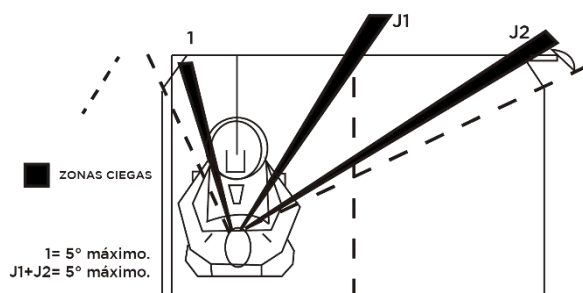
DESCRIPCIÓN	ÁNGULOS Y MEDIDAS
Visibilidad izquierda mínima (A)	20° mínimo
Visibilidad derecha mínima (B)	60° mínimo
Visibilidad superior mínima (C)	15° mínimo
Visibilidad inferior mínima (D)	21° mínimo
Visibilidad (J)	10° mínimo
Visibilidad (I)	10° mínimo
Altura de ojos medida desde el P.R.A (E)	700 mm
Altura del P.R.A. desde el piso (F)	400 mm
Distancia que debe de existir entre frente del conductor al parabrisas (G)	600 a 1,100 mm
Distancia horizontal para prueba de ángulos de visión medida desde el centro del volante a los ojos (H)	330 mm
Distancia vertical para prueba de ángulos de visión medida desde el centro del volante a la pared izquierda del conductor (AA)	400 a 600 mm

6.1.17.3.- Zonas ciegas del Operador.

Las zonas ciegas corresponden a cualquier elemento que se interponga entre la visibilidad, en este caso horizontal, que pueden ser los postes del parabrisas.

El ángulo que se marca como máximo para zonas ciegas representa el conjunto de suma de zonas ciegas del parabrisas de los ángulos extremos de visibilidad horizontal, tanto izquierdo (25°) como derecho (60°), como se muestra en la siguiente figura:

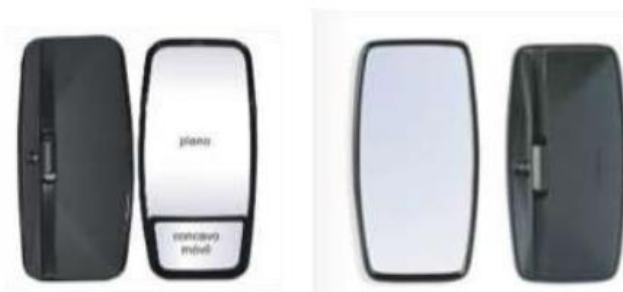
Máximo para el lado izquierdo (I)	5°
Máximo para el lado derecho (J1 + J2)	5°



6.1.17.4.- Espejos Retrovisores Exteriores.

DESCRIPCION	MEDIDAS
Cantidad de espejos	2
Dimensión de espejos	250 x 100 mm mínimo
Ángulo de retro visión de espejos derecho e izquierdo medido del lateral del autobús hacia fuera (Figura de visibilidad del conductor) (J)	10° mínimo
Altura del borde inferior del espejo al suelo	1,700 mm mínimo

Los espejos retrovisores exteriores tendrán forma convexa en un mínimo de 30% de la siguiente forma: en el lado izquierdo deben combinarse e integrarse un espejo plano con el tipo cóncavo y éste último no debe cubrir más del 50% al espejo plano y en el lado derecho deberá instalarse uno del tipo convexo, anexando un espejo convexo circular (coloquialmente conocido como “ojo de buey”). Ambos espejos deberán contar con un montaje provisto de ajuste y soporte con brazo largo.



La ubicación de los espejos se dispondrá de tal forma que posibiliten la visibilidad mínima antes descrita. La altura de su borde inferior al suelo no deberá ser menor a 2,000 mm.

Los espejos deben contar con un ajuste eléctrico de 180° mínimo sin necesidad de herramientas y un soporte para cada uno de ellos, sin que presenten vibraciones durante la operación del autobús a efecto de evitar que perturben o dificulten la visibilidad del operador.



Por otra parte, las lunas deberán contar con un tratamiento adecuado que evite deslumbramientos al operador, originados por la incidencia de rayos luminosos durante la noche, así como garantizar que no se desprenderán por el ajuste por parte del operador.

6.1.17.5.- Espejos Retrovisores Interiores.

El autobús deberá disponer como mínimo de 3 espejos retrovisores interiores, con la conformación y ubicación adecuada para posibilitar ver como mínimo las tres cuartas partes del interior y las zonas de descenso.

La ubicación de los espejos interiores deberá evitar la posibilidad de que los pasajeros los muevan accidentalmente o se lesionen con ellos, además se deberá evitar en lo posible que los pasajeros obstruyan la visibilidad, siendo la ubicación de los espejos como se menciona a continuación:

- Espejo retrovisor central. - Deberá ser de luna plana de 300 x 150 mm como mínimo y de 2 a 3 mm de espesor y ubicarse de tal forma que le permita al operador observar ambos costados, así como la parte trasera del interior de la unidad.
- Espejo delantero derecho. - Deberá ser de luna plana de 230 a 250 mm de diámetro o rectangular de superficie equivalente o mayor, de 2 a 3 mm de espesor y ubicarse de tal forma que permita al operador observar el descenso de pasajeros por la puerta posterior, auxiliado con el espejo trasero derecho.
- Espejo trasero derecho. - Deberá ser del tipo convexo de 250 a 300 mm de diámetro y de 2 a 3 mm de espesor y conjuntamente con el espejo delantero derecho, deberá permitir al operador observar el descenso de pasajeros por la puerta posterior.

Todos los espejos, deberán sujetarse firmemente y garantizar que no se aflojarán o desprenderán, así como que su ajuste sea de forma eléctrica (por medio de una perilla que permita mover el ángulo de la posición del espejo) y minimizar al máximo las vibraciones al operar la unidad, que le impidan la adecuada observación hacia el interior y exterior de la unidad, además de ser intercambiables de una unidad a otra.

6.1.17.6.- Tablero de Instrumentos.

Los indicadores de tablero deberán ser vistos sin dificultad por el operador, el volante no deberá interferir la visibilidad de los instrumentos.



La superficie del tablero no deberá presentar reflejos que dificulten la lectura de los instrumentos, sobre todo a las señales luminosas de protección del sistema motriz, además que su forma, posición de instalación y dimensiones no impidan la visibilidad del operador hacia el exterior de la unidad.

El tablero deberá estar equipado con todos los controles de mando e instrumentos necesarios para la operación y control del autobús; su distribución y la ubicación, así como el diseño de este, deberá ser de forma ergonómica para garantizar su operación y/o accionamiento, sin comprometer o poner en riesgo la conducción del autobús.

En los casos que se empleen tableros adicionales laterales para las teclas de apertura y cierre de puertas, estos tableros deberán estar alineados con el costado y a la misma distancia en todas las unidades.

El tablero deberá contar con un interruptor general corta corriente, de manera que ningún componente de tablero, ya sea testigo, interruptor, instrumento, pantalla, computadora de viaje o telemática funcione o consuma energía de las baterías, a excepción de los interruptores de apertura de puerta delantera, tanto el que se ubica en el tablero, como el del exterior de la unidad.

Los materiales empleados para la construcción del tablero deberán ser retardantes a la flama, resistente a solventes, con estabilidad dimensional, no generadores de gases tóxicos y de humos negros, de fácil limpieza, siendo el tono y acabado del tablero de instrumentos en color negro mate, para garantizar cero reflejos al observar los indicadores.

El diseño del tablero deberá considerar la utilización de tolvas y tapas o puertas de registro para su fácil mantenimiento dependiendo del diseño del fabricante, además de una distribución ergonómica que permita al operador el accionamiento de controles sin afectar la visibilidad, accesibilidad y confort del conductor. Asimismo, deberá contar con el soporte adecuado para colocar la conexión para la interfaz de la computadora de taller (herramienta de diagnóstico) del motor y transmisión, con la finalidad de que sea de fácil acceso.

Dichas tolvas y registros (tapas) deberán cerrar herméticamente para evitar que cables o instrumentos interfieran con el movimiento de los pies del operador.

El espacio entre el tablero y parabrisas deberá posibilitar su fácil limpieza y evitar en su diseño que existan resquicios o lugares donde se acumule basura y polvo, así como el espacio suficiente bajo el tablero, para que el operador pueda mover sus piernas y accionar los pedales sin obstrucción o restricción, no importando su talla y ajuste del asiento.



Los indicadores cuantitativos mínimos que deberá tener el tablero para la operación del autobús cuya distribución dependerá del diseño, son los siguientes:

- Velocímetro electrónico analógico o digital con odómetro general y de viaje integrado
- Tacómetro electrónico
- Manómetro físico de tanque de aire de servicio primario de frenos
- Manómetro físico de tanque de aire de servicio secundario de frenos
- Indicador de nivel de combustible diésel
- Voltímetro
- Manómetro eléctrico para presión de aceite de motor
- Termómetro eléctrico o digital para refrigerante
- Termómetro eléctrico o digital para aceite de transmisión
- Indicador de AdBlue.
- Indicador de nivel de aceite.

En cuanto a los indicadores cualitativos con que deberá contar el tablero de instrumentos son:

- Testigo luminoso presión de aceite de motor (baja presión)
- Testigo luminoso luz alta
- Testigo luminoso de freno de estacionamiento
- Testigo luminoso baja presión de aire de servicio primario de frenos
- Testigo luminoso baja presión de aire de servicio secundario de frenos
- Testigo luminoso temperatura de refrigerante
- Testigo luminoso falla alternador
- Testigo luminoso luces direccionales e intermitentes
- Testigo luminoso arranque de motor (paso de corriente)
- Testigo luminoso de cinturón de seguridad
- Testigo luminoso de puertas abiertas (rojo)
- Testigo luminoso de desgaste de pastillas de freno

Las dimensiones de los testigos luminosos deberán ser claramente visibles y de fácil interpretación al operador.

Los interruptores mínimos con que deberá contar el tablero de instrumentos para la operación del autobús son entre otros, los siguientes:

- Interruptor de arranque y paro del motor (por medio de botón/sin llave)
- Interruptor de puerta de ascenso de pasaje
- Interruptor de ventilador de operador
- Interruptor de limpiaparabrisas derecho
- Interruptor de limpiaparabrisas izquierdo de acuerdo con el diseño del fabricante
- Interruptor de puerta de descenso de pasaje
- Interruptor de lavaparabrisas de acuerdo con el diseño del fabricante

- Interruptor de torreta de contra flujo
- Interruptor faros principales (de acuerdo con diseño del fabricante)
- Interruptor luz calaveras (de acuerdo con diseño del fabricante)
- Interruptor luz navegación (de acuerdo con diseño del fabricante)
- Interruptor luz contra flujo
- Interruptor eléctrico para el ajuste de espejos externos.
- Interruptor luz interior circuito 1 y 2 de acuerdo con el diseño del fabricante o Interruptores separados
- Interruptor desempañador (según diseño del fabricante)
- Interruptor luz operador
- Interruptor de luces intermitentes
- Interruptor de botón de timbre de solicitud de parada (activar o desactivar), tanto para personas con discapacidad y otro para usuarios.
- Interruptor de extractores/ventiladores de aire 50% o 100% de acuerdo con el diseño del fabricante.

Se deberá utilizar tecnología analógica incluyendo código de colores (verde para condiciones de operación normal y rojo para condiciones de mal funcionamiento, azul para luz alta, etc.) y que permita el fácil intercambio de piezas en labores de inspección y mantenimiento.

Los indicadores luminosos y/o acústicos mínimos con que deberá contar el tablero son:

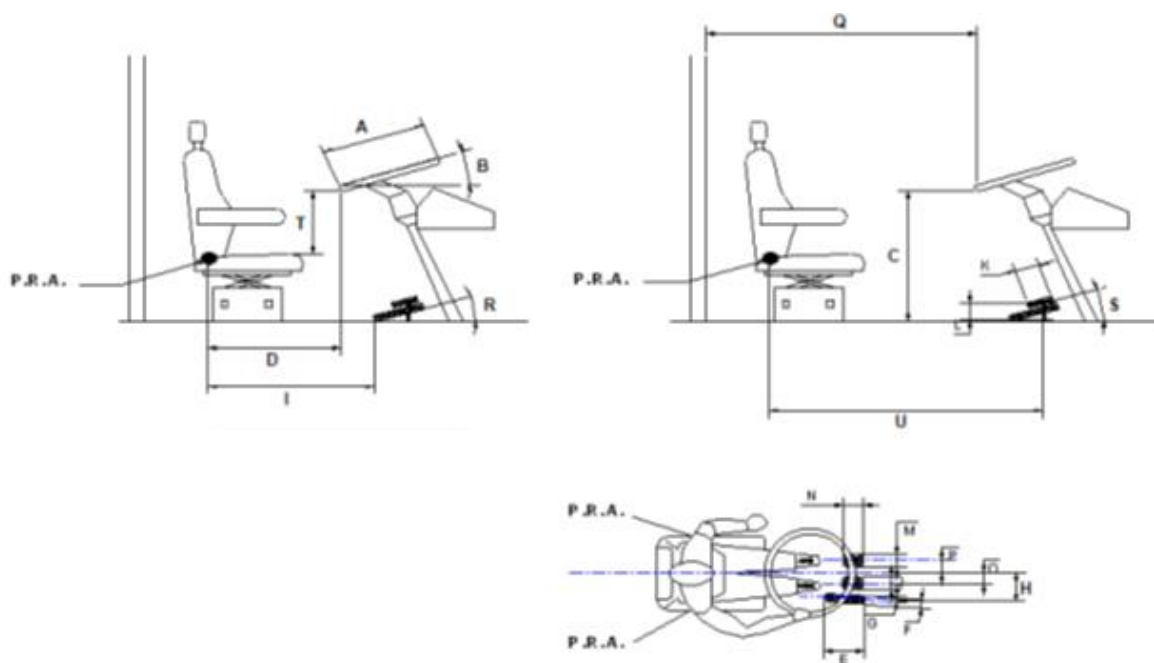
- Luz alta (azul)
- Intermitentes (verde)
- Direccionales (verde)
- Baja presión aire (rojo) visual y sonoro, servicio primario y secundario
- Freno de estacionamiento (rojo)
- Falla de alternador (rojo)
- Temperatura de refrigerante (rojo)
- Arranque motor (paso de corriente) (ámbar)
- Accionamiento de timbre (ámbar) visual y sonoro
- Baja presión aceite de motor (rojo)
- Testigo de cinturón de seguridad (rojo)

Se deberán incluir los sensores y/o indicadores, que se requieran dependiendo de los equipos a instalar en el autobús.

Se deberá considerar el uso de leds para la iluminación exterior y zumbador electrónico. Todos los circuitos eléctricos deberán estar protegidos con un fusible de capacidad adecuada.

6.1.17.7.- Mandos y Controles.

Las características generales de los mandos y controles deberán posibilitar un accionamiento cómodo al conductor y no interferirán con la visibilidad tanto al exterior como al interior del tablero, tal y como se muestra en las figuras de la hoja siguiente:



DESCRIPCIÓN	MEDIDAS
Diámetro de volante de dirección de una sola barra (diametral) (A)	450 a 550 mm
Inclinación del volante con respecto a la horizontal (B)	15° a 30°
Altura del borde inferior del volante con respecto al piso del área del conductor (C)	630 a 710 mm
Distancia del asiento al volante medida de la parte inferior del volante al P.R.A. del asiento (D)	300 a 420 mm
Largo del pedal de acelerador (E)	De acuerdo con el diseño del fabricante
Ángulo del acelerador con respecto al eje longitudinal del autobús (F)	5° a 45°
Distancia de centro de columna de dirección a parte inferior central del pedal del acelerador (G)	210 a 280 mm

Distancia mínima entre acelerador y asiento, medida horizontal de la parte inferior central del pedal de acelerador al P.R.A. del asiento (H)	650 mm
Ancho mínimo de pedal de freno (I)	De acuerdo con el diseño del fabricante
Largo mínimo de pedal de freno (L)	De acuerdo con el diseño del fabricante
Distancia de pedal de freno a la columna de dirección medida de la parte central del pedal de freno al centro de la columna de dirección (K)	100 a 150 mm
Ancho mínimo del descansapié (L)	De acuerdo con el diseño del fabricante
Distancia del descansapié a la columna de dirección medido de la parte central del descansapié al centro de la columna (M)	120 a 200 mm
Distancia de mampara de conductor al volante de dirección medida horizontalmente de la parte inferior del volante de dirección a la mampara del conductor (N)	650 mm mínimo
Inclinación de los pedales de acelerador, descansapié y freno con respecto a la horizontal (O)	25° a 45°
Altura entre superficie de asiento y volante de dirección medida de superficie de asiento con el asiento a una altura de 450 mm del piso del área del conductor al borde inferior del volante (P)	130 mm mínimo
Distancia entre asiento y pedal de freno y descansapié medido horizontalmente del centro del pedal al P.R.A. del asiento (Q)	750 a 900 mm
Ancho del pedal de acelerador (R)	De acuerdo con el diseño del fabricante
Altura de pedal de freno y descansapié (S)	De acuerdo con el diseño del fabricante

Todos los interruptores y controles deberán estar al alcance de la mano del operador de acuerdo con la práctica recomendada por SAE J287.

Como parte de los mandos y controles, el área del operador deberá contar con un selector de marcha (cambios) electrónico digital preferentemente, el cual indicará por medio de un testigo luminoso la velocidad seleccionada. El diseño del selector deberá considerar que se evite accionarlo de una posición a otra con facilidad y estar al alcance del conductor de una manera ergonómica, además de que el selector de gamas deberá contar con un dispositivo de seguridad que evite el encendido del motor, cuando esté en posición diferente de neutral (N).

6.1.17.8.- Tablero de Interruptores.



Los controles mínimos que debe contener este tablero son:

- Arranque y paro del motor

Deberá ser con interruptor de acuerdo con el diseño, sin llave y dejar pasar la corriente, tipo normalmente abierto.

- Luces bajas y altas

Puede ser del tipo palanca o pulsador. En ambos casos se encontrarán cerca de las manos del conductor y del volante, contando con testigo luminoso que indique el encendido de la luz alta en color azul, siendo ambas luces durante el día, de baja intensidad, ya que el trabajo de estas luces es continuo, más de 14 horas diarias y durante la noche es de intensidad normal.

- Luces direccionales

Deberá ser del tipo palanca, el cual se localizará cerca del volante al alcance de las manos del operador. El interruptor deberá regresar a su posición de apagado automáticamente después de haber efectuado la maniobra, además de que deberá contar con señalización luminosa. Las luces deberán ser del tipo led.

- Luces intermitentes

Deberán localizarse cerca del volante o en el tablero, con interruptor de tecla o palanca según diseño en lugar visible, además de contener señalización luminosa (testigo) en el mismo interruptor; si es del tipo palanca en el volante del conductor.

- Luces interiores

Los circuitos deberán ser independientes para la iluminación interior C1 y C2, operador y luz de letrero de ruta, activados por interruptores de tecla con señalización luminosa en el mismo interruptor.

- Luz de área de conductor

Deberá ser con interruptor (pulsador) de tecla y señalización luminosa en el mismo.

- Luz de caja de ruta

Deberá ser con interruptor (pulsador) de tecla y señalización luminosa en el mismo.

- Luces exteriores: cuartos, gálibo, calaveras e identificación

Deberá ser con interruptor (pulsador) de tecla o de palanca según diseño y señalización luminosa en el mismo. Las luces deberán ser del tipo led y las micas en policarbonato.

- Interruptor del claxon

Deberá ser de tipo pulsador, uso rudo y ubicado sobre el volante al alcance de las manos del operador o tipo palanca ubicada en la columna de dirección según diseño (sin despegar las manos del volante).

- Interruptores del limpiaparabrisas (derecho e izquierdo)

Deberán ser del tipo tecla, perilla o de palanca, ubicados cerca del volante al alcance de las manos del conductor, con interruptores independientes para cada lado.

- Interruptor de desempañador

Deberá ser con interruptor tipo tecla, de palanca o de perilla, con señalización luminosa (testigo).

- Interruptor de ventilador de operador



Deberá ser controlado con interruptor tipo tecla, perilla o de palanca de tres posiciones (Alta, baja y una posición de apagado).

- Interruptor de Torretas

Deberán ser controladas por interruptor tipo tecla, de palanca o de perilla, con señalización luminosa (testigo).

- Interruptor corta corriente general

Este interruptor deberá cortar en su **totalidad** la corriente de la unidad, evitando el consumo de energía de cualquier componente.

- Controles de apertura y cierre de puertas

El accionamiento deberá ser con electroválvulas con interruptores tipo tecla estando ubicados cerca del volante del conductor en el tablero de instrumentos que faciliten su accionamiento. Deberá contar con reguladores de presión para poder graduar la velocidad de apertura y cierre de puertas con el fin de evitar accidentes a los usuarios, así como el de disminuir roturas y desgastes excesivos en su mecanismo. El sistema deberá permitir conectarse a la unidad de control electrónico de la transmisión para controlar la apertura y cierre de puertas, en alto total de la unidad o a menos de 3 km/hr. El autobús no se podrá poner en marcha con las puertas abiertas.

- Contacto de corriente para instalación de equipos exteriores

El autobús deberá contar con 3 tomas de corriente dentro del tablero de instrumentos, con su respectivo cable de tierra y con protección de fusible de 5 amperes (dos tomas) y 10 amperes (una toma) para la instalación de equipos adicionales necesarios para su operación o mantenimiento.

- Interruptor para ajuste de espejos auxiliares exteriores.

Deberá ser controlado con interruptor tipo perilla para lado izquierdo o derecho, permitiendo la rotación del espejo en 180° de manera que el operador pueda ajustar la visión de los ángulos, evitando puntos ciegos.

6.1.17.9.- Ventilador de Operador.

Este componente, deberá formar preferentemente parte del revestimiento interior de la cabina del operador y dirigido hacia el puesto del conductor para brindar confort, dicho componente, deberá permitir el ajuste de la posición según las necesidades del operador, con interruptor tipo tecla o de palanca al alcance del operador, además deberá contar con tres velocidades (alta, baja y apagado) o más. En caso de que el soporte del ventilador sea sobre plástico o fibra de vidrio, deberá contener una placa de acero embutida para evitar fisuras por el peso o la vibración en el área de fijación.

Dicho ventilador deberá tener la capacidad necesaria en su flujo de aire de tal forma que en bajas rpm se tenga 6.5 m³/min y en altas rpm 9.4 m³/min.

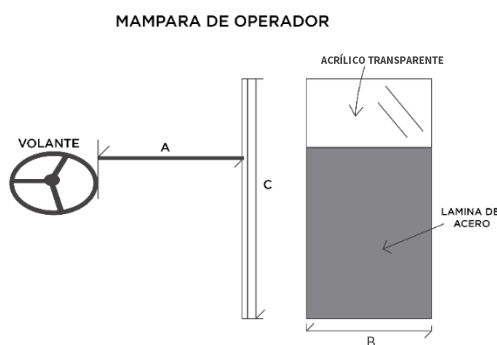
6.1.17.10.- *Cabina protectora del operador.*

La cabina protectora deberá limitar el área del operador; su forma, disposición y materiales debe permitir que el conductor vea a sus espaldas con la ayuda del espejo retrovisor, tener fácil acceso al área de conducción y posibilidad de ajuste adecuado de su asiento. Asimismo, la mampara debe evitar que los pasajeros invadan el área establecida para el operador.

El material debe ser de lámina de acero inoxidable calibre 16, acabado pulido mate o de plástico reforzado de alta resistencia ya sea de policarbonato en la parte superior de 3 o 6 mm de espesor con marco de tubo de acero inoxidable calibre 14 de 32 mm a 40 mm de diámetro, tubo de acero inoxidable, cuidando que su fijación sea a partes estructurales en piso y costado.

El licitante podrá proponer una construcción opcional, siempre y cuando cumpla con el Manual de Lineamientos Técnicos.

DESCRIPCIÓN	DIMENSIONES
Distancia entre volante de dirección y mampara (A)	750 mm mínimo
Ancho desde el costado (B)	850 mm mínimo
Altura total (C)	1,550 mm mínimo



Para el aislamiento lateral, se deberá emplear un delimitante del mismo material de la mampara que va detrás del operador y que aisle al operador del pasillo de ascenso, permitiendo la visibilidad a los espejos retrovisores, al validador del sistema de cobro por tarjeta y la manipulación de la alcancía.

6.2.- **Compartimientos para Equipos Auxiliares.**



Para este concepto se deberá considerar la distribución equitativa con relación al peso del equipo para la habilitación de los compartimientos en el techo o bajo la plataforma, apropiados para la instalación y/o protección de estos equipos tales como: tanques de combustible, baterías, cilindros neumáticos (boosters), pertenencias del operador, etc., considerando un sistema de tapas móviles abatibles, adecuadas para la inspección periódica y mantenimiento de los componentes, con mecanismos que sostengan a las mismas de manera vertical y pegadas al costado del autobús.

El compartimiento de las baterías debe tener ventilación evitando que, por medio de esta, ingrese algún líquido o fluido (lluvia, aceites, etc.) y desagüe suficiente para la correcta operación de estas, impidiendo además la acumulación de desechos, resistente a la corrosión producida por el electrolito y tener aislamiento eléctrico, ignífugo e hidrófugo.

En el diseño de los mecanismos de apertura y cierre de las tapas de compartimientos auxiliares se debe considerar cerraduras sin llave, la ubicación y disposición de cerraduras con cierre hermético, articulación de tapas con abatimiento hacia arriba, dispositivo o mecanismo que mantenga la tapa en la posición de apertura máxima y las asideras de las tapas de compartimientos no deberán tener proyección hacia el exterior, deberán estar herméticamente selladas para evitar la filtración de agua.

Aunado a esto se deberán considerar broches de uso rudo para el cierre de todas estas tapas evitando el deterioro del sistema de apertura y cierre. Las puertas y o tapas ubicadas en el exterior de las unidades, deberán ser completamente de metal.

Por otra parte, se deberá proveer en el interior del habitáculo un espacio seguro cerrado por chapa de llave única, con capacidad para contener los objetos personales del operador, siendo sus dimensiones mínimas 150 x 400 x 250 mm, mismo que estará ubicado en la parte trasera de la mampara del operador, sobre el pasallantas.

Todos estos compartimientos deberán contar con iluminación adecuada a base de leds para realizar inspecciones o actividades de mantenimiento, controlando esta iluminación mediante interruptor independiente ubicado en el propio compartimiento.

6.3.- Indicador de Ruta (Caja de ruta).

Se deberán de instalar tres letreros de ruta, uno en la parte frontal, otro en el costado derecho de la unidad y uno más en la parte inferior del medallón. Estos componentes deberán estar destinados para informar a los usuarios el nombre del destino al que se dirige la unidad, así como también el número de circuito o ruta. Deberán ser totalmente herméticos para evitar la filtración de líquidos o fluidos.

El compartimiento para el letrero de ruta delantero deberá estar integrado a la carrocería, la tapa de este estará dispuesta con chapa de leva triangular y con mecanismo que sostenga a la misma en la posición más alta.

Las características por satisfacer son:

- Uno ubicado en la parte frontal superior central de la unidad, el cual no deberá interferir con la visibilidad del conductor ni causarle reflejos cuando se encuentre iluminado, deberá disponer de un claro libre mínimo de 1,650 mm de ancho por 174 mm de alto, el indicador de ruta frontal deberá ser del tipo led en color blanco, preferentemente de 13 filas por 96 columnas y el letrero lateral y trasero de 13 filas por 64 columnas máximo, debiendo ser compatible con la ventanilla y el medallón de la unidad.
- El letrero de ruta deberá contar con una unidad de control, localizada en una consola en el área y al alcance del operador sin necesidad de pararse de su asiento, de accionamiento seguro para evitar su movimiento durante la operación.

El licitante ganador deberá entregar, juntamente con los autobuses, el software y hardware (interfaz y equipo de carga a los letreros), cinco equipos por cada 10 autobuses, el equipo para la carga de los letreros será mediante USB o vía Bluetooth. El licitante ganador deberá capacitar al personal designado por la RTP para la programación, carga de rutas y mantenimiento de estos.

6.4.- Limpia y Lava parabrisas.

El limpiaparabrisas, deberá cumplir con las normas PROY NOM-014-SCT-2-1993, y SAE J-198 los cuales deberán limpiar el 90% del área de visibilidad del operador de acuerdo con el punto 6.1.17.2 y a la figura siguiente:





Los mecanismos deben ser accionados con motores eléctricos, diseñados para uso rudo, de larga duración, de fabricación reforzada en brazos y plumas (los elementos de sujeción de las plumas deberán ser de uso rudo y no permitir que durante la operación de las unidades en ruta se desprendan) y mínimo mantenimiento.

Adicionalmente deberá contar con un control gradual de dos velocidades para cada uno de los limpiadores, los cuales al dejar de funcionar deberán regresar a su posición original (poste central del parabrisas) y con protección de fusible para cada motor en su circuito eléctrico.

Respecto al lavaparabrisas deberá suministrar por aspersión el líquido limpiador en el área que barran las plumas de los limpiadores, así como mojar esta zona en forma directa y uniforme, teniendo un depósito de agua con una capacidad mínima de 4 litros, fabricado con material resistente a la oxidación y corrosión.

6.5.- Pasallantas.

Deberán ser fabricados en acero galvanizado calibre 14, resistente a la corrosión (con recubrimiento anticorrosivo) y a impactos producidos por objetos lanzados por las ruedas y a piezas o dispositivos que se monten sobre de ellas.

También deberá tener las tolerancias de claros con las ruedas que permitan la correcta operación del autobús en condiciones de carga máxima, así mismo deberá contar con el claro respecto a las llantas que garantice el no contacto con la misma, aun operando el autobús a su máxima capacidad de carga, sin exceder un 10% del diámetro de la llanta, con terminados redondeados, sin proyecciones filosas o en punta que pudieran causar accidentes al usuario.

Tanto en el interior como el exterior no debe presentar proyecciones de tuercas, tornillos, pernos, remaches u otras salientes que puedan dañar las llantas, aun cuando el autobús trabaje a toda su capacidad.

Se deberán de integrar a este componente loderas, en los pasallantas delanteros y traseros, a fin de evitar que se acorte la vida útil de los componentes que integran el chasis (suspensión, amortiguadores, bolsas de aire, etc.). Asimismo, por la parte exterior del pasallantas se deberá de incluir una moldura (rozadera), que abarcará todo el semicírculo de esta.

En los pasallantas delanteros interiores, se deberá considerar una estructura que permita la funcionalidad de portabultos, en conjunto al compartimiento de objetos del operador.



6.6.- Pintura (Acabado Final).

Todos los elementos metálicos deberán estar protegidos con pintura anticorrosiva (primer) y estar pintadas en su totalidad (poliuretano), antes de colocar las ventanillas, ventanilla de operador, parabrisas, medallón y vidrio de letrero de ruta, a fin de evitar retrabajos posteriores.

La especificación de la pintura exterior será del tipo Poliuretano antigraffiti (marcador permanente, aerosoles, tinta, etc.) o de características superiores.

El licitante ganador deberá **entregar la ficha técnica** y la hoja de seguridad industrial de la pintura a emplear durante la supervisión en planta **antes del inicio de la producción** de los autobuses, en la cual deberá de contener entre otros datos, información o rangos de aceptación respecto a espesor, brillo, adherencia y cascara de naranja de la pintura al momento de su aplicación, con la finalidad de que cuando se realicen las pruebas pertinentes se pueda tener un comparativo de la aplicación de pintura.

El procedimiento de pintado para el exterior de la carrocería debe satisfacer los métodos de evaluación de las normas ASTM 0-522, 0-523, 0-1210, 0-1640 Y D3359.

Referente a la imagen gráfica (corte de color), se contemplan todos los logotipos y emblemas, en calcomanías las cuales en su oportunidad se darán a conocer presentando en el numeral 15 de este anexo, una primera propuesta.

6.7.- Dispositivos de Seguridad.

Los autobuses deberán estar equipados con los siguientes dispositivos mínimos de seguridad:

- Extintores.

Todos los autobuses deberán tener incorporado dos extintores que ayuden a sofocar el fuego en caso de incendio que se llegara a generar por los usuarios o el propio autobús.

Dicho equipo debe ubicarse en forma accesible donde no obstruya el movimiento de los usuarios y la operación del conductor, de acuerdo con lo siguiente:

DESCRIPCION	CAPACIDAD
Cantidad	2
Capacidad	4 kg. o equivalente
Tipo de fuego	A, B, C
Ubicación	al alcance del operador
Volumen destinado para extintor	De acuerdo con el diseño del fabricante



- Sistema desempañante de parabrisas (defroster).

Todos los autobuses deberán contar con un dispositivo desempañante, de dos velocidades, con el propósito de eliminar la formación de vapores de agua sobre el parabrisas por medio de la expulsión de aire frío y caliente. El sistema deberá ser independiente de la ventilación del operador con el fin de evitar insuficiencias o capacidades deficientes, por lo que el desempañador deberá contar con la capacidad necesaria en su flujo de aire para que en un máximo de 2 minutos elimine el empañamiento de los parabrisas.

El área de acción sobre el parabrisas deberá ser la misma que cubran los limpiadores (90% como mínimo del área de visibilidad del operador), ya sea con aire caliente o con aire frío.

- Claxon y alarma de reversa (señal de advertencia).

Los autobuses deberán contar con claxon con dos bocinas eléctricas, de acuerdo a la norma SAE J377 y una alarma de reversa, la cual debe de satisfacer los requerimientos de la norma SAE J994, mientras que la alarma de reversa deberá ser auditiva y visual. La del tipo visual deberá estar localizada en el panel de calaveras (cuartos traseros) del autobús y deberá de ser a base de leds.

- Sistema auxiliar de reversa.

Los autobuses deberán contar con un sistema compuesto de una cámara ubicada en la parte trasera de la unidad, una pantalla de 7" y un sensor de proximidad el cual deberá accionarse automáticamente al cambiar el sentido de manejo en reversa.

La pantalla deberá mostrar al operador la imagen sin audio de lo que sucede detrás de la unidad con la finalidad de evitar colisiones. En esta imagen se deberán mostrar líneas delimitantes que sirvan de guía para la correcta alineación de la unidad. Al estar cerca de un objeto a una distancia de 2,000 mm la pantalla deberá mostrar una alerta de objeto cercano, así como accionar una señal auditiva.

La ubicación de los elementos del sistema estará sujeta al diseño del fabricante, cuidando siempre la integridad de estos.

- Llanta de Refacción.

La llanta de refacción se deberá entregar por separado.

- Parasol o persiana.

Deberán de instalarse dos, una en la parte interior y por encima del parabrisas y otra sobre la ventanilla del operador, siendo sus características preferentemente de malla protectora solar, vinilo de fácil cuidado o combinación de filtros solares y bloqueador, ajustable e impedir que los rayos solares lleguen directamente a la cara del operador.

Deberán estar instaladas sobre el parabrisas y la ventanilla del operador, firmemente sujeto a partes estructurales, con suficiente resistencia y estar al alcance del operador, de manera tal que éste pueda hacer uso del parasol o persiana, estando sentado desde su puesto de conducción, cubriendo la mitad del ancho del parabrisas.



- Botiquín.

Los autobuses deberán estar provistos de un botiquín y su contenedor, el cual debe considerar una caja resistente a los impactos y al fuego, colocado en una zona mínima de 360 x 200 x 200 mm en un sitio accesible para el conductor y los pasajeros con su respectiva señalización. El botiquín deberá estar integrado por accesorios o medicamento para brindar los primeros auxilios.

- Cinturón de seguridad.

El asiento del operador de los autobuses deberá contar con un cinturón de seguridad de tres puntos, el cual debe sujetarse a la estructura de la unidad y contar con una señal luminosa y acústica en el tablero cuando no esté puesto y con el motor en marcha.

- Superficies reflejantes

Los emblemas, logotipos y reflejantes serán conforme al Manual de Señalización para Vehículos de Transporte Público de Pasajeros en la Ciudad de México del año 2001.

Adicionalmente todas las unidades deberán llevar 1 franja de película reflejante color ámbar o blanca, en la parte frontal de 150 mm de alto y a todo lo ancho del autobús, y otra franja en color rojo en la parte trasera y a todo lo ancho de la unidad, se puede tomar la opción de colocar triángulos de seguridad con las mismas características de la franja.

Como complemento, en los costados (parte inferior) del autobús se deberá instalar una franja (barricada), en color rojo y blanco.

El material para utilizar en todos los tipos de reflejantes deberá ser en grado diamante o grado ingeniería incluyendo logos y emblemas.

- Superficies anti reflejantes.

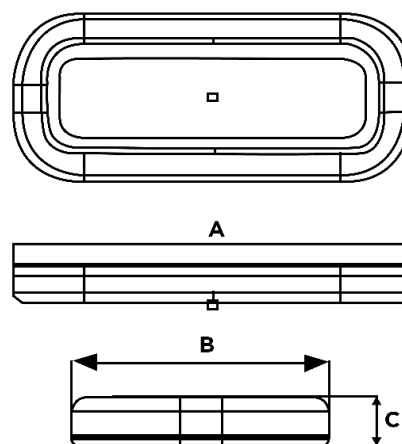
La configuración del diseño del autobús debe prever y evitar que, en caso de existir superficies cromadas, niqueladas, pulidas o abrillantadas, éstas no presenten reflejos a otros vehículos, ya sea por incidencia del sol sobre éstas o las luces de otras unidades.

- Torreta para circulación en contraflujo.

El autobús deberá contar con dos torretas rectangulares en color ámbar tipo estroboscópicas, con iluminación base leds colocadas en la parte superior delantera y parte trasera del autobús, con una altura máxima de 150 mm de materiales resistentes para trabajar un mínimo de 14 horas diarias de operación y selladas herméticamente para evitar filtraciones de agua. En caso de que la propuesta de torreta del licitante tenga varias funciones, la RTP, definirá que función quedara fija, al momento de la instalación. El licitante ganador deberá sellar los barrenos por donde pasan los cables de alimentación para evitar de igual manera, filtraciones de agua al interior del autobús.

Las medidas que corresponden a la torreta son las siguientes:

Largo (A)	381 a 400 mm
Ancho (B)	172 a 229 mm
Alto (grosor) (C)	37 a 79 mm



- Columna de dirección de seguridad.

Las unidades incorporarán este dispositivo, permitiendo comprimirse o doblarse a la columna de dirección ante un impacto.

6.8.- Sistema de Ventilación.

Los autobuses deberán contar con un sistema de ventilación mecánica forzada que asegure la renovación del aire al menos 30 veces por hora, utilizando ventiladores y extractores distribuidos uniformemente a lo largo del habitáculo de pasajeros del autobús, con una capacidad mínima por ventilador o extractor de 330 m³/hora. Para la selección de estos ventiladores y extractores se deberá considerar el trabajo continuo de 14 horas por jornada.

Esta renovación de aire debe ser independiente a la renovación del aire producto de la apertura de puertas, ventanas y escotillas del vehículo.



El sistema de ventiladores y extractores deberá accionarse por medio de una tecla en el tablero, así mismo tendrá la posibilidad de seleccionar la capacidad de trabajo en 50% o 100%. El fabricante deberá de considerar los interruptores adecuados con sus respectivas protecciones de acuerdo con el equipo a instalar, con su control en el tablero de instrumentos.

Al exterior, las protecciones o “capuchones” que cubren a los ventiladores y extractores, deberán estar sellados herméticamente, con la finalidad de evitar filtraciones de agua al interior de la unidad.

7.- Iluminación Exterior.

Las especificaciones del equipo de iluminación exterior y accesorios que se empleen en el autobús deberán sujetarse a las normas mexicanas vigentes, a las indicaciones de los “Lineamientos de SEMOVI” y a la tabla siguiente:

Nº Ref	Descripción	Color Luz	Ubicación	Cant. Mín.	Observaciones
1, 2	Faros de luz alta y baja	Blanca	Al frente y extremos uno a cada lado mínimo, colocados simétricamente a una altura entre 500 y 1,400 mm del suelo.	2	Medido a la parte baja del faro y deben estar provistos de dispositivos de nivelación y alineación.
3	Cuartos delanteros	Ámbar	Uno a cada extremo de la parte frontal a una altura entre 500 y 1,400 mm	2	Los cuartos pueden incluir las luces direccionales y de advertencia
4	Cuartos traseros	Roja	Uno a cada extremo de la parte posterior a una altura entre 850 y 1,600 mm	2	Los cuartos pueden incluir las luces direccionales, de advertencia y de freno.



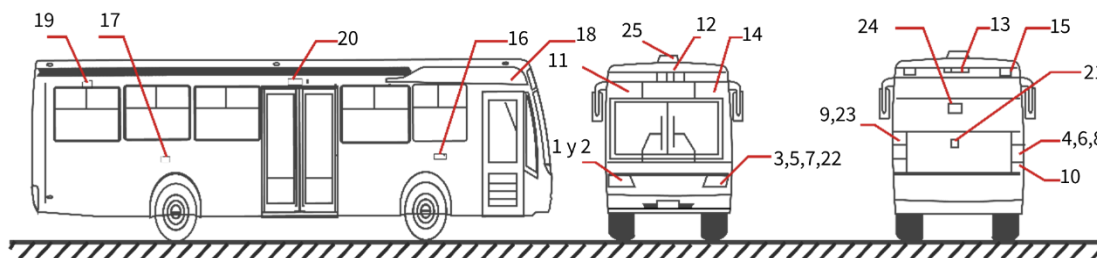
5	Direccionales delanteros	Ámbar	Una a cada extremo de la parte frontal a una altura no mayor de 1,600 mm del suelo	2	Dos envoltentes o dos colocadas al frente y en sus extremos apoyados por dos que puedan ser vistas en la parte delantera de los costados del autobús
6	Direccionales traseros	Roja o Ámbar	Una a cada extremo de la parte posterior a una altura no mayor de 1,600 mm del suelo	2	Dos envoltentes o dos colocadas en la parte posterior y en sus extremos apoyados por dos que puedan ser vistas en la parte posterior de los costados del autobús
7	Advertencia o intermitentes delanteras	Ámbar	Una a cada extremo de la parte frontal a una altura no mayor de 1,600 mm del suelo	2	Pueden estar incluidas en las luces direccionales o cuartos
8	Advertencia o intermitentes posteriores	Roja o Ámbar	Una a cada extremo de la parte posterior a una altura no mayor de 1,600 mm del suelo	2	Pueden estar incluidas en las luces direccionales o cuartos
9	Luces de freno	Roja	Una a cada extremo de la parte posterior a una altura no mayor de 1,600 mm del suelo	2	Visibles bajo luz solar normal a 90 metros. Se deben accionar al pisar el pedal de freno
10	Luces de reversa	Blanca	Una a cada extremo de la parte posterior a una altura no mayor de 1,600 mm del suelo	2	Su accionamiento debe ser automático con el selector de marcha hacia atrás con dispositivo auditivo.
11	Contraflujo	Ámbar	Parte superior frontal,	2	Función



			una en cada extremo		intermitente
12	Luces de navegación delantera	Ámbar	Al centro del extremo superior de la parte frontal	3	
13	Luces de navegación posterior	Roja	Al centro del extremo superior en la parte posterior	3	
14	Gálíbo delantero	Ámbar	En la parte superior delantera, una en cada extremo delimitando el alto y el ancho del autobús en su parte frontal	2	Si la disposición y forma de los plafones emite luz tanto hacia la parte lateral como al frente, las luces demarcadoras de gálíbo se pueden incluir en éstas
15	Gálíbo posterior	Roja	En la parte superior posterior, una en cada extremo delimitando el alto y el ancho del autobús en su parte posterior	2	Si la disposición y forma de los plafones emite luz tanto hacia la parte lateral como a la parte posterior, las luces demarcadoras de gálíbo se pueden incluir en éstas
16	Intermitentes o direccionales laterales delanteras	Ámbar	Sobre o a los extremos de las vueltas de las salpicaderas	2	
17	Intermitentes o direccionales laterales posteriores	Roja	Sobre o a los extremos de las vueltas de las salpicaderas	2	
18	Gálíbo demarcadoras delanteras	Ámbar	Una en cada extremo anterior superior de los costados	2	
19	Gálíbo demarcadoras posteriores	Roja	Una en cada extremo posterior superior de los costados	2	

20	Luces demarcadoras	Ámbar o Roja	En la parte superior central de los costados	2	
21	Luces de porta placa	Blanca	De tal forma que ilumine la placa.	1	Que permita la identificación de la tablilla a 50 m.
22	Reflejantes delanteros	Ámbar o blanca	Uno a cada extremo de la parte frontal a una altura entre 450 y 1,500 mm.	2	Los reflejantes pueden estar incluidos en los plafones de los cuartos o direccionales.
23	Reflejantes posteriores	Roja	Uno a cada extremo de la parte posterior a una altura entre 600 y 1,500 mm.	2	Los reflejantes pueden estar incluidos en los plafones de los cuartos o direccionales.
24	Luz central de freno con circuito eléctrico independiente a la luz de freno de calaveras	Roja	Al centro de la parte trasera del autobús a una altura no menor de 1,000 mm.	1	Dimensiones mínimas de altura 50 mm x 200 mm de ancho
25	Torretas tipo estroboscópica	Ámbar	Colocadas en la parte frontal superior y parte trasera superior	2	Forma rectangular y con altura (grosor) de 37 a 79 mm.

La localización física de las luces exteriores del Autobús se indica en el siguiente esquema:



En la iluminación interior y exterior se deberá hacer uso de leds en lugar de los tradicionales focos incandescentes.



Para garantizar el anclaje de plafones, para el caso de instalaciones sobre fibra de vidrio, se deberá instalar una lámina galvanizada calibre 10 embutida en la fibra de vidrio, los plafones deberán estar configurados para que no se les penetre el agua y se deberán fijar de tal manera que al momento de la instalación no se dañen por la fuerza de fijación.

8.- Sistema de Enfriamiento del Tren Motriz.

La disposición e instalación del radiador debe permitir el máximo aprovechamiento del área útil del autobús y la máxima facilidad de acceso para el mantenimiento e inspección, con protección contra proyectiles y basura que pudieran pasar hacia la caja de vientos, obstruir el panel del radiador (flujo vertical) y post enfriador y ocasionar calentamiento del motor, afectando su temperatura de operación.

El ventilador del radiador deberá ser del tipo eléctrico con controladores electrónicos, localizado de tal forma que las actividades de mantenimiento sean mínimas y permitir un fácil acceso para la inspección y mantenimiento del motor.

El ventilador deberá suministrar aire fresco del exterior, de tal forma que el ventilador admita aire a través del panel del radiador y el número de aspas dependerá del diseño del licitante.

El conjunto de enfriamiento debe ser de circuito sellado con tanque de expansión y la capacidad adicional necesaria con un enfriador para la refrigeración del aceite de la transmisión, localizando la toma en la carrocería para que la puesta a nivel sea de fácil acceso sin necesidad de introducirse al compartimiento.

El tanque de expansión deberá permitir la verificación de los niveles del líquido refrigerante visualmente y soportar sobrepresiones de hasta un 100% más de la presión nominal de trabajo del sistema de refrigeración.

La ubicación del radiador y post- enfriador deberá ser de manera estratégica para evitar la succión de basura.

9.- Sistema Eléctrico.

El sistema eléctrico del autobús está integrado por todos los componentes que intervienen para 1 o 2 alternadores que generen entre 140 a 160 A/h, almacenar (2 baterías 12 V, 170 a 225 Ah por batería o 1000 CCA, las cuales podrán ser libres de mantenimiento), conducir (cables) y consumir (accesorios, iluminación, etc.) electricidad. Las baterías deben contar con 30 placas por celda, capacidad de arranque de 1400 a 1800 A y capacidad de reserva de 430 a 450 minutos o “convencionales”. El licitante dentro de su oferta técnica **deberá presentar la documentación donde se**



indique el año de fabricación, la fecha de adquisición por medio del licitante y la vida útil de las mismas.

Esta fuente de alimentación debe garantizar la correcta y optima energización de todos los componentes integrados en el sistema eléctrico de la unidad, por lo que, en caso de ser requerido, se deberán integrar los elementos (baterías y/o alternadores) que la unidad requiera. El licitante dentro de su oferta técnica **deberá presentar el cálculo de cargas junto con el diagrama eléctrico donde se indicarán los componentes con mayor consumo de voltaje dentro de la unidad.**

El sistema eléctrico deberá abastecer al autobús con energía para las condiciones especificadas de funcionamiento y garantizar su distribución con cargas diversas cuando se requieran, controlados a través de un sistema múltiplex. Los conectores deben asegurar la debida continuidad eléctrica y así mismo deberán estar identificados con la finalidad de evitar conexiones inapropiadas. Los arneses de los circuitos eléctricos deben ser diseñados y fabricarse exprofeso para los instrumentos y accesorios con que cuente el autobús (Chasis y carrocería) y estar perfectamente aislados y sujetos con material ignífugo para evitar que éstos cuelguen demasiado o tengan una excesiva tensión mecánica. Esto último para evitar algún accidente al atorarse durante el recorrido del autobús provocando corto circuito y con esto un incendio.

El autobús deberá disponer de un interruptor manual general tipo robusto (Heavy duty [trabajo pesado]) de la capacidad adecuada, con fácil acceso que permita la desconexión y conexión completa de los acumuladores, al presentarse cortos circuitos o calentamientos en el sistema eléctrico a efecto de evitar un incendio, tanto en el tablero de instrumentos como en el compartimiento de las baterías. El sistema de activación-corte (restablecimiento), deberá estar localizado en su compartimiento.

Para el correcto funcionamiento de los componentes, se deberán incorporar protecciones eléctricas coordinadas en cada uno de los circuitos.

El sistema eléctrico deberá incorporar un panel de fusibles y dispositivos eléctricos que lo componen (central eléctrica), tanto de carrocería como de chasis, y estar ubicados de tal forma que permitan al personal de mantenimiento su fácil acceso para revisiones o recambio de partes con tapa protectora, para evitar entradas de agua, deberá estar ubicada detrás del asiento de operador o en el interior del autobús en la zona delantera.

Los dispositivos de protección deberán disponer de elementos de identificación que indiquen el nombre del circuito y la capacidad del fusible, siendo esta identificación en español y resistente a aceites, grasas y solventes. Dicha identificación deberá estar fotografiada a bajo relieve serigrafía.



En cualquier caso, los dispositivos de protección deberán estar disponibles para su adquisición en el mercado nacional.

Todo el cableado debe tener la vocación y capacidad de conducción de corriente, así como de aislamientos adecuados, deberán estar soldadas o debidamente engarzadas en todos sus polos.

Deberá contar con iluminación auxiliar con interruptor propio en todos los compartimientos de la unidad (compartimiento de motor, tablero de fusibles, de operador, letrero frontal, compartimiento de radiador, mecanismos de puertas, botiquín y el de baterías, etc.).

Además deberá contar con arneses protegidos y alejados de superficies cortantes, tubo de escape, perfiles anclados al chasis para levantamiento de la unidad, filtros de diésel y aceite, anclados perfectamente a lo largo del chasis sin dejar holguras excesivas que permitan atorarse y ser desprendidos, formando arnés principal (tren motriz) y arnés secundario (de carrocería), para lo cual el licitante deberá entregar antes de iniciar la fabricación y ensamble de la carrocería, a la RTP conjuntamente con el chasis los diagramas eléctricos, de los arneses secundarios para evitar sobrecargas y calentamientos en los circuitos eléctricos, principalmente en las luces de faros y calaveras.

Los arneses no deben ubicarse en medio de superficies las cuales pudieran comprimirlo durante la operación del autobús.

Para el caso en que los arneses o cables tengan que pasar a través de laminaciones, se deberá instalar un pasa cables de porcelana o de neopreno en la perforación para el acceso de estos con el fin de evitar filos cortantes y con esto corto circuito en el sistema. Asimismo, se deberá instalar un cinturón de descargas estáticas conectado al chasis.

Se deberán considerar dos tomacorrientes con fusible de seguridad con tensión de 12 voltios para accesorios o equipos auxiliares e identificados en el tablero de fusibles.

Con la finalidad de alargar la vida útil de las baterías de consumo, El licitante podrá integrar una batería más para el uso exclusivo del sistema de videovigilancia y el validador de tarjetas sin contacto para el cobro de peaje con los respectivos circuitos de protección.

La unidad debe tener la capacidad de apagar el sistema eléctrico/electrónico en su totalidad de la unidad automáticamente dentro de los primeros 30 minutos.



10.- Especificaciones del Tren Motriz.

El acoplamiento del tren motriz en todas sus partes deberá cumplir con las condiciones óptimas de operación de sus elementos, relacionados con: temperatura, pendientes a superar, potencia, torque y rangos de operación, entre otros, a efecto de asegurar una vida útil óptima de todos los componentes.

10.1.- Motor.

DESCRIPCIÓN	ESPECIFICACIÓN
Aplicación	Trasera
Tipo	Inyección Electrónica
Operación	A diésel UBA de 4 Tiempos, en combinación con AdBlue
Desplazamiento	6.8 a 9 litros
N° de Cilindros	6 en línea
Rango de Potencia (comprobada a la altura de la Cd. de México)	Diésel 220 a 330 HP, 1900 a 2300 rpm
Rango de Par Torsional (comprobado a la altura de la Cd. de México)	Diésel 500 a 900 lb ft @ 1100 a 1600 rpm
Relación de Compresión	Diésel 16 – 19: 1 máximo
Aspiración	Turbo cargado y post enfriado
Certificado de Cumplimiento en sus diferentes Emisiones Contaminantes	EURO VI.
Pedal de Acelerador	Electrónico
Equipo complementario para diésel	Sistema de recirculación de gases de escape y Reductor catalítico selectivo

El licitante deberá entregar en su oferta técnica, la certificación del motor en materia de emisiones contaminantes (tecnología ambiental) del país de origen y, el certificado original de PROFEPA “**Vigente**”.

REQUISITOS COMPLEMENTARIOS AL MOTOR.

Los autobuses deberán contar con un motor que proporcione la fuerza necesaria para una habilidad en pendiente mínima del 25% (14.04°) y que permita desarrollar una velocidad gobernada de 70 Km/hr. La relación peso-potencia de las unidades, deberá ser tal, que permita alcanzar una velocidad de 25 Km/hr. mínimo, en una pendiente ascendente de 3°, considerando el peso bruto vehicular.



Debe contar con un panel de instrumentos en el compartimiento del motor, integrado como mínimo por:

- Interruptor de iluminación
- Selector de arranque y paro del motor (Delantero, trasero).
- Interruptor de arranque de motor por botón/sin llave
- Interruptor de paro de motor

Cabe hacer la aclaración que ningún material inflamable o con posibilidad de impregnarse con combustible o lubricante, deberá ser utilizado en la construcción o revestimiento del compartimiento, debiendo contar con un recubrimiento retardador de fuego para evitar incendios.

La localización de la toma de aire deberá permitir la admisión de aire en cantidad suficiente para el motor y estará situada a la altura de las ventanillas fijas o de 1,500 a 1,800 mm del suelo como mínimo y estará ubicada en el lado izquierdo o derecho y contar con trampa de agua, deberá considerar la colocación de filtros primario y secundario.

La disposición e instalación del motor debe permitir el máximo aprovechamiento de área útil en el compartimiento de este y la máxima facilidad de acceso para el mantenimiento e inspección. Además, se deberá considerar la posibilidad de tolvas con mecanismos incluidos en el compartimiento para realizar las reparaciones con la mayor amplitud disponible, así como de puertas de acceso por el habitáculo ubicadas en la mampara trasera, con su respectivo encapsulado acústico y térmico para evitar paso de calor y ruido.

Respecto a los acoplamientos con mangueras, no deberán sufrir alteración en sus características por el contacto con el combustible, lubricante y/o agua o alta temperatura.

Entre el filtro y la entrada de admisión de aire del motor deberá contar con un sensor, para indicar en el tablero de instrumentos, que en el sistema se encuentra una obstrucción en el flujo de aire o abatimiento en el caudal de aire.

El conjunto de silenciadores debe cumplir con los niveles de ruido establecidos en las normas vigentes.

La salida del conducto del escape estará diseñada para evitar la entrada de líquidos, sin presentar contrapresiones que afecten el rendimiento del motor y turbocargador.

La ubicación de este conducto será de acuerdo al diseño del fabricante del autobús, deberá contar con los soportes necesarios que garanticen su fijación por el interior del



compartimiento del motor, así como el aislante térmico que garantice que no se transmita el calor al habitáculo interior, además de facilitar la introducción o colocación de los accesorios para la verificación de la unidad y deberá contar con los soportes necesarios que garanticen su fijación por el interior del compartimiento del motor.

Para el diésel el sistema de combustible deberá contar con uno o dos tanques, el cual deberá ser construido de acuerdo con el diseño del fabricante, con una capacidad necesaria para una autonomía de 400 km.

Independientemente del número de tanques a emplear para diésel, este deberá presentar un fácil acceso para el abastecimiento de combustible, con un gollete de longitud mínima de 100 mm y diámetro entre 63 y 76 mm, además de tomar en cuenta que el flujo de suministro es de 100 litros por minuto y no debe presentar derrames ni ahogamientos en el despacho, con pistolas de combustible de 185 mm de longitud y diámetro interior de 25.4 mm. De igual manera deberán contar con sistema de tapón antiderrames sin llave sujeto con cadena, además deberá contar con rompeolas en su interior para evitar que con el movimiento de la unidad se agite demasiado el combustible o un sistema que cumpla con esta función.

El tanque de combustible debe contar con un respiradero adecuado y respecto al anclaje del tanque, se deberán instalar soportes que inhiban su desplazamiento, en las tres direcciones, o sea en el eje longitudinal, lateral y vertical de la unidad, en el anclaje cuando sea de metal o plástico, deberá llevar en medio del metal y el tanque un aislante de poliuretano o un material similar, a fin de evitar el desgaste prematuro del tanque.

La salida del combustible en el tanque al motor deberá estar colocada de forma que en pendientes hacia arriba, a los costados o hacia abajo, no existan problemas en la succión del combustible.

Con lo que respecta al tanque de AD BLUE, al igual que el tanque de combustible debe contar con un respiradero adecuado; en el anclaje del tanque, se deberán instalar soportes que inhiban su desplazamiento, en las tres direcciones, o sea en el eje longitudinal, lateral y vertical de la unidad, además deberá llevar en medio del metal (abrazadera) y el tanque un aislante de poliuretano o un material similar, a fin de evitar el desgaste prematuro del tanque, deberá contar con un indicador físico que señale el máximo y mínimo de nivel de aditivo, para evitar derrames que provoquen daño a los componentes metálicos.

La velocidad gobernada de las unidades deberá ser de 70 Km/hr.

El motor deberá contar con un sistema de protección, bajo las siguientes condiciones:



- ✓ Al alcanzar el refrigerante del motor una temperatura por arriba de los parámetros establecidos por el fabricante del motor.
- ✓ Al presentarse una presión de aceite de motor por debajo de los parámetros establecidos por el fabricante del motor.
- ✓ Al presentar un bajo nivel de refrigerante (indicador físico ubicado en depósito de compensación y display).
- ✓ Cuando permanezca trabajando en ralentí por más de 5 minutos.

Por otra parte, el licitante deberá entregar 5 juegos de equipo nuevo por el total de los autobuses adquiridos:

- ✓ Disco de instalación y licencia del software de diagnóstico para motor, este software debe tener la capacidad de análisis de usuario avanzado como mínimo y servirá para detección de fallas complejas correspondientes a técnicos calificados de nivel 3 como mínimo, la duración de la licencia será, por la vida útil del autobús.
- ✓ Disco de instalación y licencia del software de diagnóstico para transmisión, este software debe tener la capacidad de análisis de usuario avanzado como mínimo y servirá para detección de fallas complejas correspondientes a técnicos calificados de nivel 3 como mínimo, la duración de la licencia será, por la vida útil del autobús.
- ✓ Disco de instalación y licencia del software de diagnóstico para frenos, este software debe tener la capacidad de análisis de usuario avanzado como mínimo y servirá para detección de fallas complejas correspondientes a técnicos calificados de nivel 3 como mínimo, la duración de la licencia será, por la vida útil del autobús.

El Licitante ganador deberá proporcionar los números de serie de las licencias de estos programas, o en su defecto un manual para la activación de los mismos en caso de que estos programas se pierdan por daños en los equipos de diagnóstico y deban ser reinstalados.

La conexión de la interfaz de la computadora de taller del motor deberá ser de fácil acceso y ubicarse en el tablero de instrumentos en forma conjunta con la conexión de interface de la transmisión, la cual debe estar protegida herméticamente contra humedad y posibles chorros de agua.

Por otra parte, el módulo de control electrónico (computadora de motor y /o transmisión), cuando por su diseño no esté ubicado en el componente, se deberá colocar dentro de un compartimiento en el habitáculo del motor, por encima del bastidor, entre el costado de la carrocería y el larguero del chasis, en cualquiera de sus lados, protegido con una cubierta ventilada y removible que asegure que la temperatura no afecte su funcionamiento, con los conectores orientados hacia abajo y en un lugar que permita su mantenimiento, todo esto para evitar penetración de agua al módulo de control.



La funda de la bayoneta de motor deberá contar con soportes adecuados para eliminar las vibraciones y daños a otros componentes.

El licitante ganador deberá entregar carta bajo protesta de decir verdad en la que exprese o presente algún caso en el que su motor alcanza 1,000,000 de kilómetros de vida útil.

10.2.- Transmisión.

Los autobuses equipados con una transmisión automática electrónica de 4 a 6 velocidades contarán con retardador que será accionado por medio del pedal de freno y permita detener la marcha del autobús hasta 5 km/hr., con Unidad de Control Electrónico (UCE) para aplicación urbana que minimice la participación del operador para su operación, traducándose esto en el abatimiento de accidentes por distracción o fatiga del mismo.

La transmisión debe ser electrónica para garantizar su compatibilidad con el motor, a efecto de presentar menos pérdidas de par motor y potencia. El licitante deberá incluir en su propuesta carta membretada donde indique que cuenta con el soporte técnico, asesoría, capacitación, disponibilidad y un inventario de refacciones para la atención de garantías y mantenimiento en general.

Deberá contar con un convertidor hidráulico que soporte una potencia de entrada de 220 a 330 HP y par motor de 500 a 900 Lb ft, para garantizar una velocidad óptima, un mejor aprovechamiento de la potencia, un adecuado rendimiento de combustible y por consiguiente un abatimiento en las emisiones contaminantes.

REQUISITOS COMPLEMENTARIOS A LA TRANSMISIÓN.

Los cambios de marcha deberán efectuarse en función de las necesidades de operación del autobús en rutas de difícil topografía con la mínima participación del conductor.

El convertidor hidráulico debe tener una multiplicación de par que permita utilizar totalmente sus ventajas en rutas planas y con pendientes.

El mando digital de cambios deberá estar posicionado e instalado en forma ergonómica para su seguro y cómodo accionamiento.

El selector digital de gamas en la transmisión debe tener un dispositivo de seguridad que evite el encendido del motor cuando esté en posición diferente de Neutral (N).



El inicio de la operación de la transmisión deberá ser en modo “economía”, pudiendo pasar al modo de “desempeño” por medio de la función “AH” (kick down), el cual permite pasar de modo primario (economía) a secundario (desempeño) de manera automática mediante la posición del pedal de acelerador o manual con el selector de gamas.

El modelo de transmisión deberá incorporar una función que automáticamente inhiba la puesta en marcha del autobús con puertas abiertas, así como la apertura de estas con el autobús en movimiento, esto es, no permitir la apertura de puertas mientras la unidad se encuentre en circulación o a más de 3 km/h., en plano o en pendientes.

El accionamiento del retardador deberá operar al pedal de freno, para lo cual el licitante del equipo original dará sus recomendaciones de calibración correspondiente, siendo éstas con interruptores de 2, 4 y 7 libras de presión.

Es conveniente aclarar que el retardador es un sistema auxiliar de freno, por lo que al considerar esta opción se deberá cumplir con las siguientes especificaciones:

- Ser capaz de mantener a un autobús circulando con su carga máxima (P.B.V.) a una velocidad no mayor a 25 km/hr. en una pendiente de 3°.
- Accionarse automáticamente con el pedal de freno (aplicación anterior a la activación del freno de servicio).
- La velocidad en marcha seleccionada en la transmisión debe ser tal, que no permita que el motor exceda las máximas revoluciones por minuto estipuladas por su fabricante.
- La transmisión deberá contar con un sistema o soporte trasero.

Para la selección de rangos, la transmisión debe contar con una protección, la cual permita seleccionar un rango, exclusivamente cuando el pedal de freno esté aplicado, mediante la función “E” (auxiliary range inhibit), la cual evita pasar de neutral a drive o reversa a menos que se pise el pedal de freno y la unidad este prácticamente parada.

Dentro del habitáculo de pasajeros deberá existir un registro para la transmisión, para inspección y mantenimiento, de tal forma que quede al ras del piso de la carrocería debidamente fijado y no cause accidentes al público usuario, exactamente encima de la transmisión con dimensiones mínimas de 50 x 50 cm y con encapsulado cerámico para evitar la transferencia de calor al habitáculo de pasajeros.

Referente a la unidad de control electrónico (UCE), deberá estar colocada dentro un compartimiento especial o en la central eléctrica del autobús la cual deberá ser de fácil acceso para mantenimiento, protegida con una cubierta ventilada y removible que asegure una temperatura en el entorno no mayor a 85°C, con los conectores orientados hacia abajo, todo esto para evitar la penetración de agua y garantizando una mayor vida útil del componente.

Asimismo, deberá cumplir con la acreditación de acoplamiento entre motor y transmisión con la homologación y análisis detallado (scanner) correspondiente, por lo que el licitante ganador debe incluir en su propuesta técnica dicha acreditación firmada por el fabricante de la transmisión, así como la carta de aprobación de prueba del sistema de enfriamiento que incluye de forma satisfactoria a la transmisión.

10.3.- Diferencial.

Aplicación	Para ruta de media y alta montaña
Paso	De acuerdo con el diseño del licitante
Relación sencilla mínima	De acuerdo con el diseño del licitante
Engrane lateral	De acuerdo con el diseño del licitante

10.3.1.- Flecha cardán.

Aplicación	Motor trasero
Yugo	De acuerdo con el diseño del licitante
Espiga	De acuerdo con el diseño del licitante

En lo relativo al ángulo de inclinación de la flecha cardán, debe ser tal que prevenga fallas en los acoplamientos (crucetas) y en el diferencial mismo. Por otra parte, deberá contar con un soporte o guarda que impida, en caso de desprendimiento de la flecha de transmisión, que ésta golpee el suelo y se incruste en el pavimento o dañe algo en el habitáculo.

La flecha cardán no debe interferir con el movimiento completo de la suspensión.

La integridad del sistema se debe garantizar en todas las condiciones de operación, atendiendo con seguridad los requisitos de funcionamiento del autobús.

10.4.- Compresor.

El compresor de aire deberá ser sobrealimentado (dos pasos) con refrigeración, deberá tener la capacidad de levantar la presión en los tanques húmedos y de servicio de 85 a 120 psi, para operación del sistema de frenos de servicio y emergencia, apertura y cierre de puertas, bolsas de suspensión y asiento de operador, cuando el motor está en marcha a las rpm máximas recomendables en el menor tiempo posible. La temperatura del aire de descarga del compresor no debe exceder los 60 grados centígrados a la entrada del secador de aire.



Para su rehabilitación, el licitante deberá garantizar la disponibilidad de diferentes juegos de refacciones de acuerdo a las recomendaciones del fabricante de equipo original.

10.4.1.- Líneas neumáticas.

Con excepción de las líneas flexibles necesarias, todas las líneas de aire deberán cumplir con los requerimientos de las normas SAE J844 y SAE J2494-3 o equivalente. El uso de tubería de nylon (tubing) deberá cumplir con las normas DOT FMVSS 571.106 o equivalentes correspondientes, estando restringido a temperaturas menores a 93.3 °C.

Las mangueras que conectan las válvulas relevadoras con las roto cámaras o equivalentes, delanteras y traseras, deberán ser de la misma longitud y del mismo diámetro interior, para cumplir con los tiempos de aplicación y liberación de los sistemas de frenado de acuerdo a la norma FMVSS-121 o ECE 213.

El licitante ganador estará de acuerdo en que la RTP se reserva el derecho de llevar a cabo una prueba de frenado, con base a lo indicado en la norma FMVSS-121.

Las líneas de aire deben limpiarse y secarse antes de su colocación. Todas las líneas deben inclinarse hacia un recipiente y dirigirse de forma que se eliminen trampas de agua y deberán estar agrupadas y soportarse a intervalos no mayores de 735 mm, además de que la línea de descarga del compresor deberá ser con un tubo de cobre que soporte las altas temperaturas y con un diámetro interior mínimo de 19 mm.

Los conectores y mangueras deben satisfacer la norma SAE J1402 o equivalente. Las mangueras flexibles deben ser lo más cortas posibles y soportadas individualmente eliminando esfuerzos de torsión y vibración. No deben existir roces entre mangueras y partes del autobús. Las líneas flexibles deberán fijarse a intervalos no mayores de 735 mm. El sistema neumático de la unidad debe contar con secador de aire, así como de un separador de aceite.

Las válvulas empleadas en el sistema de frenos deben estar ubicadas de tal forma que garanticen su protección por choques o proyectiles lanzados por las ruedas.

10.4.2.- Gobernador de Aire

Rango de Presión	9.3 a 12.2 bar
------------------	----------------

La capacidad del gobernador de aire deberá corresponder a la capacidad del compresor. Para su rehabilitación, el licitante deberá garantizar la disponibilidad de diferentes juegos de refacciones de acuerdo a las recomendaciones del fabricante de equipo original.

10.4.3.- Secador de Aire

La función del secador de aire es evitar que entre agua y humedad en el sistema de aire. El ciclo de funcionamiento del secador de aire debe comprender dos etapas secado y regeneración, con las siguientes características:

Capacidad Máxima	24CFM
Ciclo de Recuperación máximo	30 Seg.
Ciclo de Descarga máxima	30 Seg.
Purgador	Automático

Para su rehabilitación, “El Licitante” deberá garantizar la disponibilidad de diferentes juegos de refacciones de acuerdo a las recomendaciones del fabricante de equipo original. Cualquier propuesta diferente presentada por el ofertante será aceptada previo análisis.

Se deberá tomar en cuenta que la temperatura del aire no exceda de los 60°C a la entrada del secador de aire.

Nota: Debido al avance tecnológico, existe la opción de que el secador de aire y el separador de aceite, estén integrados en un solo componente (filtro coalescente) de acuerdo al diseño del Licitante, el cual será aceptado siempre y cuando cubra los requisitos solicitados y “El Licitante” ganador entregue en su propuesta la ficha técnica del componente.

11.- Especificaciones del Sistema de Frenos.

11.1.- Frenos de Disco.

El sistema de frenos deberá ser de accionamiento neumático.

El licitante deberá incluir en su oferta técnica la descripción del sistema de frenos de acuerdo a su diseño, con sistema ABS, EBS, ASR y ESP, con las siguientes características mínimas:

- Accionamiento neumático.
- Material de pastas de fricción libre de asbesto
- Cumplir con la norma de balatas SAEJ 661 o equivalente.
- El sistema de control de estabilidad electrónico (ESP) deberá evitar el derrape de las ruedas del vehículo en situaciones de riesgo tales como sobrevirajes, subvirajes o frenadas de pánico. El sistema deberá controlar de forma electrónica el par de motor y el frenado individual de cada rueda para evitar que se pierda la tracción en cualquiera de ellas.



Delanteros

Accionamiento	Neumático
Disco con pista de frenado	De acuerdo a diseño del licitante
Diámetro de disco	De acuerdo a diseño del licitante

Traseros

Accionamiento	Neumático
Disco con pista de frenado	De acuerdo a diseño del licitante
Diámetro de disco	De acuerdo a diseño del licitante

Accesorios

Secador de aire	Tipo regenerativo o filtro coalescente de acuerdo con el diseño del Licitante
Separador Aceite	

REQUISITOS COMPLEMENTARIOS AL SISTEMA DE FRENOS

El autobús deberá disponer además del freno de servicio, el freno de estacionamiento, independientes entre sí.

11.1.1.- Freno de Estacionamiento.

Debe mantener estático el autobús totalmente cargado, en una rampa con una inclinación mínima del 25% (14.04°).

El tiempo de liberación debe ser inferior a 0.8 segundos, a partir del instante de su accionamiento.

Cuando sea operado como freno de emergencia, debe proporcionar dentro de los 0.8 segundos una desaceleración de 1.8 m/seg² a carga plena, sobre un pavimento seco, plano y horizontal.

El mando debe estar instalado en la zona del conductor y su posición deberá quedar de forma ergonómica.

11.1.2.- Válvulas y Accesorios.

El licitante deberá presentar en su oferta técnica el diagrama del sistema de frenos incluyendo el listado de válvulas (de seguridad, de retención, relevadoras, de descarga rápida, de estacionamiento y de pedal de freno) y accesorios (secador de aire, separador de aceite, purgador automático, sensores de baja presión e interruptor de alto).

La integración del sistema de frenos deberá considerar la inclusión de los siguientes componentes de acuerdo a las especificaciones que se indican:

N°	DESCRIPCION	N°	DESCRIPCION
1	Secador de aire tipo regenerativo.	10	Válvula de aplicación completa (de pie) de 25° a 30° de inclinación.
2	Separador de aceite.	11	Válvula de retención de dos vías.
3	Válvula de seguridad.	12	Válvula de descarga rápida.
4	Grifo de purga automática.	13	Válvula de estacionamiento.
5	Sensor de baja presión con led indicador y alarma.	14	Válvula de freno de resorte.
6	Interruptor de alto en los dos circuitos primario y secundario.	15	Sensores ABS, EBS, ASR y ESP.
7	Válvula de control de aire de accesorios.	16	Aviso de alta temperatura de frenos con indicador ubicado en el tablero (visual y auditivo).
8	Válvulas de retención.	17	Sensor de desgaste de pastillas de freno con indicador ubicado en el tablero (visual y auditivo).
9	Válvulas relevadoras (2).	18	Sensor de monitoreo de presión y temperatura de neumáticos con indicador ubicado en el tablero (visual).

11.1.3.- Depósito para aire comprimido.

Debe contar con 3 tanques como mínimo para atender la demanda que exigen los sistemas neumáticos del autobús de acuerdo con la norma FMVSS-121-USA o la norma europea ECE-13 y las condiciones de máximo servicio, con purga automática en todos los tanques y anclaje de los tanques con abrazaderas sujetas al chasis.

DESCRIPCION	TANQUES
Cantidad (abastecimiento, primario, secundario y accesorios)	3 mínimo
Capacidad total	De 85 a 160 LT.
Purga en tanque de abastecimiento	Automática
Anclaje	Abrazaderas (Cinchos) sujetas al chasis con separador de neopreno.

La instalación de los tanques no debe interferir con el anclaje de la estructura al chasis, a efecto de evitar cortes en los perfiles.

11.1.4.- Cámaras de Servicio.

Delanteras	De acuerdo a diseño del licitante
------------	-----------------------------------



Traseras	De acuerdo a diseño del licitante
----------	-----------------------------------

11.1.5.- Ajustador de Freno (Tensor de Ajuste).

Tipo	Automático	
Cantidad	Delanteros	2
	Traseros	2

11.1.6.- Frenos Delanteros (Neumáticos) Ventilados.

Ancho de pista de Freno	De acuerdo con diseño del licitante
-------------------------	-------------------------------------

11.1.7.- Frenos Traseros (Neumáticos) Ventilados.

Ancho de pista de Freno	De acuerdo con diseño del licitante
-------------------------	-------------------------------------

11.1.8.- Pastillas.

Delanteras sin asbesto

Coeficiente de Fricción	FF
Ancho de Pastilla	De acuerdo a diseño del licitante
Anclaje	De acuerdo a diseño del licitante

Traseras sin asbesto

Coeficiente de Fricción	FF
Ancho de Pastilla	De acuerdo a diseño del licitante
Anclaje	De acuerdo a diseño del licitante

11.1.9.- Discos de Freno Delantero.

Ancho	De acuerdo a diseño del licitante
Tipo de sujeción	De acuerdo a diseño del licitante

11.1.10.- Discos de Freno Trasero.

Ancho	De acuerdo a diseño del licitante
Tipo de sujeción	De acuerdo a diseño del licitante

11.1.11.- Eje Delantero.

Capacidad mínima	14,000 Lb
Variación del Diseño	Compatible con suspensión propuesta
Lubricación	Por aceite o grasa

11.1.12.- Eje Trasero.

Capacidad mínima	23,000 Lb
Variación del Diseño	Compatible con suspensión propuesta
Lubricación	Por aceite

La capacidad de carga de pasajeros más el peso vehicular no deberá exceder la suma de las capacidades de los ejes (delantero y trasero).

Las placas de identificación de componentes deben estar:

- ✓ Sin pintar.
- ✓ Sin maltrato (rayadas, dobladas, esmeriladas, etc.)
- ✓ Faltante de placa.

Principalmente la identificación de motor, transmisión, eje delantero, eje trasero, funda de diferencial, diferencial, turbocargador, marcha, alternador y todos aquellos componentes que cuenten con este tipo de identificación.

De presentar la situación antes indicada, el componente debe ser sustituido por un componente que cuente con su placa en buen estado.

12.- Dirección.

Debe ser del tipo asistida hidráulicamente y sus características, tanto geométricas como mecánicas deben estar encaminadas a lograr excelente estabilidad direccional, sin vibraciones y desgastes prematuros en barras longitudinal, transversal y rótulas, siendo estas últimas de reemplazo y no engargoladas, con un adecuado y seguro retorno a la trayectoria rectilínea y sobre todo rapidez de respuesta al conductor.

La dirección debe permitir la maniobrabilidad de giro dentro de los límites establecidos, además de incorporar en la columna de dirección un dispositivo que permita absorber impactos en caso de choques de frente.

El diseño de la dirección debe cumplir con una carrera máxima de tope a tope de 5 vueltas de volante. Todas las articulaciones del sistema deberán ser selladas y protegidas contra

agua, lodo, y al mismo tiempo presentar una adecuada retención de lubricante (grasa), así como dispositivos para su lubricación.

SISTEMA DE DIRECCIÓN

DESCRIPCIÓN	CARACTERÍSTICAS
Modelo o Tipo	Asistida Hidráulicamente
Capacidad de aceite	De acuerdo con el diseño del fabricante
Bomba hidráulica	De acuerdo con el diseño del fabricante
Carrera máxima (tope a tope)	5 vueltas
Impulsión	Por motor
Diámetro volante de dirección una sola barra diametral	450 - 550 mm
Columna de dirección	Regulable en altura e inclinación

Nota: Todas las partes como brazos de dirección, barras, rótulas, ensamble muñones de ruedas deben ser seleccionadas de acuerdo con las características y capacidad de carga del eje delantero. Las partes que incluyan cuerdas deben ser roladas y no cortadas para evitar cambios en la estructura del material y originarse rupturas por vibración o fatiga.

13.- Suspensión.

La capacidad de la suspensión en cada eje debe ser como mínimo igual a la capacidad del eje correspondiente.

13.1.- Delantera.

Aplicación	neumática
Capacidad	14,000 Lb mínimo
Tipo	2 a 4 bolsas de aire

13.2.- Trasera.

Aplicación	neumática
Capacidad	23,000 Lb mínimo
Tipo	2 a 4 bolsas de aire

REQUISITOS COMPLEMENTARIOS A LA SUSPENSIÓN.

- ◆ Los efectos de aceleración y desaceleración del autobús deben ser amortiguados por la suspensión y no deben dar paso a su amplificación.
- ◆ Los dispositivos de estabilización deben atenuar las inclinaciones en curvas y evitar fenómenos de galope, resonancia, vibración y cabeceo.

- ♦ Las vibraciones secundarias residuales de frecuencia relativamente elevadas deben atenuarse a niveles de las uniones entre las mazas suspendidas y no suspendidas.
- ♦ La localización de todos los elementos de la suspensión debe proporcionar fácil acceso para su mantenimiento óptimo, además de poder corregir las fallas presentadas por los impactos ocasionados por proyectiles lanzados por las ruedas.
- ♦ La suspensión debe asegurar la estabilidad del autobús mediante la nivelación permanente de la carrocería y el contacto constante de las llantas con el pavimento.
- ♦ Las uniones de los elementos de la suspensión con la estructura o con otras partes del autobús, no deben tener contactos rígidos directos.
- ♦ La frecuencia propia de la suspensión debe ser entre 1 y 1.6 Hz.
- ♦ Con barra estabilizadora.
- ♦ Deberá contar con sistema de arrodillamiento a la derecha.
- ♦ Los ejes deben ser neumáticos y libres de mantenimiento durante 500,000 kilómetros.
- ♦ El eje delantero deberá ser independiente.

14.- Llantas.

	CARACTERÍSTICAS
Cantidad	7 (incluida la llanta de refacción)
Modelo	G665 o equivalente
Tipo	Radial sin cámara con rango de carga "H"
Dimensiones	De acuerdo con el diseño del fabricante y disponibilidad local para la compra
Rin	Disco de 22.5" x 8.25" de diámetro de 10 barrenos con 5 orificios como mínimo para ventilación y con diseño adecuado para el empleo de la llanta con cámara en tiempo posterior
Capacidad de carga	3,100 Kg. mínimo @ 116 psi
Presión mínima de inflado	Recomendada por el fabricante original
Tipo de servicio	Toda posición
Aplicación	Servicio urbano
Construcción	Radial sin cámara
Caducidad	No mayor a dos años con base en su fecha de fabricación
Accesorios	Dado Largo de Impacto profundo con entrada de 1" o de acuerdo al diseño del Licitante.
	Loderas de neopreno en los puntos de apoyo delanteros y traseros.

15.- Corte de color exterior.

Los logotipos y reflejantes, así como el corte de color exterior, serán informados a la firma del contrato o antes del inicio del carrozado.

Los materiales de los reflejantes a emplear deberán cumplir con las características siguientes:

REFLEJANTE GRADO DIAMANTE EN COLOR
ROJO DE 6° DE ANCHO (ROLLO).REFLEJANTE GRADO DIAMANTE EN COLOR
ÁMBAR DE 6° DE ANCHO (ROLLO).REFLEJANTE GRADO DIAMANTE EN BARRICADA
COLORES ROJO BLANCO.

El licitante ganador deberá presentar las pruebas de impresión de la cromática para su validación y una vez aprobados la cromática y el tono de color, se realizará la prueba en una unidad para el visto bueno del Organismo y su aplicación definitiva en todo el lote de los autobuses a adquirir.

16.- Disposiciones Generales a las Pruebas.

La RTP presenciara las pruebas a todas las unidades pertenecientes al lote de producción (incluyendo las que pertenezcan a una ampliación de contrato en caso de presentarse), del Licitante adjudicado y en caso de detectar alguna inconsistencia, se acordará con “El Licitante” las correcciones a las desviaciones encontradas y las aplicará al lote de producción sin costo adicional para la RTP.

La Tabla 1: Pruebas que la RTP puede aplicar al autobús seleccionado aleatoriamente.

DESCRIPCIÓN DE LA PRUEBA
ESTRUCTURA
Análisis estático de la estructura (elemento finito)
Análisis estático de la estructura del toldo (elemento finito)
Análisis de la resistencia de los soportes frontales del autobús (ganchos de arrastre) (resistencia a la tensión)
Prueba de carga estática de paneles (si aplica)
Prueba de cámara salina a algunos componentes (si aplica)
CARROCERÍA
Prueba de distribución de carga en ejes a peso bruto vehicular (simulación)
Prueba para la determinación de radios de giro (reporte)



Determinación de las dimensiones de asientos de pasajeros (reporte)
Verificación de dimensiones exteriores (reporte)
Prueba de sujeción y resistencia de asientos (reporte)
Prueba sobre la madera, tratamiento, recubrimiento y pendiente del piso (reporte)
Determinación de las dimensiones y ángulos de visibilidad del conductor (reporte)
Pruebas de resistencia y sujeción de las ventanillas (reporte)
Prueba de adherencia de la pintura (reporte)
Prueba de estanqueidad (física)
Pruebas acústicas al interior y exterior del autobús (reporte)
Funcionamiento y operación de ventanillas de emergencia (reporte)
Funcionamiento y operación de ventilas toldo (reporte)
Prueba dinámica de la estructura (reporte)
Prueba de volcadura (reporte)
SISTEMA ELÉCTRICO
Prueba del funcionamiento integral del sistema eléctrico (aplicación)
Prueba de nivel de aislamiento hacia la estructura (reporte)
Prueba de nivel de iluminación (reporte)
Prueba de habilidad del vehículo (reporte)
Prueba de camino (reporte)
Medición de emisiones, opacidad, calibración de inyección, sistema de diagnóstico (reporte)
SISTEMA NEUMÁTICO
Hermeticidad del sistema neumático (reporte)
Funcionamiento integral del sistema de frenos (reporte)
Funcionamiento del sistema de puertas de servicio (reporte)
Funcionamiento de puertas de emergencia (reporte)

Tabla 2: Pruebas que la RTP aplicará a todas las unidades pertenecientes al lote de producción para la liberación de las unidades (incluyendo las que pertenezcan a una ampliación de contrato en caso de presentarse).

DESCRIPCIÓN DE LA PRUEBA
TREN MOTRIZ
Prueba de frenos
Prueba de velocidad gobernada
Prueba de pendiente
Prueba de cambios en transmisión
Prueba de ralentí
Prueba de auto nivelación de la suspensión

Prueba de retardador
Prueba de presión en las llantas
Prueba de dirección
CARROCERÍA
Prueba de avance con puertas cerradas
Prueba de filtración de agua
Prueba de vibraciones (Ventanillas, fallebas, laminaciones, o cualquier componente de la carrocería)
Prueba acústica
Prueba de luminosidad
Prueba de temperatura
Prueba del sistema de ventilación
Prueba de fijación de tubos pasamanos y asientos
Prueba de puertas de compartimientos externos e internos
Prueba de pintura exterior e interior
Prueba de sistema de video vigilancia (cámaras, DVR, radio, antena, etc.)
Prueba de cromática
Pruebas de componentes retardantes al fuego
Prueba de líquidos penetrantes

En caso de requerir pruebas adicionales como resultado de anomalías observadas en la supervisión de la fabricación de las unidades, así como las mencionadas anteriormente, correrán a cargo del Licitante ganador sin costo adicional para la RTP.

17.- Pruebas.

“El Licitante” deberá manifestar que el autobús cumple con todas las pruebas que establecen los “Lineamientos de SEMOVI”, por lo que la RTP se reserva el derecho de llevar a cabo todas las pruebas que contempla el presente anexo, a excepción de la homologación de todas las unidades, la cual será con cargo al Ofertante.

18 - Accesorios

Cada uno de los autobuses deberá contar con el siguiente equipo adicional:

18.1.- Equipo para Supervisión y Control de Flota.

Características del Radio de Comunicación Fijo.

- Frecuencias de operación 136-174MHz (VHF), 403-470 MHz, 450-527 MHz (UHF).
- Baja potencia de salida 1-25 W (VHF, UHF).
- Alta potencia de salida 25-45 W (VHF), 25-40 W (UHF).
- Alimentación 12V.

- Espaciamiento de canal 12.5, 20, 25 kHz.
- GPS
- Bluetooth.
- Señal Analógica/Digital.
- Certificación IP54

Características de la antena de radio de bajo perfil.

La antena de bajo perfil deberá contar con:

- Ganancia unitaria.
- Potencia de 60 W.
- Montaje de ¾ " NMO.

Además de poder trabajar en las frecuencias de operación de la RTP que se muestran en la siguiente tabla:

Uso	Rx	Tx
Canal 1 (Módulos)	166.975 MHz	167.600 MHz
Canal 2 (Supervisión)	167.575 MHz	167.100 MHz
Canal 3 (Local)	167.625 MHz	167.625 MHz
Canal 4 (Servicio expreso y escolar)	168.675 MHz	166.800 MHz

En la fabricación de las unidades se deberá considerar un plano de tierra física que puede tener forma de un cuadrado de 1,000 mm x 1,000 mm o en su defecto un círculo con diámetro de 1,000 mm.

La antena deberá estar ubicada en el toldo de la unidad y al centro del plano de tierra, además, el plano de tierra no debe tener contacto con la estructura de la carrocería para evitar interferencias.

Características del DVR:

- 4 entradas de video AHD
- 1 salida de video
- 4 entradas de audio
- 1 salida de audio
- Códec de compresión de video h.265 como mínimo (preferente h.265+).
- Resolución de imagen
 - o PAL: 1080P(1920X1080), 720P(1280X720), WD1(928X576), WHD1(928X288), WCIF(464X288), D1(704X576), HD1(704x288), CIF(352x288).

- o NTSC: 1080P(1920X1080), 720P(1280X720), WD1(928X480), WHD1(928X240), WCIF(464X240), D1(704x480), HD1(704x240), CIF(352x240).
- Modo de búsqueda por fecha, evento.
- Conectividad 3G/4G (EVDO / WCDMA / TDD-LTE / FDD-LTE).
- Wi-Fi 802.11b/g/n.
- GPS
- Lector de tarjetas SD con soporte de 32Gb a 256Gb (tarjeta SD incluida de 256).
- SSD/HDD de 2.5" con capacidad de 2TB como mínimo.
- Puerto para SIM.
- 2 puertos RS232
- 2 puertos RS485
- Temperatura de operación 40°C a 70 °C.

Características Disco Duro:

- 128 MB cache
- Capacidad de almacenamiento de 2Tb.
- Compatibilidad con DVR móvil.
- Tamaño 2.5"
- SATA 6Gb/s
- Cable de Alarma
- SSD/HDD

Características del Cable de Alarma.

Cable de Alarma (CBALM03), deberá ser diseñado para una fácil implementación y mantenimiento con dos módulos de interfaz de entradas y salidas de alarma, deberá estar integrado por otra interfaz de RS-232 con lo siguiente:

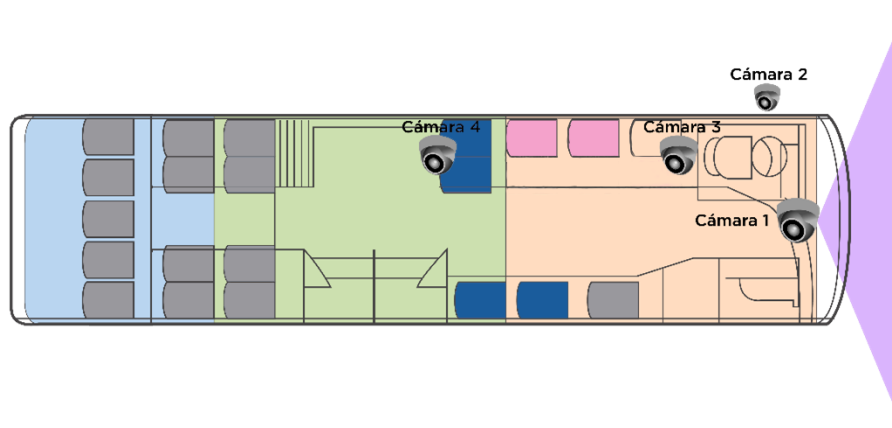
- Ocho interfaces de entrada de alarma, proporcionando la entrada de detección de alarma.
- Dos interfaces de salida de alarma, proporcionando la detección de salida de alarma.
- Una interfaz de entrada de velocidad, para detectar la velocidad del cuadro de mandos.
- Una interfaz RS232.
- Un conector para micrófono (tipo molex)
- Cable simple.
- Estética General.
- Botón de pánico para DVR móvil, para emergencias.

Cámaras de video vigilancia.

Las unidades deberán contar con cuatro cámaras de video de circuito cerrado (Domo Eyeball), a efecto de vigilar la seguridad de los pasajeros durante su transporte, con formato AHD que permita una alta resolución mínimo de 720P, sin perdidas y retardos capaz de cubrir la totalidad de la unidad y envié de señal en tiempo real al centro de control de flota de las instalaciones corporativas, compatible con el software y equipo instalado en dicha central. Las cámaras deberán contar con las siguientes características:

- Resistencia IP66 que soporte chorros de agua y polvo.
- Resolución de 1MP a 2MP.
- Montaje en pared y techo.
- Compatible con DVR Móvil AHD solamente.
- Función de video AWB.
- Antivibración.
- Conector PIN de aviación de 4 pines.

Las cámaras de vigilancia deben ser capaces de grabar a color durante el día, noche y con poca iluminación. Deberán grabar aun estando el autobús apagado, contar con un sistema de respaldo digital de por lo menos un mes. En caso de que la configuración de las cámaras tenga en alguno de sus componentes alguna falla, “El Licitante” será la responsable de reparar o sustituir dicho componente sin cargo alguno para la RTP.



Equipo de conexión a internet.

El sistema de internet inalámbrico a través de Wi-Fi, deberá cumplir con la norma IEEE 802.11n, IEEE 802.11g y IEEE 802.11b, frecuencia 2.4-2.4835 GHz y que su configuración de red sea abierta para el público usuario del autobús.

Así mismo, el equipo deberá empezar a transmitir señal de Wi-Fi con conexión a internet, a partir de la puesta en operación de los autobuses, por lo que el proveedor deberá de informar a la RTP el procedimiento para que los pasajeros se conecten a internet a través de dicha red.

El servicio de internet deberá ser brindado por lo menos durante un año, con cargo al proveedor.

El equipo para poder brindar el servicio de internet a través de Wi-Fi en las unidades deberá contar con al menos:

- 1 puerto 10/100 Ethernet.
- Estándar IEEE 802.11 b/g/n
- GPS
- 2 slots para tarjetas SIM.
- Modem 4G
- 4G categoría 4 (150 Mbps de bajada, 50 Mbps de subida).
- 3G categoría R7 (21 Mbps de bajada, 5.76 Mbps de subida).
- 2G categoría Class12
- Angulo de propagación de 360°

18.2.- Sistema remoto de control de flota.

Los autobuses deberán estar equipados con un sistema de control de flota (protocolo SAE J1939) que permita la obtención de datos de operación y desempeño (rendimiento de combustible, tiempo en ralentí, kilometraje recorrido, frenadas de pánico o de emergencia, fallas del vehículo, etc.).

La visualización de los datos deberá poder realizarse de forma remota a través de dispositivos electrónicos (computadora de escritorio, laptop o telefonía celular), teniendo privilegios de consulta de nivel avanzado, donde puedan mostrarse rendimiento de combustible, tiempo en ralentí, kilometraje recorrido, frenadas de pánico o de emergencia, fallas del vehículo, etc., sin limitación, proporcionando a la RTP las credenciales necesarias para el acceso a la plataforma sin costo para El Organismo.

La transmisión de los datos deberá ser mediante el uso de una red de telefonía celular que el licitante ganador maneje, sin cargo extra para la RTP.

El sistema remoto de control de flota deberá ser compatible con la plataforma de control que utiliza la RTP, los datos de dicha plataforma serán entregados al licitante ganador.

El servicio deberá ser brindado por lo menos durante dos años, con cargo al Licitante, al término de este plazo el organismo podrá adquirir los servicios.

Se deberá considerar la instalación de un botón de pánico que será utilizado para enviar una señal de alerta al Centro de Control de la RTP, el cual será activado por el operador en



caso de emergencia, su ubicación será en el tablero al alcance del operador, una vez activado se enlazará el sistema de GPS y WiFi con el sistema de videocámaras y audio.

18.3.- Equipo y/o accesorios para personas discapacitadas.

Los vehículos deberán contar con accesibilidad universal para personas con discapacidad, deberán cumplir con lineamientos técnicos de seguridad, comodidad y ecológicos, de acuerdo con las normas vigentes en materia de auto transporte urbano de pasajeros de la Ciudad de México, tales como:

- Sistema de rampa de acuerdo con el diseño del fabricante con capacidad hasta 350 Kg.
- Contar con un sistema de sujeción para silla de ruedas, orientada en el sentido de la marcha del vehículo, cercana a la puerta trasera en la parte central del habitáculo.
- Contar con asiento individual y un espacio protegido para dar servicio a personas invidentes y su perro lazarillo ubicado de acuerdo con la distribución de asientos.
- Los espacios acondicionados para asegurar sillas de ruedas y el destinado para personas invidentes y perro lazarillo deberán ubicarse en la cercanía de la puerta que cuenta con sistemas de elevación, permitiendo el desplazamiento de cualquiera de ellos sin interferencia de los otros.
- Cinturones de seguridad de tres puntos.
- Torreta a base de leds en color ámbar estroboscópica en ambos extremos (delantero y trasero) de la unidad.
- Timbre de rampa visual y auditiva (accionamiento por botón y cordón) En los espacios destinados para personas discapacitadas se colocarán timbres a 850 mm de altura en cada uno de ellos, que les permita activar la señal de descenso para que se puedan desplazar con la unidad parada.
- Sirena de aproximación.
- Sistema de aviso de paradas de descenso visual y acústica.
- Sistema de audio interior con ocho bocinas como mínimo para información de vialidades y descensos.
- Reflejantes en escaleras de descenso y ascenso.
- Distintivos sobre el servicio a discapacitados interior y exterior.
- El asiento para personas con discapacidad visual deberá contar con espacio aislado para el perro guía, con dimensiones equivalentes al espacio que ocupa un asiento individual (700mm x 440mm), con placa en lenguaje braille indicando número económico y el número de placas de la unidad, así como el número de emergencias de locatel, con su respectivo timbre.

18.3.- Preparación para equipo de cobro de peaje con tarjeta.



Las unidades deberán contar con la preparación para la instalación de un sistema de cobro compatible con los ya existentes en el transporte público.

La preparación no debe obstruir el área del operador ni los controles del puesto de conducción, tampoco debe inhabilitar asientos para los pasajeros.

Las conexiones para el sistema de cobro por tarjeta estarán ubicadas en la central eléctrica de la unidad, contando con tres puntos (Corriente continua +24 V, Ignición y tierra). Estas tomas deberán estar protegidas por fusibles de 5 A y proporcionar una alimentación de 24 V a 1 A.

El punto de ignición deberá estar conectado al switch de la unidad, garantizando que al apagar el autobús éste también se apagará.

Dentro de su oferta técnica el licitante ganador proporcionará a la RTP el diagrama eléctrico donde se indiquen los puntos autorizados para conexión de VCC, ignición y neutro, así como la ubicación dentro de la unidad para la instalación de una antena GPS externa al equipo de cobro con tarjeta.

18.4.- Sistema informativo.

Los vehículos deberán contar con la preparación para conexión de un sistema informativo auditivo (ocho bocinas) y visual que permita informar de las paradas autorizadas a los usuarios.

19.- Homologación de la Unidad.

El “Licitante” de las unidades nuevas deberá de entregar a la RTP los autobuses verificados y homologados por parte del Centro de Investigación e Innovación Tecnológica (CIITEC), por lo que las unidades deberán contar con el holograma correspondiente antes de la puesta en marcha de la unidad, colocado en el parabrisas, que no interfiera con la visibilidad.

20.- Suministro de Documentación Técnica.

20.1.- Objetivo.

El presente capítulo establece los requisitos que debe cumplir el licitante previa y posteriormente a la adjudicación, en referencia a la documentación necesaria para la adquisición de unidades, utilización, conservación y reparación de las mismas.

Este anexo técnico forma parte integral del contrato de adquisición de las unidades, por consiguiente, el licitante se obliga a respetar sus numerales, en tanto que en el contrato de que forma parte no se estipulen otras condiciones que las deroguen o modifiquen expresamente.

20.2.- Documentos que debe entregar el licitante ganador.

Los documentos que se entreguen a la RTP deben estar en idioma español, en papel con contenido e impresiones de buena calidad y en forma digital, en caso de que el licitante ganador tenga una plataforma que se pueda visualizar por internet, este podrá proporcionar las credenciales necesarias para su consulta, incluyendo planos y diagramas, respaldados en medios digitales reproducibles.

Para fines del manejo de la información por la RTP los documentos se clasifican en:

20.2.1.- Primera etapa

Los documentos necesarios para la fabricación comprenden lo siguiente:

- a) Por sistemas del autobús, una lista general de partes detalladas de todas las piezas, equipos y aparatos comprendidos dentro de la fabricación, incluyendo números de parte del licitante, así como sus equivalencias de dichos números con otras marcas utilizadas y/o autorizadas por ésta.
- b) Planos de conjunto generales y particulares.
 - Planos de montaje de aparatos o de grupos de sistemas independientes.
 - Diagramas de la instalación neumática y planos de tuberías (incluir el sistema de frenos).
 - Diagramas eléctricos y electrónicos y planos de cableado, (unifilar y pictográficos).
- c) Un plano de conjunto a escala del autobús en todas sus vistas con todas las cotas principales, logotipos, emblemas, reflejantes y corte de color.

20.2.2.- Segunda etapa

Documentos relativos a los componentes completos y suministrados por fabricantes de equipo original. Para los componentes suministrados por fabricantes de equipo original, se deben entregar planos de dimensiones generales y de montaje, señalando sus características principales. Estos planos deben indicar los datos necesarios para la adquisición de los componentes, como son números de parte, tanto del fabricante de equipo original, como el del ensamblador del equipo.



La documentación de las anteriores categorías se entregará a la RTP antes del inicio de la fabricación y ensamble de autobuses para su evaluación y correcciones de desviaciones detectadas y la definitiva (información corregida) se tendrá como plazo la fecha de la entrega de la última unidad.

20.2.3.- Tercera etapa

Documentos necesarios para la operación y mantenimiento del autobús, sus sistemas y equipos:

a) Comprende:

- Un Manual del operador por autobús con su póliza de garantía **más un 20% de la flota adquirida.**
- Manuales de diagnóstico de motor y transmisión por unidad.
- Manuales de servicio de motor y transmisión por unidad.
- 10 catálogos Únicos de Partes (refacciones), incluyendo descripciones técnicas completas, número de parte del fabricante de equipo original, números de proveedores homologados o autorizados por el licitante (referencias cruzadas) e imágenes descriptivas en explosionado.
Si se requiere de software especial, deberá también ser entregado, así como las licencias respectivas durante la vida útil del autobús, con el fin de que la RTP no viole patentes o licencias.
- Manuales de Mantenimiento y Conservación del autobús por unidad.
- Manuales de Operación y Mantenimiento de todos los equipos, accesorios y sistemas del autobús por unidad.

b) Todos los documentos deben estar redactados en español. Las características se deben expresar en el sistema métrico internacional de medida (NOM-008-SCFI).

c) La información que deben contener los manuales de mantenimiento comprende:

- Una descripción del equipo y una explicación de los principios de funcionamiento en forma simplificada, utilizando esquemas y/o croquis.
- Un listado de maniobras secuenciales con su explicación que constituye el modo correcto de operación del equipo, en esta parte se deben incluir las maniobras que puedan considerarse críticas, y que su mala ejecución influya en la seguridad del equipo, del personal o del usuario.
- Un listado de trabajos necesarios (mantenimiento) para la correcta conservación del equipo, para cada uno de los cuales se deben especificar los siguientes datos:

- Guía de servicio preventivo o periodicidad con la cual deben realizarse estos trabajos, en kilómetros recorridos, detallando las rutinas por tipo o aplicación de servicio.
- Una descripción detallada del método manual que debe seguirse para la correcta ejecución del trabajo y de ser posible una estimación del tiempo necesario.
- Una especificación técnica de los materiales necesarios para la ejecución de los trabajos, haciendo especial mención de las herramientas y/o equipos de fabricación especial.
- Un listado de refacciones y consumibles por períodos de aplicación para los primeros cinco años de servicio (mantenimientos preventivo y predictivo), incluyendo la cantidad, número de parte, unidad de medida y costo unitario del año en que se reciben las unidades.
- Un listado de las marcas homologadas de los consumibles (grasas, aceites, refrigerantes, rodamientos, bandas, mangueras, balatas, amortiguadores, llantas, etc.) para los diferentes sistemas del autobús.

20.3.- Modificaciones.

Se deben entregar las copias actualizadas de los planos y documentos aquí mencionados, incluyendo las modificaciones solicitadas y aceptadas por la RTP.

20.4.- Confidencialidad de la Documentación Proporcionada por El licitante.

Todos los planos quedan en propiedad de la RTP, quien puede utilizarlos en la forma que estime conveniente, siempre y cuando sea únicamente en su provecho y no para terceros, es decir, puede solicitar materiales con ellos a cualquier proveedor que estime oportuno, fabricarse y reparar las piezas en sus propios talleres o en otros ajenos, pero no podrá utilizar estos planos ningún proveedor para otros clientes que no sea la propia RTP. Esto se hará constar en los planos de forma explícita y así lo indicara la RTP a sus proveedores.

Los catálogos de refacciones en papel y medios electrónicos se entregarán dentro de los 20 días antes del inicio de la producción, el resto de la información de todas las categorías tendrán un plazo de entrega de 30 días a partir de la firma del contrato.

20.5.- Respaldo de la Información.

Toda la información y documentación descrita en este capítulo deberá ser entregada con un respaldo digital, incluyendo planos y dibujos. Se hace la aclaración que esta información solamente deberá contener lo relacionado con el modelo del autobús a entregar a la RTP por el licitante.



21.- Entrenamiento y Adiestramiento.

El licitante ganador debe capacitar al personal de la Red de Transporte de Pasajeros de la Ciudad de México (RTP), sobre la operación adecuada del autobús, así como del mantenimiento preventivo y correctivo de este y sus componentes; debiendo entregar el Programa de Capacitación, el material didáctico, la documentación necesaria y los complementos correspondientes, por lo menos a la firma del contrato respectivo, cuya implementación se realizará en coordinación de ambas partes. De existir alguna situación no contemplada en la programación, ésta se aclarará durante la ejecución de la capacitación.

La capacitación será conforme a las especificaciones siguientes:

- a) Personal de operación. - El licitante ganador capacitará en nivel intermedio a 3 operadores por cada unidad adquirida, con una duración mínima de 24 horas. Dicha capacitación deberá ser otorgada previamente a la entrega de las unidades adquiridas. Asimismo, El licitante ganador capacitará en nivel avanzado a 1 persona de operación por cada unidad adquirida, con una duración mínima de 24 horas. Dicha capacitación deberá ser otorgada durante el periodo de garantía de las unidades adquiridas.
- b) Personal de mantenimiento. - El licitante ganador capacitará en nivel intermedio a 3 personas de mantenimiento por cada unidad adquirida, con una duración mínima de 40 horas. Esta capacitación deberá ser otorgada previamente a la entrega de las unidades adquiridas. Asimismo, El licitante ganador capacitará en nivel avanzado a 1 persona de mantenimiento por cada unidad adquirida, con una duración mínima de 40 horas. La capacitación deberá ser otorgada durante el periodo de garantía de las unidades adquiridas. En este sentido, la capacitación de operación y mantenimiento en todo momento deberán incluir los sistemas de operación, motor, suspensión, transmisión, eléctrico, electrónico y neumático.
- c) Personal de Nuevas Tecnologías. - El licitante ganador capacitará en nivel básico, intermedio y avanzado a un mínimo de 20 personas por cada nivel de capacitación, con una duración mínima de 20 horas. Dicha capacitación deberá iniciar previa a la entrega de las unidades y durante el periodo de garantía según las necesidades del organismo.
- d) Personal de Tecnologías de la Información y Comunicación. - El licitante ganador capacitará en nivel básico, intermedio y avanzado a un mínimo de 15 personas por cada nivel de capacitación, con una duración mínima de 20



- horas. Dicha capacitación deberá iniciar previa a la entrega de las unidades y durante el periodo de garantía según las necesidades del organismo.
- e) Personal Carrocero. - El licitante ganador deberá capacitar de manera específica y en nivel avanzado a 30 personas con especialidad de carrocería y pintura de la Red de Transporte de Pasajeros de la Ciudad de México, con un mínimo de 24 horas.
 - f) Personal instructor de operación. - El licitante ganador capacitará como mínimo a 30 instructores de la Red de Transporte de Pasajeros de la Ciudad de México, con una duración mínima de 20 horas. Dicha capacitación deberá ser otorgada de manera especializada, detallada y avanzada. Asimismo, se obliga a proporcionar los manuales y guías didácticas específicas de instructor, en formato digital e impreso.
 - g) Personal instructor de mantenimiento. - El licitante ganador capacitará como mínimo a 30 instructores de la Red de Transporte de Pasajeros de la Ciudad de México, con una duración mínima de 40 horas. Dicha capacitación deberá ser otorgada de manera especializada, detallada y avanzada. Asimismo, se obliga a proporcionar los manuales y guías didácticas específicas de instructor, en formato digital e impreso.

Todas las capacitaciones deberán ser llevadas a cabo en las instalaciones del licitante ganador en la Ciudad de México o Área Metropolitana. De no contar con las instalaciones requeridas, se realizará en las instalaciones designadas por la Red de Transporte de Pasajeros de la Ciudad de México, de acuerdo con la programación que determine la entidad.

Para la acreditación de todos los cursos otorgados por El licitante ganador, éste se obliga a emitir y a entregar a la Red de Transporte de Pasajeros de la Ciudad de México, la totalidad de las Constancias de Acreditación y Participación, mismas que deberán ser entregadas en un periodo máximo de 10 días hábiles posteriores a la conclusión de cada curso.

Asimismo, El licitante ganador se obliga a registrar los cursos otorgados a esta Red de Transporte de Pasajeros de la Ciudad de México (RTP), ante la Secretaría del Trabajo y Previsión Social, para que emita y entregue en su totalidad los formatos DC-3 “Constancia de Competencias o de Habilidades Laborales”, de conformidad al ACUERDO por el que se dan a conocer los criterios administrativos, requisitos y formatos para realizar los trámites y solicitar los servicios en materia de capacitación, adiestramiento y productividad de los trabajadores, así como en observancia a la Ley Federal del Trabajo. En caso de no contar con su registro ante dicha dependencia, El licitante ganador se



obliga a iniciarlo a la firma del contrato y concluirlo antes del término del periodo de garantía de las unidades adquiridas.

Como complemento a lo anterior, El licitante ganador debe impartir cursos de actualización para el personal de la Red de Transporte de Pasajeros de la Ciudad de México (RTP), en los cuales los adiestrará sobre cuestiones específicas y puntuales en la conducción, mantenimiento, nuevas tecnologías, tecnologías de la información y comunicación, así como en carrocería y pintura de las unidades adquiridas. En este sentido, El licitante ganador se obliga a capacitar en estos temas una vez por año durante los siguientes 5 años.

El licitante ganador debe desarrollar los temas correspondientes para cada fase de la capacitación, enviándolos con su propuesta técnica para su evaluación por parte de la Red de Transporte de Pasajeros de la Ciudad de México (RTP), quien se reserva el derecho de adecuar los alcances y su contenido.

Finalmente, El licitante ganador debe aceptar todas y cada una de las adecuaciones que le indique la Red de Transporte de Pasajeros de la Ciudad de México (RTP), sin ninguna repercusión económica.

22.- Períodos de Garantía de los Bienes.

22.1.- Generales.

La garantía será integral de defensa a defensa, entendiéndose a la totalidad de los componentes de la unidad y cubrirá un periodo de 18 meses, así como la garantía contra defectos de fabricación de 18 meses incluyendo el sistema eléctrico y ajuste de tornillería de la carrocería cada 6 meses, iniciando a partir de la puesta en operación de los autobuses, a excepción de la estructura de carrocería y chasis que será de 10 años, y las garantías del tren motriz (incluyendo ambos ejes y todos sus componentes) que será por un mínimo de dos años.

El licitante ganador, deberá entregar carta membretada con la firma del representante legal de la armadora que respalde las garantías indicadas en el párrafo anterior.

22.2.- Particulares.

Las garantías de los componentes que sean superiores deberán estar claramente expresadas mediante carta firmada y membretada por el fabricante de equipo original, tal es el caso de motores, transmisiones, ejes, bastidor, etc.



22.3.- Obligaciones del licitante ganador durante el plazo de garantía normal.

Durante el plazo de garantía indicado, el licitante está obligado a sustituir, reparar o arreglar, a satisfacción de la RTP los materiales, piezas y componentes del autobús que no funcionen debidamente, siempre que la falla no sea imputable al vandalismo, mal uso o mala conservación de la RTP, realizando en su caso, todas estas operaciones con cargo al licitante.

Las reparaciones o sustituciones de componentes por garantía se deberán realizar en un plazo máximo de 5 días hábiles, mismos que serán contados a partir de la conclusión y dictaminación de la falla por parte del personal técnico de la Gerencia de Investigación y Evaluación de Nuevas Tecnologías en conjunto con el personal técnico del licitante ganador. Del sexto día en adelante, el licitante deberá cubrir a la RTP las pérdidas por venta del servicio por cada día de retraso en la puesta en operación, incluyendo días no hábiles, equivalente a \$2,500 pesos por unidad.

22.4.- Ampliación y variación del plazo de garantía normal.

En el caso de que la reparación o sustitución del o los elementos averiados o rechazados, en una o varias ocasiones, origine que el autobús permanezca en taller por más de 5 días hábiles, el exceso sobre este tiempo vendrá a aumentar, en el mismo lapso, el límite de 18 meses, fijados como plazo de garantía normal sobre el conjunto del autobús.

La RTP no responderá de las obligaciones que correspondan al proveedor con quienes le suministren materiales, elementos, etc., ni con los distintos fabricantes de equipo original en ningún aspecto, incluso el fiscal o laboral. Para efectos de garantía el licitante será ante la RTP el único responsable, sin que se mantengan otras relaciones con los distintos proveedores o fabricantes.

Si un componente determinado fuera sustituido individual o en campaña a toda la flota vehicular, o se introdujeran modificaciones sustanciales y esto origine que el autobús permanezca en taller por más de 5 días hábiles, el exceso sobre este tiempo vendrá a aumentar, en el mismo lapso, el límite de 18 meses, fijados como plazo de garantía normal sobre el conjunto del autobús.

En caso de que las unidades se hayan comprado o contratado con servicios preventivos, si el proveedor no cumple en la realización de los servicios programados en tiempo y forma, este será acreedor a una multa de \$2,500. pesos por unidad, por cada día de retraso.



Para evaluar la confiabilidad del vehículo, no se considerarán las fallas imputables al vandalismo, mal trato o uso indebido por parte de la RTP, así como las que se presenten durante el primer mes, inmediato a la fecha de puesta en operación, período que será considerado de gracia para ajustes del licitante a algunos mecanismos, quedando por entendido que el periodo de garantía será prorrogado o extendido por una duración que acordarán la RTP y el licitante ganador y que no podrá ser menor a un año.

22.5.- Vicios Ocultos y Fallas Sistemáticas.

22.5.1.- Vicios Ocultos.

El licitante ganador se obliga a que los materiales y equipo que se utilicen para la fabricación de los autobuses cumplan con las normas de calidad necesarios y suficientes, y a que todos y cada uno de los distintos sistemas del autobús se fabriquen a total satisfacción de la RTP, asimismo el licitante ganador será responsable, por su cuenta y riesgo, de los defectos o vicios ocultos y de los daños que de su parte se lleguen a causar a la RTP o a terceros, en cuyo caso se hará efectiva la garantía otorgada para el cumplimiento del contrato.

22.5.2.- Fallas sistemáticas

En caso de que repetitivamente aparezcan o se detecten por la RTP fallas en un número de equipos o componentes de los autobuses que represente el 10% del número total de tales equipos o componentes adquiridos, que sean debidos a la misma causa y que tales fallas aparezcan o se detecten durante el período de garantía, dichas fallas serán clasificadas como "Fallas Sistemáticas".

Para tal efecto, la RTP notificará por escrito al licitante ganador la fecha en que se detecten dichas fallas, a fin de que, de manera conjunta, determinen la causa real de las mismas en un plazo que no excederá de 5 días hábiles.

Si de la revisión conjunta se determina que las causas reales de las fallas son imputables al licitante ganador, éste deberá tomar las medidas correctivas que sean necesarias, para eliminarlas a completa satisfacción de la RTP, aun cuando sea necesario, el reemplazo del número total de los equipos o componentes adquiridos que han sido clasificados como "Fallas Sistemáticas", con cargo al licitante ganador, por lo que éste deberá presentar por escrito el dictamen de la falla, la propuesta de corrección, materiales a emplear y el programa de campaña al total de la flota vehicular, en un plazo no mayor a 5 días hábiles.



En caso de que se realice algún cambio de equipos, materiales, refacciones y/o componentes y este represente alguna mejora, el licitante ganador deberá de informar a la RTP, la fecha de inicio de campaña que será considerada para el resto de la flota que se adquirió mediante el contrato.

Las reparaciones o sustituciones, en el caso de "Fallas Sistemáticas" deberán, iniciarse por el licitante ganador inmediatamente después de que su responsabilidad se determine juntamente con la RTP y se apruebe el dictamen y propuesta de corrección. El licitante ganador se obliga a entregar e instalar los equipos y/o componentes libres de defectos en un plazo que para cada caso será establecido por escrito de común acuerdo entre ambas partes. En caso de que ya se tenga un programa acordado entre ambas partes para la realización de la campaña y esta no se lleve a cabo, sea suspendida o aplazada por el licitante ganador, ésta deberá cubrir a la RTP el equivalente a \$2,500 pesos por unidad por día de atraso.

En caso de que fuera necesario realizar modificaciones y/o reparaciones importantes debido a vicios de construcción y estas sean una mejora para el desempeño del autobús, estas se deberán de aplicar en la totalidad de la flota adquirida, quedando por entendido que el periodo de garantía será prorrogado o extendido por una duración que acordaran la RTP y el licitante ganador y deberá quedar asentado en documento oficial y que no podrá ser menor a un año a partir de la culminación de la campaña.

Igualmente se obliga al licitante ganador a no ceder a terceras personas, físicas o morales sus derechos de cobro sobre los trabajos ejecutados que amparen el contrato.

23.- Programa de entrega.

El programa de entrega a cubrir será el que entregue el organismo a partir de la firma del contrato.

24.- Supervisión de la fabricación de las unidades

24.1.- En planta

La Gerencia de Investigación y Evaluación de Nuevas Tecnologías designará al personal que llevará a cabo la supervisión en planta, en caso de que la RTP no asigne al personal adscrito a la Gerencia antes mencionada, podrá asignar a un tercero para esta actividad, haciendo un seguimiento a la fabricación de chasis y ensamble de carrocería en las instalaciones del licitante, así como una verificación a la proveeduría **de 20 días mínimo antes del inicio de proceso de producción en línea** para lo cual el licitante ganador



proporcionará las facilidades y equipo en comodato que se indica en la especificación técnica 170, que forma parte de este anexo.

Para la **supervisión de la proveeduría** en la planta del licitante ganador, las actividades a desarrollar será la de **verificar el catálogo de refacciones** proporcionado por el licitante ganador, cotejando los números de parte, tanto del catálogo y listados, con el número físico de cada una de las partes o componentes, digitalizando cada componente o refacción para su inclusión en el catálogo de partes de la RTP.

En caso de existir diferencia se notificará por escrito al licitante ganador para la corrección de las desviaciones detectadas, siendo imputable éste el tiempo que se lleven las acciones correctivas.

El licitante ganador queda obligado a destinar un área exclusiva dentro de sus instalaciones para el resguardo de la proveeduría que se empleará en la fabricación de las unidades, así como para el ejercicio de la inspección por parte de la RTP.

24.2.- Línea de armado de chasis o tren motriz en su caso.

El o los supervisores asignados para la revisión en la planta del licitante, de la línea de armado y ensamble de chasis, serán los responsables de instrumentar y reportar los avances de producción mediante el formato de "Avance del Proceso de Producción de Chasis", a través del cual, registrarán los resultados de las verificaciones efectuadas en este proceso, de acuerdo con:

1. Armado de varas de chasis culminado
2. Montaje de motor.
3. Montaje de transmisión.
4. Montaje de eje trasero, suspensión y llantas.
5. Montaje de eje delantero, suspensión y llantas.
6. Sistema de enfriamiento.
7. Sistema de dirección.
8. Sistema eléctrico y electrónico (arnés principal y secundario con derivaciones).
9. Sistema de frenos (compresor, accesorios y líneas neumáticas).

Criterios para porcentaje de avances:

1.- Armado de varas de chasis.

0 a 25%	Montaje del tren motriz (motor, transmisión y diferencial).
25 a 50%	Instalación de ambos ejes, suspensión y llantas.
50 a 75%	Instalación de sistema eléctrico, enfriamiento, dirección y llantas.



75 a 100%	Prueba de funcionamiento y corrección de fallas y preparación para envío a empresa carrocera.
-----------	---

2.- Montaje de motor.

0 a 25 %	Colocación de soportes delanteros y traseros.
25 a 50%	Presentación y alineación de motor.
50 a 75%	Instalación de periféricos.
75 a 100%	Prueba de funcionamiento y corrección de fallas.

3.- Montaje de transmisión.

0 a 25%	Colocación de soportes de transmisión.
25 a 50%	Instalación de convertidor y lamina de acoplamiento (embrague y collarín).
50 a 75%	Acoplamiento al motor y conexión de líneas.
75 a 100%	Prueba de funcionamiento y corrección de fallas.

4.- Montaje de eje trasero, suspensión y llantas.

0 a 25%	Colocación de perchas y peines de muelle y/o soportes y cámaras de aire.
25 a 50%	Instalación de eje trasero y/o líneas neumáticas.
50 a 75%	Instalación y alineación de flecha cardán, crucetas y colocación de amortiguadores.
75 a 100%	Colocación de llantas, prueba de funcionamiento y corrección de fallas.

5.- Montaje de eje delantero, suspensión y llantas.

0 a 25%	Colocación de perchas y peines de muelles y/o soportes de cámaras de aire.
25 a 50%	Instalación de eje delantero y/o líneas neumáticas.
50 a 75%	Colocación de soportes y amortiguadores delanteros.
75 a 100%	Colocación de llantas, prueba de funcionamiento y corrección de fallas.

6.- Sistema de enfriamiento.

0 a 25%	Instalación de soportes de radiador.
25 a 50%	Instalación de radiador.
50 a 75%	Instalación de periféricos (ventilador, tolvas, mangueras, etc.)
75 a 100%	Prueba de funcionamiento y corrección de fallas.

7.- Sistema de dirección.

0 a 25%	Instalación de pernos, barras, rótulas y soporte de caja de dirección.
---------	--



25 a 50%	Instalación de caja de dirección y brazo pitman.
50 a 75%	Instalación de bomba hidráulica y columna de dirección.
75 a 100%	Alineación, prueba de funcionamiento y corrección de fallas (hasta culminar el carrozado).

8.- Sistema eléctrico (arnés principal y secundario con derivaciones).

0 a 25%	Colocación de instrumentos y aparatos de medición en el tablero.
25 a 50%	Identificación de líneas, tendido del arnés (principal y secundario), colocación de tubo conduit y fijación del chasis.
50 a 75%	Colocación de baterías y conexión de líneas de arnés (alternador, marcha, bulbo de temperatura, etc.).
75 a 100%	Prueba de funcionamiento y corrección de fallas (hasta culminar el carrozado).

9.- Sistema de frenos (compresor, accesorios y líneas neumáticas).

0 a 25%	Colocación de tanques de almacenamiento de aire (abastecimiento, primario, secundario y accesorios).
25 a 50%	Colocación de válvulas en general, accesorios y líneas neumáticas.
50 a 75%	Conexión de válvulas y líneas de aire en general (control, entrega, emergencia, escape, suministro, etc.).
75 a 100%	Prueba de funcionamiento y corrección de fallas (hasta culminar el carrozado).

En caso de existir diferencia se notificará por escrito al licitante ganador para la corrección de las desviaciones detectadas, siendo imputable al licitante ganador el tiempo que se lleven las acciones correctivas, elaborando la RTP los formatos respectivos de liberación hasta que los chasis cumplan con lo especificado en las bases.

24.3.- Línea de armado de carrocería o ensamble de acabados en su caso

Respecto al “Avance de Proceso de Carrozado”, la verificación y seguimiento se hará llevando a cabo el llenado del formato “Avance del Proceso de Carrozado”, a través del personal designado para esta actividad, el cual registrará los avances de los procesos de producción de carrocerías, de acuerdo con:

- | | |
|---|------------------------------------|
| 1. Piso | 1. Pintura exterior |
| 2. Estructura | 2. Pintura interior |
| 3. Laminación exterior | 3. Ventanillas y parabrisas |
| 4. Laminación interior | 4. Asientos, postes y pasamanos |
| 5. Mascarillas delantera y trasera | 5. Mascarillas delantera y trasera |
| 6. Sistema eléctrico y electrónico (iluminación interior, exterior, etc.) | |



Criterios de porcentaje de avance.

1.- Piso.

0 a 25%	Efectuar medición y cortes a hojas de triplay, aplicando recubrimiento anticorrosivo en parte inferior de estas.
25 a 50%	Colocación y fijación de hojas de triplay a charolas de piso.
50 a 75%	Preparación de hojas de triplay para aplicación de recubrimiento exterior (linóleum), detallando barrenos en donde se colocaron las pijas.
75 a 100%	Colocación de recubrimiento exterior en piso, pasa llantas y estribos colocando las molduras respectivas.

2.- Estructura (costados, frente y superior).

0 a 25%	Corte de perfiles, postes y armado de ambos costados y estructura parte delantera y trasera.
25 a 50%	Corte de perfiles, travesaños y armado de toldo.
50 a 75%	Unión de perfiles en general (costados, toldo, etc.), colocación de charolas para piso y colocación de cartabones en general (toldo, marcos de ventanilla, marcos de parabrisas, puertas, etc.).
75 a 100%	Colocación de cama de varas de chasis y fijación a estructura de la carrocería a varas de chasis, con aplicación de recubrimiento anticorrosivo (fosfatado) a la estructura en general.

3.- Toldo.

0 a 25%	Efectuar medición, cortes, dobleces y alineación de laminación interior y exterior para toldo.
25 a 50%	Preparación y limpieza de laminación interior y exterior para toldo, aplicación de recubrimiento anticorrosivo (fosfatado) y aplicación de primario (primer).
50 a 75%	Aplicación de sellador a la estructura del toldo, alineación y fijación de laminación exterior y/o interior del toldo (mediante remaches y/o pegamento especial), aplicación de aislamiento entre chapas metálicas.
75 a 100%	Alineación y fijación de laminación exterior y/o interior del toldo mediante remaches y/o pegamento especial y colocación de canaletas (botaguas) en ambos costados.

4.- Laminación exterior.

0 a 25 %	Efectuar medición, cortes, dobleces y alineación de laminación exterior de ambos costados, postes de ventanillas, etc.
25 a 50%	Preparación y limpieza de laminación exterior, aplicación de recubrimiento anticorrosivo (fosfatado) y aplicación de primario (primer).
50 a 75%	Aplicación de sellador a la estructura en ambos costados, postes, marcos de ventanillas, etc.

75 a 100%	Alineación y fijación de laminación exterior (mediante remaches o pegamento especial) en ambos costados, postes, marcos de ventanillas, etc.
-----------	--

5.- Laminación interior.

0 a 25%	Efectuar medición, cortes y alineación de laminación interior de ambos costados, postes de ventanillas, etc.
25 a 50%	Preparación y limpieza de laminación interior, aplicación de recubrimiento anticorrosivo (fosfatado) y aplicación de primario (primer).
50 a 75%	Aplicación de sellador a la estructura en ambos costados, postes, marcos de ventanillas, etc. Aplicación de aislamiento entre paneles (espuma de poliuretano).
75 a 100%	Alineación y fijación de laminación interior (mediante remaches y/o pegamento especial) en ambos costados, postes, marcos de ventanillas, etc.

6.- Mascarillas delantera y trasera.

0 a 25%	Presentación y adaptación de mascarilla delantera y trasera.
25 a 50%	Aplicación de sellador a estructura de parte delantera y trasera.
50 a 75%	Colocación y fijación de mascarilla delantera y trasera.
75 a 100%	Aplicación de sellador en uniones y colocación aislante acústico y térmico en mascarilla trasera para el caso de motor trasero y colocación de aislante acústico y térmico en mascarilla delantera para el caso de autobuses con motor delantero.

7.- Pintura exterior.

0 a 25%	Sellado de uniones de chapas metálicas (toldo) y las uniones entre paneles de costados.
25 a 50%	Preparación y limpieza de laminación en general.
50 a 75%	Aplicación de pintura.
75 a 100%	Aplicación de corte de color y corrección de detalles.

8.- Pintura interior.

0 a 25%	Sellado de uniones de chapas metálicas (toldo) y las uniones entre paneles de costados.
25 a 50%	Preparación y limpieza de laminación en general.
50 a 75%	Aplicación de pintura.
75 a 100%	Corrección de detalles.

9.- Ventanillas y parabrisas.

0 a 25%	Aplicación de sellador en estructura de marcos de ventanillas y parabrisas.
25 a 50%	Habilitación de ventanillas (colocación de vidrios fijos y vidrios corredizos con sus asideras respectivas).
50 a 75%	Habilitación de ventanillas de emergencia con soportes respectivos y cañuelas de ventanillas y parabrisas.
75 a 100%	Colocación de marcos de ventanillas en general, colocación de ambos parabrisas y aplicación de sellador entre cañuelas y marcos de ventanillas y parabrisas.

10.- Silletas, postes, pasamanos y mampara de operador.

0 a 25%	Presentación y distribución de silletas en general.
25 a 50%	Colocación y fijación de silletas en general.
50 a 75%	Medición, corte y dobles de postes y pasamanos y habilitación de mampara de operador.
75 a 100%	Colocación de postes, pasamanos y mampara de operador.

11.- Sistema eléctrico (iluminación interior, exterior, etc.).

0 a 25%	Identificación de líneas y colocación de interruptores en el tablero de instrumentos.
25 a 50%	Colocación de interruptor termo magnético, tablero de fusibles y habilitación de arnés de arranque trasero.
50 a 75%	Conexión de iluminación interior y exterior y testigos luminosos de tablero de instrumentos.
75 a 100%	Prueba de funcionamiento del sistema eléctrico en general y corrección de fallas.

En caso de existir diferencia se notificará por escrito al licitante ganador, para la corrección de las desviaciones detectadas, siendo imputable al licitante ganador el tiempo que se lleven las acciones correctivas, elaborando a la RTP los formatos respectivos de preliberación hasta que los autobuses cumplan con lo especificado en las bases.

Para el seguimiento y verificación de ambos procesos de producción (chasis y carrozado), se realizará una calificación de los avances de acuerdo con criterios porcentuales de avance descritos anteriormente, hasta la terminación total del autobús, aplicando las pruebas correspondientes que establezcan el estado óptimo de funcionamiento de los componentes instalados en los autobuses, incluyendo una prueba de hermeticidad bajo una cortina de agua por un periodo mínimo de 15 minutos. Si los autobuses cumplen con todos los requisitos de bases y pruebas realizadas, la RTP elaborará la preliberación en



planta de la unidad. En caso contrario, se reportará por escrito al licitante ganador, todas las desviaciones o incumplimientos a la propuesta técnica, siendo el tiempo de corrección de las desviaciones imputable al licitante ganador.

Con esta verificación y pruebas que se realicen a los autobuses, se comprobará que estén dentro de las especificaciones técnicas, incluyendo el programa de entregas establecido en el contrato.

25.- Supervisión de Fabricación de Autobuses en Planta.

La supervisión será permanente para cuatro personas mínimo y extraordinaria para una o dos personas, en dos ocasiones, de acuerdo con la especificación siguiente:

ESPECIFICACIÓN TÉCNICA No. 170 VERIFICACIÓN DE FABRICACIÓN DE AUTOBUSES EN PLANTA		
CARACTERÍSTICAS	ESPECIFICACIÓN	1/2
TIPO:	PROVEEDURÍA	
DURACIÓN:	DESDE TRES SEMANAS ANTES DEL INICIO DE LA PRODUCCIÓN DE CHASIS Y CARROCERÍA	
CANTIDAD:	3 PERSONAS MÍNIMO	
ÁREAS A VERIFICAR:	PROVEEDURÍA DE CHASIS, DE CARROCERÍA Y LÍNEAS DE ENSAMBLE	
DESEMPEÑO:	LAS SEMANAS PREVIAS AL INICIO DE LA PRODUCCIÓN SE REVISARÁ EL CATÁLOGO CON LA PROVEEDURÍA Y SE EFECTUARÁN DIGITALIZACIONES DE REFACCIONES	
OFICINA EN PLANTA EXCLUSIVA PARA LA RTP CON EL SIGUIENTE EQUIPAMIENTO:	2 COMPUTADORAS PORTÁTILES CON IMPRESORA Y SCANNER EN COMODATO. 1 EQUIPO DE COMUNICACIÓN CELULAR CON CÁMARA FOTOGRÁFICA, DE VIDEO E INTERNET MÓVIL POR CADA SUPERVISOR EN COMODATO.	
GASTOS POR CUBRIR:	HOSPEDAJE: 7 DÍAS POR SEMANA ALIMENTACIÓN: 7 DÍAS POR SEMANA LAVANDERÍA: 7 DÍAS POR SEMANA	
TRANSPORTACIÓN A PLANTA:	1 VIAJE REDONDO AÉREO POR PERSONA CADA 14 DÍAS POR PERSONA, EN CASO DE QUE LA PLANTA DE FABRICACIÓN SE ENCUENTRE A MAS DE 250 KM. DE LA CIUDAD DE MÉXICO, INCLUYE TRASLADOS DOMICILIO-AEROPUERTO, AEROPUERTO-HOTEL, HOTEL AEROPUERTO, AEROPUERTO-DOMICILIO (NO SE ACEPTA SERVICIO DE TRANSPORTE OFRECIDO POR EL HOTEL). EN CASO DE QUE LA UBICACIÓN DE LA PLANTA SEA MENOR A 250 KM., LA TRANSPORTACIÓN SERÁ POR ASIGNACIÓN DE AUTOMÓVIL PARTICULAR O TAXI POR CADA SUPERVISOR.	



TRANSPORTACIÓN LOCAL:	EN LA LOCALIDAD DONDE SE UBIQUE LA PLANTA, LA TRANSPORTACIÓN SERA EN TAXI, COCHE RENTADO O BIEN AUTOMÓVIL PROPIEDAD DEL LICITANTE, PARA CADA UNO DE LOS SUPERVISORES. SE REQUIERE ASIGNACIÓN DE PRESUPUESTO EL CUAL SE COMPROBARÁ MEDIANTE FACTURAS.
------------------------------	--

ESPECIFICACIÓN TÉCNICA No.170	
VERIFICACIÓN DE FABRICACIÓN DE AUTOBUSES EN PLANTA	
CARACTERÍSTICAS	ESPECIFICACIÓN 2/2
TIPO:	PERMANENTE
DURACIÓN:	DESDE EL INICIO DE LA FABRICACIÓN DE CHASIS Y CARROCERÍA HASTA SU LIBERACIÓN
CANTIDAD:	3 PERSONAS MÍNIMO
ÁREAS A VERIFICAR:	LÍNEAS DE ENSAMBLE DE PROVEEDURÍA, CHASIS, CARROCERÍA Y PRELIBERACIÓN
DESEMPEÑO:	VERIFICACIÓN DE LA FABRICACIÓN EN LÍNEAS DE CHASIS Y CARROCERÍA, ASÍ COMO REVISIÓN DEL CATÁLOGO CON LA PROVEEDURÍA, REALIZANDO DIGITALIZACIONES DE REFACCIONES
OFICINA EN PLANTA EXCLUSIVA PARA LA RTP CON EL SIGUIENTE EQUIPAMIENTO:	2 COMPUTADORAS PORTÁTILES CON IMPRESORA Y SCANNER EN COMODATO. 1 EQUIPO DE COMUNICACIÓN CELULAR CON CÁMARA FOTOGRÁFICA, DE VIDEO E INTERNET MÓVIL POR CADA SUPERVISOR EN COMODATO.
GASTOS POR CUBRIR POR:	HOSPEDAJE: 7 DÍAS POR SEMANA. ALIMENTACIÓN: 7 DÍAS POR SEMANA. LAVANDERÍA: 7 DÍAS POR SEMANA.
TRANSPORTACIÓN A PLANTA:	1 VIAJE REDONDO AÉREO POR PERSONA CADA 14 DÍAS POR PERSONA, EN CASO DE QUE LA PLANTA DE FABRICACIÓN SE ENCUENTRE A MAS DE 250 KM. DE LA CIUDAD DE MÉXICO, INCLUYE TRASLADOS DOMICILIO-AEROPUERTO, AEROPUERTO-HOTEL, HOTEL AEROPUERTO, AEROPUERTO-DOMICILIO (NO SE ACEPTA SERVICIO DE TRANSPORTE OFRECIDO POR EL HOTEL). EN CASO DE QUE LA UBICACIÓN DE LA PLANTA SEA MENOR A 250 KM., LA TRANSPORTACIÓN SERÁ POR ASIGNACIÓN DE AUTOMÓVIL PARTICULAR O TAXI POR CADA SUPERVISOR.
TRANSPORTACIÓN LOCAL:	EN LA LOCALIDAD DONDE SE UBIQUE LA PLANTA, LA TRANSPORTACIÓN SERA EN TAXI, COCHE RENTADO O BIEN AUTOMÓVIL PROPIEDAD DEL LICITANTE, PARA CADA UNO DE LOS SUPERVISORES. SE REQUIERE ASIGNACIÓN DE PRESUPUESTO EL CUAL SE COMPROBARÁ MEDIANTE FACTURAS.



VISTAS DE EMERGENCIA	DEBERÁN ESTAR CONSIDERADAS HASTA DOS VISITAS DE EMERGENCIA PARA UNA O DOS PERSONAS. LA FINALIDAD DE LAS VISITAS ES: 1. PRESENTACIÓN DEL GRUPO DE TRABAJO 2. SOLUCIÓN DE SITUACIONES QUE POR TOMA DE DECISIÓN NO PUEDAN SER RESUELTAS POR EL GRUPO DE TRABAJO. 3. VERIFICACIÓN DE AVANCES INTERMEDIOS (EN LOTES DE MÁS DE 60 UNIDADES). LA COBERTURA DE GASTOS DEBERÁ SER LA MISMA QUE PARA EL GRUPO DE SUPERVISIÓN.
-----------------------------	--



26.- Glosario

Para el mejor entendimiento de ciertos términos referidos en el presente proyecto, se incluye el siguiente glosario de términos con el propósito de explicar el significado de éstos.

CONCEPTO	SIGNIFICADO
Agarradera	Dispositivo en forma de asa o mango, generalmente de sección circular, colocado en posición vertical en la zona de puertas de un autobús de transporte colectivo, que sirve para asirse de ella y ayudarse en las operaciones de ascenso y descenso. *
Angulo de entrada	Angulo del autobús cuyo vértice es el punto tangencial entre la rueda delantera y el suelo, siendo sus lados: el suelo y la línea imaginaria que pasa por el extremo inferior trasero de la unidad y el vértice, el cual delimita una zona libre a todo lo ancho y por debajo de su volado delantero, que evita que éste toque el suelo cuando la unidad se desplaza sobre pendientes, rampas, baches y vados.
Angulo de salida	Angulo del autobús cuyo vértice es el punto tangencial entre la rueda trasera y el suelo, siendo sus lados: el suelo y la línea imaginaria que pasa por el extremo inferior trasero de la unidad y el vértice, el cual delimita una zona libre a todo lo ancho y por debajo de su volado trasero, que evita que éste toque el suelo cuando la unidad se desplaza sobre pendientes, rampas, baches y vados.
Asidera	Dispositivo en forma de tubo, regularmente de sección circular, colocado en la parte superior del habitáculo de un autobús de transporte colectivo, en posición vertical y paralela a su eje longitudinal, el cual sirve a los pasajeros para asirse o sujetarse ayudándose a guardar el equilibrio y la posición, al desplazarse o al viajar de pie. *
Asidera de asientos	Dispositivo en forma de asa o mango, generalmente de sección circular, colocado en los extremos superiores de los respaldos de los asientos, cuya función es ser utilizada por los pasajeros para sujetarse y mantener el equilibrio al pararse, sentarse o abandonar su plaza.
Auto extingible	Que cuenta con la capacidad de extinguirse por sí solo. *
Auto transportista	Persona física o moral debidamente autorizada por la Secretaría para prestar servicio público o privado de autotransporte de carga. ¹

* ENCICLOPÉDICA.

¹ REGLAMENTO PARA EL TRANSPORTE TERRESTRE DE MATERIALES O RESIDUOS PELIGROSOS.



Capacidad	Número máximo de personas más peso del equipaje y paquetería, que un autobús destinado al servicio de pasajeros puede transportar y para el cual fue diseñado por el fabricante o reconstructor. ²
Carga útil y Peso útil	Peso máximo de la carga que un autobús puede transportar en condiciones de seguridad y para el cual fue diseñado por el fabricante o reconstructor.
Composite	Sustancia acrílica que lleva incorporadas partículas de porcelana.
Constancia de Capacidad y Dimensiones o de Peso y dimensiones	Documento suscrito por el fabricante en el que se hace constar el peso vehicular y carga útil o peso vehicular y la capacidad, así como las dimensiones del autobús y tipo de llantas destinado al transporte de carga o de pasajeros. ³
Carga eléctrica	Es la pérdida o ganancia de electrones en un material (carga positiva o negativa). ⁴
Conexión a tierra	Acción y efecto a conectar a tierra efectivamente a ciertos elementos de un equipo o de un circuito, en la forma y por los métodos establecidos en las normas para instalaciones eléctricas. ⁴
Control delantero	Configuración del autobús que implica que el puesto de conducción de la unidad quede situado adelante del eje delantero del autobús, así como la puerta delantera y escaleras de ascenso, coincidiendo todas éstas en la misma sección transversal.
Cubre piernas o Delantal	Dispositivo que consiste en una superficie rígida en posición vertical, colocada delante de los asientos que dan directamente a la zona de escaleras, delimitando ésta y protegiendo las piernas de los pasajeros que se sientan en estos lugares.
Decibelímetro	Aparato que sirve para medir los decibelios con relación a un nivel de referencia de una señal patrón. *
Dimensiones	Alto, ancho y largo máximo expresado en metros o en milímetros de un autobús en condiciones de operación incluyendo la carga. ⁵
Electricidad estática	Es la acumulación de carga estática en un cuerpo. ⁶
Entrevía delantera	Distancia entre los centros de las superficies de rodamiento de las ruedas del eje delantero.
Entrevía trasera	Distancia entre el eje trasero medida entre la parte central de los espacios de la doble rodada.

² REGLAMENTO SOBRE PESO, DIMENSIONES Y CAPACIDAD DE LOS AUTOBÚS DE AUTOTRANSPORTE QUE TRANSITAN EN LOS CAMINOS Y PUENTES DE JURISDICCIÓN FEDERAL.

³ REGLAMENTO SOBRE PESO, DIMENSIONES Y CAPACIDAD DE LOS AUTOBÚS DE AUTOTRANSPORTE QUE TRANSITAN EN LOS CAMINOS Y PUENTES DE JURISDICCIÓN FEDERAL.

⁴ NOM-022-STPS-1993.

* ENCLOPÉDICA.

⁵ NOM-012-SCT-2-1995.

⁶ NOM-022-STPS-1993.



Escaleras	Conjunto o serie de escalones (incluyendo el estribo) que sirve para ascender y descender de un nivel a otro. *
Escalón	Peldaño que sirve como apoyo para ascender o descender de un nivel a otro. *
Escotilla	Abertura compuesta, situada en el toldo del autobús, que sirve como entrada de aire y salida de emergencia. *
Estribo	Primera superficie de apoyo para los pies de los pasajeros, permitiéndoles subir o bajar de la unidad.
Falleba	Varilla de hierro acodillada en sus extremos, que pudiendo girar sujeta en varios anillos, sirve para cerrar las puertas o ventanas. *
Fuego clase “A”	Son los fuegos de materiales sólidos de tipo de descarga orgánica, cuya combustión tiene lugar normalmente con formación de brasas, como madera, telas, papel, hule, plástico y similares. ⁷
Fuego clase “B”	Son los fuegos en que intervienen líquidos y gases combustibles. ⁸
Fuego clase “C”	Son los fuegos en los que intervienen equipos eléctricos energizados donde es de importancia la no conductividad eléctrica de la gente exterior. ⁸
Gálibo	Figura ideal en los autobuses cuyo perímetro marca las dimensiones máximas de la sección transversal de la carrocería para poder pasar por túneles, arcos, etc., así como para la identificación de su volumen cuando es de noche. *
Habitáculo	Espacio interior de un autobús que sirve de albergue a los pasajeros y al conductor, así como a los dispositivos para viajar y conducirlo. *
Higroscópico o higrofóbico	Referente a la higroscopicidad, que es la propiedad de algunos materiales de absorber y exhalar la humedad. *
Huella	Profundidad o distancia de la nariz al remetimiento de un escalón o estribo de una escalera. *
Ignífugo	No inflamable o incombustible. Que protege contra el incendio: pintura, tapicería ignífuga. *
Indicadores	Dispositivos que sirven para hacer notar o demostrar el estado de funcionamiento de algún componente o sistema o circunstancia del autobús. *
Led	Diodo Emisor de Luz por sus siglas en inglés.
Mancuerna	Nombre con el que se denomina un asiento para dos personas. *
Mandos	Botón, interruptor, llave, palanca, volante u otro artificio para iniciar, regular o suspender el funcionamiento de un mecanismo desde el lugar de conducción. *
Nariz de escaleras	Filo extremo de las escaleras formado por la intersección entre el peralte y la huella.
Paneles	Escotillas o superficies que protegen y dan acceso a distintos compartimientos. *

* ENCICLOPÉDICA.

⁷ NOM-100-STES-1994.
ENCICLOPÉDICA



Pasamanos	Dispositivo generalmente de forma tubular y sección circular, ubicado en las escaleras en sentido de alguna de éstas, cuya función es la de prestar apoyo a los pasajeros en las operaciones de ascenso y descenso por los escalones. *
Peso Bruto Vehicular P.B.V.	Suma del peso vehicular y el peso de la carga, en el caso de autobús de carga o suma del peso vehicular y el peso de los pasajeros, equipaje o paquetería en el caso de los autobuses destinados al servicio de pasajeros o suma del peso vehicular más el peso de la carga útil. ⁸
Peralte	Altura entre huella y huella de una escalera. *
Plafones	Elemento de una lámpara, traslúcido que tiene la función de proteger la fuente de iluminación y dispersar la luz proveniente de ésta. *
Plataforma	Superficie elevada con respecto al nivel del piso de la unidad. *
Pasillo	Sección de piso de un autobús, destinada a la circulación y estadía de pasajeros de pie. *
Piso	Superficie principal del habitáculo para la circulación y estadía de pasajeros de pie. *
Poste	Dispositivo de forma tubular y sección circular, colocados en sentido vertical que sirve de apoyo a pasajeros para guardar el equilibrio y la posición. *
Punto de Referencia del Asiento P.R.A.	Es el punto de la superficie del asiento en donde el sujeto se encuentra sentado, con las piernas caídas con naturalidad formando un ángulo de 90° y la planta del pie apoyada en el piso. ⁹
Peso Vehicular P.V.	Peso de un autobús o combinación vehicular con accesorios, en condiciones de operación sin carga. ¹⁰
Recubrimientos Exteriores	Cubiertas o laminaciones instaladas en la parte exterior del autobús, sobre su estructura o armazón, delimitado su volumen.
Recubrimientos Interiores	Cubiertas o laminaciones instaladas en la parte interior del autobús, sobre su estructura o armazón, delimitado su volumen.
Remetimiento de escaleras	Sección de la huella de un escalón que queda por debajo exactamente de la superficie del escalón siguiente.
Sección	Corte longitudinal o transversal u oblicuo de un autobús. *
Sistema de tierra	Conjunto de conductores, electrodos, accesorios, etc., que, interconectados eficazmente entre sí, tienen por objeto conectar a tierra las cubiertas y otras partes metálicas de los equipos eléctricos, así como aquellos elementos de la maquinaria y de los circuitos que así lo requieran. ¹¹

⁸ NOM-012-SCT-2-1995.

PROY NOM-014-SCT-2-1993.

⁹ ESTUDIO ANTROPOMÉTRICO DE LOS USUARIOS DE MEDIOS DE TRANSPORTE EN LA CIUDAD DE MÉXICO, PARA EL DISEÑO Y FABRICACIÓN DE LOS VEHÍCULOS DE TRANSPORTE COLECTIVO.

¹⁰ PROY NOM-014-SCT-2-1993.

* ENCICLOPÉDICA

¹¹ NOM-022-STPS-1993.



Servicio público de autotransporte de pasajeros	Es el servicio que se presta al amparo de una autorización, expedida por la autoridad competente. ¹²
Sonómetro	Instrumento destinado a medir y comparar los sonidos. Equivalente al decibelímetro. *
Suelo	Superficie de la tierra en que circula el autobús. *
Tren motriz	Conjunto de sistemas y elementos de un autobús que permiten su propulsión, tales como: motor, transmisión, flecha cardan y llantas. ¹²
UBA	Ultra Bajo Azufre (15 ppm)
Usuario	Todo aquel ser humano que hace uso del autobús.
Vado	En la vía pública como modificación de la acera y bordillo destinada exclusivamente a facilitar el acceso de autobús a locales. *
Vano	Parte del muro en que no hay apoyo para el techo o bóveda. *
Ventanilla	Claro libre de la carrocería de un autobús, generalmente recubierto de cristal, que permite la visibilidad de sus ocupantes hacia el exterior. *
Ventila	Abertura en la carrocería de un autobús que permite la entrada de aire a su interior. *
Volado trasero	Sección del autobús que va desde el centro del eje trasero, a la parte más extrema de su parte posterior.
Volado delantero	Sección del autobús que va desde el centro del eje delantero, a la parte más extrema de su parte delantera.

¹² PROY NOM-014-SCT-2-1993.