

ROUTERMASTER

El Routemaster AEC es un modelo de autobús de dos pisos que fue construida por Associated Equipment Company (AEC) en 1954 (en producción desde 1958) y produjo hasta 1968. [1] En primer lugar con motor delantero, trasero autobuses de plataforma abierta, un pequeño número de variantes se produjeron con las puertas y / o entradas principales. Presentado por el Transporte de Londres en 1956, el Routemaster tuvo servicio continuo en Londres hasta el año 2005 y actualmente permanece en dos rutas del patrimonio en el centro de Londres.

El Routemaster fue desarrollado por el CEA en colaboración con el Transporte de Londres, un pequeño número se entregaron también a la aerolínea British European Airways (BEA) y al General de la Compañía de Transporte del Norte. En total, se construyeron 2.876 Routemasters, con aproximadamente 1.000 todavía en existencia.

Un diseño innovador, el Routemaster sobrevivió a varios de los tipos de su sustitución en Londres, sobrevivió a la privatización de los ex operadores de autobuses de transporte de Londres y fue utilizado por otros operadores de todo el Reino Unido. En el Reino Unido, las características únicas del Routemaster fueron alabadas y criticadas. La plataforma abierta, permite subir y bajar de distancia de las paradas, la presencia de un conductor dio tiempo de embarque mínimo y una seguridad óptima, aunque la presencia de los conductores incurre en mayores costos laborales.

El Routemaster rojo tradicional se ha convertido en una de las características famosas de Londres, con mucha parafernalia turística.

Diseño:

El autobús Routemaster fue desarrollado durante el año 1947-1956 por un equipo dirigido por AAM, conformado por Durrant y Colin Curtis, con el diseño del vehículo por Douglas Scott. El propósito del diseño era producir un vehículo que fuera más ligero (combustible por lo tanto más eficiente), más fácil de operar y gestionado por las prácticas de mantenimiento existentes en el recién inaugurado Obras Aldenham. El vehículo resultante podría llevar a 64 pasajeros sentados. La primera tarea a la entrega del servicio era sustituir los trolebuses de Londres, que se habían sustituido por tranvías, para comenzar el reemplazo de los tipos más antiguos de autobuses de motor diesel. El Routemaster fue pensado principalmente para su uso en Londres, diseñado por el transporte de Londres y construido en la fábrica de AEC en Southall, Middlesex con el montaje en vehículos culturista Parque Real, una empresa subsidiaria de la CEA. Fue un diseño innovador en comparación con los autobuses anteriores, estaba hecho de aluminio ligero y utilizaba técnicas desarrolladas en la producción de aviones durante la Segunda Guerra Mundial. Además de un diseño nuevo integrante para ahorrar peso, el Routemaster también introdujo (por primera vez en un autobús) la suspensión delantera independiente, dirección asistida, una caja de cambios automática y completamente hidráulico de frenado.

El diseño Routemaster fue un punto de partida de los chasis (estructura que sostiene y aporta rigidez y forma a un vehículo u objeto) tradicionales, de la construcción de la carrocería. El diseño fue uno de los primeros buses "integral", el bus es una combinación de una "A" sub-bastidor de acero (incluyendo el motor, dirección, suspensión delantera), una parte trasera "B" sub-bastidor de acero (la realización del eje trasero y la suspensión), conectados por el cuerpo de aluminio. La caja de cambios se montó en la parte inferior de la estructura de la carrocería con los ejes que une el motor al eje trasero.

Prototipos:

Transporte Londres recibió cuatro Routemasters prototipo, los cuales fueron colocados en servicio entre 1956 y 1958. Los dos primeros fueron construidos en Chiswick, el tercero en Addlestone por Weymann y el cuarto, un entrenador de la línea experimental Verde, en Lowestoft. El tercero y el cuarto tenían motores Leyland, Leyland Motors Limited es un fabricante británico de camiones, autobuses y trolebuses. El Routemaster fue exhibido por primera vez en Earl's Court Motor Show Comercial en 1954.

En 1961, un pequeño lote de 24 RMLs (modelo) más largos, fueron construidos como una prueba, antes de finalmente entrar en producción a partir de 1965.

En 1962, la entrada principal RMF concepto fue probado., con un solo bus RMF1254 producido sobre la base de la RMLs juicio. Esto fue expuesto y gira, dando lugar a un pequeño número de órdenes como la RMF y la clase de RMA.

Las clases de producción han sido los siguientes:

- * RM - bus estándar (27,5 pies (8,4 m))
- * RML - (alargado) autobús (30 pies (9,1 m))
- * RMC - entrenador (27,5 pies (8,4 m))
- * RCL - (alargado) entrenador (30 pies (9,1 m))
- * RMF - Entrada de bus frontal (esencialmente un demostrador para impulsar las ventas fuera de Londres)
- * RMA - Entrada de bus frontal (designado por LT momento de la compra de British Airways)

En 1964, justo antes de la producción corriente principal de la RML, el modelo Routemaster final con motor delantero, AEC comenzó a trabajar en una primera entrada, con motor trasero Routemaster, la clase FRM. Terminado en 1966, no se produce más allá de un prototipo inicial, FRM1. Antes de ser retirado en 1983. Este vehículo adquirió el apodo de "Fruitmaster".

Cuando piensas en Londres, quizás visualices al instante un famoso edificio como Buckingham Palace o Big Ben; quizás imagines un Guarda Real con su gorro de piel de oso, o un taxi de color negro. Aunque para mucha gente, uno de los iconos más reconocibles de la ciudad es el Bus Routemaster de dos pisos.

Antes del Routemaster:

A principios de la década de 1950, en la época anterior al Routemaster, existía el trolebús siempre un no-contaminante, el método silencioso y cómodo de transporte público. Un cruce entre un tranvía y un autobús, los rojos, los vehículos de dos pisos fueron impulsados por la electricidad a través de los polos conectado a los cables aéreos y corrió en los neumáticos, no rieles.

El ingeniero alemán Werner Von Siemens, había sido el primero en experimentar con este tipo de autobuses, en 1882, con un carro, funcionaban conectados a cables horizontales. Su hermano William trabajó en Inglaterra, donde había tres fábricas.

El Trolebús se demostró por primera vez en Hendon el 25 de septiembre de 1909, y el 20 de junio de 1911, las ciudades de Leeds y Bradford, al mismo tiempo lanzaron por primera vez los servicios de trolebuses de Gran Bretaña.

La principal desventaja de los trolebuses fue que los postes de los autobuses a menudo se salían de los cables y eran los conductores quienes tenían que conectarlos de nuevo. Su sustitución por los autobuses se inició en 1959, y el último trolebús en Londres corrió desde Wimbledon a Fulwell el 9 de mayo de 1962.

Diseño del Routemaster:

El diseño de la AEC Routemaster ha sido un éxito duradero con los londinenses y turistas por igual. Sus dos principales ventajas, y ahora cuenta con iconos, son la plataforma abierta en la parte posterior y la presencia de un conductor para recoger las tarifas. La plataforma permite a un gran número de personas para subir y bajar rápidamente en las paradas o en cualquier parte que desee el pasajero.

Como el conductor recoge las tarifas mientras el autobús está en movimiento, el tiempo de espera en las paradas se reduce - ideal para personas ocupadas en las calles de Londres. Irónicamente, los primeros modelos parecían bastante diferentes a la Routemaster que estamos acostumbrados a ver hoy. Las diferentes versiones fueron juzgadas hasta que un diseño fue firme al respecto.

Albert Arthur Molteno Durrent fue ingeniero jefe de autobuses del transporte de Londres y la División de Autobuses, y creó el modelo RT en 1939 - una de dos pisos. Se trataba de sustituir a los trolebuses y los tranvías y llevó la ingeniería a un nuevo nivel, combinando estilo y confort para los pasajeros.

Producción:

La producción de componentes mecánicos se llevó a cabo principalmente en el sitio de AEC Southall (aunque un número importante había motores Leyland) a lo largo de la vida del Routemaster, con la construcción del cuerpo y el montaje final en Park Royal. AEC se fue absorbida por los motores Leyland en 1962, Routemaster producción cesó en 1968.

La mayoría de los ejemplos de producción fueron de 27 pies y 6 pulgadas (8,4 metros) de largo para cumplir con los reglamentos longitud máxima entonces. Esta tarde se relajó y se refleja en más de 30 pies (9,1 metros) "de largo" tipos, aunque se retrasó con la resistencia de los sindicatos para el trabajo adicional para los conductores.

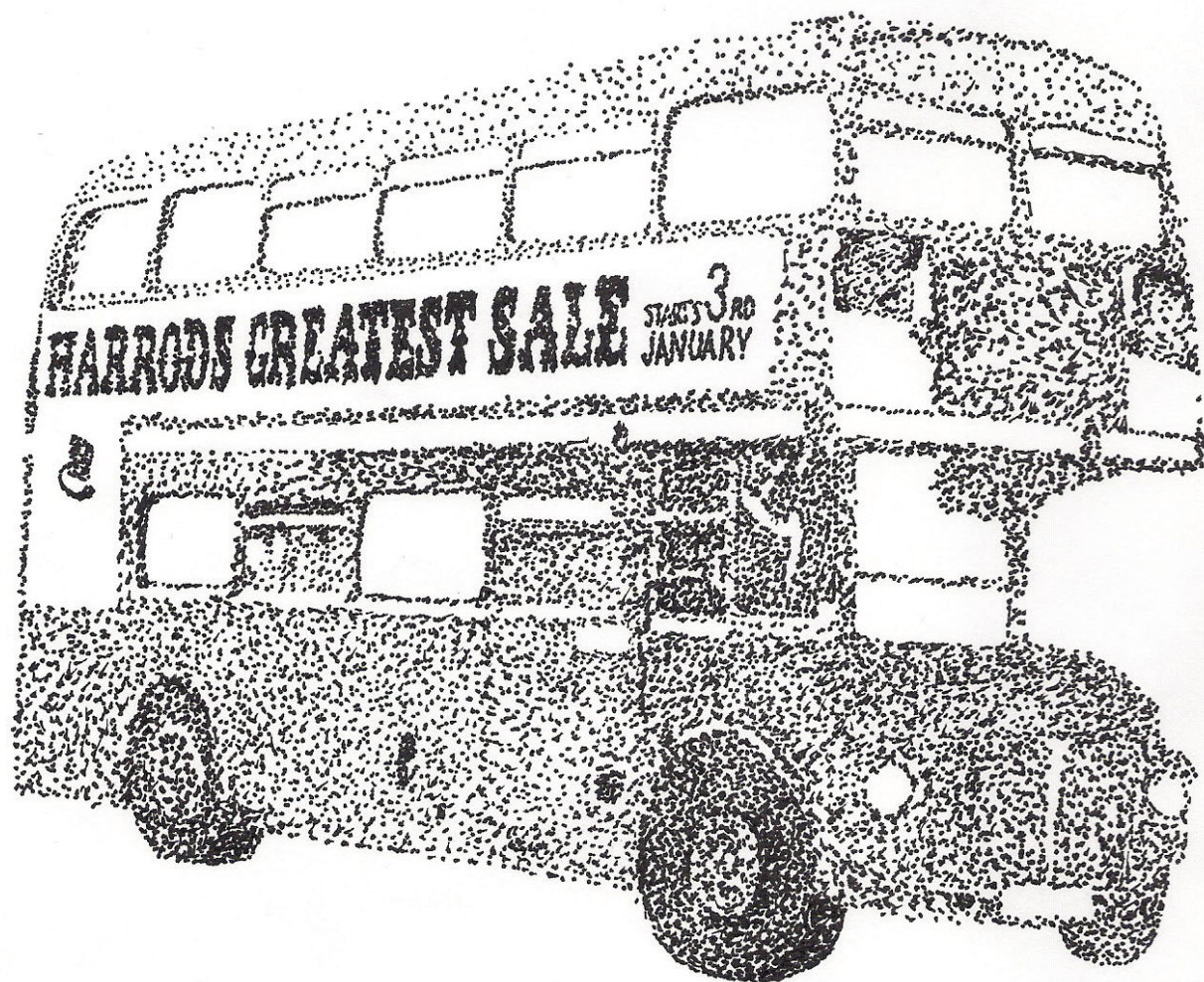
RM y RML clase:

Estas constituyen la mayoría de los Routemasters hecho nunca. La clase RML era simplemente una RM de serie con un distintivo y aparentemente de la sección de la ventana medio agregó lugar en el centro dando ocho asientos adicionales. Esto no fue un cambio drástico, ya que aprovechó el enfoque de diseño modular del Routemaster que se copian en el futuro por otros fabricantes. El RML originalmente iba a ser el "Routemaster Leyland". La RMC es una versión entrenador, producido por la "Línea Verde" rutas. Estos habían modificado la suspensión y los interiores para permitir un mayor alcance, junto con una puerta de accionamiento eléctrico en lugar de una plataforma abierta. El RCL era una versión larga de la RMC con un motor más grande y similares características de estilo entrenador.

Durante la privatización en Londres, desde 1986, varias empresas privadas adjudicatarias de contratos para operar los servicios de autobús de Londres, algunas de ellas incluidas las rutas operadas Routemaster. Antes de que una norma del 80% de rojo de libreas fue reintroducida en 1997 por LT, la autoridad contrato de licitación, algunos de estos nuevos procedió a ejecutar Routemasters en sus libreas propia no-rojo, sobre todo de Kent Bus en la Ruta 19 y Borehamwood Travel Services (BTS) (ahora parte de Transdev Londres) en la Ruta 13.

El carácter simbólico de esta Routemaster también hizo un llamamiento a los nuevos operadores muchos fuera de Londres, que apareció después de 1986 en el Reino Unido tras la desregulación de autobuses. Varios operadores tomaron Routemasters de segunda mano de Londres como una forma barata de expandir sus flotas para evitar la competencia de nuevos operadores emergentes después de la desregulación. Del mismo modo, la puesta en marcha operadores también eligió el Routemaster como un distintivo de autobús en busca de su propio inicio operaciones. Posteriormente, los Routemasters dieron la vuelta al país pintado en una variedad de colores de propiedad, y fueron utilizados en servicio regular en Southampton, Blackpool, Glasgow, Perth, Dundee, Hull, Carlisle, Bedford, Corby, Málaga (La diligencia), Southend y Burnley.

Routemaster



Diseñador: Albert Arthur Durrent
Fabricante: Associated Equipment Company
País: Inglaterra
Año: 1954

ORIGEN Y ENTORNO

1. Etimología del nombre: en español ruta principal. Del latín *via rupta*, camino abierto a través de un bosque. Principal, del latín *principalis*, con el mismo significado.
2. Corriente artística: Décollage Art, Tachismo, Pop art.
3. Contexto histórico socioeconómico: Se comenzaron a ver desventajas en el trolebús, transporte anterior al Routemaster. Su diseñador trabajó con máquinas de guerra durante la segunda guerra mundial, de ahí toma técnicas de elaboración.
4. Intención de su fabricación o construcción: Producir un vehículo que fuera ligero, fácil de operar y económico.
5. Relación del objeto con otros trabajos de su época de creación: En otros países el cambio o avance de transportes, se enfocó más bien en el autobús, Inglaterra fue innovador y bastante único en la creación del Routemaster.

ESTRUCTURA

1. Descripción del objeto: Bus de dos pisos, característico por su color rojo, cuenta con una plataforma abierta en la parte posterior.
2. Utilidad del objeto: La característica plataforma permite que varias personas suban y bajen del bus a la vez. Tiene una buena capacidad de pasajeros.
3. Materialidad: Principalmente de aluminio ligero (cuerpo) y Acero (sub-chasis).
4. Técnica constructiva: Utilizaba técnicas de construcción desarrolladas en la producción de aviones y tanques durante la segunda guerra mundial.
5. Tecnología empleada: Suspensión delantera independiente, dirección asistida, caja de cambios automática y frenos hidráulicos.
6. Dimensiones: Longitud, 27 pies 6 pulgadas (8,38 m). Ancho, 8 pies (2,44 m). Altura, 14 pies 4 1/2 pulgadas (4,38 m).
7. Peso: 7,35 toneladas.

FUENTES

- en.wikipedia.org/wiki/Routemaster
- www.icons.org.uk/theicons/collection/routemaster-bus
- thenurrevolution.blogspot.com/2009/09/routemaster-bus.

Durante un tiempo como director de la investigación y el desarrollo del tanque durante la Segunda Guerra Mundial, Durrent entró en contacto con lo último de la pausa-through en la producción de aeronaves, tales como el uso de metales más ligeros y piezas intercambiables. Durrent entonces comenzó a explorar cómo estas técnicas podrían utilizarse en la fabricación de autobuses.

La RT fue rediseñado por completo con las piezas montadas para la construcción de más rápido y más barato.

Sin embargo, Transporte de Londres estaba constantemente mirando hacia el futuro a nuevas posibilidades en el diseño de autobús. La nueva RM Routemaster fue presentado en Londres en 1956 y su diseño de avanzada para la época. Iba a ser un esfuerzo de colaboración entre la AEC (Associated Equipment Ltd) y Park Royal, que se forma de la carrocería. Estas empresas han trabajado con transporte de Londres que trajo en diseño industrial al consultor Scott Douglas.

Mediante el uso de una luz del cuerpo de aluminio para la RM, era posible producir un autobús de 64 plazas dentro de los límites de peso del autobús RT mayores de 56 asientos. Más pasajeros podrían ser transportados y con un mayor confort, para tratar de atraer al creciente número de propietarios de vehículos en el transporte público.

La RM también difiere de otros diseños de Londres, ya que se hizo de la construcción integral. En lugar de tener un cuerpo tradicional y el chasis, el Routemaster tiene un cuerpo fortalecido que no requiere de un chasis para tomar la tensión.

Las unidades mecánicas están montadas en la parte delantera y trasera sub-tramas en lugar de un chasis fijo y pesado. Otras características de la novela para un autobús en la década de 1950, pero están dotados de serie con el Routemaster, incluida la suspensión delantera independiente, dirección asistida, cambio totalmente automático y de energía hidráulica de última hora.

En 1961, 24 de estos vehículos fueron construidos y luego alargado por la inserción de un adicional de 2 pies 6 pulgadas de laurel en el centro de su carrocería. Llamado RML, esta versión de 72 asientos se convirtió en el producto estándar a partir de 1965 y sigue siendo el tipo más común hoy en Londres. Peso de alrededor de siete toneladas y tres cuartos, el RML sigue siendo de dos toneladas más ligero que el moderno vehículos de dos pisos que contienen el mismo número de pasajeros.

Muchas variaciones se llevaron a cabo durante la producción de la flota. Durante 1962/1963, 575 Routemasters estaban equipados con motores de nueva Leyland. Desde 1964, varios lotes de vehículos fueron construidos con paneles de anuncio iluminado. Otros cambios de diseño, entre otras cosas, la parrilla del radiador, los paneles de luz, la rejilla superior del calentador y ventanas de la fachada cubierta.

Sesenta y ocho vehículos similares fueron construidos para la Línea Verde rutas a partir de 1968. Este lote de producción, que se clasifica RMC (Routemaster entrenador), fueron construidas como de 57 plazas, con una

plataforma completamente cerrada, las puertas de accionamiento eléctrico, suspensión neumática, lámparas fluorescentes, interiores diferentes bastidores del ajuste, equipaje y faros dobles. En 1965, 43 más de estos vehículos verdes de línea fueron construidos para el más largo (RML) 30 pies de longitud y se llamó RCL.

Diversos ajustes han continuado siendo realizados a través de las décadas - una variación mayor a la estándar Routemaster que sucedió en 1996 con motores Scania de su instalación en Londres Centrales flota de RM para la ruta 36.

El futuro de la Routemaster:

A pesar de la popularidad del Routemaster con los conductores, pasajeros y turistas, que poco a poco desapareciendo de las calles de Londres. Después de medio siglo de servicio leal, el año 2005 ha sido testigo de una eliminación gradual de las míticas de dos pisos, con diseños más confiables y económicos que le sustituye.

La desaparición del Routemaster no sólo ha ocurrido en los últimos años. Fue ayudado por Bárbara Castillo, como Secretario de Transporte, quien en 1967 nacionalizó los autobuses, legalizó las operaciones de un solo hombre (con sólo un conductor) y se entregó a las subvenciones a las empresas de compra estándar de autobuses con motor trasero.

El último Routemaster fue construido en 1968 y sus sucesores fueron tomados fuera de las carreteras sólo 10 años más tarde. A pesar de que varios cientos de Routemasters fueron reformadas en la década de 1990, el autobús estaba condenado.

Transport for London, dice los buses simplemente no están a la altura de las necesidades de los viajeros más - que no están en silla de ruedas o silla de paseo agradable. Además, sus costes de ejecución porque un conductor tiene que ser empleado, así como el conductor, y las piezas pueden ser costosos y difíciles de encontrar. Además de esto, viajar en un Routemaster puede ser peligroso - tres personas al año, en promedio, mueren, mientras que suben o bajan la plataforma abierta.

"Autobuses articulados" sustituirán al Routemaster en algunas rutas. Puede transportar 140 pasajeros en comparación con las 77 personas que un Routemaster podría haber a bordo, pero irían mas personas de pie, ya que hay menos asientos. Autobuses articulados tienen tres puertas abiertas, lo que permite un máximo de seis pasajeros a bordo a la vez. A pesar de ello, han atraído las críticas de los automovilistas, ciclistas y conductores de taxis, que dicen que son difíciles de aprobar y ocupan mucho espacio en las calles.

Hay algunos diseñadores que están tratando de tomar el Routemaster en el siglo 21 mediante el diseño de una versión más moderna. Llamado el QRM, tiene todo lo que un pasajero y un operador quiere - la comodidad, la accesibilidad, a través de un suelo plano, la facilidad de mantenimiento, un cuerpo ligero y fuerte, y bajo consumo de combustible.

Sin embargo no ha habido mucho interés en el desarrollo del modelo. Uno de los principales problemas es que las empresas de motor no quieren comprar un autobús adaptado solo a Londres. Ellos quieren que los diseños se puedan vender en todo el mundo.

El Routemaster comenzó a ser retirado del servicio el 29 de agosto de 2003, con la conversión de 15 rutas de "operación de una sola persona" y continuó con la pérdida del número 11 (31 de octubre de 2003), 23 (14 de noviembre de 2003), 94 (23 de enero de 2004), 6 y 98 (26 de marzo de 2004), 8 (4 de junio de 2004), 7 (2 de julio de 2004) y 137 (9 de julio de 2004). Así continuó la pérdida del Routemaster, 55 vehículos el 3 de septiembre de 2004. Las últimas máquinas que salieron de las calles fueron 13 (21 de octubre de 2005), 38 (28 de octubre de 2005) y 159 (9 de diciembre de 2005).

Desde noviembre de 2005, dos rutas del patrimonio estarán en su lugar, la vinculación de puntos de referencia más famosos de Londres. Los Routemasters utilizados datan de 1959 a 1965, y debido a la tarifa estándar que se aplicará, los londinenses y los turistas pueden continuar su uso.

Un poco de consuelo a los fans del Routemaster es que a medida que los autobuses se jubilan, se están convirtiendo mucho más disponibles para comprar. Esto significa que cualquiera con unos pocos grandes de sobra podrían encontrarse haciendo una impresión Cliff y tomar su propio Routemaster en unas vacaciones de verano. Sorprendentemente, el nivel de conducción de los titulares de licencias pueden impulsar una - mientras que sólo llevan ocho pasajeros.

Algunos autobuses de dos pisos se han convertido en bares, casas, discotecas móviles y restaurantes. Sin embargo, posiblemente el más extraño el uso tiene que ser el de Camden autobús Inmobiliarias (www.camdenbus.com) en el norte de Londres. En 1986, Charles Webb estacionado el predecesor Routemaster en una pequeña parcela de tierra justo al lado de Parkway - luego se construyó un muro, agregó una puerta y la abrió para los negocios. Le dijo a ICONOS, "¿Cuántas oficinas de Londres puede presumir de ser dos plantas y todo por un precio rebajado de 5.000 libras? Para una empresa cuya actividad es de ladrillos y mortero, que es una opción poco probable de los locales, pero el amor a los clientes la informalidad y cálido a su familiaridad.

Hace unos años, parecía que el Routemaster terminaría siendo visto sólo en películas antiguas o postales. ¿El bus de Londres del futuro? El alcalde de Londres, Boris Johnson tomó la decisión de traer de vuelta a la vida el tradicional Routemaster lanzando una competición para rediseñar un emblemático double-decker red bus. Los diseños ganadores ya han sido seleccionados y el nuevo Routemaster debería estar ya circulando por las calles a tiempo para los Juegos Olímpicos del 2012. Diseñado por Foster + Partners en colaboración con Aston Martin, el nuevo Routemaster se caracteriza por su accesibilidad y la reducción de emisiones tóxicas. Este icono incorporará radio y pantallas a bordo, y un interior con

suelos de madera, asientos de cuero y lámparas, para dar un ambiente familiar (estilo living room). La parte superior tiene una ventana alargada que ocupa todo el lateral, lo que hace imaginar unas fantásticas vistas de la ciudad desde los asientos del primer piso.

Desde la primera aparición del autobús Routemaster en la década de 1950, su diseño de dos pisos ha sido adoptado y adaptado para los autobuses en ciudades de todo el país - y el mundo.

Introducido en 1956, fue diseñado específicamente para Londres, y tenía algunas características de diseño muy avanzado, como un cuerpo de aleación ligera para permitir más asientos, para tratar de atraer a los conductores en ellos.

El Routemaster dio lugar al doble acto de conductor y director de orquesta - un familiar de emparejamiento se describe como "Lennon y McCartney de la carretera".

Aunque en 2005 se vio la eliminación gradual del Routemaster, será recordado a través de películas, programas de televisión, videos musicales, tarjetas postales y guías turísticas.