

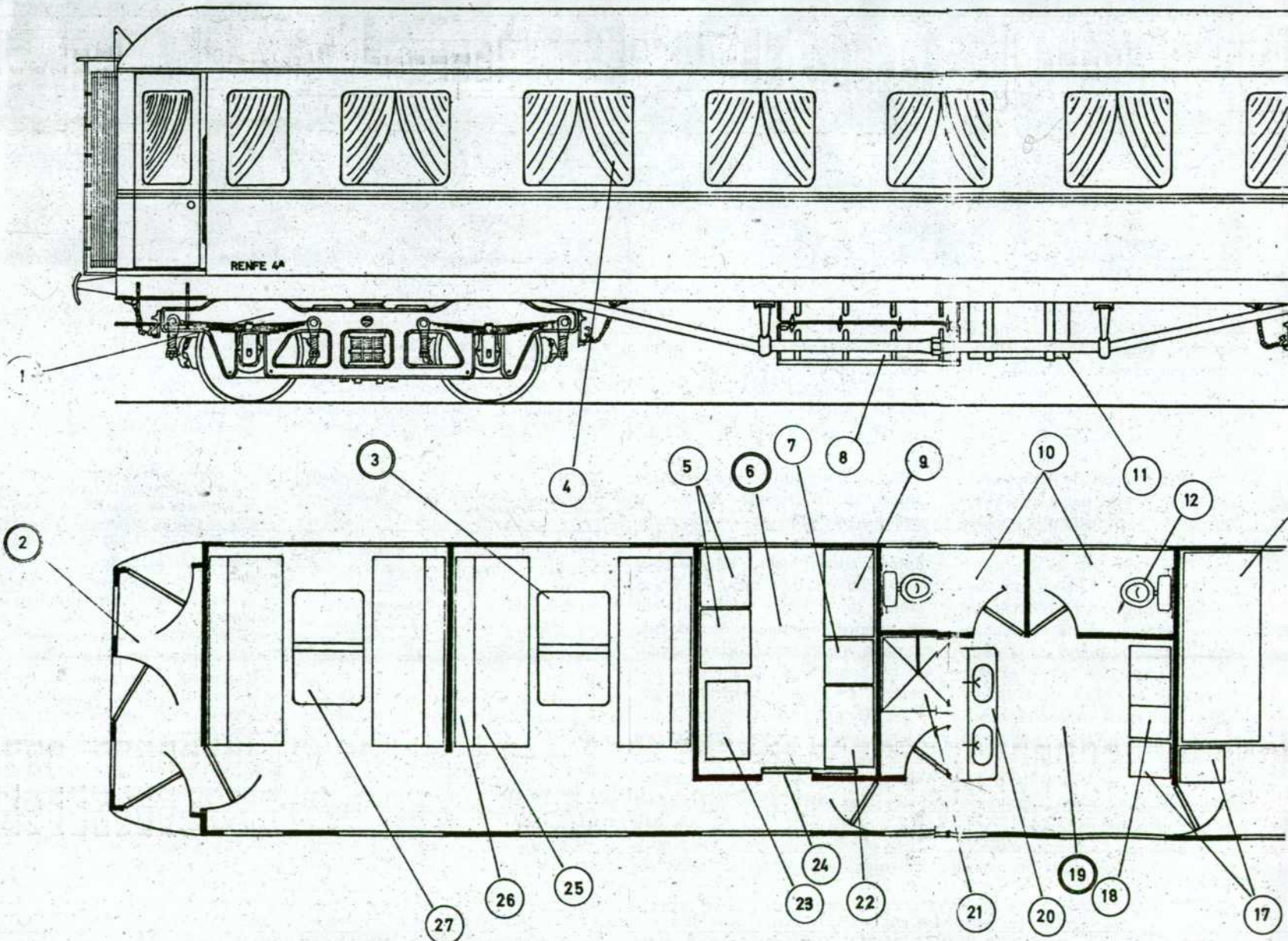
TRENES DE SOCORRO

Construcción de un coche modelo

DESDE hace bastante tiempo, más concretamente desde que se inició la modernización de nuestros ferrocarriles, son escasos, afortunadamente, los accidentes e incidencias que en ellos se producen. Las mejoras introducidas en el material, vías, señalización e instalaciones, como también la implantación de nuevas técnicas y medidas de seguridad en el control de la circulación, están haciendo posible la disminución de accidentes.

No obstante, y como sucede en los demás medios de transporte, suelen ocurrir en el ferrocarril incidencias que alteran la regularidad de sus servicios en mayor o menor importancia, incidencias a las que se atiende rápidamente a fin de acortar en lo posible la duración de los trabajos y los tiempos de interceptación de vía, cuando se produce.

Sin embargo, para mayor efectividad, este servicio de auxilio precisaba, después de largos años de funcionamiento, una completa modificación, acorde



a las modernas realizaciones y tiempos actuales.

A este respecto, la preocupación de la RENFE por disponer en todo momento de un mejor y bien dotado servicio de trenes de socorro, ha sido, y es, constante y general, considerando como base primordial para lograrlo el mejoramiento, tanto del material que entra en la composición de estos trenes como de los elementos de trabajo que precisan utilizar las Brigadas de Socorro, e igualmente el traslado de éstas en debidas condiciones (en el mismo convoy), al lugar del accidente.

Como resultado de esta preocupación se planteó en la Dirección de Explotación la necesidad de llevar a cabo en corto plazo un estudio completo sobre la modernización de los trenes de socorro de Material y Tracción iniciándose con el proyecto de construcción de un coche modernamente acondicionado para transportar cómodamente a los agentes de las Brigadas en un desplazamiento descansado, permitiéndoles estar en buenas condiciones y for-

ma física para empezar inmediatamente a desempeñar su cometido con un normal rendimiento. Sirve, a la vez, dicha unidad, como eventual residencia (según la duración de los trabajos), atendiendo además con ello los requerimientos de trascendencia social de nuestro tiempo, a igual nivel de otras administraciones ferroviarias europeas.

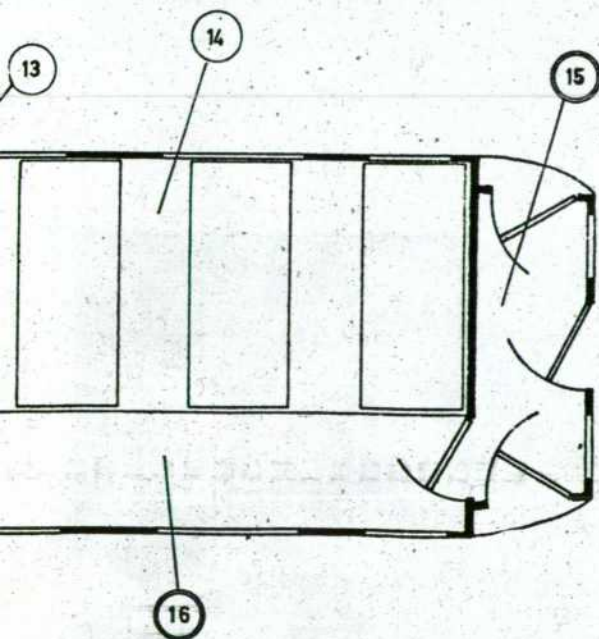
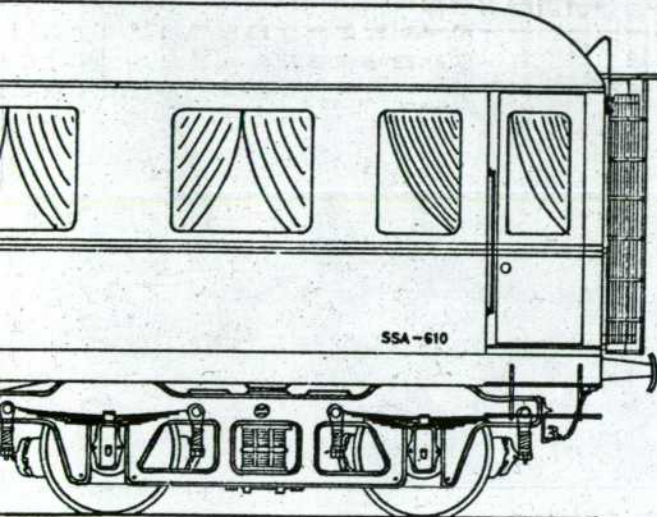
En este orden de cosas, la 4.ª Zona (Valencia) tenía ya en proyecto la modernización y mejora de los trenes de socorro cuando se trató en Dirección de Explotación del estudio conjunto coordinado de esta cuestión, por lo que pudo aportar inmediatamente —como primer trabajo—, al equipo encargado, un plano del coche especialmente diseñado para el transporte de brigadas de socorro, el que había proyectado partiendo de experiencia personal de sus autores y de datos recogidos en sus salidas al extranjero por personal técnico superior de la propia Zona.

Acordada la construcción de estos coches mediante transformación de otros de bogies destinados a desguace,

se iniciaron por la 4.ª Zona los trabajos del suyo correspondiente con el desmantelamiento del coche BB. 301, del que quedó solamente la superestructura, procediéndose a su reforma con vistas a la apropiada prestación del servicio a que se destinaba. Fue necesario en primer lugar precisar y dimensionar su distribución interior en zonas, como también las necesidades a cubrir, lo que obligaba a una constante atención que permitiera ir perfilando hasta el menor detalle. De esta forma se llegó a la terminación del nuevo coche de socorro: el SSA. 610, cuya distribución interna, en términos generales, comprende las siguientes partes:

- a) Comedor-estar.
- b) Cocina.
- c) Asesos.
- d) Dormitorios.

Considerada la conveniencia de mantener independientemente cada una de estas divisiones, la entrada a ellas se realiza a través de un pasillo lateral y



27	2	Mesa plegable de 1'17X0'73	
26	4	Respaldo convertible en litera	
25	4	Asiento fijo de tela de espiguilla verde	
24	1	Puerta de entrada a la cocina	
23	1	Caldera de calefacción BHISA a butano	
22	1	Fregadero de 90X50 de acero inoxidable	Con armario inferior
21	1	Plato ducha de 70X70 esmaltado blanco	Es de plancha
20	1	Grupo lavabos con armarios inferiores	Modelo 8000
19	1	ASEOS	
18	1	Armario metálico de tres plazas	
17	2	Armario metálico de una plaza	
16	1	DORMITORIOS	Tienen doce plazas
15	1	PLATAFORMA	
14	3	Pasillo intermedio de 58cm de ancho	
13	4	Litera de tres pisos	
12	2	Taza de porcelana unificada para W.C.	Tapa mod. 8000
11	2	Cilindro auxiliar de freno vacío	
10	2	RETRETES	
9	1	Cocina "Corbero" mod. 590c/v a butano	Con botella incorporada
8	2	Recipiente de 8 baterías (chasis)	32volts 150 A.h.
7	1	Armario de 45cm mod. B 45 c/encimera	
6	1	COCINA	
5	2	Armario de 60cm mod. B.60 c/encimera	
4		Cortinillas de tela Repts de fondo "beig"	
3	2	COMEDORES	
2	1	PLATAFORMA	
1	2	Bogies tipo europeo mod. MZA-516-	

Nº	Nº piezas	Denominación		Observaciones
		FECHA	APELLIDOS	FIRMAS
PROYECTADO		10-10-1968	R. MONTALT	 DIVISION MATERIAL Y TRACCION Sección de M. Novil y Alumbrado VALENCIA
CROQUIZADO		10-10-1968	A. LOPEZ	
DIBUJADO		10-11-1968	A. LOPEZ	
COMPROBADO		10-11-1968	R. MONTALT	
ESCALA	COCHE DE SOCORRO			2-5-0
1:40				Sustituye a
				Sustituido por

enlace de fuelles, que permite el tránsito en caso de que el coche forme parte de un tren con unidades normales. El comedor y el dormitorio ocupan los lugares más próximos a las plataformas, por su amplitud y mejor acceso.

Para un mayor conocimiento de lo realizado, y como complemento a las indicaciones señaladas en el plano del coche, se detallan a continuación algunas características de construcción y funcionales:

COMEDOR.—Capacidad para veinte personas. Mesa central plegable. Asientos transformables en literas, pudiendo utilizarse la parte baja como cajonera para ajuar.

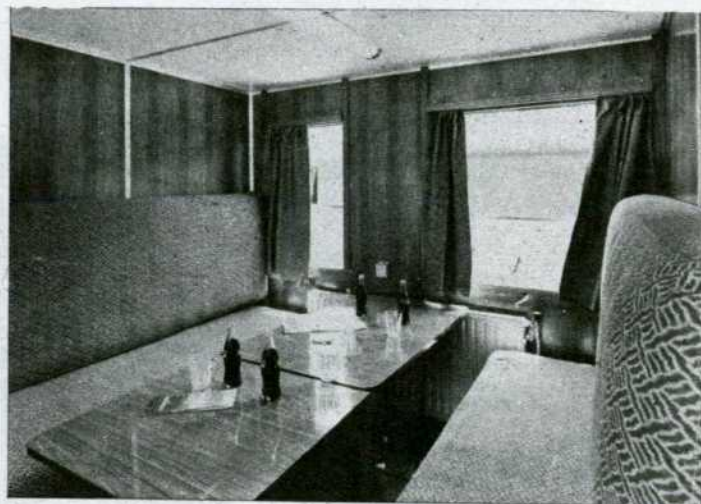
COCINA.—Dotada de mobiliario metálico fijado al piso y muros. Fregadero de acero inoxidable. Cocina de cinco fuegos y horno con dos quemadores a gas butano. Completo menaje de cocina, útiles auxiliares, etc. Cuenta también con la caldera a gas butano para proveer de agua caliente a la cocina y aseos y facilitar calefacción independiente al vehículo.

TRENES DE SOCORRO

ASEOS.—Comprende dos waters, una ducha con vestidor independiente y dos lavabos. Seis taquillas o armarios metálicos, capaces cada uno para la ropa de dos agentes. En ellas, y durante el período sin servicio, se guardan los trajes de agua, botas de goma y demás prendas personales de los componentes de la Brigada.

DORMITORIOS.— Las camas van agrupadas, superpuestas, en cuatro conjuntos de tres literas cada uno: en total, 12 camas. Todas de somier metálico, colchón sin muelles y ajuar completo. Otros ocho agentes pueden dormir en las literas del comedor, adaptadas por transformación de sus asientos, lo que hacen un total de 20 individuos descansando. Estos espacios se cierran con cortinas.

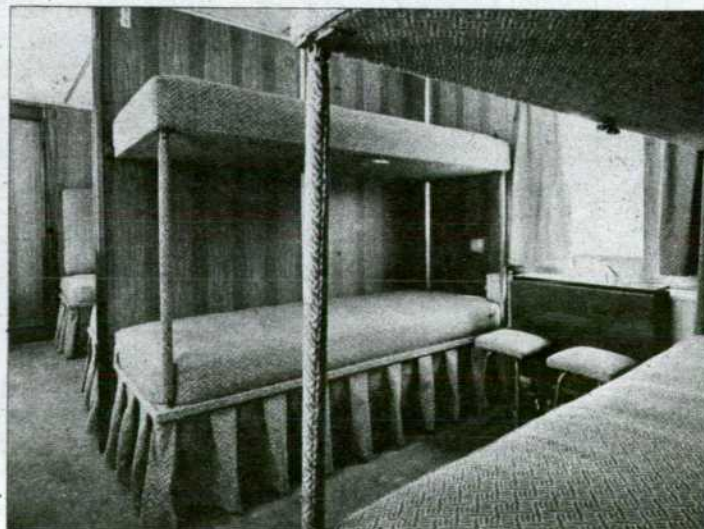
REVESTIMIENTOS E INSTALACION ELECTRICA.—El revestimiento de paramentos y techos está hecho con laminado de plástico. El piso de la cocina, dormitorios, comedor, aseo y servicios va revestido de linóleo y sintasol, por aconsejarse así las condiciones técnicas de estos materiales.



Comedor-estar.

Cocina.

Dormitorio.



En la instalación eléctrica se ha tenido en cuenta la aplicación peculiar del coche, no sólo si va formando parte de la composición de un tren, sino cuando queda apartado con el personal en una vía, a la cual puede alcanzar un potente suministro exterior de energía, dotándole, según proceda, de un equipo ordinario de alumbrado con dinamo y regulador, independientemente de un rectificador con alimentación indistinta, con regulación en la salida de corriente continua, a fin de prever las posibles caídas o deficiencias de la tensión en la alimentación con alterna. El sistema de alumbrado es a base de equipos fluorescentes, con plafones normalizados RENFE, excepto en pasillos y plataformas que llevan lámparas de incandescencia.

FONTANERIA.—La provisión de agua caliente se realiza por medio de cuatro depósitos metálicos que abastecen tanto la cocina como los aseos, haciéndose la distribución para caliente o fría por redes independientes. La caldera a gas butano, capaz para 25.000 Kcal/h., está equipada con los dispositivos nor-

males, tales como termostato doble y analizador de atmósfera; cuenta también con un termo hidrométrico. Para el servicio de calefacción se utilizan dieciséis metros cuadrados de paneles radiantes, formados por tubos planos de acero, soldados eléctricamente a los colectores por sus respectivas extremidades.

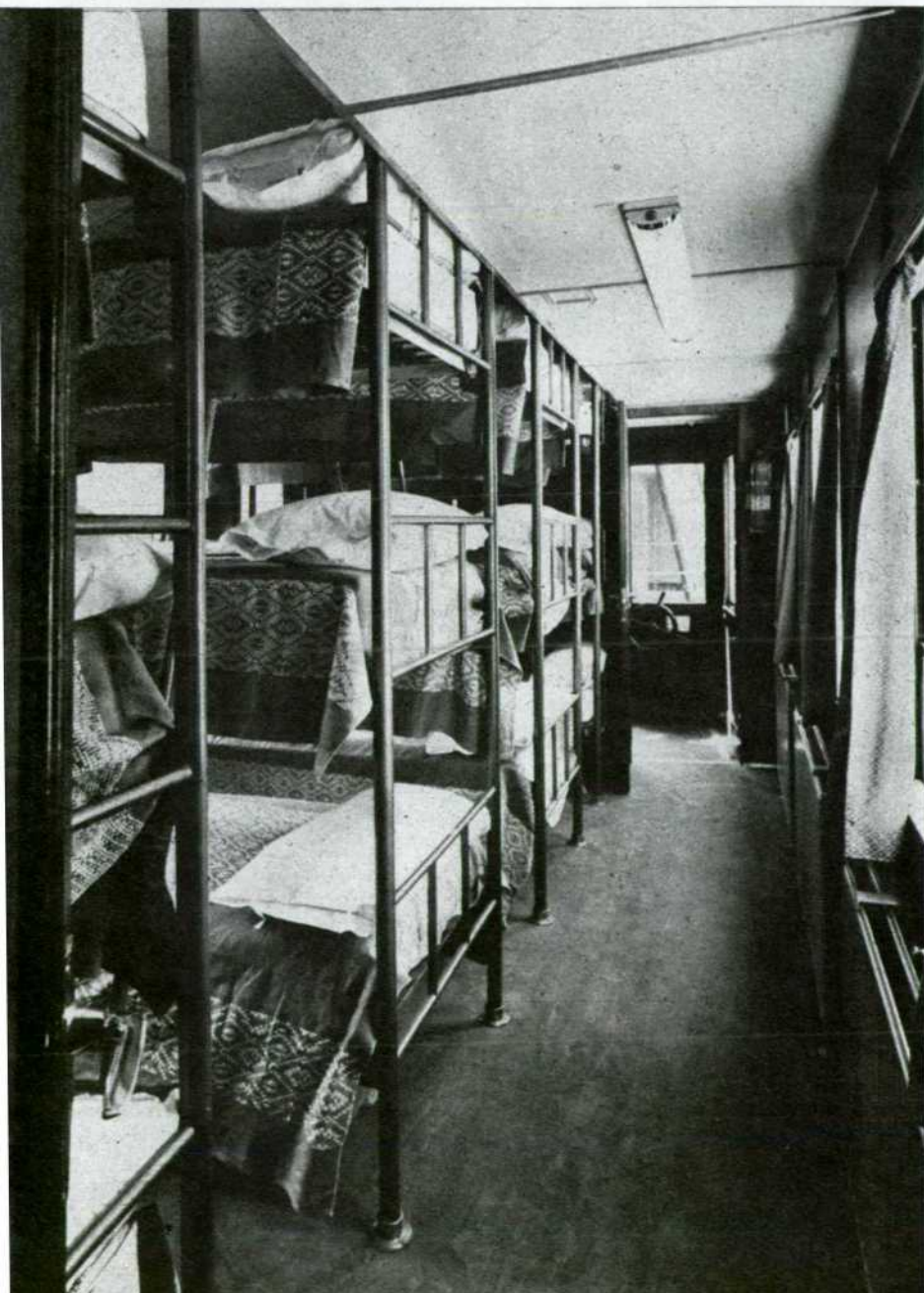
Esta descripción puede servir, como antes se dice, para calibrar las cualidades del modelo de coche de socorro, construido según proyecto realizado y presentado en 1968 por el entonces ingeniero jefe de División de Material y Tracción de la 4.ª Zona, don Rafael Montalt López, quien dirigió y comprobó, en detalle, los trabajos hasta su terminación. Las pruebas de rodaje se efectuaron el año último entre Valencia y Zaragoza con excelente resultado, quedando demostrado lo acertado de esta magnífica construcción, modelo de las de su clase y de probada supremacía sobre otros vehículos.

Este coche, de 19 metros de longitud y 37.000 kilogramos de tara en servicio y freno vacío y husillo —con

los dos nuevos vagones de socorro igualmente proyectados y construidos en esta Zona el pasado año por dicha División (uno destinado a contener «equipo LUKAS y material pesado» y otro para contener «suplementos y útiles varios», con grupo electrógeno móvil y fijo, respectivamente, y polipasto eléctrico de elevada potencia motriz)—, entra a formar parte de la composición denominada «Tren de Socorro de Gran Intervención», que cambia beneficiosamente la reestructuración de los trenes de socorro y centraliza su acción, al tiempo que los dota de mayor autonomía y medios.

La modernización de los trenes de socorro establecida con carácter general para toda la Red ha dado así entrada a una fase de notable mejoramiento en su función, que será aumentada, según la experiencia y circunstancias aconsejen, para atender con rapidez y mayor eficacia las incidencias que se produzcan.

Juan HERNANDO HERRERA



Literas.



Aseos.

Ducha.

