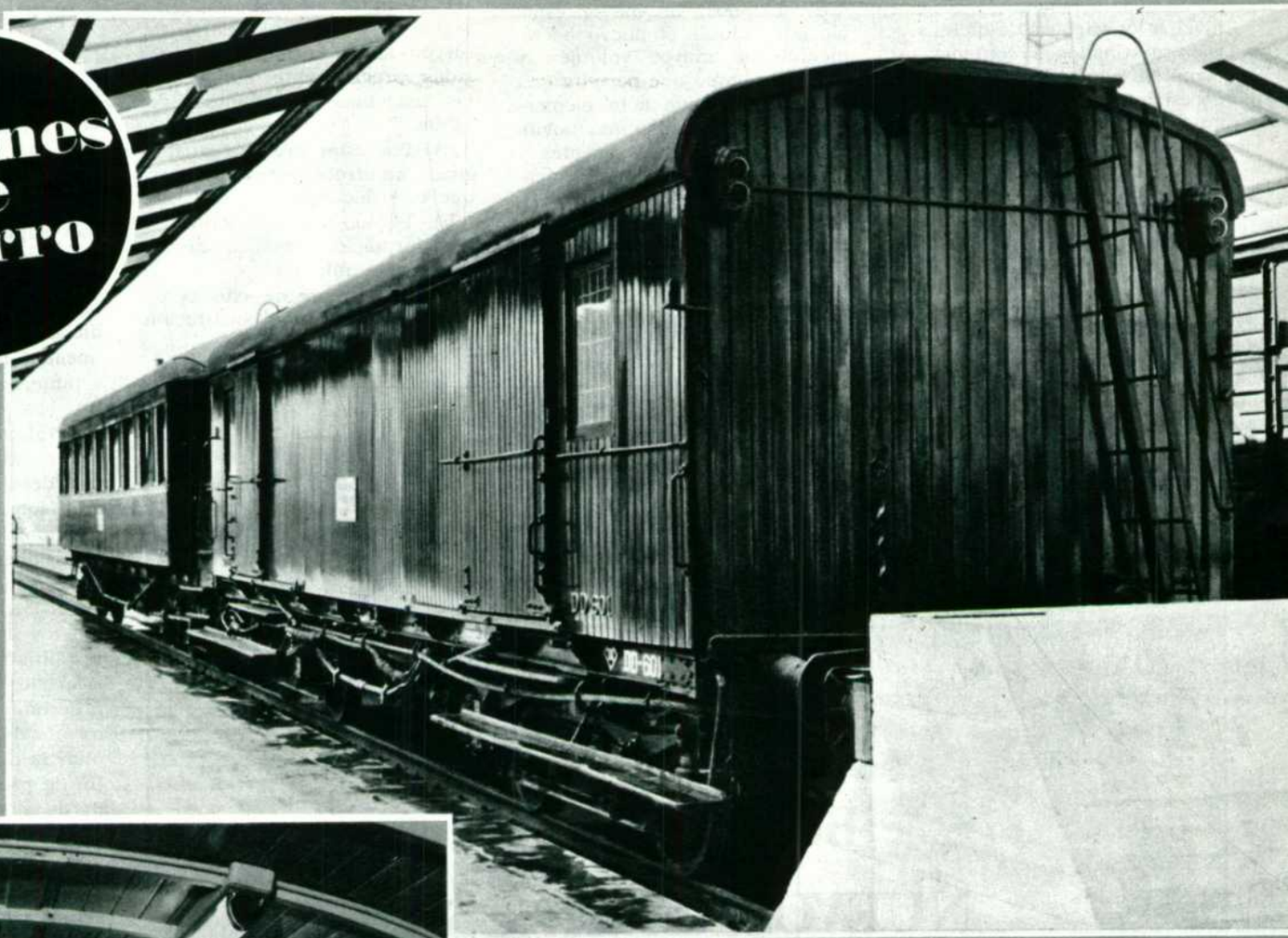
Trenes de socorro



Vagón con material diverso y coche para las Brigadas. Abajo, grupo electrógeno de 5 kVA.

VAGON DE «SUPLEMENTOS Y UTILES VARIOS»

En el número 81 de VIA LIBRE publicamos un artículo sobre mejoras introducidas en estos trenes, entre ellas la reciente construcción de un moderno coche para el traslado de las Brigadas de Auxilio.

Vamos a ocuparnos hoy de uno de los dos vagones de socorro ya mencionados en el artículo: el destinado a contener «suplementos y útiles varios», dejando para otro momento el otro vagón: el de «equipo Lukas y material pesado». Ambos vagones, con el coche indicado, forman la composición denominada «Tren de Socorro de Gran Intervención».

SIGUE

En principio, hay que señalar que la necesidad ya expuesta de modernizar los trenes de socorro alcanza, naturalmente y a igual nivel, a los vagones de dicho servicio destinados a contener un completo equipo de trabajo. Tal necesidad está basada en las siguientes consideraciones:

a) Reestructuración de los trenes de socorro, dotándolos de mayor autonomía y medios.

b) Características del nuevo material, tanto motor como móvil, que difiere mucho del antiguo.

c) Necesidad de utilizar herramental en consonancia con las características de los vehículos, proporcionando mayor rapidez de acción.

d) Disponer de mayor espacio para alojar el nuevo herramental, de mayor volumen y peso, al tiempo que permite una mejor distribución de los elementos contenidos, con una movilidad más libre de los agentes y seguridad en el trabajo. Teniendo en cuenta estos fundamentos, la 4.ª Zona ha llevado a cabo la construcción de los dos referidos vagones, del primero de los cuales se describen a continuación sus características y particularidades.

VAGON CON «SUPLEMENTOS Y UTILES VARIOS»

Para la construcción de este vagón de socorro se destinó un furgón de los de tipo DD-600, elegidos precisamente por reunir las siguientes condiciones favorables:

a) Por estar previsto su desguace, no ofrece mermas del parque de vehículos.

b) Debido a su estructura, la transformación a realizar que se produce es mínima.

c) Se dispone de «stock» de ejes para la eventual sustitución de los que llevan.

d) Son de tipo «100», capaces para circular a la velocidad de 100 km/h.

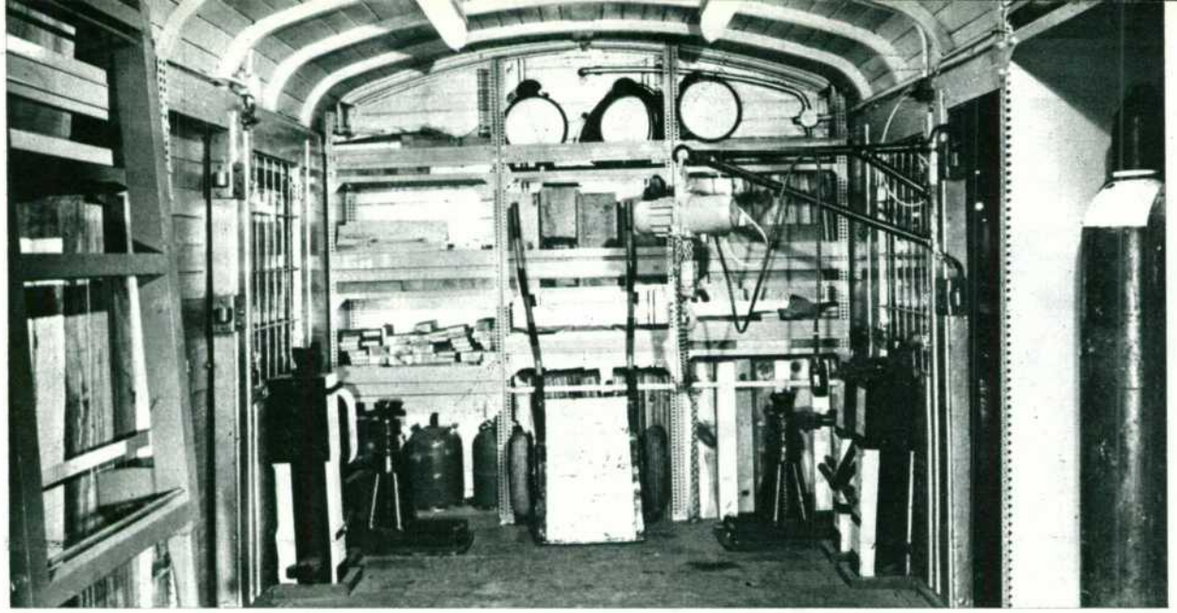
e) Son homogéneos con el coche de socorro a efectos de uniformidad en la formación de la composición de Gran Intervención.

En su transformación, la estructura ha experimentado tan sólo ligeras modificaciones. Se han suprimido las dos puertas de acceso situadas en el centro de cada lado del vagón, así como las dos ventanillas próximas a dichas puertas por quedar bloqueadas al poner frente a ellas estanterías y herramental pesado. Las nuevas puertas de acceso al vagón se han colocado en los extremos, y junto a cada una de ellas, nuevas ventanillas enrejadas. También se ha suprimido el compartimiento del lavabo, puesto que el personal de la Brigada dispone de servicio en el coche de socorro. Subsisten los dos paramentos interiores situados transversalmente en la parte central, si bien se ha procedido a un ligero desplazamiento de uno de ellos para ampliar la distancia entre ambos, a fin de proporcionar mayor cabida de materiales.

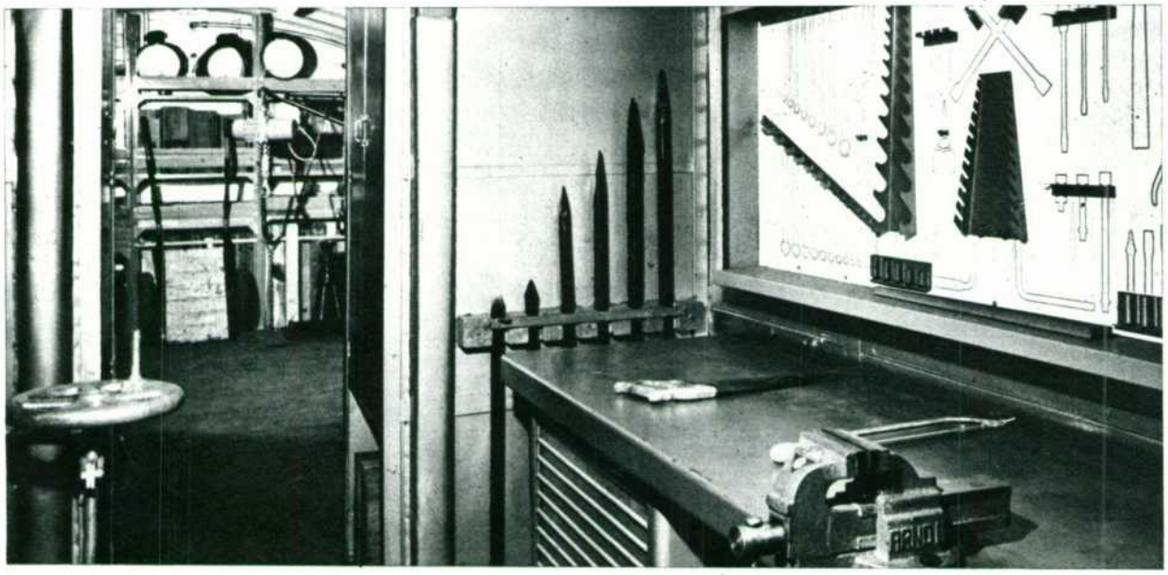
Con estas reformas y otras complementarias, se concluyó el nuevo vagón: el DD-601 (en la actualidad con serie y número SSA-603), de 14,800 metros de longitud (entre topes), 25.250 kilogramos de tara y 10.000 kilogramos de carga máxima; con freno vacío y husillo, y dotado de las reglamentarias señales de cola de tren en cada testero, con su correspondiente cuadro de protección y maniobras.

Dotación de herramental.—Más de 150 clases diferentes de suplementos y útiles varios —de larga enumeración— comprende la completa dotación del contenido de este vagón, sin excluir las prendas de uso personal que en cualquier momento precisen utilizar los agentes de la Brigada de Socorro. Debe citarse también la existencia de un moderno y cómodo banco de trabajo y menesteres adicionales. Todo este conjunto de elementos de trabajo —susceptible de modificación si las circunstancias lo aconsejan— es el fruto de un dilatado estudio, en el que ha intervenido, como factor esencial, la experiencia personal de los agentes, obtenida en el campo de acción de los accidentes.

Alumbrado y fuerza.—El alum-

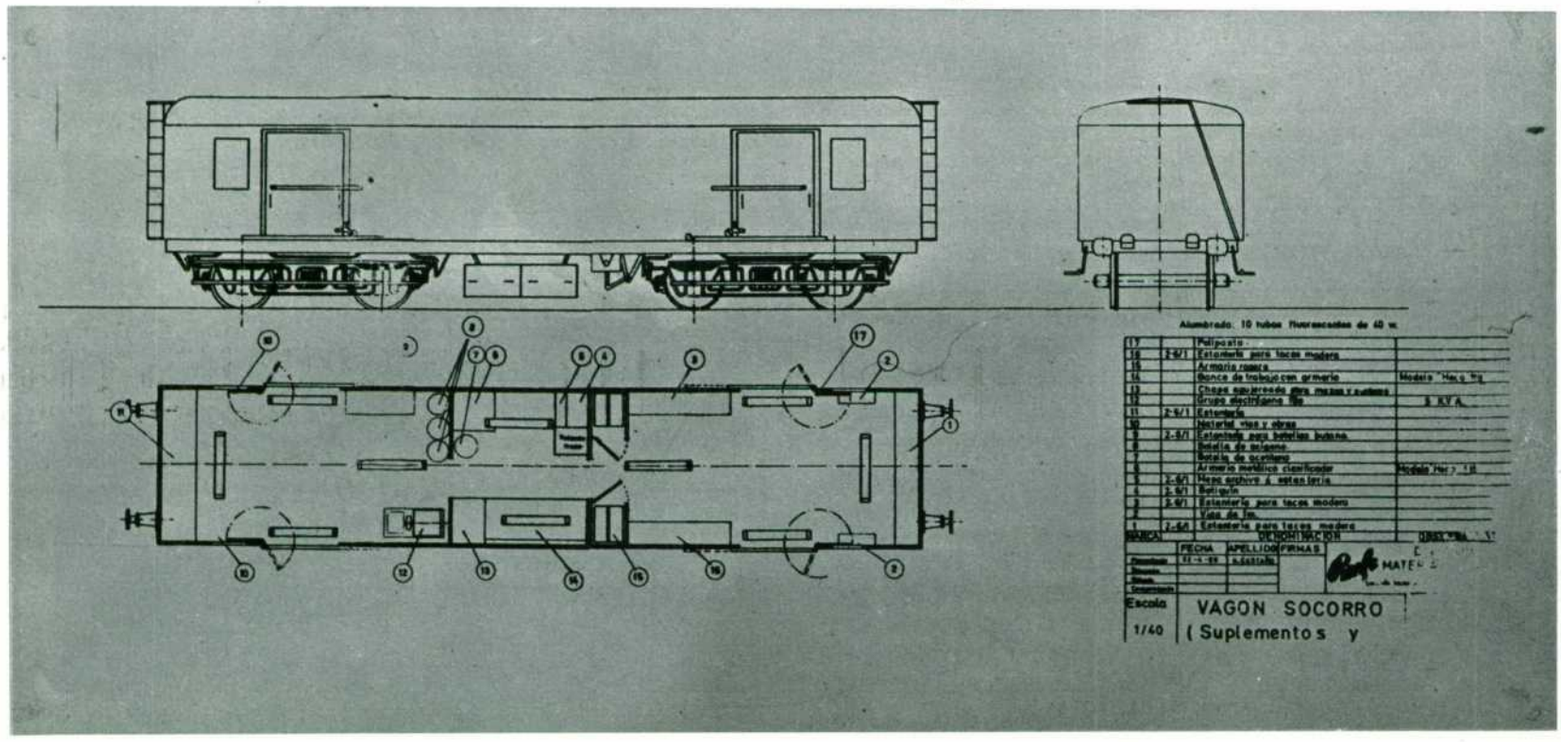


Polipasto, 300 kilogramos, y material diverso.



Banco de trabajo.

brado de que dispone se adapta al sistema de suministrar luz mediante tubos fluorescentes en su mayor parte e incandescente en algunos puntos, alimentado a 32 V. c. c., habiéndose considerado independiente el alumbrado propio del vagón y el del exterior, este último para trabajos en incidencias nocturnas. Cuenta este servicio con una red de alumbrado constituida por proyectores tipo I. E. P. con lámparas incandescentes de 500 W. a 220 V., alimentadas mediante grupo electrógeno de 5 kVA. Lleva polipasto eléctrico de capacidad de carga 300 kgs. y potencia de motor de elevación 0,44 kW. y 0,6 CV. Para la regeneración y mantenimiento del alumbrado del vehículo en marcha va dotado de un equipo Stone-Tonum tipo XR22/L, con regulador tipo S-80T/2. Baterías, tomas de corriente, determinación de potencias y cuantas necesidades en el alumbrado y fuerza son precisas se reúnen en este vagón en el que todo ha sido previsto y calculado, por lo que puede considerársele un modelo en su clase.

Esta unidad de socorro ha sido construida, al igual que el coche anteriormente descrito y el vagón para el «Equipo Lukas y herramental pesado», del que nos ocuparemos en otra ocasión, por la Jefatura de Material Móvil de la División de Material y Tracción de la 4.ª Zona.

JUAN HERNANDO HERRERA