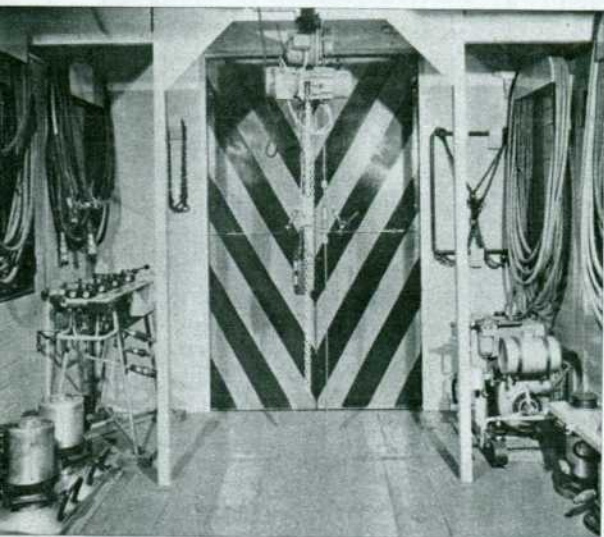
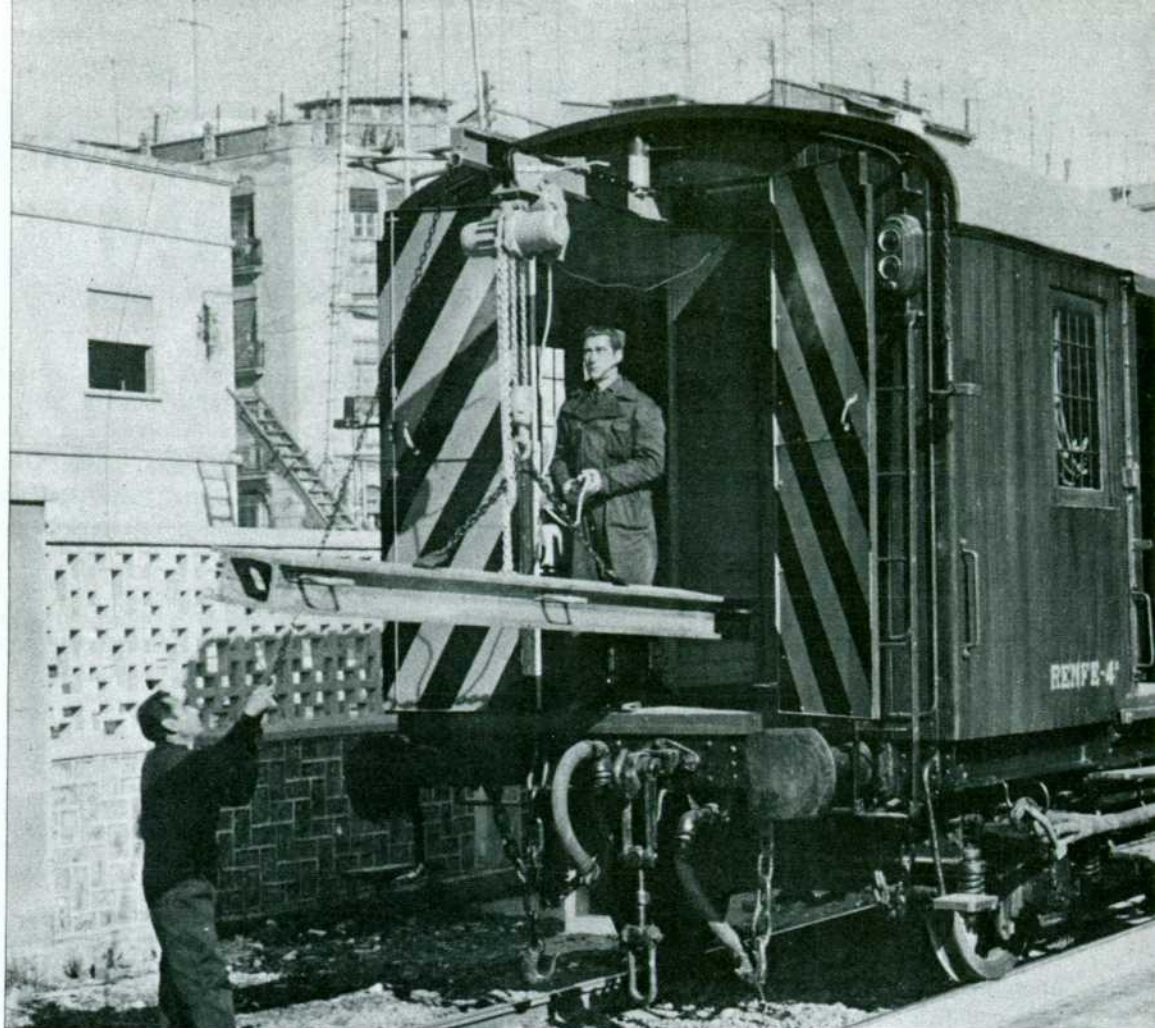


## VAGON CON EQUIPO LUKAS DE ENCARRILAMIENTO Y MATERIAL PESADO



*Puerta practicada en el testero; motor de gatos Lukas; mesa de mando; gomas de conducción hidráulica y dos juegos de gatos Lukas de mediana potencia.*

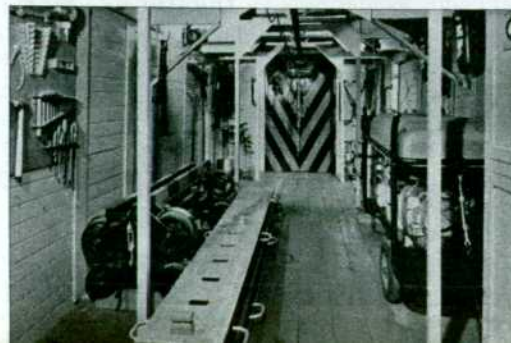


# TRENES DE SOCORRO y 3

Según se anunciaba en artículo publicado recientemente en VIA LIBRE sobre este mismo tema, traemos hoy a estas páginas, como final de este reportaje, la referencia prometida de las características y sistema funcional del vagón de socorro destinado a contener equipo de gatos Lukas y herramental pesado, el cual, terminada su construcción, realizada totalmente en los talleres de Material Móvil de Valencia, ha quedado incorporado a la composición del denominado TREN DE SOCORRO DE GRAN INTERVENCIÓN, de la División de Material y Tracción de la 4.ª Zona, composición que, con dicha inclusión, queda constituida por tres unidades: Coche para el transporte de personal, un vagón con «suplementos y útiles varios» y el ahora acoplado. Dadas las particularidades y especial acción en el funcionamiento de este nuevo vehículo de auxilio, se describen seguidamente sus características, estructura, dotación de elementos (alumbrado y fuerza) y de material de trabajo que contiene, etcétera.

**Características y estructura.**—Se destinó para la construcción de este vagón de socorro, un furgón de los de tipo DD.600, elegidos para estas transformaciones por reunir las condiciones favorables ya expuestas al tratar del primer vagón, permitiendo, además, dar uniformidad a la composición del tren. En su estructura, aparte de las modificaciones necesarias que se han introducido para la mayor cabida y mejor colocación del herramental, se ha procedido a la aper-

*Grupo móvil electrógeno; vigas de gatos Lukas; diploris, tablero de herramientas y mesa de mandos.*

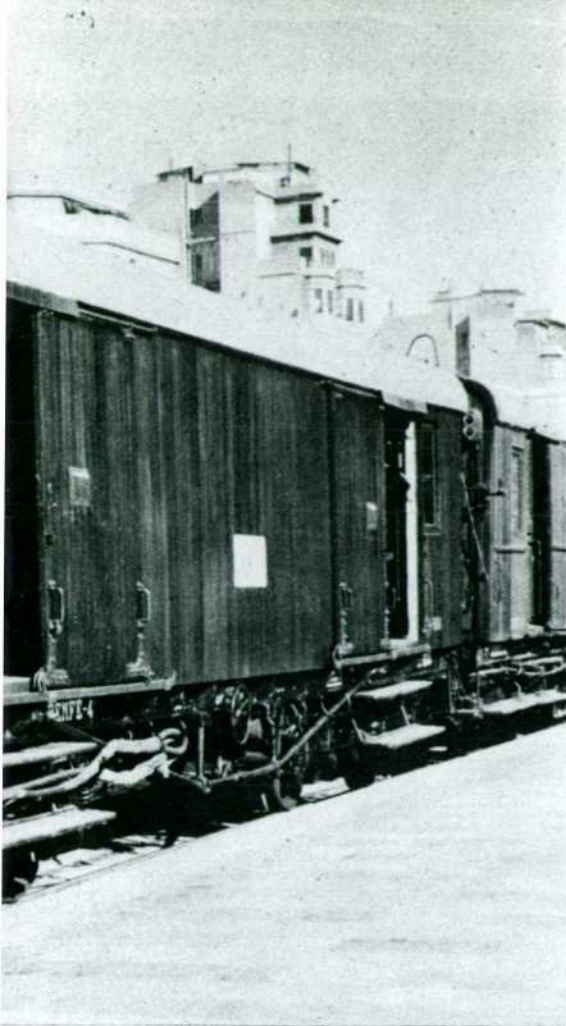


tura de una puerta de dos hojas en uno de los testeros del vehículo por donde tiene salida la pluma con polipasto que, dentro del sistema funcional, permite la rápida descarga de los matesteros del vehículo, por donde tiene salida la gar en los puntos de accidente.

Con las variaciones operadas y ultimación de detalles, quedó terminado recientemente el nuevo vagón SSA.604, de una longitud entre topes de 14,800 metros, 25.250 kilogramos de tara, con freno por el vacío y de husillo y provisto de las reglamentarias señales de cola de tren en cada testero. Su acabado es perfecto, habiéndose tenido en cuenta—según se observa—hasta el menor detalle, tanto en su construcción como en los elementos y útiles de trabajo que lo integran, que hacen de esta unidad, por todo ello y por la técnica seguida en su montaje, un modelo en los de su clase.

**Dotación de herramental.**—Destinado para transportar el equipo Lukas de encarrilamiento y otro material pesado, cuenta, entre su dotación, con: depósito motor Lukas, aparato de accionamiento manual, mesa de mando, gatos Lukas telescópicos de 10, 20, 40 y 60 toneladas, con otros de diferentes potencias, gatos hidráulicos de 30 y 40 toneladas, gatos elevación Lecerch, gatos de cremallera de 7, 10 y 12 toneladas, encarriladoras reforzadas para cruceros y otras normales ligeras y reforzadas, diplori reforzado de 20 toneladas, placa de asiento con gato para girar ejes, tractel de 3 y 5 toneladas, nivel de agua para gatos hidráulicos, traviesas ancho de vía bien encuadradas y de largo normal, cadenas, cables, tacos, gomas y aceiteras,





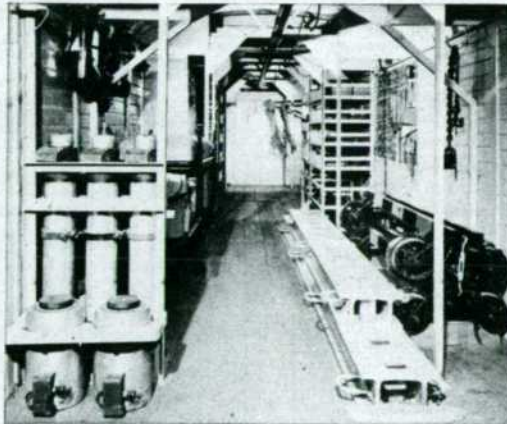
escaleras y carritos de diferentes tipos, soportes con y sin pinzas, polipasto eléctrico para 600 kilogramos, grupo electrógeno de 5 kilovatios, móvil, para red de alumbrado exterior, múltiples accesorios y otros elementos más de larga enumeración que completan tan abundante y bien prevista dotación, dispuesto todo en un orden perfecto de distribución y colocación.

**Alumbrado y fuerza.**—El sistema de alumbrado de que dispone este vagón es análogo al de su homólogo el de «suplementos y útiles varios», ofreciendo garantías de intensidad luminosa que permite efectuar los trabajos con seguridad continuada.

Para disminuir la fatiga física, a la vez que proporcionar mayor rapidez de acción, ha sido necesario, pues, dotar al vagón de elementos que faciliten la carga y descarga del pesado equipo de trabajo, tales como el polipasto eléctrico antes mencionado, de capacidad de carga de 600 kilogramos y motor de elevación de 1 kilovatio-1,4 CV., y el grupo electrógeno móvil ya señalado de 5 kilovatios. Este grupo es gemelo en motor, generación y potencia al que lleva el otro vagón. Sin embargo, el polipasto de esta nueva unidad es de potencia superior al que tiene la otra (de 300 kilogramos, o carga y poten-



Vista exterior del vagón SSA.604, con equipo Lukas de encarrilamiento y material pesado. Demostración del funcionamiento del sistema de descarga. Al lado, interior del vagón. Embride de gatos de diferente potencia y otros materiales. Y en la parte superior de la página, a la derecha, detalle de los estantes metálicos para gatos y diversos elementos y materiales.



cia de 0,44 kilovatios-0,6 CV.), puesto que ha de utilizarse para la maniobra de bajar y subir el grupo electrógeno, situándolo en el lugar más conveniente en las incidencias nocturnas, así como también operar con el equipo Lukas.

Otros muchos detalles podrían hacerse constar relacionados con las características, medios y elementos con que cuenta este moderno vagón. Baste, no obstante, para dar idea de ello, la exposición que al respecto se hace, en la que se recoge, en parte, lo más principal de esta unidad del tren de socorro de Valencia, puesto ya en servicio, y al que seguirán otros nuevos para cubrir en esta zona las necesidades que de este material se tienen previstas según el «Informe sobre Modernización de Trenes de Socorro», establecido en su día con carácter general para toda la Red. En él aparecen, atribuidos a esta 4.ª Zona, tres trenes de gran intervención, para Valencia, Albacete y Murcia. Así, pues, terminada la construcción del primero de ellos, ha dado comienzo, en los mismos talleres de Material Móvil, la de los otros dos trenes con base fijada en los puntos citados, trenes que se compondrán únicamente de dos unidades: coche para el personal de las brigadas y un solo vagón, que será como el que en el tren de Valencia transporta los «suplementos y útiles varios». El vagón conteniendo el equipo Lukas y material pesado adscrito al tren de socorro de G. I. de Valencia, completará la acción de ayuda a los otros dos trenes en los casos que se precise.

Estas realizaciones que la RENFE está llevando a cabo —dentro del plan de mejoras— en la modernización al mejor nivel técnico de los trenes de socorro, creando para ellos nuevas y eficaces unidades servidas por equipos de personal idóneo y experimentado, harán que los accidentes que se produzcan (afortunadamente mínimos desde hace tiempo) sean atajados y terminados rápidamente, se reducirán en todo lo posible los tiempos de interrupción en beneficio de la circulación y de los transportes en general, en cuyo mejor y más perfecto servicio tiene puesto la Red el mayor empeño, en un deseo de superación en todos los órdenes, de lo que es una más de sus claras demostraciones, la construcción y puesta en servicio de estos magníficos y eficaces trenes de socorro.

