Situación de Parque Motor en mayo de 1988

Preparando los grandes cambios

En el primer cuatrimestre del año, el parque de material Motor de Renfe no ha observado grandes variaciones sobre el existente al finalizar 1987. Sin embargo, sí ha habido cambios de depósitos, de servicio prestados o de las características técnicas del parque por mejoras o modificaciones introducidas en algunos vehículos. El presente informe tiene por objeto actualizar los datos sobre el parque motor publicados en anteriores números de TRENES HOY, así como poner al día las informaciones sobre las operaciones de modificación en curso y los proyectos de cambios para los próximos meses.

A fin de recoger de una forma más ordenada los datos y cuadros que son el objeto del presente informe, se agruparán los mismos por tipos de vehículos, esto es, por locomotoras eléctricas, Unidades eléctricas y Electrotrenes, locomotoras diesel, y trenes diesel.

Máquinas eléctricas

Al comparar los cuadros de la distribución por depósitos a 31 de diciembre y a 30 de abril, no se observa ningún cambio en lo que se refiere al número de máquinas existentes. Las 621 locomotoras eléctricas permanecen como cifra inalterable, y el único cambio de dotación que se ha producido ha sido la transferencia de dos

La tres últimas «Chopper» 250 cerrarán las adquisiciones de máquinas eléctricas hasta la llegada de las 252 para Alta Velocidad.

locomotoras bitesión de la serie 279 desde su anterior depósito de Miranda al de Barcelona-Can Tunis. Estas dos locomotoras remolcan fundamentalmente el tren «Pullman Cerdanya» que, como es sabido, pasa a La Tour de Carol, en líneas de la Sncf, donde la tensión es de 1500 V. Anteriormente este servicio se venía haciendo con locomotoras 269 pero en territorio galo tenían que ser alimentadas a baja tensión, lo que en ocasiones producía algunos problemas. Por otra parte, las dos locomotoras llegadas de Miranda están preparadas para circular con nieve, por lo que su advenimiento a la línea de Ripoll a Puigcerdá, (así como la de la quitanieves también transferida de Miranda a Ripoll este invierno) ha permitido reducir la utilización de las locomotoras 281 (Ex 1000 de Ripoll) de cuyos tres ejemplares que siguen dados de alta, 2 están practicamente apartadas en Ripoll y la número 5 (que es la que se encuentra en mejor estado) ha bajado al Taller de Sant Andreu en Barcelo-

Las 4 locomotoras «chopper» de la serie 269-600 se encuentran en período de pruebas a 200 km/h.

MAN

UNIDADES ELECTRICAS Y ELECTROTRENES (3O-4-88)

Series UIC	Series RENFE	Depósitos FU	AT	AL	LE	OV	JE	VA	SA	CA	ZA	MI	IR	OL	ST	Total RED
433.500	WM-300													9		9
434.500	WM-400													11		11
436.500	WM-600					3		17	7	20	3				3	53
437.500	WM-700			1		1					2					4
436.000	WMD-600			1		17		12	12	5	7				4	58
437.000	WMD-700					1					2				1	4
438.000	WMD-800			5		3				23					6	37
439.000	WMD-900											25				25
—	WR-300													14		14
—	WR-400													11		11
—	WR-600							22	19	25	14					80
—	WR-700			8		1		7	1	6	2				2	27
—	WRc-400													11		11
—	WRc-600					1			1							2
—	WRc-700										2					2
—	WRc-800			7		19		12	11	27	9				11	96
—	WRc-900											27				27
—	WRcD-600					5		17	8	21	4				3	58
9-400.000	—	54	55		17		30		71			4	13	10		254
7-440.000	—	53	46		17		30		71			4	13	10		244
8-440.000	—	55	55		17		30		70			4	13	10		254
9-441.000	—													8		8
8-441.000	—													8		8
9-442.000	—	6														6
8-442.000	—	6														6
9-445.000	—	2														2
7-445.000	—	1														1
ELECTROTRENES																
9-432.000	WMD-500	7							11							18
7-432.000	—	7							11							18
—	WRc-500	7							11							18
9-444.000	—	14														14
7-444.000	—	14														14
8-444.000	—	14														14
9-444.500	—	11														11
7-444.500	—	6														6
8-444.500	—	11														11

LOCOMOTORAS DIESEL (3O-4-88)

Series UIC	DEPOSITOS FU	AT	AL	CN	AR	LE	OR	OV	SL	JU	GR	VA	SA	CA	ZA	CF	MI	IR	OL	ST	TOTAL RED
300.100												1		1		1					4
300.110	2																				2
300.120																				1	1
301.000	3	4		1			1	1		5		6		7	1		2	1		4	36
303.000	9	25	3		1	1	3	1	3	35	7									12	100
303.100		1				9	12	17				29					12	11	7		98
303.200		2																			2
304.000												7		47	9						63
307.000												10									10
308.000	6	10	1						2			9		7	1					5	41
309.000	5	3											2	2			1	1	2	2	20
311.000	1																				1
313.000											50										50
314.000												1									1
316.000										10											10
318.000							22														22
319.000												42			33						75
319.100															3						3
319.200												20									20
321.000		25					18			33											76
333.000		33							34		13	13									93
352.000					10																10
353.000					4																4
354.000					8																8

Vuelve a prestar servicio la UT 445 (Prototipo «CDT») «CHOPPER» 440-501.

na donde periódicamente realiza diversas maniobras o movimientos para su mejor conservación.

Por otra parte, y también dentro del capítulo de las locomotoras eléctricas, hay que destacar que han pasado 20 Unidades de la serie 276 (Ex 7.600) del depósito barcelonés de Sant Andreu al de Valencia Fuente de San Luis (donde son los primeros vehículos de este tipo adscritos a este depósito con tradicional preponderancia de la tracción diesel, excepción hecha de las UT 436). Esta mutación tiene por objeto atender las líneas electrificadas de la 4ª Zona (ahora más extensas al incluir también el tramo La Encina-Alicante) con locomotoras más próximas a su base de mantenimiento.

Proyectos

En lo que se refiere a construcción de nuevas locomotoras, las únicas que están pendientes de recibirse son las 3 últimas unidades «Chopper» de la serie 250 (603 a 605) que están en avanzado estado de fabricación. A largo plazo, las siguientes locomotoras eléctricas nuevas que se recibirán serán las de la serie 252 aptas para 200 km/h al menos y que forman parte del concurso de vehículos de alta velocidad,

en los próximos meses lo harán las unidades

La unidad 445 presta servicio de nuevo, y las dos 440 «chopper» van a ser modificadas para que puedan funcionar en cualquier línea.

LOCOMOTORAS ELECTRICAS (30-4-88)

Series UIC	Series RENFE	Depósitos FU	AL	LE	OV	JU	VA	SA	CA	ZA	RI	MI	ST	Total RED
250.000	—								35					35
250.600	—								2					2
251.000	—				30									30
269.000	—	26		8								24	47	105
269.200	—					60			39					99
269.300	—	23							9					32
269.500	—											22		22
269.600	—				4									4
276.000	7.600		28				20	32		18				98
276.100	8.600		37											37
277.000	7.700			51	19									70
278.000	7.800		28											28
279.000	7.900								2			14		16
281.000	1.000										3			3
289.000	8.900											40		40

TRENES DIESEL (30-4-88)

Series UIC	Series RENFE	Depósitos AT	CN	OR	SL	JE	GR	VA	ZA	Total RED
250.000	FER-500			14	11					25
—	FRc-500	1		14	11					26
9-592.000	—						6	52	12	70
7-592.000	—						6	52	12	70
9-592.000	—						6	52	12	70
9-593.000	—		17	14	5	25				61
7-593.000	—		17	15	5	25				62
9-593.000			17	15		25				62
597.000	M-9.700		49							49
—	R-9.700		50							50

por lo que no se podrá contar con ellas hasta 1991 o 1992.

Se encuentran en transformación para 200 km/h (con cambio de transmisiones y bogies) las 4 locomotoras «Chopper» de la serie 269 (601 a 604) que aunque figuran en el parque (porque no han sido dadas de baja durante la transformación) en la práctica no realizan servicio comercial. A finales de mayo de 1988, tres de estas locomotoras habían sido ya transformadas y se encontraban en período de pruebas, habiendo alcanzado los 220 km/h en recorridos experimentales. Estas máquinas serán después sometidas a una operación de «cambio de imagen».

En cuanto a los próximos cambios de dotación, el más importante que se advierte en el horizonte es el que producirá la puesta en servicio de la electrificación de Marquesado a Almería, que implicará la transferencia a la 3ª Zona de unas 8 o 9 máquinas 269 a los trenes tipo 160 puede producir un reajuste en las dotaciones de estas locomotoras.

Durante los últimos meses han continuado las operaciones de instalación de freno dual en locomotoras 276 y sobre todo, de instalación del sistema «Tren Tierra» en numerosas series. A finales de abril, estaban dotadas ya del mismo la totalidad de las series 251 y 277, así como 10 de la serie 250, todas las 269 (excepto 13 de la subse-

Se están terminando de fabricar las 3 últimas unidades «chopper» de la serie 250-600.

En poco más de un año empezarán a llegar las 120 nuevas locomotoras de maniobras: 60 de la serie 311 y 60 de nuevo diseño.

La caída de los Ter

Aunque la baja oficial en el parque aún no se ha producido, durante 1987 ha dejado de prestar servicio un número importante de trenes Ter. En efecto, de los 60 trenes fabricados, 6 fueron destruidos por accidente antes de 1986. Los 54 restantes figuraban en el parque activo al finalizar ese año, pero entre noviembre de 1986 y mayo de 1987 resultaron accidentados otros 4 trenes, por lo que en la fecha del cambio de servicios de mayo de 1987, el número de trenes en activo era de 50. Se tomó la decisión de conservar solamente 20 para el futuro, y mantener transitoriamente 3 más para trenes turísticos, por que en los meses de mayo a septiembre de 1987 fueron apartados un total de 27 trenes. De ellos, 2 se enviaron a Barcelona y Lleida para servir de maquetas para la transformación de imagen de los existente; y uno (el 9701) pasó al Museo Nacional Ferroviario. El resto fueron apartados en Fuente de San Esteban (15 trenes) y Santa Catalina (12 trenes). Los de Fuente de San Esteban pasaron luego a La Maya y Fresno (L'Palazuelo a Astorga), y en abril de 1988 a Monforte de Lemos. Los de Santa Catalina están siendo trasladados a Chamartín para su mejor conservación. Entre las hipótesis que se barajan sobre su futuro está la de convertir estos trenes en coches remolcados quitándoles la motorización pero manteniendo el aire acondicionado. Los 3 Ter que salvaron la primera etapa de retiradas masivas, han quedado fuera de servicio entre abril y mayo de 1988, por lo que desde entonces el parque activo es de 20 trenes.

Trenes Ter apartados en La Naya y el Fresno.

SITUACION ACTUAL DE LOS TRENES TER (29-05-88)

		Fecha último servicio	Fecha apartado o desguace
9701	Museo Nacional Ferroviario	12-10-87	22-02-88
9702	Apartado en Monforte	18-05-87	30-05-87
9703	En servicio		
9704	En servicio		
9705	Apartado en Santa Catalina	30-03-87	30-05-87
9706	Apartado en Monforte	17-01-87	30-05-87
9707	Apartado en Monforte	21-07-87	22-07-87
9708	En servicio (Pendiente apartado)		
9709	En servicio		
9710	En servicio		
9711	En servicio		
9712	En servicio		
9713	En servicio		
9714	Apartado en Monforte	30-05-87	30-05-87
9715	En servicio		
9716	Desguazado por accidente	22-02-87	06-05-87
9717	En servicio		
9718	En servicio		
9719	Apartado en Santa Catalina	15-06-87	16-06-87
9720	Desguazado por accidente	03-05-87	22-06-87
9721	En servicio (Pendiente apartado)		
9722	En servicio		
9723	Apartado en Monforte	25-05-87	30-05-87
9724	Apartado en Monforte	16-05-87	30-05-87
9725	Apartado en Chamartín	03-05-87	30-05-87
9726	Apartado en Monforte	20-06-87	20-06-87
9727	Apartado en Monforte	30-05-87	08-06-87
9728	Apartado en Barcelona	13-12-86	30-05-87
9729	En servicio		
9730	Apartado en Monforte	09-02-87	30-05-87
9731	Apartado en Chamartín	18-10-87	28-10-87
9732	Desguazado por accidente	15-03-68	15-03-68
9733	Apartado en Monforte	28-05-87	09-06-87
9734	Apartado en Santa Catalina	18-12-87	08-01-88
9735	Desguazado por accidente	06-12-76	12-01-77
9736	En servicio		
9737	Apartado en Lérida	19-11-86	30-05-87
9738	Apartado en Chamartín	27-08-87	28-08-87
9739	Desguazado por accidente	05-01-81	15-04-81
9740	Apartado en Monforte	07-06-87	09-06-87
9741	Desguazado por accidente	21-07-81	07-05-87
9742	En servicio		
9743	En servicio		
9744	En servicio		
9745	Apartado en Monforte	12-05-87	30-05-87
9746	Desguazado por accidente	15-02-87	06-05-87
9747	Apartado en Chamartín	03-09-87	04-09-87
9748	En servicio		
9749	Apartado en Cerro Negro	01-05-88	09-05-88
9750	Desguazado por accidente	27-10-81	10-03-82
9751	Desguazado por accidente	15-11-86	06-05-87
9752	En servicio		
9753	En servicio		
9754	Apartado en Chamartín	31-05-87	08-06-87
9755	Desguazado por accidente	21-11-79	12-05-80
9756	Apartado en Santa Catalina	16-12-86	30-05-87
9757	En servicio		
9758	Apartado en Monforte	27-05-87	30-05-87
9759	Apartado en Monforte	26-05-87	30-05-87
9760	Apartado en Monforte	07-05-87	30-05-87

rie 269-200 de Barcelona). La serie 276 contaba con 57 ejemplares dotados con el sistema, mientras que las 279 y 289 estaban a falta de instalar en 4 y 10 locomotoras respectivamente. No hay «Tren Tierra» en ninguna locomotora de las series 281 ni 278.

Unidades y Electrotrenes

Donde sí ha habido novedades importantes ha sido en el parque de Electrotrenes. En efecto, a los 38 existentes a 31 de diciembre (excluido el Basculante) han venido a sumarse a lo largo del primer cuatrimestre, los 5 nuevos electrotrenes de la segunda subserie 444-500 (507 a 511), todos ellos asignados al depósito de Madrid-Fuencarral. Sin embargo, los remolques intermedios correspondientes a estos Electrotrenes no se han empezado a recibir hasta el mes de mayo, lo que ha impedido utilizar los nuevos electrotrenes en el servicio para el que están previstos (Madrid-Levante). Durante los primeros meses del año, han sido destinados (en bloques de dos electrotrenes) a atender la relación Madrid-Ciudad Real-Puertollano, en la que la velocidad de 160 km/h de estos trenes ha sido decisiva a la hora de mejorar la regularidad de estos servicios.

El cambio de horarios del mes de mayo va a suponer una fecha con modificaciones importantes en la dotación de Electrotrenes, ya que los 14 de la serie 444-001 al 014 pasan a Barcelona (abandonando así el depósito de Fuencarral al que han pertenecido desde su llegada en 1981) desde donde atenderán los servicios transversales. Los 432 volverán a estar basados todos en Fuencarral (recuperando los 11 que estaban en Barcelona) para atender los servicios regionales y de largo recorrido con

El primer prototipo de la nueva UT 436 ya ha sido construido.

origen en Madrid, excepto los de Levante que quedan encomendados a los 11 trenes (ya completos) de la serie 444-500 tipo 160. Estos últimos penetrarán también hasta Barcelona con el servicio Alicante-Barcelona anteriormente atendido con 444-000.

De cara al futuro, se procederá a realizar la instalación de vídeo en 7 Electrotrenes 444-000; así como a cambio de bogies remolques y grupos en los Electrotrenes 432, a fin de mejorar su confort y fiabilidad. Se estudia también posibilidad de someter a unos y otros a una profunda modernización de interiores, a fin de hacerlos semejantes a los 440-500.

La tranformación de las unidades 436 en 435 supone una reducción de 26 UT en 1988.

En diciembre de 1988 comenzará la recepción de los 20 Electrotrenes de la tercera subserie de los 444-500 que están en construcción y que serán semejantes a los de la segunda subserie aunque con algunas mejoras, sobre todo en lo que se refiere a la cafetería. Desde febrero de 1989 llegarán al ritmo de 3 o 4 al mes.

UT: Preparando el futuro

Los cuatro primeros meses del año han sido tranquilos en lo que al parque de Unidades eléctricas se refiere. No hay, de momento, altas ni bajas, y solamente se produce la transferencia de una Unidad 437 de Zaragoza a Oviedo. Por lo demás, continúa la implantación intensiva del sistema «Tren Tierra» en el Parque de Unidades.

De cara a los próximos meses, si cabe esperar importantes novedades en este parque. De un lado, va a comenzar la operación transformación y modernización de las UT 436/7/8 para adaptarlas a la nueva imagen. En estos meses ha sido realizado un prototipo, sobre una UT M-R-Rc de la 5ª Zona. Se ha decidido que a medida que entren a transformación estas Unidades serán dadas de baja en el parque, y cuando salgan con el nuevo formato pasarán a integrar la serie 435. La previsión alcanza a 56 Unidades que tendrán formato M-R-M (como ya venían algunas unidades de estas series en sus orígenes), mientras que 44 unidades serán M-Rc.

De momento, en el mes de mayo entraron 14 Unidades a modernización, de las que en julio saldrán UT 435 ya convertidas en M-R-M. A fin de hacer frente a las necesidades de Unidades precisas para la estadía de reparación, y a la reducción de Unidades que supone la transformación (2 UT se convierten en 1), desde el 29 de mayo, las 7 UT 436 de Alcázar abandonarán este depósito, y sus servicios serán atendidos por las mismas UT 440 que había en Madrid-Atocha gracias a una profunda modificación de los horarios y servicios de los trenes regionales. Con ello se podrá contribuir a la cobertura de necesidades de UT 436, ya que se estima que la modernización de estas Unidades supondrá la disminución neta del parque en 26 Unidades en 1986, 46 en 1989 y 56 en 1990, una vez terminada la operación.

Por otra parte, ya es sabido que se han encargado dos lotes de 50 UT cada uno de Unidades de la serie 446 en formato M-R-M. Las llegadas de estas Unidades se prevén para mayo de 1989 la primera, 2 más en agosto del mismo año y 5 cada mes desde septiembre.

Estas Unidades serán destinadas en principio a la línea Málaga-Fuengirola y a algunas cercanías de Valencia y Barcelona.

Finalmente puede añadirse que presta servicio de nuevo después de diversas modificaciones técnicas la UT 445 de Fuencarral (prototipo «CDTI» y que en los próximos meses se van a efectuar modificaciones en las Unidades «chopper» 440-501 (Fuencarral) y 502 (Málaga) a fin de que puedan circular por cualquier línea de la Red (ahora sólo pueden hacerlo por P.Pío-Pinar y Málaga-Fuengirola).

Los 18 electrotrenes 432 van a ser agrupados en Fuencarral. Se les cambiarán los bogies de los coches remolques y el grupo. Se estudia también el cambio de imagen.

En lo que se refiere a la distribución del parque por depósitos en los próximos meses puede haber ciertos movimientos. En efecto en el parque reflejado en los cuadros, se incluyen en Fuencarral 4 unidades 440 que (según un antiguo convenio), en los meses de verano pasan a la 5ª Zona para atender el servicio de playas. Este año, el trasvase será de 5 Unidades en lugar de 4 como era tradicional. Por otra parte, en los meses inmediatos están previstos la puesta en marcha del servicio Príncipe Pío-Mediodía a través del «By Pass» de Pinar de las Rozas (con trenes cada 15 minutos) así como la prolongación a Embajadores de la línea Villaviciosa-Laguna. Estos dos nuevos servicios precisarán 9 y 6 UT respectivamente en Fuencarral y Atocha. La liberación de 5 UT 440 al ser sustituidas desde el 29 de mayo por Electrotrenes 432 (servicios de Madrid-León, Madrid-Zaragoza (2), Madrid-Avila y Madrid-Segovia contribuirá a aliviar en parte la situación, pero será preciso el trasvase de unidades para atender los nuevos servicios.

Los primeros Electrotrenes 444-507 para 160 km/h, fueron destinados, en un principio, a la relación Madrid-Ciudad Real-Puertollano.

Máquinas diesel

En lo que se refiere a locomotoras diesel, en el cuatrimestre se ha producido únicamente el regreso a Atocha de las 4 locomotoras diesel de la serie 333 cedidas a la 4ª Zona para la campaña de la naranja. Por otra parte, siguen destacadas en Mérida 2 locomotoras diésel 319 de la 4ª Zona que sustituyen a su vez a 2 locomotoras 321 que la 1ª Zona tiene cedidas a la 3ª. La liberación de locomotoras 313 al electrificarse el tramo Marquesado-Almería permitirá normalizar la situación.

En locomotoras diésel mixtas puede destacarse el trasvase de una 308 (Ex 10800) de Valencia a Santander, para realizar maniobras en Venta de Baños.

De cara al futuro, hay que destacar la contratación de 60 locomotoras de manio-

bras serie 311, y de otras 60 locomotoras tipo BB también para maniobras, lo que vendrá a aliviar la crítica situación de este tipo de unidades.

Puede también destacarse que en los próximos meses se va a producir una notable extensión de los servicios atendidos con máquinas «Talgo» 352, 353 y 354, tanto por la creación de nuevos servicios para la reutilización del material, como por la necesidad de ampliarlas en trenes tipo 160 para reducir al mínimo el número de eléctricas 269 que circulan a esa velocidad.

Trenes Diesel

La profunda evolución que en los últimos meses se ha producido en el servicio de trenes diesel no ha quedado reflejada en el parque, en el que sólo ha causado baja un tren Ter (el 9701 que pasa al Museo Nacional Ferroviario) mientras que en la práctica sólo 23 han permanecido en activo. Buena parte de los servicios atendidos anteriormente por el Ter han pasado a los trenes diesel serie 592 modificados (con 1ª clase y cafetería). El resto de los trenes Ter permanecen apartados en espera de una decisión definitiva sobre su futuro.

A partir del último domingo de mayo está prevista la retirada de los 24 ferrobuses sobrevivientes que, con base en Salamanca y Orense, prestan servicio en algunas líneas del Oeste y Noroeste de España. Para sustituirlos, se enviarán 4 trenes diesel al depósito de Orense y 2 al de Salamanca, con lo que (con unos gráficos más aprovechados) se podrá hacer gran parte del servicio de ferrobuses. Estos 6 trenes son aportados: 4 por Cerro Negro y 2 por Sevilla. A su vez, Valencia traspasa 2 trenes 592 a Granada para absorver parte del servicio de los 593 de Sevilla. Desde este cambio, los Ter quedarán todos para atender el servicio regional con base en Madrid (llegando a Cuenca, Talavera, Soria, Pamplona y Lisboa en el único servicio de Largo Recorrido). También con los Ter se atienden los trenes «Lince» de Cuenca y Cáceres, y algunos trenes turísticos.

Para el futuro no hay previstas modificaciones importantes en el parque de trenes diesel exceptuando la ya anunciada retirada de los ferrobuses y la reducción a 20 del número de trenes Ter en activo.

Alberto García

Los ferrobuses van a ser apartados y sustituidos por trenes diesel 593 y 592. Parte de estos serán reemplazados por trenes Ter en servicios regionales.

Las quitanieves

Quitanieves recién llegado a Ripoll, procedente del depósito de Miranda.

El número de máquinas quitanieves no ha sufrido variaciones durante el pasado año, únicamente se podría destacar el trasvase, desde Miranda de Ebro a Ripoll, de la Beilmack-H,88.

Esta máquina, de origen alemán, es una de las tres que formaban la serie, las otras dos continúan prestando sus servicios en Valencia y Canfranc.

La «Beilmack» había pasado varios años sin funcionar y fue necesario que tanto los operarios de Can Tunis como los del extinguido taller de Ripoll llevasen a cabo una minuciosa reparación.

Se trata de una locomotora autopropulsada y autogirable que cuenta con un sistema de cuchillas cortadoras y con engranajes expulsadores. Todo este mecanismo se acciona con un motor diesel de 12 cilindros y 275 caballos.

Con el traslado de esta quitanieves a Ripoll se pretende asegurar todo el trazado de puerto de Tosses, uno de los más difíciles de la Red.

El pasado invierno no tuvo posibilidad de entrar en acción ya que las nevadas fueron de muy poca intensidad, sin embargo, en las pruebas realizadas demostró su eficacia; a una velocidad de 3,3 km/h desplazaba bancos de nieve de 1,5 m de altura y 500 kg de peso por metro cúbico a distancias de 10 ó 12 metros, a 1,8 km/h lanzaba la nieve a 20 ó 30 m y a 0,9 km/h conseguía desplazarla a 40 ó 50 m.

En Ripoll también hay otras tres locomotoras quitanieves, se trata de las veteranas «mil» de la serie 381, aunque actualmente sólo se utiliza la 381-005-9 que está provista con palas. Estas locomotoras pertenecieron en un principio a la Compañía del Estado, empresa que había construido la línea de Ripoll a La Tour de Carol y que también se encargaba de su explotación. En 1941, tras la creación de Renfe se integraron en el parque nacional.

A partir del último domingo de mayo, serán retirados los 24 ferrobuses supervivientes de las bases de Salamanca y Orense.

Récord de la 269-602

La locomotora 269-602 alcanzó los 215 km/h (récord de tracción eléctrica en España) en las pruebas de velocidad realizadas el pasado día 23 de mayo en el trayecto La Roda-Albacete. Enganchado a la locomotora, iba un coche laboratorio donde los técnicos realizaron las mediciones pertinentes, al mismo tiempo que se comprobó el magnífico estado de la catenaria.

MAN

Nueva imagen para los Ter

En la nueva orientación que se quiere dar a los servicios regionales se contempla, entre otros proyectos, llevar a cabo una remodelación completa de los Ter.

En Barcelona se está procediendo a una transformación experimental de un coche de primera clase.

En la fotografía puede observarse la parte acabada con la nueva tapicería y accesorios. El exterior del prototipo ya ha sido pintado con los colores crema de los Estrellas.

J. V. POBLEDO

FURGON POSTAL

Automotores italianos en España

Manuel Galán Eruste, de Cádiz, se interesa por vehículos motores de otras redes que han circulado por España; y Mateo Alonso, desde Logroño, pregunta si es cierto que un automotor italiano circuló en España en los años 70.

Durante parte de los años 1976 y 1977 circularon por vías de Renfe dos automotores italianos Fiat, en período de pruebas con vistas a la posible adquisición por Renfe de vehículos de este tipo. Se trataba de dos automotores idénticos, con numeración de Fiat 668-0099 y 668-0100, y que mientras circularon por Renfe estuvieron numerados como 668-001 y 668-002 respectivamente.

Cada automotor tenía 2 motores de 2000 CV, trasmisión hidromecánica y una masa de 39 toneladas. La velocidad máxima era de 130 km/h. Podían circular acoplados entre sí en mando múltiple, y los aparatos de tracción y choque eran tales que podían ser remolcados por vehículos convencionales (no tenían enganche automático). El número de asientos era de 68.

Los automotores salieron de Turín el día 4 de junio de 1976, llegando a Madrid el día 10 del mismo mes tras recorrer 290 km. Hasta el día 2 de julio de 1976. Realizaron varios viajes de pruebas (Cinco Casas, Tarancón y Burgos días 21 al 23), y, acoplados los dos automotores, inician el servicio comercial entre Madrid y Badajoz el día 3 de julio de 1976.

Durante los 26 meses en que hicieron recorridos comerciales, atendieron fundamentalmente esta relación de Madrid-Cáceres-Badajoz por la mañana y regreso por la tarde. Sólo en algunas ocasiones en que uno de los dos automotores no prestaba servicio (por revisión o avería) el otro pasaba a cubrir el servicio Madrid-Aranda-Burgos en solitario, uniéndose nuevamente al otro para volver los dos juntos a Badajoz una vez establecida la normalidad. El automotor 99, por ejemplo, estuvo haciendo servicio Madrid-Burgos desde el 25 de enero hasta el 10 de febrero de 1977. Desde esta fecha hasta el 17 de febrero, estuvo en una revisión P-4, reanudando el servicio a Badajoz con el 100 el 17 de febrero. Tras arrollar ganados y sufrir averías el 31 de julio de 1977, el 17 de agosto vuelve al servicio Madrid-Burgos hasta el 1 de septiembre con lo que pasa a revisión. Desde el 12 de septiembre hasta el 15 de octubre vuelven a hacer el servicio de Badajoz. En esta fecha se retiran del servicio para ser preparados para el viaje de regreso a Italia. En total, el recorrido del 668-001 en España fue de 291.806 km, y el 668-002 recorrió un total de 280.310 km. El máximo recorrido mensual de los automotores ocurrió en diciembre de 1976 en que llegaron a 27.260 km.

Los automotores volvieron a Italia, siendo las pruebas calificadas de satisfactorias. Si bien Renfe no adquirió ningún vehículo de esta serie, puede considerarse que los trenes diesel 593 que Renfe recibió desde 1982 derivan estrechamente del automotor 668 que en diferentes formatos y versiones ha circulado por numerosas redes de todo el mundo.

Lisboa Expreso Ter

Manuel Carlos García Rodríguez y Alfonso Linares, ambos de Madrid se interesan por el futuro de «Lisboa Expreso Ter».

La relación diurna de calidad Madrid-Lisboa fue inaugurada el 1 de marzo de 1967 y es atendida desde entonces por un Tren Ter, llamándose el servicio «Lisboa Expreso Ter». A lo largo de su historia, este tren ha tenido tres estaciones de origen en Madrid: primero Delicias, luego Atocha, durante algunos años salió de Chamartín, para volver nuevamente a Atocha. Desde septiembre de 1988, su estación terminal en la capital de España será la de Madrid-Mediodía muy próxima a la actual de Atocha.

Es evidente la necesidad de sustituir el material Ter después de 20 años de servicio, por varias razones:

— La reducida capacidad del Ter (128 plazas) obliga durante buena parte del año a poner en circulación composiciones formadas por 2 Ter.

— La demanda está creciendo de forma importante en esta relación, siendo una de las de largo recorrido de Renfe con mayores incrementos de viajeros.

— El material Ter, aunque se encuentra en buen estado, resulta ya algo anticuado para una relación internacinal. El recorrido Madrid-Lisboa es, por lo

Remolques de UT 436

J. Cunill, de Sant Quirze (Barcelona) quiere saber qué va a pasar con los remolques sobrantes de las transformaciones de las UT 436-437-438; sugiere que se conviertan en coches, y envía una fotografía de los primeros remolques apartados.

El plan de Renfe prevé la modernización del parque total de UT 436-437-438 (156 unidades en total) con diferentes mejoras técnicas y de confort (ver TRENES HOY número 8). Además, en parte de las unidades se cambiará el formato, de manera que de la operación saldrán 56 unidades M-R-M, y 44 M-Rc. Teniendo en cuenta que en la actualidad ruedan unas 49 unidades con formato M-Rc y el resto son M-R-Rc, que figuran dados de alta en el parque 107 remolques intermedios y 158 remolques con cabina con esta operación de transformación (cuando se concluya) habrá un excedente teórico de 114 remolques con cabina y de 73 remolques intermedios las cifras reales de excedentes, (teniendo en cuenta los remolques que aun dados de alta permanecen apartados) son de 112 remolques con cabina y de 70 remolques intermedios.

Las unidades resultantes de la transformación se denominarán como una nueva serie: 435 en el caso de las de formato M-R-M, y 435-200 o 300 en el caso de las M-R-Rc. En la actualidad (junio de 1988) rueda ya una unidad prototipo M-R-Rc que en su día perderá el remolque intermedio para integrarse

demás, muy grande para unos vehículos que están siendo relegados a servicios regionales de calidad.

— La velocidad máxima del Ter es de 120 km/h que hace unos años era adecuada para la línea, pero que hoy es ya corta (pues en buena parte de ella se puede circular a 160 y 140 km/h). En un futuro próximo, la velocidad admitida en la línea mejorará de forma importante, al aumentar el número de tramos a 160 km/h y progresar la renovación de vía.

Por todo ello, hay que pensar que en un próximo futuro se procederá a la sustitución de material. Lo más lógico parece por el momento que se introduzca un tren Rápido de coches de la serie 9000 ó 10000, y a tipo 160, remolcado por lo tanto por una locomotora Talgo 354. Con ello, dentro de 2 años el tiempo de viaje Madrid-Lisboa podría reducirse en más de una hora.

Por el momento parece descartada la posibilidad de que en la línea circule un tren Talgo III o Talgo Pendular.

en la subserie 200 * 300, mientras que hay en talleres 14 unidades 436/7/8 que saldrán en el mes de julio como las 7 primeras UT 435.

Respecto a los remolques sobrantes, se ha estimado que no es necesaria su transformación en coches porque para cuando quede liberada una cantidad suficiente ya habrán llegado buena parte de los coches de 2 pisos y unidades 446. Por otra parte, aun cuando no se trata de remolques muy antiguos, Renfe pretende dar una imagen de calidad y un confort que sería muy difícil de conseguir con estos coches.

EL DATO PERDIDO

■ La línea de Villanueva de la Serena a Logrosán, que fue construida en 1957, y que no llegó a ser inaugurada, pasó a Renfe por acta de 13 de septiembre de 1962.

Coordina: ALBERTO GARCIA

DICCIONARIO (Los trenes)

2

Trenes del Plan de Encaminamiento. En España, tren de mercancías que transporta Vagón Completo Disperso. Pueden ser del Plan de Encaminamiento Complementario que llevan los vagones desde las estaciones que admiten facturación en Vagón Completo hasta los de Clasificación o viceversa; y Trenes del Plan de Encaminamiento Principal, que llevan los vagones entre estaciones de Clasificación.

Los trenes del Plan de Encaminamiento (a veces llamados Trenes Ordinarios de Mercancías) son los más lentos de los trenes de mercancías (debido a las características de los vagones) siendo generalmente tipo 70 u 80.

Tren puro. Tren de mercancías que transporta un solo producto o productos muy homogéneos entre sí. Denominación que ya no se emplea, pues ha sido sustituido por Tren completo o Tren expreso de mercancías, según los casos.

Tren rápido. Tren de viajeros de largo recorrido que tiene una elevada velocidad comercial y, en general, un reducido número de paradas (término en oposición en este sentido a tren expreso).

Normalmente circulan de día, aunque también hay trenes rápidos nocturnos.

Tren regular. Tren de viajeros o de mercancías que circula con una periodicidad predeterminada y, en el caso de los trenes de viajeros, anunciada al público.

Comoquiera que en el ferrocarril la regularidad es una cualidad de los trenes que consiste en llegar a la hora, podía decirse que un tren es regular cuando llega frecuentemente a la hora, aunque en la práctica apenas se usa en este sentido.

Tren de socorro. Tren formado para transportar los elementos necesarios para actuar en un punto de la vía férrea en el que ha ocurrido un accidente o incidencia. Cuando el tren está formado exclusivamente por una máquina que se envía para remolcar un tren cuya máquina está inútil, se habla de máquina de socorro.

Tren taller, tren de gran intervención, tren de pequeña intervención o tren de mediana intervención son clases de trenes de socorro que se diferencian entre sí por los elementos de que están dotados.

Tren de trabajos. Tren destinado al transporte de elementos humanos y materiales para la realización de trabajos de construcción, mantenimiento o reparación de la vía o instalaciones ferroviarias.

Los trenes de trabajos normalmente están compuestos por vagonetas, dresinas, maquinaria de vía autopropulsada, o incluso de vehículos de carretera adaptados para circular temporalmente por la vía.

Desde el punto de vista de la Circulación, los trenes de trabajos tienen prescripciones especiales adecuadas a la peculiaridad de la función que cumplen y del material que lo integran.

Tren de viajeros. Tren destinado fundamentalmente al transporte de viajeros y que, por lo tanto, se compone de coches remolcados por una locomotora, o de automotores o trenes autopropulsados.

Sin embargo, en muchas ocasiones, los trenes de viajeros también transportan paquetería, correos o automóviles acompañados, sin que por ello pierdan su condición de tales. Estos transportes se realizan en furgones o en departamento furganes convenientemente separados de los coches o departamentos de viajeros.

En Renfe, los trenes de viajeros se clasifican en trenes de largo recorrido, regionales y de cercanías, existiendo a su vez varias clases de cada uno de ellos, por su programación, regulares, especiales, de temporada y adicionales.

Tren interurbano. Clase de tren de viajeros instaurada en mayo de 1988 y que designa ciertos trenes de viajeros de recorridos medios o regionales. Estos trenes eran llamados Omnibus o Semidirectos hasta la creación de la nueva categoría.

Tren de cercanías. Clase de tren que realiza servicios cortos (generalmente de hasta 75 km) fundamentalmente para facilitar desplazamientos frecuentes de la población que vive en las proximidades de una gran ciudad. La palabra cercanías se venía empleando tradicionalmente para designar un tipo de servicio ferroviario; pero como clase de tren, el «Cercanías» nace oficialmente en mayo de 1988 para sustituir la antigua clase de tren «Tranvía».

Trenes de elementos garantizados (T.E.G.) Trenes de mercancías que por el material o carga que transporta tienen preferencia en la circulación. Son, por ejemplo, de elementos garantizados, los Trenes Internacionales, los Trenes Expresos de Mercancías (T.E.M.) y los Trenes Completos de Mercancías (T.C.M.).

NOTA IMPORTANTE

Las cartas dirigidas a esta sección deben contener exclusivamente consultas, por lo que rogamos a los lectores las separen de otro tipo de comunicaciones a la revista. Las preguntas deben plantearse de forma clara y breve, y si algún comunicante quiere formular cuestiones diversas, deberá enviar hojas diferentes para cada consulta. En la medida de lo posible, rogamos escriban sus cartas a máquina, y en el papel de la carta hagan constar su nombre y dirección.

Lamentándolo mucho, sólo se podrá dar respuesta a las consultas que tengan cabida en estas páginas, por lo que no se enviarán respuestas directas por correo y sólo se atenderán preguntas técnicas ferroviarias.

Las consultas deberán ser dirigidas a «Revista TRENES Hoy». Las Caracolas / Pío XII, s/n / 28036 MADRID, haciendo constar en el sobre que va dirigida a la sección «Furgón Postal».