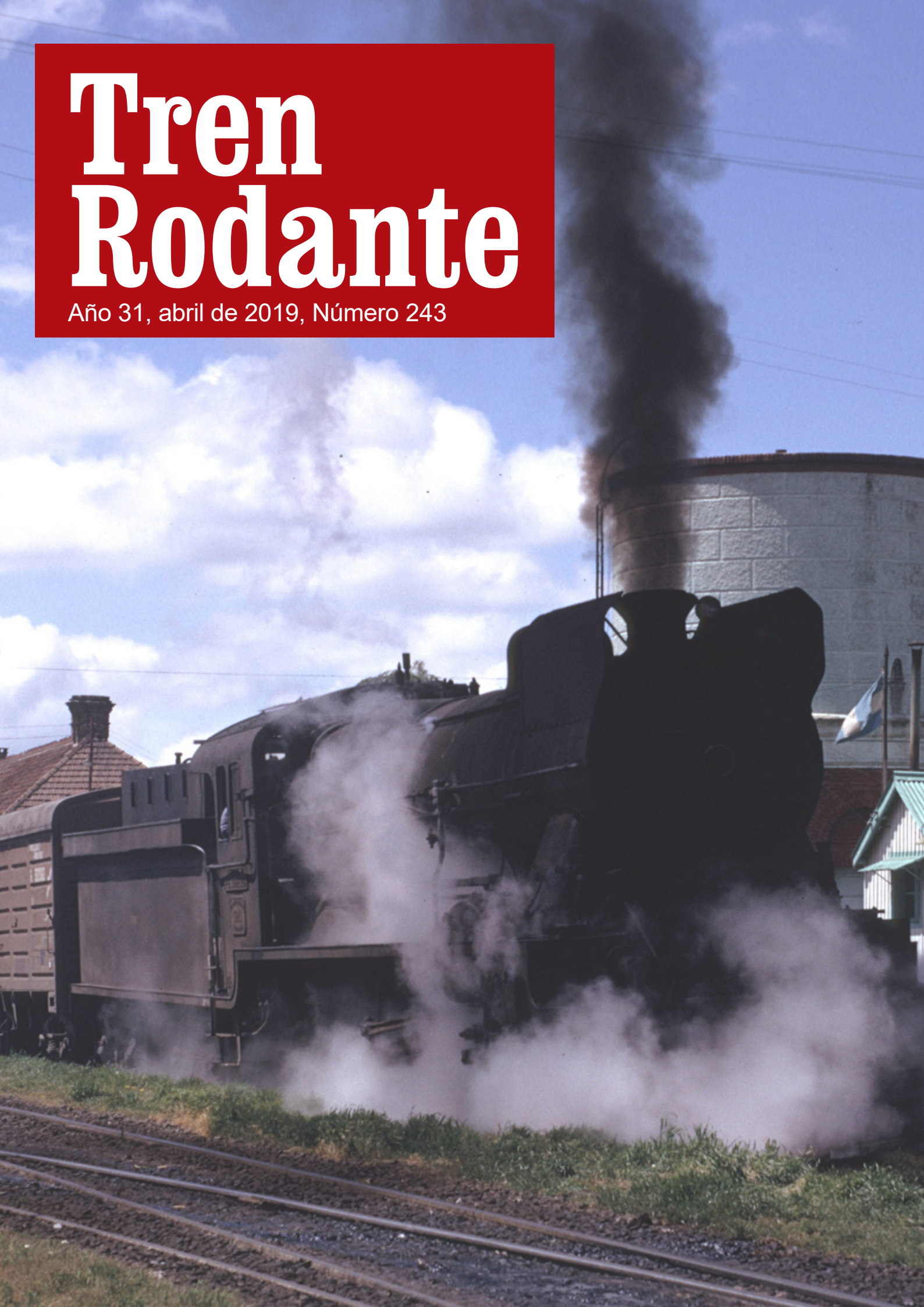
Tren Rodante

Año 31, abril de 2019, Número 243



Sumario

Para ver cada noticia puede pasar las hojas desde sus bordes o bien haga clic en los títulos que están a continuación. Para volver al índice haga clic donde dice “Sumario” en la parte inferior de cada página. Los videos, publicidades e información extra pueden verse haciendo clic sobre ellos.

Foto de tapa

Un tren general parrte con una Clase 12E a la cabeza. Foto John Kirchner

Información

Foro

Los contenidos son de la exclusiva responsabilidad de los autores y la Editorial puede o no compartir. Está permitido el uso y difusión del contenido siempre que se mencione la fuente.

AR/ 8.500 durmientes para Retiro

AR/ Nuevo puente para Belgrano Cargas

AR/ Nuevo torno de ruedas

AR/ Estación Marcos Juarez renovada

AR/ La estacion de vidrio

AR/ Recuperación del Urquiza

AR/ Un tractor para limpiar vías

ES/ Trenes AVE low cost

CN/ Trenes bala sin conductores

CN/ Cetrovo llegó para quedarse

DE/ Alemania vuelve a la puntualidad

La "Big boy" vuelve al ruedo

Las Clase 12E del FC Sud

Cómo hacer una locomotora a vapor

Editorial

Menos es más

Esta frase que en principio parece contradictoria fue dicha por el arquitecto Ludwig Mies y hace hincapié en que muchas veces la simpleza de las cosas nos permite hacer foco en lo que queremos. Enfocarse en lo escencial y de esta forma llegar a lo que en verdad nos importa.

Este mes vemos que países como España apuntan a reducir los costos de viaje en tren, ya que un menor costo en el pasaje le permitirá a más gente viajar, menos autos, menos tránsito, más eficiencia y más productividad a nivel nacional.

Claro que esta forma minimalista de ver las cosas nos está sacando detalles como el costo de la manutención del tren, pero en el caso de España y citando al presidente de AVE, sus trenes Low cost no pierden plata, simplemente ganan menos pero el beneficio que traen al país es enorme.

Los trenes de carga no son la excepción, este mes la puesta del puente ferroviario en Colonia Caroya permitirá que el tren del Belgrano Cargas circule aún con lluvias, un tren que veía su servicio interrumpido por el mal temporal y que sin embargo lleva anualmente 600 mil toneladas. Una acción correcta en el foco del problema: el mayor transporte de mercaderías se ve beneficiado, hay más exportaciones y más ganancias para el país. No es un derroche de dinero en camiones, que tienen un costo mayor de uso a largo plazo entre el costo de nafta, el peso excesivo en el pavimento, los caminos saturados, el riesgo de accidentes, conductores cansados, etc.

Veamos únicamente lo escencial y lo que en verdad queremos. Un menor costo y una mayor productividad pensando en el mañana.

Tren Rodante

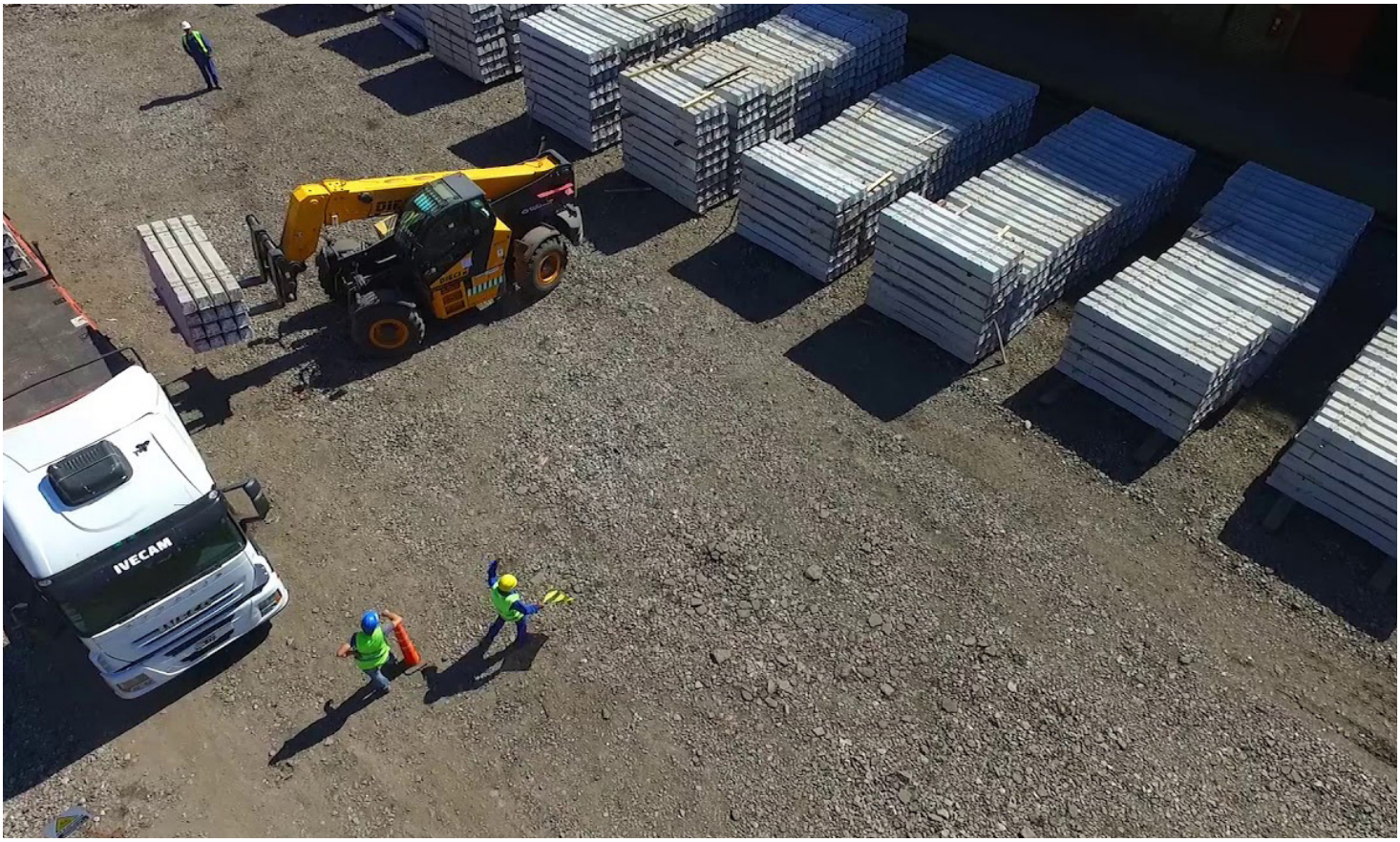
RIELTEK

Fabricación de máquinas
y herramientas para
mantenimiento de vía

Tecnología sobre rieles

info@rieltek.com.ar

AR/ 8.500 durmientes para Retiro



La obra de modernización de la infraestructura del ingreso de trenes a la estación Retiro de la línea Mitre, que contempla la renovación de vías, sistemas eléctricos y de señalamiento, ya cuenta con los durmientes de hormigón en su obrador. Con esta obra, se podrán agregar servicios, mejorar frecuencias y tener mayor seguridad en la operación de todos los ramales.

Con un total de 8.500 durmientes de hormigón de fabricación nacional, se reemplazarán a los viejos de madera que se instalaron hace más de 100 años. Estos se suman a las 1.000 toneladas de rieles ya acopiados en el obrador y a 31.000 toneladas de piedra balasto, que complementan los insumos para renovar la infraestructura de vías.

La primera tarea que se está realizando en la obra es el retiro de las vías existentes. Se llevan levantados 2.600 metros, de un total de 15.000, y se quitaron 10 paragolpes, que también eran los originales, instalados a principios del siglo XX.

“Esta obra inédita, postergada por décadas, cambiará definitivamente la forma de viajar en la línea Mitre, aumentando la cantidad de servicios dia-

rios, reduciendo los tiempos de espera y mejorando la seguridad en la operación.” señaló Guillermo Fiad, presidente de Trenes Argentinos Infraestructura, durante la inspección.

Los durmientes de hormigón son del tipo monoblock, o sea de una sola pieza y las fijaciones serán elásticas, lo que minimiza el mantenimiento de la vía. Estos elementos reemplazan a la vieja usanza del durmiente de quebracho y las fijaciones rígidas o semi rígidas que exigen practicamente una revisión diaria.

En su totalidad, la zona de ingreso de trenes a Retiro es un área de 85.000 metros cuadrados con unos 8 kilómetros de vías. Además, se renovarán 15 kilómetros de cableado subterráneo, por donde se transmite la electricidad, 8 paragolpes al final de la vía y se instalará señalamiento de última generación, que permite que el tren pueda avanzar, maniobrar y detenerse. También se incorporará el moderno sistema de frenado automático de trenes, para mejorar la seguridad y eliminar así el riesgo de colisión provocado por el error humano.

La renovación del ingreso a Retiro en detalle

- 3.700 millones de pesos de inversión
- 85.000 m2 de superficie a ser renovados
- Eliminación del 70% de cancelaciones y demoras de hasta 20 minutos
- 250.000 pasajeros beneficiados de la Línea Mitre
- Frenado automático de trenes
- 40% más de servicios diarios
- 1.000 toneladas de rieles nuevos
- 8.500 durmientes de hormigón nuevos, de fabricación nacional
- 15 kilómetros de entubado subterráneo para cables
- 31.000 toneladas de piedra balasto ♦

DIELI

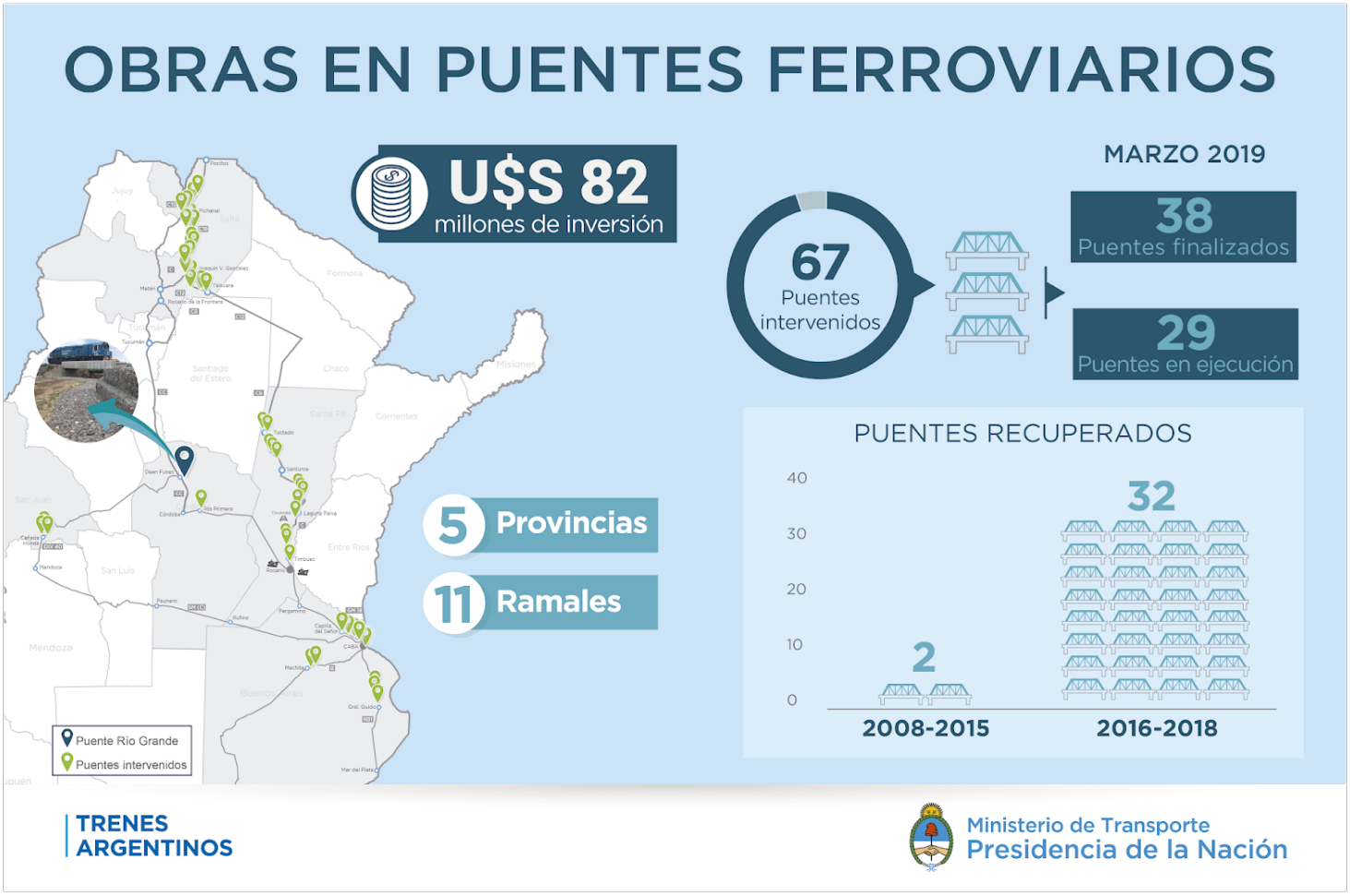
AR/ Nuevo puente para Belgrano Cargas

Con una nueva estructura de hormigón de 14 metros de largo finalizó el reemplazo de una antigua alcantarilla que estaba deteriorada y dificultaba el transporte de cargas, sobre todo en época de lluvias. Con esta obra, los trenes del Belgrano Cargas aumentarán la velocidad de circulación, la capacidad de toneladas transportadas y la seguridad en la operación.

Este puente ferroviario se encuentra sobre la cuenca del Rio Grande en las cercanías de la localidad de Colonia Caroya, Córdoba, sobre el ramal CC de la línea Belgrano Cargas, que une Tucumán con los puertos de Rosario.

Por este corredor se trasladan mayormente granos, azúcar, clinker, sodio, porotos, durmientes, raleo, cemento, minerales, entre otros, desde centros de producción en Tucumán, Santiago del Estero y Córdoba. Un total de 600 mil toneladas anuales.

En el lugar donde hoy se encuentra el nuevo puente de hormigón de 14 metros de largo, se encontraba una alcantarilla con baja capacidad de escurrimiento de agua que provocaba, en épocas de lluvia, el anegamiento de las vías y la consecuente interrupción del servicio. Por esta razón, la obra



incluyó la elevación de las vías a 1,50 metros, y la extensión de la longitud del puente, permitiendo mejorar la circulación sobre las vías y beneficiando la zona con un mejor escurrimiento de las aguas fluviales.

Con una inversión de 96 millones de pesos, se emplazó el nuevo puente hormigón, se renovó la piedra balasto, se colocaron nuevos durmientes de madera y se construyeron nuevas contenciones de piedra en los extremos del puente. De esta manera, el impacto sobre la operación ferroviaria mejora la circulación, la velocidad, la capacidad de toneladas transportadas y la seguridad en la operación.

Según el registro de Trenes Argentinos Infraestructura, entre 2008 y 2015 se habían reparado o renovado tan solo dos puentes en todo el territorio nacional. De 2016 hasta 2019 se llevan renovados 32 puentes y hay 35 más en construcción o reparación.

Además, Trenes Argentinos asegura que en los próximos meses se licitarán más de 30 puentes que permitirán potenciar las obras de renovación que también se están llevando adelante. ♦

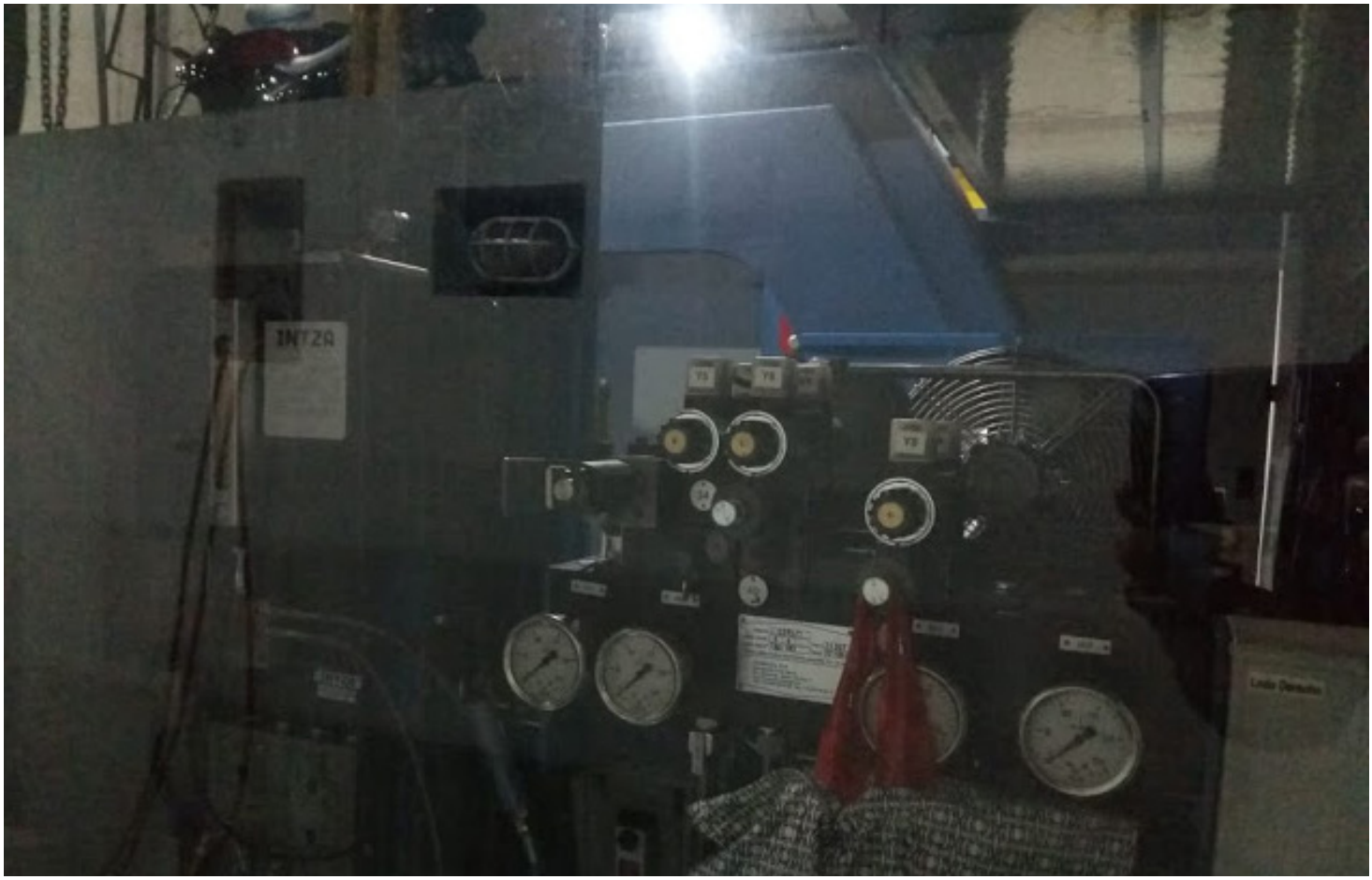
AR/ Nuevo torno de ruedas

Durante el mes de marzo se han concluido las tareas de instalación de un importante torno de ruedas bajo piso en los Talleres Victoria de la Linea Mitre en el ramal Tigre Retiro / Victoria - Capilla del Señor..

El importante torno ha sido vendido a Trenes Argentinos Operaciones por la firma española Talgo, que goza del prestigio mundial tanto en la fabricaciones de formaciones ferroviarias como de maquinas y herramientas para todo uso ferroviario. En el país ya se habían instalado tornos de este tipo por esta firma.

La máquina ya está disponible para cumplir su función. ♦

Talgo
3112
emepa



AR/ Estación Marcos Juarez renovada

Desde el 16 de abril, Marcos Juárez se incorporará como estación intermedia en el servicio de Larga Distancia de Buenos Aires a Córdoba.

En el marco de las renovaciones que se están llevando a cabo en el ferrocarril, y con la intención de continuar conectando más ciudades, la localidad cordobesa de Marcos Juárez recupera su parada, completando así un total de 6 paradas intermedias entre Retiro y Córdoba (Villa María, Bell Ville, Marcos Juárez, Cañada de Gómez, Rosario Norte, Rosario Sur). Esta incorporación les permite a los habitantes de dicha ciudad acceder a un servicio de calidad, en coches cómodos y a precios accesibles.

Los servicios que partirán de Retiro San Martín los lunes y viernes se detendrán en Marcos Juárez el día posterior a las 07:41 hs. mientras que los trenes que saldrán de Córdoba jueves y domingo a las 14:30 hs. llegarán a Marcos Juárez a las 22:50 hs. del mismo día.

Los boletos abonados con tarjeta de crédito o débito tendrán un 10% de descuento. ♦

CASA DE LA CULTURA
MARCOS JUAREZ

MARCOS JUAREZ

AR/ La estacion de vidrio

Sobre las clásicas Barrancas de Belgrano se asoma la nueva obra que trajo el Viaducto del Mitre, la nueva estación Belgrano C (C de Central, por Central Argentino y en contraposición a Belgrano R de Rosario, por Buenos Aires y Rosario). La nueva obra asombra por su modernidad y semejanza a varias estaciones de otras capitales mundiales. Ya se puede apreciar el comienzo de la cobertura de vidrio sobre los arcos metálicos. El largo de la obra es de 210 metros de extensión

El viaducto pondrá en altura a un promedio de 4,5 metros el tren desde las estaciones Lisandro de la Torre a Nuñez, o desde las avenidas Dorrego a Congreso, liberando ocho pasos a nivel del congestionado barrio que es además un centro comercial importante. Está constituido por las columnas de hormigón que le dan la altura y por las dovelas o segmentos constituyentes de las vigas horizontales por donde pasará la vía. El acceso hoy es por largas y altas escaleras que serán complementadas por otras mecánicas que ya han sido instaladas pero que aún, cubiertas de lonas, no se inauguraron.

Se espera que la obra pueda inaugurarse a fines de abril. ♦

EXIT
Boleterías
TICKETS
Colectivos
BUSES
Taxis
TAXIS
RER
RER
2
Trenes Argentinos

HYUNDAI

AR/ Recuperación del Urquiza

Trenes Argentinos Cargas (TAC Urquiza) está poniendo foco en la recuperación del FC Urquiza. Por lo pronto comenzó a operar trenes desde plantas de cereal al Puerto Guazú de Entre Ríos.

El sábado 23 de marzo se registraron dos trenes de cereal, uno cargado y otro vacío, que son el segundo y tercer operativo de este tráfico en la línea.

En la foto se ve a la locomotora General Motors G22CW 7905 a la cabeza del segundo tren de cereal, el cual ya se volvía vacío ya que hacía apenas unas horas había sido descargado en el Puerto de Guazú. Su destino era la Estación Libertador San Martín, donde sería desviado.

También se registró otro operativo de transporte al puerto de Ibicuy, después de 21 años de inactividad, consistente en un tren de rollizos de pino para exportar a China

Mientras tanto se siguen recuperando locomotoras, habiendo a la fecha nueve unidades en funcionamiento contra las cinco que hubo en su peor momento. Recordemos que la partida de locomotoras chinas para esta línea fue cancelada y reemplazada por locomotoras de trocha métrica.

Al finalizar 2018 el ferrocarril transportó 241.689 toneladas, un 27% más

que el 2017 y superó el volumen despachado cada año entre 2015 y 2017. Comparado a 2015, transportó un 91% más (126.324 t).

Esta reactivación fue gracias a un trabajo en conjunto con empresas cerealeras de la zona. La carga de maíz y soja, que continuará durante 2019, parte desde dos plantas ubicadas en Basabilbasso y Villaguay, provincia de Entre Ríos, para transportar la mercadería hasta el Puerto Del Guazú y luego ser exportada a mercados de Brasil, Medio Oriente, Norte de África y China. ♦

AR/ Un tractor para limpiar vías

El Ferroclub “Primer Entrerriano”, organización sin fines de lucro que busca recuperar el uso de las vías de ese sector del FC Urquiza, comenzó el 7 de octubre del año pasado a realizar viajes en zorra alrededor de la estación para concientizar a los habitantes de Gualeguay en el beneficio de este sistema de transporte y rememorar la historia de esta línea, una de las primeras del país.

El servicio se dio con una vieja zorra remozada a nuevo y un vagón abierto para 26 pasajeros, construido por ellos mismos

En la intención de ampliar el recorrido se hizo necesario la limpieza de las malezas sobre la vía y el trabajo que fue manual en un principio, se fue mecanizando con diversas herramientas a motor que facilitaron la ardua tarea. Pero ahora la extensión alcanzada necesita de un equipo mayor y el foco recayó en un tractor de segunda mano.

Con ese propósito, el Ferroclub lanzó un Bono Contribución de valor ARS 100 con el fin de comprar un tractor para realizar los trabajos de limpieza en las vías. Lo recaudado de este intento será un adelanto para adquirir un viejo tractor con un sistema de circulación sobre vías.

El tractor, un viejo John Deere, se pagará parcialmente con lo recaudado con el bono contribución, por lo que invitamos a quienes desean colaborar a contactarse con este grupo a través de su sitio oficial, la página de Facebook “Ferroclub Primer Entrerriano – Sito Oficial”. ♦

ES/ Trenes AVE low cost

Renfe asegura que ya tiene los trenes con los que prestará su anunciado AVE 'low cost' y que ya trabaja para lanzar este servicio el próximo año, bastantes meses antes de que en diciembre de 2020 se liberalice el transporte de viajeros en tren y entren competidores al mercado, según aseguró el presidente de la operadora, Isaías Táboas.

El presidente apuntó así a la ventaja competitiva que supone contar con material rodante, toda vez que la compra de trenes constituye el principal obstáculo a salvar por los operadores que quieren entrar a competir con Renfe en el AVE. "No dependemos de realizar nuevos encargos de trenes para lanzar el servicio, los trenes ya los tenemos", destacó durante su intervención en el 'Executive Forum'.

La francesa SNCF reconoció que aún no tiene trenes "preparados para circular en España" cuando este pasado martes anunció en Madrid su intención de entrar en el AVE español también con su servicio de bajo costo.

A ello se suma el hecho de que Renfe ha descartado que su división de alquiler de trenes vaya a arrendar material para transporte de viajeros, tal como en un principio se sopesó, y se centrará en prestar locomotoras y va-

gones de mercancías. Así, la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) apuntó también esta semana que la necesidad de que los nuevos operadores tengan que comprar trenes puede demorar hasta dos años la “competencia real” en el transporte en tren.

En cuanto al AVE ‘low cost’ de Renfe, el presidente de la compañía hizo otra referencia a su eventual futuro competidor, la gala SNCF, al asegurar que hace siete años que pierde dinero con su servicio de bajo coste ‘Ouigo’. No siendo esta la intención de AVE, al garantizar que la compañía ferroviaria española diseñará un servicio de bajo costo pero que tenga un margen, y que gane dinero, aunque no sea mucho, desde el primer día.

Respecto a las características del AVE ‘low cost’, tendrá como principal objetivo captar pasajeros de entre los que aún optan por viajar en coche y el autobús en lugar de en tren.

Por ello, y por lo que al precio de los billetes respecta, según sus datos, un viaje en coche supone entre 50 y 55 euros, y un trayecto en autobús unos 33 euros, en el caso del trayecto entre Madrid y Barcelona, el más utilizado. ♦

CN/ Trenes bala sin conductores

Una nueva y más rápida generación de trenes de levitación magnética sin conductor se estrenará en China a partir de 2020. Estos trenes son maglev de velocidad media-baja, aunque todavía impresionantemente rápidos.

Construidos y desarrollados independientemente en China por CRRC Zhuzhou Locomotives Co. Ltd., serán la tercera generación de trenes maglev de velocidad media de la compañía.

El nuevo prototipo maglev desarrollado funcionará a una velocidad de 200 k/h, 40 k/h más rápida que la versión anterior y duplicará la velocidad de la s versiónes anteriores. Cuando estén terminados, estos trenes serán los más rápidos desarrollados y construidos completamente por empresas chinas.

CRRC Zhuzhou es una subsidiaria de China Railway Rolling Stock Corporation, uno de los fabricantes de trenes más grandes del mundo.

Mientras que la versión 1.0 se ha estado ejecutando en Changsha, capital de la provincia china de Hunan, durante dos años, la versión 2.0 se está montando y probando en esa ciudad. Ninguno de esos trenes es capaz de conducir sin un controlador humano, a diferencia de la nueva versión.

Las levas magnéticas de velocidad media-baja están diseñadas para me-

jorar la infraestructura de transporte interurbano, a diferencia de las versiones de alta velocidad, que se utilizan principalmente para conectar las principales ciudades. En comparación con los trenes tradicionales, los maglevs son más seguros y más silenciosos: menos de 70 decibelios, más silenciosos que una aspiradora.

El Maglev 3.0 de velocidad media-baja de China ofrecerá mayor capacidad, mayores velocidades de aceleración y mejores habilidades de trepada . Por ejemplo, los trenes serán capaces de alcanzar alturas de hasta cuatro pisos en solo 100 metros.

El nuevo tren también tendrá un “cerebro más poderoso” que sus predecesores, lo que permitirá una operación más segura del piloto automático, según el presidente de la compañía, Zhou Qinghe.

Cuando se realicen las pruebas, se espera que el nuevo maglev se utilice para un tránsito interurbano de 50 a 200 kilómetros de distancia.

Además del sistema maglev en Changsha, Beijing agregó el primer tren maglev de velocidad media baja de la ciudad capital a una de sus líneas de metro dentro de la ciudad a fines de 2017. ♦

CN/ Cetrovo llegó para quedarse

Aclamado como el primer vehículo de metro del mundo hecho con fibra de carbono, ese nuevo producto de CRRC, apuntará a llenar futuras líneas chinas en los próximos años. Se espera que se abran alrededor de 8.900 km de nueva línea para 2020, además de los 5.000 km en 35 ciudades operativas a finales de 2017.

La plataforma del vehículo es el resultado de un proyecto de investigación conjunto de tres años con un grupo alemán liderado por el profesor Werner Hufenbach. La fibra de carbono también se usa en elementos como los marcos de bogies, lo que contribuye a una reducción del 13% en el peso total del tren. El tren no será más ruidoso a 140 km/h que el stock existente a 80 km/h. Un nuevo paquete de tracción que incluye inversores de carburo de silicio mejorará la eficiencia energética en un 15%. Sujeto a la realización de pedidos, CRRC anticipa que las primeras series de trenes podrían estar funcionando en servicio comercial dentro de tres años. ♦

Trip
Booking
Hotels
Airbnb
Hotel
easyJet
skyscanner
KAYAK
Lufthansa
Flight Info
Eurostar
OUI
bahn
EuroRailPlan
Rail Info

DE/ Alemania vuelve a la puntualidad

A principios de este año, uno de los altos ejecutivos de Deutsche Bahn (DB) tenía la tarea de mejorar la puntualidad de la red para el verano. El gobierno alemán, que es el mayor accionista del gigante ferroviario, también había exigido a DB presentar un plan de reestructuración para marzo.

Es por eso que DB lanzó un proyecto de un año para modernizar la red ferroviaria de Alemania, invirtiendo € 10 mil millones (ARS 487 mil millones) en la red en un intento por hacer frente a los retrasos persistentes. Un plan para mejorar cerca de 1.500 kilómetros de vías, así como 650 estaciones de tren y 300 puentes.

A pesar de la reputación de puntualidad de Alemania, la red ferroviaria ha estado plagada de retrasos en los últimos años, con la puntualidad cayendo al 70 por ciento. El año pasado, DB admitió que uno de cada cuatro de sus trenes tenía retrasos, así como más de un tercio de sus trenes ICE de alta velocidad. Un informe de los medios locales también reveló que la compa-

ñía retrasó su objetivo del 82 por ciento de entrenamiento de puntualidad en siete años hasta 2025, debido a la falta de inversión. Es por eso que esta medida resulta tan prometedora para volver a su clásica puntualidad. ♦

La "Big boy" vuelve al ruedo

La UP 4014, es una locomotora de vapor tipo Big Boy (cuatro cilindros articulados 4-8-8-4) propiedad de Union Pacific Railroad. La 4014 se retiró del servicio el 21 de julio de 1959 y se donó a la Sociedad Histórica de Ferrocarriles y Locomotoras en Pomona, California, en diciembre de 1961. En 2013, la 4014 se llevó a los talleres del de Union Pacific en Cheyenne, Wyoming, donde ahora se está restaurando a su condición de funcionamiento. El 4 de mayo de 2019 la 4014 volverá a funcionar y desplazará a la UP 3985 Challenger como la locomotora a vapor más grande, más pesada y más poderosa del mundo.

La historia

La Big Boy 4014 fue una de las 25 locomotoras de clase 4-8-8-4 desarrolladas por Union Pacific y Alco para superar los problemas con sus locomotoras de clase Challenger 4-6-6-4. UP determinó que sus objetivos para la nueva clase podrían alcanzarse realizando varios cambios en el diseño de la Challenger existente, incluida la ampliación de la cámara de combustión a aproximadamente 5,97 m × 2,44 m (aproximadamente 14,4 m2), alargamiento la caldera, agregando cuatro ruedas motrices y reduciendo el tamaño de las ruedas motrices de 1,753 a 1,727 mm.

Las Big Boys están articuladas como el diseño de la locomotora Mallet,

aunque sin ser Compound. Fueron diseñados para ser estables a 130 km/h, lo que permite un amplio margen de confiabilidad y seguridad, ya que normalmente operaban muy por debajo de esa velocidad en el servicio de carga. La potencia máxima alcanzada se lograba alrededor de los 56 km/h; el esfuerzo de tracción óptimo, alrededor de los 16 km/h. La locomotora sin tender era el cuerpo de motor más largo de cualquier locomotora de vapor recíproca en el mundo.

Alco entregó la número 4014 a Union Pacific en diciembre de 1941 y el UP

la retiró el 7 de diciembre de 1961. La 4014 viajó 1,659,564 km para Union Pacific durante sus 20 años en servicio.

El último tren tirado por una Big Boy (Nro. 4015) terminó su recorrido en la tarde del 21 de julio de 1959. La 4014 completó su última carrera más temprano el mismo día a la 1:50 de la mañana. La mayoría se almacenaron en funcionamiento hasta 1961, y cuatro permanecieron en condiciones operativas en Cheyenne, Wyoming hasta 1962. Sus funciones fueron asumidas por locomotoras diesel y locomotoras de turbina de gas eléctricas

De las 25 construidas, ocho se conservaron en varios lugares de los Estados Unidos. En 1961, Union Pacific donó la 4014 a la Sociedad Histórica de Ferrocarriles y Locomotoras de Calfornia; llegó a su destino de Pomona el 8 de enero de 1962

La vuelta al servicio

A fines de 2012, la Union Pacific anunció que estaba interesada en obtener una Big Boy y restaurarla a su condición de operación.

El 23 de julio de 2013, Union Pacific anunció que había vuelto a adquirir

4014 del The Southern California de Railway and Locomotive Historical Society, con el objetivo de restablecerla en servicio.

El 14 de noviembre de 2013, la UP 4014 se movió desde el museo a una pista temporal, al estacionamiento adyacente, con planes de llevarla al patio de ferrocarril de Union Pacific en Colton, California, antes de mudarse a Cheyenne.

El 28 de abril de 2014, la UP 4014 comenzó el viaje hacia el taller de vapor Union Pacific en Cheyenne, Wyoming, su destino final para la restauración bajo la dirección del director de operaciones de Heritage Fleet, Ed Dickens. La Big Boy fue impulsada por las SD70Ms 4014 y 4884. Un compresor estaba a bordo de la locomotora para sonar el impresionante silbato durante el viaje. El 8 de mayo de 2014, la UP 4014 llegó a Cheyenne.

El 12 de agosto de 2016, el equipo de vapor de la UP anunció que se había iniciado el trabajo en la restauración de la 4014. Parte de la restauración incluye convertir el motor de la locomotora en un quemador de aceite, cambiando su combustible de carbón a petróleo.

En mayo de 2018, se informó que el proceso de volver a armar la locomotora había comenzado,

UP 4015 Laramie Wyoming 1958 Bob Lorenz Coll JSF coll.

"The

Union Pacific 4000

Big Show"

Class 4-8-8-4 "Big Boy"

El 4 de mayo de 2019 se pondrá en funcionamiento en un viaje a Ogden para festejar el 150 aniversario del primer tren transcontinental, Previamente partirá la Northern 844 y luego de la celebración volverán en tandem a Cheyene.

¡Vamos a ver a la Big Boy!

¿Por qué semejante viaje?

Vamos a tener de primera mano y en primicia la visión, el sonido y el olor de la locomotora que es leyenda. Una experiencia única que consiste en verla partir de Cheyenne y acompañarla durante dos días en su camino a Ogden, fotografíandola y filmándola desde la carretera y en sus seis paradas predeterminadas, de la mano de un ferroaficionado experto estadounidense y compartiendo la experiencia con turistas del todo mundo. Más 4 visitas a museos ferroviarios, vistas reales de los trenes que modelamos y la visita a uno de los más grandes hobbyshop del mundo. Una experiencia en camaradería única e inolvidable. ♦

Consultas a trenrodante@gmail.com

¡Vamos a ver a la Big Boy!

Plan de viaje organizado por Tren Rodante con Trains Unlimited Tours
(No incluye aéreos internacionales: Comienza en Reno, US y finaliza en Denver, US)

Día 1 Abril 29: (L) Llegada a Reno. Encuentro con el Guía y viaje a Portola. Visita al Museo Ferroviario Western Pacific. Ingreso al Hotel.

Día 2 Abril 30: (B-L) Viaje de Portola a Truckee. A la mañana toma de fotos a los trenes del UP en Donner Pass. A la tarde visita al Museo Ferroviario Nevada State Railroad en Carson City. Ingreso al Hotel.

Día 3 Mayo 1: (B-L) Viaje de Carson City a Virginia City y visita a los talleres del Virginia & Truckee Railroad. Viaje a Ely, Nevada. Ingreso al Hotel. .

Día 4 Mayo 2: (B-L) Visita a la mañana a los talleres del Nevada Northern. No habrá trenes corriendo pero veremos todo el equipo tractivo, vapor y diesel. Luego vamos a Green River, Utah y de ahí siguiendo trenes para fotografiar del UP hasta Denver. Ingreso al Hotel.

Día 5 Mayo 3: (B) A la mañana visitamos la tienda Caboose Hobbies. Luego visitaremos el Museo de transoprte Forney donde hay una Big Boy en display para fotografiar. Por último viajamos a Cheyenne. Ingreso al Hotel. .

Día 6 Mayo 4: (B-L) Seguiremos desde la ruta a la Big Boy funcionando desde Cheyenne a Rawlins. Ingreso al hotel.

Day 7 May 5: (B-L) Seguiremos desde la ruta a la Big Boy funcionando desde Rawlins to Rock Springs. Luego viajamos a Salt Lake City and Ingreso al hotel.

Day 8 May 6: (B) Transporte al aeropuerto para viajar de regreso a Buenos Aires (Aéreo no incluido).

Precio: USD 2700 incluyendo, 12 comidas (Desayunos o almuerzos), Alquiler del vehículo, Conductor-Guia, Seguro del vehículo, 7 noches en hotel, Visita a 4 museos, 2 dias siguiendo a la Big Boy, todas las entradas a los museos y Transferencia al aeropuerto el último dia. B: Desayuno, L, Almuerzo.

Day 1 April 29: (L) Arrive in Reno. Met by me and transfered to Portola. Visit the Western Pacific Railroad Museum. Hotel check-in.

Day 2 April 30: (B-L) Portola to Truckee. Spend morning hours on Donner Pass taking pictures of the UP trains. Afternoon visit the Nevada State Railroad Museum in Carson City. Hotel check-in.

Day 3 May 1: (B-L) Drive Carson City to Virginia City and visit the workshops of the Virginia & Truckee Railroad. They will not be running any trains today but I can get permission to visit the workshops. Then drive to Ely, Nevada and hotel check-in.

Day 4 May 2: (B-L) Morning visit to the Nevada Northern workshops. They will not be operating any trains today but we can see all of the motive power, both diesel and steam. After our visit then we drive to Green River, Utah and then follow and take pictures of the UP trains all the way to Denver. Hotel check-in.

Day 5 May 3: (B) Morning visit to Caboose Hobbies. Also visit the Forney Transportation Museum in Denver which has a Big Boy on display. Then we drive to Chyenne and hotel-in.

Day 6 May 4: (B-L) Follow the Big Boy Cheyenne to Rawlins. Hotel check-in.

Day 7 May 5: (B-L) Follow the Big Boy Rawlins to Rock Springs then go to Salt Lake City and Hotel check-in.

Day 8 May 6: (B) Catch your flight Salt Lake City back to your country.

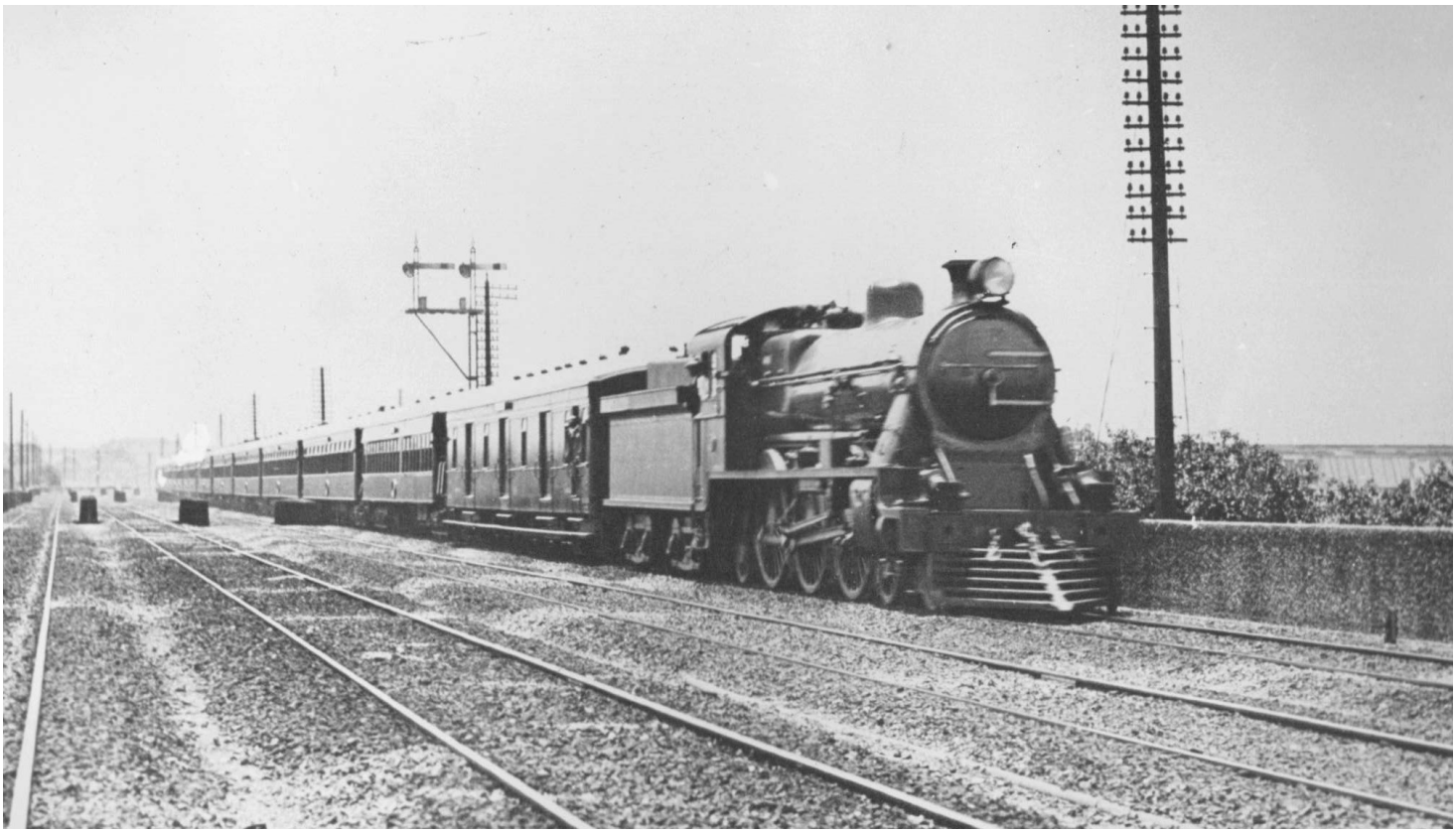
Price USD 2700 including: 12 meals, rental van, driver guide, all gasoline, van insurance, 7 nights lodging, visit 4 museums, 2 days following Big Boy, all museum entrance fees and transfer to airport on the last day.

Lea todos los meses nuestra revista gratuita en:
www.trenrodante.net
Síganos diariamente en Facebook: Tren Rodante

Tren Rodante

Las Clase 12E

Por Luis Gutierrez



Sin duda, una de las más impresionantes locomotoras del FC Sud fue la clase 12E, ya sea por su tamaño, por sus prestaciones o por el buen diseño que permitió dar muchos años de servicios con un mantenimiento sencillo.

Afortunadamente un ejemplar pronto podrá verse en funcionamiento gracias a la restauración llevada a cabo por el Ferroclub Argentino y podremos revivir su gloria en vapor.

Las Clase 12 E fueron un producto del diseño de la oficina técnica del FC Sud, liderada por el Ingeniero en Jefe Pedro Sacaggio, un hombre notable de origen italiano pero que vino al país de niño y se formó en el ferrocarril, avanzando en cada puesto de la administración inglesa hasta llegar al máximo de su área. Sacaggio fue también un precursor de la tracción diesel en el país.

Las Clase 12 E se diseñaron parta dar servicios de pasajeros de larga distancia con trenes de hasta 20 coches y 800 toneladas de peso, como los trenes que corrían a Bahía Blanca. Para tal propósito se las dotó de tres cilindros, dos externos de 483 mm y el central más pequeño, de 445 mm, para reducir la fatiga del eje cigüeñal. Cada cilindro, con 660 mm de carrera,

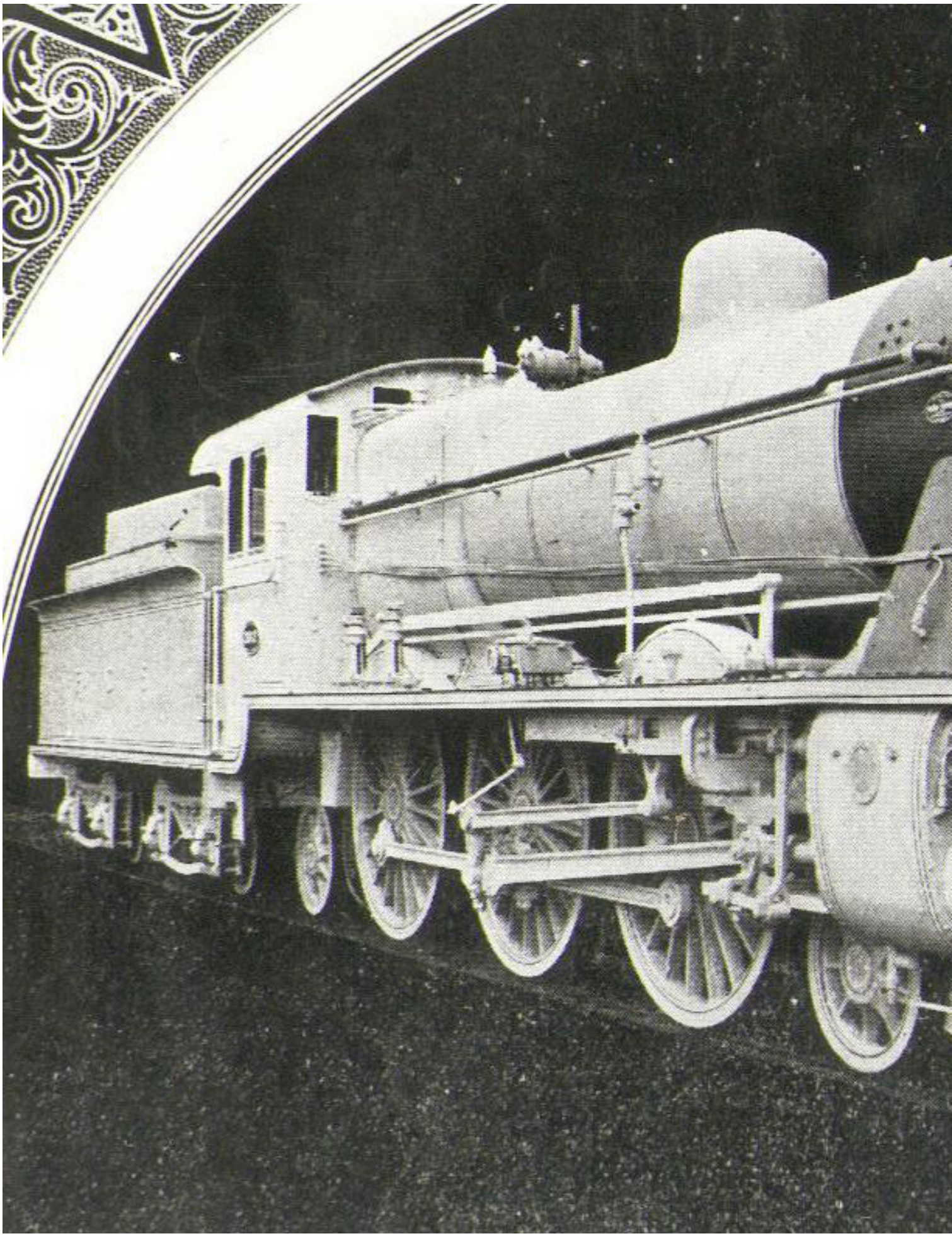
tenía su sistema de distribución Walschaerts independiente.

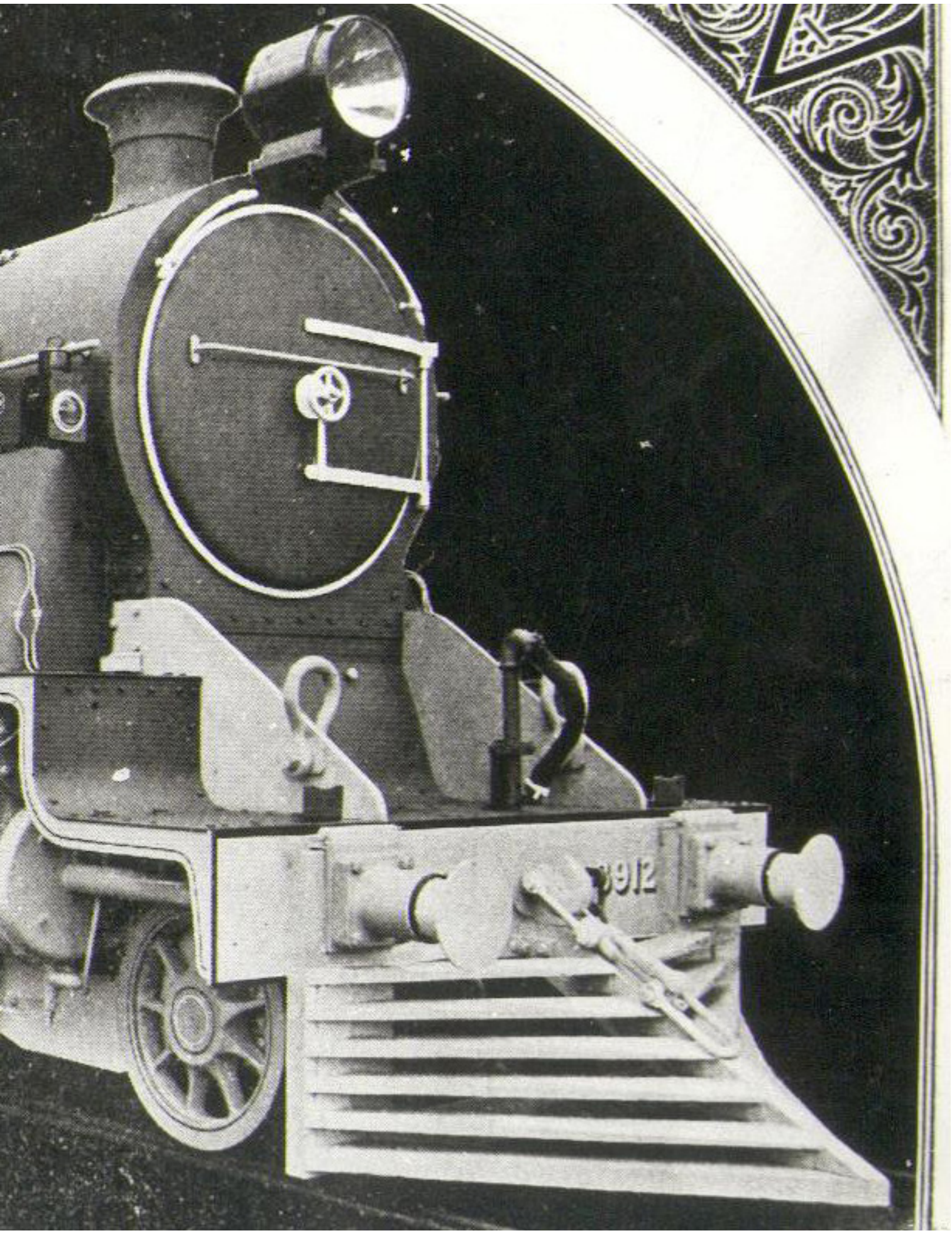
Sus grandes ruedas de 1981 mm (6'6") fueron las de mayor diámetro del ferrocarril, o que refleja que habían sido diseñadas para trenes expresos. Su longitud entre topes era más de 21 metros y su peso en servicio de 66 toneladas. Vinieron equipadas con bombas Weir y precalentadores de agua, pero con el tiempo se fue desechando su uso.

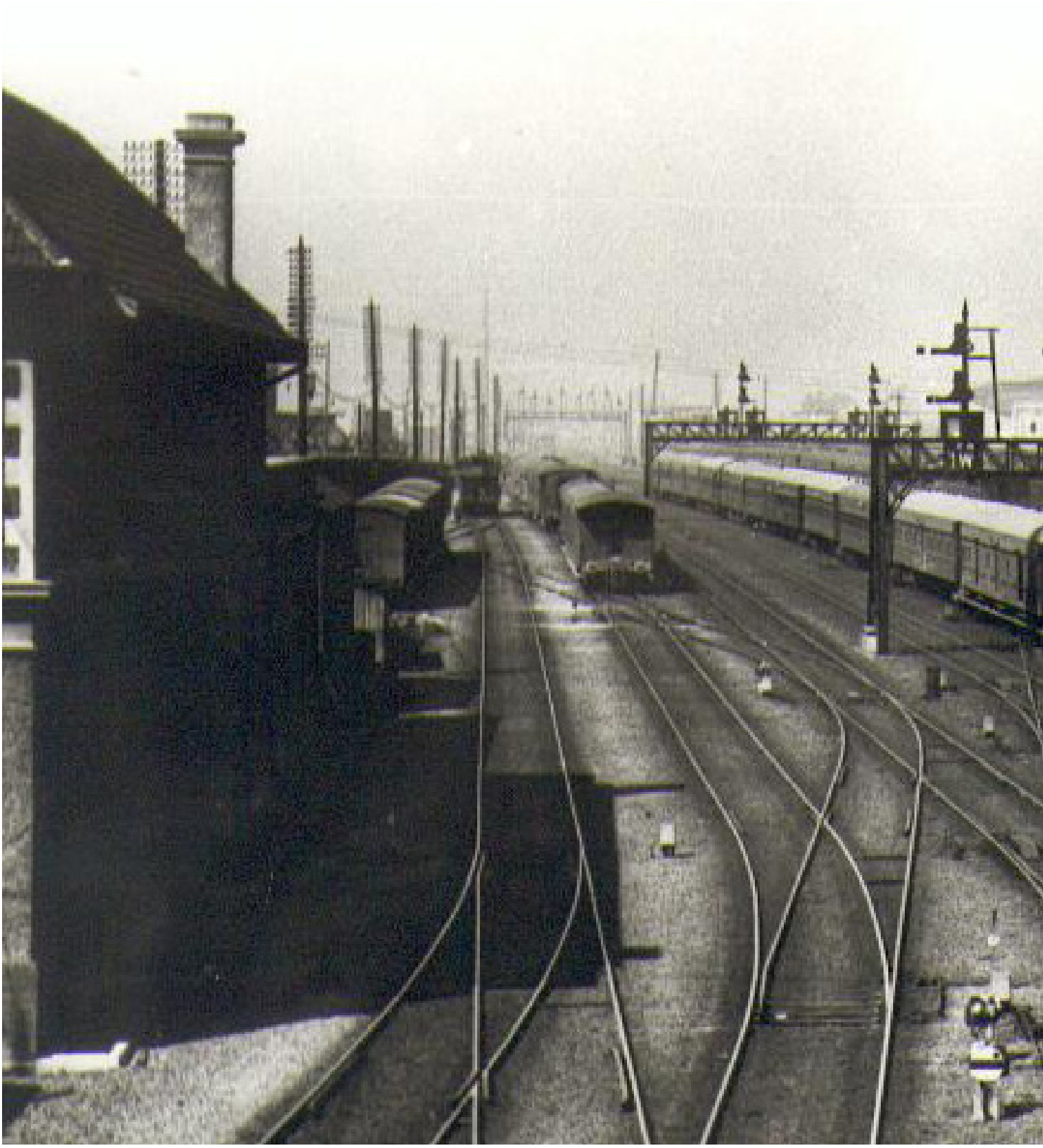
También se las equipó con otra mejoras, como el doble escape (dos chimeneas), se les colocaron parahumos para mejorar la visibilidad afectada por éste y a seis de ellas (3915, 16, 21, 25, 23 y 30) se las equipó con tres cilindros de 445 mm de diámetro, iguales al central original.

Cuando J. Rea sucedió a Sacaggio en el cargo de Ingeniero en Jefe, hizo instalar en 1936 en cuatro 12E (3913, 14, 21 y 30) las calderas de nuevo diseño de las Clase 15 del FC Oeste, las que luego se aplicarían en varias series de locomotoras de gran porte del Sud.

El total de la serie se compuso de 21 unidades, 20 pedidas originalmente en 1927 y una más que se hizo especialmente para la feria de la Industria Británica en Buenos Aires de 1931. Todas las fabricó la Vulcan Foundry de




3912



Inglaterra y el Sud las numeró 3911 a 3931, lo que les dio el mote de “39 grande” en comparación con otras locomotoras numeradas 3.900 pero de menor porte.

Al menos una de ellas, la 3922 General Güemes, fue equipada con eyector

de vapor y frenos de aire comprimido para poder arrastrar los coches Budd del tren El Marplatense, que habían sido comprados de segunda mano al ferrocarril Chesapeake and Ohio de Estados Unidos.

Foto comparativa del FC Sud entre una Clase 6B y la nueva 12E.

Jorge Kelsey

Una 12E con caldera Clase 15, de mayor poder calorífico.

El mantenimiento de esta unidades era sencillo a pesar de sus tres cilindros y su punto débil fue el eje cigüeñal del tercer cilindro que se lo sometía a exámenes periódicos y eventualmente se lo reemplazaba a partir del millón de kilómetros recorridos.

La serie completa llegó a la nacionalización y hasta 1967 dieron servicios, muchas veces reemplazando a las diesel que vinieron a suplantarlas.

Como otras locomotras del FC Sud, esta serie recibió placas con nombres, en este caso de próceres argentinos, excepto la primera, 3911, llamada Mar del Plata, uno de los destinos frecuentes de estas locomotoras.

Detalle de los mayores trabajos:

Retiro de la caldera del chasis.

Desarme de todo el resto incluido tender

Arenado de todas las partes

Reparación horno caldera con nuevas placas lateral horno

Retubado completo (grandes y chicos)

Nueva envuelta caja de humo

Remachado en caliente frente caja de humo

Platina ambos lados zona cilindros

Rectificado cilindros/valvulas

Nuevos aros de estanqueidad

Nuevos prensas de anillos

Reparación y/o reemplazo elásticos

Rectificado muñequillas de biela en ruedas

Ultrasonido ejes

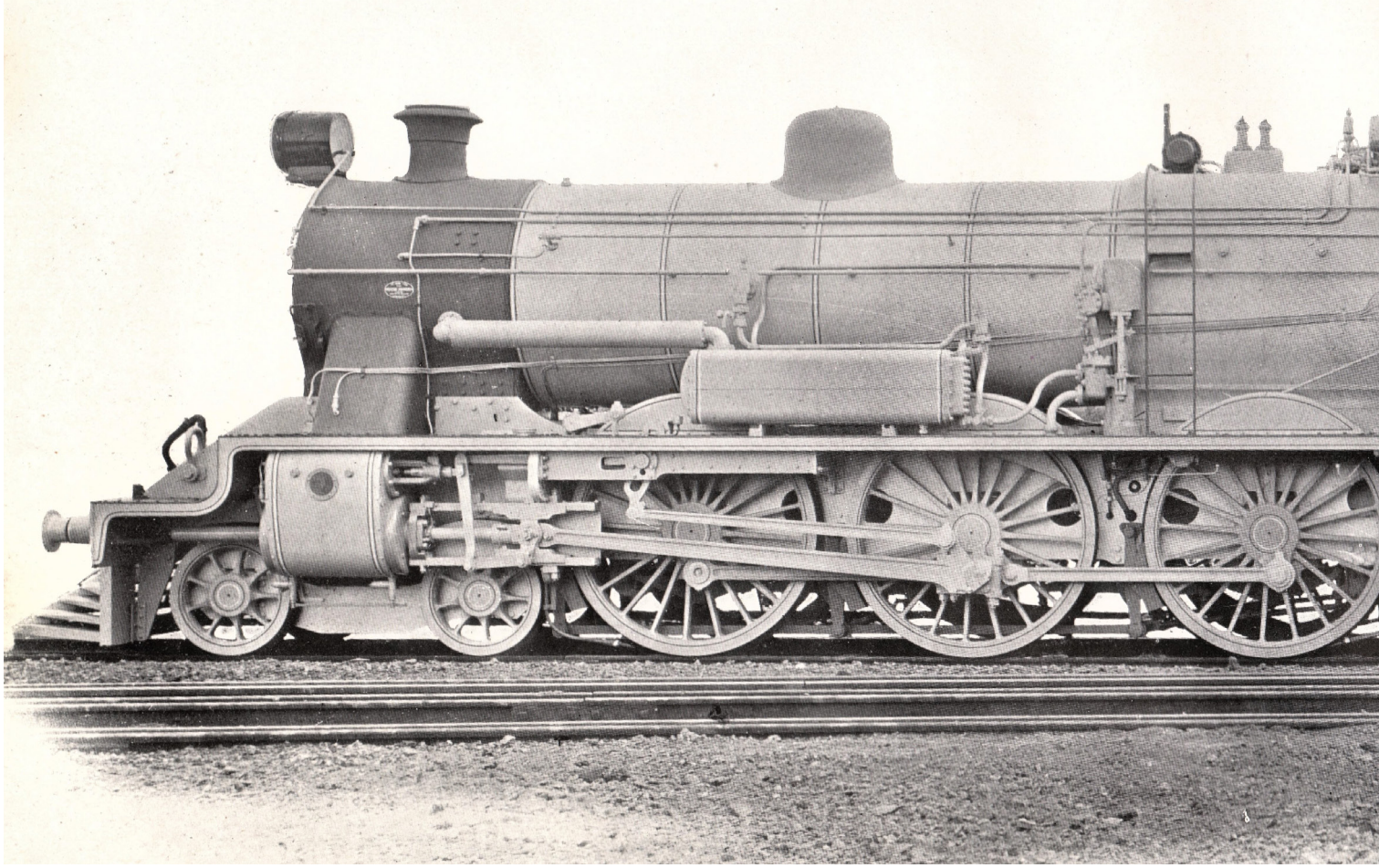
Reparación y prensas cilindro de freno

Fabricación (por molde) de purgas 3 cilindros

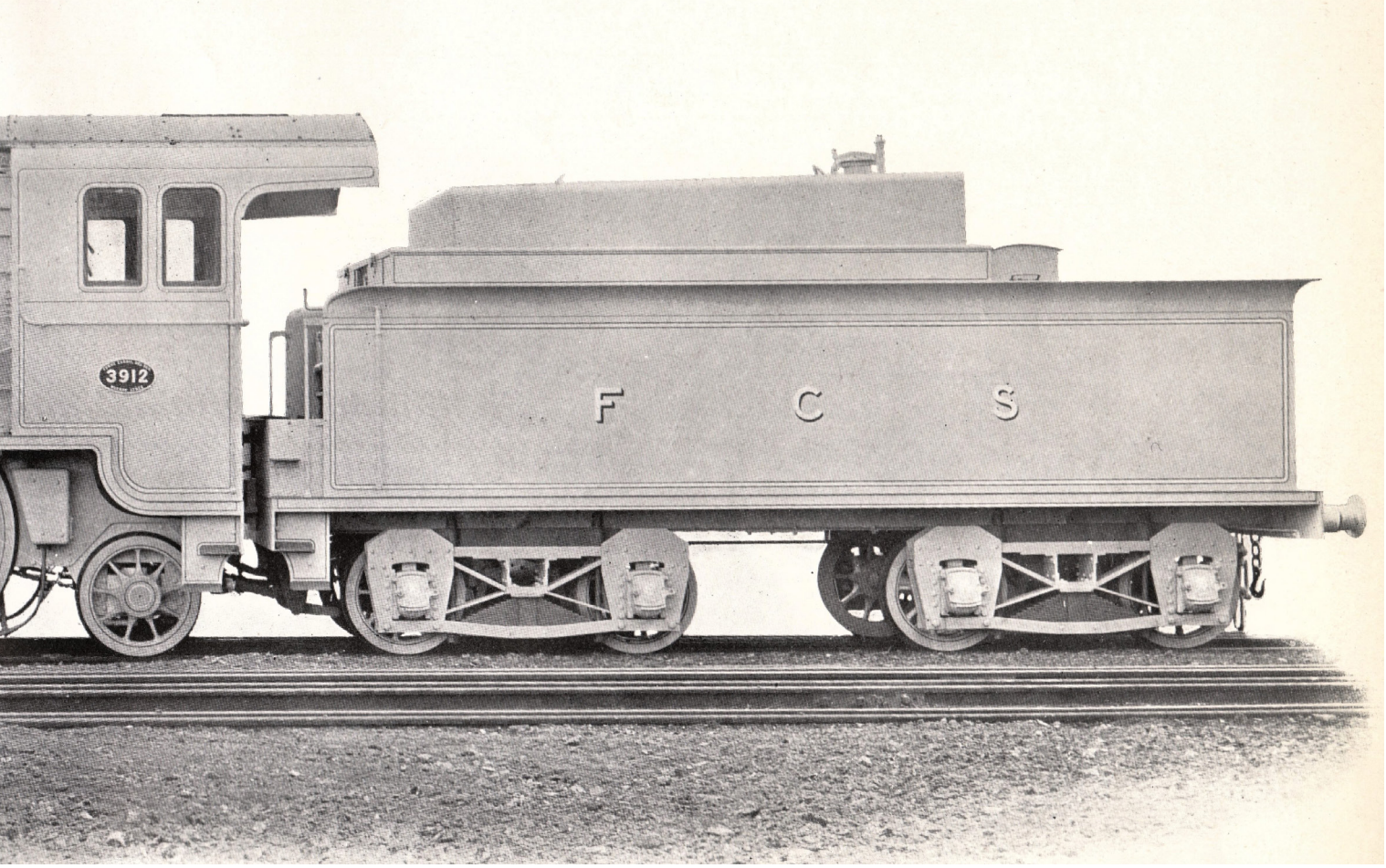
12E, clase "Próceres"

3911 Mar del Plata
3912 Almirante Brown
3913 General Pueyrredón
3914 General Necochea
3915 General La Madrid
3916 General Guido
3917 General Julio A. Roca
3918 General Bmé. Mitre
3919 Coronel Dorrego
3920 General Lavalle
3921 General José C. Paz
3922 General Güemes
3923 General Balcarce
3924 General Alvear
3925 General Rondeau
3926 Coronel Brandsen
3927 General Las Heras
3928 General Urquiza
3929 Coronel Pringles
3930 General Belgrano
3931 General San Martin

John Kirchner



La 3929 luego de una reparación y lista para volver al servicio.


3912
F C S

John Kirchner
GENERAL
PUEYRREDON
FERROCARRIL NACIONAL
3913
GENERAL ROCA

Nuevos tapones cilindros
Recorrido válvulas atmosféricas
Pernos, guias de crucetas rectificadas o fabricadas
Cojinetes de ruedas remetalados
Cojinetes de bielas nuevos
Dos nuevos miriñaques en lapacho y maderas duras del Norte
Retorneado paragolpes y gomas Spencer nuevas
Montaje de caldera, adosado a chasis reparado
Nuevos tubos admisión
Pintura epoxi completa y fileteado
Enladrillado refractario en horno
Cementado para estancar base caja de humos
Montaje casilla y accesorios
Nuevos niveles Klinger
Accesorios (manometros) calibrados ex FCS
Inyector de escape reconstruido/fabricado faltantes
Todas las válvulas domo chico y clacks rectificados o fabricados

Sistema de quemador y filtros recorridos

Recorrido integral bogies tender con reperfilados, rectificado asientos ejes, elásticos, etc

Prueba hidráulica y en vapor.

Los trabajos principales que restan para verla funcionar son:

Aislación caldera

Chapas envuelta caldera-horno

Chapas laterales y rompeholas tender

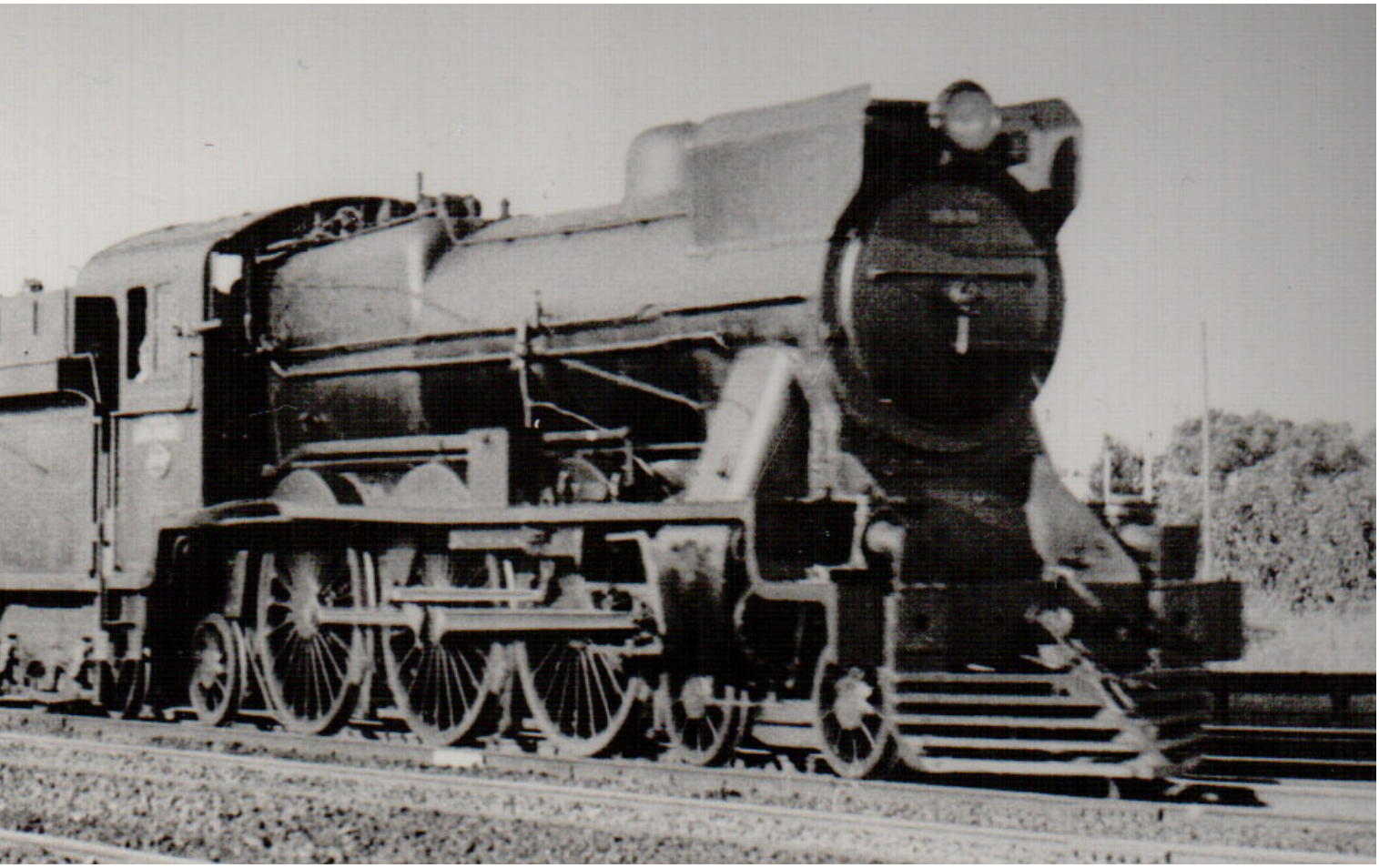
Pintura completa final

Armado con el tender

Prueba de rodaje

Que a su vez se descomponen en muchísimos detalles que se hacen sábado a sábado en la sede Escalada del Ferrocñub Argentino, por un grupo de voluntarios. Dejamos abierta la invitación para colaborar tanto con trabajo como con dinero. Esta obra titánica debe concluirse. ♦

Última época de las 12E, ya con la unidad sellada como farol.

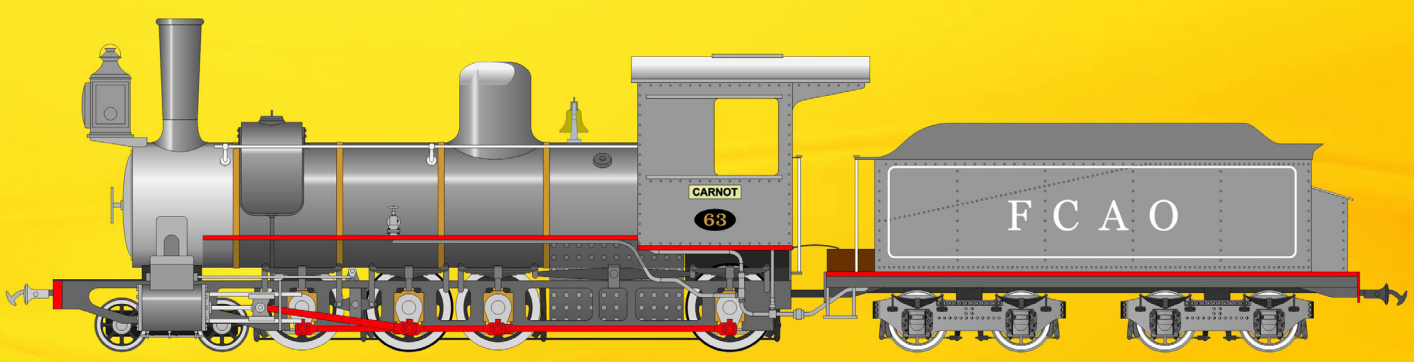


Planos Tren Rodante

Detallados en cinco vistas

Escala H0

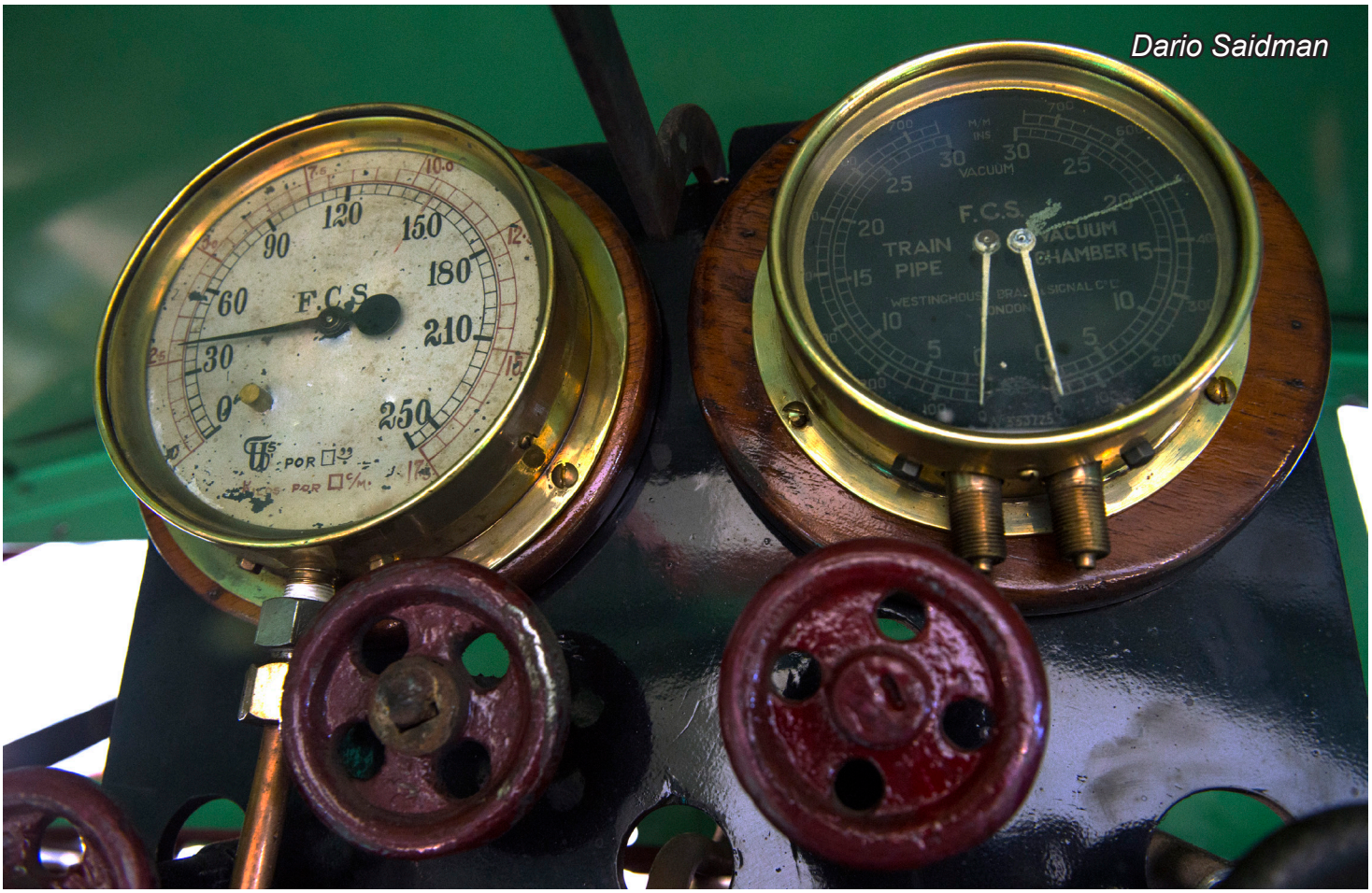
Click Aquí



John Kirchner

Luis Gutiérrez

La 3925 ya radiada en Empalme Lobos, antes de su rescate.



La 3925 en vapor gracias al Ferroclub Argentino.

Cómo hacer una locomotora a vapor

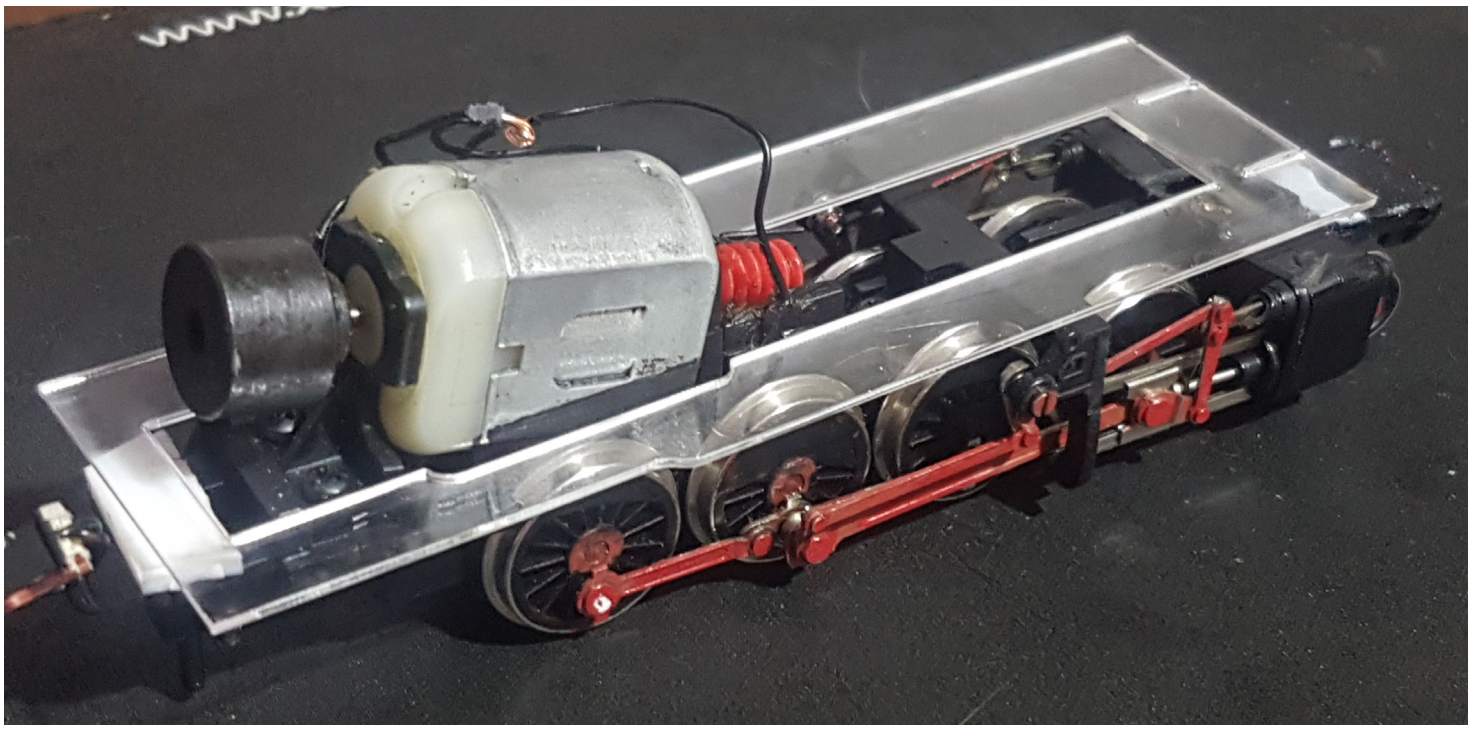
Por Luis Gutierrez

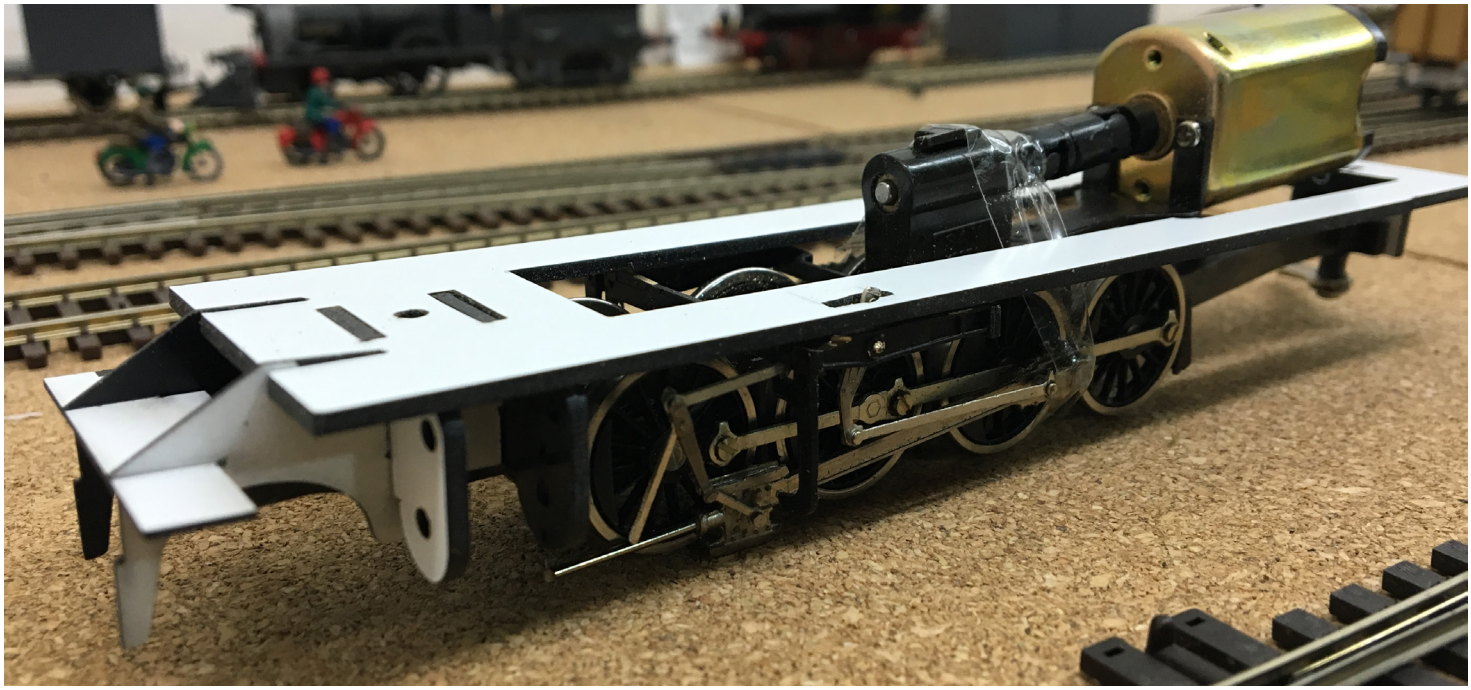
Varias personas que han hecho locomotoras Diesel desde cero me han preguntado cómo hacer una de vapor y para ellos y todos los que desean reproducir la locomotora de sus deseos, van estas líneas.

Hay que considerar que se trata de una tarea difícil para acometer desde cero, por el mecanismo de precisión que implican las bielas, así que vamos a partir de una locomotora “donante” a la que le quitaremos su parte mecánica. Claro está que debe haber coincidencias entre la donante y la receptora, al menos en las ruedas acopladas con bielas. Otro punto es que las ruedas deben ser de menor diámetro que el prototipo, ya que las tolerancias del prototipo y del modelo son distintas.

A esta altura suponemos contar con un plano preciso (Tren Rodante ofrece planos en su web) o al menos con el croquis del ferrocarril que indique las medidas generales, a las que en el caso de H0 dividiremos por 87 para tener nuestras medidas.

Sobre dicho plano o croquis colocaremos el chasis donante para ver las coincidencias del rodado. Hay aquí dos puntos importantes a ver: 1- si la longitud del donante excede en mucho al receptor y si se puede “recortar” el





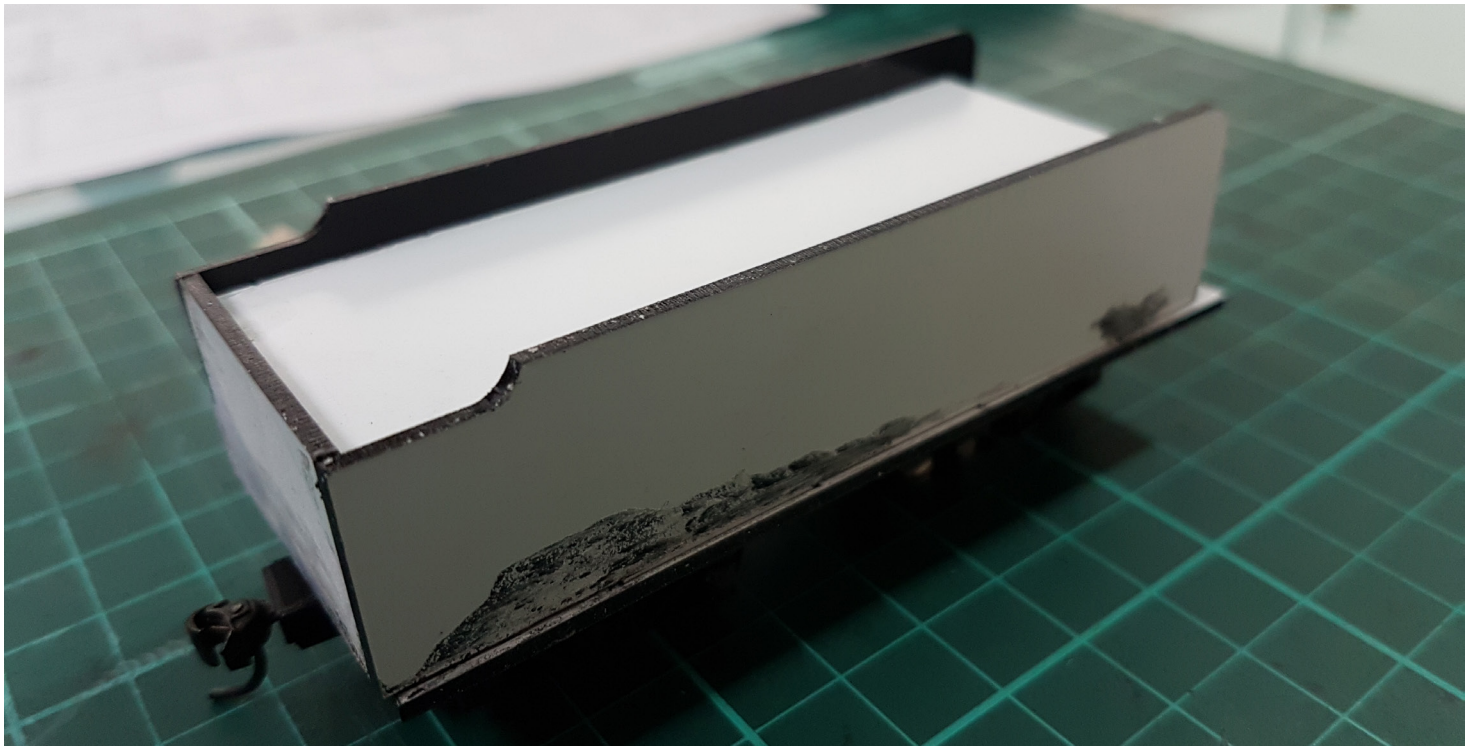
Francisco Ruffolo
Vendedor de trenes en miniatura

Athearn / Walthers / Roco / Auhagen / Lima
Rivarossi / MTH / Broadway Limited / Heki
Fleischmann / Digitrax / Jouef / Viessmann
Roundhouse / Soundtraxx / Bowser

FranciscoRuffolo@gmail.com

donante para lograr una aproximación lógica y 2- Si el motor queda dentro de la caldera. Si no se cumplen estos dos requisitos es hora de buscar otro chasis donante que se adapte mejor o usar un tender motorizado y quitar y olvidarse del motor del chasis donante.

Estos conceptos básicos son determinantes para que el modelo quede a escala. Si montamos la caldera sobre un chasis grande nos quedará un modelo alto y desproporcionado, lo cual se nota bien al terminarlo, es decir cuando el trabajo ha sido hecho y no hay marcha atrás.



Ahora viene otro punto crucial y es la altura del pasillo lateral que recorre la caldera. Normalmente, o por la altura de los cilindros o por otros accesorios como contactos o sostén de bielas de distribución (las pequeñitas) no es posible posicionar el pasillo a la altura deseada. Lo que se debe hacer es rebajar todo para lograr esa altura, porque a partir de ella se monta la caldera y la casilla y nuevamente, si partimos de una desproporción, el modelo terminará desproporcionado.

Con el pasillo a la altura correcta se monta a caldera, normalmente un tubo del diámetro apropiado y se fija a través de la caja de humos (el frente) y el hogar (el fondo) al pasillo. En este proceso se debe verificar continuamente que el conjunto caldera – pasillo entra y sale con facilidad del chasis y que apoya en él firmemente. Entonces es hora de fijarlo con tornillos: dos en la zona de la casilla y un tercero en la zona de los cilindros.

En estas condiciones se pega la casilla que es más o menos una caja con techo cuyos laterales deben ser suficientemente rígidos como para manipular la locomotora una vez terminada. Para ello se colocan refuerzos laterales

bajo las ventanillas para que no se vean desde afuera.

Ahora sí, el conjunto debe poderse manipular sin riesgo y sentirlo suficientemente sólido. Si la locomotora es tanque (sin tender) valen los mismos principios, solo que se agrega a la vinculación caldera-pasillo, los tanques laterales, lo que le da buena rigidez.

Los detalles deben ser tan finos como se pueda y es necesario trazar una línea sobre la caldera para centrar sobre ella la chimenea, los domos y los accesorios que pudiera llevar.

Una vez colocados los accesorios debemos agregar tanto peso como se pueda en cada intersticio posible. Cuando más pequeña la cavidad más difícil será agregarle peso, pero se puede rellenar con bolillas metálicas o hasta limaduras y fijar todo con cola vinílica, que a las horas de colocada fluirá entre el metal y lo fijará definitivamente.

El tender no es más que una caja y siempre siguiendo el plano se obtendrá una reproducción aceptable. La unión locomotora –tender debe ser la menor que nos permita el tendido y de ser posible debe tener dos ajustes, uno mayor para la operatoria y uno menor para la exhibición.

Toda la construcción debe hacerse sobre una superficie perfecta (un vidrio grueso puede ser) y con escuadras perfectas, que pueden realizarse caseramente. Un par de ortoedros (pieza con ángulos de 90 grados) metálicos e imanes nos darán la certeza de trabajar a escuadra. Finalmente se debe verificar cada paso un par de veces apenas realizado, de modo de corregir en el momento oportuno y no cuando ya es tarde. Por ejemplo si pega la chimenea, verifique de frente, de arriba y de ambos lados su correcta alineación, dos veces, la segunda con ayuda de escuadras. ♦

El clásico Carlitos metálico de la Metropolitan

Carlitos Metropolitan

El prototipo:
Los vagones de dos ejes podían cargar 20 toneladas, 10 por eje, lo que les permitía atender las zonas de vías livianas que otros vehículos no tenían acceso. Normalmente se los veía al final de los trenes de carga. Este modelo los fabricó Metropolitan y Birmingham entre 1912 y 1925.

El modelo:
Cobertura detallada plástica con interior en MDF encastrable. Pedestales y ganchos Innomodel. Disponible en kit o armado, con o sin ruedas.

Ref. H0-1-11

Escala 1:87 (H0)

Visítenos en la tienda virtual de Inno Model en:
www.trenrodante.net Tienda Innomodel
Vea las novedades en Facebook: Inno Model

INNOMODEL

NOVEDAD

MABARTREN®

Síguenos en:

Avenida de Cabrera, 36 -5ª planta 08302 Mataró (BARCELONA) SPAIN

www.mabar.es

Un paseo turístico por Eslovenia, el tren del ferrocarril "Bohinj" con tres horas de viaje recorre paisajes únicos atravesando túneles y ríos alpinos.