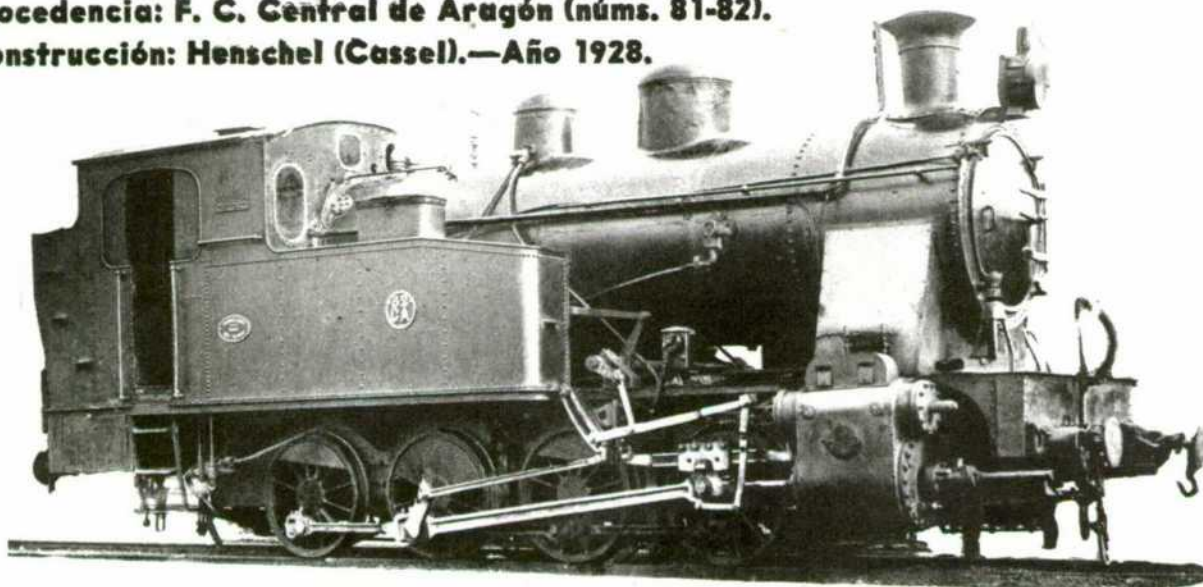


Locomotoras y ténderes núms. 040-0221/040-0222

Procedencia: F. C. Central de Aragón (núms. 81-82).

Construcción: Henschel (Cassel).—Año 1928.



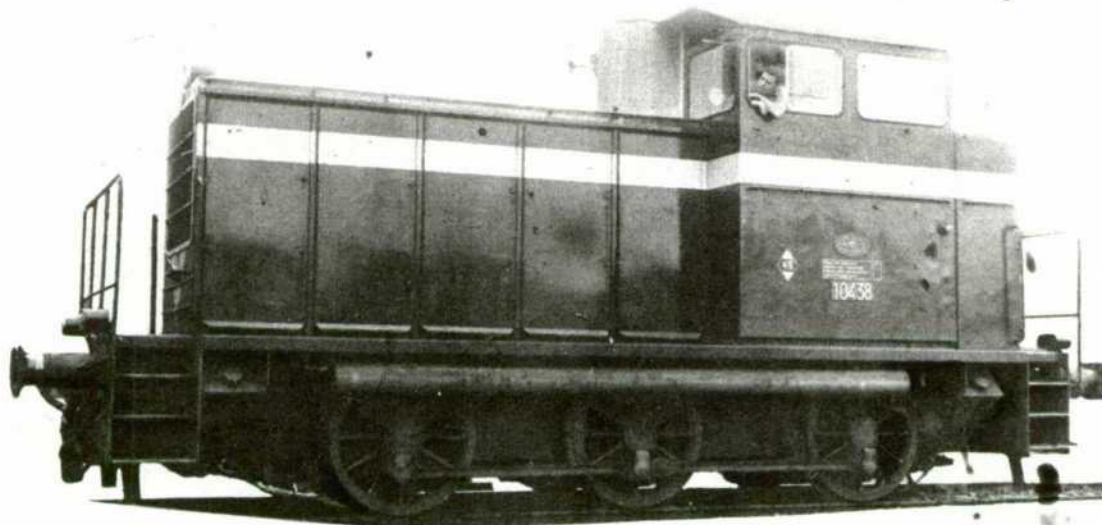
● Estas dos locomotoras procedían del ferrocarril de Bilbao a Portugalete, donde tenían asignados los números 15 y 16. Estaban destinadas a transferir los trenes de mercancías entre las vías de los muelles del Nervión y las de la Compañía del Norte. Pertenecían a un modelo entonces muy corriente para maniobras de cortes pesados en estaciones de clasificación. Aunque exteriormente se les dio un aspecto inglés, en rigor son de construcción clásica alemana. Cuando en 1933

se puso en servicio la electrificación del ferrocarril de Portugalete, que había sido adquirido por el Norte, aunque continuaba explotándose independientemente, fueron trasladadas al Central de Aragón, también entonces ya bajo el control del Norte, donde recibieron los números 81-82. En la RENFE continuaron asignadas a los depósitos de Valencia-Alameda y Valencia-Término, y figuraban todavía en activo en el inventario de 1968.

PARQUE MOTOR

Locomotora diesel eléctrica. Serie 10.401/10.430

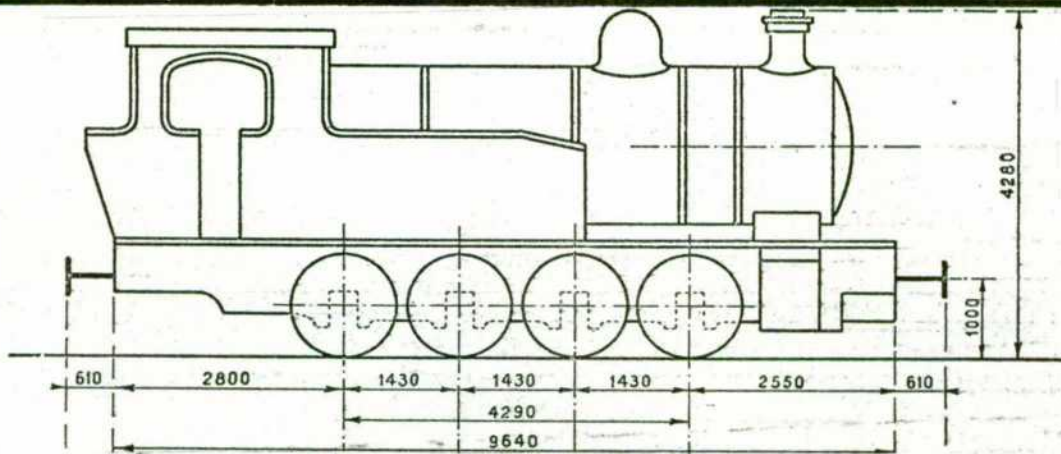
Construcción: Maquinista Terrestre y Marítima.—Años 1966-67



● Esta serie de locomotoras derivan de las anteriores 10.300/11.300/12.300, cuyo proyecto se debe también a La Maquinista Terrestre. El motor está más revolucionado que en aquéllas, ya que funciona a 950 r. p. m. en lugar de a 870, con lo que la potencia nominal ha quedado aumentada proporcionalmente de 350 a 400 CV. Ello ha motivado, a su vez, el aumento del esfuerzo de tracción. En la cabina se suprimieron las puertas late-

rales, efectuándose la entrada por la plataforma de atrás. Todas estas diesel de maniobras dieron el golpe de gracia a aquellas pintorescas, pero ya antieconómicas, máquinas de vapor, algunas de ellas centenarias, que hasta hace poco podían verse de pilotos en numerosas estaciones.

(Foto Godoy. Esquema Pretel.)



CARACTERISTICAS

Cilindros:

Diámetro interior d = 560 m/m.
 Carrera del émbolo L = 550 m/m.
 Distribución cilíndrica Walschaerts.

Ruedas:

Diámetro de las motoras D = 1.200 m/m.

Caldera:

Timbre p = 13 kgs./cm².
 Diámetro interior del cuerpo cilíndrico 1.430 m/m.
 Longitud entre placas tubulares 3.800 m/m.

Tubos:

Diámetro exterior 46 y 82 m/m.
 Número
 De 46 m/m. 110
 De 82 m/m. 29

Capacidad:

Agua 8 m³.
 Carbón 2.500 kgs.

Superficie calefacción:

Hogar 9,2 m².
 Tubos 106,1 m².
 Total 115,3 m².
 Recalentador 56,5 m².
 Superficie de la rejilla 2,3 m².

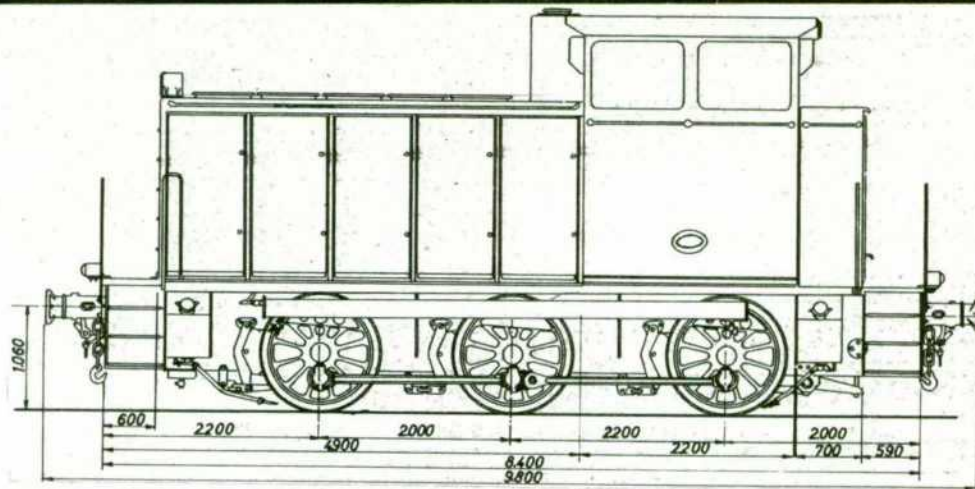
Peso:

Locomotora vacía 50.000 kgs.
 Locomotora en servicio 65.000 kgs.
 Adherente 65.000 kgs.
 Por metro lineal de locomotora 5.985 kgs.

Esfuerzo de tracción $F = \frac{0,65 p d^2 L}{D}$ 11.000 kgs.

Potencia normal indicada 914 C. V.
 Freno de husillo y vacío.
 Alumbrado eléctrico Stone.

PARQUE MOTOR



CARACTERISTICAS

Generales:

Potencia nominal 400 C. V.
 Longitud entre topes 9.800 m.
 Peso total con suministros completos. 48.000 kgs.
 Peso por eje 16.000 kgs.
 Peso por metro lineal 4.900 kgs.
 Número de ejes motores 3
 Diámetro de ruedas 1.200 mm.
 Radio mínimo de inscripción 80 m.
 Capacidad de combustible 1.600 lts.
 Esfuerzo de tracción al arranque (= 0,30) 14.000 kgs.
 Esfuerzo de tracción continua 6.900 kgs.
 Velocidad de régimen continuo 11 km./h.
 Velocidad máxima 45 km./h.
 Número de cabinas de conducción 1

Motor Diesel:

Tipo Sulzer 6LD 22B.
 Número y distribución de cilindros 6 en línea.
 Potencia nominal U. I. C. 400 C.V.
 Velocidad nominal 950 r. p. m.
 Ciclo 4 tiempos.
 Sobrealimentación No.

Transmisión eléctrica:

Generador principal. MTM (Brown Boveri) GCE 800/8/270.
 Motores de tracción. Dos motores (Brown Boveri) GDTM 1522.
 Transición: no. Los motores de tracción, en paralelo.
 Relación de engranajes: 107/13.

Equipo de freno:

Freno de vacío: Maquinista Terrestre y Marítima.
 Freno de mano: sobre los tres ejes.