


| | | |
|--|---|---------------------|
|  <p>COMISION DE NORMALIZACION</p> | <p>PROPUESTA DE PLAN DE TRABAJO PARA LA TROCHA 1000</p> | ALAF - 0-006 |
| | | GRUPO: A |
| | | TRAMITE: Esquema 1º |
| | | EMISION: Julio 1984 |

1 - OBJETIVO

- 1.1 - Definir las características básicas del material rodante de intercambio en la trocha 1000.

2 - ALCANCE

- 2.1 - Establecer las características del vagón en sus tres niveles de normalización de acuerdo a las definiciones indicadas en 3.

3 - DEFINICIONES

- 3.1 - Vagón de intercambio: Es el vagón que cumple con los requisitos de intercambiabilidad (vagón ATI) exigidos para la circulación internacional.
- 3.2 - Vagón unificado: Es el vagón ATI que además tiene que cumplir con la lista de piezas o componentes de reposición que establecen las especificaciones ALAF.
- 3.3 - Vagón "standard": Es el vagón ATI que surge del estudio de un prototipo. Ello supone la aplicación de ensayos de verificación y el mayor número posible de elementos normalizados.

4 - ESQUEMA BASICO

4.1 - FASE 1 - Estudio del vagón de intercambio

- 4.1.1 - Gálibo
- 4.1.2 - Altura del enganche.
- 4.1.3 - Intercambiabilidad del Aparato automático de enganche tracción y choque.
- 4.1.4 - Intercambiabilidad del equipo de freno.
- 4.1.5 - Intercambiabilidad del eje montado..
- 4.1.6 - Sistema de marcación de vagones.

4.2 - FASE 2 - Estudio del vagón unificado

- 4.2.1 - Dimensiones principales.

- 4.2.2 - Características de carga.
 - carga por eje
 - tara máxima
 - repartición de la carga.
- 4.2.3 - Condiciones de explotación
 - carga máxima
 - velocidad máxima
 - circulación en curvas
- 4.2.4 - Equipamiento
 - altura útil
 - piso
 - aislación
 - aberturas
 - ventilación
- 4.2.5 - Zapatas de freno
- 4.2.6 - Contrazapatas y clavijas de freno
- 4.2.7 - Mangas de acople de freno
- 4.2.8 - Intercambiabilidad del bogie
- 4.3 - FASE 3 - Estudio del vagón standard
 - 4.3.1 - Dimensiones principales
 - 4.3.2 - Características de carga
 - carga por eje
 - tara máxima
 - repartición de la carga.
 - 4.3.3 - Condiciones de explotación
 - carga máxima
 - velocidad máxima
 - circulación en curvas
 - 4.3.4 - Condiciones básicas de diseño y cálculo verificadorio.
 - 4.3.5 - Condiciones mínimas de calidad de los componentes estructurales.
 - 4.3.6 - Condiciones de ensayo del equipo de freno

- 4.3.7 - Condiciones de ensayo y compatibilidad de operación de enganche.
- 4.3.8 - Condiciones de rodadura y aceleración del vehículo completo.
- 4.3.9 - Equipo de freno manual
- 4.3.10 - Dispositivo vacío-cargado
- 4.3.11 - Características técnicas del sistema de amortiguación.
- 4.3.12 - Resortes de suspensión y su agrupamiento normal.
- 4.3.13 - Timonería de freno
- 4.3.14 - Centros y costados de bogie
- 4.3.15 - Rodamientos
- 4.3.16 - Cajas y adaptadores de rodamientos
- 4.3.17 - Grasa para rodamientos.

-----o0o-----

INFORME AL DOCUMENTO ALAF 0-006 (JULIO DE 1984)

Se expone en el documento un esquema de trabajo que contempla la normalización del material rodante utilizado en la trocha 1000.

La red de trocha 1000 tiene una especial significación en el Cono Sud ya que es la de mayor extensión (mas de 40.000 Km) e interconecta los países que registran el mayor comercio zonal (Argentina, Bolivia, Brasil y Chile).

Conecta los centros de producción industrial y de consumo mas importantes (San Pablo, Rio de Janeiro, Buenos Aires, Curitiba, Córdoba, Porto Alegre, Rosario) y los centros de producción minera de mayor envergadura en la región (cobre y salitre de Chile; borax, plomo y cinc de Argentina y estaño de Bolivia).

Asimismo vincula las zonas de cultivo de mayor extensión en el continente, posibilitando su salida de ultramar.

Esta situación se acrecentará con el enlace del F.C. Belgrano y la Red Ferroviaria Federal mediante la colocación del tercer riel en la línea del F.C.Gral. Urquiza entre Uruguayana y Corrientes (468 Km.).

El panorama expuesto nos ilustra sobre las enormes posibilidades que tienen las líneas internacionales de trocha 1000 en la medida que se mejore su utilización.

La magnitud del parque de vagones de la red integrada puede adquirir entonces valores significativos que justificarían plenamente su normalización.

Hasta el momento se ha avanzado en los estudios del vagón de intercambio especialmente a través de la subcomisión N°1 de ALAF y COPANT.

No obstante existen todavía muchos temas para definir y algunos de gran significación, porque suponen restricciones importantes al intercambio de vagones tales como los gálibos y las alturas de los enganches.

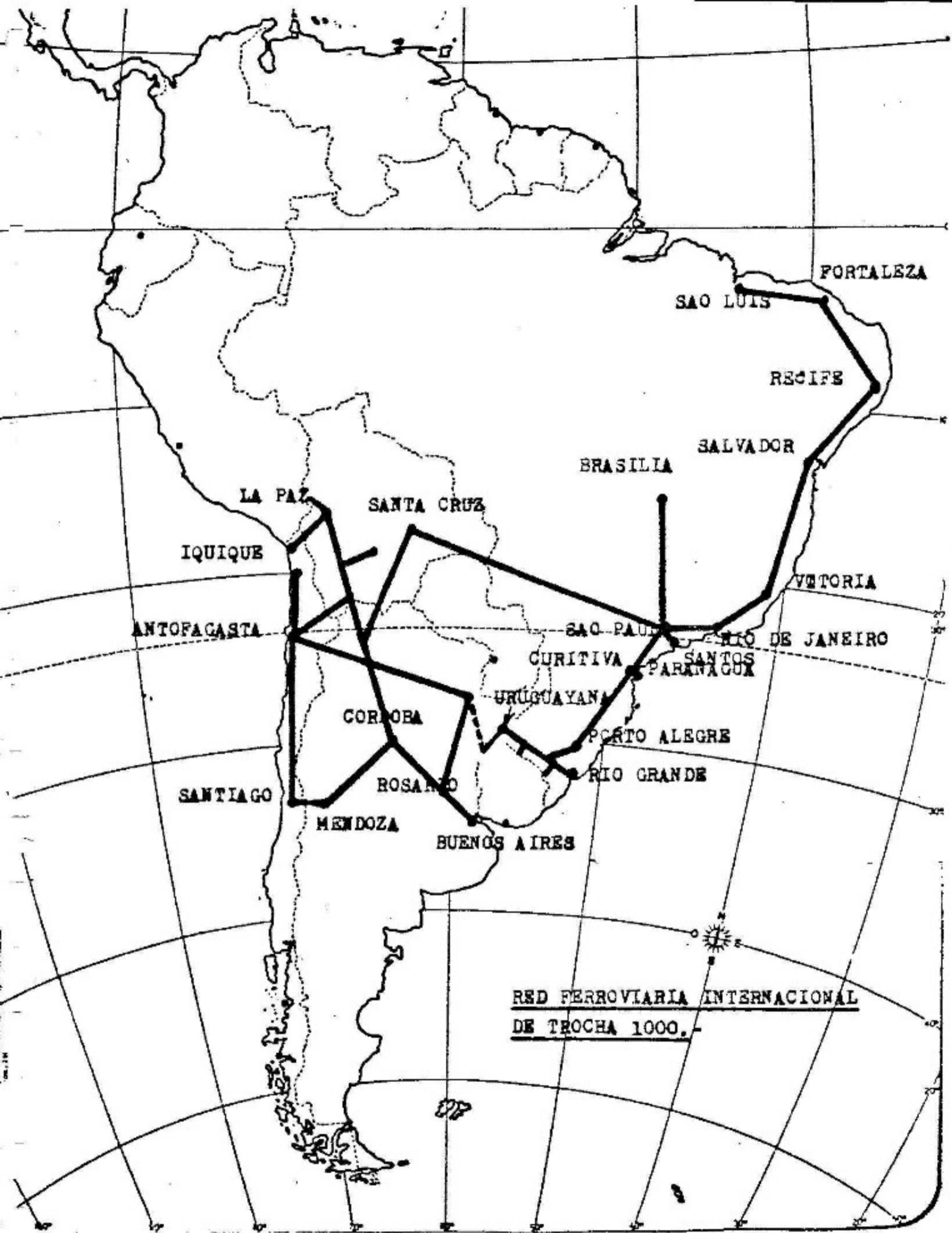
Esta incompatibilidad surge especialmente con los vagones de la RFFSA.

En la FASE 2 se debe progresar en la normalización de los elementos de reposición intercambiables.

Finalmente la FASE 3 se situa en el nivel mas alto de normalización al definir el vagón "standard" como creación de una labor conjunta entre los ferrocarriles y la industria del area.

El documento ALAF 0-006 expone un plan de trabajo básico y conceptual. La expresión analítica del mismo surgirá del intercambio de opiniones entre la Asesoría técnica y la Secretaría General, que tendrá a su vez la tarea de estructuración de los documentos para su emisión y posterior envío a COPANT. _

----- 0000 -----



RED FERROVIARIA INTERNACIONAL
DE TROCHA 1000.