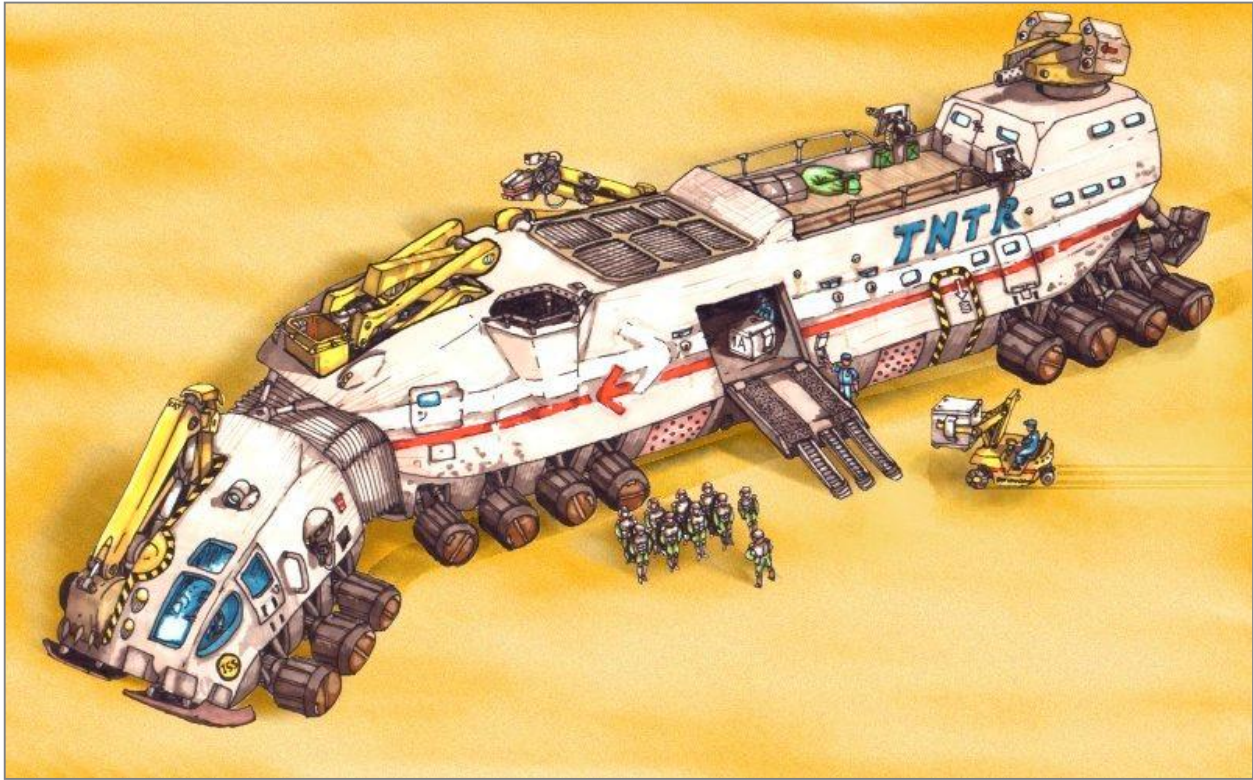


RAILTOOL




El Railtool es un buen ejemplo de lo que Westphalia Armamentos y Recursos realiza en lo que a mercado civil se refiere. El rol de este vehículo es el de poder llevar ayuda de primera mano ante cualquier contingencia que se pueda dar en las líneas de maglev de la TNTR (TerraNova TransRail). Está preparado principalmente para solventar las averías mecánicas tanto en la línea como en las impresionantes máquinas de maglev, aunque no disponga de la capacidad de transportar ninguno de estos monstruos si dispone de los medios para realizar cualquier tipo de reparación in situ.

Pese a que la mayoría de los 65 vehículos fabricados han sido adquiridos por la TNTR, el bajo coste ha hecho que algunas pequeñas compañías con líneas de maglev locales hayan adquirido algunos Railtool para cubrir sus necesidades de mantenimiento. Actualmente el modelo está fuera de producción pero los ingresos de los contratos de mantenimiento y soporte siguen dando unos pingues beneficios. El éxito comercial del Railtool ha hecho que se esté estudiando la fabricación de un remolcador de maglev que sustituya al obsoleto Coaler de Diseños Intercontinentales.

MOVIMIENTO

La dotación del vehículo consta de 2 pilotos que tienen que sobrellevar la conducción, hay que destacar la dificultad que implica el “desenhebrado” y el “enhebrado”, que es como se denomina al cambio de sistema de movimiento de raíl a terrestre. El “deshenebrado” es la más sencilla de las dos operaciones, el Railtool solo usa uno de los cinco carriles metálicos que suelen componer las líneas principales de maglev, este carril suele ser el carril exterior, para desengancharse de él basta con desviar el campo magnético que mantiene en vilo sobre el raíl al vehículo para que éste se deslice hacia el exterior a la par que las ruedas adoptan la posición de tránsito terrestre. El “enhebrado” es mas complejo puesto que las 155 toneladas tienen que subir hasta el raíl, centrarse sobre el mismo y colocar las ruedas en posición de tránsito férreo, esta maniobra tiene gran dificultad pues si no se realiza adecuadamente puede dañar seriamente los bajos del vehículo e incluso inutilizarlo. Con tiempo y la máquina plenamente operativa no suele haber problemas para adaptarse de nuevo a la línea de Maglev, sin embargo es frecuente que no se logre encontrar en muchos kilómetros un tramo apto para que el vehículo abandone los raíles y se pueda asentar libremente y viceversa. En el peor de los casos el Railtool puede usar su brazo excavador frontal para adecuar el terreno a sus necesidades de movimiento y así poder realizar el cambio de sistema de movimiento sin dificultades.



En tierra el movimiento es muy lento, pero tampoco necesita mas velocidad ni maniobra puesto que normalmente lo poco que se mueve lo hace para colocarse en la posición que requiera la reparación que haya ido a hacer. Para soportar sus 155 toneladas de peso el Railtool se sostiene sobre un conjunto de 22 ruedas directrices/motrices de 133 centímetros de ancho, las cuales además sirven para encarrilar al vehículo sobre la vía cuando se mueve sobre el raíl girando las ruedas hasta 105° verticalmente hacia abajo. En caso de que el terreno sea pantanoso su anchura y longitud le aportan cierta facultad de flotación, aunque ni mucho menos sirva para vadear ninguna superficie acuática.

Sobre raíles el campo magnético que aportan los superconductores de los electroimanes mantiene sus 155 toneladas de peso a unos 20 centímetros por encima del raíl metálico. Para mantenerse centrado en el raíl usa las ruedas como ya se ha mencionado antes.

DOTACION

Además de los 2 pilotos hay 2 tripulantes mas que se encargan de las labores adicionales, como la revisión periódica de los poderosos electroimanes o de manejar la torre de armamento, los brazos e incluso las ametralladoras multitubo exteriores en caso de apuro.

El equipo humano que acompaña al Railtool se completa con una cuadrilla de 20 obreros especializados con conocimientos desde la reparación de máquinas y vías de maglev hasta los primeros auxilios en caso de accidente y una unidad de infantería de 10 soldados equipados normalmente con armadura pesada y rifles de asalto de 7.62mm, con un par de morteros ligeros para aportar algo de fuego de largo alcance.

Como la mayoría de misiones a las que se puede enfrentar el Railtool suelen implicar al menos 2 días de reparaciones, desescombrado o asistencias, el vehículo dispone de espacio y facilidades suficientes como para que su plantilla completa de 34 personas puedan dormir, comer y trabajar con comodidad el tiempo que sea preciso, incluso (aunque poco frecuente) con el vehículo en marcha.

ARMAMENTO

Originalmente el complemento de armas era muy pobre, a parte de la siempre presente unidad de infantería, los primeros prototipos solo disponían de un par de ametralladoras ligeras como autodefensa. El hecho de que en los primeros tránsitos de prueba un grupo de asaltantes consiguiera destruir uno de los prototipos en fase final hizo que se replanteara la estructura de popa para añadir una torreta además de sustituir las ametralladoras ligeras por dos multitubo. La torreta incorpora un cañón de fragmentación de 75mm y cuatro panzerfaust ligeros (como medida disuasoria contra cualquier asaltante que use vehículos pesados). Sobre el afuste de panzerfaust ligeros lleva 2 cohetes de espuma antiincendio, y si bien no se suele llevar en la bodega de carga munición de repuesto para ninguna de las armas, si que se suelen llevar cohetes de espuma de repuesto en suficiente cantidad.

En los compartimentos de la dotación así como en la bahía de carga hay distribuidas troneras desde las que la unidad de infantería puede disparar con sus armas automáticas. Las troneras tienen todas un sistema de visores triple que le da al soldado un ángulo de fuego de 20 grados en la vertical y 60 grados en la horizontal.


INGENIERIA

El Railtool posee un buen número de herramientas que le ayudan a la correcta realización de su trabajo. Tiene un brazo manipulador capaz de ejercer una presión de 300 Kg con soldador y varias herramientas incorporadas, su manejo (al igual que el de los otros brazos) se realiza a través de un sencillo mando de control remoto que puede operar hasta a 20 metros del vehículo. Tiene también un brazo que alcanza una altura de hasta 15 metros por encima del techo del vehículo con una barquilla con espacio para dos mecánicos. Y un tercer brazo excavador en la parte frontal para ayudar en las operaciones de remoción de escombros, aunque dispone también de un buen número de picos y palas tradicionales.

Junto a la bodega de carga se puede encontrar también un muy completo taller de mecánica y herramientas suficientes como para asistir en la reparación de cualquier componente averiado relacionado con los maglev. Tiene también como es lógico varios arneses de herramientas individuales.

Posee además un garfio de arrastre con un alcance 100 metros y capacidad para aguantar hasta 4 toneladas de peso y un foco con un alcance de 100 metros destinado a permitir las reparaciones incluso de noche. Las puertas de carga son bastante grandes, lo que permite introducir en el taller las piezas de mayor tamaño (incluso los grandes electroimanes) además para mayor facilidad en la disposición de las piezas y materiales de reparación dispone de un elevador de "recoge manzanas" que puede subir hasta 2 toneladas de peso hasta el techo del vehículo.





Finalmente dispone también de una enfermería de campaña en la que se pueden asistir hasta a tres pacientes simultáneamente, aunque como es lógico el espacio de la dotación y la bahía de carga se podrían adaptar como improvisado hospital en caso de ser necesario.

DEFECTOS

Aparte de los fallos lógicos de un vehículo de este tamaño, es decir, una movilidad y adaptabilidad al terreno que deja mucho que desear, el Railtool presenta una serie de dificultades adicionales. El perfil electromagnético es demasiado claro, los electroimanes que lo mantienen sobre la vía son detectables por prácticamente cualquier sistema de sensores de combate que pueda verse sobre el campo de TerraNova a kilómetros de distancia. El sistema de movimiento está demasiado expuesto, y los daños en la estructura son mucho más graves que en un vehículo pensado para el uso militar. Adicionalmente los bajos del vehículo son demasiado frágiles puesto que están muy expuestos los superconductores de los electroimanes.

Ya en la cadena de producción aparecieron dos deficiencias que son dignas de mencionar, lo primero es que la temperatura que genera le hace mucho más fácil de detectar a través de sensores térmicos, y lo segundo es que los electroimanes causan una interferencia muy digna de mención en los sistemas de comunicaciones del vehículo.

▼ Hoja de Servicio

Desde su puesta en servicio en TN1930 el Railtool ha venido participando de media de 10 salidas cada treinta días terranovanos, esto significa que se ha amortizado bastante bien el relativamente bajo coste del vehículo. Puesto que no se trata de una unidad de combate no hay grandes hazañas que contar sobre él, sin embargo si hay una anécdota que es digna de mención, a principios en TN1933 un comando del FRB se apoderó de uno de éstos infiltrándose meses antes en la plantilla de trabajo, y se hicieron pasar por el equipo de emergencia en un fallo mecánico (provocado) para apoderarse de un cargamento de armas pesadas que era transportado por maglev bajo licencia de la TNTR. A raíz de este incidente no es extraño ver un oficial de inteligencia dentro de la tripulación.

El éxito de este vehículo hizo ciclos atrás que la W.A. & R. invirtiese una buena cantidad de Marcos en nuevos proyectos relacionados con los medios ferroviarios que también han obtenido una buena acogida en el mercado.

Hay que destacar que Westphalia Armamentos y Recursos ha puesto en venta gran cantidad de vagones de movimiento mixto (raíl y terrestre) que se pueden adaptar al Railtool, uno de los mas usados es el Mamavaca, un vagón con movimiento terrestre independiente (pero que depende de un vehículo madre que tire de él sobre los raíles) y que porta un depósito de 10 toneladas de combustible. Como es lógico y si la velocidad no es lo que importa un Railtool puede arrastrar uno o varios de estos vagones adicionales.



▼ Estadísticas de juego

Valor de amenaza: 1654	Ofensivo: 169	Defensivo: 141	Miscelánea: 4653	Defectos de fabrica: 3
------------------------	---------------	----------------	------------------	------------------------

▼ Especificaciones

Código:	Railtool
Código de producción:	RT1
Tipo de producción:	Pruebas de producción
Coste por defecto:	1.654.560
Coste de producción:	1.103.040
Fabricante:	W.A. & R.
Uso:	Vehículo de reparación ferroviario
Tripulación:	4 + 20 ingenieros + 10 soldados
Altura:	12.4m
Longitud:	52.2m
Composición del blindaje:	Durasheet
Peso estándar operativo:	155.065 Kg
Sistema de movimiento:	Rail (maglev) + Terrestre
Velocidad Terrestre:	30 Km/h
Velocidad Rail:	156 Km/h
Autonomía:	1800 Km (x2 a velocidad de comb.)
Alcance de sensores:	4 Km
Alcance de comunicaciones:	20 Km
Motor:	Big Merchisson 6000

Armamento

Nombre	Munición
Ametralladora M-32 multitubo.	500 proyectiles
Ametralladora M-32 multitubo.	500 proyectiles
Shotgunna 75	50 proyectiles
4 VolskPanzerfaust Ligero	--
2 Firefighter Ligero	Munición contra incendios

▼ Hoja de juego

Vehículo:	Railtool	Velocidad rail	Comandante:	Maquina:	Turno: notas	
VAO:	1654	Comb./Max.: 13 / 26	Nombre	Angl C M L Ex Prc Dño CDF Especial Municion	0:	
Tamaño:	18	Velocidad terrestre	CF	TL 1 2 4 8	+1 x7 0 AI Frag 50	1:
Tripulación:	4	Comb./Max.: 3 / 6	A.Multitubo	I 1 2 4 8	0 x3 4	2:
Acciones extra:	+1	Maniobrabilidad: -5	A.Multitubo	D 1 2 4 8	0 x3 4	3:
Pilotaje:	/	Control de fuego: -2	4xPZL	TL 1 2 4 8	-1 x10 0 Desech.	4:
Artillería:	/	Dotación: 30	2xPZL	TL 1 2 4 8	-1 x10 0 Desech. Antiincendios	5:
Liderazgo:	/	Extras: 2x Brazo instrumental (nivel 10) Brazo manipulador (nivel 2) Enfermería (3 pacientes) Chasis frágil				6:
Guerra Elec.:	/	30 compartimentos (militares) Consumo eficaz (x2) Espacio de carga cerrado (3.5x5x2) Protección contra desierto				7:
Táctica:	/	Garfio de enganche (100m nivel 5) Laboratorio (mecánica nivel 1) Puertas grandes Reflector móvil frontal (100m)				8:
Sensores:	0 (4)	Sistema de audio Troneras para 1/3 de los pasajeros 2 afustes de armas externos (ametralladora multitubo)				9:
Comunicaciones:	-1 (20)	Escuadra de infantería (Cualificados, 8 rifles de asalto, 2 morteros ligeros, blindaje pesado, Valor de amenaza 22)				10:
Blindaje:	15 / 30 / 45	Defectos: Adaptabilidad al terreno limitada Bajos vulnerables Sistemas de movimiento expuestos				11:
OOOOO OOOOO		Controles ineficaces (ya marcado) Perfil sensorial fácilmente detectable (nivel4)				12:
OOOOO		Fallos de diseño: -1 a comunicaciones (ya marcado) Emisiones detectables (nivel1)				13:

▼ Créditos:

Diseño de vehículo, dibujos, imágenes y maquetación:

Marcos Hidalgo González
unliar@yahoo.com