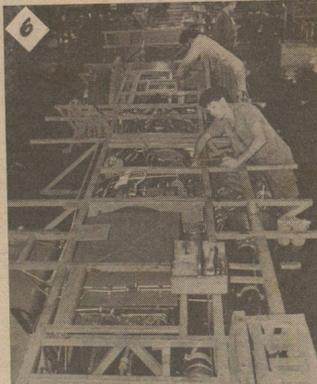


Pintura anticorrosiva para el chasis



Parte del frente se realiza en el 03



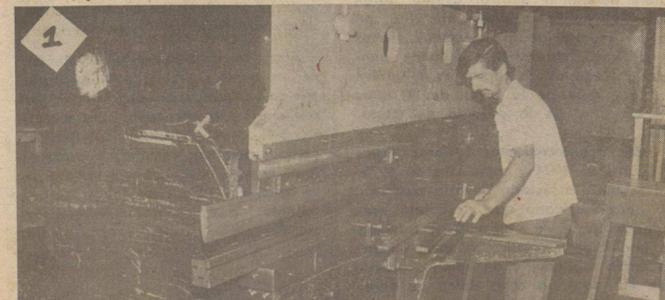
Instalación de chasis mecánico



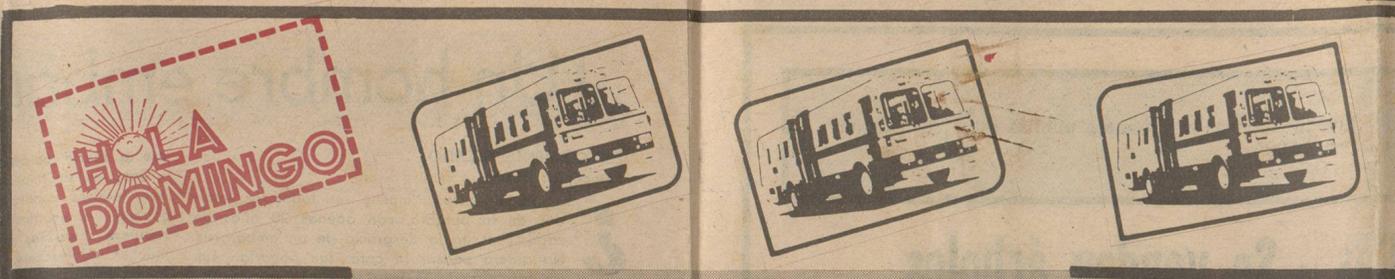
El Conconi Lejos, pero importante



El 01-B, para el corte de tubos



Corta las chapas, aquí, en el 01-A



Antes de la primera parada

Por CLEMENTE NICADO
Fotos: TITO, GABRIEL IZQUIERDO y FERVAL

VAMOS a construir un ómnibus: fascinante aventura que jamás hubiésemos emprendido sin la ayuda de la ingeniera Vivian Echenique, quien, pacientemente, nos explicó "gota a gota" el imbricado proceso, de principio a fin.

Nuestro propósito, inquieto lector, consiste en explicarte ese proceso que se lleva a cabo en la fábrica Evelio Prieto, de Guanajay... pero, ¿por qué no aprendes con nosotros a construir un majestuoso articulado? ¡Ya te decidiste!, correcto. Antes de comenzar, te mostraré el escenario de trabajo: una nave principal, una de pintura y otra de terminación. En ellas laboraremos, en compañía de Vivian, por supuesto, con amplios conocimientos del tema y una gran destreza para caminar entre los hierros sin recibir rasguño alguno. Ni tú ni yo correremos igual suerte.

¡A trabajar!
Ponte los guantes y protégete del ruido con los "tapones". Entramos en el taller 01, de corte y conformado. Este se divide en dos partes: 01-A (para el trabajo con las chapas) y 01-B (para el corte de tubos, de varios tipos y tamaños).

El taller es el corazón de la fábrica. Vivian lo asocia con la caña que necesita un central azucarero para la molienda, la cual se suministra de forma rápida y constante.

¡Ah!, te advierto, las máquinas que utilizarás son las mismas que recibieron con júbilo los obreros en 1969, y que hoy nadie se explica cómo, casi desgastadas, enfrentan la intensa producción.

Debes saber, además, que no trabajarás con equipos de alta tecnología y tendrás que hacer varios reglajes para hacer una pieza. Es decir, mientras que en una máquina más sofisticada las piezas salen de un "tirón", aquí, en la Evelio Prieto, entre cortes, orificios y doblajes de las planchas, se requiere mayor cantidad de movimientos y, en consecuencia, más tiempo.

Sí, conozco tu posición: comprar nuevos equipos: troqueles y fresadoras, que confeccionen la pieza en un santiamén. (Te daré una agradable noticia: para el próximo año se concluirá la construcción de la nave de prensa, en la que se instalarán equipos modernos. Aumentará la productividad: se harán más piezas, se ganará en rapidez y calidad, y disminuirán los riesgos de accidentes).

No obstante, amigo, atiende lo que estás haciendo si no quieres dejar tus dedos en uno de los componentes del articulado.

El Conconi
Así nombraron al taller 02 (aludiendo al palenque de la telenovela cubana Sol de Batey), por encontrarse un poco separado del resto de las construcciones, pero pertenece a la nave principal.

El 02 es de poco espacio, aunque realmente gigante, pues ha asumido la fabricación de elementos que otrora se importaban. Por él esperan varias áreas de trabajo para iniciar el proceso de producción. Harás allí los tanques de aire y de combustible, las defensas traseras y delanteras, los registros y las volutas del piso.

Las estructuras de los asientos también están a cargo de los hombres de El Conconi, aunque no se fabrican en su área, sino en otra disponible en la nave principal.

Lo primero que tienes que hacer, en estos momentos, es tomar la antorchita, colocarte bien la careta, y ponerte a soldar.

Palabras mayores
Con algunos subconjuntos de El Conconi y piezas del taller 01 ensambladas lo que se hace llamar conjuntos mayores. En otras palabras, terminarás el techo, las estructuras laterales, el frente y la culata. No tienes por qué perder tiempo en las medidas, "las madrinas" ubicadas en cada área de trabajo te sirven de guía.

El número de chasis

El área de chasis, en vez de llamarlo 04, siguiendo las reglas de la lógica, se enumera 06. Nadie supo explicar quien alteró el orden, para que nosotros hoy nos rompamos la cabeza. ¡Bien!, pero no perdamos el tiempo en esas "cuasicosas". Simplemente, la denominaremos estructura de chasis.

Para conformar el chasis debes tener a mano algunas piezas de chapas y tubos que cortaste en el taller 01... ¿las tienes?, entonces, ¡a soldar...! Y ¡cuidado con las soldaduras!, no olvides que el chasis tiene que soportar el peso de los componentes mecánicos y la carrocería y, lo más importante, el de los pasajeros.

Si quieres comprobar su calidad, mira furtivamente el rostro de Vivian, ella es especialista en esa área de trabajo. ¿Qué sucede? ¿Te quedó unos milímetros más alargado? No hay problemas, toma la mandarina y dale por una de sus puntas... ¡Ya está!

Ahora vamos para el chasis mecánico, pero antes aplícale una mano de pintura anticorrosiva en la nave destinada a eso (foto 5) y regresa con el chasis a la nave principal. Después, puedes coger un 10, merendar...

Tranquilo, pero rápido
El área de chasis mecánico es una especie de remanso en la vorágine de la producción. De la correcta instalación de los componentes mecánicos depende la calidad del futuro ómnibus. Casi todos los componentes que allí se

emplean, son importados, excepto algunos aditamentos, como son los tanques de aire.

No explico más: puedes poner los puentes, el motor, los neumáticos, la célebre caja de velocidad, la dirección, las válvulas y demás sistemas mecánicos. ¿Terminaste? Echale petróleo y aceite. ¡Arráncalo! Sí, ya lo puedes arrancar. Comprueba si existen salideros o si algo funciona mal. ¡Ah, lo olvidaba! ¿Eres al menos mecánico C? OK, vamos entonces a conformar la estructura del vehículo, o lo que es lo mismo...

El esqueleto
Toma los atuendos de soldar, otra vez. Hay que armar el esqueleto de la guagua. Trabajarás con el chasis mecánico, piezas del 01, subconjunto del 02 y conjuntos mayores del 03. ¿Están aquí todos esos elementos? Suelta, al chasis mecánico, las estructuras laterales, el frente y la culata. Ahora coloca el techo que hiciste en el 03. Ya esta va cogiendo "sabor" a guagua, si no, mira la foto siete.

Ahora, para el área de enchapado, pero primero pasa el carro (porque así se le puede llamar ya) por la cabina de pulir y, seguidamente, por la de pintura, para protegerlo de la corrosión. ¡Por favor! Recuerda siempre el "pedacito" del articulado.

¡Si no es chapista no entre!

Es obvio que si no sabes chapistería, no tendrás nada que hacer en el área de enchapado. Aquí montarás las chapas del piso, los laterales, los portillones, las puertas y las defensas traseras y delanteras. Cuando concluyas puedes abandonar los atuendos de soldar... sin perderlos de vista. Engancha el ómnibus al tractor y llévalo hasta la nave de pintura.

Dos brochazos y se acabó

No te apures. Te explicaré, primero, lo que, aparentemente resulta fácil y rápido. Primero, limpia el carro de grasa, con un líquido especial. ¿Ya?, ahora pinta el carro completo con pintura anticorrosiva, incluyendo el chasis. Luego viene el aparejo para darle cuerpo a la pintura definitiva. Posteriormente, la masilla, que tapará algunas abolladuras. Debes comenzar entonces a lijar... Repite el proceso: aparejo, masilla y lija. Después, pinta el techo de color crema. ¿Te quedó húmedo? ¡Al horno! No vayas a darle la pintura roja, pues tu obra puede sufrir algún daño en la fase de terminación o en la prueba... Puedes ajustarte la careta antigua y empieza a pintar.

Vestir a la señora

Empujada por un tractor, la guagua entra al área de terminación, como si estuviera "desnuda". Allí la vestirás. En el trabajo que realices aquí es donde los pasajeros más se fijan (por supuesto). Cualquiera chapucería, y dirán, entonces, que hiciste lo mismo en las demás áreas.

Haz el montaje eléctrico. Los mazos de cables los puedes hacer en el taller de electricidad. Tres años atrás hubieras tenido que comprarlos en el extranjero, ahora tienes esa área.

Atiende bien. Pon las tablas de los pisos y los marcos de las puertas. Reviste con formica el techo y los laterales interiores. Coloca entonces los cintillos de afuera, y las tapas de registros.

Monta los pasamanos y todo lo que sea cristal (parabrisas, ventanillas). Sitúa todas las misceláneas del vehículo. Toma el "pedacito" del articulado y acóplalo al otro. Coloca el fuelle de goma, los asientos, los neumáticos que faltan y ¡Ya está el articulado! Efectúa el arranque mecánico. Pónte al timón y llévalo...

A la fosa

Claro que no te hablo de una fosa sanitaria; después de tanto trabajo, no se me ocurriría semejante cosa. Me refiero al área de ensayo y prueba, donde se revisa el carro de punta a cabo, antes de rodar los 60 kilómetros de examen. Debes aplicar tus conocimientos de electricista, mecánico, soldador... especialista.

¡Qué prueba!

No sueltes el timón hasta que te avise. Confío en que, además de buen chofer, seas mecánico A, y que tengas un fino oído para detectar ruidos extraños. El recorrido de los 60 kilómetros será por una carretera preparada para estos fines. Debes comprobar de varias formas la fuerza del motor: de marcha atrás, en una pendiente, es una de ellas. También debes acelerarlo al máximo y al mínimo, chequeando los instrumentos de control en la pizarra.

Hay que fijarse en la estabilidad, así como en los regímenes de cambio de marcha. Que estos no sean bruscos. Comprueba la suspensión, haciendo zigzag a distintas velocidades.

No te asustes. Suéltate del timón y deja el carro libre por unos minutos; eso te permitirá comprobar la dirección. Frena, bájate del carro y verifica si la marca dejada por los neumáticos está dentro de los parámetros establecidos... Creo que con estas pruebas es suficiente, aunque hay muchas más. Retorna luego con el vehículo a la fosa, para ajustar las observaciones encontradas y las que detecten allí. Friégalo y lleva el vehículo a la nave de pintura.

¿Y quién lo compra?

Pintado de rojo y crema, condúcelo hasta el área de venta; allí lo espera el comprador...

¡Deja el escepticismo, hombre!, claro que lo comprarán ¿Acaso no diste todos los pasos adecuadamente? ¡Pero, no te quedes extasiado, mirando la foto 14. Recuerda que sin la producción de cuatro o cinco articulados diarios, no cumplirás con los 350.

Así que, por favor, ponte de pie y vamos para el taller 01.



Área de estructura: ¡Va cogiendo forma! ¿No crees?



"Abrigándola", en el taller de enchapado



Pon el parabrisas, ya falta poco



Has aquí los mazos de cables



Las misceláneas, el revestimiento, las puertas...



La fosa hace más fácil la revisión



Cubre así los cristales antes de pintar



Aquí está. Ahora cuidalo y recuerda los 10 centavos