

# PRUEBAS A GRAN VELOCIDAD CON EL TALGO

EN la línea de Sevilla a Córdoba, entre las estaciones de San Jerónimo y Los Rosales, se efectuaron pruebas de gran velocidad con un tren Talgo, compuesto de la máquina 2005 Virgen del Carmen, un coche primera, un cafetería y dos coches de segunda.

Anteriormente las pruebas de velocidad se hacían en la provincia de Guadalajara. Esta vez se quiso aprovechar la horizontal que se extiende entre La Rinconada y Brenes y que permite alcanzar fácilmente los 100 kilómetros a la hora. Este tramo y todos los comprendidos entre Sevilla y Cádiz han sido reiteradamente estudiados en todos los sentidos. Las últimas operaciones fueron supervisadas por un equipo técnico hispano-alemán, a las órdenes del señor Parent, de la Sociedad Patentes Talgo.

La composición de pruebas, aparte de los aparatos de experimentación y medida, es completamente igual a las que se utilizan en la explotación comercial del tren. En el primer coche trabaja el equipo alemán, con la misión de estudiar las reacciones de la locomotora. En el segundo coche se experimentan los efectos que se producen en las llantas, pestañas, suspensión y frenos de todo el material remolcado. Los técnicos que examinan y manejan los aparatos son españoles, ya que, como se sabe, los vagones son construidos totalmente en nuestro país. El coche cafetería se ha acoplado a la composición, con el fin de completar el peso normal del tren. En el último coche se colocaron varias "mesastaller" y un circuito cerrado de TV para el estudio de la posición de las pestañas respecto al carril.

## TODAS LAS PRECAUCIONES HAN SIDO TOMADAS

El itinerario fue estudiado minuciosamente para evitar la menor interferencia con las circulaciones normales. Los pasos a nivel se vigilaron estrechamente. Ningún detalle fue olvidado. Después de alcanzar los 140 kilómetros por hora, al pasar por La Rinconada, se aumenta progresivamente la velocidad, hasta alcanzar los 175 en el kilómetro 557. En este punto se cierra el regulador para medir el descenso de velocidad por efecto de los rozamientos. Ocho kilómetros después la velocidad ha bajado a los 100, y necesitamos otros 8 para descender a los 50 por hora. En Los Rosales se da la vuelta en el triángulo que se forma con la línea de Mérida y nos situamos en la vía descendente, con el propósito de alcanzar, en el regreso a Sevilla, los 180 kilómetros por hora. Esta velocidad es alcanzada al pasar de nuevo por el kilómetro 557. Se continúa unos minutos a dicha velocidad y seguidamente se disminuye, para pasar por las agujas de La Rinconada, a un límite de 150. San Jerónimo y fin de la prueba. Al bajarnos observamos el frente de la locomotora. Tiene una mancha oscura, producida por la gran cantidad de insectos que no han podido evitar el impacto con el tren.

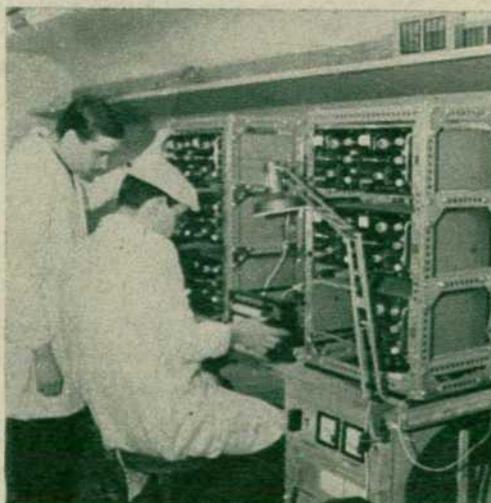
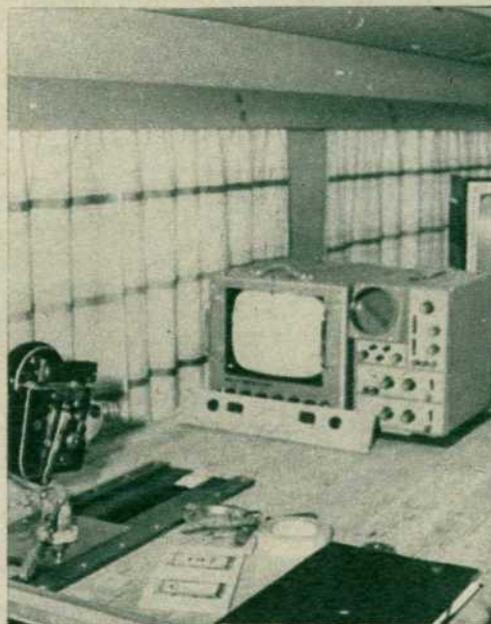
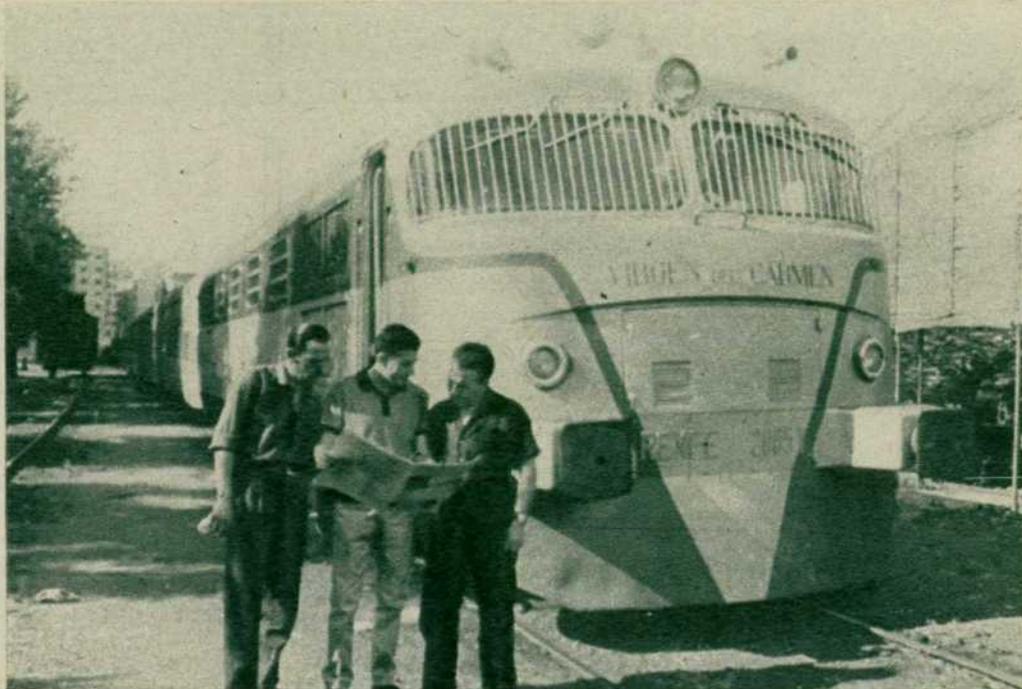
MIGUEL CANO

Secretario de la Asociación Sevillana de Amigos del Ferrocarril

(Fotos Gelan.)

## ANECDOTAS FERROVIARIAS

El artículo así encabezado y publicado en el número de octubre era original de nuestro colaborador Luis Razquín. Lo hacemos constar para subsanar el error cometido con la omisión de la línea en que figuraba la firma.



Máquina del tren de pruebas, con rejilla protectora en los parabrisas. Circuito cerrado de TV, para observar los efectos de rodadura. Equipo técnico español, en estudio de las reacciones de los coches

## EL MUSEO FERROVIARIO

NO pasará mucho tiempo, dentro de este mismo año, sin que el Museo ferroviario abra sus puertas al público. Lo ha instalado la Renfe en parte de los bajos del edificio, donde el Consejo de Administración tiene establecidas sus oficinas. Este viejo palacio alcanzó su esplendor a mediados del siglo pasado, cuando precisamente nacía el ferrocarril. Pero las salas y salones que lo componen tenían entonces, con fiestas y reuniones, un fin bien distinto al del nuevo medio de transporte que empezaba a utilizarse en España. Fue en el siglo pasado palacio del ducado de Fernán-Núñez, y como tal permaneció hasta nuestra guerra de liberación, a cuyo final cambió de propietario. Por último pasó a ser propiedad de la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste. Al integrarse ésta en la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles, creada en 1941, entró a formar parte de sus bienes.

Figura esta casona con el número 44 de la calle de Santa Isabel; lindante, por un lado, con el convento que a esa calle dio nombre, y por el otro, con la más pequeña de San Cosme y San Damián, por la cual se entra al Museo. Donde hoy se encuentran sus salas tuvo la Renfe establecidas oficinas hasta hace poco. Ha habido que realizar varias modificaciones para habilitar el local donde se exponen maquetas, cuadros evocativos, diversos objetos ferroviarios y... lo que es sorprendente, dado lo relativamente reducido del espacio, una locomotora de tamaño natural, la más pequeña entre las antiguas con que aún cuenta la Renfe.

De todo ello daremos cuenta con más detenimiento. Sirvan estas líneas sólo como anuncio de la próxima inauguración de este pequeño Museo, representativo de una buena parte de la historia de nuestros ferrocarriles.