



EXPOSICION FERROVIARIA EN PARIS

En la modernísima estación de Montparnasse, que sirve las líneas de la S.N.C.F. del Oeste, ha tenido lugar una exposición ferroviaria de material moderno, que pudiera muy bien titularse «el ferrocarril de los diez próximos años» y que ha constituido un éxito tanto de organización como de visitantes. Este certamen ha sido organizado con ocasión del cincuentenario de la Unión Internacional de Ferrocarriles, y con la Sociedad Nacional de los Ferrocarriles Franceses han colaborado las principales industrias ferroviarias presentando el material de tracción y remolcado más moderno, así como distintos equipos de frenos, rodamientos, puertas automáticas, iluminación, acondicionamiento de aire, señalización.

Para la exposición que nos ocupa se utilizó una buena parte de las instalaciones para facturaciones, etcétera, en el gran edificio de la derecha de la estación, con entrada por el boulevard de Vaugirard. En este edificio se instalaron diez grandes «stands» dedicados al material de transporte ferroviario con maquetas diversas y detalle de piezas de turbotrenes, automotores, coches y vagones; a los equipos especiales para el ferrocarril (acondicionamiento de aire, calefacción, iluminación de coches, reguladores de temperatura, pantógrafos y frotadores sobre tercer carril, puertas automáticas, equipos de frenos neumáticos y electroneumáticos, zapatas de frenos, frenos de disco, indicadores de velocidad, aparatos de control, ventanas prefabricadas, aparatos de control automático de billetes, sistemas de frenos, etcétera) y, por último, a la señalización ferroviaria, con relés de diferentes tipos,

EL TURBOTREN TGV 001, «CONCORDE» DEL RAIL

circuitos de vía, repetición continua de informaciones, mecanismos de barreras en pasos a nivel, detectores de recalentamiento de cajas, intermitentes de trabajos en la vía y otros muchos aspectos.

EXPOSICION DE LOCOMOTORAS

En la estación, y ocupando tres vías de la amplia nave, se habían instalado 59 locomotoras, coches y vagones, unos pertenecientes a la S.N.C.F. y otros de la industria particular, con acceso para todos los visitantes. Lógicamente esta fue la parte más visitada por el público no especializado.

Vimos cuatro modernísimas locomotoras eléctricas: tipos CC 21000 bicorriente (monofásica 25 Kv/50 Hz o 1.500 voltios c/c.) BB 15.000 (monofásica 25 Kv.), un conjunto CC 20.002-BB 9200 y una CC tipo 40.100 cuatricorriente, que se emplea en los trans-euro-express. Por otro lado, tres Diesel eléctricas, tipos CC 72.000, BB 67.400 y BB 600/650 CV. y seis tractores Diesel de maniobras y usos industriales de diversos tipos.

COCHES DE VIAJEROS

En la sección de coches de viajeros se presentaron: uno de los nuevos coches restaurantes, propiedad de la S.N.C.F., y un restaurante-auto servicio, también de la S.N.C.F. que funciona bajo la denominación «Grill Express», ambos vehículos ya en uso en diversas líneas y explotados por la compañía de Wagons Lits. Un coche de pri-

mera clase, de nuevo modelo, similar a los del TEE, para utilizar en trenes a 200 km/h., y un nuevo modelo de coche-liters de primera y segunda clase para velocidad normal de 160 km/h., con la novedad (en Francia) de que, durante el día, lleva cada departamento sólo seis cómodos asientos. Y un coche de segunda clase de pasillo lateral, también para circular a 200 km/h. La sección de coches de viajeros la completaban un coche motor del R.E.R., de París (Red Express Regional), parte ya en explotación y parte en construcción, y otro motor para el «metro» de París.

LOS TURBOTRENES

Pero las «vedettes» de la exposición fueron los dos turbotrenes de gran velocidad RTG que permite los 250 km/h., de silueta y color ya conocido, y TGV 001, que, no obstante sus 190 toneladas, puede llegar a la velocidad de 300 km/h. El uno, amarillo-anaranjado; el otro, rojo, de silueta atrevida, y que alguien denominó muy justamente como el «Concorde» del ferrocarril.

La rama RTG, con dos turbinas de 1.200 CV., está destinada a asegurar las grandes relaciones transversales a velocidades superiores a 180 kilómetros/hora, aunque una de las ramas experimentales está calculada para llegar a 280 kilómetros/hora. De este tipo hay en la actualidad 20 ramas o trenes en construcción.

La TGV 001 es un prototipo, ya ensayado en líneas normales, de turbotrenes de seis

Esta es una de las «vedettes», turbotren de gran velocidad, de la exposición ferroviaria de París.

mil CV. que podrá circular en las líneas de nuevas infraestructuras. Lleva cuatro turbinas de 940 kilovatios y otras cuatro de 1.100 kilovatios. Su peso total de la rama es de 192 toneladas; la distancia entre centros de bogies es de 14 metros en el vehículo motor y 18,3 metros en los coches. El tren será capaz para 300 pasajeros entre las dos clases, primera y segunda, en rama sencilla, que puede duplicarse, llevando por tanto 600 viajeros. Con las nuevas líneas previstas se podrá ir de París a Lyon en menos de dos horas; a Lille, en una hora, y a Londres, en dos horas y media, cuando entre en servicio el túnel bajo el canal de la Mancha.

La rama sencilla constará de cinco unidades articuladas, de ellas dos motrices con capacidad para los viajeros antedichos, siendo las unidades de primera clase con tres asientos de frente, y las de segunda, con cuatro, ambas de pasillo central. Estas unidades tendrán aire acondicionado, lavabos, depósito para equipajes, puertas automáticas y megafonía, estando previstos, lógicamente, los servicios de restaurante.

La silueta del nuevo turbotren es tan atrevida como agradable, y los franceses esperan solamente poder disfrutar en plazo no lejano de cuanto han podido presenciar ahora como prontas realizaciones. La lección de la exposición de París nos enseña que el ferrocarril no va a ser el vehículo para el futuro, sino ya para el presente.

JUAN B. CABRERA