

BOLESA CON POLEA

A veces he pensado cuan-
do iba en uno de estos teleféri-
cos qué habría que hacer si,
por corte indeterminado de
energía o avería, nos queda-
mos suspendidos entre dos
estaciones. La compañía fer-
roviaria ha encontrado la
solución a este problema ex-
perimentando un sistema de
seguridad que consiste en
una gran polea aplicada al
techo del vagón por la que pasa
un cable del que pende una
bolsa con capacidad para
una persona. En el suelo de la
gondola hay una trampilla
por la que cabe dicha bolsa,
en la que el viajero será
transportado hasta el suelo
seguro.

Nuestros compañeros de la
prensa austriaca fueron quie-
nes se prestaron a ex-
perimentar el nuevo sistema en
una mañana brillante de sol,
aterrizando en las pistas cu-
biertas de nieve. Un fotógrafo
tras otro bajaron, y a pesar
de sus dudas, aterrizaron fel-
izmente. A ellos debemos es-
tas fotos y la demostración de
que el sistema funciona con
toda garantía y seguridad.

Puesta en marcha la
acción, nos sentiremos más
tranquilos al viajar en estos
medios, y la compañía podrá
ofrecer el máximo de garan-
tías en el futuro. ■ C. E. S.



El viajero del funicular averiado desciende en la "bolsa de seguridad".



Los primeros en experimentar el
nuevo sistema fueron periodistas y
fotógrafos austriacos.

● **El sistema
de seguridad
consiste
en una polea
de la que
pende
una bolsa
con capacidad
para una
persona.
En caso
de avería,
el viajero
desciende
en la bolsa
hasta
el suelo.**

NUEVA MARCA EN LOS FERRO- CARRILES FRANCESES

● Los trenes "Etendard" y "Aquitaine" hacen el trayecto París-Burdeos a 152 km/h. de velocidad media.

● Los 200 kilómetros por hora se alcanzan sobre 260 km.



CON la entrada en vigor de los horarios de invierno, la SNCF ofrece a sus clientes un servicio aún más rápido en la relación diurna París-Burdeos. En efecto, desde el 26 de septiembre, el TEE 1 "Aquitaine" y el TEE 4 "Etendard", cubren los 581 kilómetros que separan ambas capitales en tres horas cincuenta minutos, a una media horaria de 151,6 kilómetros.

Anteriormente, VIA LIBRE se ha ocupado en distintos trabajos sobre las altas velocidades desarrolladas en el país vecino. Hoy volvemos a insistir en el tema, debido a que las mejoras introducidas en la infraestructura de la línea París-Burdeos permiten la extensión de la velocidad máxima de 200 kilómetros por hora, al 47 por 100 del recorrido. Esto es lo que hoy tiene mayor importancia.

Recordemos que los 200 kilómetros por hora fueron alcanzados por primera vez, en servicio comercial, en

1967 por el tren "Capitole". Entonces tal velocidad sólo era practicable en el trayecto de ochenta kilómetros entre Les Aubrais y Vierzon. Posteriormente, el "Aquitaine", sobre una línea más favorable, recorrió a la misma velocidad, varios trayectos entre Etampes y Angouleme, consiguiendo una media de 145 kilómetros a la hora.

MEJORAS EN LA VÍA

Las mejoras introducidas en la vía han permitido una ganancia de diez minutos sobre el horario anterior. La Secretaría General de la SNCF nos ha invitado a comprobarlo, facilitándonos el acceso a la locomotora del "Etendard", que con el "Aquitaine", pasan a ser los trenes de mayor velocidad media del hemisferio occidental.

En la vía catorce de la estación de Austerlitz se encuentra situada la composición de diez coches "gran confort" del "Etendard", con la locomotora CC 6514 en cabeza, bautizada Poitiers, en honor de la ciudad del mismo nombre y cuyo escudo de armas luce en ambos laterales de la caja. A bordo dos maquinistas, los señores Blain y Ayrat. Cada uno conducirá el tren la mitad del trayecto. Hora de salida a las 7,51.

Diez minutos antes que el "Etendard" lo hace el "Capitole". Cuando se circula sin incidencias, este intervalo es suficiente para que las señales indiquen vía libre. Esta vez una reducción de velocidad impuesta por trabajos en la vía, ha acortado la distancia entre los dos trenes, lo que me ha permitido comprobar el funcionamiento de la señalización adaptada a la alta velocidad. Mientras el intervalo ha sido superior a



El "Etendard" se compone de locomotora CC 6500 (8.000 CV.) y diez coches "gran confort" (564 Tm.).

CRONICAS

tres cantones, hemos encontrado las señales en verde y la velocidad ha oscilado entre 120 y 180 km/h. Cuando aquél se ha reducido, las señales han aparecido en verde parpadeante. Inmediatamente el maquinista ha sacado los ocho escalones de "shuntado" y cuarenta y ocho más de la conexión en paralelo de los motores de tracción. Al rebasar la señal ha sonado intermitentemente la sirena de atención. Por la señal siguiente deberemos circular a 160, si se mantiene la intermitencia del color verde, o acelerar nuevamente la marcha si el verde aparece fijo. Para los trenes que circulan a velocidades normales —160, 140, 120 y 100—, el verde fijo y el parpadeante significan lo mismo: vía libre. Sólo el amarillo les obliga a reducir la velocidad.

La salida de París a las ocho de la mañana coincide con la llegada de los trenes nocturnos de largo recorrido y con la hora punta de circulaciones de cercanías. Hasta Etampes (56 kilómetros) la plataforma ferroviaria cuenta con cuatro vías. Por las dos interiores circulan los trenes sin paradas y por las exteriores los mercancías y unidades de cercanías. Estas últimas entran y salen de la estación subterránea, con lo

que el movimiento de trenes se simplifica. Por la izquierda nos adelanta una composición de ocho coches, a pesar de que ya circulamos a cien. Nos saca cuatrocientos metros de ventaja antes de detenerse en Choisy-le-Roy, punto de arranque del ramal que conduce al aeropuerto de Orly. Por la derecha nos cruzamos simultáneamente con el Barcelona-Talgo y otra composición de cercanías atestada de viajeros que se dirigen a su trabajo. El tráfico es intensísimo hasta Breitigny.

TERCERA VÍA

De Etampes a Guillerval se ha puesto en servicio, recientemente, una tercera vía de circulación para eliminar el estrangulamiento de circulación que se producía con la vía doble. La vía central está "banalizada", lo que permite la circulación por ella de trenes en ambos sentidos. De esta forma los trenes rápidos que circulan en el mismo sentido que otros más lentos, pueden adelantarlos sin sufrir demoras.

Los primeros sesenta minutos de viaje se cumplen al pasar por Les Aubrais-Orleans, a 120 kilómetros de la salida. En el punto kilométrico 139, alcanzamos por