

ELECTRIFICACION SEVILLA-HUELVA

- *Otros 110 kilómetros de vía férrea electrificada.*
- *Pruebas con el tren de revisión antes de la entrada en servicio.*

HASTA ahora, las referencias que se han hecho de las nuevas electrificaciones han sido de inauguraciones de puesta en servicio. Esta vez, y con referencia a la última electrificación, entre Sevilla y Huelva, vamos a referirnos a las revisiones que se hacen en los días anteriores a la puesta en tensión de la catenaria.

TREN DE PRUEBAS A 60 KM/H.

Vamos a participar de lo que en los medios ferroviarios se ha dado en llamar "Planchado de la catenaria". Se trata de pasar por primera vez un pantógrafo bajo la catenaria, aún sin tensión. Para ello se prepara un tren de pruebas, que en esta ocasión está formado por la locomotora Diesel 2114, que ejerce la tracción; la locomotora eléctrica 7693, una plataforma MMQ 251705 y un coche de viajeros BB-4 3310.

Las dos locomotoras llevan acopladas entre sí las mangas de freno de aire comprimido y de vacío, para que el pantógrafo de la locomotora remolcada trabaje a la presión normal, bajo los hilos de contacto. El vagón plataforma tiene la única misión de separar el coche de viajeros de la locomotora, a una distancia suficiente como para que la observación desde él, sobre los pantógrafos, pueda hacerse cómodamente. (Cuando se haga desde el coche de observación de catenarias, la composición del tren será distinta.)

La circulación del tren, con paradas previstas en todas las subestaciones, velocidad mantenida de 60 km/h. y entrada por vías desviadas, debe programarse cuidadosamente para no interferir las circulaciones normales ni prolongar muchas horas la ocupación de vías.

De la estación sevillana de Plaza de Armas salimos a las nueve y me-



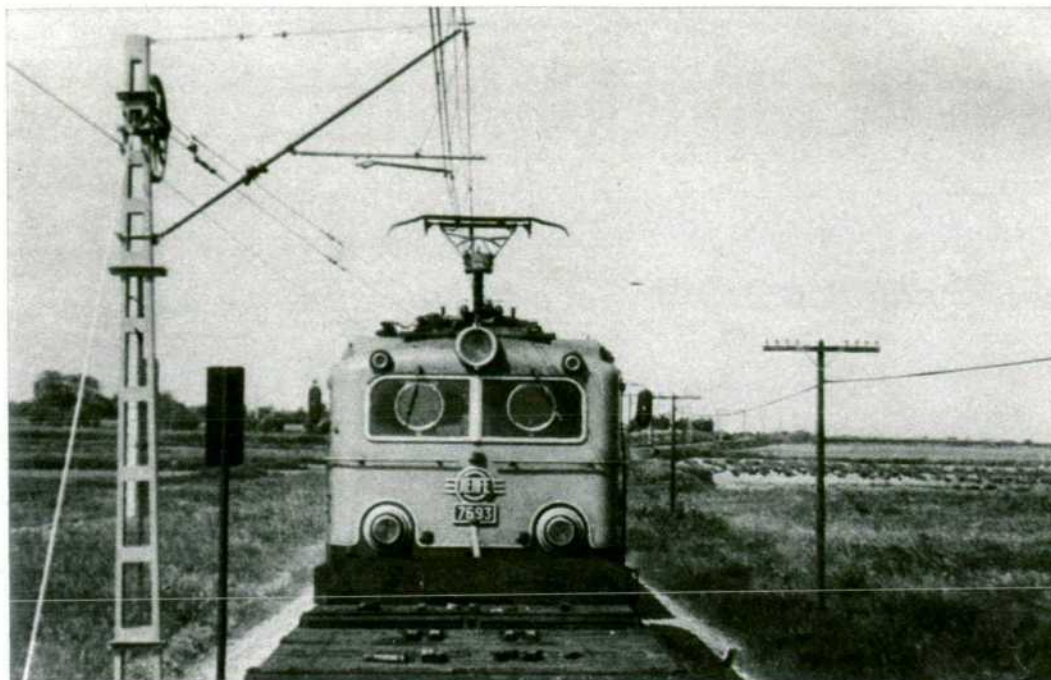
Tren de pruebas ante la subestación de Villalba.



Comprobación de la altura de los hilos de contacto a la entrada de un punto singular.

dia de la mañana, con pantógrafo abatido por existir tensión en la catenaria. Ya en la línea de Huelva, se hace la primera parada, una vez rebasado el seccionamiento que separa la zona en tensión correspondiente a la línea Madrid-Sevilla de la que vamos a recorrer. Se sube el pantógrafo de la locomotora eléctrica y comienza la prueba atravesando el puente sobre el Guadalquivir.

En la plataforma anterior del coche de viajeros, el personal técnico de RENFE y la empresa que ha montado la catenaria observan atentamente y toman nota de los defectos que van apareciendo, para hacer las correcciones oportunas. En las estaciones, los transversales se han aflojado un poco al ceder los postes por flexión y deben atirantarse. En algunas curvas de radio reducido, el atirantado exterior debe corregirse, porque el roce de los hilos de contacto se produce en el extremo de las mesillas, casi en los trocadores de los pantógrafos.



Paso del pantógrafo bajo la nueva ménsula entre la Palma y Niebla.

CINCO SUBESTACIONES DE 3.000 KILOVATIOS

La primera subestación de esta línea se encuentra en Villanueva del Ariscal. Se ha terminado el parque de intemperie y sólo faltan algunas conexiones. En la parte trasera del edificio se observa arrastre de tierras como consecuencia de las últimas lluvias, por lo que habrá que levantar un pequeño muro de hormigón que impida la entrada de barro en las arquetas de comunicaciones.

En las subestaciones de Huévar y Villalba queda una semana de trabajo. Se comprueban las conexiones del negativo a la vía por medio de un cable de 600 mm² de sección. Sólo faltan los conos de ajuste en el alma del raíl, que serán colocados en cuarenta y ocho horas. La salida de feeders a la línea está terminada y a falta solamente de conectar los conductores a las chuchillas de los seccionadores. Esto se hará el día antes de dar tensión.

De la Palma del Condado a Niebla circulamos bajo las nuevas ménsulas, montadas en este trayecto experimental (ver VIA LIBRE número 165, octubre 77). El comportamiento del pantógrafo es excelente y se ha conseguido una mayor flexibilidad de los hilos de contacto en los "puntos duros", gracias a la suspensión en U de los postes y a los atirantadores de aluminio, de menor peso.

La subestación de Niebla se encuentra prácticamente terminada y el personal de montaje realiza ya

comprobaciones con tensión auxiliar. Esta será una de las tres subestaciones que se pondrán en servicio durante los primeros meses. No ocurrirá lo mismo con la subestación de Huelva-Mercancías, pendiente de recibir la línea de alta.

RECORRIDO A LA MÁXIMA VELOCIDAD

Antes de llegar a Huelva-Término se registra una aguja aérea, pendiente de regular, y la cola de un seccionamiento sin todos los elementos de anclaje. La brigada de montaje trabaja sobre ello y debemos detenernos ante una escalera de pendolado que ocupa la vía.

Sin más incidencias pasamos el punto más bajo de la catenaria, situado en la pasarela de peatones, a la entrada de la estación onubense.

Se da la vuelta al tren para hacer el recorrido en sentido contrario, circulando por las vías generales de las estaciones a la máxima velocidad de itinerario. El pantógrafo se mantiene perfectamente y sobre sus mesillas se deslizan sin ninguna incidencia los hilos de contacto.

Dentro de veinte días se repetirá la prueba con tensión y a continuación con unidades eléctricas para verificar las nuevas marchas establecidas en los itinerarios. Gracias al esfuerzo de todos, desde el 28 de mayo, otros 110 kilómetros de línea se hallan electrificados y la tracción eléctrica queda establecida entre Huelva y Madrid. ■ Texto y fotos: M. C.

SE LOCOMOTORA

*La "Marilyn" (1615),
con 2.808.847 km.,
no volverá
a circular y pasará
al Museo
del Ferrocarril.*

Después de recorrer casi tres millones de kilómetros, la 1615 se encuentra apartada en el Depósito de Santa Justa, de Sevilla, con destino al Museo del Ferrocarril.

CON la extensión de las electrificaciones de RENFE comienza el declive de la tracción Diesel por las vías españolas. Automotores Taf y locomotoras de línea que en la década de los años cincuenta desplazaron a las locomotoras de vapor, condenándolas al desguace, hoy sufren igual suerte, ante las más potentes, limpiasy económicas locomotoras eléctricas. Ley del desarrollo tecnológico.

En el mes de marzo ha sido retirada del servicio cuando se encontraba en revisión RL, la locomotora Diesel eléctrica 1615, conocida por los ferroviarios como la "Marilyn". Con la orden de baja se han cursado instrucciones al Depósito de Santa Justa para que dicha locomotora sea apartada en condiciones de ser trasladada al centro de recepción de material con destino al Museo Ferroviario.

Aunque la revisión no ha llegado a terminarse, la locomotora está totalmente montada y pintada, por lo que es, en estos momentos, la que está en mejores condiciones para ser exhibida. No podrá, sin embargo, desplazarse por sus propios medios, al no habérsele montado los motores eléctricos de tracción.

VEINTITRES AÑOS EN SERVICIO

La 1615 ha formado parte de la primera serie de locomotoras Diesel eléctricas.