

Llegada de la rama a Huelva.

A FINALES DE SEPTIEMBRE, EL TALGO III DEJO LA LINEA DE ANDALUCIA

## MANIOBRAS DEL TALGO PENDULAR EN SEVILLA-SAN BERNARDO

● Desde el pasado 26 de septiembre, un nuevo Talgo Pendular ha entrado en servicio en la línea de Andalucía, sustituyendo a las composiciones plata y rojo del Talgo III. En la tarde del domingo de cambio de horarios, el Talgo III hizo en sentido ascendente su último paso por Sevilla. La rama de Huelva fue acoplada como siempre en cola de la de Cádiz, incluyendo el furgón generador, que ya no debía permanecer en la estación de San Bernardo, por no ser necesario para las ramas pendulares. Así pues, ese día la composición del Talgo III que salió hacia Madrid llevaba excepcionalmente un furgón generador en cabeza y otro en cola. En total, veintidós vehículos, formando una bella composición remolcada por la locomotora 269210.

Por la noche, a las 20.51, hizo por primera vez su paso por Sevilla, en servicio comercial, el Talgo Pendular.

Las maniobras de segregación de ramas fueron idénticas a las de otros días, con la única variante del desenganche, que ahora es el clásico de gancho de husillo, por haber desaparecido el Schafemberg. La composición de cabeza salió con la misma locomotora hacia Cádiz, mientras la de cola, con otra locomotora acoplada en la estación de San Bernardo, salía en sentido contrario, desandando el camino hasta Majarabique, para desde allí dirigirse hacia Huelva, penetrando otra vez en Sevilla por la línea de Plaza de Armas, pero sin detenerse hasta La Palma del Condado.

La novedad en las maniobras se produjo al día siguiente por la tarde, debido a que la composición de Huelva debe acoplarse con la de Cádiz, de forma que coincidan los fuelles de interconexión de las dos ramas. Esto sólo es posible si vuelven a engancharse en el mismo or-

den del día anterior, para lo cual la rama de Huelva debe colocarse ahora en cabeza. Todo ello lleva consigo una serie de movimientos que re-

cogemos en este reportaje minuto a minuto.

● Después de cruzar el Guadalquivir, la rama de Huelva rodea Sevilla por Majarabique y Miraflores, para hacer su entrada a las 15.07 en la vía 2 de la estación de San Bernardo. A la izquierda espera la locomotora 269221, que inicia el movimiento para venir a colocarse en cola. Esta locomotora ha salido del Depósito de Santa Justa al mediodía, después de pasar revisión.

Los viajeros de Sevilla con reserva en los coches 111 a 112 y 121 a 129 suben inmediatamente a ellos. Debo aclarar que esta composición de Huelva lleva por el momento cinco coches de segunda clase, dos de primera, cafetería y furgón, siendo asignado permanentemente el número 129 al coche extremo y 128 al contiguo. Los coches de aumento serán a partir de 124, cuando las necesidades de tráfico lo requieran.

● Cinco minutos después entra por la vía 1, andén central, la rama de Cádiz, remolcada por la locomotora 269203. A la derecha vemos la locomotora 269209 que ha traído la composición de Huelva y que, separada de la misma, inicia su retira-



Salida del tren Talgo Pendular 30113 de Sevilla, con la Giralda al fondo.





La rama de Huelva, retrocediendo hacia la vía 1.



Llegada de la rama de Cádiz.

da. Esta locomotora saldrá después hacia la estación de Plaza de Armas para situarse allí en espera de remolcar por la noche el tren Sevilla-Expreso con destino Madrid.

● Nada más estacionarse la rama de Cádiz, de la vía 2 sale la rama de Huelva, para venir a acoplarse con la anterior. Con un desfase de un minuto, la locomotora 269203 recién llegada de Cádiz abandona la composición que ha remolcado y viene hasta el vértice del cambio para pasar a la vía 3, en donde quedará estacionada hasta la noche, que remolcará la rama Talgo de Sevilla a Huelva.

Los viajeros de Sevilla con reserva en los coches 021 a 029 y 011 a 014 ocupan mientras tanto su plaza. Esta composición circula permanentemente con su máximo desarrollo de trece coches, con cuatro primeras, siete segundas, cafetería y furgón.

● La composición de Huelva retrocede, pasando de la vía par a la impar por la diagonal más próxima a la estación, lado Madrid. Desde el coche de cola, unido telefónicamente a la locomotora, se le dan instrucciones al maquinista sobre las condiciones de avance.

El ruta de Talgo ya ha

preparado las barras de deslizamiento del fuelle para hacer el acoplamiento en tiempo mínimo.

● A muy reducida velocidad, las dos composiciones entran en contacto, siendo enganchadas por el especialista de estación. Las mangas de aire para el freno son ajustadas mediante un giro de dentro hacia afuera y los fuelles de los coches extremos son obligados a deslizarse por las guías hasta entrar en contacto. En dos minutos queda asegurada la intercurrencia tras abatir las planchas de hierro que configuran el pasillo. Simultáneamente, el personal de

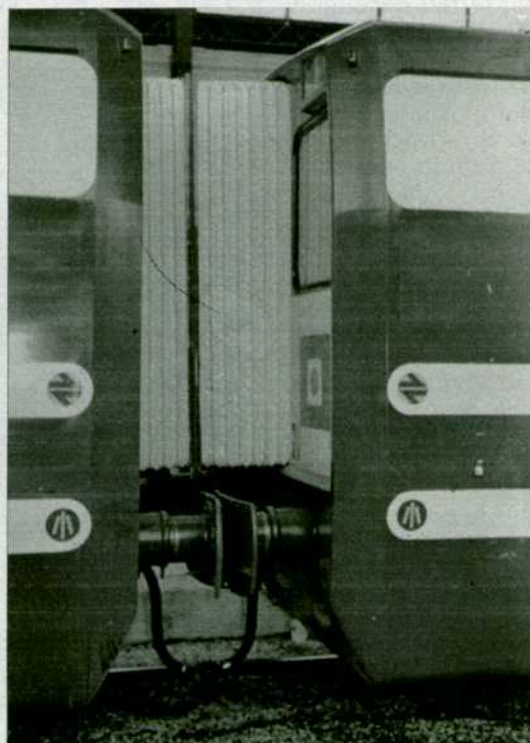
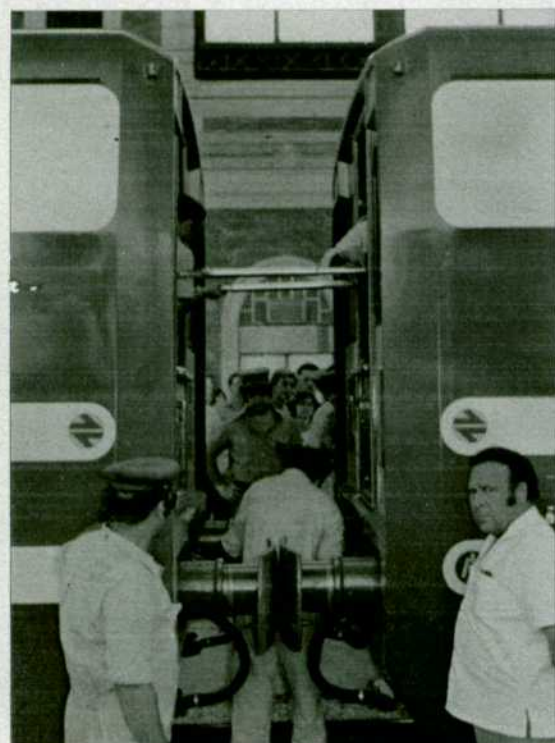
conducción verifica el freno y se da el tren dispuesto.

● Los fuelles son una novedad en los trenes Talgo, ya que hasta ahora el paso de viajeros de las ramas de Irún a Bilbao y Cádiz a Huelva no era posible. El total de plazas es de 156 en primera clase y 432 en segunda, además de 32 asientos en los coches cafetería.

● A las 15.21 está fijada la salida del Talgo Pendular de Sevilla con el número 30113 como tren especial de orden Serie A. En mayo, con los nuevos itinerarios, tomará otra vez el número 113, que, como ya se explicó en estas páginas, indica, de izquierda a derecha, tren rápido (1) que circula por la línea Madrid-Cádiz (2) y el orden y paridad de la circulación (3).

La Giralda, desde el fondo, dice adiós a esta larga composición de 290 metros. Llegará a la estación madrileña de Atocha a las 21,42 horas, después de facilitar también el viaje en media jornada entre las capitales extremas de Andalucía, Huelva y Almería, gracias a la correspondencia en Linares-Baeza con el Talgo Madrid-Almería.

Hay que reseñar que estas mismas maniobras se producen diariamente en Orense con las ramas del Talgo Pendular de Galicia, que allí se bifurca para alcanzar Vigo y La Coruña. La única diferencia radica en la tracción, que es Diesel. ■ MIGUEL CANO LOPEZ LUZZATTI (texto y fotos).



Enganche de las dos ramas.

Fuelle entre dos ramas, de Huelva a Cádiz.