

■ Diez trenes de la serie 100 para servicios transfronterizos

En julio de 2011, Renfe Operadora formó con Alstom el contrato para adaptar diez trenes de la serie AVE 100, a la circulación por líneas de alta velocidad españolas, líneas de alta velocidad francesas y líneas convencionales francesas tanto de 25KV como de 1,5KV, así como por el tramo transfronterizo España-Francia explotado por la concesionaria TP-Ferro.

La puesta en marcha de estos servicios transfronterizos que todavía no tienen fecha de inicio prevista, implican la adaptación de los trenes numerados del 15 al 24 de la serie 100, fabricados todos ellos en la factoría de Alstom de Santa Perpetua de la Mogoda en Barcelona en 1991.

En los trabajos participa junto con el equipo de ingeniería de Alstom Transporte España, el de Alstom en el taller de Renfe de La Sagra (Toledo) y las factorías de la compañía en Santa Perpetua y Belfort (Francia) en la fase de ensayos estáticos.

Los trabajos que estarán terminados en todas las unidades a mediados de 2013, incluyen, en cuanto a los sistemas de alimentación eléctrica, su adaptación a los 1.500 voltios en corriente continua de algunas líneas convencionales francesas.

Para adaptar la señalización a las exigencias de la circulación en servicios transfronterizos, se incorporan a los trenes los sistemas de señalización y comunicación franceses TVM430, KVB y radio, se adaptan los equipos ERTMS existentes y se incorpora también el nuevo equipamiento estándar de señalización español ASFA Digital.

Por último, el contrato contempla un incremento de capacidad que supone la conversión del coche C3 de clase preferente en clase turista, lo que permite aumentar en quince el número de viajeros del coche. Así, la capacidad final de cada tren serie 100 modificado será de 345 pasajeros más dos plazas para sillas de ruedas.

Homologación. Tras las modificaciones que ya se han completado en cuatro de las diez unidades, se inicia un proceso de homologación de los diez trenes, tanto en España como en Francia, si bien es en Francia, en cuyas vías los trenes no circulaban, donde se centran los tests iniciados el pasado mes de diciembre.

La primera unidad sometida a pruebas en Francia, la número 24, salió de la factoría de Belfort donde se completaron sus modificaciones el pasado 10 de diciembre para iniciar las pruebas dinámicas bajo catenaria de 1.500 voltios en la zona de Laroche Migennes.

Después de un nuevo paso por Belfort para su evaluación y mantenimiento, el tren iniciará nuevas pruebas en la línea Belfort-Mulhouse, alrededor del 4 de enero, para regresar a Laroche Migennes el 14 de enero y continuar con las pruebas dinámicas a 1.500 voltios. De Laroche Migennes la unidad viajará a Lyon Gerland para un nuevo proceso de evaluación y mantenimiento.

Ya en febrero, del 7 al 15, se someterá a pruebas dinámicas en el tramo de alta velocidad entre Lyon y Aviñón, de donde volverá para someterse a tareas de mantenimiento a Lyon Gerland. Nuevas pruebas entre Lyon y Aviñón hasta el 25 de febrero y traslado a Laroche Migennes.

Del 26 de febrero al 1 de marzo se efectuarán las pruebas de arranque en rampa a 1.500 voltios en Blaisy a las que seguirán nuevos ensayos a 1.500 antes de volver a Lyon Gerland donde habrá nuevas pruebas dinámicas, hasta el día 29 de marzo y estáticas hasta el 15 de abril.

Del 16 al 18 de abril se desarrollarán los ensayos dinámicos a 25.000 voltios en líneas convencionales tras lo cual se desmontará la instrumentación de las pruebas y la unidad regresará a España. Ángel L. Rodríguez