

Crónica DEL TRANSPORTE



El "Turbotrén TGV 001" es la máquina más poderosa que actualmente experimentan los Ferrocarriles Franceses (SNCF).

EL TURBOTREN TGV 001, ADELANTE

EL Gobierno francés ha dado su acuerdo definitivo a la construcción de una nueva línea de alta velocidad París-Lyon. La relación ferroviaria entre ambas ciudades estará asegurada, a partir de 1980, por el TGV. La línea París-Lyon formará parte del "Plan Director de los Ferrocarriles Europeos" de la UIC y permitirá la circulación de trenes a alta velocidad, poniendo las dos ciudades más importantes de Francia a dos horas de distancia.

Precisamente este año se celebró una de las más importantes reuniones de prensa ferroviaria en torno al prototipo de dicho tren, a la que asistieron representantes de Suiza, la República Federal Alemana, Italia, Países Bajos, Suecia, Dinamarca, Gran Bretaña, España,

Finlandia y, por supuesto, Francia.

CARACTERÍSTICAS TECNICAS

El turbotrén experimental TGV 001 se compone de dos unidades motrices situadas a uno y otro extremo de tres remolques. El conjunto descansa sobre seis bogies de dos ejes, todos ellos motores. Cada motriz está equipada con un grupo de tracción constituido por dos turbomotores de turbina libre.

Dos de los remolques ya han sido acondicionados para recibir viajeros y el tercero contiene un laboratorio de ensayos.

LAS MOTRICES

Las cajas de las motrices son todas idénticas, del tipo

chasis y constituye un escudo protector delante del cual un conjunto desmontable sirve para absorber energía en caso de choque.

Empezando por delante, una motriz consta de **morro aerodinámico**, con un enganche central retráctil y una batería de acumuladores, **cabina de mando, bloque eléctrico**, compuesto por los elementos de tracción y frenado automático; **compartimiento insonorizado** con el grupo de tracción, **bloque insonorizado** de aspiración del aire que necesita la instalación motriz y **departamento de equipajes**, en el que van instalados los aparatos electrónicos, el tablero de sonorización de la composición y los aparatos de radio de seguridad. Debajo de la caja se han instalado, en el centro, las reservas de combustible, y en los laterales,



Un grupo de periodistas ferroviarios de diversos países europeos asistió a las pruebas del "TGV 001" en la línea de Las Landas. El turbotrén alcanzó la velocidad de 304 km/h. entre Morcenx y Lamothe.

autosustentado. Son de acero semiinoxidable, de alto límite elástico, y han sido concebidas para resistir un esfuerzo de compresión longitudinal de 200 toneladas. En cada una de ellas, la estructura, constituida por elementos soldados, está revestida de chapas de aluminio tensadas y fijadas con tornillos.

El morro aerodinámico contiene una estructura apoyada en los largueros del

detrás del carenaje, los instrumentos de alimentación en combustible, de climatización y de freno.

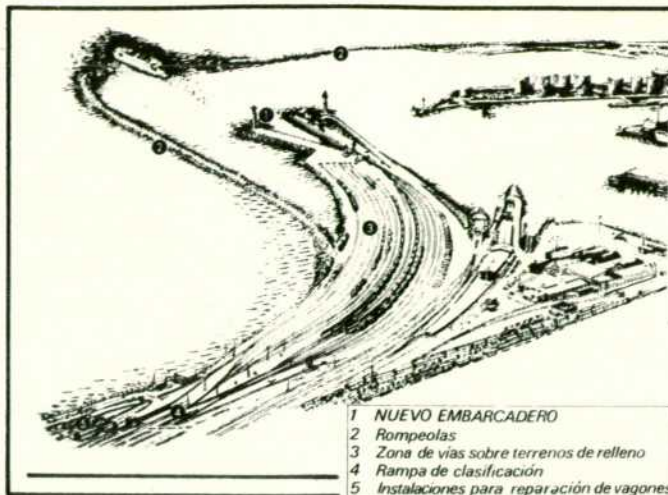
LOS REMOLQUES

Las cajas, compuestas por elementos soldados de chapa de acero, están previstas para resistir un esfuerzo de compresión longitudinal de 200 toneladas en la parte de viajeros y de 150 en los extre-

mos, de modo que éstos actúan como fusibles.

Las puertas de acceso a los remolques son del tipo "corredera zigzagueante", de mando automático. No pueden abrirse en marcha. El acceso al compartimiento de viajeros se efectúa por dos puertas con cristales de mando automático que se mantienen abiertas durante cinco segundos. El departamento está provisto, en ambas caras, de doce ventanales con doble cristal templado. Las paredes van forradas con unos "módulos" de poliéster estratificado que constituyen unos portaequipajes longitudinales.

Por último, el remolque de primera clase está equipado con 34 asientos individuales y el de segunda dispone de 56 plazas repartidas entre cuatro asientos individuales y 26 de dos plazas. ■



1 NUEVO EMBARCADERO
2 Rompeolas
3 Zona de vías sobre terrenos de relleno
4 Rampa de clasificación
5 Instalaciones para reparación de vagones

SUECIA: EL REY INAUGURA UN GRAN EMBARCADERO

Gracias a la reciente puesta en servicio de un nuevo superembarcadero, la comunicación entre las ciudades suecas de Trelleborg y Sassnitz ha aumentado de manera considerable.

Esta instalación, que fue inaugurada por el Rey Carlos XVI Gustavo, ha supuesto una inversión de treinta y cuatro millones de coronas con cargo a los fondos de los SJ (Ferrocarriles Suecos del Estado) y de la Administración municipal de la ciudad de Trelleborg.

El nuevo embarcadero permite una apreciable mejora de las posi-

bilidades para el tráfico portuario, ya de por sí intenso. Como primera fase del desarrollo previsto, podrá incrementarse el número de viajes de los "ferries" en un 25 por 100. Además, en el caso eventual de que fallara uno de los puentes plegables de cualquiera de los "ferries", no se produciría una catástrofe, toda vez que se han construido también dos atracaderos.

Se observa un importante aumento del tráfico de mercancías entre los dos puntos ya citados del país escandinavo, que se ha cuadruplicado desde 1961. En cuanto al volumen de pasajeros, ya se encuentra por el cuarto de millón —con 30.000 automóviles de turismo— al año. De ahora en adelante serán posibles nuevos escalonamientos de tales cifras.

Las obras, un tanto engorrosas para los servicios ferroviarios de Trelleborg, han durado dos años, pero los trabajos y la inversión financiera se dan por bien empleados con miras a conseguir el perfeccionamiento y la mayor agilidad de los servicios marítimos y ferroviarios. ■

noticias cortas ★ noticias cortas ★ noticias cortas ★ noticias cortas ★ noticias cortas

TRANSPORTE AEREO.—Los sindicatos franceses de navegantes aéreos aseguran que si las compañías —Air France, Air Inter y UTA— son deficitarias, se debe a lo catastrófico de sus inversiones y no a la crisis energética. En concreto, parece que Air France realizó una inversión ruinosa en una cadena de hoteles. De hecho, el carburante también ha subido: en 1973 representaba el 11 por 100 de los gastos de explotación y ahora el 28 por 100. Sin embargo, las tarifas también han subido. Parece que mientras no se ataquen los problemas a fondo y se inicie una reestructuración total, la tendencia "hacia abajo" no cederá.

INCUMPLIMIENTO DE CONTRATO.—Iberia ha demandado ante los Tribunales de Nueva York al "tour operator" norteamericano Nationwide Leisures Corporation por una suma de 9,7 millones de dólares (520 millones de pesetas) por incumplimiento de contrato. La compañía norteamericana se había comprometido a utilizar los ser-

vicios de Iberia para transportar turistas a las islas Canarias, pero canceló el programa y los llevó en aviones de otras compañías. Se calcula que fueron 12.000 los norteamericanos que debieron viajar en Iberia y no lo hicieron.

"TRIDENT".—Los aviones "Trident" de British Airways recibieron permiso de la Jefatura de Aviación Civil inglesa para aterrizar automáticamente en condiciones de muy baja visibilidad. El permiso autoriza aterrizajes cuando las condiciones de visibilidad se reducen a 50 metros. Con el sistema automático de aterrizaje, los "Trident" pueden acercarse hasta 3,50 metros de la pista antes de que el piloto decida remontarse o efectuar el aterrizaje. El "Trident 3B" fue el primer avión de pasajeros del mundo que incorporó un sistema de control de vuelo que permite despegues y aterrizajes automáticos en tales condiciones de visibilidad.

EL PRECIO DEL "CONCORDE".—El próximo 7 de

octubre, y en una reunión de la IATA (Asociación Internacional del Transporte Aéreo), se estudiarán las tarifas del "Concorde", que entrará en servicio a finales del presente año. Dos posturas se perfilan: la de los que quieren un sobrepeso mínimo (que son las dos compañías explotadoras, Air France y British Airways) y los que desean que haya gran diferencia de precio entre las actuales "primeras" de los aviones convencionales y el "Concorde". Son éstas, en su mayoría, las compañías que no pueden adquirirlo y no quieren ver mermado su pasaje con la competencia del "Concorde".

AUTOPISTAS.—Las secciones de hormigón de la nueva autopista entre Lieja y Luxemburgo se colocan a una velocidad de 500 a 700 metros por día, gracias a la utilización de la técnica de pavimentación por encofrado deslizante y posterior aserrado, con diamante, de las juntas de contracción, según una información de la agencia Pyresa. Las hojas de diamante, que cortan hasta una profundidad de 35 milímetros, avanzan a una velocidad de 72 metros por hora y tienen una vida media de 1.000 metros lineales.



Provistas de 18 segmentos de 47 milímetros de longitud y 6,3 de profundidad, las hojas se refrigeran por medio del agua obtenida de un remolque-cisterna.

LA RESURRECCION DEL DIESEL.—A consecuencia de la crisis energética, las ventas de coches con motor Diesel se han multiplicado. Representan el 80 por 100 del total de las ventas de la casa Mercedes y Peugeot vendió, durante los últimos cinco meses, con relación al mismo período del año anterior, un 76 por 100 más de vehículos equipados con motor Diesel. Estos motores tienen varias ventajas: consumen menos, son más robustos y contaminan menos. Otras casas —Rover, Opel, Citroën— adaptan este motor a sus nuevos coches.

