

A PARTIR DEL 31 DE MAYO

NUEVO SERVICIO MADRID-PARIS CON EL TALGO PENDULAR

A partir del próximo 31 de mayo se establece un nuevo servicio entre Madrid y París con el Talgo Pendular con camas, que reducirá el actual tiempo de viaje del "Puerta del Sol" en dos horas y tres minutos, en el sentido París-Madrid, y una hora y veintisiete minutos en la dirección Madrid-París.

El Talgo Pendular saldrá de Madrid-Chamartín a las 19.40 horas, para llegar a París-Austerlitz a las 8.48 horas del día siguiente. La partida de la estación francesa se efectuará a las 20.00 horas, y su entrada en Madrid-Chamartín, también al día siguiente, está fijada para las 8.55 horas. Sólo se detendrá, en el viaje de ida y en el de regreso, en las estaciones españolas de Burgos e Irún y en la francesa de Hendaya.

El servicio que ofrece este Talgo es diario en ambos sentidos y sólo de camas, en departamentos de una, dos y cuatro plazas. El viaje sencillo, en cama individual, importará 20.195 pesetas; en cama doble, 15.099 pesetas, y en cama turista, 9.713. Si el billete es de ida y vuelta, los costes respectivos serán de 39.231 pesetas, 27.936 y 17.207.

Dispondrá el Talgo Pendular de 150 camas en verano y 118 en invierno, y cuenta con servicio de restaurante para atender 30 plazas simultáneamente.

Respecto a la modificación del ancho de rodadura, será similar a la que se efectúa en Port-Bou con el "Catalán-Talgo" y el "Barcelona-Talgo", en un tiempo de unos diez minutos, habiéndose hecho la instalación pertinente en la estación de Irún.

El nuevo Talgo Pendular se ha diseñado con dos premisas fundamentales, conseguidas gracias a las numerosas innovaciones técnicas introducidas. Una de ellas es el alto grado de comodidad de que disfruta el viajero que utiliza este servicio nocturno de camas, que pretende unir esa comodidad a la rapidez, condición indispensable en el mundo de hoy. De esta manera, el viaje entre Madrid y París tendrá una duración de trece horas y ocho minutos.

Otra premisa fundamental son las condiciones de seguridad del tren, demostradas por el Talgo desde su implantación, que, unidas al nuevo sistema de pendulación natural y otro sinfín de pequeños detalles, hacen del Talgo Pendular uno de los trenes más

en vanguardia del ferrocarril mundial.

Entre los elementos técnicos de que consta el tren, destaca el equipo de freno, el sistema de rodadura, la suspensión, el sistema de tracción y su estructura constructiva.

El Talgo Pendular está formado por 13 elementos; de ellos, nueve son coches-cama de primera clase con una o dos camas por departamento, o de segunda clase, con cua-

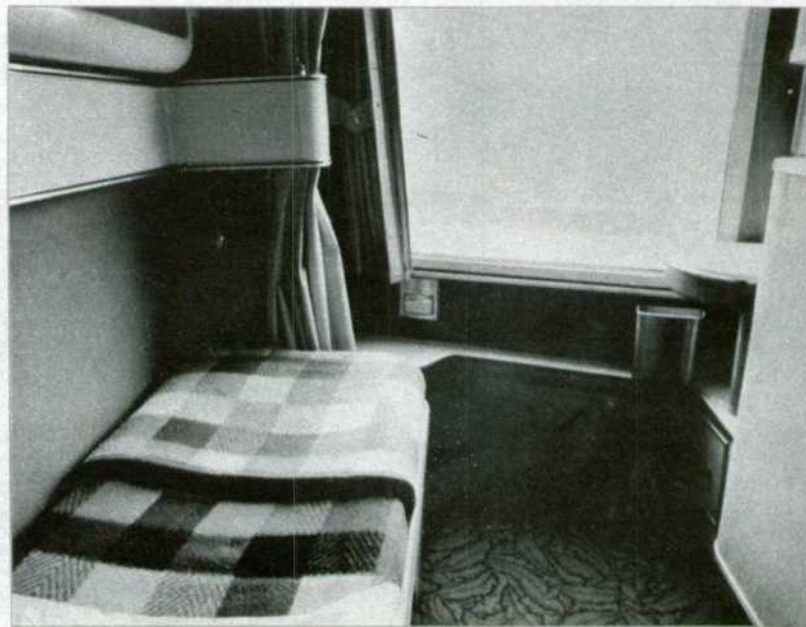
El Talgo-Pendular, que hará el recorrido Madrid-París, ha sido diseñado teniendo como premisa fundamentales: seguridad, rapidez y comodidad.

tro camas por departamento; otro elemento es un coche cocina-bar; otro, un coche-restaurante con 30 plazas y, finalmente, en cada extremo del tren, va un remolque auxiliar, y uno de estos remolques dispone de tres departamentos de segunda clase, con cuatro y dos camas, y una zona destinada al personal de servicio en el tren.

EQUIPO DE FRENO

Consta de frenos de disco de alta potencia, complementados con dispositivo electrónico de antibloqueo, que reduce la distancia de frenado en un 20 por 100. El freno es de tipo neumático y automático. Cada remolque lleva su propio equipo completo; el esfuerzo de frenado se transmite a las zapatas por circuito hidráulico.

Utiliza el sistema Talgo de rodadura; es decir, con ruedas independientes y guiado automático de ejes, que se orientan en dirección radial al centro de curvatura de la trayectoria. Cada remolque, excepto el último, lleva una sola rodadura de dos ruedas, que además está situada en la unión de dos coches, lo que añade un elemento más de comodidad para el viajero, ya



El nuevo tren lleva nueve coches-cama de primera clase, con una o dos camas por departamento, o de segunda clase con cuatro camas.

que ninguno de los departamentos de camas va sobre la rodadura.

Las ruedas disponen de un dispositivo de puentes eléctricos, de forma que garantiza que la resistencia eléctrica entre ruedas sea inferior a 0,1 ohmios, para facilitar el correcto accionamiento de las señales de vía.

La suspensión de los remolques Talgo Pendular está constituida básicamente por una pareja de muelles de aire de gran sección, situados a un nivel muy superior al centro de gravedad del coche, que le suspenden elásticamente, en sentido vertical, lateral y longitudinal, simultáneamente.

Los acoplamientos portantes entre coches están diseñados de forma que permitan el giro relativo entre ellos.

A diferencia de trenes Talgo anteriores, el Pendular puede ser remolcado por cualquier locomotora normalizada del parque, con lo que se consigue una total flexibilidad de explotación, ya que la máquina puede sustituirse fácilmente en caso de cualquier incidente, ajeno o no al servicio.



El horario del Talgo-Pendular con camas es nocturno.

OTROS ELEMENTOS DE LA INSTALACION

El Talgo Pendular va, asimismo, dotado de refrigeración, con un equipo de aire acondicionado en cada re-

molque, regulado automáticamente, mientras que el sistema de calefacción, también automática, se consigue por medio de sistemas eléctricos. Cada remolque lleva un depósito de agua de 80 litros. Ade-

más, en el furgón hay un depósito general con 1.000 litros de capacidad.

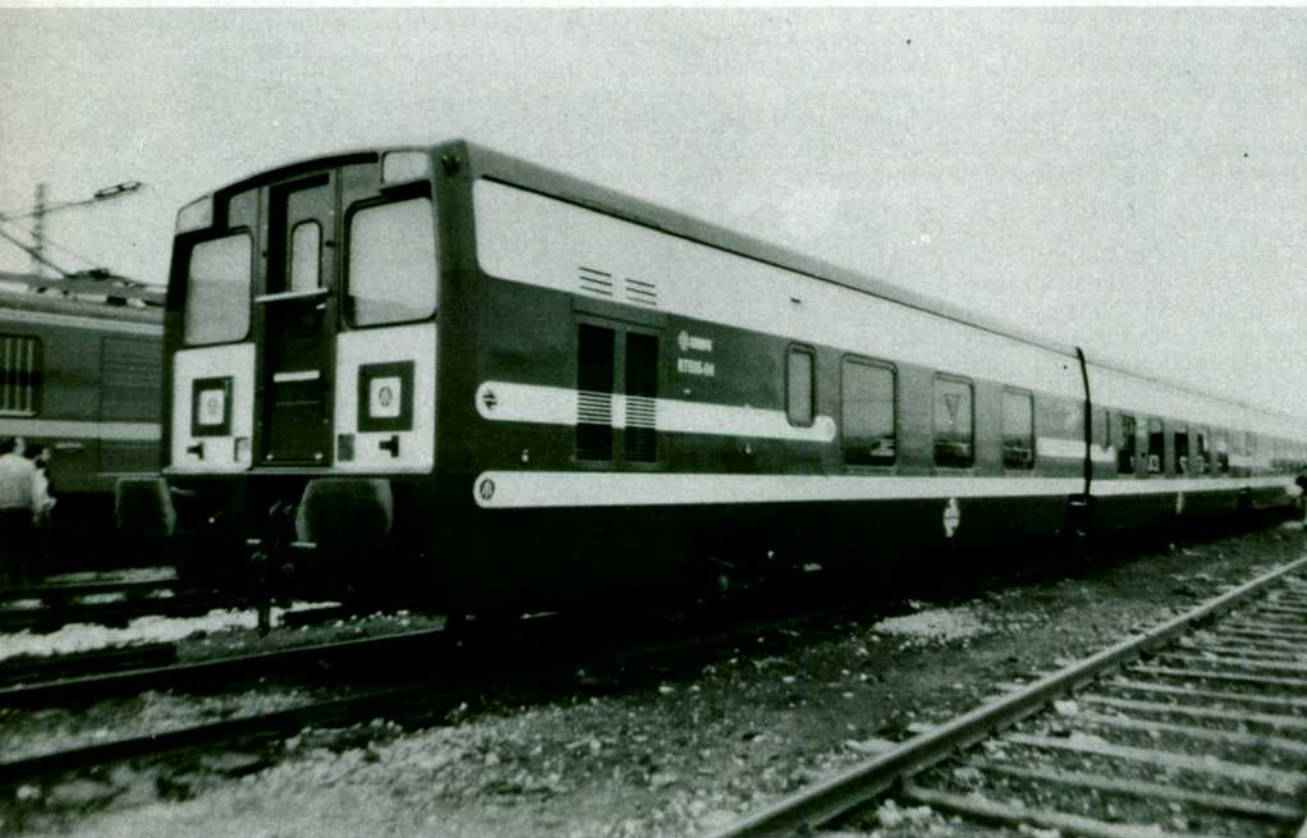
La producción de energía eléctrica es generada por dos grupos de 130 KVA cada uno, alojados en el furgón de servicios. Hay además un equipo de baterías, para casos de urgencia y señalización, que entra en funcionamiento automáticamente, y que tiene derivaciones a todos los departamentos.

Los remolques destinados a los viajeros son, como se ha indicado, de primera y segunda clases. Los remolques de primera llevan seis cabinas, que pueden utilizarse con cama única o dos camas; los de segunda constan de cinco cabinas, con cuatro camas de tipo turista cada una. En uno y otro caso, la zona de emplazamiento de las camas está totalmente separada de los accesos e intercomunicación entre coches. Las cabinas llevan una inclinación con relación al plano perpendicular al eje longitudinal del coche de 20 grados en las de primera clase y de 14 grados en las turísticas, de manera que se consigue una mayor comodidad para el viajero, cuando se ve sometido a deceleraciones y aceleraciones, y más longitud de las camas. Al mismo tiempo, la línea quebrada que se forma con las cabinas en el pasillo facilita un mejor cruce de personas en el mismo que en el material convencional.

Mención especial merece el sistema de pendulación, que representa la innegable ventaja de poder mantener velocidades más elevadas en curva, lo que precisa menores necesidades de frenado y aceleración. Este sistema, por ser natural, no representa ningún consumo adicional de energía y permite obtener con facilidad velocidades de 180 kilómetros por hora.

Digamos por último que el Talgo Pendular tiene una envergadura mayor que Talgos anteriores, y ha sido diseñado con un color azul-gris con franjas blancas. En los costados de los remolques se han dibujado las siglas RENFE, que llevará hasta París este nuevo tren diseñado totalmente en España. ■

F. F. S.



Con la puesta en marcha de este servicio, el viaje entre Madrid y París durará alrededor de trece horas.