



SE PRESENTO LA PRIMERA RAMA DEL TGV-ATLANTICO

Alsthom sólo comprará Ateinsa y Maquinista si gana los dos concursos

Amparo Suárez

Si los proyectos de Alsthom se realizan, esta segunda generación de TGV no sólo unirá París con Tours y Le Mans sino que cruzará el Canal de la Mancha camino de Londres; llegará a Amsterdam, Bruselas (previo acuerdo con la división ferroviaria de la empresa belga ACEC), a Colonia; y, finalmente, unirá Madrid y Córdoba. En esta apuesta para captar los tráficos de Alta velocidad de media Europa, en la que se enfrenta fundamentalmente con italianos y alemanes, Alsthom está dispuesta a jugar muy fuerte, tanto que, Franc Vaingnedrove, director general de la división de Transporte Ferroviario, declaró a V.L. que sólo en el caso de que la empresa fran-

El pasado 14 de abril, en la factoría de Alsthom en Belfort, se formó la primera rama del TGV-Atlántico. El acto fue mucho más que la exhibición de un nuevo modelo de tren, fue la presentación del producto con el que la empresa francesa se lanza a la conquista de Europa.



Un momento emocionante: la cabeza tractora se aproxima a los remolques para formar la primera rama del TGV-Atlántico.

cesa ganase los dos concursos de material para alta velocidad en España, el del TAV y el de la locomotora, Alsthom se quedaría con las empresas del grupo INI, la Maquinista, y Ateinsa.

El precio por unidad de la rama atlántica es de 73 millones de francos franceses, el equivalente aproximado a 1.460 millones de pesetas actuales. Está formada por dos cabezas tractoras, y 10 remolques intermedios. Su longitud total es de 237,590 metros.

La SNCF ha contratado con Alsthom la compra de 95 ramas, la primera de ellas se entregará el mes de junio, y cuando llegue a los depósitos de la red francesa habrá perdido la combinación de colores a la que nos habíamos habituado; el blanco, azul y gris, darán paso a un gris me-

Internacional

Una cabeza tractora del TGV-Atlántico, en la factoría de Belfort. Como puede apreciarse tiene ya los colores elegidos por la SNCF.

talizado que conserva en su costado la banda azul. La SNCF recibirá otras 10 ramas a finales de año y en los últimos meses de 1989 está prevista la entrada en servicio del TGV-Atlántico, con una velocidad punta en servicio comercial de 300 km/h sobre la línea nueva y de 220 km/h sobre la red ya existente.

Aunque la SNCF no desdén el objetivo de seguir quitándole viajeros al avión, e incluso tiene previsto aumentar su cifra de clientes en un millón a costa de las líneas aéreas, de aquí a 1992, lo cierto es que el TGV-Atlántico ha concedido mucha importancia a todo lo relativo a la atención y comodidad del viajero. Salas para grupos en las que se podrán celebrar reuniones de negocios, espacios dedicados a los niños, un coche bar completo y cabinas telefónicas son algunas de las ventajas de las que dispondrán los pasajeros de este tren.

MEJORAS TECNOLOGICAS.— Los altos ejecutivos y técnicos de Alstom no tienen ningún inconveniente en explicar que el proyecto español para alta velocidad que va a salir de sus manos está basado en la nueva tecnología del TGV-A que es, a su vez, fruto de la experimentación sobre la primera generación del TGV.

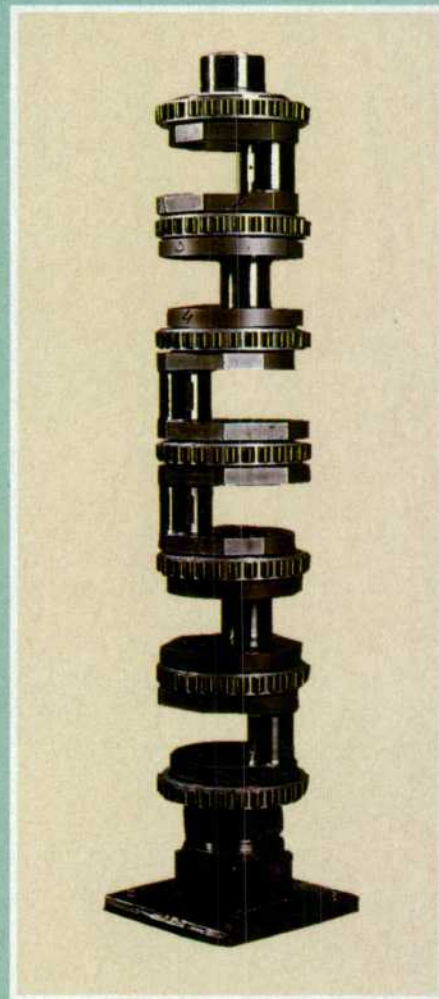
Se muestran satisfechos de la mejora que supone la tracción por motores trifásicos síncronos, que permite una importante concentración de los equipos de tracción, ya que, cuatro equipos alimentan a 4 bogies motores, en lugar de los seis anteriores, lo que reduce el número de motores de tracción a 8, frente a los 12 del TGV-Sudeste y, sin embargo, aumenta la potencia a 8.800 kW frente a los 6.800 anteriores; la potencia máxima por motor pasa a ser de 580 kW a 1.110 kW.

En el capítulo del frenado, para el nuevo TGV-A se han desarrollado discos de frenado que tienen una mayor potencia y energía de frenado que los anteriores, que permiten su funcionamiento en "pozos de calor", sin ventilación, disminuyendo la resistencia al avance del tren. Junto a un sistema de automatismo por microprocesador, impiden, en todo momento, el bloqueo de cada uno de los ejes. El sistema funciona en cualquier momento de la circulación.

Otro de los elementos que se ha cuidado especialmente en el nuevo TGV ha sido la suspensión que, según los técnicos permitirá viajar a 300 km/h con la misma estabilidad con que se viaja en los "Corail" franceses a 160 km/h. La suspensión es neumática con una membrana de flexibilidad variable. Se trata de una suspensión secundaria que aumenta la flexibilidad de la misma en todas las direcciones.

El TGV-A es un tren altamente informatizado con una amplia dotación de microprocesadores. Los sistemas informáticos del tren funcionan a tres niveles: el que está directamente relacionado con la atención a los pasajeros que incluye servicios de megafonía, climatización, etc., el segundo, relativo a la seguridad controla sistemas múltiples que van desde la apertura automática de las puertas hasta la vigilancia del sistema de frenado. Finalmente, el sistema informático aplicado al mantenimiento, que mediante un sistema microinformático permite, durante todo el trayecto la vigilancia y detección de posibles averías, lo que facilita su reparación en un plazo más breve de tiempo, con el consiguiente ahorro de costes y de inmovilización del tren. **Fotos de la autora.**

EL FERROCARRIL DEL FUTURO ES NUESTRO TRABAJO DE HOY



DOTADOS DEL MATERIAL MAS AVANZADO TECNOLOGICAMENTE

- CENTRO DE MECANIZADO
- FRESADORAS Y TORNOS C.N.C.
- FABRICACION Y CONTROL DE PRODUCCION ASISTIDA POR ORDENADOR
- GARANTIA DE CALIDAD

EOMSAO

experiencias óptico-mecánicas s.a.

eduardo torroja, 41 polígono industrial de leganés
leganés (madrid) tel. 688 93 33 telex 48105 EOMS