

Eurostar, el supertrén que conectará a partir de 1994 París, Londres y Bruselas a través del Túnel del Canal, ha comenzado su período de pruebas en el lado francés, entre Estrasburgo y Selestat. Mientras tanto, 95 maquinistas de élite reciben formación intensiva en Londres para conducir los trenes.



## MIENTRAS, LOS MAQUINISTAS RECIBEN FORMACION INTENSIVA EN LONDRES

# Eurostar, el tren del Eurotúnel, inicia el período de pruebas sobre los raíles franceses

**C** Yolanda del Val  
 on sólo 7 coches, en lugar de los 18 previstos para el servicio comercial, las pruebas tienen todavía carácter preliminar, ya que, está previsto que el Eurostar no supere los 120 km/h en este período.

Las pruebas están dirigidas por el grupo internacional del proyecto, que está formado por tres redes diferentes: los Ferrocarriles Belgas (SNCB), British Rail/EPS (European Passenger Service) y la SNCF. Tras las pruebas en vías francesas, que durarán dos o tres meses, los técnicos proseguirán su tarea en Gran Bretaña, donde realizarán las mismas pruebas con la misma rama, por líneas electrificadas con corriente continua 750 V por tercer carril.

Las ramas Eurostar, de las que se han encargado 30, conectarán París, Londres y Bruselas a través del Túnel del Canal.

Por sus características internacionales, las ramas son tricorriente, por lo que es necesario controlar las ondulaciones que se originan como consecuencia de las diferentes tensiones utili-



El Eurostar circula a más de 100 km/h por Estrasburgo.

zadas. Eurostar utiliza motores asíncronos, y cada rama lleva doce ejes. Las ramas miden 380 metros y son divisibles en el centro, con el fin de facilitar la evacuación de viajeros si se

produjera un accidente en el interior del Túnel.

Mientras tienen lugar las pruebas, once hombres, que ganarán entre 3 y 4 millones de pesetas, se capacitan en Londres

para convertirse en los maquinistas del flamante tren. Entre estos "ases de los raíles" se encuentran Joe Poutney, de 38 años, y que antes conducía mercancías en Escocia. Este maquinista ha declarado: "Esto es lo más a lo que se puede aspirar en mi profesión. Llevar un tren británico a otro país es algo que no se ha hecho antes".

Según Len Muir, uno de los encargados de la creación de un equipo de 95 maquinistas internacionales y cuatro inspectores, "estos maquinistas de élite han de ser capaces de mezclarse en los comedores y de integrarse en una gran familia; no queremos advenedizos que ondean la bandera de su país".

El primer equipo de maquinistas contratados, cuya edad oscila entre los 25 y los 50 años, se enfrenta ahora a un período intensivo de formación, de un año de duración, que les permitirá conocer las normas de señalización y el modus operandi de las redes francesa y belga, además de adiestrarse en el manejo de los Supertrenes Clase 373 y de las locomotoras eléctricas Clase 92, que conducirán al Continente en servicios nocturnos. □