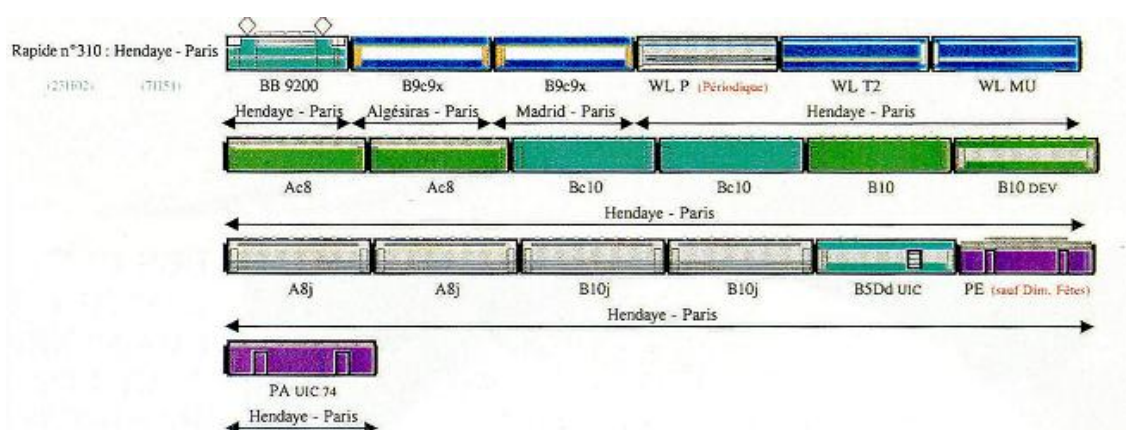


Rápido 310 "Ibérica Express"

Hendaya-Paris Austerlitz



Este es un trabajo de representación de la realidad ferroviaria que ya forma parte de la historia reciente, en base a emular a escala H0 lo que fueran los grandes expresos trans-europeos de antaño.

Las reproducciones son exactas, dentro de lo posible, y se basan en documentación tomada de la realidad, ya sea fotográficamente o en base a anotaciones de composición personales o publicadas en foros.

Se forman los trenes con modelos comerciales H0 existentes en el mercado, actual o pasado, y en algunos se han realizado las transformaciones pertinentes para obtener material necesario y no reproducido por las grandes marcas.

Ibérica (1975) - - - - - Composición HC10

Referencia EW34

Todos conocemos nuestro "Iberia Expreso", que por las vías de Renfe unía Madrid con la frontera de Irún/Hendaya. Según épocas, llevó coches directos para Algeciras y también otros para Salamanca.

Sin embargo, el origen y destino norteño de este tren fue París, de manera que la SNCF tuvo también su "Ibéria Express", (*) catalogado como rápido nocturno, recorriendo la arteria principal del Sudoeste francés entre París-Austerlitz y el confín ibérico de Irún/Hendaya.

Ambos trenes tuvieron continuidad entre sí en la frontera (Irún en sentido Norte-Sur y Hendaya en sentido Sur-Norte), dando amplio margen de correspondencia para absorber frecuentes retrasos. En cuanto fue posible, algunos coches a literas eran movidos de una a otra composición mediante la instalación de Hendaya de cambio de bogies, pero el resto de las composiciones se quedaba en su propia red y territorio correspondiente, obligando a los viajeros al habitual transbordo por su propio pie.

Hoy presento una composición de este "Iberia" francés, en sentido Sur-Norte, fechada en verano de 1975; incorporaba en aquel momento dos coches a literas Wasteels con cambio de bogies, para los recorridos Algeciras-París y Madrid-París. El detalle vino expuesto en un trabajo publicado en el número 145 de la apreciada revista francesa "Voies Ferrées", a día de hoy desaparecida.

Rapide 310 "Ibéria Express" servicio verano-75, a su salida de Hendaya

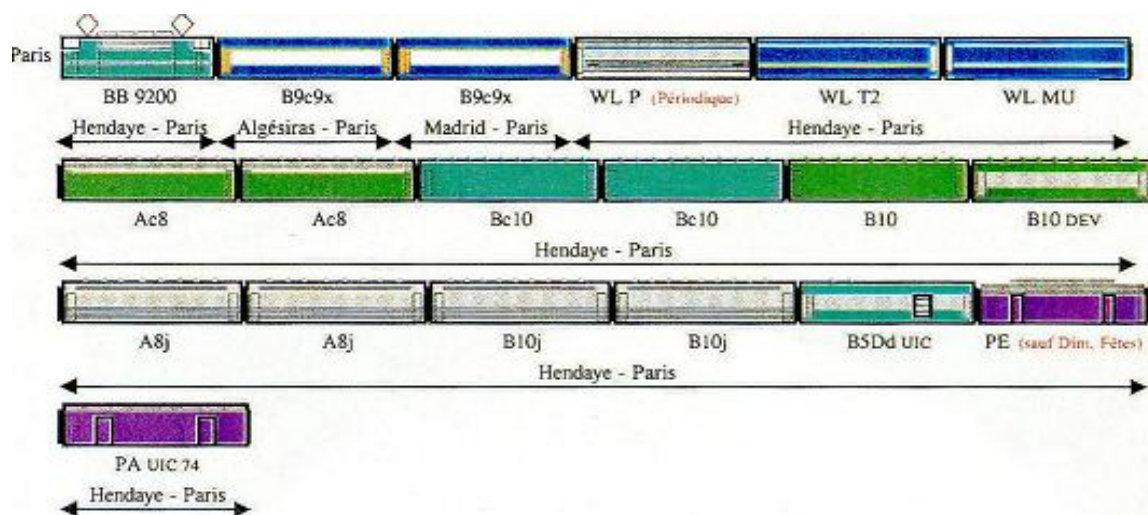
NUM	FORMATO	TIPO	DETALLE	LIBREA	MARCA	REF.	ORIGEN
1	B9c9x	UIC-Y	2ª cl. literas	Wasteels	ROCO	44613	Algeciras
2	B9c9x	UIC-Y	2ª cl. literas	Wasteels	ROCO	44036-1	Madrid
3	WLAs	P	Camas	Inox	LSMODELS	49105	Hendaya
4	WLB	T2	Camas	Azul CWL	JOUEF	527900	id.
5	WLAB	MU	Camas	Azul CWL	RIVAROSSE	HR4102	id.
6	A8c8	OCEM-PL	1ª cl. literas	Verde	LSMODELS	40389	id.
7	A8c8	OCEM-PL	1ª cl. literas	Verde	LSMODELS	40390	id.
8	B10c10	DEV-AO	2ª cl. literas	Verde	LIMA	309374	id.
9	B10c10	DEV-AO	2ª cl. literas	Verde	JOUEF	HJ4104-2	id.
10	B10	OCEM-PL	2ª clase	Verde	LSMODELS	40381-1	id.
11	B10	DEV-AO	2ª clase	C160	LIMA	309374	id.
12	A8j	DEV-INOX	1ª clase	Inox	TC (Jouef)	(5580)	id.
13	A8j	DEV-INOX	1ª clase	Inox	TC (Jouef)	(5580)	id.
14	B10j	DEV-INOX	2ª clase	Inox	JOUEF	525000	id.
15	B10j	DEV-INOX	2ª clase	Inox	JOUEF	HJ4111	id.
16	B5Dd	UIC-Y	2ª clase y furgón	C160	TC (Roco)	(44607)	id.
17	PE-PTT	OCEM	Almacén Postal	Granate	JOUEF	565600	id.
18	PA-PTT	UIC-74	Ambulante Post.	Granate	TC (Lima)	(9328)	id.

(*) – según la ortografía francesa, es necesario el acento en la "e" para tener una pronunciación de esta vocal similar a la "e" española.

En resumen : coches-cama y a literas en ambas clases para el trayecto nocturno completo, y plazas sentadas, sin servicio de restaurante, quizás por su horario tan nocturno. Presencia de los muy especiales coches de 1ª clase a literas A8c8 tipo OCEM-PL, de construcción clásica, reformados de antiguos coches "Transat" del "État", que hicieran los expresos de lujo entre Paris y Le Havre en correspondencia con los buques transatlánticos de prestigio. En segunda clase, literas DEV más modernos, poco antes de la entrada de los "Corail". Los dos coches a literas "pasantes", del tipo UIC-Y del lote alquilado por el operador Wasteels, aunque alguno podría ser de los propios iguales de la SNCF sin marcas del operador (la SNCF se reservó un lote de 16 unidades equipadas para su explotación directa).

La presencia de coches DEV-INOX para plazas sentadas de ambas clases da un toque de cromatismo variado al tren. Los A8j (1ª clase) son del tipo "corto" y los B10j (2ª clase), del tipo "largo". Sin embargo, la ausencia en el mercado en este momento de tipos "cortos" correctos (salvo los específicos climatizados "Mistral"), obliga a rehacer del todo el modelo Jouef añejo (ref. 5580) para equiparlo; esta operación se ha cursado en uno sólo de los dos ejemplares presentes en este tren, siendo el otro reemplazado por un "largo" A9j de origen Rivarossi. Asimismo, de los dos coches A8c8 OCEM-PL LsModels, sólo uno de ellos es el "auténtico" a literas, que acaba de salir al mercado; el segundo es del mismo tipo y marca (el A8 OCEM-PL), aunque sin el marcaje literal "couchettes" : pequeñas distorsiones a la realidad necesarias para componer el tren !

Con todo, una "brutal" composición larguísima de 18 coches, que una simple BB podía manejar a 140 km/h. sin mayor dificultad, por una línea sin rampas notables por otra parte. El asumido como límite de composición de 16 coches es válido para coches modernos de 26,4 m. (UIC-X, UIC-Z); sin embargo, en este tren de 18 coches, sólo 3 de ellos dan esta cota, midiendo los demás entre 23 y 25 m., así que caben 2 más.



Grafismo publicado en VF num. 145 y que ha servido de guía para la composición que se ha formado hoy. El coche-cama "P" y el postal PE tienen periodicidad.

Variación sobre el mismo tema : así resumo esta reproducción que sigue de una página del "livret" R^A oficial correspondiente al servicio de invierno 1970-71, donde este tren "Ibérica Express" Hendaye-Paris (entonces Rapide num. 32) presenta una muy similar composición (categoría 140 km/h, BB-9200, 19 coches) :

— 59 — Catégorie **

RAPIDE N° 32
"Ibérica Express"

Hendaye 23^h05 Paris 7^h55

Symbole de matériel	Composition et ordre de formation	N° d'ordre des voitures	Parcours des véhicules	Tonnage du train sur le parcours ci-après				A différer ou à ajouter en cours de route	Trains de retour	N° des roulements de Centre de gestion	N° des roulements de Centre de gestion EWP	Nombre de jeux
				Hendaye	Paris							
TÊTE au départ de Hendaye.												
+	Bc ⁹ (1)	80	(Madrid) Paris	43					31	EWP 693	Paris - Madrid	
	2 A ⁸ j ***	31.32	Hendaye. Paris	84					(4)	32 Paris. Madr		
+	6 B ¹⁰ (6)	33 à 38	—	246								2
	WLAB (M4)	n°1	—	56					31	R ¹ 1		
	WLAS	n°2	—	47								
	WLA (Lx16)	n°3	—	56								
□	Ac ⁸	40	—	52						32 Paris. Madr		
□	Ac ⁸ (2)	41	—	52								
+	2 Bc ¹⁰	42.43	—	94								
+	Bc ⁹ (1) (3)	44	—	43								
	Dd ¹ av		—	21								
	PA (5)		—	47								
Tonnage du train.....				841								
Charges admises par la traction.....				900								
Type des machines.....				3300								
Longueur du train.....				440								

(1) voitures à bogies interchangeables.
 (2) tous les jours du 27.VI au 6.IX ; facultatif en dehors de cette période.
 (3) peut avoir son origine reportée à Madrid ; dans ce cas est classée en tête du train au départ d'Hendaye.
 (4) roulement : 31-2.1.32.
 (5) origine reportée à Bordeaux les D¹ et 2.
 (6) compartiment à vitesse pour la voie ambulante dans la P¹ et 35.

Se observa como la 2ª clase es toda ella a base de 6 coches B10 DEV-AO, viene un coche cama LX en vez del T2 (iguales el MU y el P), los literas "pasantes" son B9c9 DEV, y uno de ellos es sólo opcional desde Madrid (num. 44); estos coches se convirtieron después en B8c8x sacrificando uno de sus 9 departamentos para el servicio de acompañamiento.

El horario es : Hendaya 23,05 – Paris Austerlitz 7,55 (en 1970) y Hendaya 23,02 – Paris Austerlitz 7,51 (en 1975) : equivalente.

Sigue el detalle de los coches de este interesante tren :

Los coches-cama :

En 1975, es complicado elegir coches-cama para una composición. Y es que en el decenio de los '70 (a partir de julio de 1971), el otrora homogéneo parque europeo de la CIWL sufrió de manera paulatina grandes cambios. En la fecha indicada la CIWL cesó en la explotación de su parque y lo alquiló a las empresas nacionales; de modo lento, fueron desapareciendo las razones sociales de la cornisa de los coches, el blasón de leones rampantes, el color azul noche habitual, los filetes amarillos, la numeración de 4 cifras específica etc...; a mediados del decenio apareció la sigla "TEN" ("Trans Euro Nuit-Notte-Night-Nacht"), el color azul más claro con una franja blanca, y poco después los pictogramas de las compañías nacionales, a medida que se oficializaba la cesión de derechos o la venta.

En las matriculaciones UIC, mismamente igual embrollo : desde 1968 el parque ya llevaba la razón UIC con "66" como cifras 3ª y 4ª, coexistiendo con el numero histórico; a partir de la fecha indicada de 1971, estas cifras trocaron por las propias del arrendador, y los históricos desaparecieron, o a lo sumo indicados en el faldón con un trazo de invalidación.

Luego en 1975 todavía podían verse coches cama para todos los gustos, con una amalgama de todos estos cambios descritos. He aplicado estos criterios diversos con la elección de los 3 presentes en este tren, descritos a continuación.

Coche num. 3 :



El conocido "P" en INOX, versión europea, con testers ya modernizados y bogies Schlieren, los suyos de origen. Lado departamentos, con la imbricación de 20 minúsculos recintos individuales a dos niveles. Marcaje aún bajo señas CIWL.

Coche num. 4 :

Foto siguiente, un coche "T2" visto lado pasillo; del lote asignado a la SNCF, ésta ha dispuesto sus señas y asimismo el nuevo emblema "TEN" del parque comunitario, pero sin renunciar a los colores clásicos CIWL : azul noche y fileteado amarillo. Ya no hay razón social CIWL ni insignia de guirnaldas y leones.



Coche num. 5 :



Magnífico coche tipo "MU", modelo que nunca fue "iberizado", visto lado departamentos, con sus 12 habitáculos a 1 sólo nivel equipando 3 camas cada uno; mantiene sus señas CIWL así como su decoración, pero la matrícula UIC indica la red "87" en vez de la "66", o sea, alquilado a la SNCF. Bogies tipo "L", que es como la jerga CIWL denominó al bogie francés Y24.

Los coches literas de 1ª clase :

Una especialidad 100% francesa es este concepto de viaje nocturno a base de 4 camas por departamento; antes de la generación "Corail" y sus cómodos A9c9ux, esta fórmula sólo se arbitró modernamente en coches mixtos de ambas clases, tipos DEV-AO y UIC-Y. Pero ya desde mucho antes, un parque de coches clásicos ofreció esta modalidad, con cajas procedentes del PLM, État etc...; como los 2

coches OCEM-PL que circulaban en este tren, adaptados a 8 departamentos de 4 literas cada uno : A8c8.

Coches num. 6 y 7 :



Un imponente modelo que acaba de salir al mercado, después de una notable espera; LsModels recompensa la paciencia de los aficionados con espléndidas piezas como ésta (comercializado bajo la marca de conveniencia MW – ModelsWorld)

Los coches literas de 2ª clase :

Coches num. 1 y 2 :



Dos ejemplares del conocido literas B9c9x UIC-Y de techo alto, alquilado por la SNCF al operador Wasteels, y que han salido a menudo en estos trabajos (Puerta del Sol etc..). Modelos Roco, que presentan el coche en su estado de los años 70, conforme a este tren de hoy; más reciente, el modelo REE del mismo coche lo

presenta en una época más tardía : franja verde encima de ventanas, pictogramas de clase tipo "cartouche" UIC, etc...

Coches num. 8 y 9 :



Antes de los numerosos literas UIC-Y y Corail-VU, la SNCF ya disponía de un parque enorme de coches a literas de los tipos DEV-AO, tanto en su versión corta (B9c9) como larga (B10c10), en ambos casos sin departamento de servicio (x). En este tren, dos ejemplares de la versión larga (25,094 m.) como el de la foto. El modelo inicial corresponde a LIMA, que lo clavó ya en 1995; desde entonces, se ha ofrecido en multitud de versiones bajo todo el carrusel de marcas del grupo, como Jouef, Rivarossi, Hornby etc...; pero la calidad y exactitud del original LIMA era ya incuestionable.

Los coches DEV-INOX :

Otra especialidad francesa, los coches de acero inoxidable construidos en Francia bajo patentes americanas Budd. En este tren, dos ejemplares del modelo "corto" en 1ª clase (A8) y otros dos de 2ª clase del modelo "largo" (B10), todos ellos de diseño DEV.

Como comentaba antes, los "cortos" son inexistentes en este momento en el mercado, a la espera de la venia de LsModels; el ejemplar de la foto siguiente y que ha formado en este tren viene de retocar en profundidad el modelo clásico Jouef, con importantes errores en las cotas de posición de los bogies que destrozan la silueta del vehículo en cuestión.

Coches num. 12 y 13 :



A8j DEV-INOX : la "j" la pone la SNCF para indicar el tipo de construcción INOX.

Para los B10 "largos", ningún problema, ya que desde el siglo pasado los fabricó Rivarossi con acierto y calidad (junto con los "largos" de 1ª clase A9); al igual que con el literas LIMA, la actual amalgama de marcas del grupo Hornby permite que se hayan reeditado muchas veces, bajo marca Jouef, o Lima, o Hornby (HJ, HR).

Coches num. 14 y 15 :



B10 DEV-INOX

Los coches DEV-AO y OCEM-PL de 2ª clase :

Coche num. 11 :



Coche del todo equivalente en medidas y aspecto al B10j DEV-INOX anterior, pero usando la tradicional construcción a base de acero ordinario ("AO"). Color verde y plata C160 que indicó un cierto tiempo la capacidad de moverse a esta velocidad. Modelo LIMA, vale lo indicado a propósito de los literas B10c10 de la misma gama.

Coche num. 10 :



Como aporte adicional de plazas de 2ª clase, este veterano OCEM-PL, del mismo tipo de construcción unificado de los literas A8c8 presentados más arriba. Añejo y lejos del confort "Corail" que era novedad en 1975, pero nadie negará la estampa y porte distinguido y muy ferroviario de este tipo de vehículos. Una gran realización de los ingenieros franceses en la primera mitad del siglo XX. Un parque notable de 1900 unidades y diverso en formatos que abarcó todas las compañías de entonces.

Y el modelo LsModels-ModelsWorld aquí presentado, sublime.

El coche mixto UIC-Y :

Coche num. 16 :



Hace pocos años, este formato de mixto B5D dentro de la gama UIC-Y era ignorado por sistema por los fabricantes que tocaban esta gama : Jouef, Roco. Por mi cuenta me había modificado un A4B5 Roco para dar este ejemplar, el de la foto, abriendo la puerta de persiana enrollable en el lugar de una ventanilla y cegando otra pequeña en el extremo 1ª clase. Sin embargo, de reciente el concurso de las nuevas marcas REE y R37, en frenética competición, han situado este eslabón perdido en el mercado, y por partida doble. Y con exactitud.

Los coches postales PTT :

Hasta los años 70, el parque postal especializado de los PTT franceses, se formaba exclusivamente con una flota numerosa de material clásico tipo OCEM, de la unificación de los años 30. No fue hasta 1974 que se encargó una serie moderna, de factura UIC-X, que con sus 26,4 m. (y caja de dimensiones equivalentes a un coche cama tipo MU) modernizó el parque.

En este tren, y de modo casual, un ejemplar de cada grupo.

En primer lugar un PE tipo OCEM : PE significa "Poste Entrepot", es decir, sólo almacén sin personal a bordo; estos coches se distinguen por sus dos grandes puertas en el lateral, que no tienen los PA-OCEM, que son los que llevan brigada a bordo. Sus líneas de remaches delatan su época de origen, sin embargo calzaban bogies modernos que los autorizaban hasta 160 km/h. para algunos.

Jouef realizó estos vehículos en varias épocas, desde la versión juguete a la modelista bastante perfeccionada (como el modelo incluido en este tren); modernamente, REE y LsModels se han repartido de nuevo el mercado fabricando estas gamas, al unísono, y en competencia directa y suicida.

Furgón num. 17 :



PE-OCEM (PTT) : modernizado, con bogies Y24 y burletes de goma y túnel.

Y en cola de tren uno de los ejemplares modernos : es el PA-UIC, serie de 114 ejemplares de 1974 con personal a bordo en brigada de trabajo. Los casilleros de clasificación impiden las ventanillas, y el coche se ilumina exclusivamente de modo artificial.

Este furgón, aunque parezca mentida, NO TIENE PRODUCCION H0, tan sólo un artículo a 1/100 en longitud muy grosero de LIMA años 70. También aquí la promesa eterna y poco verosímil de LsModels. El ejemplar de la foto es de mi producción, por "cortar-pegar" de dos de los citados LIMA, con un chasis alargado y bogies Roco.

Furgón num. 18 :



PA-26 (PTT)



En Burdeos-Saint Jean, en 1982, uno de estos modernos postales mostrando su notable longitud y capacidad.

TRACCION :



Ya tardaba. Ya tardaba en salir en estos reportajes la estrella de los expresos franceses de los años 50 y 60 : la inexcusable BB "Jacquemin", o mejor denominada como "MTE" atendiendo a su grupo constructor (no es de Alstom, por cierto).

Dentro de este proyecto y estética (firmada Arzens, por supuesto), figuran las series BB-9200 (la presentada aquí) y BB-9300 en corriente continua, BB-16000 en corriente alterna, BB-25100 y BB-25200 en mezcla bi-corriente, y BB-20100 en bi-frecuencia. (obsérvese como $9200 + 16000 = 25200$: simples matemáticas).

Son robustas BB de 4 motores de gran potencia, del orden de los 5500 CV., aptas a 160 km/h. con el "plus" de las ultimas de la serie 9200, preparadas para "Le Capitole", rojas ellas y aptas a 200 km/h.

Total 266 locomotoras en este modelo, compartiendo diseño (cabina "panorama"), elementos técnicos, bogies y decoración con el llamado "verde azulado claro 313"; sin embargo, las últimas salieron con diferentes detalles de presentación y un color más oscuro ("312"). Se usaron como imagen de marca en las campañas publicitarias SNCF de los años 50 y 60. En los años 70, pese a que las nuevas y super-potentes CC-6500 les arrebataron la flor y nata de los rápidos, seguían al frente de trenes rápidos y/o pesados como el de hoy.



Imagen explícita de cómo la SNCF usó durante 2 decenios al menos la imagen de las BB-MTE.

Se aplicó en folletos publicitarios, paneles, billetes, horarios, y todo tipo de documento impreso.

El modelo elegido para mi tren está en versión "casi" de origen : así es para el color y el marcaje (SNCF – BB-9270 en relieve), pero ya ha sufrido el recorte del faldón frontal bajo, en forma de bulbo redondeado. Los embellecedores envolventes de los faros y los bigotes en metal no tardarían demasiado en desaparecer (corrosión).

De producción ROCO, que se ha prodigado en reproducir estas bellas BB-MTE, el modelo concreto no se ha catalogado en detalle, sino que venía en un "set" con 4 coches UIC a literas. Por ello esta numeración 9270 de faldones recortados tiene una cierta "cota" en el mundo de la colección. (set ref. 61023).

Casi todas las marcas de modelismo que tocan mercado francés han tenido reproducciones de estas máquinas, inevitablemente : de memoria ... Lima, Jouef, VB, Märklin, Roco, Carmina, Mougél, Meccano, Lematec etc... y se espera el "súmmum" en las de la marca REE a venir pronto.

Estas BB-9200 en concreto (la serie de las BB-MTE quizás más conocida), tienen también en la SNCF el record "camaleónico", es decir, las que han llevado el mayor numero de decoraciones o libreas. Unas han sido generales para todas (origen, Oullins, Béton), otras parciales (Capitole, Corail, Frét, Multiservices, En Voyage) y otras sólo aplicadas a un ejemplar (Arzens verde-9231, Arzens gris-9288). Un marasmo sólo accesible a los muy metidos en el tema !

Sigue el tema fotográfico del tren circulando por la maqueta Asvicaf : la pobre BB Roco pudo con él, aunque con cierto sufrimiento visible en algún punto. Pero el peso de tal conjunto también dio algunos desenganches intempestivos con material en deriva; no se puede exigir tanto a los "arpones" de Roco, sobre todo si no están perfectamente nivelados !



Más difícil todavía, los 18 coches de la formación entera en esta toma por cola en la maqueta Asvicaf. Menudo tren !



El "Ibéria" detenido en la estación Vallhonesta en vía principal.



VÍDEO :

Para un tren de esta longitud, era importante registrar un vídeo para comprender en toda su extensión lo que era uno de estos expresos de antaño. El tren desfila parsimoniosamente ante la cámara, con un encuadre artístico por gentileza de Ll.Lannes, su autor que lo ha cedido para este reportaje :

<https://youtu.be/7p-h1znmVqs>

EPÍLOGO :

Este tren francés "Ibéria" tuvo su final allá por 1979, es decir, 4 más tarde de la composición hoy reseñada. En esta fecha la SNCF creó un tren nocturno de marca en la relación Paris-Burdeos-Irún/Hendaya y vice-versa, denominado "La Palombe Bleue" (La Paloma Azul); este expreso se formó con sólo plazas acostadas, ya sea en coche-camas como los del "Ibéria", ya sea con un lote importante de los nuevos coches a literas climatizados "Corail-VU". Este tren finiquitó los días del "Ibéria" francés.

Para el tránsito internacional, el coche a literas directo a Madrid ya no tenía sentido, ya que el "Puerta del Sol", activo desde 1969, incorporó dichos coches a literas "Wasteels" desde 1974 ya. Por otra parte, el coche a literas a Algeciras, fue incorporado a otro tren de menor categoría en la misma relación, y siguió por las líneas peninsulares con el "Iberia" de Renfe y después con el expreso "Media Luna" de nueva creación (y que merecerá un reportaje próximo en esta serie).

Otra página pues cerrada de lo que fuera esta maravillosa época de las grandes composiciones variopintas con múltiples destinos, series y colores. Ahora toca una dosis exclusiva de "autopropulsitis aguda" a uno y otro lado de la frontera franco-ibérica.

Con agradecimiento a la asociación ASVICAF de Sant Vicenç de Castellet (Barcelona) por la disposición de su maqueta H0 para poner en adecuado relieve estas composiciones.

Autor texto, cuadros y fotografías :

Jordi Serra i Miquel

Septiembre-2019