

TEE "LIGURE" AVIÑÓN-MILÁN

El enlace perdido



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.

TEE "LIGURE" (1981) - - - - - Composición CE102

Referencia EW73C

El TEE "Ligure" es uno de los históricos; se creó en 1957, justo al inicio del sistema TEE, para enlazar Milán con la gran capital del sur de Francia, Marsella. Dando servicio de paso a Génova, Mónaco, Niza y toda la línea de la "Costa Azul", y sus emporios turísticos de prestigio.

En 1969, con la creación del TEE "Catalán-Talgo" entre Barcelona y Ginebra, que transitaba por Aviñón, alguien pensó en enlaces a escala europea y el "Ligure" prolongó su recorrido desde y hasta Aviñón, después de invertir sentido de marcha en su inicial terminal de Marsella-Saint Charles. El enlace era en ambos sentidos, con lo que quedaban abiertas unas relaciones diurnas Barcelona-Milán e inversa, extensibles a Génova, Niza etc...

Antes de seguir, vale la pena indicar, por si acaso, que me refiero a "Aviñón" de la Provenza francesa ("Avignon"), i no al dinámico pueblo catalán del Bages del mismo nombre y fonética (Avinyó). Cosas de la toponimia oficial catalana !

La casualidad quiso que en mi periplo francés de Semana Santa de 1981, a mi paso por Aviñón, acertara a fotografiar este tren a punto de marcha, con una BB-7200 al frente, con los 2 coches de 1ª clase con departamentos visibles tras de ella. Así y en este sentido y material lo he reproducido hoy.



Detalle de la composición preparada :

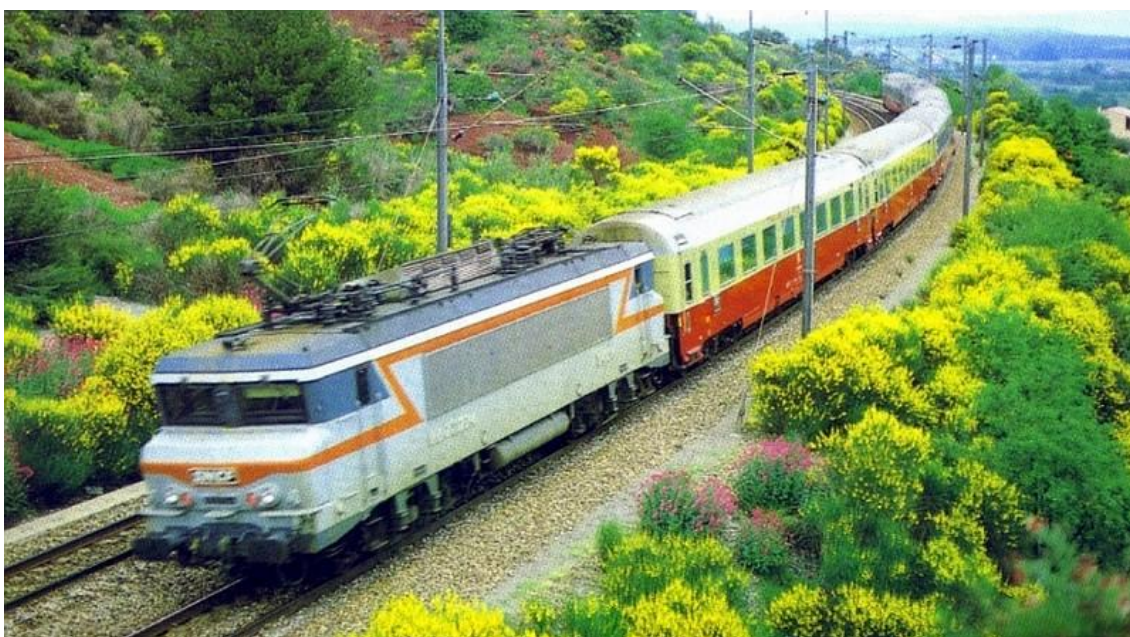
TEE47 "Ligure" Aviñón-Marsella-Génova-Milán del 20-4-1981 a la salida de Aviñón :

	TIPO	PROP.	DETALLE	DECORACIÓN	MARCA	REF.
1	TEE-GC Az	FS	1ª clase departamentos	Rojo-Crema TEE	ROCO	45637
2	TEE-GC Az	FS	id.	id.	ROCO	45906-1
3	TEE-GC WRz	FS	Restaurante	id.	ROCO	45906-2
4	TEE-GC Az	FS	1ª clase salón	id.	ROCO	45906-3
5	TEE-GC Dz	FS	Furgón y Generador	id.	ROCO	45906-4

Este tren cambia de sentido 2 veces; la primera en Marsella-Saint Charles, estación terminal; de allí sale con una eléctrica BB-22200 acoplada por la cola, o sea, circula por la Costa Azul con el furgón delante; el uso de una bicorriente es necesario en

toda la línea costera, ya que la transición eléctrica de continua a alterna se da en plena vía, al poco de la salida de Marsella. En Ventimiglia, donde llega con la máquina francesa funcionando bajo 1500 voltios de continua de nuevo, es tomado por una italiana FS E-444 "Tartaruga", que en el mismo sentido de circulación lo lleva a Génova-Piazza Principe; allí vuelve a invertir sentido de marcha, y de nuevo furgón en cola y con una E-656 "Caimano" al frente ataca un último tramo de ruta hasta Milán-Centrale.

2 ó 3 coches de 1ª clase italianos del mismo tipo GC, pero con decoración "bandiera" gris pizarra y crema con fileteados rojos, son añadidos al tren exclusivamente en el tramo de recorrido italiano Ventimiglia a Milán y viceversa. También un sexto coche Az como los presentados, en color TEE, viene en refuerzo sistemático los sábados en toda la ruta.



Florida estampa del "Ligure" circulando por Francia en el tramo entre Niza y Marsella; una necesaria bicorriente BB-22200 al frente. Foto SNCF

Años atrás, una BB-25200 (de la familia MTE-Jacquemin) hacía el tramo Marsella-Ventimiglia, y una BB-9300 de la misma familia el tramo Marsella-Aviñón; en el recorrido italiano podía verse de todo : además de las mencionadas, hay fotos con E-646 y también con las E-636, con sus colores marrones característicos.

Según los datos recogidos en el libro "Les TEE" de M. Mertens, los enlaces en Aviñón eran los siguientes :

14 h 30 m. llega TEE 46 "Ligure" procedente de Marsella y Milán

14 h 59 m. llega TEE 70 "Catalan-Talgo" procedente de Ginebra destino Barcelona

15 h 04 m. llega TEE 73 "Catalan-Talgo" procedente de Barcelona destino Ginebra

15 h 47 m. sale TEE 47 "Ligure" destino Marsella y Milán

Con margen suficiente pues de $\frac{3}{4}$ de hora por los frecuentes retrasos del Talgo, aunque esta última salida había sido antes a las 15 h 25 m.

Los coches "GRAN CONFORT" y TEE reales :

Los FS se introdujeron en el Club TEE en 1957, en origen, aportando los automotores Breda Aln-442, a base de 2 coches de 1ª clase unidos de manera permanente, ambos bien motorizados, equipados en 1ª clase y restauración (y en colores TEE); la falta de capacidad del invento y el éxito inicial de la red TEE les obligó a construir a partir de 1972 una serie de magníficos coches para estos servicios TEE, de lo mejor que se ha visto en cuanto a calidad y estética, y como no, en colores TEE, coches que forman el tren de hoy.

Son coches de 26,4 m. aptos a 200 km/h i con bogies Fiat; bien climatizados y con detalles de interiorismo y confort superiores, se construyeron en versión Az departamentos (8 de 6 plazas), Az pasillo central (48 plazas), WRz restaurante y bar, y Dz como furgón convertidor : este último lleva 1 o 2 grupos convertidores generadores para alimentar de manera autónoma la climatización de toda una composición, pero sin motores diesel, o sea, se limitan a convertir en corriente trifásica 380 v. la tensión que les llega por línea de tren de la locomotora, sea del tipo que sea según el país por donde se circula.

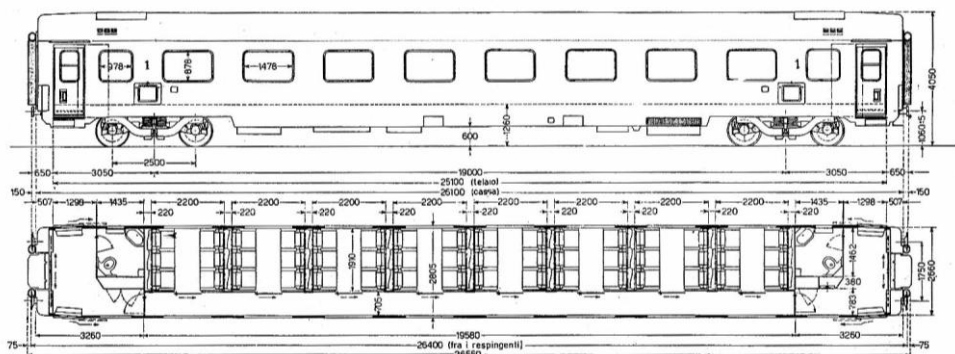
Curiosidades de formación :

a/ los Az pasillo central siempre circulan al lado del WRz, ya que permiten servicio de restauración en plaza, y hace falta pues la proximidad de la cocina.

b/ el Dz furgón convertidor, cuando llevaba 1 solo grupo, sólo llegaba a alimentar 4 coches seguidos : por ello sólo circulaba en un extremo del tren si este era corto; en trenes más largos, se colocaba en posición central para que la tensión llegase bien a todos los coches, las pérdidas de tensión en los conectores eran importantes. Al final todos fueron equipados con 2 grupos. Y como es norma UIC, el pasillo lateral que tiene no impide la comunicación de viajeros a lado y lado, por ello tiene una disimetría notable : ventanas grandes a un lado, ventanillas y radiadores altos en el otro.

FIAT construyó 28 coches de este tipo TEE, 13 Az (d.), 5 Az (p.c.), 5 WRz i 5 Dz.

Además, en 1976 entraron en servicio otros 190 coches para los TEE interiores, denominados "Gran Confort", idénticos pero en colores gris y crema, y con los furgones sin grupos convertidores, ya que cada coche ya lleva el suyo propio y sólo para alimentación doméstica a 3000 voltios.



Esquema de un coche Az TEE con departamentos. Con el detalle de los armarios guardarropa detrás del reposacabezas de cada asiento. Documento FS.



El WRz por el extremo de la cocina

Foto :

Amicitreni

forum

Los coches TEE y G.C. en modelo HO :

Un material real tan destacado y de prestigio es normal que haya tenido bastante reproducción en miniatura HO.

Rivarossi abre el tema en los años 70 : coches TEE de los 4 formatos, y coches "Gran Confort" también de los 4 formatos, mismos moldes : y aquí ya empieza el problema : el furgón de los G.C. no es ni remotamente parecido al furgón convertidor TEE, más bien deriva de una caja UIC-X : ya tenemos pues un grueso error.

Los modelos son detallados para su época, pero a una escala en sección próxima a 1/80, según la moda del fabricante entonces : muy ligeros, ruedan bien y no tienen mecanismo de enganche corto; a día de hoy son piezas de colección pero muy abordables de cota.

ROCO se mete en ello en 2005 : la perfección habitual, con todas las mejores técnicas; son los coches que circulan hoy en mi tren; ROCO evita problemas y deja sin reproducción el furgón G.C. que requeriría un 5º molde de caja. Hay que decir que no es posible por estética mezclar coches de estas 2 marcas, por la diferencia de concepto y de altura de caja.

ACME viene después, pero solo propone los "G.C." (no los TEE inicialmente), y aún sólo los del pedido posterior que se hizo a finales de los años 80, que difieren de los otros por tener los techos estriados. Pero, además, ACME fabrica el auténtico furgón G.C. tan reclamado, aunque de momento sólo lo vende incorporado en algunos "sets" junto a otros coches, en tiradas limitadísimas, y que está llegando ahora mismo a cotas altísimas en el mercado de ocasión !

Y, sorpresa, el grupo Hornby contraataca de reciente con unos tirajes de coches G.C. también del modelo 1988 estriado, sólo el 1ª de departamentos de momento,

vendido bajo marca "Lima Expert", con una calidad equivalente a la ACME y a un precio bastante por debajo. Quién da más ?

Así pues, si quiero presentar mi tren de hoy en el tramo italiano, no puedo hacerlo por la razón de los 2 ó 3 Az G.C. añadidos, en decoración gris-crema "bandiera" : los de ROCO son ya inabordables, y los ACME o Lima-Expert, accesibles, son del tipo con techo estriado que no se pueden usar en un tren de 1981 (no existían).



Furgón convertidor Dz lado pasillo



Furgón convertidor Dz lado equipamiento



Coche 1ª cl. con departamentos, lado pasillo



Coche 1ª cl. con pasillo central; lado de los WC y lavabos



Coche Restaurante y Bar, extremo comedor



Dos Az color "Bandiera" : arriba el Rivarossi de 1970, fuera de escala exacta; abajo el reciente Lima-Expert, de gran nivel modelista; 40 años de evolución técnica.

TRACCIÓN

La familia de locomotoras eléctricas alias "4400 kw", representan la primera gran generación de unidades equipadas con electrónica de potencia, y entraron en escena allá por la mitad de los años 70. A razón de 240 para continua (BB-7200), 65 para alterna (BB-15000) y 205 bicorrientes (BB-22200) (como siempre, la elección de series de numeración en la SNCF no es del todo arbitraria : $7200 + 15000 = 22200$).



La 7273 en espera en Narbona el 12-8-1995; el "BB" ya ha desaparecido, y ya se usa el logotipo denominado "spaguetti" o "nouille"

Hoy pues es el turno de la BB-7200, del todo idéntica a la BB-22200 que ya apareció en estos trabajos, exceptuando la posición de los pantógrafos y los equipos del techo. Pantógrafos montados a la francesa, codos hacia dentro, para ésta, y alternados uno con codo hacia dentro y otro hacia fuera para la bicorriente, ya que necesita liberar mas superficie en el techo al llevar más equipo y más distancia de aislamiento por la presencia de los 25000 voltios.

Datos base : 4400 kw (6000 cv.), 160 km/h, equipo "chopper" a tiristores.

El modelo de esta locomotora se ha reproducido por un buen puñado de fabricantes (Märklin, Roco, LsModels, Lima etc...), en general de manera correcta; el de hoy es quizás el mejor, el de LsModels, que produce toda esta gama con acierto, a pesar de la queja de los modelistas franceses en el sentido de un color "béton" posiblemente demasiado cálido, en exceso amarillento ("biscuit glacé")

El ejemplar es el BB-7216, que, hay que reconocer, de manera alguna podría estar remolcando este tren, ya que las 35 primeras fueron prontamente especializadas a mercancías y embridadas a 100 km/h. en la red Sur-Oeste. Pero tampoco hace falta saberlo tan al detalle !



Magnífico aspecto de la BB-7216 Ls-Models ref. 10200. Pantógrafos de una gran finura y con un nivel de detalles muy elevado. Funcionamiento impecable y silencioso. Las cabinas son completas y equipadas, a diferencia del primer modelo Roco (que era de 1980) donde la transmisión robaba espacio a las cabinas, que eran sólo figuradas sin volumen interior.

Seguidamente, 4 de las típicas fotos de la explotación de este tren de hoy en la maqueta Asvicaf. Explotación facilitada por lo ligero del convoy, que puede incorporarse en nuestras instalaciones caseras con facilidad.





Circulación del TEE "Ligure" por la maqueta Asvicaf; con el añadido casual de un F-zug "Gambrinus" al nivel superior. Todo es posible en H0.



LA PARADOJA FERROVIARIA DE AVIÑÓN

Un pequeño apéndice para poner en relieve una cosa que me sorprendió cuando visité en 1981 la estación de Aviñón, y que después comprendí al consultar los detalles al caso. Pero me chocó y despertó mi curiosidad.

Situado en el andén principal de tal estación, junto al edificio de viajeros y dando cara a las vías, por la izquierda van y vienen los trenes a Lion y Paris (norte), y por la derecha van y vienen los trenes a Marsella, Montpellier etc... (sur).

Por el otro extremo del haz de vías de andén, encima de un ligero terraplén, hay dos vías exteriores para trenes de mercancías; pues bien, vi pasar trenes cargados de bobinas siderúrgicas (en plataformas), en el sentido izquierda a derecha, o sea, como si vinieran del norte y se dirigieran al sur.....raro, raro !

Conocía la existencia de un complejo siderúrgico (Fos-sur-Mer) en el sur, camino de Marsella, y es lógico que dicho transporte se encaminara pues hacia el norte, como es que circulaban en sentido contrario a la lógica ?

Cuando encontré un plano completo de los enlaces ferroviarios de Aviñón lo comprendí : los trenes de mercancías procedentes del complejo vienen por la línea de Cavaillon, después de bordear la gran clasificación de Miramas; esta línea enlaza en Aviñón con la de Paris por el norte; entonces circulan por la estación central en el sentido norte-sur aparentemente erróneo, y después, un poco más al sur, cruzan el haz de vías principales por paso elevado (clasificación de Champfleury) para enseguida girar 180 grados cruzando el Ródano y encaminarse hacia el norte por la línea del margen derecho del rio, especializada en mercancías.....todo un rompecabezas.

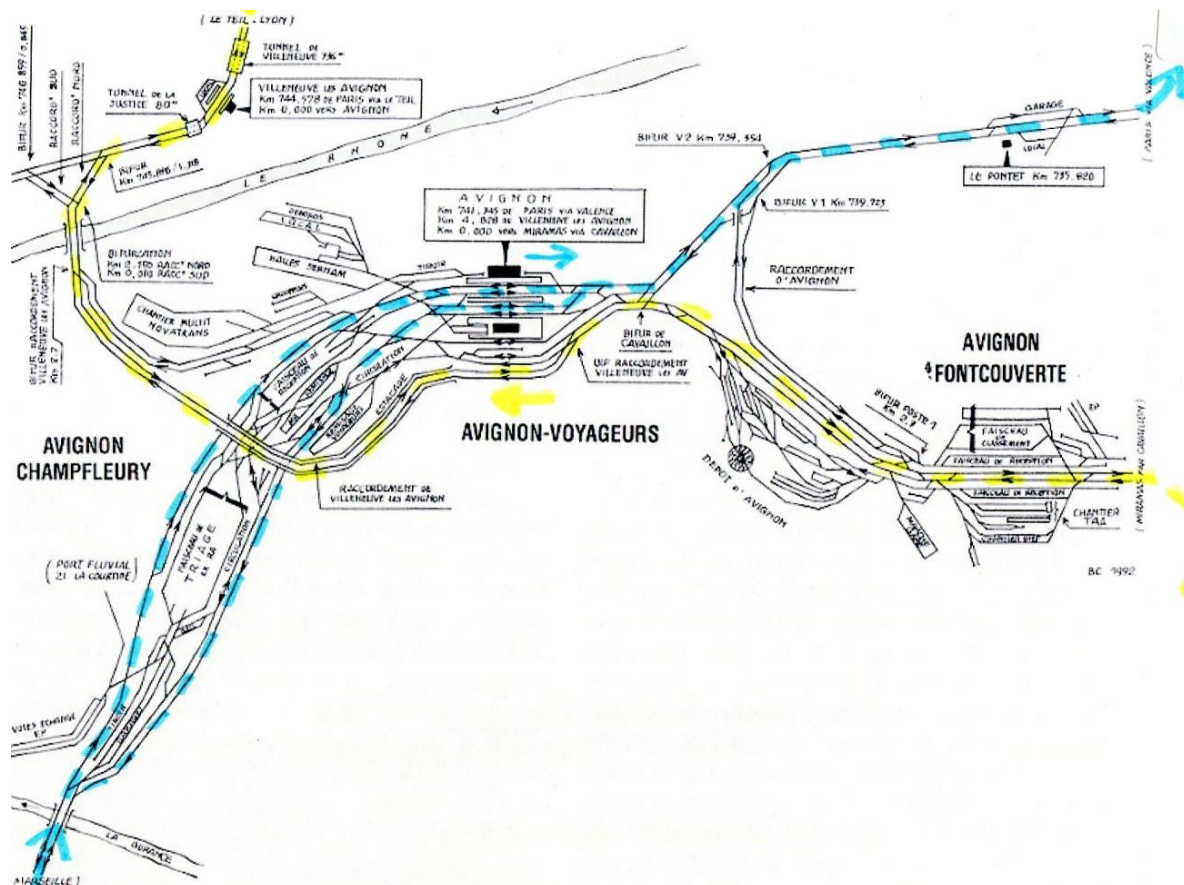
De esta suerte, tienen una doble vía electrificada especializada en mercancías entre los grandes complejos industriales próximos a Marsella y Lion, que en ningún momento entorpece el tráfico rápido de la gran arteria "imperial" PLM, ni la cizallan, ya que la cruzan 2 veces a distinto nivel.

Esquema que sigue :

AZUL : ruta trenes viajeros Sur-Norte (Marsella a Paris)

AMARILLO : ruta trenes mercancías Sur-Norte (Fos-sur-Mer a Lion)

Circulan pues en sentidos opuestos por la estación principal "Avignon-Voyageurs"



EPÍLOGO

O quizás diríamos "epitafio" cuando hablamos de los grandes trenes

El 23-5-1982 este TEE fue suprimido, por baja ocupación; reemplazado desde el día siguiente por un rápido IC de ambas clases entre Milán y Marsella exclusivamente; con coche restaurante todavía y coches UIC-X italianos ordinarios; poco después ya llevaba un coche-bar "Servizio Ristoro" y no un WR auténtico. En 1995 ya limitado a Niza, y en 2008 pierde la calificación internacional al ser operado sólo entre Milán y Ventimiglia, además de perder el nombre original per el nuevo de IC "Andrea Doria". Fin de trayecto !

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 (salvo acreditadas) : Jordi Serra i Miquel

Diciembre-2017