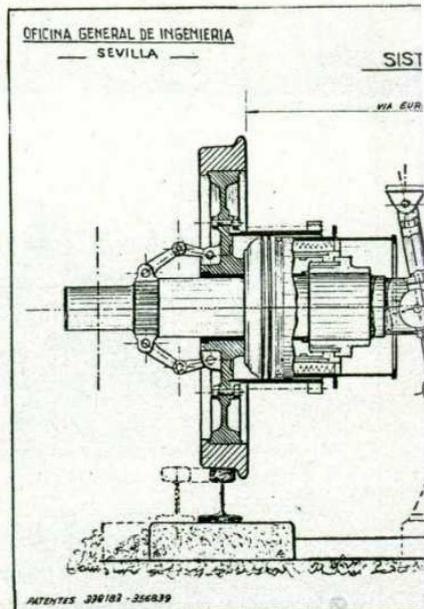


Los ingenieros señores Rubio, Bel, Camacho, Lara y Bastida, autores del proyecto OGI.



Croquis del proyecto para ancho europeo.

EL CONCURSO DE BOGIES DE ANCHO VARIABLE

El pasado mes de enero publicamos una entrevista con don José María García Lomas con motivo del fallo del concurso de la UIC sobre los bogies para ancho variable. Según informábase, el segundo premio había recaído en el proyecto presentado por la Oficina General de Ingeniería (OGI), realizado por un grupo de ingenieros españoles con residencia en Sevilla. La trascendencia de esta cuestión del ancho de vía y el hecho de que nuestros técnicos hayan logrado un éxito tan señalado, nos ha movido a celebrar una entrevista con los autores del proyecto OGI para conocer la gestación de su idea y las vicisitudes experimentadas hasta llevarla a la práctica. (N. de la R.)

EN el popular barrio sevillano de Triana, un grupo de ingenieros, los señores Rubio, Bel, Camacho, Lara y Bastida, han conseguido el segundo premio del Concurso Internacional de Bogies de Ancho Variable, convocado por la RENFE dentro del marco de la UIC.

Aunque sus trabajos están dirigidos a la aeronáutica, al leer en un diario de Sevilla un artículo sobre los trenes directos Madrid-París y la mención que sobre el citado concurso se hacía, decidieron presentar un proyecto. Durante un mes la correspondencia con la Comisaría de Relaciones Públicas de RENFE y con la secretaria de la Unión Internacional de Ferrocarriles, fue intensísima.

Con solo un plazo de mes y medio se inició el que sería uno de los proyectos premiados. Por la premura de tiempo se habían abandonado otras dos ideas. La originalidad del sistema estriba en la adopción de técnicas aeronáuticas para la resolución de un problema ferroviario. Cinco días antes de quedar cerrada la admisión de proyectos, salieron de Sevilla dos carpetas certificadas con destino a París. A la primera intención de participar, se sumaba una nueva aspiración, llegar a la final y conseguir al menos una mención honorífica. Entramos en el verano de 1967. En el mes

de junio se supo que de los 43 trabajos presentados, habían pasado la primera criba 19. Esto daba idea de la importancia del concurso y del gran número de participantes. Posteriormente, y después de una nueva selección, quedan cuatro proyectos, uno de ellos español. París comienza a solicitar de Sevilla información sobre algunos puntos. Se empieza a sospechar que el proyecto español es el de OGI. RENFE pide una copia del proyecto mostrando gran interés por él.

Por fin, en marzo de 1968, se recibe una comunicación del secretario de la UIC, el académico francés y ex director de la SNCF, Luis Armand, en la que cita a los ganadores del segundo premio, en París, el 11 de junio, para hacerles entrega del mismo. Son 750.000 pesetas, de las cuales se entregan, según lo estipulado en las bases del concurso, la mitad, quedando las restantes pendientes de las pruebas que se realicen.

En los meses transcurridos desde entonces se ha seguido trabajando, enviándose el mismo proyecto para vagones de mercancías, en los que se empezarán las pruebas. El sistema sevillano es perfectamente adaptable a los vagones de dos ejes y de ello podría beneficiarse notablemente el transporte de naranja.

VIA LIBRE ha visitado a los ganadores en la

factoría Hispano Aviación. Preguntamos, en primer lugar, al señor Rubio las posibles ventajas de su proyecto en relación al del primer premio.

—Creo que, sin duda alguna, su viabilidad. El sistema de cojinetes necesario para el proyecto suizo es muy delicado. Por otra parte, el fracaso del sistema Michelin, también sobre rueda libre, debido a la falta de autocentrado de los bogies sobre la vía, no hace abrigar buenas esperanzas. Nuestro sistema puede acoplarse incluso a las locomotoras y automotores, con lo que favoreceríamos las relaciones directas San Sebastián-Burdeos, Barcelona-Marsella-Toulouse e incluso hasta Lyon, independientemente de que también lo haga el Talgo.

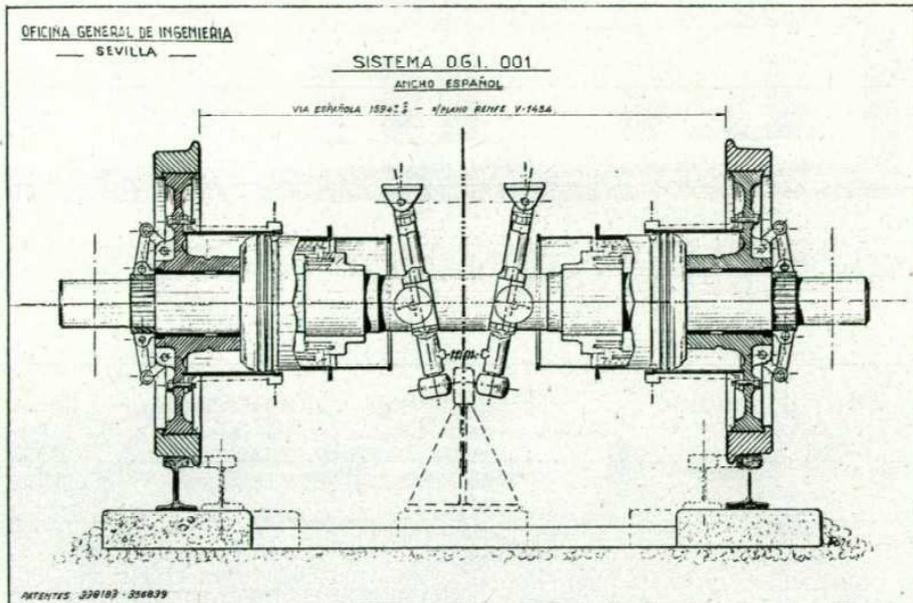
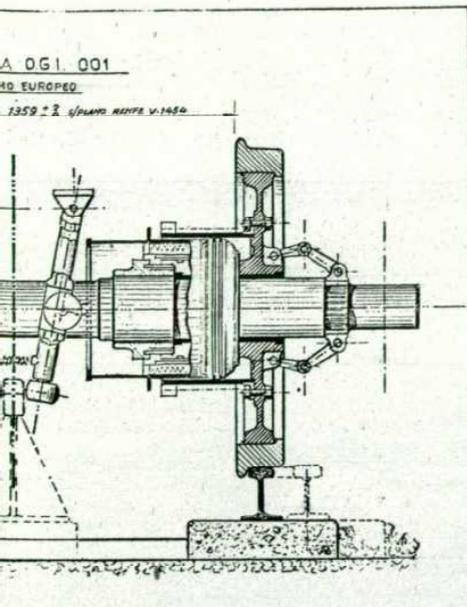
Ahora es el señor Lara el que nos responde sobre las dificultades que ha encontrado en la elaboración del proyecto.

—Sin duda alguna, el tiempo. No olvide que el anuncio se publicó en Sevilla el día 10 de enero y el concurso se cerraba el 1 de abril. Fue una carrera contra reloj desde el principio, ya que del ferrocarril solo sabíamos que los trenes van por la vía.

Los señores Camacho y Bastida nos puntualizan la importancia que este proyecto puede tener para el próximo transporte de containers entre la terminal de Cádiz y toda Europa, al evitar los transbordos en frontera. Quien piense que solo se trata de solucionar el problema para los trenes de viajeros, es que tiene una visión muy limitada del asunto.

Como final, pregunto al señor Bel qué necesita el proyecto para su explotación.

—Pasar rápidamente a la fase de ensayos. Para corregir, perfilar y mejorar nuestro inven-



Croquis del proyecto para ancho español.

★ Entrevista con los autores del proyecto OGI
 ★ Son ingenieros aeronáuticos españoles y trabajan en Sevilla

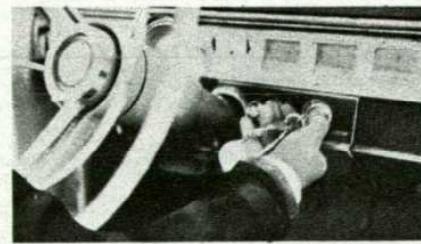
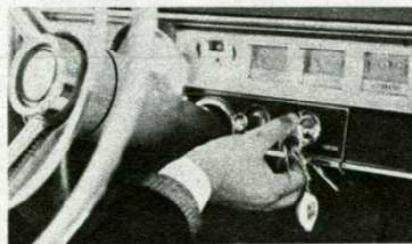
to, hay que hacer lo mismo que ha hecho Talgo. Montar el sistema en unos vagones y rodarlos exhaustivamente, haciéndolos pasar

periódicamente por la vía de transición. Una vez que las garantías de funcionamiento sean totales, será el momento de convencer a los

franceses de que podemos llegar a París con un tren normal.

Miguel CANO LOPEZ LUZZATTI

Rrrrr



Rrrr...

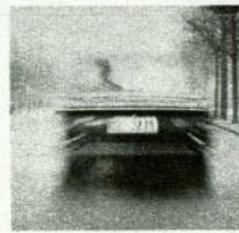
Algo falla. Y se produce ese Rrrr... Rrrr... deprimente. ¿Es Vd. también un conductor Rrrr... Rrrr...? ¿Le da igual llevar cualquier batería...?

Rrr...

EXIJA QUE LE INSTALEN UNA BATERIA TUDOR



TUDOR le garantiza un inmediato arranque. Más luz. Mayor duración. Total asistencia a través de sus 15.000 puntos de servicio en toda España. Conozca ahora la nueva TUDOR NIVELMATIC de llenado simultáneo y control automático. No pida una batería... EXIJA TUDOR



Tudor
 Arranque instantáneo
 Torrente de luz.