



Locomotora eléctrica RENFE 280-002-7 (Ex 10002)

Locomotora eléctrica RENFE 280-002-7
(Ex 10002)
Tipo B'B'
Año 1963. Alsthom (Francia)
Pieza IG: 00133
Vía III (tracción eléctrica). Museo del
Ferrocarril de Madrid

A principios de los sesenta la red ferroviaria electrificada española de ancho ibérico, contaba con dos tipos de tensión 1.500 y 3.000 voltios. Ante la necesidad de incorporar material que pudiera circular por ambos tipos de líneas, RENFE encargó a la experimentada firma francesa Alsthom (hoy Alstom), un tipo de locomotora bitensión capaz de cumplir tal exigencia. En 1963 adquirió como prototipo una serie de cuatro locomotoras (10001 a 10004) con un aspecto muy parecido a las locomotoras de la serie 7600, que operaban en España desde hacía varios años.

La locomotora 10002 es la única superviviente de esta serie de locomotoras “diezmiles”, que tan solo estuvo en servicio trece años. Presentando importantes novedades técnicas, ya que eran las primeras locomotoras bitensión que hubo en nuestro país, pero además es reseñable su doble suspensión pendular, barras de tracción, y un tipo de bogie monomotor. Como novedad también su sistema birreductor que permitía la circulación en dos regímenes de marcha, gran velocidad a 120 km/h para los trenes de viajeros, y pequeña velocidad a 70 km/h para los trenes de mercancías. Sus dos motores le conferían un desarrollo de potencia nominal de 2.270 kW. Cada bogie está dotado de dos ejes con ruedas de 1.250 mm de diámetro, con una distancia entre ejes de cada bogie de 2.110 mm y entre centros de los mismos de 9.000 mm. Su peso en servicio es de 80 Tm, soportando 20 Tm por eje. Su equipo de frenado es de vacío para el tren y neumático para la locomotora, contando con un equipo reostático para el freno eléctrico, independiente de la línea e instalación como medida de seguridad para las fuertes pendientes. Se le montaron en ella pantógrafos Faiveley de un solo brazo tipo AM, que posteriormente serían también montados en la serie 276 (Ex 7600).

Sin embargo, si miramos con detalle la 10002 comprobamos que contaba con gran cantidad de elementos comunes con las 276, como ejes, baterías de acumuladores, engranajes, fusibles, cajas de grasa, aparatos de iluminación, etc. facilitándose así su mantenimiento. Originalmente se pintó en verde claro con franja entre embellecedores a lo largo de los costados y en la zona de los focos de los testers en un verde más oscuro, igual que las de las series 276 y 286. Posteriormente fue pintada en el típico verde de las eléctricas de RENFE, con la franja amarilla y numeración UIC (serie 280).

La serie prestó servicio en en la línea de Ripoll y entre Barcelona y Mora, hasta que se unificó la tensión a 3.000 voltios. Después pasarían a las líneas del contorno de Madrid, en la que también existían dos tipos de tensión. En 1971 se trasladaron a Alcázar de San Juan (Ciudad Real) para realizar los servicios de los expresos de Andalucía. Finalmente, en 1976 fueron a Miranda de Ebro (Burgos), en donde estuvieron estacionadas varios años a la espera de una gran reparación que no llegó a efectuarse, causando baja en el año 1982.

Procedente de Miranda de Ebro, el 9 de junio de 1984 llegó al Museo del Ferrocarril de Madrid la locomotora bitensión 280-002-7 para su exposición al público, aunque lamentablemente actualmente no conserva la placa de numeración característica que portaba en su frontal.

En 1996 fue incluida esta pieza en la incoación de expediente de declaración de Bien de Interés Cultural.