

negociación. No obstante, puedo decir sin ninguna duda y, para resumir, que este período de trabajo, es decir, de negociaciones, de la conferencia ha realizado grandes progresos. En principio, habíamos esperado hacer todavía más progresos que los logrados. Aunque se ha conseguido un texto unificado que puede servir de base muy útil para negociaciones futuras, no tiene todavía carácter legal ni constituirá por sí solo el convenio propuesto. Todavía se requerirán largas negociaciones.

(Cont. p. 8)

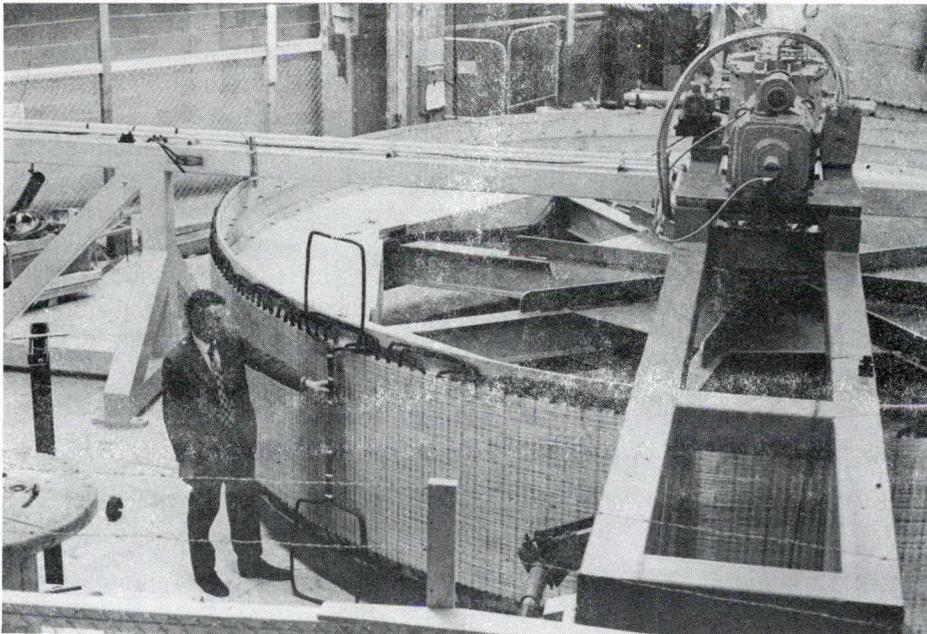
El sistema de propulsión de alta velocidad Maglev hace buenos progresos

Un grupo de científicos e ingenieros de la Universidad Queen de Kingston, Ontario, recibió recientemente resultados alentadores de las pruebas intensivas a que se había sometido el motor Maglev canadiense "sincrónico, lineal y supraconductor".

Todavía en la etapa de diseño, este motor constituye una versión del que será capaz de propulsar un vehículo para 100 pasajeros a velocidades superiores a 480 kms por hora y sobre un riel elevado.

Dirigido por el Profesor David Atherton de la Facultad de Física de la Universidad Queen, el grupo Maglev (Magnetic-Levitation-Levitación Magnética) es un equipo interdisciplinario constituido por las Universidades de Queen, Toronto y McGill. Lo administra el Canadian Institute of Guided Ground Transport (Instituto Canadiense de Transporte Terrestre Dirigido) en la Universidad de Queen y está subvencionado por el Consejo Nacional de Investigación y la Agencia para el Desarrollo del Transporte.

Existen otros grupos dedicados al desarrollo de motores similares para el transporte a alta velocidad en Gran Bretaña, Estados Unidos y Alemania Occidental.



El Profesor David Atherton junto a la rueda utilizada en las pruebas del motor "sincrónico lineal supraconductor", llevadas a cabo por el grupo canadiense Maglev en la Universidad Queen de Kingston, Ontario. La foto no muestra el gran electroimán fijo refrigerado por helio.

Funcionamiento

El motor dispone de electroimanes de gran resistencia montados en la parte lateral inferior del vehículo Maglev. Estos electroimanes se refrigeran con helio casi hasta la temperatura de cero absoluto, de modo que las bobinas pierden su resistencia eléctrica, pudiendo funcionar prácticamente sin necesidad de energía.

Durante su utilización, las bobinas electromagnéticas ejercen su acción recíproca con "circuitos activados" incorporados al riel guía, lo cual produce