

Los cuatro intercambiadores de calor son tubos concéntricos de acero al carbono colocados verticalmente. El vapor primario entra en los intercambiadores por unos canales, recorre los tubos exteriores y, finalmente, sale, convertido en agua saturada, por el fondo. El agua secundaria entra por la tapa y se dirige a los tubos interiores, siendo evaporada por el intercambio de calor con el vapor primario. Los intercambiadores de calor son, por lo tanto, condensadores para el vapor primario y sólo transmiten su calor latente al agua secundaria. Para mejorar las condiciones de vacío en los canales, el caudal que vuelve al hogar debe ser subrefrigerado por debajo de la temperatura de saturación. Esto se hace con cuatro subrefrigeradores tipo horquilla situados horizontalmente debajo de los intercambiadores principales.

El tanque y la bomba de alimentación se encuentran dentro del blindaje y tienen como misión la de mantener el nivel del agua en el hogar a una altura prefijada. Todas las superficies en contacto con agua serán de acero. Una medida de seguridad interesante es utilizar un sistema de inyección de ácido bórico. El ácido está contenido en un tanque de acero de 50 galones.

El agua necesaria para garantizar su constante circulación, unas 6,00 Tn./h. aproximadamente, se elevará por medio de bombas desde las instalaciones que ya posee la R.W.E. en el río Maine.

Numerosas industrias alemanas se beneficiarán con la nueva central, pues el grupo AMF-MEL, han procurado firmar el mayor número posible de contratos con industrias de Alemania Occidental.

J. M. T.

Las carreteras de peaje en los Estados Unidos,

por Sergio de Amicis.

(De la Revista *Asfalti, Bitumi, Catrami*, marzo 1957, páginas 57-70.)

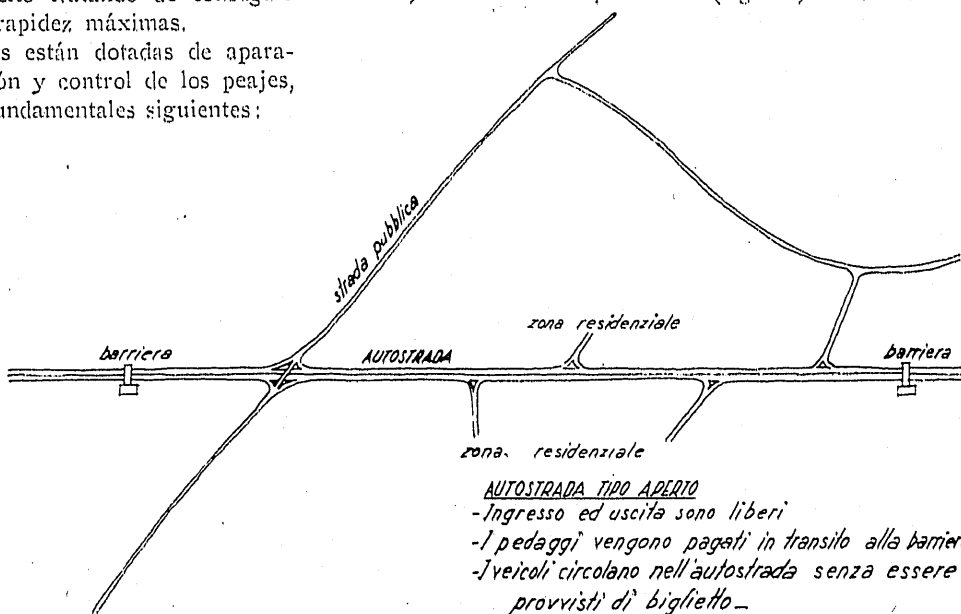
El problema de la recaudación del peaje en las carreteras americanas se ha resuelto tratando de conseguir una mecanización, control y rapidez máximas.

Las Turnpikes americanas están dotadas de aparatos automáticos de recaudación y control de los peajes, basándose en los principios fundamentales siguientes:

Tipos de estaciones.

A los efectos del cobro del peaje las carreteras pueden clasificarse en:

a) Carretera de tipo abierto (fig. 1.^a). — El cobro se



a) El peaje nunca se recauda a la entrada, sino a lo largo del recorrido (carreteras tipo abierto) o en los puntos de salida (carreteras tipo cerrado).

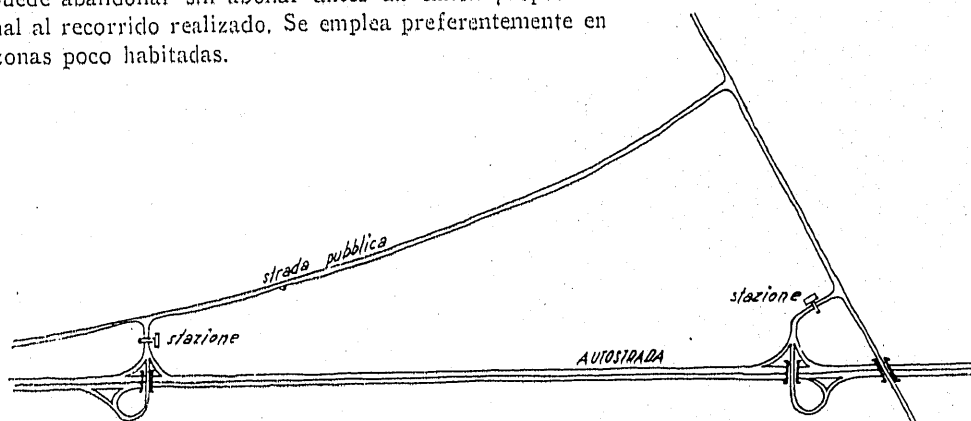
b) En cada estación el control de los vehículos está encomendado a aparatos automáticos totalmente inaccesibles al personal.

realiza en estaciones de barrera situadas a lo largo del recorrido. El canon es fijo para cada tipo de vehículo e independiente del punto de entrada. Este sistema se utiliza normalmente en las carreteras que atraviesan zonas residenciales y presentan muchos puntos de entrada y salida.

b) *Carretera de tipo cerrado* (fig. 2.^a).— El cobro se realiza en estaciones de enlace situadas en los puntos de salida. La carretera tiene libre acceso, pero no se puede abandonar sin abonar antes un canon proporcional al recorrido realizado. Se emplea preferentemente en zonas poco habitadas.

b) Pago mensual: La Turnpike pasa una factura mensual por valor de los viajes efectuados.

c) Pago mediante una tarifa anual, que permite un número limitado de viajes.



AUTOSTRADA TIPO CHIUSO

- Ingresso ed uscita sono controllati
- I pedaggi vengono pagati in uscita alle stazioni
- I veicoli circolano nell'autostrada provvisti di biglietto.

Figura 2.^a

Organización de las carreteras de peaje.

Estos dos tipos, abierto y cerrado, pueden combinarse en una misma carretera, según que ésta atraviese una zona habitada o deshabitada.

Se describe a continuación la organización de una carretera dotada de tramos terminales abiertos y de uno intermedio cerrado.

Pago de peajes (figs. 3.^a y 4.^a).— Existen las tres categorías siguientes:

a) Pago al contado.

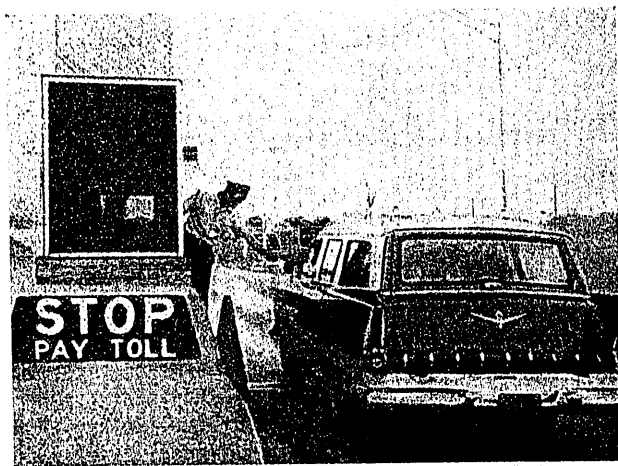


Fig. 3.^a— Estación barrera. El usuario paga al guarda.



Fig. 4.^a— Estación con pago automático de peaje.

Operaciones realizadas en las estaciones.— Difieren según sean de barrera o de enlace. Sin embargo, cualquiera que sea el tipo, siempre existe en cada puerta un contador de ejes que marca sobre un registrador el número de vehículos.

Operaciones realizadas en la Dirección.— Al finalizar el trabajo, los cobradores hacen entrega de la recaudación y de un informe completo de la jornada. Con todos ellos se prepara en la Dirección un informe sumario mecánicamente, por el procedimiento de fichas perforadas. De esta misma forma se preparan las facturas de los vehículos de abono mensual.— F. J. L. P.