

nieuwe rijtuigen

Zes Westeuropese spoorwegnetten, met name België, de Duitse Bondsrepubliek, Frankrijk, Italië, Oostenrijk en Zwitserland hebben zich onder de vlag van de Internationale Spoorwegvereniging (UIC) gegroepeerd om te onderzoeken hoe ze samen nieuwe rijtuigen voor lange afstandreizen kunnen ontwerpen en aankopen. Met medewerking van de Maatschappij Eurofima bestelden ze, tijdens een eerste fase, bij een internationale groepering van constructeurs van rollend materieel, 500 rijtuigen, waarvan 80 bestemd zijn voor de NMBS. De Belgische firma La Brugeoise et Nivelles maakt deel uit van die groepering. Het nieuwe materieel bestaat uit rijtuigen eerste (A9) en tweede (B11)

klas. Bij het ontwerpen van dit materieel hadden de netten vooral twee belangrijke oogmerken. Het eerste oogmerk bestaat erin de commerciële snelheid over grote afstanden te verhogen. Zo zullen die nieuwe rijtuigen maximum 160 km/u. kunnen rijden. Ze zijn evenwel zo gebouwd dat ze, na enkele aanpassingen, een maximumsnelheid van 200 km/u. kunnen bereiken. Dank zij de vooruitgang, die zowel op het gebied van de constructie als op dat van de techniek van de geluidsisolatie werd geboekt, kon dat resultaat worden bekomen met behoud van een uitstekende kwaliteit van het rijcomfort en een laag geluidsniveau binnen in de afdelingen. Het tweede oogmerk

betreft de verhoging van het comfort dank zij het aanbrengen van talrijke verbeteringen. De Belgische Spoorwegen hebben een reeks van 80 rijtuigen besteld waarvan 20 rijtuigen 1^e klas en 60 rijtuigen 2^e klas.

Klimaatregeling

Alle rijtuigen zijn uitgerust met een volledig systeem voor klimaatregeling dat per afdeling kan worden geregeld. Het debiet van de luchtverversing bedraagt ongeveer 16 vernieuwingen per uur in de afdelingen.

Individuele ruimte

Hoewel de klassieke schikking met een zijgang werd behouden, kan de individuele plaatsruimte worden vergroot. Alle afdelingen tellen zes



zitplaatsen met een lengte tussen de wanden van 2,300 m in eerste klas en 1,900 m in tweede klas.

In een eerste-klasrijtuig zijn er 54 zitplaatsen voor 9 afdelingen, terwijl een tweede-klasrijtuig 66 zitplaatsen voor 11 afdelingen telt en bovendien 18 klapstoeltjes heeft, verdeeld over de gang.

Toegang

De toegangsdeuren, van het zwenkschuifdeurtype, bieden een bredere doorgang en kunnen voor het openen ter plaatse bediend worden, terwijl de sluiting vanop afstand wordt bevolen. Een automatische sluitingsregeling in gesloten toestand voorkomt elk ongevalsrisico tijdens de inrit.

De treeplank-constructie, die uit vier

treden bestaat, heeft een bijkomende beweegbare trede waarvan de beweging gekoppeld is aan die van de toegangsdeur. Het in- en uitstappen in stations met lage perrons wordt hierdoor vergemakkelijkt.

Doorgangsdeuren

De doorgangsdeuren bestaan uit twee verbonden schuifvleugels die voor het openen bediend worden en na een tijdje automatisch dichtgaan.

Binnenbekleding

In elk van de twee klassen beschikt iedere reiziger over een individuele zetel die verstelbaar is, uitgerust met een in de hoogte regelbare hoofdsteun en opklapbare armleuningen. De vorm en de afmetingen van de zetels zijn zodanig bestudeerd dat ze een

maximum aan comfort bieden.

Een moderne en functionele versiering werd ontworpen om een gezellige sfeer te scheppen.

Elke afdeling is uitgerust met twee bagagerekken boven de zetels en met opklapbare tafeltjes.

De verlichting van de afdelingen, bestaande uit buislampen, is in een armatuur in de zoldering ingewerkt.

Zij is aangevuld met individuele leeslampjes die boven elke zetel zijn aangebracht. De rijtuigen zijn

uitgerust met een geluidsinstallatie waarmee allerlei inlichtingen aan de reizigers kunnen worden meegedeeld.

De nieuwe rijtuigen zullen, naargelang van hun levering, de verbindingen Brussel-Parijs en Oostende-Keulen onderhouden.

