



Tweede jeugd voor de I6-rijtuigen

1977. De rijtuigen type I6 rijden voor het eerst uit, vooral in het internationale verkeer. Sindsdien zijn ze regelmatig gemoderniseerd. Nu keert de werkplaats van Cuesmes de rijtuigen volledig binnenstebuiten voor een nieuwe look en grondige revisie.

5

2



Reis doorheen de tijd

Van Vauban-stijl tot Memling-kleuren, installatie van fietscompartimenten, opwaardering met slaaprijtuigen... De rijtuigen type I6 gingen met hun tijd mee. Door de vermindering van het klassieke internationale verkeer besliste NMBS eind jaren 90 er maar een 40-tal van de 80 te behouden.

Sinds 2008 moet elk nieuw voertuig gehomologeerd zijn voor het aangrenzende spoornet waarop het zal worden ingezet. Gezien de internationale allures van de I6-rijtuigen en hun inzetbaarheid op de buitenlandse netten (Frans, Duits, Zwitsers, Luxemburgs net...), beslist NMBS ze ondanks hun gevorderde leeftijd te behouden en te renoveren.

Tussen 2008 en 2009 werden zes I6-rijtuigen aangepast om met een

snelheid van 200 km/u te kunnen rijden. Gelijktijdig doorliepen enkele rijtuigen een grondige revisie in de werkplaats van Salzannes.

In 2015 kreeg de werkplaats van Cuesmes de opdracht de 42 rijtuigen type I6 volledig te moderniseren en weer naar hedendaagse normen te tillen (vervangen van gevaarlijke materialen, installatie van gesloten WC-systemen...).



"We hebben de nodige maatregelen getroffen zodat onze medewerkers in een afgeschermd en risicovrije ruimte kunnen werken."

Ludwig Wenderloot, verantwoordelijke CW Cuesmes



Van revisie tot modernisering

Gezien de treinen volledig ontmanteld moeten worden, besliste NMBS ineens voor een facelift en standaardisering te gaan. Zo worden de technische en veiligheidsaspecten gecontroleerd en krijgen het comfort en de schilderwerken een upgrade:

- verwijderen van de verschillende vroegere designs (Memling, Vauban...);
- introductie van interieurelementen voor een M6-uitstraling:
 - > stoffen zetels (in 1^{ste} en 2^{de} klas);
 - > interieur in eigentijdse kleuren;
 - > nieuw tapijt in 1^{ste} klas en linoleum in 2^{de} klas;
- installatie van gesloten WC-systemen;
- plaatsing stopcontacten in elk compartiment.



"De asbestverwijdering was de ideale gelegenheid om de I6-rijtuigen ook een verjongingskuur te geven. Dit gebeurde in nauwe samenwerking met de directie van B-MS, die van dichtbij het comfort voor de klant opvolgde."

Raphaël Renuart, projectleider CW Cuesmes





Chronologie van de modernisering

Het volledig moderniseren van een rijktuig neemt zo'n 4.000 werkuren in beslag. Er gaan zo'n 17 weken over tussen het binnenrijden van het rijktuig in de werkplaats en het moment waarop hij fonkelnieuw de site kan verlaten.



1 voorbereidende ontmanteling

Alle technische installaties (draaistellen, deuren, uitrusting onder het rijktuig) worden verwijderd, waarbij de medewerkers geen risico lopen op contact met asbest.



2 ontmanteling binnenkant en asbestverwijdering

Een externe partner neemt dit voor zijn rekening, waarbij de geldende veiligheidsregels nauw worden gevolgd. NMBS krijgt de rijktuigen volledig gestript terug, met het plaatwerk zichtbaar.



3 koetswerk

De rijktuigen rijden een ruimte met onderdruk binnen. De medewerkers dragen hierbij speciale kledij die hen beschermt tegen mogelijk gevaarlijke stoffen die nog in de oude verf zitten. Het met corrosie aangetaste plaatwerk wordt verwijderd: onderste delen van de ramen, treden...



4 voorbereiding en schilderwerken

De 'kast' wordt in een tweede ruimte met onderdruk voorbereid voor de schilderwerken (schuren, plamuren, reinigen), vooraleer deze in de schilderkabine een nieuwe kleur krijgt. De I6-rijtuigen krijgen zo dezelfde look als de M6-rijtuigen.



"Ik voel mij in zekere zin een echte ambachtsman."

Gaevan Maillet,
vakbediende

"Elke dag leer ik nog bij, dat motiveert en ook de groepsgeest is zeer goed!"

Gaetan Chiavuzzo,
bankwerker

"Mijn job is heel gevarieerd. En dat werkt motiverend."

Martin De Bastiani,
vakbediende



"Ik werk aan de buitendeuren: ik check de instellingen en de luchtdruk, wat met de veiligheid van de reiziger te maken heeft. Wat ik doe is belangrijk!"

Guy Lhoir,
technicus-mecanicien



5 lichting

Nu zijn de technische elementen aan de onderkant van de trein aan de beurt: remleidingen, elektrische kasten, mechanische uitrusting... worden gereviseerd. Ook de gesloten WC-systemen worden nu geplaatst.



6 aankleding interieur

Isolatie, leidingen voor warme lucht... Alle elementen krijgen hun originele plek terug. Zo wordt het rijtuig opnieuw samengesteld: nieuwe ramen, wanden, vloerbekleding, verlichting, een fris kleurtje voor het interieur, zetels, bagagedragers enz.



7 testen

De zetels krijgen in de werkplaats een nieuw jasje, in de stijl van de M6-rijtuigen. Voor een 2^{de} klas-rijtuig komt dit neer op zo'n 66 zetels en 88 armleuningen.

Vervolgens testen ze de luchtdruksystemen, elektronica, de deuren enz. Eenmaal afgewerkt krijgt het rijtuig nog een volledige schoonmaakbeurt vooraleer deze de werkplaats verlaat.

Startschot

Het prototype van de vernieuwde I6 is af, wat het startschot betekent van een driejarig productieproces: dit jaar zullen 15 rijtuigen volledig gerenoveerd de werkplaats verlaten. Daarna stromen ze geleidelijk aan opnieuw in op de verbindingen Brussel - Amsterdam en Brussel - Luxemburg. Deze rijtuigen worden ook vaak verhuurd om te rijden op andere netten (Duitsland, Oostenrijk...).

