



Rollend materieel

I6 en I10 rytuigen

mate-
rieel

Momenteel worden er verschillende aanpassingswerken uitgevoerd aan de I6 en I10 rytuigen. Geen grote comfortverbeteringen, maar wel maatregelen die de veiligheid en de betrouwbaarheid verhogen.

Enkele technische gegevens van de I6 en I10 rytuigen:

I6:

- Bouwjaar: 1977
- Aantal rytuigen: 78
- Maximumsnelheid: 160 km/u (6 rytuigen worden aangepast aan 200 km/u)
- Aantal zitplaatsen in rytuig eerste klas: 54
- Aantal zitplaatsen in rytuig tweede klas: 66
- Aantal zit/ligplaatsen in couchetterytuig: 60
- Onderhoud: TOP Vorst, TOP Liers

I10:

- Bouwjaar: 1987
- Aantal rytuigen: 93
- Maximumsnelheid: 160 km/u (29 rytuigen worden aangepast aan 200 km/u)
- Aantal zitplaatsen eerste klas: 66
- Aantal zitplaatsen tweede klas: 86
- Onderhoud: TOP Vorst, TOP Oostende

De I6 en I10 rytuigen werden vroeger frequent ingezet in het internationale reizigersvervoer. Na de vermindering van het aantal klassieke, internationale treinen konden deze rytuigen gebruikt worden in het binnenlandse verkeer. Maar daarvoor waren nog een aantal technische aanpassingen nodig.

Nieuwe omvormer

Alle 78 I6-rytuigen werden uitgerust met een nieuwe omvormer. Wat doet een omvormer precies? “Een omvormer zet de spanning van de bovenleiding (3000 V gelijkstroom en 1500 V wisselstroom) via de locomotief om naar gebruiksspanning (24V of 220/380V) van het rytuig”, zegt Jean Plas, afdelingschef bij B-TC.47. “De oude omvormers waren oud en absoluut niet meer betrouwbaar. Om de rytuigen nog verder te kunnen inzetten in het binnenlandse verkeer hebben wij er daarom voor gekozen



De opvangbakken voor de toiletten worden onder het rijtuig geplaatst.

klaar voor de toekomst

om nieuwe omvormers te installeren, die dit probleem moeten oplossen.” Ondertussen werd het volledige park I6-rijtuigen aangepast in de CW Mechelen.

Nieuwe sluiting van de deuren

Omdat de I6 en I10 rijtuigen vroeger vooral ingezet werden in het internationale reizigersvervoer, waren ze uitgerust met een speciale deursluiting: als de trein minder dan 5 km/u reed, konden de deuren langs beide kanten geopend worden. In het binnenlandse verkeer mag dat echter niet. Daar is het de treinbegeleider die bepaalt aan welke kant de deuren opengaan. De reizigers kunnen de deuren pas openen nadat de treinbegeleider het bevel daartoe gegeven heeft.

Om de veiligheid te verhogen besloot B-TC om alle I6 en I10 rijtuigen uit te rusten met de beide sluitingssystemen. Dit werk werd uitgevoerd door de personeelsleden van de CW Salzannes. Het laatste rijtuig werd in september afgewerkt.

Klaar voor hoge snelheid

Momenteel heeft NMBS slechts één type

klassiek materieel dat geschikt is om tegen 200km/u te rijden: de rijtuigen I11, samen met een locomotief Type 13. “Daarom werd beslist om een aantal rijtuigen I6 en I10 aan te passen zodat ze ook geschikt zijn voor de hogesnelheidslijn. In eerste instantie gaat het over de L2, tussen Leuven en Luik. Later eventueel ook op L4 richting Nederland. In totaal worden 29 rijtuigen I10 tweede klas (met airco) en 6 rijtuigen I6 eerste klas (met airco) aangepast”, gaat Jean Plas verder. Waaruit bestaan die aanpassingen dan concreet? “Alle bestaande wc’s worden vervangen door toiletten met een *gesloten systeem*, dit wil zeggen met opvangbakken. De ramen moeten aangepast worden zodat de reizigers ze niet meer kunnen openen. Daarnaast waren er natuurlijk nog een aantal technische aanpassingen nodig zoals nieuwe schokdempers en remschijven”, zegt Dominic Putzeys, projectleider in CW Mechelen.

Het eerste rijtuig zal tegen eind oktober CW Mechelen verlaten. Eind 2009 zullen 8 rijtuigen afgewerkt zijn. Daarna is het wachten op de homologatie vooraleer ze effectief ingezet kunnen worden.

Vanaf dit jaar kan je ook ligplaatsen reserveren in de Treski-treinen. De rijtuigen die hiervoor gebruikt worden, de I6-couchettes, moesten ook nog lichtjes aangepast worden. DB, de Duitse spoorwegoperator, eist immers dat alle lig- en slaaptreinen die op haar net rijden uitgerust zijn met een branddetectiesysteem. De personeelsleden van TW Oostende en CW Mechelen doen hun uiterste best om de rijtuigen klaar te stomen tegen het vertrek van de eerste Treski.