



Hugues Ducarme test de TBL1+ uitrustingen in het stuurrijsuijg.

TBL1+ Gemoderniseerde M5-rijtuigen in Cuesmes

gesaneerd en in september 2010 waren de werken voltooid. Totale kostprijs: 2.500.000 euro. Het gedeelte langs de Triomflaan werd verkocht aan Chirec, dat er een ziekenhuis wil bouwen. De grond tussen de lijnen 161, 26 en hun verbinding kreeg nog geen nieuwe bestemming.

In oktober 2009 verhuisde de werkplaats van Etterbeek naar haar nieuwe gebouwen in Schaarbeek. Door deze fusie werd de werkplaats van Schaarbeek de belangrijkste van het land. Ze telt nu immers samen 500 medewerkers.

Activiteiten van de vroegere werkplaats:

- **Bewaarplaats:** producten voor seininrichting, bovenleidingen, telefonie, verlichting en drijfkracht.
- **Werkplaats sterkstroom:** montage van wisseltellers, schakelaars voor bovenleidingen, keten voor de bediening van bovenleidingen, 1KV installaties...
- **Werkplaats zwakstroom:** fabricatie van producten voor de seininrichting, bovenleidingen, telefonie, verlichting en drijfkracht, omroepinstallaties...

De werkplaats van Cuesmes plaatst momenteel TBL1+ op de stuurrijsuijgen van de M5'en. Dat gaat samen met de modernisering van deze oude dubbeldeksrijtuigen. Het materieel is dan toch al voor een bepaalde periode buiten dienst gesteld. Het is en blijft onze doelstelling om zo weinig mogelijk materieel buiten dienst te stellen: de reizigers mogen geen nadeel ondervinden van deze ingrepen.

In 2010 werden al 9 stuurrijsuijgen M5m (gemoderniseerd) afgewerkt. En eind dit jaar volgen er nog 2. "De installatie van TBL1+ op de M5m-rijtuigen neemt heel wat tijd in beslag, zowel voor de montage als voor de testen", zegt Luc Bouguignon, ingenieur in Cuesmes. "Per voertuig moet je ongeveer 270 werkuren rekenen."

Technische beperkingen

De M5-rijtuigen werden oorspronkelijk natuurlijk niet ontworpen voor TBL1+ onderdelen zoals de antenne onder het rijtuig. "Om die antenne te kunnen plaatsen, moeten we de schikking van de pneumatische leidingen aanpassen. Hetzelfde geldt voor de remleidingen", zegt Jean-Charles Gualano, eerste technicus elm voertuigen en installaties. "Om interferentie te vermijden, moeten we er ook voor zorgen dat er zich in de buurt van de antenne geen metaal bevindt. Dat vergt 70 à 80 uur mechanisch werk." Daarbij komen nog ongeveer 200 werkuren voor de plaatsing van de elektrische leidingen, het rack, de bedieningsmodule in de stuurpost en voor de afwerking en de tests.

Nog een interessante opmerking: naast TBL1+ installeren ze ook het systeem GSM-R.

veiligheid