

INFRASTRUCTUUR EN ROLLEND MATERIEEL

Detectie van warme asbussen: GEEN KOUD KUNSTJE

Iedereen draagt zijn steentje bij tot een veilig spoornet, ook de afdeling I-I.31 die onder leiding staat van Johan Verschaeve. Zij staan onder andere in voor de detectie van warme asbussen, door middel van een uitgebreid meetnetwerk van infrarooddetectoren langs het spoor.

Een asbus bevindt zich op de plaats waar de as op het draaistel aansluit, of waar met andere woorden het draaiende en vaste gedeelte samenkomen. Bij een mechanisch defect aan het onderstel van de trein wordt een asbus warm en kan deze oververhit raken. Gelukkig kan dit vandaag de dag gedetecteerd worden dankzij de infrarooddetectoren die zich in de sporen bevinden.

“Om de temperatuur van deze asbussen te kunnen meten, zijn we al enkele jaren bezig met de uitbouw van een meetnet met in-

frarooddetectoren”, aldus Johan Verschaeve. “Het doel is om binnen enkele jaren een meetnet met ongeveer 80 meetpunten te hebben. Momenteel is het klassieke net uitgerust met een 40-tal van deze punten. De installatie van het resterende gedeelte van dit meetnet hebben we toevertrouwd aan TUC RAIL.”

Wat nu?

Een waakzaam oog is heel belangrijk, want door de eventuele verhitting kan een as haar sterkte-eigenschappen verliezen met, in het ergste geval, een asbreuk tot gevolg. Johan



Infrarooddetectoren op de lijn 35

“Het doel is om binnen enkele jaren een meetnet met ongeveer 80 meetpunten te hebben”

Johan Verschaeve

Verschaeve stelt ons gerust: “Indien één van de meetpunten een verhitte asbus vaststelt, wordt de trein tegengehouden door de seinpostbediende, die het sein op rood zet. Eenmaal de trein stilstaat, gaat de treinbestuurder kijken om te oordelen of het wel degelijk het geval is. Indien dit inderdaad zo is, wordt de trein aan kant gezet en het defect hersteld. Indien niet, dan kan deze zijn traject voortzetten.”

Op naar centralisatie

Vanaf 2014 worden alle gegevens van deze meetpunten op 1 plaats gecentraliseerd. Dit centraal punt zal dan de seinpost verwittigen, waardoor in de EBP-seinposten het sein automatisch wordt dichtgezet. Bovendien kan hierdoor ook de goede werking van de meetpunten beter technisch bewaakt worden, wat een enorme hulp is voor de mensen van de onderhoudsdienst en het RIOC, die automatisch ingelicht worden bij een technisch defect. Daarnaast worden de gegevens ook ter beschikking gesteld van de spoorwegondernemingen, zodat ook zij weten waarom hun transport werd tegengehouden. Betrouwbare telecommunicatiekanalen zorgen ervoor dat al deze gegevens tijdig op de juiste plaats terecht komen.

Ook voor hsl

“Op het hogesnelheidsnet zijn we gestart met de volledige hernieuwing van zowel de meetpunten als het centraal systeem op de lijn 1, de minst recente hogesnelheidslijn in België. Volgens de planning is dit klaar tegen midden 2014.”

Het team achter deze operatie: Sigurd Simoens, Pierre Lagniau, Johan Verschaeven, Laurent Verstreken en Xavier Rousseau

