NMBS - Persdienst

Frankrijkstraat 85
1070 Brussel
✆ 02/524 20 34

MEDIA

Driestromige TGV Réseau doet testritten in België

Tussen 24 augustus en 10 september zal een driestromige TGV Réseau van de SNCF testritten uitvoeren in ons land. De tests gaan door op het spoor tussen Aat en Silly (Zullik) dat deel uitmaakt van de lijn Brussel - Halle - Doornik en daarna op de lijn Moeskroen - Doornik. Ze behelzen zowel controles van het treinstel als van de infrastructuur, vóór deze hogesnelheidstreinen hun commerciële dienst op het Belgische net beginnen.

Het is meteen de eerste keer dat een hogesnelheidstrein op eigen kracht over de Belgische sporen rijdt; 24 augustus is dus een belangrijke dag voor de Belgische spoorwegen.

HST's in België

In de komende jaren zijn in België drie types hogesnelheidstreinen te verwachten:

- de EUROSTAR;
- de driestromige TGV Réseau;
- de "PBKA".

EUROSTAR begint zijn commerciële carrière in de zomer van 1994. Van de 38 stellen die gezamenlijk door de NMBS, de SNCF en BR - European Passenger Services besteld zijn, komen er vier in het bezit van de Belgische spoorwegen. Ze worden ingezet op de verbindingen Brussel - Londen en Parijs - Londen. Sommige zullen ook steden ten noorden van Londen aandoen.
Een EUROSTAR meet 393 m., is samengesteld uit 18 rijtuigen en 2 locomotieven en kan tot 300 km/u rijden. De trein bestaat uit twee symmetrische helften, elk met eerste en tweede klas-rijtuigen en een barrijtuig.

Twee teststellen zijn reeds geleverd door het consortium rond GEC-Alsthom. Het eerste stel ondergaat een testprogramma in Groot-Brittannië terwijl het tweede testritten uitvoert op de HS-lijn Parijs - Rijsel. Een EUROSTAR-trein zal eveneens voor tests naar België komen bij het begin van de herfst.

24 augustus 1993

NMBS - Persdienst

Frankrijkstraat 85
1070 Brussel
✆ 02/524 20 34

MEDIA

De **driestromige TGV Réseau** maakt deel uit van de "TGV Réseau"-familie. Van deze TGV Réseau of "TGV R" heeft de SNCF er in totaal 90 besteld. Sinds 23 mei 1993 worden deze treinen ingezet in het noorden van Frankrijk, o.a. tussen Parijs en Rijsel. Vanaf 1994 zullen ze ook worden gebruikt op verbindingen tussen diverse Franse regio's (van het noorden naar het zuidwesten of het zuidoosten, enz.), zonder via Parijs te moeten, wat mogelijk gemaakt wordt door een ten oosten van Parijs gelegen ringspoor, geschikt voor hoge snelheid.

De treinen zijn geschikt om op alle Franse HS-lijnen en de in hun verlengde liggende klassieke elektrische lijnen te rijden. Vandaar de naam "Réseau". Zoals alle Franse hogesnelheidstreinen is de TGV R in zijn basisversie tweestromig (1500 V gelijkstroom en 25.000 V wisselstroom). Welk stroomtype gebruikt wordt, hangt af van de lijn waarop ze rijden.
De TGV R heeft een lengte van 200 m., kan 300 km/u halen en bestaat uit acht rijtuigen, met een locomotief aan elk uiteinde. Zijn uitzicht is bijna hetzelfde als dat van de TGV Atlantique, terwijl ook binnenin weinig verschil te bespeuren valt.

Veertig van deze TGV R zullen een uitrusting krijgen die hen toelaat op het Belgische net te rijden, dat op 3000 V gelijkstroom draait. Daarom noemen we ze ook "driestromig". Naast de onderdelen die de trein toelaten te functioneren op dat stroomregime, wordt ook de uitrusting voor de Belgische seininrichting geïnstalleerd (de zogenaamde TBL, Transmissie-Baken-Locomotief).
Dank zij deze aanpassingen zullen de TGV R-treinen vanaf 1996 tussen Brussel en Parijs kunnen rijden en geleidelijk aan ook rechtstreeks naar diverse bestemmingen voorbij Parijs, via het ringspoor.

De "**PBKA**"-treinen, waarvan er 27 werden besteld op 28 januari van dit jaar, zullen gebruikt worden op de verbindingen **P**arijs - **B**russel en van daaruit verder naar **K**eulen of **A**msterdam. Rekening houdend met de netten waar deze HST's circuleren, moeten ze "vierstromig" zijn: 1500 V gelijkstroom in Nederland, 3000 V gelijkstroom op de klassieke lijnen in België, 25.000 V wisselstroom 50 Hz op de HS-lijnen in Frankrijk en België en 15.000 V wisselstroom 16 2/3 Hz in Duitsland.

De PBKA's rijden eveneens aan 300 km/u en zoals de TGV R, bestaan ze uit 8 rijtuigen met twee locomotieven. Momenteel bevinden we ons in de aanloopfase tot hun constructie. In 1997 zouden ze hun loopbaan op de sporen moeten beginnen.

24 augustus 1993

NMBS - Persdienst

Frankrijkstraat 85
1070 Brussel
✆ 02/524 20 34

MEDIA

Testen van de driestromige TGV R

Het doel van de tests die op 24 augustus beginnen, is tweeledig:
- nagaan of de onderdelen voor de elektrische tractie effectief goed functioneren bij 3000 V gelijkstroom;
- uitzoeken of de uitrusting van een treinstel geen storingen veroorzaakt bij de seininrichting ingeplant naast de sporen.

De werking van de onderdelen voor de elektrische tractie

Tijdens de bouw van de HST werd elk onderdeel natuurlijk al getest in de fabriek. Maar toch kunnen deze tests niet volledig de werkelijkheid nabootsen. Aangezien Frankrijk niet over lijnen beschikt die met 3000 V werken, was een uitstap naar België een noodzaak voor de nodige controles en uithoudingstests. Het gaat niet om snelheidstests. De HST zal aan wisselende snelheden rijden in functie van de tests, binnen de limieten van de lijn waarop hij rijdt.

Compatibiliteit met de seininrichting

De moderne seininrichting is een complex systeem dat, op het klassieke Belgische net, bestaat uit:
- langs de sporen aangebrachte seinlichten, herhaald op de boordplank van de locomotief;
- spoorstroomkringen die oordeelkundig over de lengte van een spoorlijn verdeeld zijn, wat toelaat de aanwezigheid van een trein te detecteren, het traject van de trein te volgen en de seinlichten naast de sporen te sturen.

Een spoorstroomkring wekt een zwakke seingevingsstroom op die door de sporen loopt. Wanneer een trein voorbij komt, onderbreken de wielassen de stroom tussen het ene en het andere uiteinde van een bepaalde spoorsectie. Zo kan de trein worden opgespoord in die sectie en kunnen de seinen op de veiligheidspositie worden ingesteld om de betreffende en de voorgaande secties te beschermen.

De seininrichting is ontworpen en op punt gesteld met het oog op een maximale betrouwbaarheid en veiligheid. De veiligheidscriteria die in de loop van de jaren zijn uitgewerkt, bepalen de grenzen van wat de seininrichting aankan. Daar vloeien de normen uit voort die gelden voor alle treinen en andere spoortoestellen die toegelaten zijn op de betrokken lijnen.

24 augustus 1993

NMBS - Persdienst

Frankrijkstraat 85
1070 Brussel
✆ 02/524 20 34

Dit is de basisreden waarom alle locomotieven die in België rijden eerst tests moeten ondergaan voor ze in dienst worden genomen. Op die moment wordt ook nagegaan of de elektrische en elektromagnetische golven geproduceerd door de boordinstallaties van locomotief en rijtuigen binnen de voorgeschreven limieten blijven. Indien nodig worden dan nog aanpassingen uitgevoerd, hetzij aan de uitrusting van de trein, hetzij aan de seininrichting.

Ook voor de HST

Deze sinds meerdere jaren toegepaste systematische controle van alle Belgische treinen en spoortoestellen, geldt uiteraard ook voor de HST's die in ons land op klassieke sporen zullen rijden. Wanneer HST's vanuit Frankrijk komen en de nieuwe HS-lijn in België volgen, zullen ze ter hoogte van Lembeek (Halle) verder naar Brussel rijden over een gemoderniseerde lijn, waarvan de eigenschappen in essentie dezelfde zijn als die van andere klassieke sporen. Dat gaat ook op voor de sporen te Brussel en verder tot Leuven, ter hoogte van de Luikse agglomeratie en voor de sporen van Brussel naar Antwerpen en de Nederlandse grens. In uitzonderlijke gevallen is het zelfs mogelijk dat HST's nog via andere sporen rijden, in het westen van het land.

De tests die de komende dagen met de driestromige TGV R worden uitgevoerd, kaderen binnen deze systematische aanpak. Het is meer bepaald op het stuk tussen Aat en Silly van de lijn Brussel - Doornik dat de specialisten nagaan in hoeverre de HST compatibel is met de seininrichting. Hun aandacht gaat meer specifiek naar de door de boordinstallaties opgewekte magnetische velden, waarvan de invloed op de seininrichting wordt gemeten om te zien of de veiligheidslimieten worden gerespecteerd.
Vanzelfsprekend zullen ook de EUROSTARS, waarvan de eerste in de herfst bij ons verwacht wordt, niet ontsnappen aan deze tests.