

BREAKS WORDEN DRIETJES



NMBS

Voorloper van een belangrijke vernieuwing van NMBS-materieel

Sinds 2 april, enkele uren na de officiële voorstelling, werd de eerste drieledige AM Break in dienst genomen op de IC «L» (Brussel - Namen - Aarlen - Luxemburg). Het is de eerste in een hele rij AM Breaks die langer zijn en ook heel anders ogen.

De 140 AM Breaks, gebouwd vanaf 1981 door BN (het huidige BN-Eurorail) en ACEC, krijgen er een nieuw rijtuig bij dat tussen de twee oorspronkelijke delen gevoegd wordt. Deze omvorming gebeurt bij een groot onderhoud. Die aanpassing leek de interessantste oplossing om de zowat 130 motorrijtuigen

(reeksen 50, 53, 54, 55 en 56), in dienst genomen in het begin en het midden van de jaren vijftig en nog steeds in dienst, te vervangen.

Uit een studie bleek de beste oplossing, zowel economisch als inzake de mogelijkheden en voordelen voor exploitatie, te bestaan uit het volgende :

- het park van de dubbeldekrijtuigen «L» van de types 86 en 89 (reeks 900) uit te breiden, in dienst genomen vanaf 1988 en waarvan er 52 zijn :

- de 140 motorrijtuigen Break van twee naar drie rijtuigen te brengen door er een tussenrijtuig bij te voegen.

Het is een zeer interessante oplossing, daar deze aanpassing die 3,4 miljard frank kost de aankoop van zo'n 62

dubbeldekmotorrijtuigen, kostprijs zo'n 5,7 miljard frank, overbodig maakt.

Daarenboven zal, het oorspronkelijk vermogen van de Breaks in acht genomen, de gemiddelde snelheid van deze driedelige versie niet afnemen. Bovendien zijn de exploitatiekosten van de nieuwe drietjes van dezelfde orde als voor de dubbele Breaks, ondermeer doordat de aanpassing bijna één derde van de capaciteit verhoogt.

De bestelling van de 140 tussenrijtuigen werd bij BN Eurorail geplaatst. Deze onderneming is echter voor het ogenblik belast met een aantal andere bestellingen, waaronder de tussenrijtuigen voor de «TCV-Transmanche» en delen van de

pendeltreinen, die instaan voor het transport van wegvoertuigen in de Kanaaltunnel. Daarom moest een partner gezocht worden om een deel van het werk voor de bouw van de tussenrijtuigen van deze Breaks. Na onderzoek van de mogelijkheden, werd een akkoord gesloten met de NMBS, die in haar atelier te Mechelen het schilderen en een deel van de binnenafwerking voor haar rekening neemt. Ons personeel beschikt immers over de nodige vaardigheid en ervaring.

Het nieuwe rijtuig wordt erbij gevoegd op het ogenblik dat de Breaks binnenkomen voor een groot onderhoud. De karakteristieken van de nieuwe rijtuigen zijn

vergelijkbaar met deze van de bestaande Break-stellen, zodat ze een coherent en harmonieus geheel vormen. Er is wel een groot verschil, nl. het is een tweedeklasrijtuig, volledig niet-rokers, met individuele zetels, vergelijkbaar met deze van de internationale rijtuigen I 10. Bovendien zijn de zetels 2+2 opgesteld, wat het comfort van de reizigers verhoogt. Het rijtuig heeft 82 zitplaatsen en één plaats voor gehandicapten.

De eerste stellen worden in dienst genomen op de Intercity «L» (Brussel-

Luxemburg). De volgende zijn bestemd voor de Intercity «F» (Maastricht - Wezet - Luik/ Gent - Brussel - Knokke/ Blankenberge); vervolgens komen de andere verbindingen, in functie van de leveringen, aan de beurt. De hele operatie zal midden 1995 afgerond zijn.

Bij de voorstelling van de nieuwe Breaks meldden de NMBS-overheden dat een belangrijke inspanning zal geleverd worden om het materieel te moderniseren en te vernieuwen. Tegelijkertijd zal het transportaanbod aangepast worden om

weerwerk te bieden aan de groeiende mobiliteit in België. Deze aanpassing van het IC/IR-plan loopt parallel met de indienstneming van de TGV in 1996. Nadat in een eerste fase de verbinding Brussel - Londen vanaf 1993 zal geopend zijn, komt Brussel - Parijs aan de beurt. De hogesnelheidstreinen uit Parijs zullen dan doorrijden in oostelijke (Luik - Duitsland) en noordelijke richting (Antwerpen - Nederland).

De maatschappij heeft ook besloten tot een belangrijke bestelling van materieel; een investering van bijna 30 miljard binnen het tienjarenplan van de investeringen in nieuw materieel bij de NMBS. Hierover zullen wij het later nog hebben. De bestelling omvat 111 zeer comfortabele

rijtuigen geschikt om 200 km/u. te rijden, 150 AM nieuwe dubbeldekmotorrijtuigen en 56 in optie (onder deze AM motorstellen zullen er 65 rijden op twee verschillende stroomsterktes - 3 000 V gelijkstroom en 25 000 V wisselstroom). Daarnaast nog 18 tweespanningslocomotieven, die tegen 200 km/u. kunnen rijden. Deze locomotieven zijn de voorlopers van het toekomstige eenheidspark. De aangekondigde vernieuwingen, die interessante perspectieven bieden voor de toekomst van de Belgische spoorwegen, zullen trouwens binnenkort nog aan bod komen. □

L.G.

ALGEMEENHEDEN

Effektief reeks (03)	140
Type	3-ledig
Nummering reeks (03)	
<input type="checkbox"/> 80	301/335
<input type="checkbox"/> 82	336/370
<input type="checkbox"/> 83	371/440
Massa	
<input type="checkbox"/> Ledig	152 ton
<input type="checkbox"/> Beladen	177 ton
Totaal éénuurvermogen	1400 kW
Specifiek éénuurvermogen	7,9 kW/t
Max. snelheid	160 km/u
Max. versnelling op horizontale baan tussen 0 en 50 km/u. wiel ½ sleet	54 cm/sec ²
Tarra per reiziger	450 kg
Diameter motorwielen	1010 mm
Diameter draagwielen	950 mm
Minimumstraal van de bocht	
<input type="checkbox"/> beladen	125 m
<input type="checkbox"/> ledig	90 m

Mechanisch gedeelte

Bouwers Constructions Ferroviaires et Métalliques Tussenrijtuig : BN-Bombardier Bekleding : CW Mechelen			
Bouwjaar :			
<input type="checkbox"/> Breaks 2-ledig	1980 - 1982 - 1983		
<input type="checkbox"/> Tussenrijtuig	1991 - 1992 - 1993		
	1 ^e kl.	2 ^e kl.	Totaal
Zitpl. - NR	16	151 (+ 1)	167 (+ 1)
- R	16	70	86
Staanpl. - NR	9	75	84
- R	0	0	0
Totaal	41	296 (+1)	337 (+1)
Remming : Automatische rem, geregeld door EP-centrale, die zelf vanuit de stuurposten elektrisch bediend wordt. Pneumatische rem, gecombineerd met recuperatierem op tractievoertuig.			
Verwarming: luchtverwarming			

Elektrisch gedeelte

Bouwers :	ACEC Charleroi
Type van aandrijving	Twee hakkers met thyristoren, elektronisch bestuurd.
Traktiemotoren	
<input type="checkbox"/> Aantal	4
<input type="checkbox"/> Éénuurvermogen	350 kW
<input type="checkbox"/> Doorlopend vermogen	310 kW
<input type="checkbox"/> Type	AE 231S, zelfventilerend
<input type="checkbox"/> Ophanging	volledig opgehangen op drie punten
Overbrenging	elastisch; type secheron van BBC. Het karter is op rollagers opgesteld.
Aslagers van de motor	rol- en kogellagers
Tandwielverhouding	3,172 (⁹² / ₂₉)
Hulptoestellen.	
1. Motor-Kompressor	
<input type="checkbox"/> Motor \curvearrowright AVK-GMR 180.5.B8	7,32 kW
<input type="checkbox"/> Kompr. : 241 VB, 2 cilinders, 2 trappen	
<input type="checkbox"/> Afdrukdruk	9 bar
<input type="checkbox"/> Debiet	770 l/min
2. Statische omvormer in HVABD-36 kW	
<input type="checkbox"/> in :	3 kV =
<input type="checkbox"/> uit :	110 V = vr. batterij 2x30 V = rec. rem
Statische omvormer middenrijtuig -11 kW	
<input type="checkbox"/> in :	3 kV =
<input type="checkbox"/> uit :	110 V = vr. batterij 220 V \curvearrowright 50 Hz
3. Akkumulatorenbatterijen	
<input type="checkbox"/> HVABD :	Cadmium-Nikkel 75 elementen 140 Ah, 110 V
<input type="checkbox"/> Middenrijtuig :	Cadmium-Ni 75 elementen 70 Ah, 110 V
<input type="checkbox"/> Safta FC7	