

Kettős erőforrású, hibrid vontatás



Németország, 2015. március 19. Emisszió mentes vonatok a vasút újranyitására

Az Alstom Salzgitter-i gyára vezető szerepet tölt be az üzemanyag cella motorvonatokon történő alkalmazásának fejlesztésében. Németország szerte több üzemelő dízel hibrid motorvonatot találunk. Ennek folytatására, Németországban az Alstom Transport és Baden-Württemberg-i Calw település szándék nyilatkozatot írt alá 2015. március 19-én, amely megnyitva az utat a nulla emissziós, káros anyag kibocsátástólmentes, üzemanyag cellás energiatárolós motorvonatok számára. A cél az, hogy a Hermann-Hesse vonalon 2018-tól káros anyag kibocsátás mentes motorvonatok közlekedjenek.

A Calw – Weil der Stadt-i vonalat, amelyet 1988-ban bezártak, a tervek szerint, 2018-tól újra megnyitják a személyforgalom számára és a szándéknyilatkozat szerint ez a vonal lesz az Alstom üzemanyagcellás technológiájának teszt környezete. Számítások szerint a vasút környezeti megítélésén sokat fog javítani a káros anyag kibocsátás megszűnése és a közlekedési zaj csökkenése. Ez nagyon előnyös azért is, mert a Calw település a Schwarzwald régió északi részén fekszik, ahol igen számottevő a turista forgalom is.

Az Alstom reményei szerint mintegy 40 üzemanyagcellás meghajtású szerelvény közlekedhet Németország regionális vonalain 2020-ban, egy a 2014-es berlini Inno Trans kiállításon született megállapodás alapján.

Egy másik szándéknyilatkozat szerint, amelyet az Alstom és Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen, Baden-Württemberg és a Hesse közlekedési hatóság írt alá, két módosított Coradia Prototípus vonatot fejleszt tovább az Alstom 2018 végére.

A dízelmotorvonat hidrogén cellákkal, akkumulátorokkal és energiaraktározó rendszerű hajtáslánccal készülne, gyorsításkor egy villamos motorvonathoz hasonló teljesítményt biztosítva. A szoftvert, a vezérlő egységeket és az energiatároló felszerelését is az Alstom végzi el.

(forrás: RGI)

Korszerűsített dízelmozdonyok a csendesebb és tisztább vasútüzemért

A képen látható dízel tolató mozdony jó példáját mutatja az európai vasúti üzemeltetők mind gyakrabban megfogalmazott igényeinek. Ezek, a dízel vontatójárművek korszerűsítésé-



1. ábra: Az Alstom cég magánvasutak megrendelésére korszerűsített V100 alapú dízelmozdonya

nél mind erőteljesebben hangsúlyozott korszerűsítési követelmények, mint a káros anyagkibocsátás csökkentése, a zajterhelés és a vontatási energiahatékonyságot javító kettős erőforrásra átalakítás, a tolatásbiztonság növelése félautomata vonókészülékkel és a rádiós távirányítás lehetősége. Lásd 1. ábra.

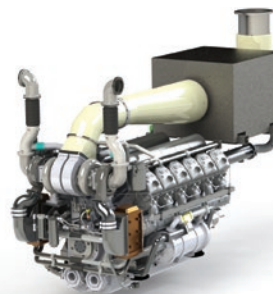
Vasúti járműgyártók hírei



Ganz Motor Kft.:

Eredmények a hazai dízelmotorfejlesztésben

2015. februárban EK Típus-jóváhagyási bizonyítványt kapott a Ganz Motor Kft. GM185V-VG-CRB motorcsaládja. A jóváhagyási folyamat során a Hatóság megbizonyosodott róla, hogy a motorcsalád szennyezőanyag kibocsátás szempontjából megfelel a 97-68/EK irányelvben a vasúti dízelmotorokra meghatározott IIIB szabályozási lépcsőnek. A motorcsalád bármely tagja beépíthető új vasúti vontatójárműbe, ahol a, IIIB szabályozási lépcsőnek megfelelő dízelmotor alkalmazása a követelmény.



1. ábra: A Ganz GM185V-VG-CRB típusú dízelmotor M41 sorozatú mozdonyba beépíthető kialakítása

A Ganz Motor Kft. 2014 augusztustól rendelkezik a GM185V-VG-CRA motorcsaládra vonatkozó igazolással is, amely szerint ez a motorcsalád teljesíti a IIIA szabályozási lépcsőben előírt kibocsátási értékeket és a motorcsalád tagjai beépíthetők cseremotorként vasúti vontatójárművekbe remotorizáció vagy korszerűsítés keretében.

Újabb forgóvázokról szóló szállítási szerződést kötött a Ganz Motor Kft.

A megrendelő a MÁV FKG Kft. négy hajtott és négy futó GH250-2.1 típusú forgóvázat vásárol az egyetlen hazai forgóváz gyártótól, megismételve a 2011-ben kötött szerződést. A nyolc forgóváz 2016 év közepéig kerül átadásra. A Ganz Motor Kft. által gyártott forgóvázak a Jász-kiséren készülő újabb négy UFDJ univerzális munkagép alá kerülnek beépítésre.



2. ábra: Az UFDJ univerzális munkagép

A Ganz Motor Kft. az elmúlt években több hazai és külföldi forgóváz szállítást is sikeresen teljesített. Az első négy UFDJ jármű és az FMK 008 mérőkocsi forgóvázai mellett leszállított Egyiptomba 424 darab személykocsi és 80 darab generátorkocsi forgóvázat is.



3. ábra: A GH250-2.1 hajtott forgóváz

Budapest, 2015. június 1.

Végéhez közeledik a MÁV START Zrt. 42 FLIRT villamos motorvonatának beszerzése, amelyből a gyártó cég május végéig 33-at leszállított. Ismert, hogy a korábbi 60 Stadler motorvonat karbantartását a gyártó cég Pusztaszabolcsi karbantartó bázisán végzik, ezért a FLIRT üzemeltetésével, kar-

bantartásával járó feladatok alól az üzemeltető mentesült. Az új beszerzés 42 szerelvénynek a megrendelő döntése alapján gyártói támogatású karbantartó műhelye a MÁV-START Zrt. Istvántelki motorműhelye lesz. Ezért az Istvántelki karbantartó bázist alkalmassá kellett tenni a FLIRT-ek karbantartási munkáinak ellátásához.

Ennek érdekében az új FLIRT-ek karbantartási feladataihoz a gyártó cég szakemberei felkészítették a vasútvállalat munkatársait, beleértve a FLIRT-ek kisebb részegységeinek cseréjét is. A Stadler munkatársai a MÁV-START Zrt 130 munkatársát tanították be az új FLIRT-ek üzemeltetésével és karbantartásával járó tennivalók szakszerű ellátása érdekében.



4. ábra: Az új FLIRT-ek Istvántelki karbantartó bázisa

Újabb 21 villamos motorvonatot vásárolhat a MÁV-START Zrt. uniós források felhasználásával. Ezek a motorvonatok 2016-ban érkehetnek és 2017 elején közforgalomba kerülhetnek. Az új motorvonatok a FLIRT-ekhez hasonlóan legalább fele részben akadálymentes beszállást biztosító, alacsonypadlósak min. 200 ülőhelyesek lesznek, és elvárás az engedélyezett 160 km/h sebességű kiviteli járművek szállítása.

Budapest, 2015. június 1.

Teljes a GYSEV új FLIRT motorvonat-flottája

Megérkezett a GYSEV-hez a MÁV-Start Zrt.-vel közös közbeszerzési eljárás keretében megrendelt új FLIRT motorvonatok utolsó két darabja is. Így mostantól már 10 járműből álló zöld-sárga villamos motorvonat-flotta teszi gyorsabbá és kényelmesebbé az utazást a GYSEV Zrt. vonalhálózatán.

A GYSEV Zrt. fejlesztéseinek egyik fő iránya a vasútvonalak villamosítása és korszerűsítése mellett a személyszállító járműpark megújítása. Ennek első lépéseként az Európai Unió által biztosított Kohéziós Alap forrásait felhasználva 4 darab korszerű villamos motorvonatot vásárolt a vasúttársaság, melynek első szerelvényei 2013 decemberében álltak forgalomba. Azóta ezek a járművek már több mint 300 000 kilométert futottak a Sopron – Szombathely – Szentgotthárd vonalon.



5. ábra: Teljes a GYSEV FLIRT flottája

A modernizációban újabb mérföldkövet jelentett a svájci Stadler Bussnang AG-vel kötött szállítási szerződés 2013 tavaszán, melynek köszönhetően a vasúttársaság 6 új FLIRT villamos motorvonattal bővíthette eszközparkját. A két évvel ezelőtt indított projekt lassan a végéhez közelít, hiszen az utolsó két jármű megérkezésével teljessé vált az immár 10 járműves flotta.

A projekt zárásához már csak a motorvonatokon található, az európai uniós irányelveknek megfelelő, ETCS L2 vonatbefolyásoló fedélzeti berendezések üzembe helyezése van hátra, amely várhatóan 2015 őszén megtörténik.

Budapest, 2015.05.15
Magyarországon forgalomba állt a 100. Stadler FLIRT motorvonat

Pénteken forgalomba állt a századik FLIRT típusú alacsonypadlós villamos motorvonat Magyarországon. A 100. FLIRT a Nemzeti Közlekedési Hatóság által előírt sikeres futópróbát követően kapta meg üzemengedélyét.

A Stadler cégcsoport eddig összesen 112 ilyen típusú járműre kapott megrendelést a magyarországi vasúttársaságoktól, 102 FLIRT-re a Magyar Államvasutakkal, 10 vonatra pedig a GYSEV-vel megkötött szerződés szerint.

Az első még 2005.-ben megkötött szállítási szerződés teljesítésének kezdete, az 1. FLIRT üzembe helyezésére, 2007. február hóban volt. A 30+30 FLIRT szerződés utolsó járműve a 60. FLIRT 2010-ben áll forgalomba a MÁV-nál.

A maradék 12 MÁV motorvonatot a Stadler szeptember 30-ig adja át a vasúttársaság részére. A folyamatosan gyarapodó hazai FLIRT flotta járművei napjainkig összesen mintegy 80 millió kilométert futottak a MÁV és a GYSEV vonalain.

Típusengedélyt kaptak a MÁV-START által fejlesztett és Szolnokon gyártott IC+ kocsik

2015. június 1-én megkapta a nemzetközi forgalomban való közlekedésre szóló típusengedélyt az 2 IC+kocsi, amelyet a MÁV-START Zrt szakemberei fejlesztettek ki és a szolnoki járműjavítóban gyártottak le. A 2014. évi berlini InnoTrans kiállításon is bemutatott kocsi típus végleges üzemengedélyét megelőzően az NKH még



6. ábra: Üzemben az ÖBB-től vásárolt és MÁV-START színtervre átfestett Schlieren kocsik

2014 októberében írta elő a két kocsi 250000 km-es közforgalmú próbaüzemet. Az utasokkal közlekedő kocsik sikeresen teljesítették a próbaüzemet. Ezt követően a végleges típusengedélyt a hatóság június 1-ével megadta.



7. ábra: Végleges Hatósági típusengedélyt kaptak a MÁV-START Zrt IC+ kocsik

Nagy sebességű vasutak



Japán vasúti hírek

Sebességnövelés a Takaido - Shinkansen vonalon

A JR Central 285 km/h-ra növelte a vonatok maximális sebességét a Tokaido – Shinkansenen vonalon.

A Central Japan Railways a Tokyo és Shin – Osaka között közlekedő prémium járatai vonatainak sebességét



1. ábra: N700 Shinkansen



2. ábra: MAGLEV

270 km/h-ról 285 km/h-ra emelte fel. A változás 2015. március 14-étől lépett hatályba. Ezzel az intézkedéssel 29, naponta közlekedő Nozomi vonat menetidejét 3 perccel csökkentették. A bejelentés után ezeknél a vonatoknál Tokyo és Shin – Osaka közötti 515,4 km-es vonalon a menetidő 2 óra 22 percre csökkent.

A sebesség növelés bevezetését 2012. február és 2014 októbere között elvégzett vizsgálatok előzték meg. A vizsgálatok eredményei alapján a JR Central módosította az N700 és N700A vonatának fékberendezését. Erre azért volt szükség, mert ha a Shinkansen földrengésjelző rendszer bekapcsol, akkor a vonatoknak a lehető leggyorsabban kell megállni. A rövidebb fékút érdekében módosították a féktárcákat.

A vizsgálatok eredményei alapján döntöttek arról, hogy a 285 km/h sebességet csak az egyenes pályaszakaszokon engedélyezik, kanyarokban a megengedhető sebesség 275 km/h lehet.

A módosításokat követően az N700A billentő rendszere 2500 – 4500 m ívsugarú pályán működő képes, s ugyan ez vonatkozik a már felújított N700-as típusokra. Az eredeti kivitelű 700-as széria, billentő rendszere 2500 – 3000 m-es ívsugarú intervallumban működik.

A MAGLEV új kötőtpályás világrekordja

2015. április 21-én egy mágnesesen lebegtetett járművel új sebességi rekordot állítottak fel, amikor a Central Japan Railway powered egyik L0 szériás szupravezető maglev egysége 603 km/h sebességgel közlekedett Yamanashiban kísérleti vonalon. A JR Central szerint a MAGLEV több mint 600 km/h-ra gyorsult fel és ezt a sebességet 10,8 másodpercig tartotta, amely idő alatt a jármű 1,8 km utat tett meg. A hét kocsis vonat korábban 590 km/h-val közlekedett, ez alatt egy sor vizsgálatot végeztek el. A MAGLEV ezzel túlszárnyalta korábbi 581 km/h rekordját, amelyet még az MLX01 prototípus 2003 decemberében állított fel. A sebességi rekord kísérlet előtt a MAGLEV pályáját 18,4 km-rel, meghosszabbították, így annak hossza jelenleg 42, 8 km.

A sebességrekordról készült videó a <http://vasutgepeszet.hu/vasutgepesz-hirado-uj/> oldalon megtekinthető.

Kína és Oroszország nagysebességű vasúti együttműködése

Kína és Oroszország együttműködési memorandumot írt alá 2015. május 9-én a Tassz hírigyűnétség tudósítása szerint, melynek eredményeként Kína 2 milliárd dollárt fektet be a Moszkva- Kazán nagysebességű vasút projektbe. A memorandum biztosítja az együttműködést a tervezés, konzultáció, berendezések szállítása, építés, beruházás terén. Lehetővé teszi a nagysebességű vonatoknál a kínai technológiák és berendezések használatát, és a kooperációt a gyártásnál, valamint a kínai tapasztalatok átvételét az építésnél és a nagysebességű vonalak üzemeltetése terén. A 770 km. Moszkva – Kazán nagysebességű vonalat PPP koncessziós formában építik meg.

Rövid hírek

Dunakeszi

Mint ismeretes 2015. március 11-én Budapestre érkezett a BKK megrendelésére gyártott első CAF Urbos alacsony padlós villamos. További 46 szerelvény vár még leszállításra. A tervek szerint 37 db villamos összeszerelését magyar közreműködéssel a Dunakeszi Járműjavító Kft-ben, Dunakeszin végzik. A hazai végszerelésű villamosok 2015 őszén elkészülnek.

(Forrás DJJ., Újhelyi J.)

Budapest, 2015. május 8.

A MÁV História Bizottság 2015. május 07-én kibővített ünnepi ülést tartott az 50 éves M62 sorozatú mozdony és egyéb kerek évfordulók tiszteletére. A Magyar Vasúttörténeti Parkban megtartott rendezvényen Pál László ünnepi köszöntője után az egybegyűltek előadásokat hallgathattak meg az M62 sorozatú dízelmozdonyok beszerzésének és az első üzembe helyezések történetéről, a mozdonyosorozaton végrehajtott jelentősebb átalakításokról, a mozdonyok egy részének remotorizálással történő teljes felújításáról, továbbá az M62 sorozat mai szerepéről a magyar vasúton.

Ezt követően felidézésre került a 100 éves MÁV 9,3 méter forgócsap távolságú személykocsi családja, valamint a KALÁKA típusú forgóváz-család története.