

Пассажи́рские вагоны Téoз железных дорог Франции

Начиная с 1999 г. Национальное общество железных дорог Франции (SNCF) осуществляет широкомаштабное обновление парка пассажирского подвижного состава, чтобы сделать его более комфортабельным и функциональным. Это относится и к вагонам пассажирских поездов на локомотивной тяге, обслуживающих дневные сообщения по маршрутам, проходящим по обычным (не высокоскоростным) линиям. Одними из представителей подвижного состава, наиболее полно удовлетворяющего современным требованиям к таким сообщениям, являются вагоны, получившие название Téoз.

Вагоны Téoз создаются на базе вагонов семейства Corail разного класса (всего на сети SNCF насчитывается более 1400 таких вагонов) путем их реконструкции и модернизации в процессе капитального ремонта. Всего к середине 2006 г. должно быть выпущено 430 таких вагонов. Этими работами заняты мастерские SNCF в Перигё, Ромийи и Элеме, каждая из них специализирована на вагонах определенного типа.

Предварительно в начале 2002 г. в ходе формирования портфеля заказов в качестве головной организации по разработке проектов реконструкции вагонов (включая внутреннее оснащение) и управлению их реализацией был выбран консорциум Rénovation Ferroviaire, созданный компаниями Soraçi (Франция) и Temoinsa (Испания); позднее была привлечена компания Compin (Франция), ведущая в области кресел для подвижного состава.

Впервые готовые вагоны Téoз были представлены на всеобщее обозрение на выставке Le Train Capitale, организованной в Париже на Елисейских полях в мае-июне 2003 г.

Первый поезд из вагонов Téoз совершил inauguralный рейс из Парижа в Клермон-Ферран 30 августа 2003 г. Комплект вагонов для него был выпущен мастерскими в Клермон-Ферране, которые стали производственной базой консорциума на начальном этапе работ.

В состав поезда входили:

- электровоз серии BB 26000 (Cybic);
- вагон типа V7tu второго класса для курящих с центральным проходом и 58 местами для сидения;
- три вагона типа V9tu второго класса для некурящих с центральным проходом и 74 местами для сидения в каждом;

- вагон типа V3Su смешанного назначения с отделениями для пассажиров с детьми (три открытыми купе со специально приспособленным креслом для ребенка в каждом, игровым салоном со специальным покрытием пола, банкетками и столиком для пеленания грудных детей, а также отсеком для размещения детских колясок), двумя купе с расширенными дверными проемами для пассажиров с ограниченными физическими возможностями на инвалидных колясках, трехместным служебным отделением для персонала, одновременно служащим в качестве информационного пункта, и отделением для крупногабаритного багажа со стеллажами и стойками (в том числе для шести велосипедов);

- вагон типа AVtu первого класса для некурящих с центральным проходом и 52 местами для сидения;

- вагон типа A5t2u первого класса с открытым салоном для курящих с центральным проходом и 13 местами для сидения и отделение для некурящих с 30 местами для сидения.

Всего в поезде было 401 место для сидения, в том числе четыре для детей и четыре откидных. Локомотив и вагоны были окрашены в соответствии с принятым для вагонов поездов дневных сообщений стилем en voyage («в путь!») — в зеленые, желтые, серые и голубые цвета.

Семивагонная составность сохранена и позже, когда поезд из вагонов Téoз (рис. 1) были введены в обращение сначала на маршруте Париж — Клермон-Ферран (с 1 сентября 2003 г.) с последующим увеличением их числа, затем на маршрутах Париж — Страсбург, Париж — Тулуза, Бордо — Марсель — Ницца и ряде других. При



Рис. 1. Поезд из вагонов Téoз



Рис. 2. Интерьер пассажирского салона второго класса (фото: Compin)

увеличению спроса на перевозки можно соединять два состава в один поезд.

Вагоны Тёоз, как и все вагоны семейства Corail, имеют длину 26 400 мм, ширину 2825 мм, массу тары 42 т, конструкционную скорость 160 или 200 км/ч и установлены на тележках типа Y32.

Для создания наиболее приятного впечатления в оформлении интерьеров пассажирских салонов вагонов Тёоз (рис. 2 и 3) применены благородные материалы и светлые тона: для кресел — обивка из кожи в первом классе и из велюра во втором, для перегородок — светлое дерево или стекло. Стекланные половинчатые перегородки в изогнутых коридорах нарушают однообразие внутреннего пространства. Полы в салонах первого и второго класса имеют ковровое покрытие. Свободная внутренняя планировка салонов обоих классов позволяет предложить пассажирам изолированные места, места для двоих друг напротив друга или рядом, а также для групп от четырех до шести пассажиров. Основные схемы расстановки кресел — 1+2 в первом классе и 2+2 во втором. Зоны для перевозки багажа расположены в средней части вагонов (как в высокоскоростных поездах TGV Duplex). В вагонах первого класса у каж-



Рис. 3. Интерьер пассажирского салона первого класса (фото: Compin)

дого места имеются индивидуальные электрические розетки для подключения персональных компьютеров, в вагонах второго класса эти розетки установлены на каждой входной площадке (две розетки на вагон). Салоны для курящих (по одному в первом и втором классе) размещены в концевых вагонах поезда, с тем чтобы некурящим пассажирам не приходилось проходить мимо этих салонов (следует отметить, что впоследствии курение во всех пассажирских поездах SNCF было вообще запрещено). Ввиду того что в составе поездов нет вагона-ресторана или бара, питание пассажиров организовано по упрощенной схеме с помощью развозных тележек; предлагаются легкие закуски и напитки.

Места в поездах из вагонов Тёоз подлежат обязательному бронированию, так что в любой момент времени известна населенность поезда (число занятых мест), и это позволяет продавать билеты на оставшиеся незанятыми места по сниженным ценам (премиальный тариф). Скидки сезонные и на разные дни недели в этих поездах не применяются. При подготовке к вводу поездов в обращение на посадочных платформах вокзалов в Париже, Невере и Клермон-Ферране были установлены автоматы для быстрой (в течение 20 с) замены имеющегося билета на билет другого класса.

Снаружи боковые стенки вагонов Тёоз полностью покрыты цветной пленкой. Ее колоритная окраска и крупные цифры позволяют пассажирам легко ориентироваться. На вагонах первого и второго класса продольные ленты фотообоев представляют пейзажи или абстрактные рисунки, на вагонах смешанного назначения изображены забавные персонажи (рис. 4). Предполагаемый срок службы такого пленочного покрытия составляет 5 лет.

Пассажирам первого класса по будним дням предлагается возможность предварительного заказа подачи такси к прибытию поезда. Для сообщения Париж — Клермон-Ферран изначально было предусмотрено, что поезда из вагонов Тёоз всегда должны отправляться от четных путей вокзала Париж-Лионский и от первой платформы вокзала Клермон-Ферран.

До 2003 г. в сообщениях между Парижем и регионом Овернь, центром которого является Клермон-Ферран, услугами железнодорожного транспорта ежегодно пользовались примерно 2 млн. чел., что составляло 25 % общего объема пассажирских перевозок на этом направлении, в то время как воздушный транспорт охватывал не более 8 % (остальное приходилось на автомобильный транспорт). Согласно прогнозам, ввод в обращение поездов из вагонов Тёоз позволит увеличить на 10 % долю железнодорожных перевозок в 2006 – 2007 гг.

Инвестируя 150 млн. евро в программу Тёоз, SNCF стремится за счет предоставления пассажирам дополнительных удобств и услуг усилить свою конкурентоспособность прежде всего в отношении част-

ных легковых автомобилей, комфортабельность которых за последние годы значительно повысилась.

По имеющимся данным, в 2003 г. оборот сообщений, обслуживаемых поездами из вагонов семейства Corail, был равен примерно 200 млн. евро, при этом дефицит составлял около 20 %. К тому же эти сообщения сконцентрированы на постоянно уменьшающемся числе маршрутов. Для выведения эксплуатации поездов из вагонов Corail на уровень рентабельности необходимо, чтобы каждый поезд перевозил в среднем не менее 200 пассажиров на всей протяженности маршрута, но это не всегда осуществимо. Очевидно, желательна финансовая поддержка этих убыточных сообщений со стороны регионов.

На начальном этапе обращения поезда из вагонов TéoZ произвели благоприятное впечатление как по комфорту, так и по декоративному оформлению вагонов. В то же время, даже если к техническому обслуживанию и ремонту этих вагонов будут привлечены мастерские-изготовители, эксплуатационным службам все равно придется в течение всего срока службы поддерживать в надлежащем состоянии велюровые и кожаные покрытия кресел и ковровое покрытие по-



Рис. 4. Фрагмент внешнего оформления вагона TéoZ смешанного назначения

ла. По оценкам SNCF, расходы на содержание вагонов TéoZ будут на 10 – 20 % выше, чем на содержание традиционных вагонов семейства Corail.

M. Hubscher. Chemins de Fer, 2003, № 5, p. 30 – 33.

Подвижной состав повышенной безопасности при столкновениях

В ходе реализации проекта EU/UIC SAFETRAIN «Безопасность при столкновениях европейского железнодорожного подвижного состава, дизайн и защита пассажиров» были разработаны рекомендации для железных дорог и промышленности по созданию безопасного при столкновениях подвижного состава. Дальнейшее повышение безопасности железнодорожного транспорта может быть успешно достигнуто путем постепенного внедрения такого подвижного состава с соблюдением соответствующих рамочных условий. Рекомендации проекта SAFETRAIN направлены на дальнейшее совершенствование конструкции подвижного состава и повышение его пассивной безопасности. Другой проект (SAFETRAM) касается пассивной безопасности вагонов трамвая, а также облегченных поездов региональных линий в Европе.

После успешного завершения проекта EU/UIC SAFETRAIN, посвященного научно-техническим основам вагоно- и локомотивостроения и наиболее важным результатам, достигнутым в этой области, в июне 2001 г. был начат следующий проект SAFETRAM

«Безопасность европейских вагонов трамвая при столкновениях», который поддерживается ЕС в рамках программы Competitive and Sustainable Growth⁷. Ответственность за квалифицированную реализацию обоих проектов была возложена на представителей европейских железных дорог и железнодорожной промышленности, а также на научно-исследовательские учреждения под общим руководством португальского отделения концерна Bombardier Transportation. Партнерами в этом проекте в настоящее время являются:

- ALCAN Mass Transportation Systems (Цюрих); Alstom (Ла-Рошель); Ansaldo Breda (Пистойя) и Bombardier Transportation (Нюрнберг) — от железнодорожной промышленности;
- транспортное предприятие Берлина (BVG), железные дороги Германии (DBAG), Автономное управление транспорта Парижа (RATP) и Национальное общество железных дорог Франции (SNCF) — от компаний-перевозчиков;
- CNTK (Варшава); MIRA (Йоркшир); Технический университет Берлина и Instituto Superior Tecnico (Лиссабон) — от научно-исследовательских учреждений.