

Marek Rabsztyń

Nowy wagon sypialny z PESA Bydgoszcz

24.3.2003 r. zaprezentowano w Bydgoszczy nowy wagon sypialny typu 306 Ab, produkcji zakładów Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz S.A. Holding. W pokazie uczestniczyli: prezes spółki PKP InterCity – Andrzej Żurkowski, prezes PESA Bydgoszcz – Tomasz Zaboklicki, kilku posłów na sejm RP, przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury, Centrali PKP S.A., projektanci wagonu i producenci niektórych podzespołów oraz przedstawiciele prasy.

Wagon 306Ab został zbudowany na bazie pudła wagonu z lat 80. z miejscami do siedzenia produkcji zakładów H. Cegielski. Z tego wagonu pozostało jedynie zregenerowane pudło – wszystkie pozostałe urządzenia wagonu są nowe.

Wagon ma ogółem 28 miejsc dla pasażerów rozlokowanych w 10 przedziałach, o różnym stopniu komfortu. W części środkowej wagonu usytuowano 2 przedziały najbardziej luksusowe, czyli klasy business, wyposażone w toalety z WC i prysznicem.

Wagon 305Ab jest pierwszym wagonem sypialnym PKP wyposażonym w klimatyzację i próżniowe toalety, co umożliwi mu kursowanie w pociągach nocnych kategorii EuroNight (EN).

Prezentowany w czasie pokazu wagon był wyposażony w wózki typu 25AN/S5 z przestawną osią SUW 2000, dzięki czemu może być eksploatowany w ruchu międzynarodowym na torach normalnych 1435 mm i szerokich –1520 mm z prędkością do 160 km/h. Wagon ten jest przystosowany również do zabudowy

wózków na tor 1435 mm, z hamulcem szynowym i trzema tarczami hamulcowymi. Może on być wówczas eksploatowany z prędkością 200 km/h. Docelowo wagon ma kursować w pociągach na trasie Kraków – Kijów, jednak do czasu zbudowania odpowiedniej liczby wagonów, niezbędnej do sformowania choćby jednego składu, jak również zbudowania urządzenia przestawczego, będzie on – po uzyskaniu odpowiednich homologacji – kursował w pociągu *Jan Kiepura* na trasie Warszawa – Kolonia.

Urządzenie przestawcze umożliwiające jazdę na trasie Kraków – Kijów bez konieczności wymiany wózków ma być zbudowane przez polską firmę Koltram Sp. z o.o. (dawna huta „Andrzej” w Zawadzkiem) po stronie ukraińskiej w stacji Mościska jeszcze w tym roku. Koltram zbudował już takie urządzenie w 2000 r. w Mockawie, na granicy polsko-litewskiej, przejeżdża już przez nie m.in. pierwszy w Europie pociąg nocny z przestawnymi osiami (z toru normalnego 1435 mm na szeroki – 1520 mm, i odwrotnie) relacji Warszawa – Wilno.

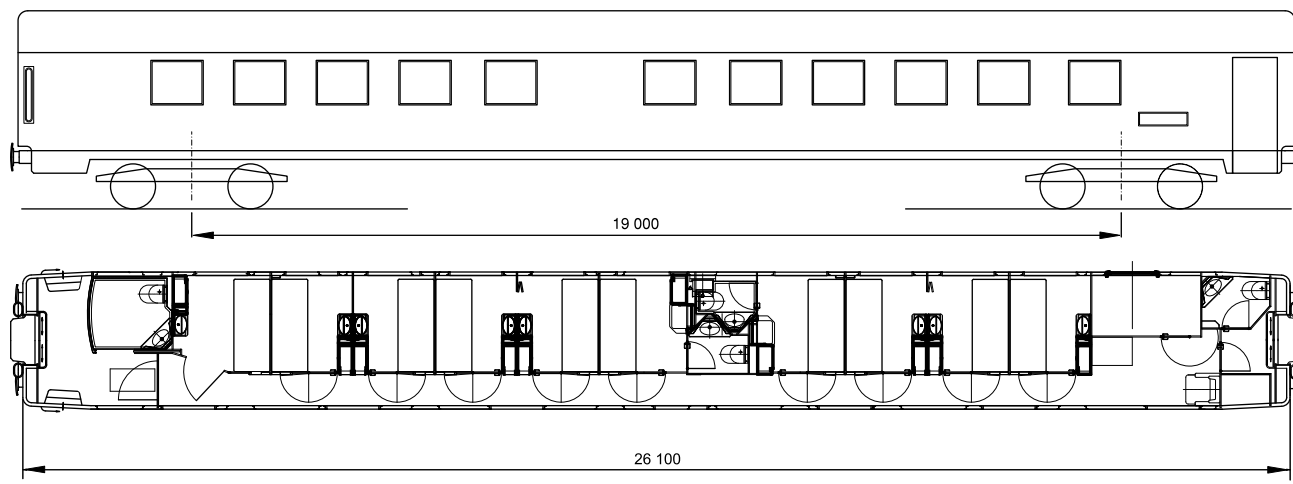
Do końca 2003 r. spółka PKP InterCity, która będzie właścicielem wagonu, ma zamiar zakupić jeszcze dwa takie wagony. Nowy wagon ma drzwi wejściowe tylko z jednego końca, są to drzwi odskokowo-przesuwne z napędem pneumatycznym. Drzwi przejściowe do wagonu wykonane są jako suwane ze wspomaganie pneumatycznym.



Widok wagonu od strony przedziałów i korytarza



Przedział 1-osobowy z telewizorem i toaletą



Schemat wagonu sypialnego – widok od strony przedziałów i przekrój poziomy

Zewnątrz poszycie wagonu pomalowano farbami poliuretanowymi, zastosowano nową kolorystykę, która ma być docelowo przyjęta dla całego taboru pociągów nocnych spółki PKP Inter-City (obszerne informacje zamieszczono w **tts** 11-12/2002).

Wagon ma 10 przedziałów sypialnych, w tym:

- 8 przedziałów klasy 2/1,
- 2 przedziały klasy A, z indywidualnymi toaletami,
- przedział służbowy (kuchenny)
- 2 przedziały sanitarnych ogólnodostępnych, w tym jeden z prysznicem.

Jeden z przedziałów oraz przylegająca do niego toaleta przystosowane są dla osób niepełnosprawnych.

Wewnętrzne powierzchnie blach poszyciowych pudła pokryte zostały od środka masą wygłuszającą grubości 3 mm, tłumiącą drgania, a stalowa podłoga pokryta została taką masą grubości 4 mm. Jako izolację termiczno-akustyczną zastosowano maty z wełny mineralnej na folii aluminiowej, ponadto w izolacji podłogi zastosowano dwie warstwy wykładziny dźwiękochłonnej grubości 4 mm.

W toaletach podłogę wykonano z żywicy poliestrowych o wyłożeniu wannowym na krawędziach styku ze ściankami wagonu. W najniższym miejscu podłogi wykonano kratkę ściekową, dzięki czemu toaleta może służyć jako brodzik w czasie kąpieli tam, gdzie w wyposażeniu toalety znajdują się prysznice.

Każdy przedział sypialny klasy 1/2 przystosowany jest do jazdy dziennej i nocnej. W przedziale tym znajdują się trzy rozkładane łóżka, z możliwością ustawienia w układzie jedno, dwa lub trzy łóżka. Po złożeniu dolnego łóżka, ze skrzyni znajdującej się pod nim, wyłaniają się trzy fotele. W przedziale tym znajduje się także siedzenie odchylne oraz nad umywalką – szafka, lustro i oświetlenie. Przedział wyposażony jest w gniazdo sieciowe i gniazdo do zasilania komputera przenośnego, głośniki do nadawania komunikatów oraz w system radiowy z instalacją słuchawkową.

Instalacja radiofoniczna 5-kanalowa podłączona jest do każdego panelu pasażerskiego dziennego i nocnego, dzięki czemu każdy z pasażerów ma indywidualną możliwość regulacji głośności i wyboru rodzaju urządzenia audio. Wyposażenie audio to dwa radia z odtwarzaczami magnetofonowymi, radio z odtwarzaczem CD, dwa odtwarzacze CD z zmieniającymi na 5 płyt.

Dwa przedziały w wagonie są przedziałami rodzinnymi, z możliwością połączenia wewnętrznego z sąsiednimi przedziałami dzięki otwieranej ścianie międzyprzedziałowej.

Dane techniczne

Prędkość maksymalna	[km/h]	200
Długość ze zderzakami	[mm]	26 400
Szerokość	[mm]	2824
Masa	[t]	53
Hamulce		tarczowe
System hamulca		SAB WABCO
Przetwornica statyczna wielonapięciowa	[kVA]	50
Zbiorniki wody zimnej i ciepłej	[l]	1000+1000

Dwa przedziały klasy A wyposażone są między innymi w:

- dwa fotele i stolik między nimi (składane do skrzyni pod dolnym łóżkiem),
- dwa rozkładane łóżka, z możliwością ustawienia jednego lub dwóch łóżek,
- siedzenie odchylne,
- telewizor ciekłokrystaliczny 15", z odtwarzaczem DVD i słuchawkami.

Przedział służbowy wyposażony jest między innymi w szafkę chłodniczą z agregatem, zlewozmywak zasilany ciepłą i zimną wodą oraz kuchenkę mikrofalową. W przedziale tym znajduje się przenośny zespół rozgłoszeniowy.

W wagonie zastosowano klimatyzację typu APT-85/UCK-48-TEK, produkcji Politechniki Krakowskiej, o mocy $2 \times 13,5$ kW. Urządzenia te umożliwiają automatyczne utrzymywanie zadanej temperatury we wnętrzu wagonu, z możliwością ręcznej regulacji intensywności chłodzenia. Układ klimatyzacji podzielony jest na dwie sekcje. Pierwsza (kanał dolny) służy do zasadniczego schładzania powietrza i umieszczona jest w systemie ogrzewania wagonu. Druga sekcja to kanał górny, który wspomaga schładzanie wagonu w przypadku niedostatecznego obniżenia temperatury przez pierwszą sekcję, szczególnie w okresie letnim, przy wysokich temperaturach panujących na zewnątrz wagonu. Wagon spełnia wymagania klimatyczne według karty UIC 553 w zakresie temperatur od -30°C do $+40^{\circ}\text{C}$.

W wagonie zainstalowano także system awaryjnego ogrzewania, w skład którego wchodzi dwa ogrzewacze powietrzne o mocy strumienia ciepłego po 8 kW każdy. Umożliwiają one – w przypadku awarii podstawowe źródła ogrzewania wagonu – utrzymanie zadanej temperatury w wagonie przez 24 godziny.



Przedział 2-3 osobowy z rozłożonymi dwoma łóżkami...



... i po złożeniu łóżek



Toaleta z prysznicem

Wagon wyposażony jest w układ zasilania z przetwornicy statycznej wielonapięciowej o mocy 50 kVA oraz baterię akumulatorów kwasowych o pojemności 500 Ah.

Na ścianach zewnętrznych wagonu znajdują się dwie mozaikowe tablice świetlne, informujące o nazwie i numerze pociągu oraz o relacji pociągu, z możliwością wyświetlenia nazw dwóch stacji pośrednich.

Taka sama tablica diodowa znajduje się także wewnątrz wagonu. Ma ona 3 strony informacyjne, na których umieszczone mogą być informacje o nazwie i numerze pociągu, relacji, najbliższej stacji oraz dodatkowo – aktualna godzina i data.

Wagon wyposażony jest w system monitoringu korytarza i system antywłamaniowy, który składa się z dwóch kamer, umieszczonych na obu końcach korytarza, połączonych z monitorem zainstalowanym w przedziale kuchennym oraz monitorem i urządzeniem rejestrującym obraz z zapisem cyfrowym, z możliwością przekopiowania go do pamięci komputera. W każdym przedziale zamontowane są czujniki ruchu. Czujniki takie zamontowane są także w kuchni, na korytarzu i przy drzwiach wejściowych. Centralka kodująca systemu antywłamaniowego znajduje się przy drzwiach wejściowych. W przypadku wkroczenia intruza do wagonu na postoju włączają się syreny, a obraz z kamer jest rejestrowany w urządzeniu rejestrującym. □

85-082 Bydgoszcz, ul. Zygmunta Augusta 11
tel. (0048...52) 327 02 48, 327 52 20, fax (0048...52) 327 52 66, 327 52 39
www.pesa.pl, e-mail: marketing@pesa.pl

rok założenia 1851
pesa
Pojazdy Szynowe PESA
Bydgoszcz SA Holding