

Vivarail prezintă trenul pe baterii la COP26

5 noiembrie 2021



Compania britanică spune că trenurile cu baterii au costul aproape jumătate din cel al trenurilor cu motorină sau pe hidrogen. VIVARAIL, Marea Britanie, declară că trenurile sale alimentate cu baterii oferă o opțiune mai ieftină față de alte puteri alternative, deoarece demonstrează tehnologia inteligentă oamenilor din întreaga lume la COP26, care a avut loc la Glasgow pe 31 octombrie.

Pe 29 octombrie, o excursie demonstrativă pentru oaspeții invitați a operat pe linia Glasgow Central – Barrhead de 11,8 km, în timpul căreia directorul de proiectare Vivarail, domnul Neil Bates, a explicat că folosind ipoteze pentru un tren cu două vagoane care operează pe o linie de 160 km, tehnologia bateriei va costă 1,37 lire sterline pe kilometru, comparativ cu 2,49 lire sterline pentru motorină și 2,58 lire sterline pentru hidrogen pentru pile de combustie.

Fostul tren de metrou londonez din clasa 230 D, cu trei vagoane, folosit pentru a demonstra puterea bateriei în Scoția, este echipat cu șase baterii, câte trei montate pe fiecare ramă motoare. În timpul funcționării sunt utilizate patru baterii, două ca rezervă. În cazul în care două baterii se defectează, trenul poate ajunge în continuare la destinație.

Președintele Vivarail, Adrian Shooter, a spus că și în acest caz trenul ar putea respecta orarul planificat.

Trenul cu baterii este limitat la 96 km/h. Cu toate acestea, Bates a explicat că au fost efectuate studii în comparație cu DMU-uri care funcționează la o viteză maximă de 120 km/h pe călătorii de aproximativ o oră, ceea ce a arătat că datorită performanței mai bune a trenului de baterii la accelerare, combinat cu faptul că trenul are patru uși per vagon, ceea ce înseamnă că îmbarcarea și coborârea sunt mai rapide, trenul cu baterii poate finaliza călătoria cu aproximativ cinci sau șase minute mai repede decât DMU.

Când se află în trafic, trenul va fi încărcat complet la începutul operării și va fi reîncărcat pe parcursul zilei folosind sistemul de încărcare rapidă Vivarail, care poate reîncărca complet trenul în 10 minute. Acest lucru necesită, totuși, aprobarea managerului britanic de infrastructură Network Rail (NR). Deși susține introducerea tehnologiei, NR dorește ca aceasta să fie evaluată timp de minim un an și a stipulat că trebuie să fie compatibilă cu tehnologia tuturor producătorilor și nu doar cu cea a Vivarail.

Viitorul trenurilor Shooter a explicat că tehnologia Fast Charge (Încărcare rapidă) este transferabilă altor producători. El a spus că au avut loc discuții cu operatorii EMU-urilor care le-ar vedea echipate cu baterii suportate de tehnologia Fast Charge, care le-ar permite să opereze pe linii neelectrificate. De asemenea, sunt în desfășurare negocieri privind montarea tehnologiei la locomotive pentru operațiuni de manevră. Tehnologia poate fi furnizată producătorilor și pentru trenuri noi-nouțe. „Nu suntem doar un furnizor de material rulant”, a spus Shooter.

Bates a confirmat pentru IRJ că un al doilea tren este în prezent în curs de pregătire pentru export și că ar putea fi utilizat în curând în nord-estul SUA.

Punct de vedere Network Rail Există un potențial uriaș pentru trenurile cu baterii, spune domnul Martin Frobisher, directorul de securitate și inginerie al grupului NR, care a vorbit prin platforma Zoom la bordul trenului cu baterii.

„Acesta nu este un prototip teoretic într-un laborator”, a spus el. „Acesta este un tren adevărat cu care călătoriți chiar acum.” El a sugerat că liniile secundare ar fi mult mai bine deservite de trenuri cu baterii în loc să investească sume uriașe în electrificare. Frobisher a sugerat, de asemenea, că tehnologia bateriilor ar putea oferi o soluție de ultimă milă pentru trenurile de marfă din terminale și ar reduce costul electrificării, oferind posibilitatea introducerii electrificării parțiale pe anumite rute, contribuind la evitarea demolării sau modificării costisitoare a structurilor.

Prelucrare și foto după railjournal.com