



### Nové FLIRTY pro BLS

Dne 9. 9. 2020 byla v prostorách oživovacího centra IBS Erlenu firmy Stadler představena nová jednotka FLIRTY pro BLS. Souprava s označením RABe 528 104 je součástí kontraktu na 58 FLIRTY, z nichž 28, označených RABe 528 201 - 228, bude nasazeno v regionální a příměstské dopravě v kantonu Bern, kde je plánován 15minutový interval v síti S-Bahn, a zbývajících třicet, s označením RABe 528 101 - 130, bude určeno pro nové spoje kategorie IR (viz ŽM 6/20, str. 23).

Obě verze jsou po technické stránce identické a jejich základní údaje zní: napájecí napětí 15 kV 16,7 Hz, uspořádání náprav Bo' Bo' 2' 2' 2' Bo' Bo', nejvyšší rychlost 160 km/h, trvalý výkon 2 000 kW, maximální výkon 3 500 kW, max. tažná síla 300 kN a rozjezdové zrychlení 1,3 m/s<sup>2</sup>. Délka přes spráhla činí 104 900 mm, šířka vozidla 2 880 mm, výška 4 260 mm nad TK a rozvor krajních podvozků i podvozků typu Jakobs 2 700 mm. Průměr hnanych kol v krajních podvozcích je 870 mm (v novém stavu), zatímco v hnacích podvozcích typu Jakobs je 760 mm, stejně jako průměr kol v nehnacích podvozcích Jakobs.

Vozové skříně svařené z profilů z hliníkových slitin jsou konstruovány pro podélnou tlakovou sílu 1 500 kN. Nízká podlaha leží ve výšce 600 mm a vysoká podlaha ve výšce 1 145 mm nad TK. Šířka vstupních dveří činí 1 300 mm. Obě verze jednotek nabízejí 275 míst k sezení, z toho 46 v 1. třídě (viz snímek nahoře) a 196 ve 2. třídě, spolu s 33 sklopnými sedadly a dvěma místy pro invalidní vozíky, ale liší se pouze v interiéru, kde FLIRTY pro vlaky IR obsahují zónu pro občerstvení cestujících (snímek dole). Dále je ve vlaku prostor až pro 200 stojících osob (4/m<sup>2</sup>).

Ridičský systém umožňuje provozovat až čtyři FLIRTY ve vícenásobné trakci. Jednotky jsou vybaveny mobilní částí ETCS typu GUARDIA, což je vůbec poprvé, kdy je tento nový vlakový zabezpečovač od společnosti AngelStar (společný podnik firem Stadler a MerMec z roku 2016) sériově instalován na nová vozidla ve Švýcarsku.

V rámci tradice BLS pojmenovávat nové vlaky svými specifickými názvy obdržely tyto FLIRTY jméno MIKA, což je akronym pro „modern, innovativer, kompakter Allroundzug“ („moderní, inovativní, kompaktní všestranný vlak“); ná-



zev byl vybrán v rámci veřejné soutěže pořádané dopravcem. Jednotky MIKA postupně nahradí tři starší typy vozidel a zároveň sjednotí park BLS, což zjednoduší provoz a údržbu celé flotily. FLIRTY budou nasazovány do služby postupně od roku 2021, první z nich budou zařazeny do oběhů na trati Bern - Neuchâtel - La-Chaux-de-Fonds. Dodávky mají být završeny do roku 2023.

Na úvodním snímku je v pozadí vidět také ozubnicovou motorovou jednotku DE M4C 507 pro společnost Ferrovie della Calabria. Ta jich nyní bude mít sedm poté, co si v roce 2018 objednala dvě opční soupravy.

BLS, Stadler  
Snímky: Jürg D. Lüthard



### Čekání na Sirius

V současné době se na evropské koleje chystá příjezd dalšího typu vozidla čínské produkce - lokomotivy Bison pro maďarského dopravce Rail Cargo Hungary, kterou popisujeme na str. 31. V době pořízení snímku této lokomotivy v CRRC ZELC Zhuzhou se v těsném sousedství nacházela i třetí jednotka Sirius pro Leo Express, jež se podle vyjádření dopravce z konce loňského roku již měla chystat na přepravu po moři (viz ŽM 12/19, str. 16).

Kromě toho její dosavadní přítomnost ve výrobním závodě upozornila na

jedno neslavné „výroči“, neboť letos v září tomu byl přesně rok, co do České republiky dorazila první jednotka (viz ŽM 8/19, str. 10 - 12). Od té doby nebylo v otázce zkoušek a schvalování této řady dosaženo nijakého zvláštního pokroku. Na snímku ze 7. 12. 2019 je jednotka 665.001 zachycena v areálu Zkušebního centra VUZ Velim ve společnosti lokomotiv Europrinter 189 998 MRCE a TRAXX MS3 188 003 a 005.

Je sice pravdou, že celou situaci zkomplikovala omezení způsobená koronavirem (viz ŽM 3/20, str. 18), ale především je faktem, že i bez toho by se

zkoušky jednotek řady 665 příliš rychle neodehrávaly - zatím totiž výrobcem stále nebyly předloženy všechny podklady umožňující zahájení zkoušek na velkém okruhu ŽZO a na veřejné síti.

Už od samotného počátku celého projektu byly termíny zahájení provozu řady 665 nereálné. Připomeňme, že při podpisu smlouvy na tři jednotky plus 30 opčních v září 2016 (ano, další jubileum) uváděl LE dodání prvních tří souprav do poloviny roku 2018 a opčních jednotek v letech 2019 - 21 (viz ŽM 9/16, str. 21 - 22). Poté začal být pro předsériové Siriusy uváděn termín zahájení provozu v červnu 2020. A letos v září dopravce oznámil, že předpokládá schválení nových vlaků na začátku příštího roku. Jak vidno, Leo Express tedy bez uzardění dále uvádí termíny zcela odtržené od reality.

Již dříve jsme položili otázku, co dopravce k jeho (dez)informační politice vede - zda nutnost prezentovat se úspěšně ve veřejnosti a v médiích, nebo neznalost problematiky či (ničím nepodložená) víra, že se nějakým způsobem podaří celý proces urychlit; upřímné odpovědi se asi nedočkáme.

Nicméně vzhledem ke všem zákonitostem a nevyhnutelným krokům celého

zkušebního a schvalovacího procesu si na tomto místě dovolme malou prognózu, že nejenže rok 2021 je nereálným pro nasazení Siriusů, ale i rok 2022, a že pokud vše půjde moc dobře, mohlo by se podařit dosáhnout schválení typu pro řadu 665 někdy v roce 2023. To samozřejmě za předpokladu, že se u vozidla neobjeví nějaký technický problém a že evropský úřad ERA bude při schvalování tak efektivní, jak uvádí ve svých propagačních materiálech (zatím to tak ovšem nevyplývá...).

Což by také mělo být upozorněním pro různé instituce a subjekty, že u plánů počítajících s jednotkami Sirius by přidělování kapacity dopravní cesty dopravci LE pro jízdní řady do roku 2023 (včetně) bylo neprozíravé, stejně jako přijímání nabídek pro výkony v ZVS spočívajících na řadě 665.

A bude také zajímavé sledovat, jak se bude odvíjet schvalování nových lokomotiv z CRRC pro DB, jež zahájily zkušební jízdy na síti DB Netz v listopadu 2018 (viz ŽM 10/19, str. 11), či pro Rail Cargo Hungary a jiné evropské zákazníky.

-jp-

Snímek: Tomáš Pelech

