

インターシティは確実に到達する

原題：Getting there for certain

著者・所属：David Eaton；MTU 社マネージャー，イギリス
誌名：Railway Gazette International Vol.166 No.7 (2010-7) p32-33
言語：英語 原文中図：3 表：1

イギリスのインターシティの運行事業者である First Great Western と East Coast が運行する HST の動力車(43形)のエンジンは、2006~2007年に MTU 社の4000形に換装された。その際、MTU 社とエンジンのメンテナンスについての10年間の包括的な契約を結んだ。その結果、車両のオペラビリティが大きく向上している。



MTU 社は、HST に搭載されている4000形エンジンの運用と保守を監督する技術者を4か所の車両基地に常駐させている。

出典：RGI

車両

高速列車のハイテク保守

原題：High-Teck-Wartung für High-Speed-Züge

著者・所属：Javier Rutz Lopez；シーメンス社，スペイン，Manfred Hofmann；シーメンス社，ドイツ
誌名：Eisenbahningenieur Vol.61 No.7 (2010-7) p6-9
言語：独語 原文中図：8 表：0

2008年2月からシーメンス社製 Velaro E 形 (AVE S103) によるスペインのマドリッドとパルセロナ間625kmを最高時速300km/h、2時間28分で結ぶ運行が開始された。運

行開始以降の延べ走行キロは85万 km で、99%以上の運行時間精度を保ち、車両の信頼性は99.93%の高い水準が維持されている。Velaro E 形は DB の ICE3 をベースに最新

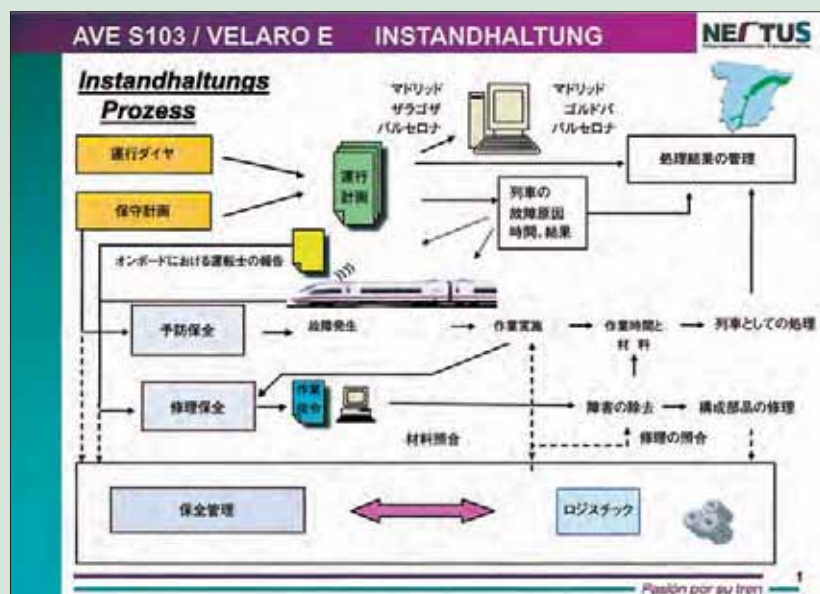


図6 AVE S103/Velaro E の保守プロセス

出典：EI

の技術を導入して開発されたもので、TSIにも準拠した仕様になっている。動力は25KV AC/50Hzで8800KW、客室は同等の車両に比べ容積が約20%広がっている。シーメンス社とスペイン鉄道 Renfe は車両の修理保全用の子会社 Nertus を設立し、Renfe の保守従業員の技術的ノウハウやシーメンス社のプロジェクト管理や顧客管理技術の効果的な活用により運行時の故障や補修時のミスの除去などを行っており、La Sagra と Santa Catalina には最新の設備を備えた基地が設けられており、図6はここで2010年1月から始まった Velaro E の保守プロセスの例である。今後は状態監視保全や予防保全の考え方を積極的に取り入れて車両構成部品の寿命延伸を図ると共に保守プロセスやシステムの最適化を進める予定である。