

LA SERIE « 86 »

Un nouveau type d'automotrices électriques

La SNCB a présenté le 16 mai dernier, le premier exemplaire (la série en compte 35) des nouvelles automotrices électriques « série 86 » qui entreront en service sur les liaisons Malines-Vilvorde- Etterbeek, Hal-Bruxelles Schuman, Anvers-Boom, Anvers-St-Nicolas et Anvers-Bruxelles. L'introduction systématique de ce matériel peut être attendue à partir de la fin septembre 1988 et s'échelonnnera jusqu'en 1990.



LIVREE ET AMENAGEMENT INTERIEUR

Ces nouvelles automotrices doubles, en livrée SNCB bordeaux rouge et bandeau latéral gris clair sont spécifiquement conçues pour assurer des services omnibus. Elles ont une vitesse de pointe de 120 km/h et une accélération au démarrage de 20 % supérieure à celle des AM doubles vertes.

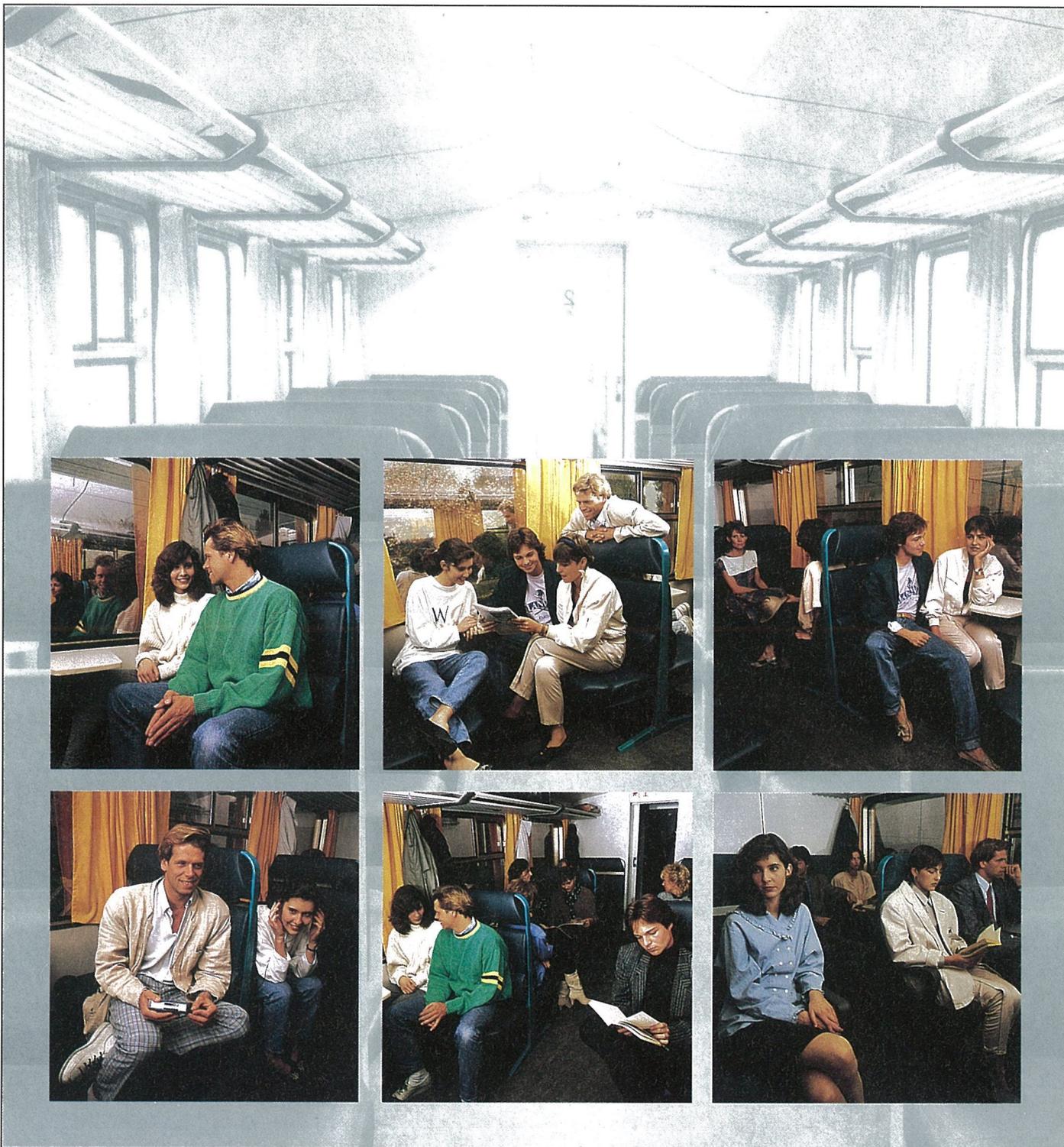
Elles ne possèdent pas de compartiment à bagages séparé et deux crochets sont prévus sur la plus grande plate-forme pour le transport éventuel de deux vélos. Dans les compartiments de 2^e classe, la SNCB a adopté (pour la première fois) une disposition transversale 2 + 2 (au lieu de 2 + 3) pour améliorer le confort des voyageurs. Grâce à la suppression du compartiment à bagages distinct, le nombre de places assises offertes est supérieur à celui de l'automotrice break (177 contre 171). Sur la plus grande plate-forme, un espace est prévu pour un invalide en chaise roulante. Le montage des porte-

bagages dans le sens longitudinal donne une plus forte impression d'espace.

Relevons encore les nouvelles couleurs claires, blanc pour les parois, jaune pour les rideaux et turquoise pour les sièges. A noter également que les concepteurs ont repris un grand nombre d'éléments déjà utilisés avec succès dans du matériel récent (les portes, les fenêtres à ventilation sans courant d'air, vitres antithermiques, le chauffage et la ventilation par air pulsé).

CAISSE

Les deux postes de conduite situés à chaque extrémité du véhicule, offrent une excellente visibilité et occupent toute la largeur du véhicule. Le passage entre deux unités accouplées est donc impossible. L'extérieur des postes de conduite présente une forme originale et typique aisément reconnaissable. La carrosserie de ces automotrices est réalisée en polyester et la solidité des caisses est assurée par de longs pans en acier sous-jacents. Ses dimensions extérieures ont été



SNCB

fixées en application du gabarit UIC (Union internationale des chemins de fer) d'où possibilité de circuler sur les réseaux voisins.

TRACTION ET FREINAGE

La puissance de freinage est fournie par un frein à disque à commande pneumatique assisté par un système électro-pneumatique qui assure une distribution équilibrée de l'effort.

Cette conception facilite la commande, réduit la distance de freinage et procure plus de

confort aux voyageurs. Un frein de stationnement plus fiable et plus maniable remplace le frein à main classique et un système antiblocage moderne limite l'usure des roues. Quatre moteurs de traction, montés deux par deux dans les bogies de l'une des voitures et d'une puissance de 680 kW équiperont le véhicule.

ATTELAGE AUTOMATIQUE INTEGRAL

L'accouplement mécanique et le raccordement des conduites pneumatiques

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

DIMENSIONS	MOTRICE TYPE AB	REMORQUE TYPE ABD
Longueur totale	26,400 m	26,400 m
Largeur totale	2,800 m	2,800 m
Hauteur	3,960 m	3,960 m
Distance entre bogies	19,125 m	19,125 m
Hauteur du plancher au-dessus du rail	1,265 m	1,265 m
Portes : louvoyantes coulissantes passage libre	1,300 m	1,300 m
Places assises		
1 ^{re} classe	16	24
2 ^e classe	72	63
Nombre total de passagers *	118	137
Tare	45 000 kg	39 000 kg

PERFORMANCES

Vitesse max.	120 km/h
Accélération à charge normale	0,55 m/s ²
Décélération	0,75 m/s ²
Puissance moteur (continu)	690 kW

FREINS

Type : OERLIKON Est 3
Système de freinage électro-pneumatique comprenant 2 disques par essieu.
Système ABS selon les dernières spécifications de l'UIC
Freinage d'urgence à air comprimé.
Frein de parking : sur 1 bogie par voiture.
Diamètre des disques : □ motrice : 820 mm □ remorque : 700 mm

(*): comprenant les passagers assis et debout
(5 pers./m²)

BOGIES

Type	SCHLIEREN
Suspension secondaire	ressorts hélicoïdaux
Ecartement de la voie	1 435 mm
Bogies moteurs	2
Bogies porteurs	2
Empattement AB :	2 670 mm
ABD :	2 500 mm
Diamètre de roue AB :	1 010 mm
ABD :	1 010 mm

ACCOUPLLEMENT

Automatique entre rames	GF
Entre voitures	UIC Standard

CHAUFFAGE ET VENTILATION

Puissance	39,6 kW
Renouvellements/h. : chauffage	20
Renouvellements/h. : ventilation	40



SNCF

omme des cablages électriques de desserte et de commande sont entièrement automatisés. Le désaccouplement s'effectue à partir du poste de conduite, ou éventuellement à la main, en actionnant le levier d'attelage de l'une des automotrices. L'automatisation intégrale de la manœuvre d'attelage procure un gain de temps sensible. Toutefois, la nouvelle AM ne peut être accouplée aux automotrices vertes mais peut l'être aux automotrices modernes break. L'attelage automatique intégral sera généralisé dans l'avenir.

SUSPENSION ET CONSTRUCTION

La suspension du nouveau matériel est celle qui équipe les AM doubles vertes les plus récentes. Ces nouvelles AM sont construites en association par ACEC et BN et la standardisation en a été très poussée. Quelques éléments ont même été prévus pour la desserte par une seule personne! Cette forme d'exploitation n'est cependant pas encore envisagée sur notre réseau. □