

locomotive série 11



La locomotive de la série 11 appartient à la nouvelle génération d'engins de traction de la SNCB. Les caractéristiques et la plupart des particularités techniques de ce type sont identiques aux engins des séries 21 et 27. Les locomotives T11 assureront principalement la liaison Bruxelles - Amsterdam avec des voitures des chemins de fer néerlandais (NS). Ce matériel

remplacera les rames d'automotrices bleues à bande jaune ainsi que les rames réversibles actuelles du service IC-Benelux. Les locomotives de la série 11 sont des engins bitension. Elles développent une puissance maximum de 3 130 kW et permettent une vitesse maximum de 160 km/h. Elles peuvent circuler indifféremment en 3 000 V continu en Belgique et 1 500 V continu aux

Pays-Bas. Elles sont présentées en livrée rouge bordeaux à bande jaune.

La caisse et les bogies sont construits par l'association «BN». La caisse a des formes aérodynamiques : l'onde de choc provoquée lors du croisement de 2 trains circulant à vitesse élevée est limitée, la prise de courant à la caténaire demeure

correcte quelle que soit la vitesse. Les bogies sont équipés d'un système de graissage des jantes des roues ce qui permet de limiter leur usure et facilite l'inscription dans les courbes. La locomotive dispose de 4 essieux mûs séparément par des moteurs de traction de 828 kW. Ils sont suspendus dans le châssis du bogie et sont pourvus chacun d'une transmission élastique.

La partie électrique a été construite par les ateliers de constructions électriques de Charleroi (ACEC) selon les indications de la SNCB. Ces nouveaux engins disposeront de tous les avantages de la commande par hacheur à thyristors qui permet une desserte plus aisée de la locomotive et qui apporte une meilleure adhérence entre la roue et le rail lors des démarrages. Ce système permet de substantielles économies d'énergie lors des démarrages car les moteurs reçoivent exactement le courant nécessaire et il n'y a donc pas de dissipation d'énergie.

Les locomotives de la série 11 peuvent être freinées de différentes façons : par un freinage opéré directement sur les roues ; par un freinage automatique agissant simultanément sur la locomotive et la rame tractée ; par un frein électrique rhéostatique ou « frein moteur » ou encore par un robinet de secours placé sur la conduite automatique. Le freinage pneumatique est éliminé progressivement au fur et à mesure de l'accroissement de la force de



résistance du freinage rhéostatique. En plus, un frein anti-patinage a été prévu.

Le poste de conduite a été conçu selon des normes ergonomiques et est chauffé par air pulsé. La vue est excellente dans toutes les directions, le siège est confortable et adaptable. L'insonorisation est parfaite et permet de travailler dans les meilleures conditions. Les vitres avant du poste de conduite sont doubles et composées de verre trempé avec chauffage incorporé. Il

y a également un coffret dans lequel le conducteur peut réchauffer son repas ou le maintenir au frais selon les circonstances.

Actuellement, ces locomotives assurent la traction des trains de saison n° 1181 et 1286 sur le trajet Amsterdam – Bruxelles Midi. Dès octobre, elles seront intégrées dans quelques trains du service Benelux. La mise en circulation définitive et complète du nouveau matériel dans les trains Benelux est prévue pour le service d'été 1987.