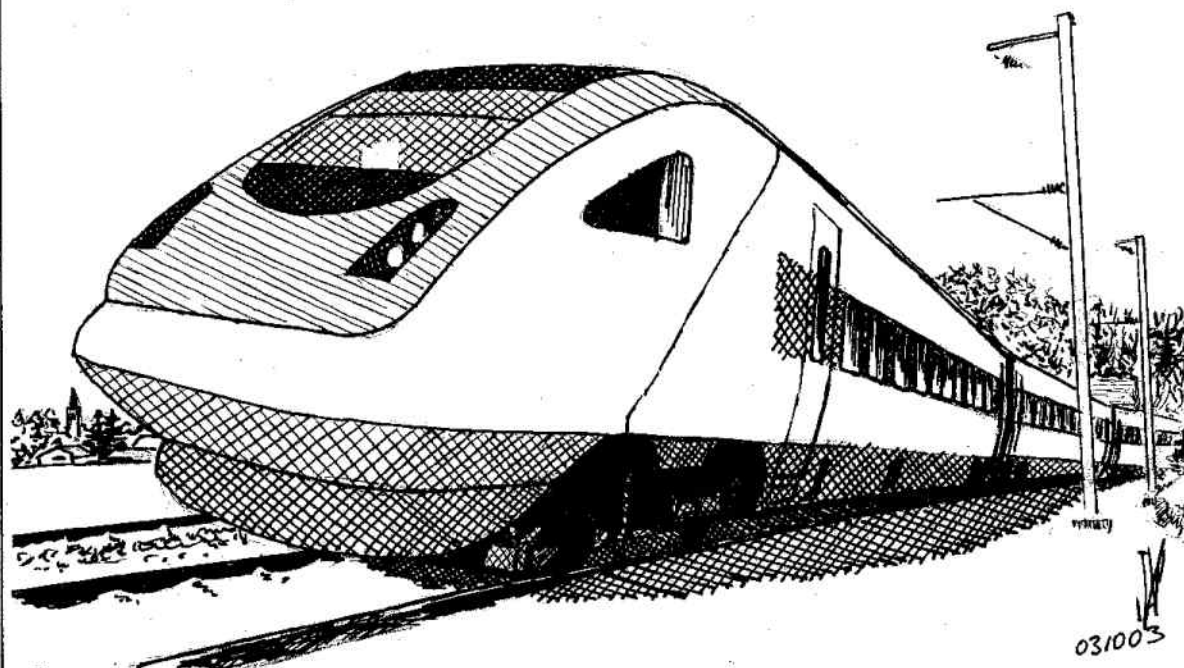


$2x((1A)'(A1)')+3x(2'2')+2x((1A)'(A1)')$ CFF ICN



Rame automotrice à caisses inclinables, mise en service : 1999 – 2004

Nombre : 44

Immatriculation : RABDe 500 000 à 500 043

Constructeurs

– mécanicien : ADtranz, Fiat-SIG, Alstom

– électriciens : ADtranz, Bombardier

Ecartement : 1435 mm

Vitesse maximale : 200 km/h

Masse : 355 t

Places 1^{re} classe : 113; 2^e classe : 344

Effort en régime continu :

$Z = 210 \text{ kN}$ à 90 km/h

Effort maximal :

$Z = 210 \text{ kN}$

$B = 210 \text{ kN}$

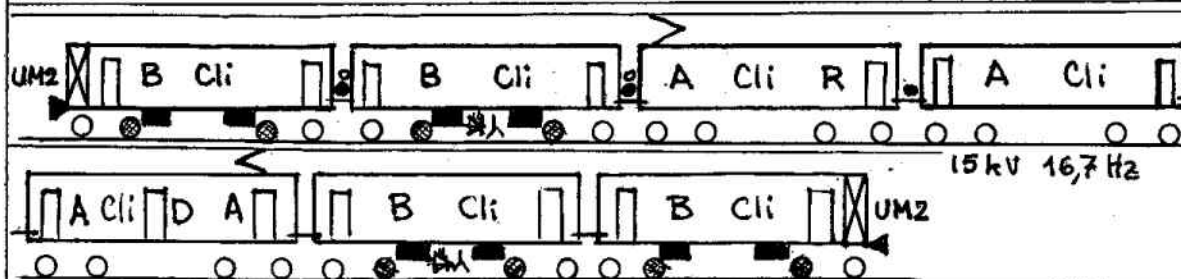
Puissance continue : 6200 kW

Diamètre des roues : $D_m = 820 \text{ mm}$

Réduction : $k_G = 1 : 2,35$

Transmission : moteurs longitudinaux sous caisse et ponts hypoïdes

Frein mécanique : epna



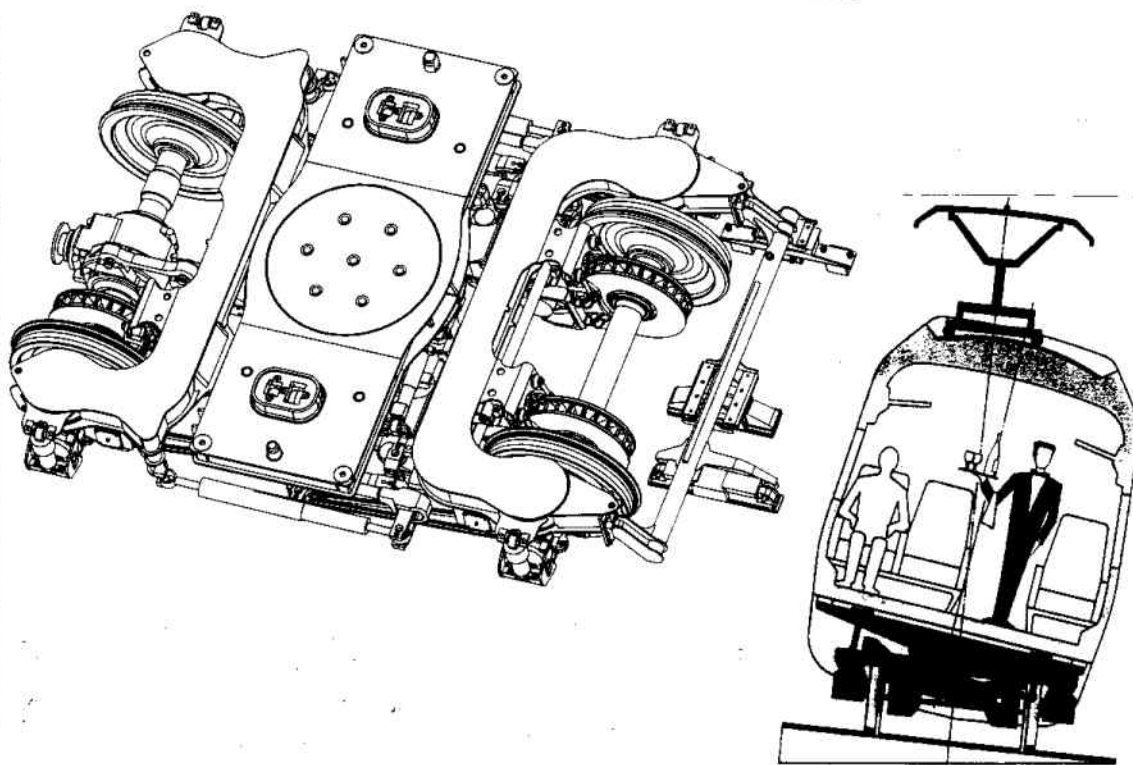
Raison du choix

Automotrice à caisses inclinables commandées électriquement.

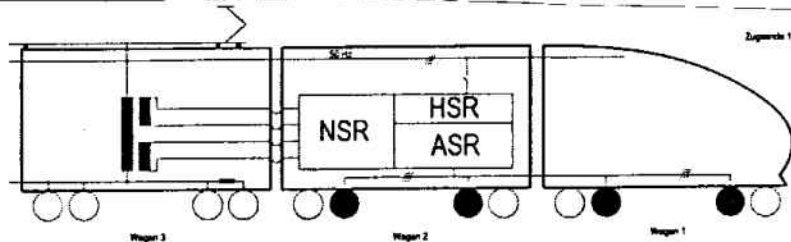
Remarques

Les bogies sont équipés d'un dispositif de commande des essieux en position radiale qui réduit les frottements en courbe.

Les pantographes sont maintenus dans l'axe de la voie par un entraînement électrique propre.



Deux unités motrices identiques électriquement encadrent une voiture. Chaque unité a ses composants répartis sur trois voitures:



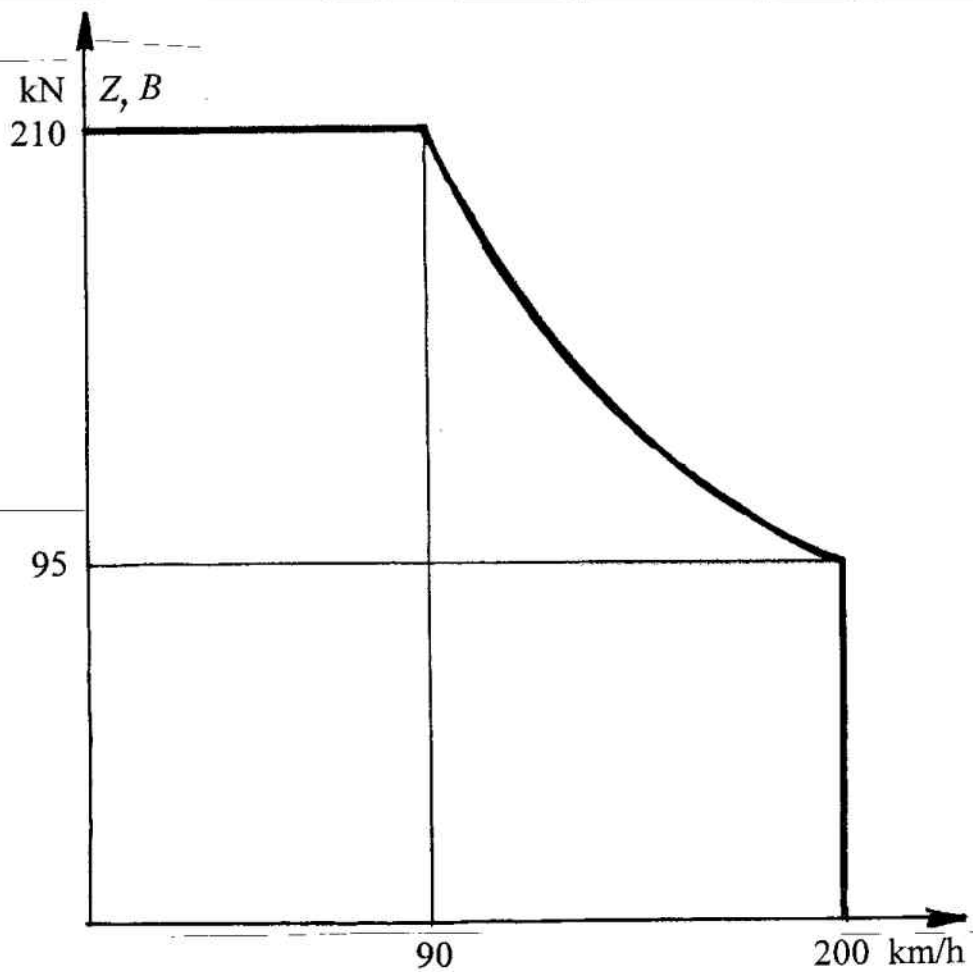
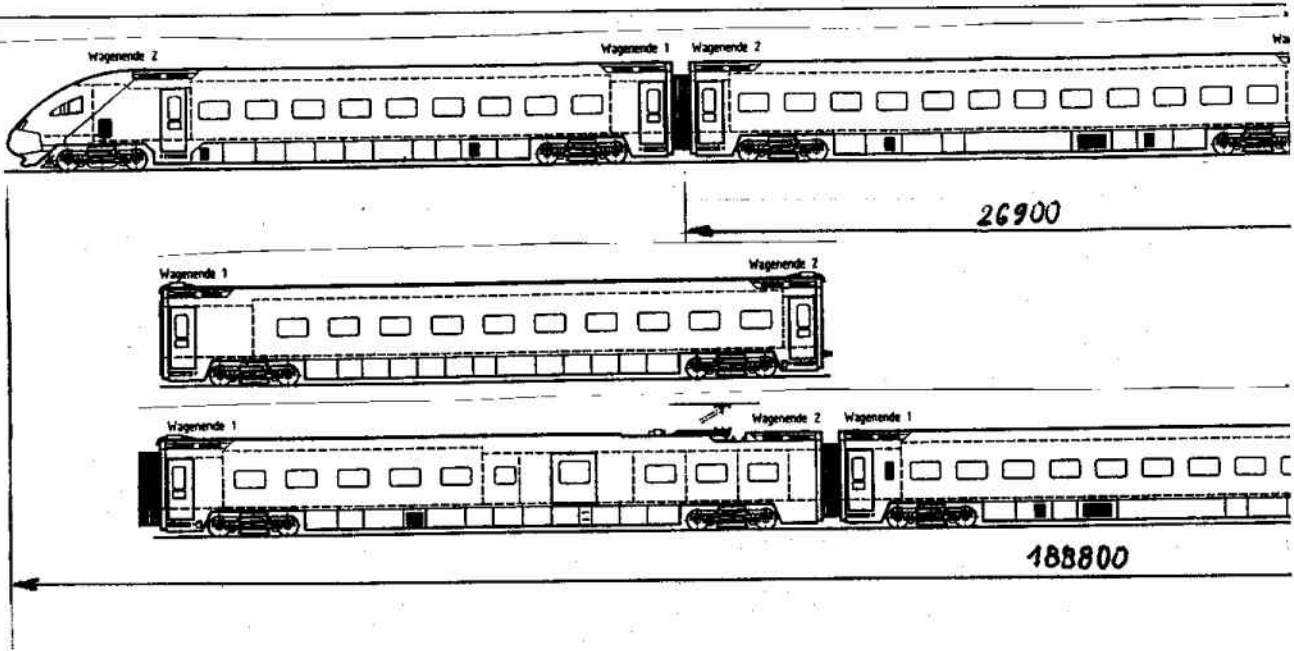
Théorie

Entraînement électrique : A6; § 4.5.4

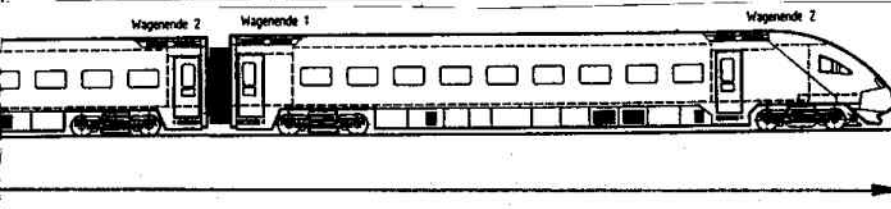
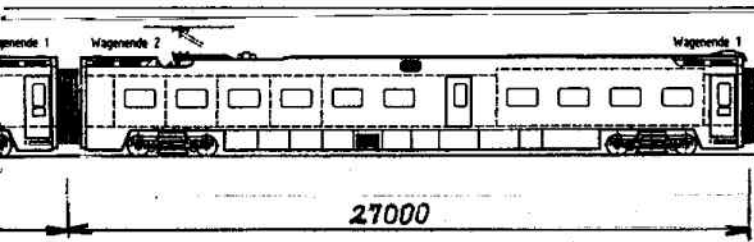
Entraînement mécanique : K4; § 5.6.1

Bibliographie

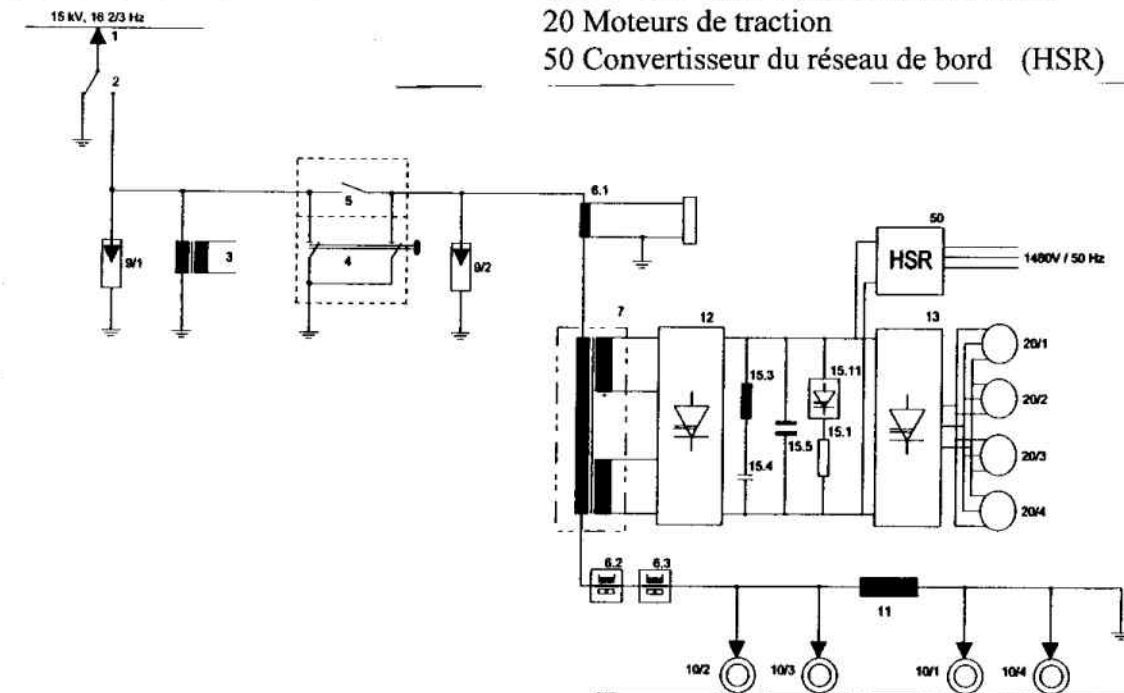
C. KÖNIG, D. FORRER, Der SBB-Neigezug ICN zwei Jahre nach der Bestellung, *Schweizer Eisenbahn Revue*, n° 10/1998, pp. 422 – 431.



Traction - Freinage



- 1 Pantographe
- 7 Transformateur
- 12 Convertisseur côté réseau (NSR)
- 13 Convertisseur côté moteurs (ASR)
- 15.1, 15.11 Ecrêteur
- 15.3 – 15.5 Filtre du circuit intermédiaire
- 20 Moteurs de traction
- 50 Convertisseur du réseau de bord (HSR)



Circuit de puissance d'une unité motrice