

$B_0' - 2 \times 2' - 2 \times B_0' - 2 \times 2' - B_0'$

Alstom

AGV7 Pegase

8.5.96



Alstom

**Rame automotrice prototype à grande vitesse**      mise en service : 2008

Nombre : 1

Immatriculation : AGV001

Constructeurs

– mécanicien : Alstom

– électricien : Alstom

Vitesse maximale : 300 km/h

Masse: 270 t

Places : 245 (mais seulement partiellement installées).

Effort en régime continu :

$Z = 126 \text{ kN}$  à 160 km/h

Effort maximal :

$Z = 204 \text{ kN}$

Puissance continue : 5776 kW

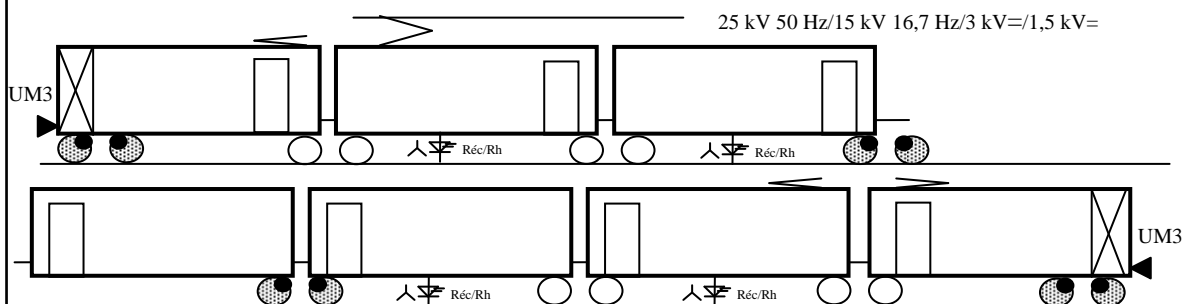
Puissance maximale : 6265 kW

Diamètre des roues : 920 mm

Réduction: 1 : 2,519

Transmission : à accouplement à dents

Frein mécanique : epna



### **Raison du choix**

Première application exclusive de moteurs synchrones à aimants permanents pour la grande vitesse.

### **Remarques**

La société italienne NTV a commandé 25 rames ETR575 *Italo* de 7500 kW à 11 voitures et 12 bogies dont 5 motorisés (disp. : B<sub>o</sub>'-2×2'-B<sub>o</sub>'-2'-B<sub>o</sub>'-2×2'-B<sub>o</sub>'-2×2'-B<sub>o</sub>', 162 pl. 1<sup>ère</sup>, 289 pl. 2<sup>e</sup>, 200 m), mises en service en avril 2012.

Par rapport à la caractéristique maximale sous 25 kV, l'effort de traction sous 15 kV est plus faible dès 112 km/h et sous 3 kV= dès 74 km/h. Sous 1,5 kV=, c'est déjà au-delà de 47 km/h que l'effort maximal diminue.

### **Théorie**

Entraînement électrique : A6, C4; § 4.6.2

Entraînement mécanique : B1; § 5.4.5

### **Bibliographie**

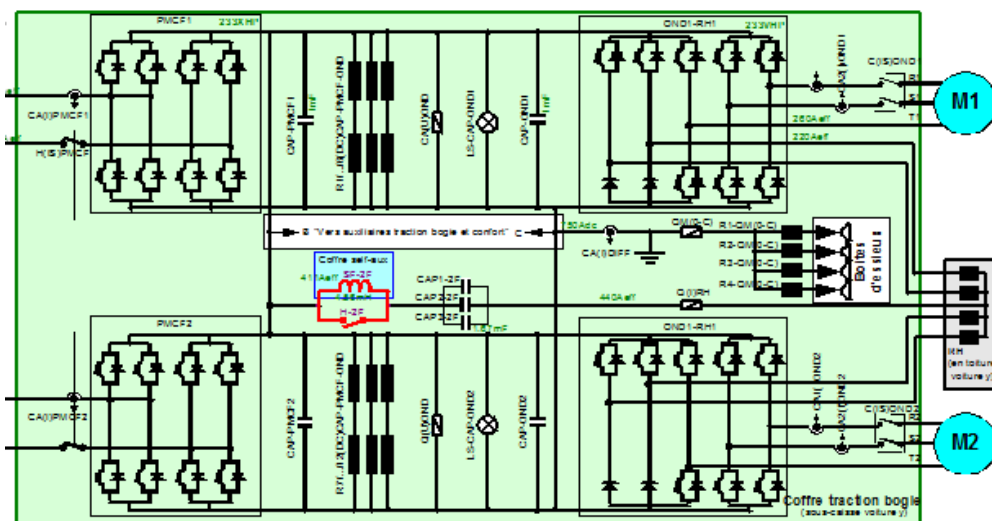
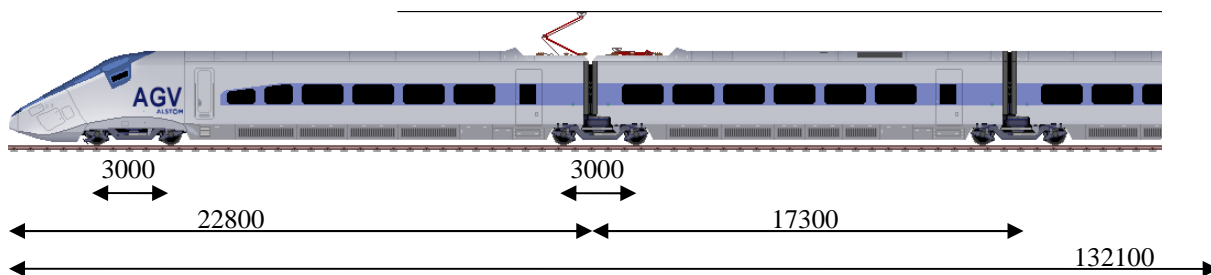
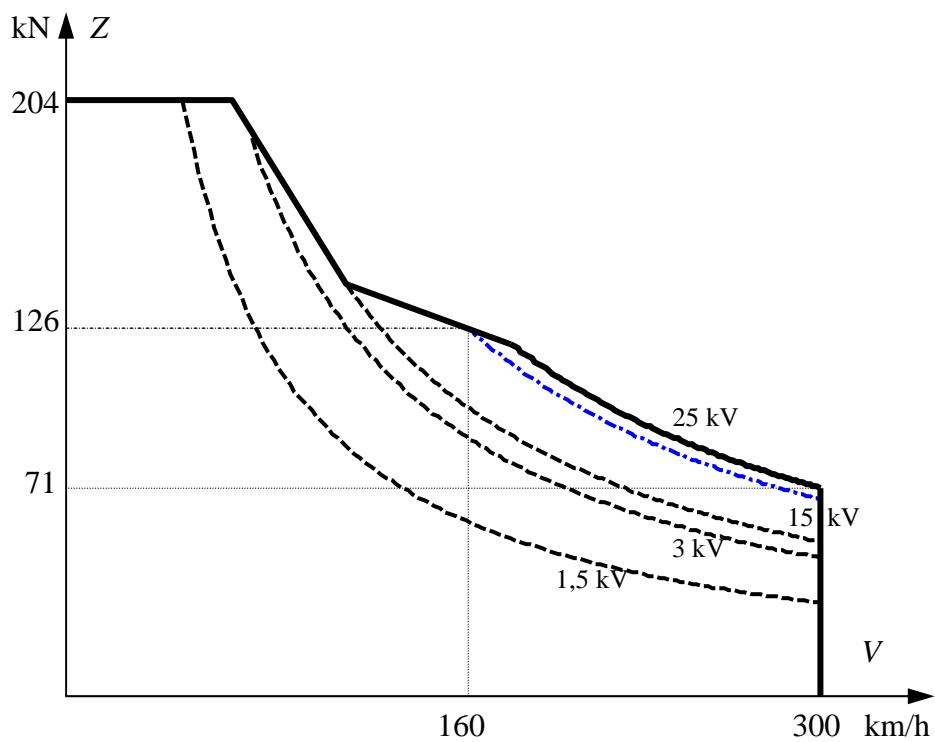
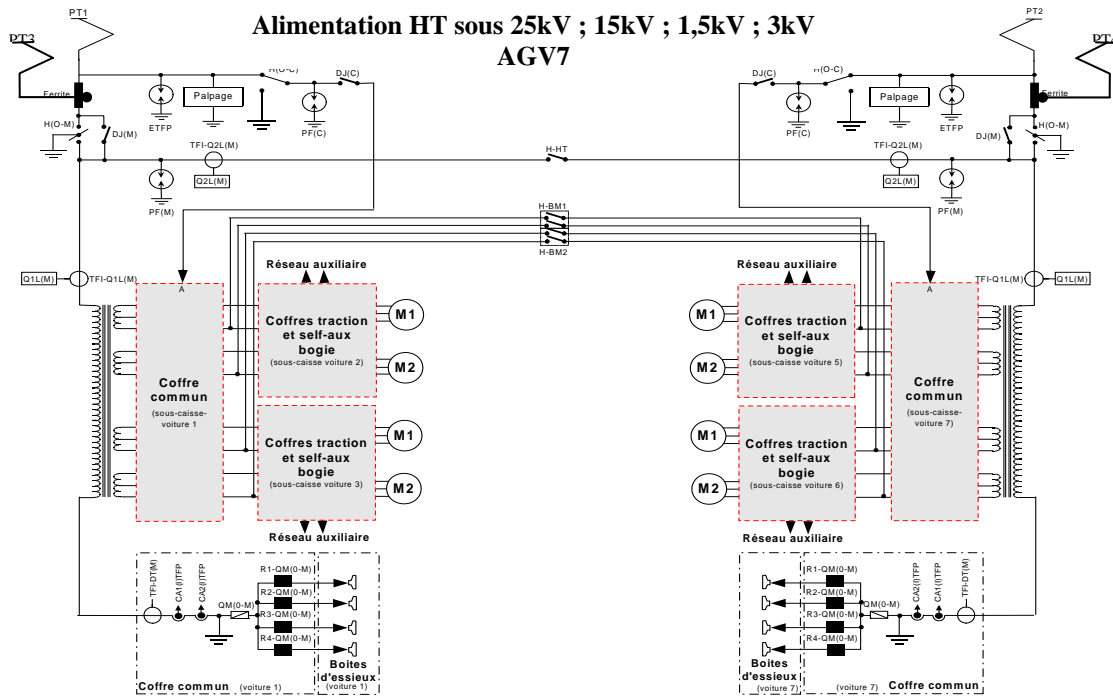


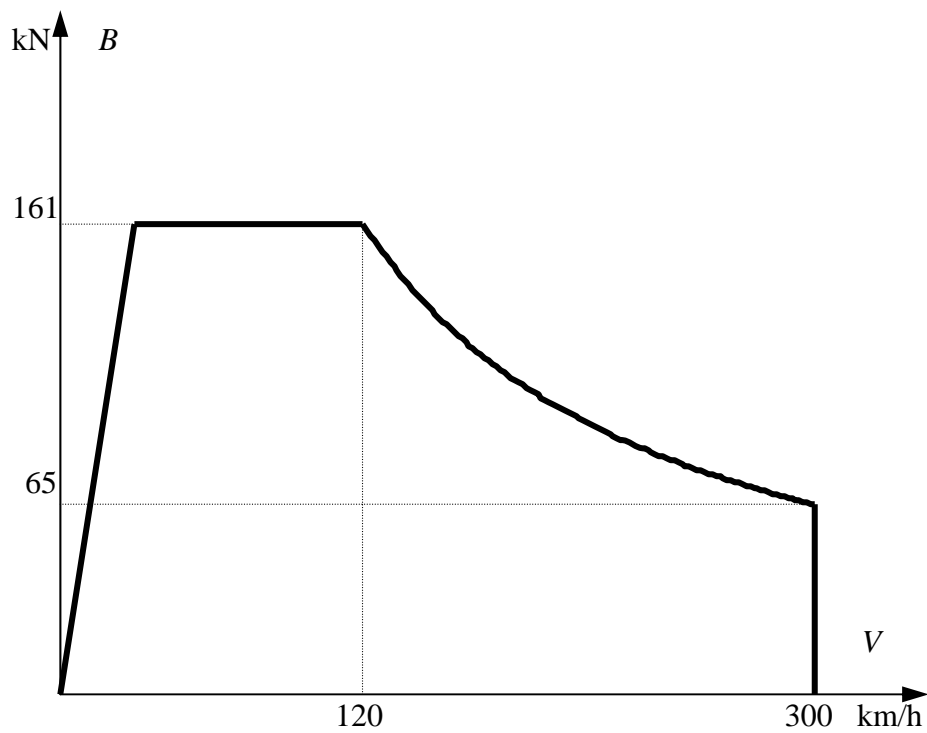
Schéma d'un convertisseur pour un bogie



Traction



**Schéma d'une unité de traction (répartie sur trois caisses)**



**Freinage**