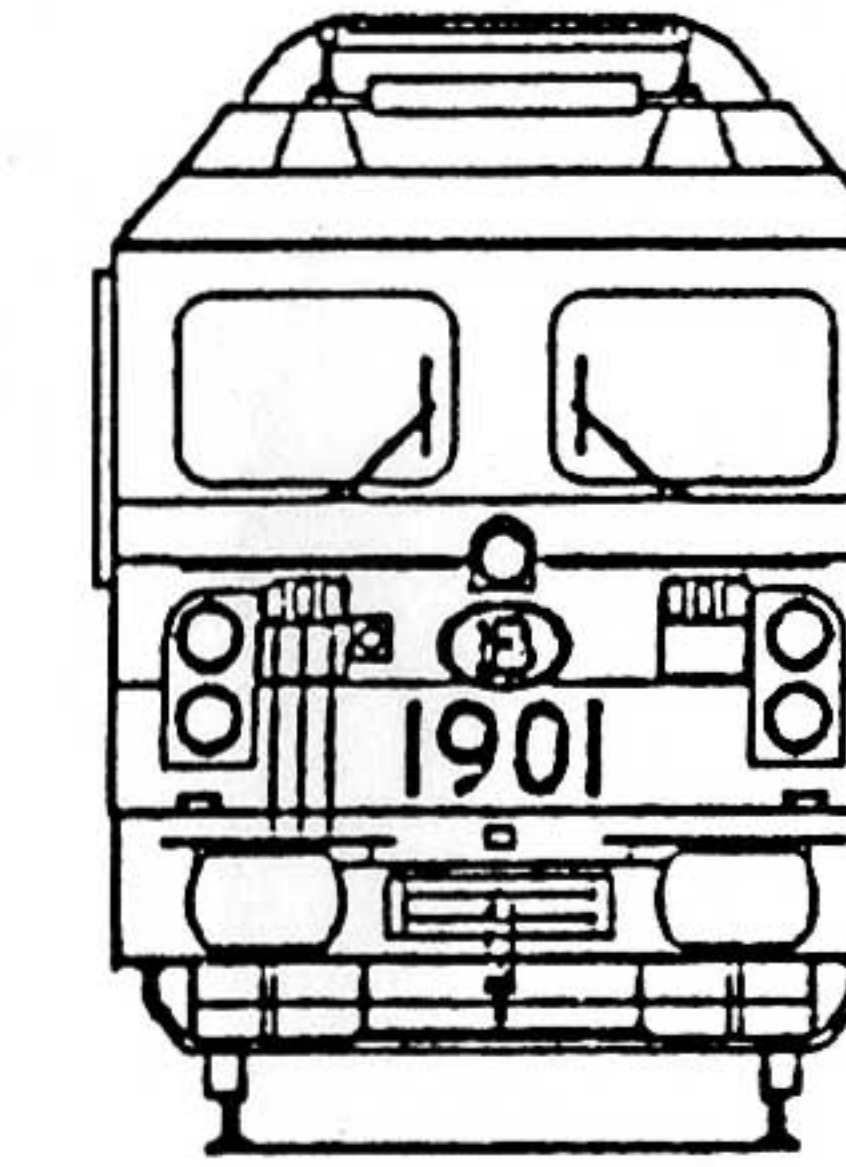
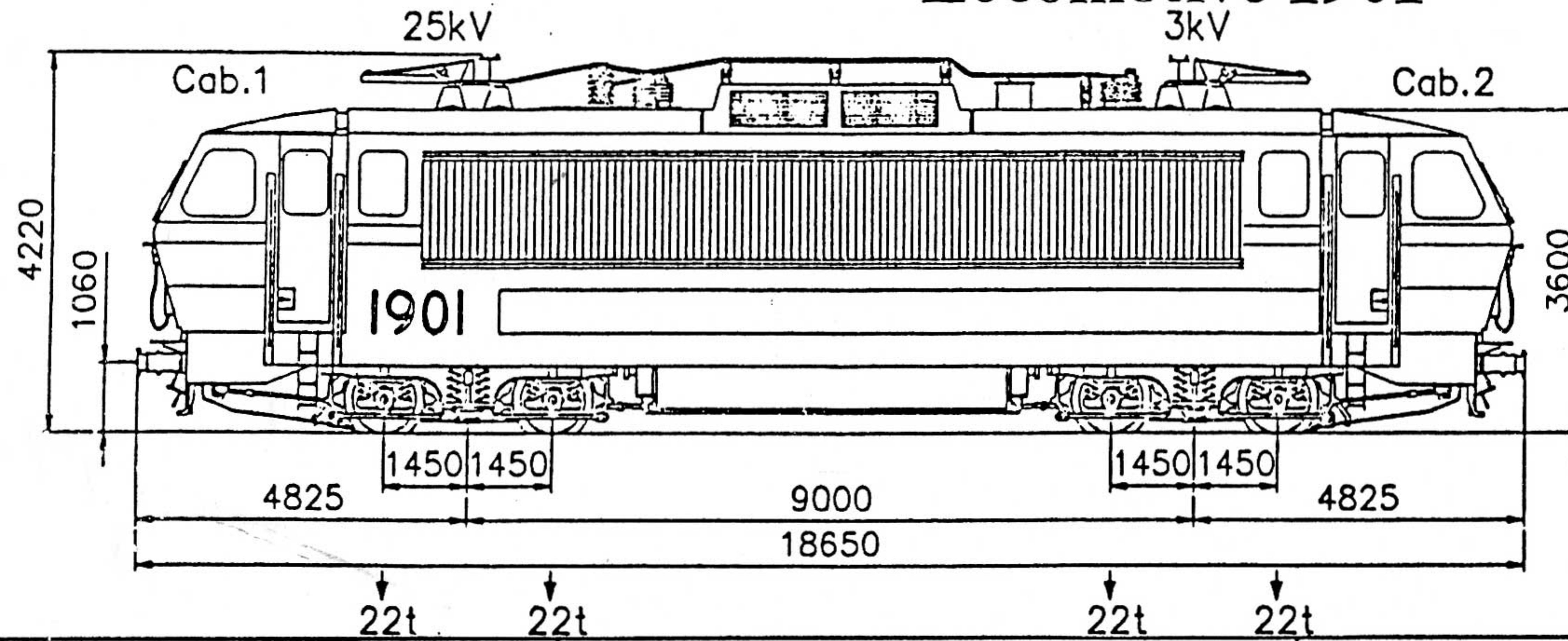


Locomotive 1901



Généralités

<u>Effectif</u>	1
<u>Type</u>	Bo-Bo
<u>Masse totale</u>	t 88
<u>Numérotation</u>	1901
<u>Puissance continue</u>	kW 4500
<u>Tension de service</u>	kV 3
	25 - 50Hz
<u>Vitesse maximum</u>	km/h 160/120
<u>Masse max. par essieu</u>	t 22
<u>Effort max. au démarrage</u>	kN 280
<u>Rayon min. de courbe</u>	m 100
<u>Diamètre de roues</u>	mm 1250
Satisfait au gabarit UIC	

Partie mécanique

Constructeurs :
S.A. Constructions Ferroviaires et Métalliques (BN) à Nivelles

Transformation Salzinnes en 1993 - 94

Année de construction : 1986

Freinage : Frein automatique de service et frein direct de manoeuvre. Frein de secours agissant sur la conduite de frein autom. Le frein autom. comprend le régime "Marchandises-Voyageurs" et le régime "Haute puissance" (à 2 étages de press.). Le robinet de mécanicien du frein autom. est du type OERLIKON FV4. Frein rhéostatique sous 3kV et 25 kV 50Hz.

Frein à récupération sous 3kV.

La locomotive est pourvue d'un frein antipatinage, 2 compresseurs Wabco type 242 VB 79 alimentant 2 réservoirs d'une capacité totale de 1000 l.

Un frein à vis placé dans chaque cabine de conduite et agissant sur les 4 blocs frein d'un bogie

Bogie La locomotive est équipée de bogies BN-ACEC avec suspension :

- primaire : Winterthur
- secondaire : Flexicoil

Chauffage des cabines de conduite par batterie de chauffe électrique à air pulsé

Partie électrique

Equipement de traction :

Constructeur : ACEC Charleroi

Type de commande : 2 onduleurs de traction triphasés contrôlés par ordinateur embarqué, alimentent chacun 2 moteurs asynchrones en parallèle.

Moteurs de traction : Type AM 144D

Nombre : 4

Puissance continue : 1125 kW

Suspension : élastique sur 3 points

Transmission : élastique

Transmission BBC - Federantrieb

Rapport d'engrenages : 116/31 - 3,742

Transformateur :

Constructeur : GEC Alsthon.

Puissance : 6.493 KVA

Tensions secondaires :

traction A : 2355 V (3780 KVA)

traction B : 1178 V (1890 KVA)

Chauffage : 1548 V (811 KVA)

Pompe à huile : 236 V (12 KVA)

Redresseurs

2 redresseurs en série fournissent une tension de 3 KV aux onduleurs et convertisseurs statiques

traction A : redresseur à diodes

traction B : redresseur à thyristors

Appareillage auxiliaire :

Hacheurs de tension : 2 hacheurs alimentent les onduleurs auxiliaires.

Puissance 93 KVA.

Tension de sortie : 525 V. Courant max. délivré : 220 A

Onduleurs auxiliaires : 3 onduleurs alimentent les ventilateurs, les compresseurs et la charge batterie.

Puissance 40 KVA. Tension de sortie 380 V - 50Hz.

Moteurs ventilateurs : nombre 10. Type asynchrone.

Tension d'alimentation 380 V - 50 Hz

Puissance totale installée : 50 kW.

Chauffage du train : 3 kV sur réseau 3kV. 3kV sur réseau 25 kV - 50 Hz (HVM4). 1,5 kV - 50 Hz sur réseau 25 kV - 50 Hz (HVRIC).

Batterie

Type : Nife MD8, 75 Ah

Tension de charge : 110 V.

Moteurs compresseur

Type : asynchrone

Tension d'alimentation : 380 V 450Hz

Puissance : 2 x 14,4 KVA.

M 203

Fiche descriptive de la locomotive asynchrone
1901

Première édition

150.00.25

2