



1. Moteur Diesel
2. Génératrice principale
3. Génératrice auxiliaire
4. Ventilateur de la génératrice principale
5. Ventilateur du frein dynamique
6. Ventilateurs de refroidissement du Diesel
7. Régulateur charge et l'échangeur eau-huile
8. Réservoir à eau du Diesel
9. Compresseur
10. Réservoir à gasoil
11. Réservoirs principaux à air comprimé
12. Élément d'absorption de choc
13. Ventilateurs des moteurs de traction
14. Chaudière de chauffage
15. Réservoir à eau pour chaudière

Généralités		Partie caisse	Moteur Diesel	Transmission
Effectif à la construction	13	<b>Constructeur :</b> S.A. Anglo-Franco-Belge à la Croyère <b>Date de construction :</b> 1955 <b>Freinage :</b> frein automatique Oerlikon avec robinet type FV3 et distributeur LST1 combiné avec un frein direct Oerlikon avec robinet FD1. La locomotive est également pourvue du freinage rhéostatique. Le compresseur Gardner & Denver WXO, commandé par accouplement élastique, alimente 2 réservoirs d'une capacité totale de 1000 l. <b>Dispositif de commande :</b> réglage de la puissance par commande électrique du régulateur de vitesse Woodward PG. Le levier d'accélération comporte 8 positions de marche. Appareils de commande dans chaque poste de conduite avec dispositif de veille automatique. <b>Installation de chauffage :</b> générateur de vapeur OK.4616 de la "Vapor International Corporation (USA)". Production de vapeur 780 kg/h  Pression : 14 bar. Pression de la vapeur dans la conduite de chauffage, réglable jusque 6 bar. <b>Poids frein :</b> G = 83 t. P = 89 t. Adaptation : En 1979-1992 les locomotives sont équipées avec une cabine flottante construite à Salzinnes	<b>Constructeur :</b> Général Motors (Electromotive USA) <b>Type de fabrication :</b> 567 C <b>Mode de fonctionnement :</b> 2 temps <b>Mode d'injection :</b> directe <b>Réglage de la puissance :</b> par réglage de la vitesse <b>Démarrage du moteur :</b> par la génératrice ppale  <b>Puissance nominale</b> kW 1265 <b>Vitesse de rotation</b> tr/min. 835 <b>Cylindres</b> nombre 16 disposition en V alésage mm 216 course mm 254  <b>Masse globale :</b> tonne 15,400 <b>Pression moy. effective</b> bar 6,4 <b>Vitesse moy. du piston</b> m/s 7,1 <b>Couple maximum</b> daNm 1446	<b>Constructeurs :</b> Génératrice D12 : Electromotive USA Moteurs de traction D19 : Smit à Slikerveer en Hollande <b>Mode de fonctionnement :</b> une génératrice principale entraînée par le moteur Diesel alimente les 6 moteurs de traction selon 3 modes de couplage (série-parallèle, parallèle et shuntage) La génératrice est à excitation combinée avec régulateur de charge insérée dans le circuit d'excitation indépendant et comporte un alternateur triphasé qui alimente les moteurs des ventilateurs de refroidissement du Diesel et des moteurs de traction. <b>Mode d'attaque des essieux :</b> 6 moteurs de traction suspendus par le nez logés dans les bogies et actionnant chacun un essieu par un couple d'engrenages droits avec un rapport 61/16. Les 6 essieux de la locomotive sont des essieux moteurs.
Type :	CoCo			
Masse :				
globale en ordre de marche	tonne 108			
approvisionnement :				
- gasoil	l 3500			
	kg 2975			
- huile de graissage l	kg 750			
	kg 670			
- eau de réfrigération du Diesel	kg 800			
- eau pour le chauffage du train	kg 2500			
Masse max. par essieu	tonne 18			
Puissance : disponible pour la traction (fiche UIC 622.0)	kW 1035			
Effort de traction continu	kN 180			
Effort max. au démarrage	kN 265			
Vitesse max.	km/h 120			
Rayon min. de courbe	m 90			
Diamètre des roues	mm 1010			

M 20.3

Fiche descriptive de la locomotive diesel-électrique  
série 52

Première édition

610.01.05

2