



1. Moteur Diesel
2. Génératrice ppale + alternateur
3. Groupe auxiliaire
4. Armoire électrique
5. Groupe de refroidissement
6. Chaudière (pas sur HL transf.)
7. Réchauffeur d'eau
8. Frein rhéostatique
9. Compresseur
10. Soufflantes pr refroid. mot. tract. AV
11. Soufflantes pr. refroid. mot. tract. AR
12. Réservoirs ppaux
13. Réservoir à gasoil

M 20.3

Fiche descriptive de la locomotive diesel-électrique  
série 55

Généralités		Partie caisse	Moteur Diesel	Transmission
Effectif à la construction	42	Constructeur : S.A. La Brugeoise et Nivelles à Nivelles	Constructeur : General Motors (USA)	Constructeurs :
Type : Standard ORE - classe G - mod. I	CoCo	Date de construction : 1961/62	Type de fabrication : 16-567 C	G.P. D22 et M.T. D29 = ACEC/SEM licence G.M.
Masse :		Numérotation : 5501 à 5542	Mode de fonctionnement : 2 temps, balayage par soufflante méc. type Roots	Mode de fonctionnement : une génératrice principale entraînée par le moteur Diesel, alimente les 6 moteurs de traction
globale en ordre de marche	tonne 110	Freinage : frein automatique type Oerlikon à 2 régimes de freinage : voyageurs et marchandises avec robinet type FV4 et 2 distributeurs LST1 combiné avec un frein direct Oerlikon, robinet type FD1. Le compresseur Gardner-Denver WXO, commandé par accouplement élastique, alimente 4 réservoirs d'une capacité totale de 1000 l. Un frein à main à vis placé dans chaque poste de conduite et agissant chacun sur un bogie. Frein rhéostatique.	Mode d'injection : direct	(1 couplage série-parallèle, 1 couplage parallèle et 1 cran de shuntage)
approvisionnement :		Dispositif de commande : réglage de la puissance par commande électrique du régulateur de vitesse Woodward PG. du Diesel. Appareils de commande dans chaque poste de conduite avec dispositif de veille automatique.	Réglage de la puissance : par réglage de la vitesse	L'excitation de la génératrice principale est fournie par une génératrice auxiliaire.
- gasoil	l 4000	Installation de chauffage : générateur de vapeur O.K.4616 de la "Vapor International Corporation".	Démarrage du moteur : par la génératrice principale	
- huile de graissage	l 750	Production de vapeur : 780 kg/h	Puissance nominale	kW 1435
- eau de réfrigération du Diesel	l 800	Pression : 14 bar. Pression de la vapeur dans la conduite de chauffage, réglable jusque 6 bar.	Vitesse de rotation	tr/min. 835
- eau pour le chauffage du train	l 3000	Installation de chauffage des loco's transformées : Alternateur 325 kVA avec redresseur HT ACEC fournit 3000 V tension continue.	Cylindres	nombre 16
- sable	kg 640	Nominal : 300 kW	disposition	en V
Masse max. par essieu	tonne 18,330		alésage	mm 216
Puissance (fiche UIC 622.0)	kW 1175		course	mm 254
Effort de traction continu	kN 169		Masse globale :	tonne 15,400
Effort max. au démarrage	kN 270		Pression moyenne effective	bar 7,06
Vitesse max. avec roues usées	km/h 120		Vitesse moy. du piston	m/s 7,06
Rayon min. de courbe :	m 90		Couple maximum	daNm 1640,2
Diamètre des roues :	mm 1010			
				Mode d'attaque des essieux :
				Les 6 moteurs de traction, suspendus par le nez, sont logés dans les bogies et actionnent chacun 1 essieu par une paire d'engrenages droits.
				Les 6 essieux de la locomotive sont des essieux moteurs.
				Rapport d'engrenages 59/18

Première édition

610.01.08

2