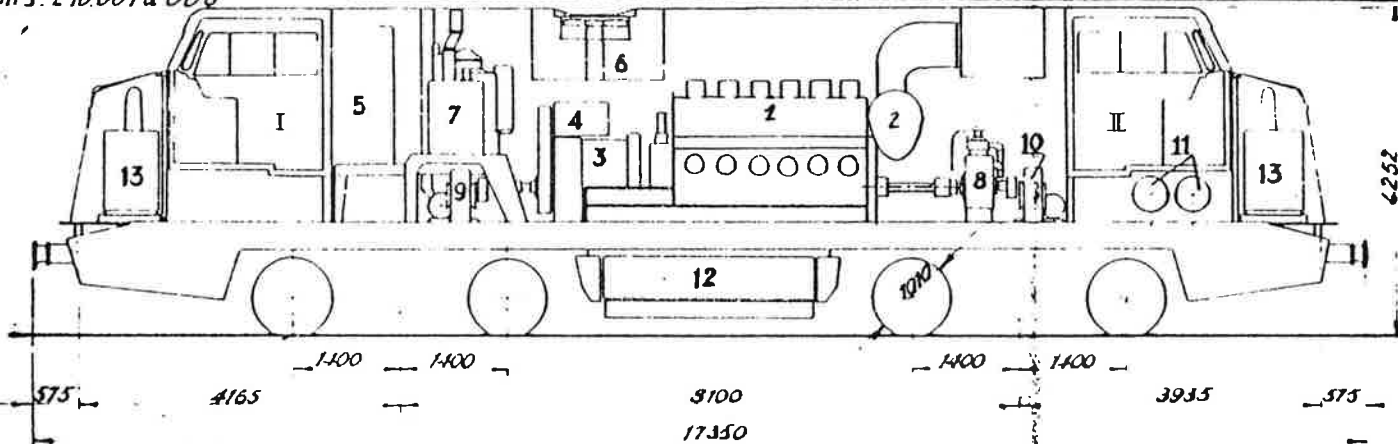


Anciennement  
type 210 - 1<sup>re</sup> série  
nrs: 210.001 à 006

# Locomotive Diesel-électrique série 60-1<sup>re</sup> Tranche

HLD 6001 à 6006 et 6006 HLD 5

(Transformée avec moteur GTR 240CO.)



- 1 Moteur Diesel
- 2 Turbo-soufflante
- 3 Génératrice principale
- 4 Groupe auxiliaire
- 5 Armoire électrique
- 6 Groupe de refroidissement
- 7 Chaudière
- 8 Compresseur
- 9 Soufflante refroidiss. des mot. de traction bog.
- 10 Soufflante refroidiss. des mot. de traction bog. AP
- 11 Réservoirs principaux
- 12 Réservoir à gasoil
- 13 Réservoirs d'eau

## Généralités

<b>Effectif à la construction</b>	5
<b>Type</b>	BoBo
<b>Masse globale en ordre de marche (X)</b>	
(1) 6001 à 6004	tonnes 84
(2) 6006	
<b>Approvisionnement:</b>	
- gasoil	l 2400
- huile de graissage	l 530
- eau de chauffage du train	l 2500
- eau de réfrigération du diesel	l 850
- sable	kg 400
<b>Masse max par essieu</b>	(1) tonnes 21
	(2)
<b>Puissance (suite fiche UC. 6220):</b>	kW 840
<b>Effort de traction continu</b>	kN 108
<b>Effort max. au démarrage</b>	kN 136
<b>Vitesse max.</b>	km/h 120
<b>Rayon min. de courbe</b>	m 90
<b>Diamètre des roues</b>	mm 1010

## Partie caisse

**Constructeur:** Cockerill-Ougrée à Seraing  
**Date de construction:** 1961/62  
**Numerotation:** 6001 à 6006 (6005)  
**Freinage:** frein automatique Oerlikon à 2 régimes de freinage: voyageurs et marchandises, avec robinet de mécanicien type FV4 et distributeur LST1 combiné avec un frein direct Oerlikon, robinet de mécanicien type FDT. Le compresseur du type Gardner-Denver WXE, commandé par accoupl. élastique, alimente 2 réservoirs d'une capacité totale de 1000l. Un frein à main à vis placé dans chaque PC et agissant chacun sur un bogie. Un frein d'anti-patinage.  
**Dispositif de commande:** réglage de la puissance par comm. pneumatique du régulateur de vitesse Woodward U88 du Diesel  
**Appareils de commande** dans chaque PC avec dispositif de veille automatique.  
**Installation de chauffage:** générateur de vapeur OK.4316 de la "Hyper International Corp." Production de vapeur: 700 kg/h, pression: 14 bar.  
 Pression de la vapeur, dans la conduite de chauffage, réglable jusque 6 bar.

## Moteur Diesel

**Constructeur:** Cockerill  
**Type de fabrication:** GTR 240CO  
**Mode de fonctionnement:** 4 temps, suralimenté par turbo-souffl. Brown-Boveri  
**Mode d'injection:** directe  
**Réglage de la puissance:** par réglage de la vitesse  
**Démarrage du moteur:** par la génératrice principale  
**Puissance nominale:** kW 1030  
**Vitesse de rotation:** tr/min 1000  
**Cylindres** { nombre 6  
 disposition en ligne  
 alésage mm 241,3  
 course mm 304,8  
**Masse globale:** tonnes 8,5  
**Pression d'injection:** bar 280  
**Pression moy.:** bar 15  
**Vitesse moy. du piston:** m/s 10,16  
**Couple max.:** daNm 383,26

## Transmission

**Constructeurs:** G.P.606: A.C.E.C./SEM.  
 MT. DN.641: A.C.E.C.  
**Mode de fonctionnement:**  
 une génératrice principale, entraînée par le moteur Diesel, alimente les 4 moteurs de traction couplés en permanence en parallèle.  
 L'excitation de la génératrice ppale est fournie par le groupe excitatrice-génératrice auxiliaire à 6 pôles (entraînée par courroies à partir de la génératrice principale).  
**Mode d'attaque des essieux:**  
 Les 4 moteurs de traction, suspendus par le nez, sont logés dans les bogies et actionnent chacun 1 essieu par une paire d'engrenages droits.  
 Les 4 essieux de la locomotive sont des essieux moteurs.  
**Rapport d'engrenages:** 59/18