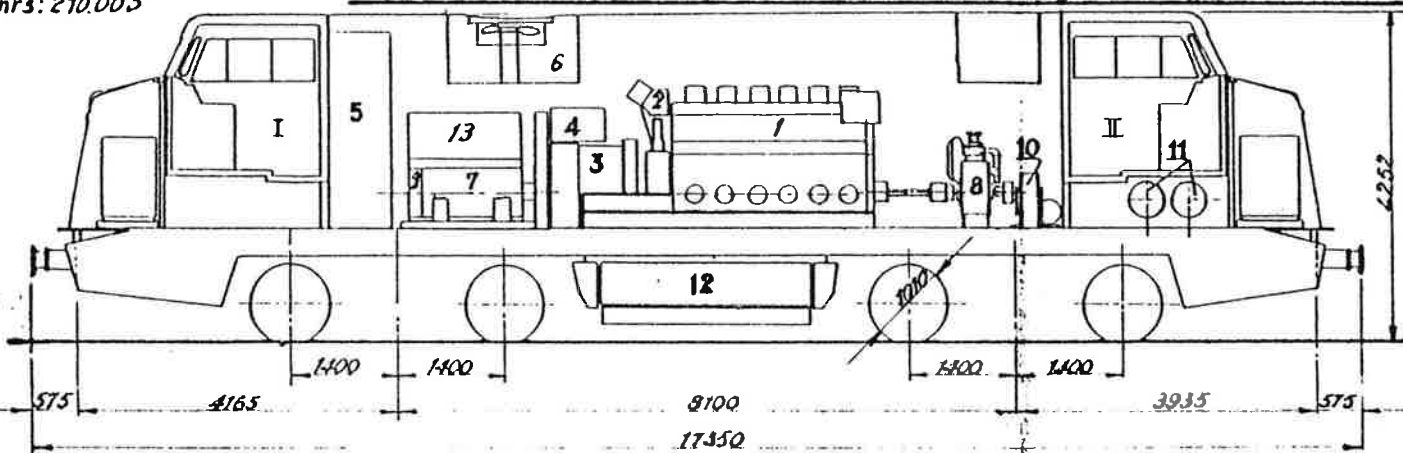


Anciennement
type 210 - 1^{re} série
nrs: 210.005

Locomotive Diesel-électrique série 60-1^{re} tranche (Transformée avec moteur ABC-6 DZC)



- 1 Moteur Diesel
- 2 Turbo-soufflante
- 3 Génératrice principale
- 4 Groupe auxiliaire
- 5 Armoire électrique de traction
- 6 Groupe de refroidissement
- 7 Alternateur (HT+BT)
- 8 Compresseur
- 9 Ventilateur refroidissant M.T. bogie AV
- 10 Soufflante refroidissant des mot. de traction bog. AR
- 11 Réservoirs principaux
- 12 Réservoir à gasoil
- 13 Armoire électrique "Chauffage"

<u>Généralités</u>	
<u>Effectif</u> :	à la construction
<u>Type</u>	BoBo
<u>Masse</u> : globale en ordre de marche (X)	6005 tonnes
<u>Approvisionnement</u> :	
- gasoil	l 2400
- huile de graissage	l 590
- eau de réfrigération du diesel	l 850
- sable	kg 400
<u>Masse max. par essieu</u>	(1) tonnes 21 (2)
<u>Puissance</u> (suit fiche UC. 6220) :	kW 1075
<u>Effort de traction continu</u>	kN 113
<u>Effort max. au démarrage</u>	kN 196
<u>Vitesse max.</u>	km/h 120
<u>Rayon min. de courbe</u>	m 90
<u>Diamètre des roues</u>	mm 1010
(X) locomotive munie des deux tiers de ses approvisionnements.	

<u>Partie caisse</u>	
<u>Constructeur</u> :	Cocharill-Ougrée à Seraing
<u>Date de construction</u> :	1961/62
<u>Numerotation</u> :	6005 Transformé 1982
<u>Freinage</u> :	frein automatique Oerlikon à 2 régimes de freinage : voyageurs et marchandises, avec robinet de mécanicien type FVA 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 P.C. et agissant chacun sur un bogie. Un frein d'anti-patinage.
<u>Dispositif de commande</u> :	réglage de la puissance par comm. pneumatique du régulateur de vitesse Woodward U08 du Diesel
<u>Appareils de commande</u>	dans chaque P.C. avec dispositif de veille automatique.
<u>Installation de chauffage</u> :	Alternateur 325kVA avec redresseur HT ACEC, fournit 3000V de tension continue
<u>Puissance nominale</u> :	300kW.
<u>Alternateur</u> :	TRAVELEC
<u>Redresseurs</u> :	ACEC

<u>Moteur Diesel</u>	
<u>Constructeur</u> :	Angle Belgian Corporation
<u>Type de fabrication</u> :	6DZC-1000-166A
<u>Mode de fonctionnement</u> :	4 temps, suralimenté par turbo-souffl. Brown-Boveri
<u>Mode d'injection</u> :	directe
<u>Réglage de la puissance</u> :	par réglage de la vitesse
<u>Démarrage du moteur</u> :	par la génératrice principale
<u>Puissance nominale</u> :	kW 1309
<u>Vitesse de rotation</u> :	tr/min 1000
<u>Cylindres</u> :	nombre 6 disposition en ligne alésage mm 256 course mm 310
<u>Masse globale</u> :	tonnes 10,39
<u>Pression d'injection</u>	bar 245
<u>Pression moy.</u>	bar 16,41
<u>Vitesse moy. du piston</u>	m/s 10,32
<u>Couple max.</u>	daNm 1250

<u>Transmission</u>	
<u>Constructeurs</u> :	G.P. 606 - A.C.E.C./SEM MT. DN 441 - A.C.E.C.
<u>Mode de fonctionnement</u> :	Une génératrice principale, entraînée par le moteur Diesel, alimente les 4 moteurs de traction couplés en permanence en parallèle.
<u>L'excitation de la génératrice ppale</u>	est fournie par le groupe excitatrice-génératrice auxiliaire à 6 pôles (entraînée par courroies à partir de la génératrice principale).
<u>Mode d'attaque des essieux</u> :	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
<u>Les 4 essieux de la locomotives</u>	sont des essieux moteurs.
<u>Rapport d'engrenages</u> :	59/18
27-02-83 - 11/8/80 - 20-2-86	

[a]. 229002 12.61 (100)