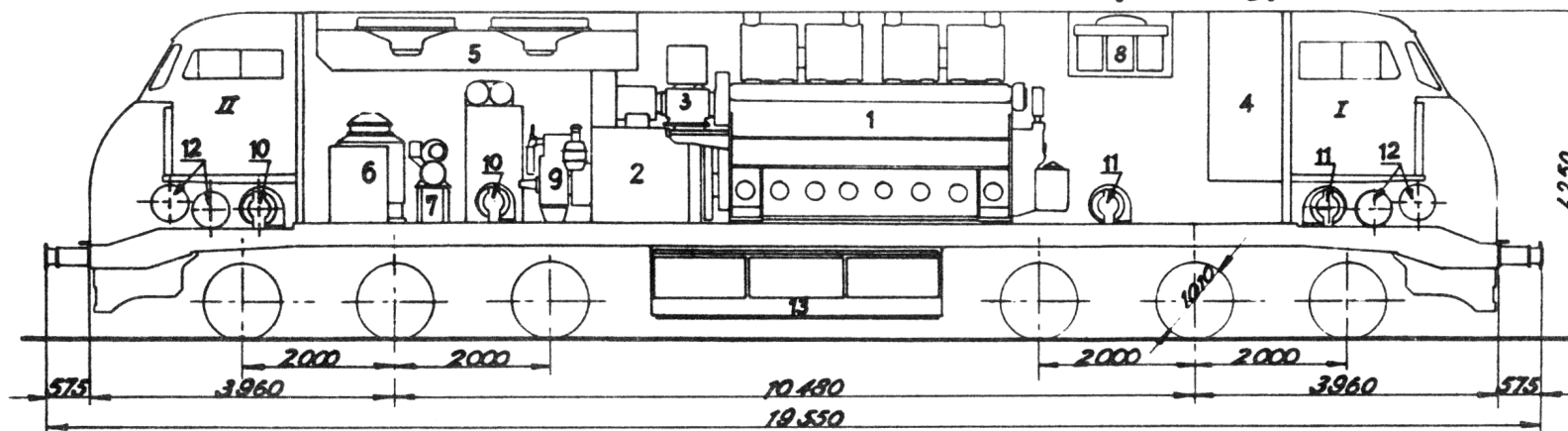


Fig. I-6.

Locomotive Diesel-électrique type 205



- 1 Moteur Diesel
- 2 Génératrice ppale
- 3 Groupe auxiliaire
- 4 Armoire électrique
- 5 Groupe de refroidissement
- 6 Chaudière
- 7 Réchauffeur d'eau
- 8 Frein rhéostatique
- 9 Compresseur
- 10 Soufflantasp. refroidi mot. tract. AV
- 11 Soufflantasp. refroidi mot. tract. AR
- 12 Réservoirs ppaux
- 13 Réservoir à gasoil.

Généralités

<u>Effectif</u>	42
<u>Type</u> : Standard ORE-classe G, mod. I	C-C
<u>Poids</u>	
- global en ordre de marche	T 110
<u>Approvisionnements</u>	
- gasoil	l 4.000
- huile de graissage	l 750
- eau pour chauffage du train	l 3.000
- eau de réfrigération du Diesel	l 800
- sable	kg 640
<u>Charge max. par essieu</u>	kg 18.330
<u>Puissance</u>	ch 1800
<u>Effort de traction continu</u>	kg 17.250
<u>Effort max. au démarrage</u>	kg 27.750
<u>Vitesse max. avec roues usées</u>	km/h 120
<u>Rayon min. de courbe</u>	m 90
<u>Diamètre des roues</u>	mm 1010

Partie caisse

Constructeur : S.A. La Brugeoise et Nivelles à Nivelles
Date de construction : 1961/62
Numérotation 205.001 à 205.042
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 WX0, 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.
Dispositif de commande : réglage de la puissance par commande électrique du régulateur de vitesse Woodward P.6 du Diesel
Appareils de commande dans chaque poste de conduite avec dispositif d'homme-mort.
Installation de chauffage : générateur de vapeur OR.4616 de la "Kapor International Corp." Production de vapeur : 780 kg/h ; pression : 14 kg/cm² Deux régimes de pression de la vapeur, dans la conduite de chauffage sont prévus, 4,2 kg/cm² et 6 kg/cm²

Moteur Diesel

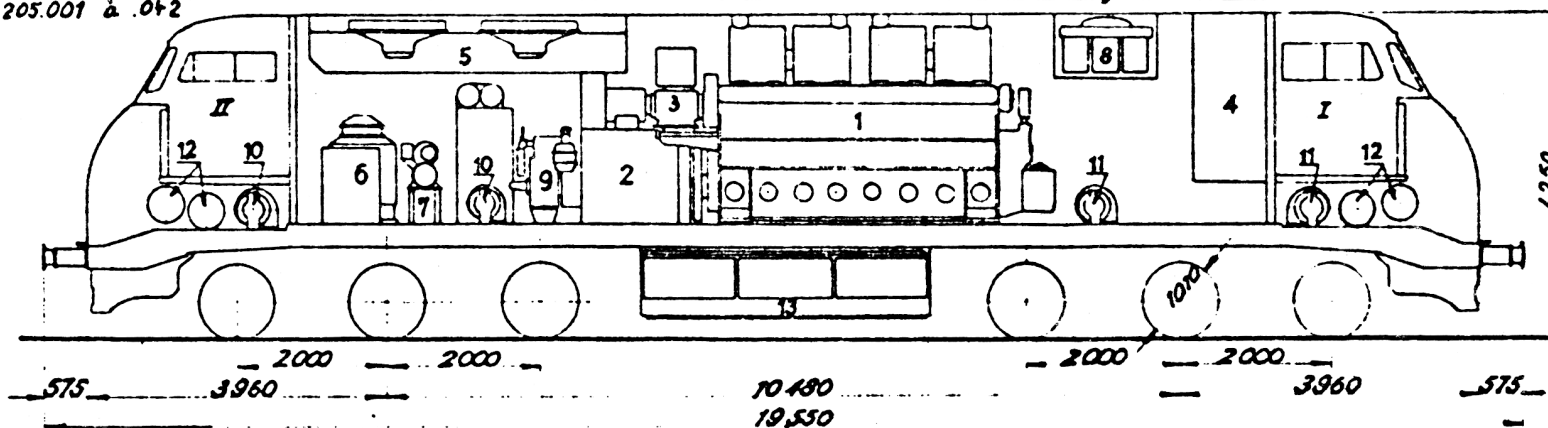
Constructeur : General Motors (USA)
Type de fabrication : 16-567 C
Mode de fonctionnement : 2 temps, balayage par soufflante méc. type Roots
Mode d'injection : directe
Réglage de la puissance : par réglage de la vitesse
Démarrage du moteur : par la génératrice principale
Puissance nominale ch 1850
Vitesse de rotation t/min 835

<u>Cylindres</u>	nombre	16
	disposition	en V
	alésage	mm 216
	course	mm 254
<u>Poids global</u>	kg	15.400
<u>Pression d'injection</u>	psi 1200	
	kg/cm ² 84	
<u>Pression moyenne</u>	kg/cm ² 7,06	
<u>Vitesse moy. du piston</u>	m/sec 7,06	
<u>Couple max.</u>	kgm 1672,6	

Transmission

Constructeurs : G.P. D22 et M.T. D29 : ACEC/SEM licence G.M.
Mode de fonctionnement
 Une génératrice ppale, entraînée par le moteur Diesel, alimente les 6 moteurs de traction (1 couplage série-parallèle, 1 couplage parallèle et 1 cran de shuntage)
 L'excitation de la génératrice ppale est fournie par une génératrice auxil.
Mode d'attaque des essieux
 Les 6 moteurs de traction, suspendus par le nez, sont logés dans les bogies et actionnent chacun l'essieu par une paire d'engrenages droits.
 Les 6 essieux de la locomotive sont des essieux moteurs.
Rapport d'engrenages 59/16

Locomotive Diesel-électrique série 55



- 1 Moteur Diesel
- 2 Génératrice ppale
- 3 Groupe auxiliaire
- 4 Armoire électrique
- 5 Groupe de refroidissement
- 6 Chaudière
- 7 Réchauffeur d'eau
- 8 Frein rhéostatique
- 9 Compresseur
- 10 Soufflant type refroidi mot. tract. AV
- 11 Soufflant type refroidi mot. tract. AR
- 12 Réservoirs ppaux
- 13 Réservoir à gasoil.

Généralités

Effectif (à la construction: 42)	41
Type : Standard ORE classe G. mod I	C-C
Poids	
- global en ordre de marche	T 110
- Approvisionnements	
- gascil	l 4.000
- huile de graissage	l 750
- eau pour chauffage du train	l 3.000
- eau de réfrigération du Diesel	l 800
- sable	kg 640
Charge max. par essieu	kg 15.330
Puissance (fiche UK 628.0) :	ch 1595
Effort de traction continu	kg 17.250
Effort max. au démarrage	kg 27.350
Vitesse max. avec roues usées	km/h 120
Rayon min. de courbe	m 90
Diamètre des roues	mm 1010

Partie caisse

Constructeur : S.A. la Brugeoise et Nivelles à Nivelles
 Date de construction : 1961/62
 Numérotation 5501 à 5542
 Freinage : Frein automatique type Oerlikon à 2 régimes de freinage : voyageurs et marchandises, avec robinet type Fk4 et 2 distributeurs LSTs combiné avec un frein direct Oerlikon, robinet type FDI. Le compresseur Gardner-Denver W.XO, 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.
 Dispositif de commande : réglage de la puissance par commande électrique du régulateur de vitesse Woodward P.6 du Diesel
 Appareils de commande dans chaque poste de conduite avec dispositif d'harmonie-mart.
 Installation de chauffage : générateur de vapeur OR.4016 de la "Napier International Corp." Production de vapeur 780 kg/h pression : 14 kg/cm² Deux régimes de pression de la vapeur, dans la conduite de chauffage sont prévus : 4,2 kg/cm² et 6 kg/cm²

Moteur Diesel

Constructeur : General Motors (USA)
 Type de fabrication : 16-567 C
 Mode de fonctionnement : 2 temps, balayage par soufflante méc. type Roots
 Mode d'injection : directe
 Réglage de la puissance : par réglage de la vitesse
 Démarrage du moteur : par la génératrice principale
 Puissance nominale ch 1595
 Vitesse de rotation tr/min 835

Cylindres	nombre	16
	disposition	en V
	alésage	mm 216
	course	mm 254
Poids global	kg	15.600
Pression d'injection	psi	1200
	kg/cm ²	84
Pression moyenne	kg/cm ²	7,06
Vitesse moy. du piston	m/sec	7,06
Couple max.	kgm	1672,6

Transmission

Constructeurs : G.P. B22 et MT. B20 : ACEC/SEM licence G.M.
 Mode de fonctionnement : Une génératrice ppale, entraînée par le moteur Diesel, alimente les 6 moteurs de traction (1 couplage série-parallèle, 1 couplage parallèle et 1 cran de shuntage). L'excitation de la génératrice ppale est fournie par une génératrice auxil.
 Mode d'attache des essieux : Les 6 moteurs de traction, suspendus par le nez, sont logés dans les bogies et actionnent chacun l'essieu par une paire d'engrenages droits. Les 6 essieux de la locomotive sont des essieux moteurs.
 Rapport d'engrenages 59/18