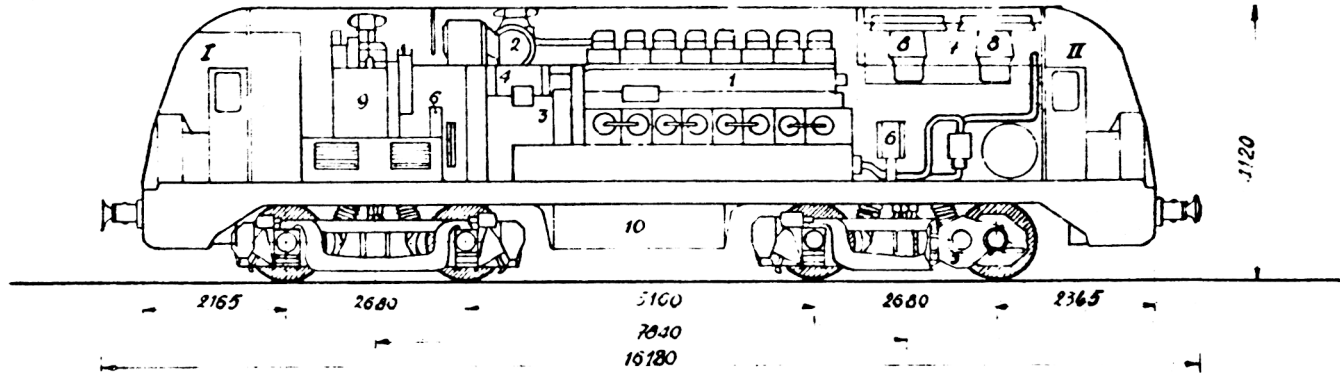


Anciennement

type 201
nrs 201.001 à 201.055
~~5904 - 5934~~

Locomotive Diesel-électrique.
de ligne série 59

HLD 4



- 1. Moteur Diesel.
- 2. Turbo groupe de suralimen. de traction
- 3. Génératrice principale
- 4. Groupe auxiliaire.
- 5. Moteurs de traction
- 6. Ventilateurs des moteurs de traction
- 7. Radiateurs
- 8. Ventilateurs
- 9. Chaudière
- 10. Réservoir à gasoil

Généralités

<u>Effectif</u> (à la construction: 55)	53
<u>Type</u>	B B
<u>Masse:</u>	
globale en ordre de marche	
service marchandises tonnes	84
service voyageurs "	87,2
<u>Approvisionnements</u>	
- gasoil	4000
- huile de graissage	3400
- Eau pour le chauffage du train	750
- Eau de réfrigération du Diesel	670
- Sable	3000
<u>Masse maximum par essieu tonnes</u>	21,8
<u>Puissance:</u> (suivant les données de la fiche uic. 6220) kW	1050
<u>Effort de traction continu</u>	167
<u>Effort maximum au démarrage:</u>	196
<u>Vitesse maximum:</u>	120
<u>Rayon minimum de courbe:</u>	75
<u>Diamètre des roues:</u>	1116
<u>Numerotation:</u> 5901 à 5955	

Partie Caisse.

Constructeur: Cockerill, Baume et Mercier, A.M.N.
Date de construction: 1955
Freinage: frein automatique Oerlikon avec un robinet type F.V.3. et distributeur LST 1 combiné avec un frein direct Oerlikon avec robinet Ad 1 - *
Dispositif de commande: réglage de la puissance par commande pneumatique du régulateur de vitesse Woodward U.g.B. du Diesel
Appareils de commande: dans chaque poste de conduite avec dispositif de veille automatique.
Installation de chauffage: 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 jusqu'à 6 bar.

* Le compresseur Lebrun, entraîné par courroies, alimente 1 réservoir de 1000 l.
1 Frein à main par PC agissant sur 1 roue/essieu du bogie adjacent

Moteur Diesel.

Constructeur: SA John Cockerill à Seraing sous licence Baldwin
Type de fabrication: 608 A
Mode de fonctionnement: 4 temps suralimenté (moteur muni d'une turbosufflante de suralimentation Brown-Boveri)
Mode d'injection: direct
Réglage de la puissance: par réglage de la vitesse.
Démarrage du moteur: par la génératrice principale

<u>Puissance nominale:</u>	kW	1280	
<u>Vitesse de rotation:</u>	tr/min	625	
<u>Cylindres</u>	nombre	8	
	disposition	Verte	
	alésage	mm	594
	course	mm	394

Masse globale: tonnes 17,236
Pression d'injection: bar 280
Pression moyenne effective: bar 9,85
Vitesse moyenne du piston: m/s 8,28
Couple maximum: daNm 1961

Transmission.

Constructeur: GP 471 B2 - MT. 370 BEZ = ACEC (lic. Westinghouse)
Mode de fonctionnement: une génératrice principale, entraînée par le moteur Diesel, alimente les 4 moteurs de traction en couplage série parallèle. 2 crans de shuntage sont prévus. L'excitation de la génératrice principale est fournie par une excitatrice à 6 pôles (entraînée par courroies à partir du moteur Diesel)
Mode d'attaque des essieux: 4 moteurs de traction suspendus par le nez, logés dans les bogies et actionnant chacun 1 essieu par une paire d'engrenages droits.
Les 4 essieux de la locomotive sont donc des essieux moteurs.
Rapport d'engrenages: 59,18

1/6/80

1700003/87 6 597081