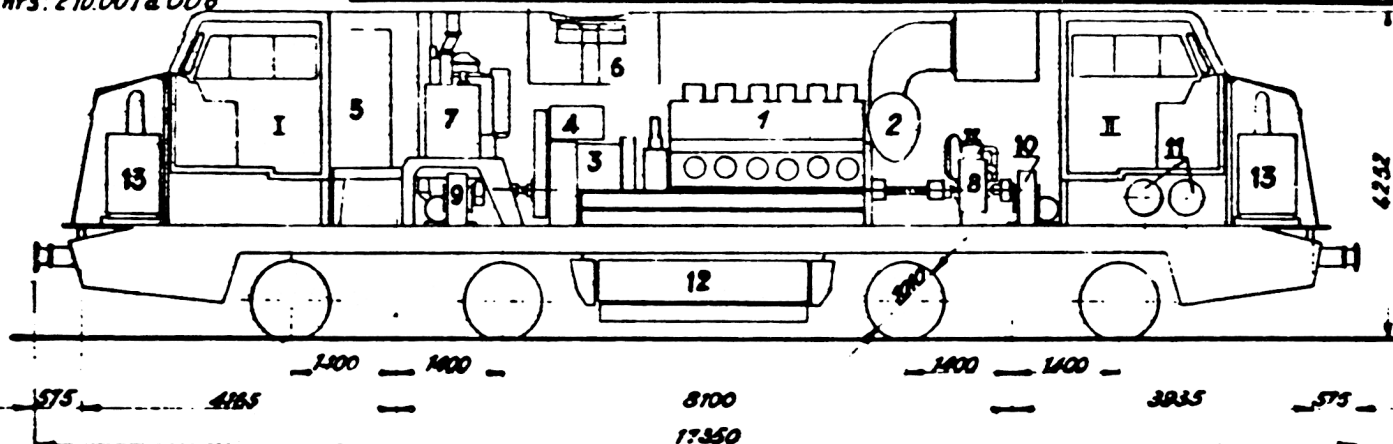


Anciennement

type 210 - 1^{re} série
nrs: 210.001 à 006

Locomotive Diesel-électrique série 60 - 1^{re} tranche (Transformée avec moteur 6TR240CO)

HLD 5



- 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.M.
- 10 Soufflante refroidiss. des mot. de traction bog.M.
- 11 Réservoirs principaux
- 12 Réservoir à gasoil
- 13 Réservoir d'eau

Généralités

<u>Efficacité</u>	6
<u>Type</u>	B-B
<u>Poids global en ordre de marche</u> (X)	86
210.001 à 210.004	
et 210.006	
<u>Approvisionnement:</u>	
- gasoil	l 2600
- huile de graissage	l 590
- eau de chauffage du train	l 2500
- eau de réfrigération du diesel	l 850
- sable	kg 400
<u>Charge max. par essieu</u>	(1) kg 24000
	(2) kg
<u>Puissance</u> (suiv. fiche uc. 622.0):	ch 1145
<u>Effort de traction continu</u>	kg 11000
<u>Effort max. au démarrage</u>	kg 20000
<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

Partie caisse

Constructeur: Cockerill-Ougrée à Seraing
Date de construction: 1961/62
Numerotation: 6001 à 6006
Freinage: frein automatique Oertlikon à 2 régimes de freinage: voyageurs et marchandises, avec robinet de mécanicien type FME et distributeur LST1 combiné avec un frein direct Oertlikon, robinet de mise à l'arrêt, commandé par accoupl. d'éc. ... que, alimenté
 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 US8 du Diesel
Appareils de commande dans chaque PC avec dispositif d'homme-mort.
Installation de chauffage: générateur de vapeur ORA 615 de la Kapor Internationale 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: Cockerill
Type de fabrication: 6TR240CO
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: ch 1400
Vitesse de rotation: t/min 1000
Cylindres: nombre 6
 disposition en ligne
 alésage mm 241,3
 course mm 304,8
Poids global: kg 8500
Pression d'injection: kgf/cm² 280
Pression moy.: kgf/cm² 15
Vitesse moy. du piston: m/sec 10,76
Couple max.: kgm 1002,68

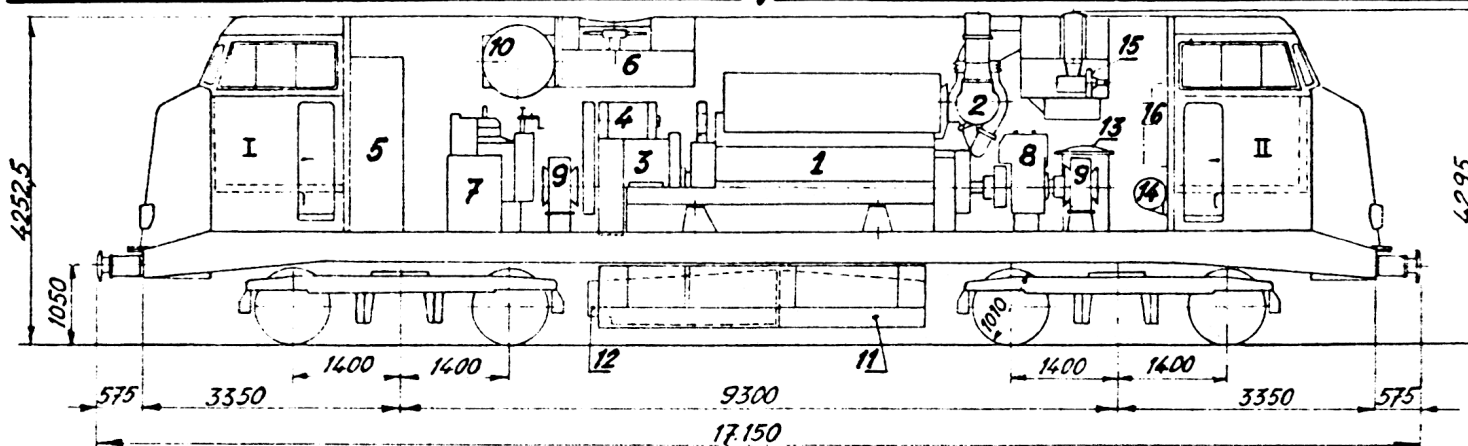
Transmission

Constructeurs: GP 606: A.C.E.C./SEM
 MT. DN 441: 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 l'essieu par une paire d'engrenages droits
 Les 4 essieux de la locomotive sont des essieux moteurs.
Rapport d'engrenages: 59/18

22-11-1976

Locomotive Diesel-électrique série 60-61 2^e et 3^e série

HLD 6



- 1 Moteur Diesel
- 2 Turbo-soufflante
- 3 Génératrice principale
- 4 Groupe génératrice auxiliaire
- 5 Armoire appar. 9^e électrique
- 6 Groupe de refroidissement
- 7 Chaudière
- 8 Compresseur
- 9 Ventilateur des moteurs de traction
- 10 Réservoir principal d'air
- 11 Réservoir d'huile
- 12 Réservoir d'eau
- 13 Filtre à huile
- 14 Réfrigérant d'huile du moteur
- 15 Réchauffeur
- 16 Appareillage pneumatique

Généralités

Partie caisse

Moteur Diesel

Transmission

Effectif:	100
Type:	B-B
Poids: global en ordre de marche	78
Approvisionnement:	
- gasoil	L. 3000
- huile de graissage	L. 480
- eau p ^e chauffage du train	L. 3000
- eau de réfrigération du diesel	L. 850
- sable	kg. 640
Charge max. par essieu:	kg. 19500
Puissance: du moteur:	ch. 1400
(suiv. fiche vic. 622.0):	ch. 1145
Effort de traction continu:	kg. 11000
Effort max. au démarrage:	kg. 20000
Vitesse max.	km/h. 120
Rayon min. de courbe:	m. 90
Rayon min. de courbe dans le plan vertic.:	m. 300
Diamètres des roues:	mm. 1010
Anciennement	
type 210 2 ^e et 3 ^e série	
nrs: 210.007 à 210.091	
210.201 à 210.215	

Constructeur: Cockerill-Ougrée
Date de construction: 1963/64 à 65/66
Numerotation: 1943/64: 6007 à 6056
 1945/66: 60510.91-6101 à 15
Freinage: Frein automatique Oerlikon, à 2 régimes de freinage: voyageurs et marchandises, avec robinet de mécanicien type FV4 et distributeur LST. 1, combiné avec un frein direct "Oerlikon", robinet de mécan. type Fd1. Compresseur Gardner-DeWitt, type WXE, entraîné par accoupl. élastique, alimente un réservoir d'une capacité de 1000l.
 Un frein à main à vis, placé dans chaque P.C. et agissant chacun sur un bogie
 Un frein d'anti-patinage.
Disposition de commande: réglage de la puissance par comm. pneumat. du régulateur de vitesse "Woodward", UG8 du diesel. Appareils de commande dans chaque P.C. avec dispositif de veille automatique.
Installation de chauffage: générateur de vapeur OK-4616 de la Vapor International Corp. Lt^e.
 Production de vapeur (nom.) 725 kg/h. pour la pression de 6 kg/cm²
 Puissance de surcharge 870 kg/h.

Constructeur: Cockerill-Ougrée sous licence: Baldwin-Lima-Hamilton
Type de fabrication: TH 8.95 SA.
Mode de fonctionnement: 4 temps, suralimenté par turbo-souffl. Brown-Boveri
Mode d'injection: directe
Régulation de la puissance: par réglage de la vitesse
Démarrage du moteur: par la génératrice principale
Puissance nominale: ch. 1400
Vitesse de rotation (nom.): t/min 1000
Cylindres { nombre 8
 disposition en ligne
 alésage mm. 241,3
 course mm. 304,8
Poids global: kg. 12000
Pression d'injection: kg/cm² 27,5
Pression moyenne: kg/cm² 11,4
Vitesse moy. du piston: m/sec. 10,16
Couple max. kgm. 1002

Constructeur: G.P. 606 - ACEC/SEM
 MT. DN 441 - ACEC
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 principale 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
Locos: 210.201 à 210.215
 Excitation par alternateur et régulation électronique.

* (8) 372150-8-76 (2000) 1