

Locomotive double pour service marchandises

Mise en service: dès 1986

Nombre: 150

Immatriculation: 8K 001A et B à 8K150A et B

Constructeurs: mécaniciens: A-A, MTE, SLM

électriciens: MTE, A-A, SAG, AEG, ACEC, BBC

Ecartement: 1435 mm

Vitesse maximale: 100 km/h

Masse: 184 t

Effort en régime continu: $Z = 471$ kN à 48 km/h

$B = 382$ kN à 48 km/h

Effort maximal:

$Z = 628$ kN

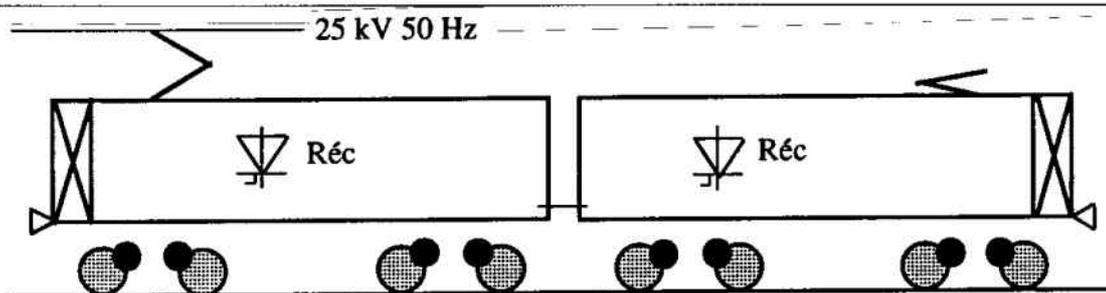
$B = 431$ kN

Puissance continue: 6400 kW

Diamètre des roues: $D_m = 1200$ mm Réduction: $k_G = 1:4,055$

Transmission: moteurs suspendus par le nez

Frein mécanique: pna



Raison du choix:

Très grande série de locomotive à thyristors à commande séquentielle.

Remarques :

Les moteurs de traction sont très voisins de ceux des C_0C_0 6Y2 des CPRR de 1960. La partie électrique est un développement de celle des BB 15000 de la SNCF.

Les deux dernières machines ont été montées en Chine comme support pour le transfert technologique pour permettre aux usines de ZhuZhou de construire d'autres machines de même type. Les SS4 construites à ZhuZhou dès 1986, d'aspect extérieur voisin et de dimensions et performances identiques. Leur concept bénéficie des développements propres de ZhuZhou sur une C_0C_0 de type SS3 entièrement à thyristors ainsi que des transferts technologiques du groupe 50 Hz.

Théorie :

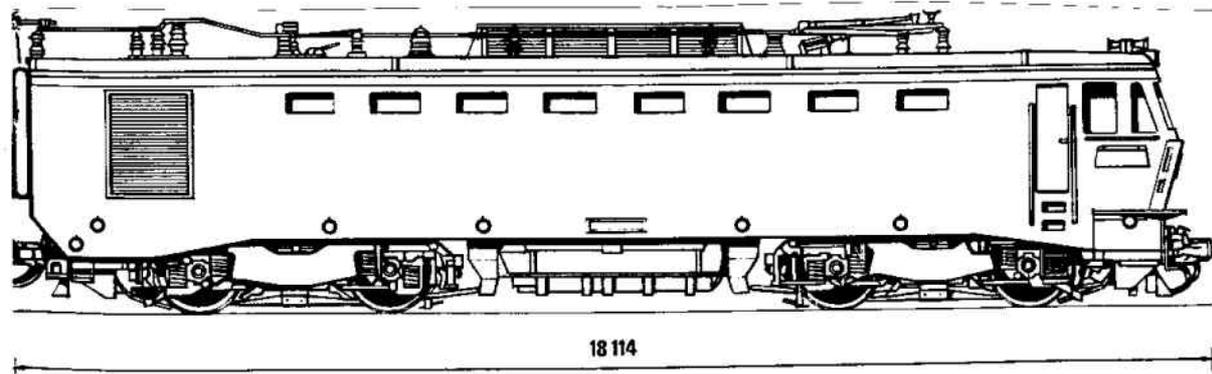
Entraînement électrique: A6; § 4.4.3

Entraînement mécanique: N3; § 5.3.2

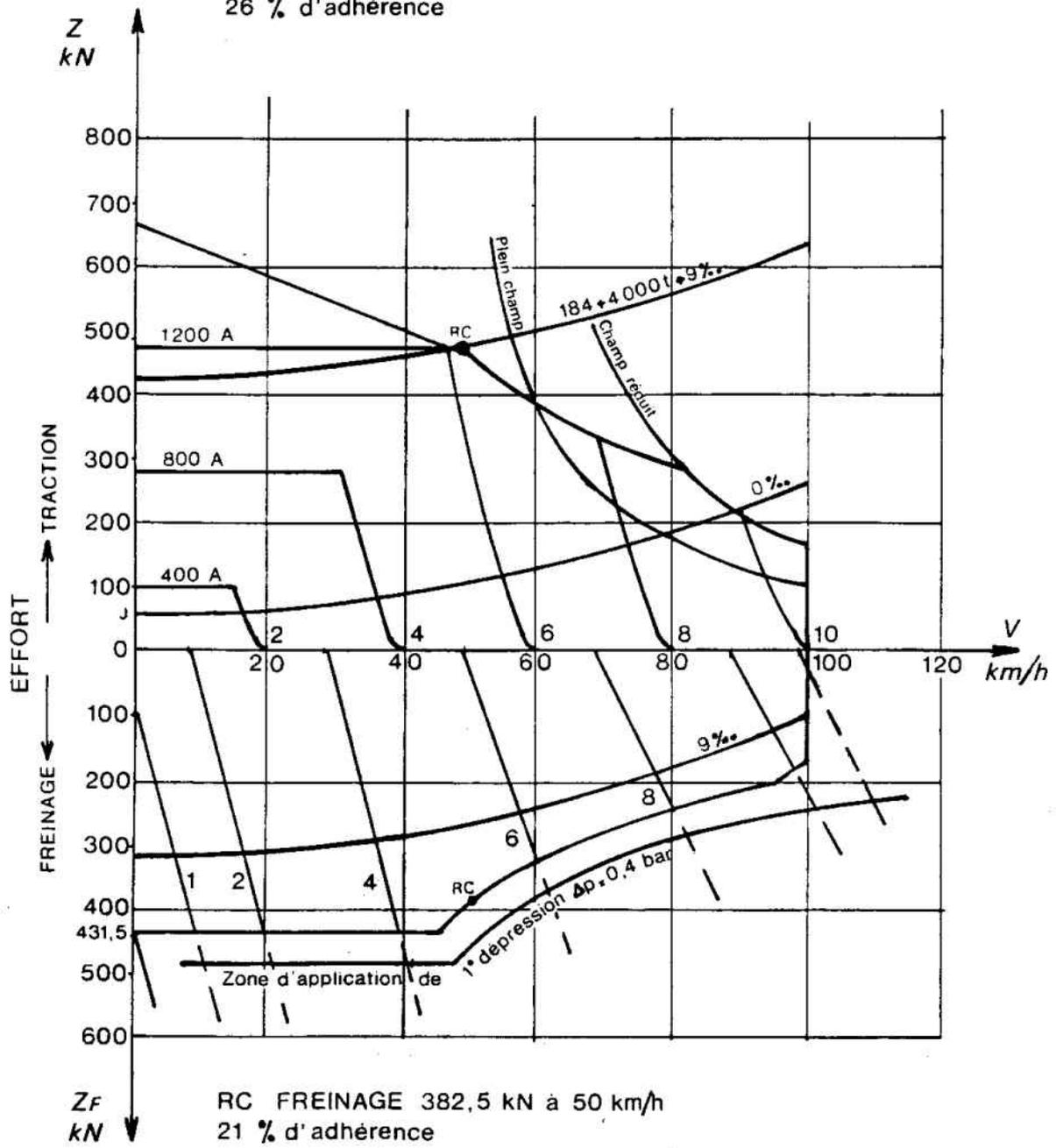
Bibliographie :

M. ROFFLER: *Die Lokomotiven "8K" für Volksrepublik China - der wichtigste Exportauftrag für europäische Eisenbahnindustrie*, Schweizer Eisenbahn Revue, 1987, N° 2/1987, pp. 49 – 56.

A. ROUYRRE, G. PINTO: *Locomotives 8K pour la République Populaire de Chine*, Chemins de Fer, 1986, N° 380, pp. 189 – 204.



Démarrage 628 kN
 34,8 % d'adhérence
 RC TRACTION 471 kN à 48 km/h
 26 % d'adhérence



RC FREINAGE 382,5 kN à 50 km/h
 21 % d'adhérence

Traction et Freinage