



Automotrice bidirectionnelle de tramway mise en service : (1933-39), 1950-51

Nombre : 15

Immatriculation : 51 – 54, 60 – 70.

Constructeurs

– mécanicien : CGTE, SWP

– électricien : SAAS

Vitesse maximale : 30 km/h

Ecartement : 1000 mm

Masse: 19,7 t

Places : 26 assis et 43 debout.

Effort en régime continu :

Z = ?? kN à ?? km/h

Effort maximal :

Z = ?? kN

Puissance continue aux arbres des moteurs: 132 kW

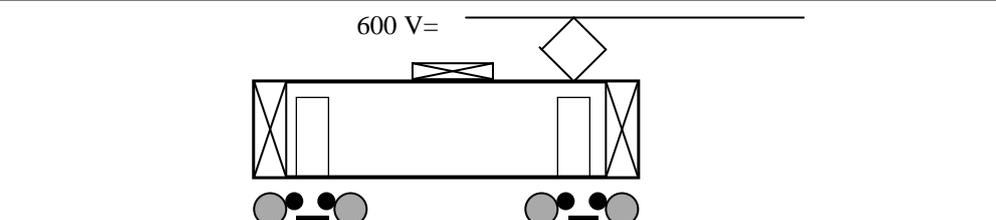
Puissance maximale : kW

Diamètre des roues : mm

Réduction: 1 : 4,0

Transmission : moteurs suspendus par le nez

Frein mécanique : pna



Raison du choix

Automotrice de tramway robuste des années '50.

Remarques

Les bogies ont été repris d'automotrices Ce 2/4 construites par Herbrand (partie mécanique) et AEG (électrique) en 1901. Les châssis et les caisses ont été reconstruits en 1933-39 par les ateliers CGTE, l'équipement électrique a été fourni par SAAS. En 1950, les automotrices ont été converties en Be 4/4 avec des nouveaux moteurs.

Il existe des variantes entre les véhicules, en particulier il y a plusieurs types de moteurs de traction.

Les automotrices 66 et 67 ont été restaurées par l'*AGMT* et circulent parfois sur le réseau TPG avec une remorque comme convoi historique. L'automotrice 70 a subi des transformations pour son usage au service de la voie ; elle est aujourd'hui utilisée par la *CFDL* pour des sorties événementielles.

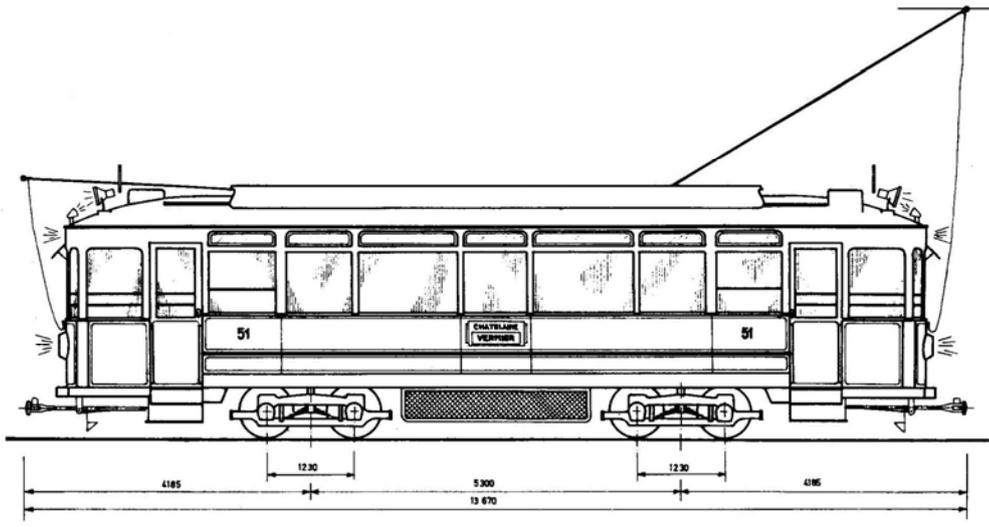
Théorie

Entraînement électrique : C1; § 4.1.1

Entraînement mécanique : N1; § 5.1.1

Bibliographie

RÉDACTION EN COURS



Croquis-type

Traction

Schéma de puissance

Freinage
