

LOCOMOTIVE



Pointers

APRIETE DE LAS TUERCAS DE CABEZA A CILINDRO

El valor de apriete de las tuercas de cabeza a cilindro se ha cambiado a 270 libras-pie (366 N·m) tal como se indica en las secciones 0 y 5 del manual de conservación del motor diesel modelo 645 última edición.

Este cambio deberá anotarse en la tarjeta de bolsillo que contiene los valores de apriete de diversos componentes del motor.

Este cambio aparecerá en las nuevas ediciones del material impreso por EMD.

VELOCIDAD MAXIMA DE ACUERDO A LA RELACION DE ENGRANES

La introducción de nuevas relaciones de engranes en las locomotoras de la serie 50 ha requerido una re-evaluación de muchos años de experiencia con el motor de tracción EMD en operación a alta velocidad y del máximo esfuerzo tractivo continuo a baja velocidad. Como resultado, EMD ha modificado las velocidades máximas permitidas de acuerdo a la relación de engranes según la siguiente tabla:

RUEDAS DE 40 PULGADAS DE DIAMETRO

RELACION DE ENGRANES	VEL. MAX. ANTERIOR (M.P.H.)	VEL. MAX. ACTUAL (M.P.H.)
62:15	65	70
61:16	70	76
60:17	76	82
59:18	82	88
70:17	66	70
69:18	71	76
67:19	77	82
66:20	82	88
58:19	88	95
57:20	94	102
56:21	101	108

Estos cambios aparecerán en las nuevas ediciones de las publicaciones afectadas.

NUEVOS MODELOS DE COMPRESOR DE AIRE WBG

Se ofrece ahora una nueva serie de compresores de aire de seis cilindros, los cuales incorporan bombas de lubricación de engrane e interenfriadores de dos pasos. Estos compresores se aplicarán a locomotoras construídas después de junio 30 de 1981 cuando requieran de compresores de 6 cilindros. Los nuevos modelos son directamente intercambiables con los anteriores que utilizaban las locomotoras originalmente. Se mantendrá la producción de partes de repuesto para los compresores descontinuados.

La vida útil y la confiabilidad de los compresores de aire se verá incrementada significativamente como resultado de los siguientes beneficios obtenidos mediante la bomba de lubricación de tipo de engranes:

1. Mayor capacidad de bombeo de lubricante.
2. La viscosidad del lubricante no afecta el rendimiento de la bomba.
3. Menor desgaste en los componentes.
4. Mayor vida útil de los cojinetes.

A continuación se indican los compresores descontinuados y sus reemplazos:

Descontinuados		Reemplazos	
Parte No.	Modelo No.	Parte No.	Modelo No.
8423345	WBG 8100	9537888	WBG 8110
8423346	WBG 8101	9337317	WBG 8109
8423347	WBG 8102	9537565	WBG 8111
8434211	WBG 8103	9337317	WBG 8109
8434341	WBG 8104	9537887	WBG 8112
8460724	WBG 8105	9529098	WBG 8113
8491002	WBG 8106	9529098	WBG 8113

MODERNIZACION DEL MODULO SE10 A SE13

Las locomotoras fabricadas a partir de julio de 1981 tienen "velocidad baja en holgar permanente" incorporada a sus circuitos. Esto significa que el motor diesel girará a 235 RPM siempre que no haya carga y la velocidad de rotación nominal se reasumirá cuando haya carga en cualquiera de las posiciones 1 a 8 del regulador.

Para tener la "velocidad baja en holgar permanente" de 235 RPM fue necesario modificar algunos componentes incluyendo el módulo SE. Un nuevo módulo SE13 reemplazará al módulo SE10 en todas las unidades producidas a partir de julio de 1981.

El módulo SE13 puede ser usado en cualquier locomotora equipada con un SE10, pero todas las locomotoras equipadas originalmente con un SE13 deberán usar éste para evitar problemas de sobrecarga. La diferencia entre el último diseño del SE10 y el SE13 está en el valor de tres resistencias. Cualquier ferrocarril podrá modernizar los módulos SE10 8458900 (original) ó 8464728 (intercambio), reemplazando las resistencias R41, R42 y R43 (actualmente de 17.4K ohms) con las nuevas resistencias 8455003 (11.5K ohms 0.5 watt) ver Fig. 1. Adicionalmente, será necesario cambiar la placa frontal de módulo así como la placa de identificación correspondiente en el compartimiento de módulos a indicar SE13. La nueva placa frontal del módulo es la parte número 8444787 y la nueva placa de identificación es la 9532139.

Si un ferrocarril no planea modificar su existencia de módulos SE10, se recomienda que cambie la placa de identificación correspondiente en el compartimiento de módulos a indicar que se podrá usar ya sea un SE10 ó un SE13; esta placa tiene el número de parte 9532632.

Adicionalmente, EMD ha establecido una existencia para el servicio de intercambio de módulos SE13 que sustituye a la que se tenía para el módulo SE10 y que puede usarse en lugar de ésta. Si un módulo SE10 fallado es del último diseño parte número 8458900 (original) o 8464728 (intercambio), EMD lo reconstruirá y convertirá al diseño del SE13. Este módulo se identificará entonces con el número 9536983 (módulo SE13 de intercambio) y se colocará en la existencia para intercambio de este diseño de módulos.

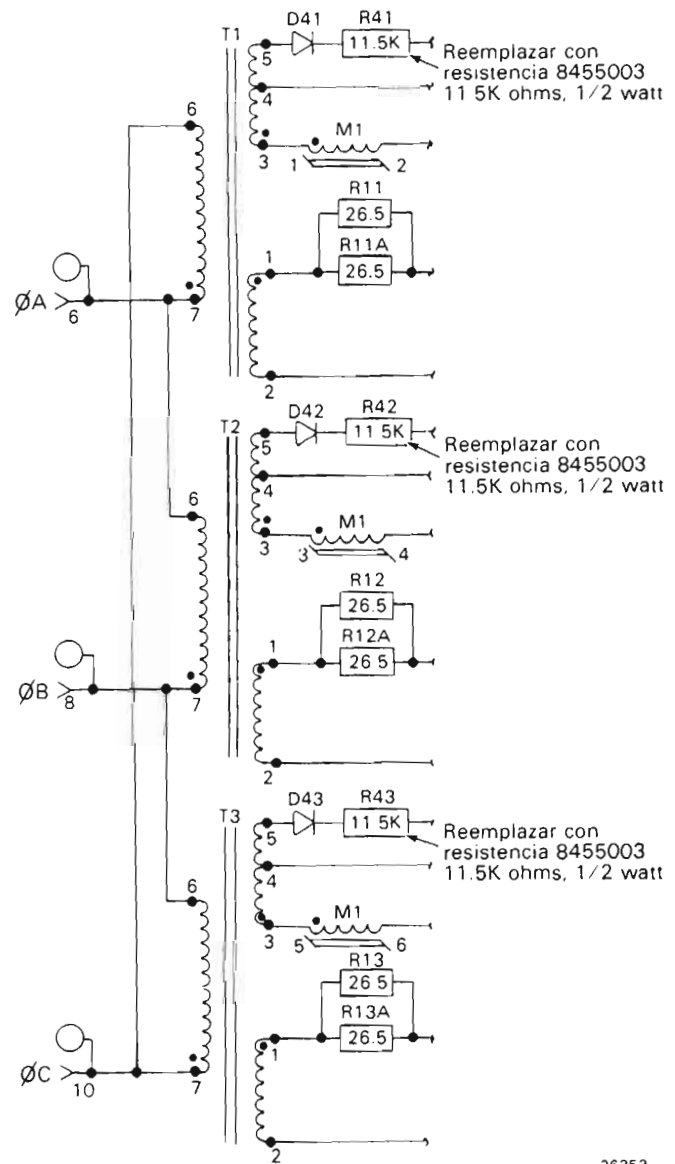


Fig.1 - Modificación al módulo SE10

El módulo SE13 está diseñado para locomotoras equipadas con "velocidad baja en holgar permanente" de 235 RPM y es completamente funcional y aplicable en locomotoras equipadas con "velocidad baja en holgar parcial" de 255 RPM, o bien en aquellas equipadas con "velocidad en holgar convencional" de 315 RPM.

Si un módulo SE10 de diseño anterior parte número 8412924 (original) o 8426119 (intercambio) falla, EMD no lo podrá convertir al diseño SE13 y por lo tanto no lo aceptará en intercambio por un SE13.

El servicio de intercambio para estos módulos SE10 de diseño anterior se ha descontinuado pero se aceptará bajo el sistema de Reparar y Regresar.

REFERENCIA DE NUMEROS DE PARTE			
MODULO	DISEÑO	PARTE NO.	PARTE NO. DE INTERCAMBIO
SE13	Unico	9532050	9536983
SE10	Anterior	8412924	8426119
SE10	Ultimo	8458900	8464728

REEMPLAZO DEL ENSAMBLE DE SEGURO DE PUERTA 8020284

El ensamble del seguro de puerta 8020284 ha sido descontinuado. Se puede usar ahora como reemplazo el ensamble 9538405 mediante la modificación de la puerta de la locomotora y aplicando las siguientes partes adicionales como lo muestra el diagrama de trabajo WS-42571.

	<u>Parte No.</u>	<u>Cantidad</u>
Placa	9537521	1
Placa	9537522	1
Tornillo, 10-24 FLS TP	171260	4
Tornillo, 10-24 FLS TP	176541	4

1. Remueva el ensamble 8020284 completo.
2. Corte un orificio a través de las placas interior y exterior de la puerta para librar el husillo del seguro.
3. Suelde las partes 9537521 y 9537522 a la puerta.
4. Sujete la pieza 9538405 a la puerta con los tornillos 171260 y 176541, usando la pieza 9538405 como guía para barrenar los orificios de .166" de diámetro en la puerta.
5. Corte una ranura rectangular en el poste de la puerta para que actúe como receptáculo del pasador.

El diagrama de trabajo WS-42571 está disponible del departamento de Publicaciones de Servicio, Electro-Motive Division, La Grange, Illinois 60525, Atención: C. Costa.

VIDRIOS DE ALTO IMPACTO

La Recomendación para Modernización M.I. 9649 para instalar vidrios de alto impacto en las locomotoras está disponible desde ahora. Esta Recomendación para Modernización enlista los números de las partes que se requieren y suministra las instrucciones necesarias para instalar vidrios de alto impacto en locomotoras construídas anteriormente a julio 1 de 1980 y que cumplen con el reglamento vigente de la Asociación Federal de Ferrocarriles de los Estados Unidos de América.

ALTERNADORES D14 Y D18

Los alternadores D14 usados en generadores modelos ARI0X2, AR12, AR15, AR15A y AR16 difieren de aquellos usados en todos los otros modelos de locomotoras. Estos han sido modificados para suministrar mayor flujo de aire de enfriamiento a las bobinas del estator del generador. El conjunto del estator del D14 removidos de los modelos de locomotoras distintos a los que se mencionan, deberán ser modificados antes de que se instalen en estos modelos. Aquellos ferrocarriles que deseen hacer la modificación deberán solicitar la información correspondiente al representante de EMD.

El alternador D14 es totalment intercambiable con los D18 como unidad completa, sólo en las locomotoras que tengan circuito forzado de campo. El circuito forzado de campo no fue aplicado en locomotoras de la serie 50 entregadas después de abril de 1981. El conjunto del estator del D14 no puede usarse con un rotor del D18 y un conjunto del estator del D18 no puede usarse con un rotor del D14.

Los rotores D18 con los siguientes números de serie no deberán ser usados en locomotoras que tengan equipo de aire acondicionado accionado por corriente alterna a menos que las locomotoras tengan circuito forzado de campo.

80J1	80J43	80K26	80L16
80J23	80J53	80K44	80L19
80J29	80J81	80K47	80L27
80J30	80J100	80K101	80L28