

Wró my do ródeł

czyli jak okiełzna OR

Jak wygl da wikipedysta



Jak wygl daj ródła



Jak wyglądają rodzła



Jak wygl daj ródła



Jak wygl daj ródła



Praktyka

- 2015-04-02].
4. ↑ [4.0 4.1 Premiera Inspiro dla Warszawy](#) (pol.). rynek-kolejowy.pl, 2012-09-19. [dostęp 2015-04-02].
 5. ↑ [Do Newagu przyjechało pierwsze pudło kolejki metra](#) (pol.). sadecznanin.info, 2012-11-19. [dostęp 2012-11-22].
 6. ↑ [6.0 6.1 6.2 Ryszard Piech. Nowe metro i tramwaje w 2014 r.](#). „Rynek Kolejowy”. 4/2015, s. 56-58. Warszawa: Zespół Doradców Gospodarczych „TOR” Spółka z o.o.. ISSN 1644-1958 (pol.).
 7. ↑ [Newag szybciej rozpoczaj produkcję Inspiro](#) (pol.). kurierkolejowy.eu, 2013-07-08. [dostęp 2013-07-08].
 8. ↑ [Trwają testy Inspiro na linii metra](#) (pol.). rynek-kolejowy.pl, 2013-08-22. [dostęp 2015-04-02].
 9. ↑ [Siemens: Inspiro ma świadectwo typu](#) (pol.). rynek-kolejowy.pl, 2013-09-24. [dostęp 2015-04-02].
 10. ↑ [10.0 10.1 10.2 Sharen Kaur. KVMRT's first 4-car trainset to undergo testing](#) (ang.). nst.com.my, 2014-07-22. [dostęp 2015-04-11].
 11. ↑ [11.0 11.1 Metro Warszawskie: Podpisanie umowy na dostawę 35 pociągów](#) (pol.). metro.waw.pl, 2011-02-02. [dostęp 2015-04-11].
 12. ↑ [12.0 12.1 12.2 12.3 Kuala Lumpur też kupuje Inspiro](#) (pol.). kurierkolejowy.eu, 2012-10-17. [dostęp 2012-10-17].
 13. ↑ [wu: Kosmiczna propozycja Siemens dla metra w Londynie](#) (pol.). rynek-kolejowy.pl, 2012-10-21. [dostęp 2015-04-02].
 14. ↑ [MW: Inspiro dla Moskwy](#) (pol.). kurierkolejowy.eu, 2013-09-12. [dostęp 2014-07-15].
 15. ↑ [wu: Siemens zdradza wygląd Inspiro dla Kuala Lumpur](#) (pol.). rynek-kolejowy.pl, 2014-03-19. [dostęp 2015-04-02].
 16. ↑ [16.0 16.1 16.2 16.3 16.4 Metro Warszawskie: Wagony serii Inspiro](#) (pol.). metro.waw.pl. [dostęp 2015-04-11].
 17. ↑ [Inspiro prawie warszawskie](#) (pol.). infotram.pl, 2012-07-11. [dostęp 2012-10-17].
 18. ↑ [18.0 18.1 18.2 18.3 18.4 18.5 18.6 18.7 18.8 Siemens Mobility: Warsaw orders first trains based on the new Inspiro metro platform](#) (ang.). mobility.siemens.com. [dostęp 2015-04-11].
 19. ↑ [Siemens Mobility: Metro Klang Valley Kuala Lumpur](#) (ang.). mobility.siemens.com. [dostęp 2015-04-11].
 20. ↑ [20.0 20.1 Siemens Mobility: Inspiro – The new metro platform from Siemens](#) (ang.). mobility.siemens.com. [dostęp 2015-04-11].
 21. ↑ [Prezentacja Inspiro na zdjęciach](#) (pol.). rynek-kolejowy.pl, 2013-01-14. [dostęp 2013-01-14].
 22. ↑ [22.0 22.1 Warszawiacy zobaczyli nowy pociąg metra](#) (pol.). kurierkolejowy.eu, 2013-01-12. [dostęp 2013-01-13].
 23. ↑ [23.00 23.01 23.02 23.03 23.04 23.05 23.06 23.07 23.08 23.09 23.10 23.11 23.12 23.13 23.14 23.15 23.16 23.17 23.18 23.19 Thomas Diercks, Franz Wöllinger, Ernst Ille. Inspiro for Metro Warszawskie. „Railvolution”. 4/2012, s. 96-103. M-Press plus s. r. o. \(ang.\).](#)
 24. ↑ [24.0 24.1 24.2 24.3 24.4 24.5 24.6 InfoTram: Zanim zobaczysz Inspiro dowiedz się co będziesz oglądał - krótki przewodnik](#) (pol.). 2013-01-10. [dostęp 2013-10-13].
 25. ↑ [25.0 25.1 25.2 25.3 25.4 Krzysztof Olszak: Witamy w Inspiro](#) (pol.). 2013-10-07. [dostęp 2013-10-13].
 26. ↑ [Urbanowicz Witold: Warszawa nie skorzysta z opcji na dodatkowe Inspiro](#) (pol.). 2013-10-11. [dostęp 2013-10-12].
 27. ↑ [Maszyniści szkolą się na symulatorze Inspiro. Wiceprezydent też](#) (pol.). rynek-kolejowy.pl, 2013-09-13. [dostęp 2015-04-0215].
 28. ↑ [Pierwsze Inspiro już w Warszawie na terenie STP Kabaty](#) (pol.). rynek-kolejowy.pl, 2012-12-21. [dostęp 2015-04-02].
 29. ↑ [wv: metro. Pasażer uderzony przez Inspiro](#) (pol.). rynek-kolejowy.pl, 2013-10-21. [dostęp 2015-04-02].
 30. ↑ [wu: Pożar Inspiro, utrudnienia w metrze](#) (pol.). rynek-kolejowy.pl, 2013-11-17. [dostęp 2015-04-02].
 31. ↑ [jmWu: Wszystkie Inspiro wycofane z ruchu](#) (pol.). rynek-kolejowy.pl, 2013-11-17. [dostęp 2015-04-02].
 32. ↑ [32.0 32.1 wu: Warszawa: Dlaczego zapalił się wagon metra? Już wiadomo](#) (pol.). rynek-kolejowy.pl, 2014-02-17. [dostęp 2015-04-02].
 33. ↑ [33.0 33.1 AB: Trwają testy składów Inspiro po modyfikacji](#) (pol.). kurierkolejowy.pl, 2014-03-17. [dostęp 2014-03-18].
 34. ↑ [Witold Urbanowicz: Inspiro wznowiło kursowanie w metrze](#) (pol.). transport-publiczny.pl, 2014-03-22. [dostęp 2014-03-22].
 35. ↑ [Newag: Informacja prasowa](#) (pol.). newag.pl, 2014-05-15. [dostęp 2015-06-14].
 36. ↑ [Witold Urbanowicz: Metro: Siedem Inspiro z dopuszczeniem, w tym jeden nowy](#) (pol.). transport-publiczny.pl, 2014-04-01. [dostęp 2014-04-01].
 37. ↑ [wu: Metro foliuje nadmiarowe pociągi rosyjskie](#) (pol.). rynek-kolejowy.pl, 2014-04-10. [dostęp 2015-04-02].
 38. ↑ [Krzysztof Śmietana: Metro foliuje pociągi i odstawia na boczny tor. Dlaczego?](#) (pol.). warszawa.gazeta.pl, 2014-04-19. [dostęp 2014-04-22].
 39. ↑ [Witold Urbanowicz: Metro: 6 km folii, 13 Inspiro w ruchu](#) (pol.). transport-publiczny.pl, 2014-05-16. [dostęp 2014-05-16].
 40. ↑ [Witold Urbanowicz: Metro: Więcej Inspiro, mniej składów rosyjskich](#) (pol.). transport-publiczny.pl, 2014-06-09. [dostęp 2014-06-09].
 41. ↑ [Witold Urbanowicz: Metro: Rosyjskie pociągi prawie w ogóle już nie jeżdżą](#) (pol.). transport-publiczny.pl, 2014-07-14. [dostęp 2014-07-15].
 42. ↑ [InfoTram: Nowe miejskie pojazdy szynowe w III kwartale 2014 roku](#) (pol.). infotram.pl, 2014-11-14. [dostęp 2014-11-15].
 43. ↑ [Witold Urbanowicz: Trwają testy Inspiro na II linii metra](#) (pol.). transport-publiczny.pl, 2014-06-28. [dostęp 2014-06-28].
 44. ↑ [Witold Urbanowicz: Metro: Testy na całej linii](#) (pol.). transport-publiczny.pl, 2014-09-19. [dostęp 2014-09-19].
 45. ↑ [Witold Urbanowicz: Metro \(prawie\) gotowe. Otwarcie do końca roku](#) (pol.). transport-publiczny.pl, 2014-09-28. [dostęp 2014-09-28].
 46. ↑ [Witold Urbanowicz: Premier przejechała się metrem: szybko i wygodnie](#) (pol.). transport-publiczny.pl, 2014-11-14. [dostęp 2015-03-03].
 47. ↑ [Witold Urbanowicz: Metro: Testy wielu pociągów w ruchu ciągłym na II linii](#) (pol.). transport-publiczny.pl, 2014-12-15. [dostęp 2015-03-03].
 48. ↑ [Witold Urbanowicz: Metro wyjeździ kilometry przed otwarciem w czwartek](#) (pol.). transport-publiczny.pl, 2015-03-02. [dostęp 2015-03-03].
 49. ↑ [Witold Urbanowicz: Metro przejechało 5 tys. km. Linia gotowa do otwarcia](#) (pol.). transport-publiczny.pl, 2015-03-05. [dostęp 2015-03-05].
 50. ↑ [Witold Urbanowicz: Warszawskie metro ma 20 lat](#) (pol.). transport-publiczny.pl, 2015-04-07. [dostęp 2015-04-11].
 51. ↑ [Siemens: Nagroda Ecodesign dla pociągów Inspiro Siemens](#) (pol.). transport-publiczny.pl, 2013-11-15. [dostęp 2013-11-15].

Dziennikarska (nie) rzetelność

Jakże często dziś narzekamy na dziennikarską rzetelność. A jak było dawniej?

Tygodnik „Motor”, wówczas właściwie monopolista na rynku prasy motoryzacyjnej niewątpliwie kształtował opinie wielu rodzimych „znawców”. Co pisał ten zacny i zasłużony periodyk?

W połowie 1966 roku wszyscy byli przekonani, że FSO postawi na Fiata 1300/1500. Artykuły opiewały doskonałą jakość i walory tego modelu. Test na tym 5-letnim samochodzie, przeprowadzony przez tygodnik wykazał 29 zalet i 6 wad. („Motor” 23/1966). Taki sam test dotyczący Fiata 124 był już mniej łaskawy. 18 zalet przy 11 wadach. („Motor” 41/1966), co jak na zupełnie nowe auto było wynikiem słabym.

Niecały rok po podpisaniu umowy z Fiatem, Warszawę odwiedził nowy prezes Fiata, Giovanni Agnelli. Niebawem tygodnik Motor (nr 45/1966) przeprowadził wywiad z Tadeuszem Wrzaszczykiem, który w pewnym momencie rozmowy zdradził się, mówiąc, że samochód będzie posiadał tarczowe hamulce na 4 koła. Choć dziennikarze nie mieli dostępu do informacji o konkretnym modelu, to zrozumieli, że z pewnością nie będzie to model 1300/1500.

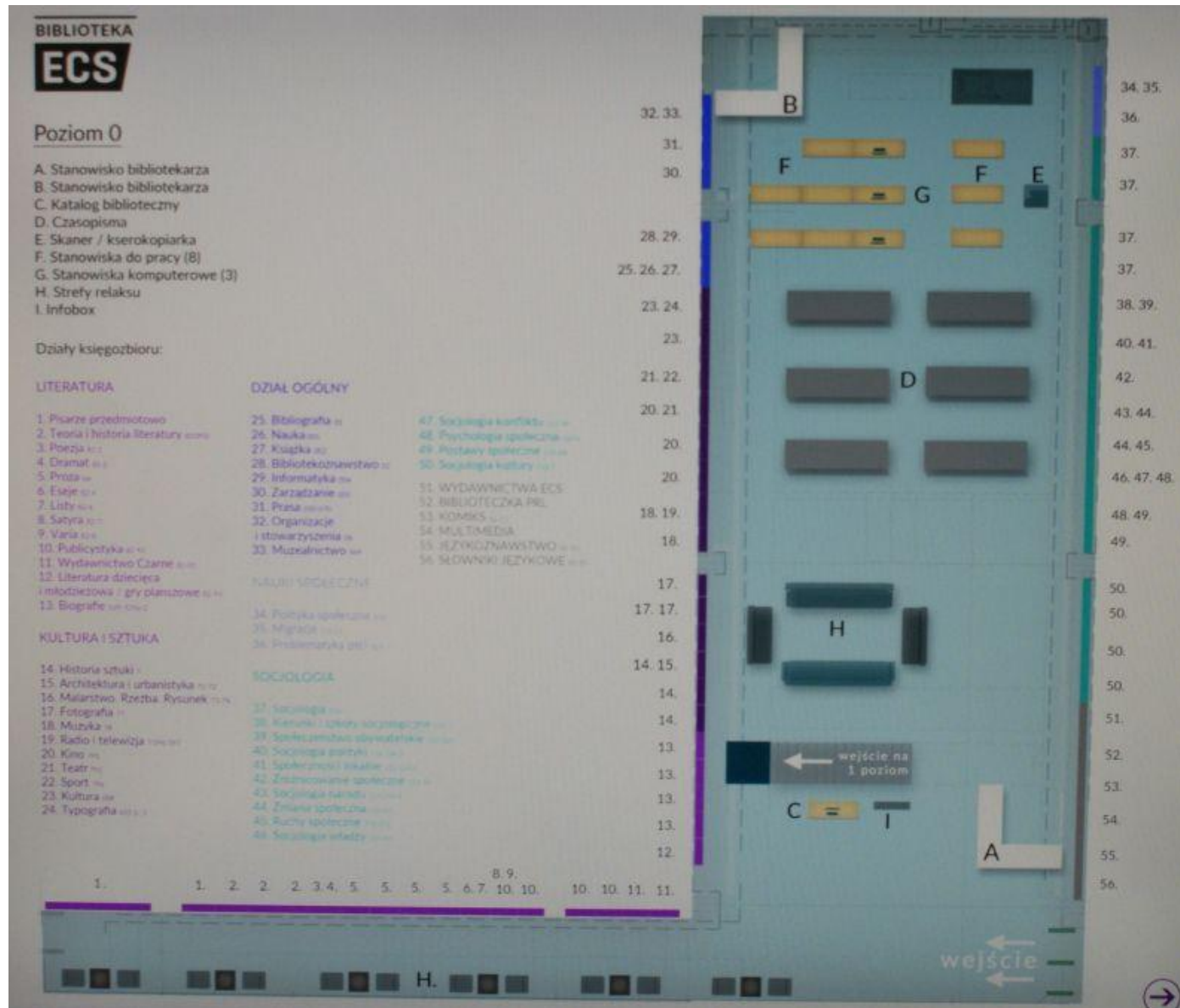
Zawrzało. Po wnikliwej analizie uznano, że w takim razie wybrany zostanie Fiat 124. Nagle wszystko się zmieniło. Redaktorzy zupełnie zapomnieli o Fiacie 1300/1500, natomiast Fiat 124 stał się niemal z dnia na dzień najlepszym autem na świecie. Peanom na jego cześć nie było końca. W każdym tygodniu pisano coś pozytywnego. W jednym tylko, dość krótkim artykule („Motor” 12/1967) padały wielokrotnie takie słowa: „bezbłędne, bez zastrzeżeń, w pełni popieramy, marzenie, doskonałe”. Czytelnik odnosił wrażenie, że ten model zsumował zalety wszystkich aut europejskich oddając im w zamian swoje wady.

Pierwsze, skromne informacje o Fiacie 125 pojawiły się 30 kwietnia 1967 roku i zupełnie nie wskazywały, by ten model miał być produkowany w Polsce. W maju prasa ciągle faworyzowała model 124, pisząc o Fiacie 125, że „nie najlepiej trzyma się drogi”, że właściwie to jest „stary model 1500, ubrany w nadwozie 124 i zaopatrzony w powiększony raptem silnik od 124 S” („Motor” 21/1967)

Dopiero w czerwcu bomba pękła i pojawiła się oficjalnie nazwa 125p. Wtedy dziennikarze uświadomili sobie, że Fiat 124 miał „zbyt długi okres rozgrzewania silnika, hałaśliwe zawory, zawodny termostat i niedopracowane hamulce” („Motor” 39/1967). W tym numerze przeprowadzono test Fiata 125. Nagle okazało się, że jednak dobrze „trzyma się drogi”, i góruje nad Fiatem 124 bardziej luksusowym nadwoziem oraz większym bagażnikiem.

No tak ... czytelnicy nie mieli łatwo w tamtych czasach.

To mo e ksi ka



To mo e ksi ka

BIBLIOTEKA ECS

Poziom 0

A. Stanowisko bibliotekarza
B. Stanowisko bibliotekarza
C. Katalog biblioteczny
D. Czasopisma
E. Skaner / kserokopiarka
F. Stanowiska do pracy (8)
G. Stanowiska komputerowe (3)
H. Strefy relaksu
I. Infobox

Działy księgozbioru:

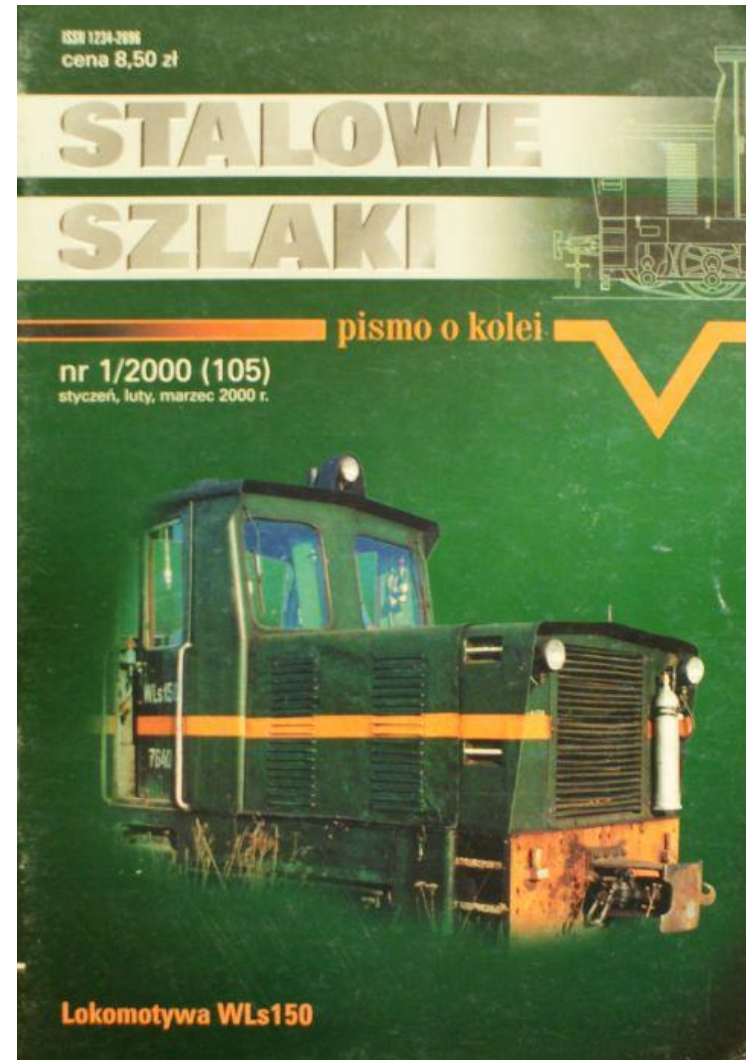
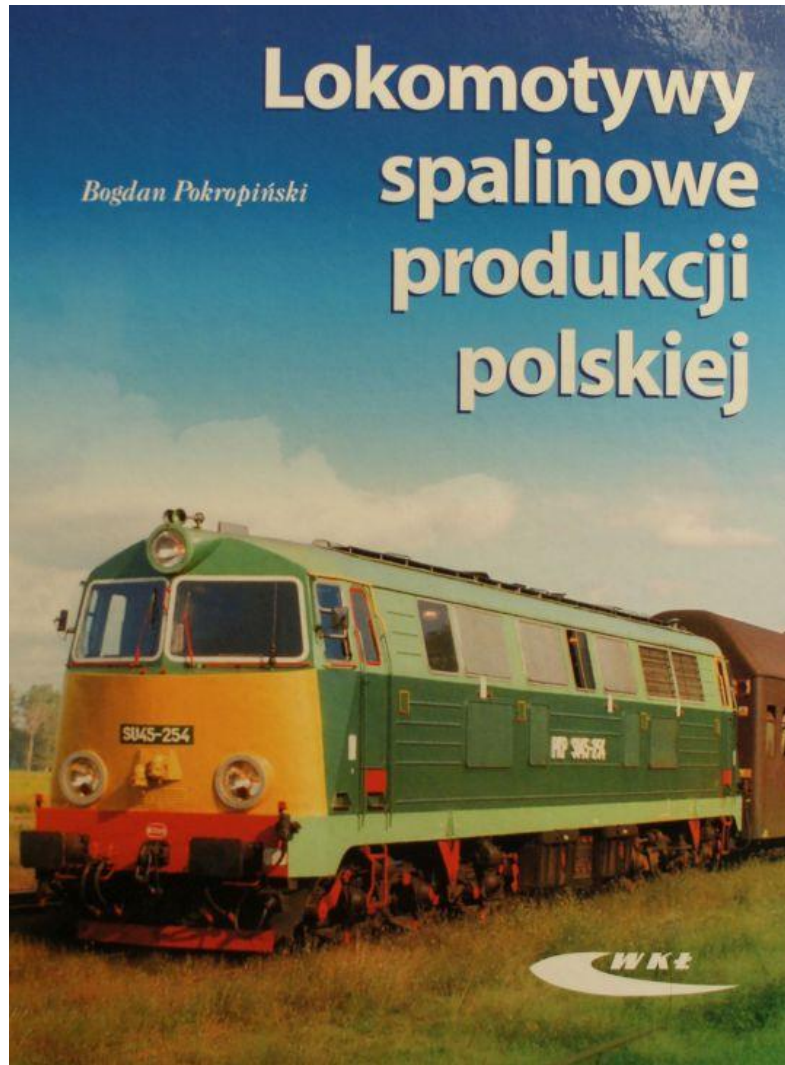
LITERATURA	DZIAŁ OGÓLNY	
1. Pisarze przedmiotowo	25. Bibliografia	47. Socjologia konflikty
2. Teoria i historia literatury	26. Nauka	48. Psychologia społeczna
3. Poezja	27. Książka	49. Postawy społeczne
4. Dramat	28. Bibliotekoznawstwo	50. Socjologia kultury
5. Proza	29. Informatyka	
6. Eseje	30. Zarządzanie	51. WYDAWNICTWA ECS
7. Listy	31. Prasa	52. BIBLIOTECZKA PRL
8. Satyra	32. Organizacje i stowarzyszenia	53. KOMIKS
9. Wariety	33. Muzalnictwo	54. MULTIMEDIA
10. Publicystyka		55. JEZYKOZNAWSTWO
11. Wydawnictwo Czarne		56. SŁOWNIKI JEZYKOWE
12. Literatura dziecięca i młodzieżowa / gry planszowe	NAUKI SPOŁECZNE	
13. Biografie	34. Polityka społeczna	
	35. Migracja	
	36. Problematyka pRL	
KULTURA I SZTUKA	SOCJOLOGIA	
14. Historia sztuki	37. Socjologia	
15. Architektura i urbanistyka	38. Kierunki i szkoły socjologiczne	
16. Malarstwo. Rzeźba. Rysunek	39. Społeczny ruch obywatelski	
17. Fotografia	40. Socjologia polityki	
18. Muzyka	41. Społeczność lokalna	
19. Radio i telewizja	42. Zmierzanie społeczne	
20. Kino	43. Socjologia rodziny	
21. Teatr	44. Zmiana społeczna	
22. Sport	45. Ruchy społeczne	
23. Kultura	46. Socjologia rodziny	
24. Typografia	47. Socjologia rodziny	

wejście na 1. poziom

H.



Mam książkę (ródło?)



Czytamy

mechaniczną z wałem ślepym.

Nadwozie lokomotywy składa się z trzech części: przedziału silnikowego w przedniej części lokomotywy, kabiny maszynisty (zwanej też budką maszynisty) i przedziału sprężarkowego w tylnej części lokomotywy. Wymienione części nadwozia wykonano z walcowanych kształtowników (ceowniki, teo-

Czytamy

...lla, z których
y kołowe za
skie panewki
bez regulacji.
ine obrzeża,
st całkowicie
szego prze-
ch toru.
one w urzą-
omotywach
cji, w zależ-
otywy były

szerokości
y zderzak
wą i spręż-
h wprowa-
we gniaz-
erzakowej

ości toru
zderzaki,
symetrii
podobnie
Od tych
eważnie
no inne
orniczop-
osowały
anneya
szeroki
zęgiem
rodzaju

uchwy-
części
ładnie

zęści:
komo-
aszy-
części
kona-
teo-

Urządzenie
W przedziale tym znajduje się główne źródło napędu lokomotywy – wysokoprężny silnik spalinowy, rzędowy, chłodzony cieczą o obiegu wymuszonym za pomocą pompy napędzanej od wału silnika spalinowego paskiem klinowym, wraz z wentylatorem chłodnicy i prądnicą. Ponieważ silnik jest z suchą miską olejową, w tym samym pomieszczeniu znajduje się zbiornik oleju wraz z chłodnicą oleju. Po obydwu stronach stoją zbiorniki paliwa połączone ze sobą rurą, o łącznej pojemności 254 l. Jeden ze zbiorników ma wskaźnik ilości paliwa, skrzydełkową pompę ręczną i zawór do spuszczenia paliwa. Drugi zbiornik ma zawór odcinający paliwo od silnika. Wlewy paliwa znajdują się na zbiornikach.

Przedział sprężarkowy, w tylnej ścianie czołowej ma dwuskrzydłowe drzwiczki z perforowanymi otworami chłodzącymi. Ściany boczne tego przedziału stanowią kłapy podnoszone do góry wraz z częścią dachu. Mają one również po bokach perforowane otwory. Wewnątrz znajduje się wbudowana do ostoi przekładnia mechaniczna, sprężarka wraz z urządzeniami hamulca powietrznego i głównym zbiornikiem powietrza. W górnej części przekładni mechanicznej znajduje się zbiornik oleju do smarowania przekładni, jak też do jej hydraulicznego sterowania.

W górnej części ścian czołowych przedziałów: silnikowego z przodu i sprężarkowego z tyłu lokomotywy, wmontowane zostały po dwa reflektory typu samochodowego (od ciągników rolniczych), a od 1971 roku (po korekcie przepisów ruchu na kolejach dojazdowych PKP) zaczęto podczas napraw montować na dachu kabiny maszynisty dodatkowe reflektory.

Środkowa część nadwozia to kabina maszynisty, pokryta blachą stalową grubości 3 mm, której cała konstrukcja jest spawana elektrycznie. Kabina maszynisty w ścianach czołowych ma po dwa duże stałe okna z drewnianymi ramami, w których szyby są oprawione w odpowiednio ukształtowanej gumie. Okna te są zaopatrzone w wycieraczki ręczne, które na części lokomotyw w ramach modernizacji zmieniono na pneumatyczne.

sterownicze.

Na ścianie czołowej osłony znajduje się dźwignia dwustronna do regulowania obrotów silnika spalinowego. Na ścianach bocznych kabiny maszynisty znajdują się zawory dodatkowego hamulca powietrznego, piasecznic i gwizdawki sygnalizacyjnej. Po prawej stronie w kabinie znajdują się: odłączniac hamulca powietrznego i bezpiecznik, a jeżeli lokomotywa ma zamontowany hamulec powietrzny zespolony, to również zawór hamulca zespolonego.

Na przedniej ścianie w kabinie maszynisty (między oknami) znajdują się wskaźniki ciśnienia powietrza z zbiornika głównego, przewodu głównego powietrza i cylindra hamulcowego.

Na pulpicie znajdują się przełączniki, mierniki elektryczne, wskaźniki ciśnienia oleju i lampki kontrolne. Kabina jest ogrzewana przez spaliny silnika głównego, ma oświetlenie elektryczne, a na tylnej ścianie – hamulec ręczny śrubowy.

Źródłem napędu jest silnik wysokoprężny, czterosuwowy, sześciocyldrowy, ustawiony pionowo, produkowany przez Zakłady Mechaniczne im. M. Nowotki w Warszawie. Pierwsze lokomotywy wyposażono w silniki typu Dz17A, ale wkrótce powstał nowy typ silnika znacznie ulepszony – 5DSR 150, który w ciągu kilku lat zamontowano do wszystkich lokomotyw WLs150. Silnik ten ma suchą miskę olejową, a smarowanie odbywa się pod ciśnieniem za pomocą pompy olejowej zębatej, która pobiera olej ze zbiornika, a po wykonaniu pracy olej powraca do zbiornika, przez chłodnicę oleju umieszczoną tuż pod chłodnicą wody.

Silnik ma sześciosekcyjną pompę wtryskową Bosch i osiąga moc nominalną 150 KM przy 1500 obrotach na minutę. Średnica cylindra wynosi 150 mm, skok tłoka – 180 mm, jednostkowe zużycie paliwa – 180 g/KM/h, a jednostkowe zużycie oleju – 10 g/KM/h.

Rozruch silnika odbywa się rozrusznikiem elektrycznym 24-woltowym mocy 15 KM, typu PCSOX 721, zasilanym z czterech baterii akumulatorów typu 6E 150/12 V (po 150 A-h).

...nych prędkości jazdy: bieg I – 7,0 km/h,
– 11,6 km/h, bieg III – 19,0 km/h, bieg IV
– 31,4 km/h.

Układ hamulcowy lokomotywy składa się z hamulca ręcznego śrubowego oraz hamulca powietrznego, do którego powietrza dostarcza sprężarka trzycylindrowa, dwustopniowa typu S2P-75/100, o mocy 5 kW, produkcji chrzanowskiego Fabloku lub „Polmetu” – Poznań. Sprężarka pobiera napęd od wałka skrzyni biegów poprzez sprężgło elastyczne i przekładnię pasową. Zbiornik powietrza ma pojemność 170 l. Jeżeli do układu jest zamontowany hamulec zespolony, wówczas do instalacji powietrznej hamulca wchodzi zawór hamulca zespolonego Westinghouse, przewód powietrzny główny, zbiornik pomocniczy i zbiornik wyrównawczy powietrza.

Tłok cylindra hamulcowego działa na wał hamulcowy, a ten na dźwignie układu hamulcowego działającego na obręcze kół jednostronnie, za pomocą nacisku żeliwnych klocków hamulcowych. Instalacja elektryczna lokomotywy jest typowo samochodowa o napięciu 12 V.

Wraz z likwidacją w 2004 roku Dyrekcji Kolei Dojazdowych, PKP zaczęły likwidację wielu kolei wąskotorowych. Część z nich przejęły samorządy terytorialne lub różne stowarzyszenia miłośników kolei. Wraz z zakończeniem eksploatacji kolei wąskotorowych przez PKP, zostało całkowicie zlikwidowanych wiele kolei wąskotorowych przy zakładach produkcyjnych. Na przykład w latach 2003–2005 zlikwidowano wszystkie koleje wąskotorowe przy cukrowniach, a tabor sprzedano lub złomowano.

Trudno jest ustalić ile zachowało się lokomotyw spalinowych WLs150 lub 803D, ale ich ogólną liczbę szacuje się na około 20–25 sztuk. Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie ma w swoich zbiorach następujące lokomotywy spalinowe typu WLs150: lokomotywę prototypową z numerem tabrycznym 3800 z 1960 roku oraz przejęte od PKP lokomotywy Lyd-222 i 226.

Weryfikujemy

TABOR WĄSKOTOROWY

względnie przy awarii hamulca powietrznego. Uruchamiany jest kołem pokrętnym wbudowanym w tylną ścianę budki maszynisty z prawej strony. Ponadto wyposażenie lokomotywy stanowią cztery działające w obu kierunkach jazdy piasecznice powietrzne, umieszczone z tyłu i z przodu po prawej i lewej stronie przy czołownicach oraz gwizdawka powietrzna.

Instalacja elektryczna

Lokomotywa wyposażona jest w instalację elektryczną typu samochodowego o napięciu 12 V, zasilaną akumulatorami oraz prądnicą umocowaną na silniku, napędzaną tym samym, co wentylator silnika, paskiem klinowym. Prąd i napięcie regulowane są przez regulator napięcia. Poszczególne obwody zabezpieczone są bezpiecznikami topikowymi. Prąd do rozruchu silnika jest czerpany z dwóch baterii typu AK, składających się z czterech akumulatorów typu 6E10. Te połączone są szeregowo w dwie równoległe grupy – każda złożona z dwu akumulatorów połączonych szeregowo na napięcie 24 V. Akumulatory umieszczone są w specjalnych zagłębieniach w kabinie silnikowej. Lokomotywa wyposażona jest w światła liniowe oraz postojowe, czerwone (sygnal końca pociągu), oświetlenie pulpitu, oświetlenie budki maszynisty.

Kabiny maszynowe

Obie kabiny, silnikowa i sprężarkowa, przymocowane są za pomocą połączeń śrubowych do budki maszynisty oraz ostoi lokomotywy. Kabina silnikowa o konstrukcji spawanej wykonana jest z kątowników pokrytych przyspawanymi do nich blachami. Posiada ona w ścianie żaluzje chłodnicy, których regulacja odbywa się mechanicznie ze stanowiska maszynisty. Wszystkie klapy obu kabin posiadają poziome uźebrowania w celu chłodzenia oraz wentylacji silnika i mechanizmów. Po obu stronach kabiny silnikowej znajdują się podnoszone są do góry klapy. Wewnątrz kabiny umieszczony jest silnik spalinowy wraz z wyposażeniem, chłodnicą wodną, zbiornikiem oleju, chłodnicą oleju oraz dwoma połączonymi ze sobą rurą zbiornikami paliwa o łącznej pojemności 254 l. Zbiorniki umieszczone są po obu stronach lokomotywy, jeden z nich wyposażony jest w płynowskaz, ręczną pompę skrzydełkową paliwa oraz zawory spustowe paliwa. Drugi zbiornik posiada również zawór odcinający na przewodzie doprowadzającym paliwo do silnika. Do pierwsze-

naczone do włożenia na kabiny oraz do jazdy manewrowego lub konduktora w czasie przetoków. Na ścianach czołowych obu przedziałów zamocowane są – na wspornikach pod osłonami chroniącymi od deszczu – po dwa reflektory sygnałowe (tego samego typu, co zastosowane w ciągnikach rolniczych).

Silnik

Do napędu lokomotyw typu WLS150 pierwszego wykonania zastosowano 6-cylindrowy, stojący, wysokoprężny, czterosurowy silnik typu Dz-17A o mocy 150 KM przy 1500 obr/min – produkcji Zakładów im. Marcelego Nowotki - Fort Wola w Warszawie. W lokomotywach nowego wykonania stosowano unowocześnione silniki typu 5DSR-150. Konstrukcja silników obu typów była niemal identyczna, różniły się one jedynie drobnymi szczegółami technicznymi.

Silnik od przodu napędza za pomocą przedłużenia wału korbowego oraz pasa klinowego wentylator chłodnicy i prądnicę. Jest on chłodzony wodą systemem obiegowym, wymuszonym przy pomocy odśrodkowej pompy wodnej. Pojemność układu chłodzenia wynosi 120 lit-

głębieniach w kabynie silnikowej. Lokomotywa wyposażona jest w światła liniowe oraz postojowe, czerwone (sygnal końca pociągu), oświetlenie pulpitu, oświetlenie budki maszynisty,

Kabiny maszynowe

Obie kabiny, silnikowa i sprężarkowa, przymocowane są za pomocą połączeń śrubowych do budki maszynisty oraz ostoi lokomotywy. Kabina silnikowa o konstrukcji spawanej wykonana jest z kątowników pokrytych przyspawanymi do nich blachami. Posiada ona w ścianie żaluzje chłodnicy, których regulacja odbywa się mechanicznie ze stanowiska maszynisty. Wszystkie klapy obu kabin posiadają poziome uźebrowania w celu chłodzenia oraz wentylacji silnika i mechanizmów. Po obu stronach kabiny silnikowej znajdują się podnoszone są do góry klapy. Wewnątrz kabiny umieszczony jest silnik spalinowy wraz z wyposażeniem, chłodnicą

wodną, zbiornik dwoma połączeniami paliwa o łącznej pojemności 250 l, umieszczone są w jednej z nich ręczną pompę wtryskową i wtryskiwacz, który również zawór prowadzący

nałożone do włożenia na kabiny oraz do jazdy manewrowego lub konduktora w czasie przetoków. Na ścianach czołowych obu przedziałów zamocowane są – na wspornikach pod osłonami chroniącymi od deszczu – po dwa reflektory sygnałowe (tego samego typu, co zastosowane w ciągnikach rolniczych).

Silnik

Do napędu lokomotyw typu WLs150 pierwszego wykonania zastosowano 6-cylindrowy, stojący, wysokoprężny, czterosurowy silnik typu Dz-17A o mocy 150 KM przy 1500 obr/min – produkcji Zakładów im. Marcelego Nowotki - Fort Wola w Warszawie. W lokomotywach nowego wykonania stosowano unowocześnione sil-

TABOR WĄSKOTOROWY

Sposób pracy	czterosuwowy
Średnica cylindrów	150 mm
Skok tłoka	180 mm
Rodzaj wtrysku	z bezpośrednim wtryskiem
Jednostkowe zużycie paliwa	180 G/KMh (z 10% tolerancją) przy mocy nominalnej
Jednostkowe zużycie oleju	10 G/KMh przy mocy nominalnej
Zbiornik paliwa	250 l
Rodzaj chłodnicy oleju	chłodnica olejowa
Smarowanie	obiegowe pod ciśnieniem
Chłodzenie	wodne z obiegiem wymuszonym
Rozruch	za pomocą rozrusznika elektrycznego
Pompa wtryskowa	typ PW6B100L61.03 produkcji WZM Warszawa
Wtryskiwacz	typ WK1S90.2 produkcji WZM Warszawa
Ciężar silnika	1300 kg

TABOR

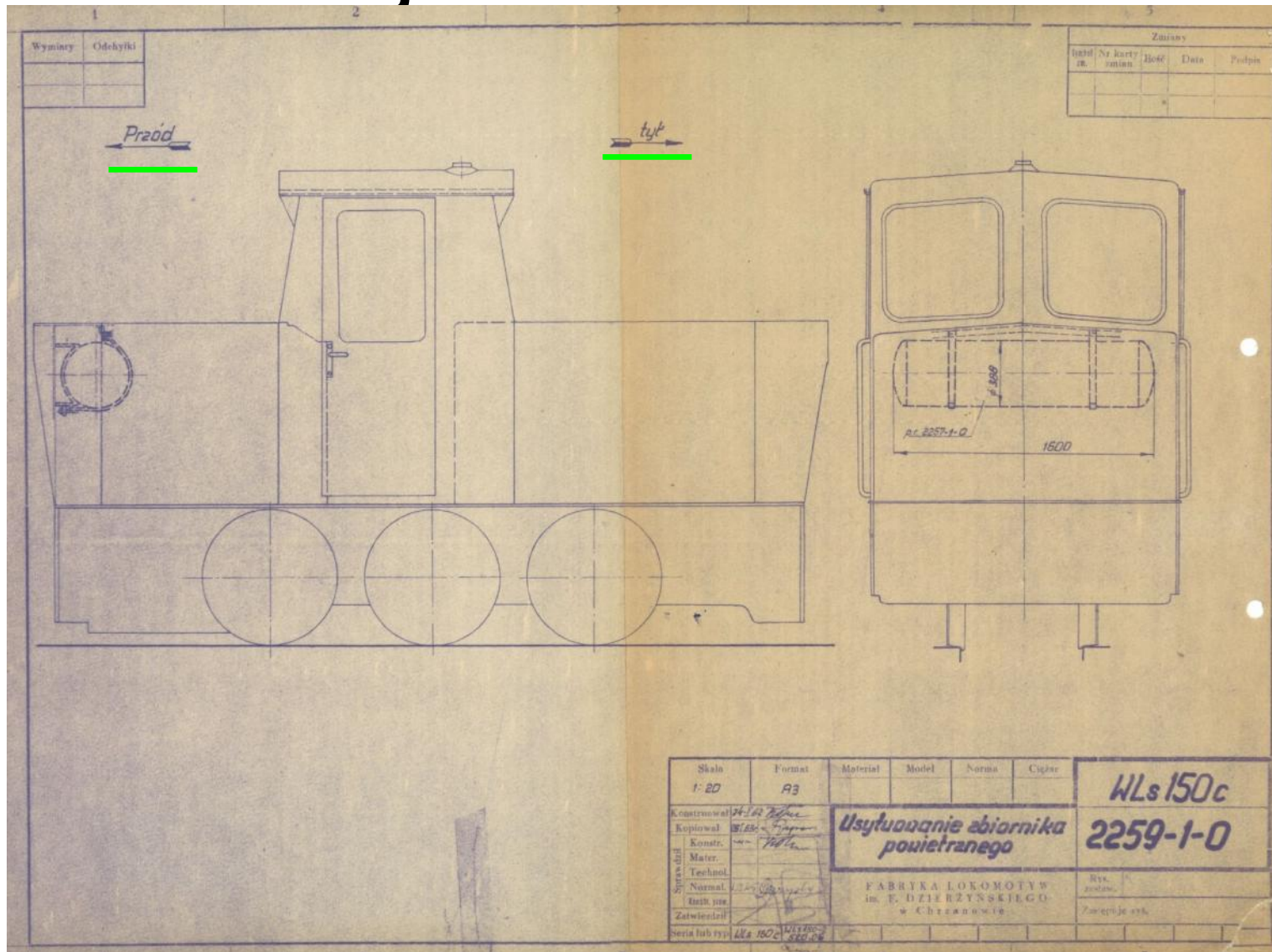
względem
Uruchomienie
nym w
strony
nowia
dy pias
i z prz
łownic

Inst

Lokomotywy
elektryczne
12 V, zasilane
umocowane
co wentylacja
i napięcie
cia. Po
bezpieczeństwo
silnika
składają się z
6E10. T
noległe
torów po
Akumulatory

głębieniach w kabinie silnikowej
wyposażona jest w światła
kowe, czerwone (sygnał kor
lenie pulpitu, oświetlenie

A jednak ródło

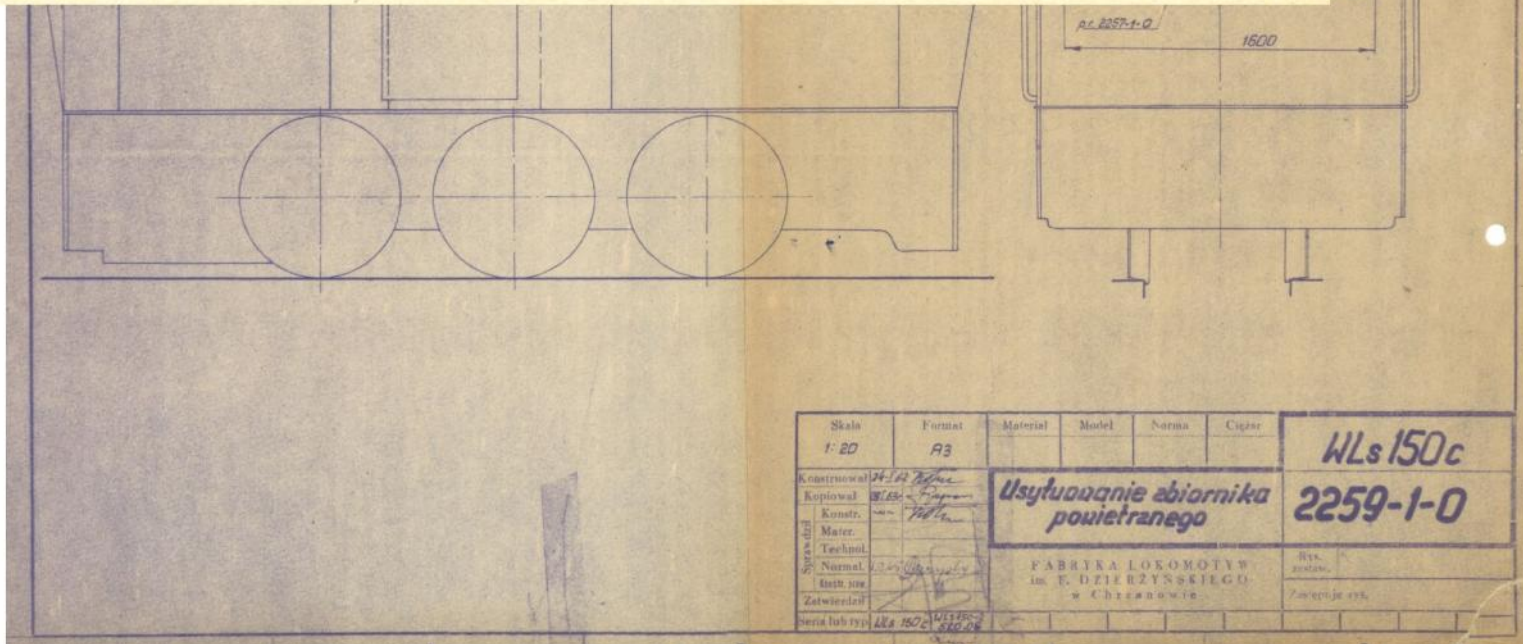


A jednak ródło

ODPIS

Zaświadczenie nr 4/66

Odbioru technicznego instalacji i urządzenia elektrycznego lokomotyw typu WLS-150
nr 7232 na napięciu 24V prądu stałego z regulacją wielostopniową systemem
COB i RTK wykonanej przez Fabrykę Lokomotyw w Chrzanowie.



Skala	Format	Materiał	Model	Norma	Ciepota	
1:20	A3					WLS 150c
Konstruował	<i>M. J. J.</i>	Usytuowanie zbiornika powietrzanego				2259-1-0
Kopiował	<i>M. J. J.</i>	FABRYKA LOKOMOTYW im. F. DZIERŻYŃSKIEGO w Chrzanowie				Rys. projekt.
Konstr.	<i>M. J. J.</i>					Zaczął rys.
Mater.	<i>M. J. J.</i>					
Technol.	<i>M. J. J.</i>					
Normal.	<i>M. J. J.</i>					
Instal. i usz.	<i>M. J. J.</i>					
Zatwierdził	<i>M. J. J.</i>					
Seria lub rys.	<i>M. J. J.</i>					

A jednak ródło

ODPIS

Zaświadczenie nr 4/66

Odbioru technicznego
nr 7232 na
COB i RTK wykonanej

Zaświadczenie odbioru lokomotywy spalinowej

dnia 24.09. 196 6 r.

odebrano w Fabryce Lokomotyw im. Feliksa Dzierżyńskiego w Chrzanowie

Przedmiot odbioru

Lokomotywa spalinowa typu ~~LSx~~ WLS-150

Nr kolejowy Lyd-1-308

Nr fabryczny 7232

Dostarczona na zamówienie Ministerstwo Komunikacji - Centralny
Zarząd Kolei Dojazdowych - Warszawa

Nr CZKD4-2042/7/65 z dnia 19.1. 196 6 r.

przez Fabrykę Lokomotyw im. Feliksa Dzierżyńskiego w Chrzanowie i przeznaczona dla

Zarząd Kolei Dojazdowych w Bytomiu

Opis lokomotywy

Prześwit toru 785 ~~1485~~ mm

Ciężar w stanie służbowym 18.000 kg

Ciężar w stanie próżnym kg

Ilość osi napędnych 3

Średnica kół

(przy grub. obrotu) 60 mm)

Silnik typu 5DSR

Moc silnika 150 MK

Ilość obr. na min. 1500


Pojemność zbiornika na paliwo

250 L

Chłodzenie wodnoolejowe z pompy

Pola do działania


Siostrzane projekty Wikipedii

 **Wikistownik**
Wielojęzyczny słownik

 **Wikinews**
Serwis informacyjny

 **Wikicytaty**
Kolekcja cytatów


 **Wikiwersytet**
Wolna edukacja

 **Wikibooks**
Wolne podręczniki

 **Wikiźródła**
Dokumenty źródłowe

 **Wikipodróżę**
Informacje turystyczne

 **Wikidane**
Repozytorium danych

 **Commons**
Repozytorium mediów

 **Wikispecies**
Katalog gatunków