

BB 040 DG 70 SB5 et BB 040 DG 45 SB5.

Les BB 66000 de la SNCF, sont des locomotives diesels électriques de ligne pour trafic mixte de voyageurs ou de marchandises. Elles sont couplables en unités multiples (UM). Elles sont dotées d'une transmission électrique et peuvent commander à distance un fourgon chaudière pour le chauffage vapeur des trains de voyageurs. À l'origine, les premières machines de série étaient limitées à la vitesse maximale de 105 km/h, puis elles ont été modifiées pour des marches à 120 km/h, les séries suivantes étant d'emblée autorisées à 120 km/h. Les deux premières séries arborèrent à l'origine une livrée bleu roi et jaune jonquille. La première série, numérotée 040 DG 1 à 40, est livrée à partir de février 1960. Les engins sont renumérotés le 1^{er} janvier 1962 en BB 66001 à BB 66040. La deuxième série, numérotée 040 DG 41 à 84, est livrée à partir d'avril 1961 et les engins sont devenus le 1^{er} janvier 1962 les BB 66041 à BB 66084, puis BB 66085 à BB 66188. La troisième série, d'emblée numérotée BB 66189 à BB 66318 est livrée à partir de mars 1965. J'ai fait de mon mieux pour me rapprocher le plus possible de l'apparence réelle des locomotives, et n'ai disposé que des éléments trouvés sur le net, tel que des photos et des plans généraux. Je remercie toutes les personnes ayant posées ces informations sur le net, ce qui m'a permis d'envisager de les réaliser pour le support EEP.

Données Techniques :

Mises en services : de 1960 à 1968.

Constructeurs: CAFL, ALSTOM, CEM, SACM, FIVES-LILLE.

Disposition des essieux : Bo`Bo`

Masse : 68T. Longueur : 14,890 m. Largeur : 2,980 m. Hauteur : 4,260 m.

Bogies : Y 199 ou 209. Vitesse : 120 km/h. Puissance : 830 kw.

Largeur de voie : 1435 mm.

Distance entre les essieux du bogie : 2,600 m.

Empâtement : 8,460 m.

Les axes Fonctionnels sur les machines sont :

Porte 1 et porte 2 : Ces axes permettent d'ouvrir et fermer les portes.

Feux Rouge: Cet axe permet de mettre en place les plaques de verres rouges à l'arrière des locomotives en superposition des feux, permettant de faire office ainsi de feux rouges pour les machines. Ces plaques de verres rouges étant posées devant les phares des locomotives manuellement par le conducteur, je ne pouvais donc pas implanter sur ces modèles des feux rouges arrières fixes comme pour les locomotives récentes, j'ai donc opté pour un axe permettant de les positionner en fonction du sens de déplacement, vous pourrez utiliser le curseur de l'axe avec la souris, ou utiliser un contact permettant le mouvement des axes des locomotives dans EEP, si besoin est. Le jour, il n'y a pas forcément besoin de les mettre en place sauf si la locomotive est en pousse donc en fin de convoi.



Conducteur 1 et 2 : Ces axes permettent de faire descendre ou remonter le conducteur sur les postes de conduites 1 ou 2, afin de pouvoir le faire disparaître ou réapparaître. En mode normal, le conducteur apparaît ou disparaît automatiquement en fonction du sens de circulation de la locomotive. En cas de jumelage donc UM (unité moteur), le conducteur apparaîtra ou disparaîtra dans l'une ou l'autre locomotive en fonction du sens de roulement. Si vous jumeler les locomotives 070 et 045, il y aura donc un changement de conducteur.

Les sons :

Anfahren (départ): DepartTrain

Bremse (Freinage): FreinageDiesel

Motorlauf (Moteur): BB_040-DG-70 = Picasso1

BB_040-DG-45 = Picasso2

Rollen (Roulement): MoteurDieselRollen

Si ces sons ne vous conviennent pas voici les sons EEP pour les Diesels.

Diesel Locomotive

[RmType_2]

Roll = "\\Rollen_RM2.wav"

Run = "\\Lauf_RM2.wav"

Brake = "\\Bremse_Diesel.wav"

Start = "\\Anfahr_RM2.wav"

Curves = "\\Kurvenschlupf.wav"

Siren = "\\WH_DIES4.WAV"

Dampf = "\\SW1.wav"

Ils sont disponibles dans le même fichier de sons.

Histoire des BB 66000 de la SNCF.

Suivre le lien web vers le Wiki Français.

https://fr.wikipedia.org/wiki/BB_66000#Description

BB 040 DG 70 SB5 and/und BB 040 DG 45 SB5.

Die BB 66000 der SNCF sind dieselelektrische Lokomotiven für den gemischten Personen- und Güterverkehr. Sie können in mehreren Einheiten (UM) gekoppelt werden. Sie sind mit einem elektrischen Getriebe ausgestattet und können einen Kesselwagen für die Dampfheizung von Personenzügen fernsteuern. Ursprünglich waren die ersten Serienmaschinen auf eine Höchstgeschwindigkeit von 105 km/h beschränkt, wurden aber später auf 120 km/h modifiziert, wobei nachfolgende Serien von Anfang an mit 120 km/h laufen durften. Die ersten beiden Serien waren ursprünglich in Königsblau und Narzissengelb livriert. Die erste Serie mit den Nummern 040 DG 1 bis 40 wurde ab Februar 1960 ausgeliefert. Die Maschinen wurden am 1. Januar 1962 in BB 66001 bis BB 66040 unnummeriert. Die zweite Serie mit den Nummern 040 DG 41 bis 84 wurde ab April 1961 geliefert und die Getriebe wurden am 1. Januar 1962 in BB 66041 bis BB 66084 und BB 66085 bis BB 66188 unnummeriert. Die dritte Serie, zunächst mit den Nummern BB 66189 bis BB 66318, wurde ab März 1965 ausgeliefert. Ich habe mein Bestes getan, um dem realen Aussehen der Loks so nahe wie möglich zu kommen, und nur im Netz gefundene Elemente, wie Fotos und Übersichtspläne, verwendet. Ich danke all den Leuten, die diese Informationen ins Netz gestellt haben, die es mir ermöglicht haben, sie für die Unterstützung des EEP in Betracht zu ziehen.

Technische Daten :

Inbetriebnahme: von 1960 bis 1968..

Hersteller: CAFL, ALSTOM, CEM, SACM, FIVES-LILLE.

Achsanordnung: Bo`Bo`.

Masse: 68T. Länge: 14.890 m. Breite: 2.980 m. Höhe: 4.260 m.

Drehgestelle : Y 199 oder 209. Geschwindigkeit: 120 km/h. Leistung : 830 kw.

Spurbreite : 1435 mm.

Abstand zwischen den Achsen der Drehgestelle : 2.600 m.

Radstand : 8.460 m.

Die Funktionsachsen an den Maschinen sind :

Tür 1 und Tür 2: Diese Achsen werden zum Öffnen und Schließen der Türen verwendet.

Rote Lichter: Diese Achse ermöglicht es, die roten Glasplatten an der Rückseite der Lokomotiven in Überlagerung der Lichter zu platzieren, so dass sie als rote Lichter für die Maschinen fungieren können. Diese Platten von roten Gläsern, die vor den Scheinwerfern der Lokomotiven manuell durch den Fahrer gesetzt werden, ich konnte also nicht auf diesen Modellen feste hintere rote Lichter wie für die letzten Lokomotiven implantieren, ich habe also eine Achse gewählt, die erlaubt, sie nach der Richtung der Verschiebung zu positionieren, Sie werden den Cursor der Achse mit der Maus benutzen können, oder einen Kontakt zu benutzen, der die Bewegung der Achsen der Lokomotiven in EEP erlaubt, wenn es nötig ist. Tagsüber müssen sie nicht unbedingt eingestellt werden, es sei denn, die Lokomotive schiebt, also am Ende des Zuges.



Fahrer 1 und 2: Mit diesen Achsen kann der Fahrer auf den Fahrerplätzen 1 oder 2 abgesenkt oder angehoben werden, so dass er verschwinden oder wieder auftauchen kann. Im Normalbetrieb erscheint oder verschwindet der Lokführer je nach Fahrtrichtung der Lok automatisch. Ist die Lokomotive mit UM (Engine Unit) gekoppelt, erscheint oder verschwindet der Lokführer je nach Fahrtrichtung in einer der beiden Lokomotiven. Wenn Sie die Loks 070 und 045 koppeln, kommt es daher zu einem Lokführerwechsel.

Sounds:

Anfahren: DepartTrain

Bremse: FreinageDiesel

Motorlauf: BB_040-DG-70 = Picasso1

BB_040-DG-45 = Picasso2

Rollen (Rollen): MoteurDieselRollen

Wenn Ihnen diese modifizierten Sounds nicht passen, hier sind die EEP-Sounds für die Diesels.

Diesellokomotive

[RmType_2]

Roll = "\Rollen_RM2.wav"

Run = "\Lauf_RM2.wav"

Brake = "\Bremse_Diesel.wav"

Start = "\Anfahr_RM2.wav"

Curves = "\Kurvenschlupf.wav"

Siren = "\WH_DIES4.WAV"

Dampf = "\SW1.wav"

Sie sind in der gleichen Sound-Datei verfügbar.

Geschichte der BB 66000 der SNCF.

Folgen Sie dem Weblink zum Wiki.

https://fr.wikipedia.org/wiki/BB_66000#Description

BB 040 DG 70 SB5 and/or BB 040 DG 45 SB5.

The SNCF BB 66000 are diesel electric locomotives for mixed passenger and freight traffic. They can be coupled in multiple units (UM). They are equipped with an electric transmission and can remotely control a boiler van for the steam heating of passenger trains. Originally, the first series of machines were limited to a maximum speed of 105 km/h. They were later modified for operation at 120 km/h, with subsequent series being allowed to operate at 120 km/h from the outset. The first two series were originally liveried in royal blue and daffodil yellow. The first series, numbered 040 DG 1 to 40, was delivered from February 1960. The machines were renumbered on 1 January 1962 as BB 66001 to BB 66040. The second series, numbered 040 DG 41 to 84, was delivered from April 1961 and the gears were renumbered on 1 January 1962 as BB 66041 to BB 66084 and BB 66085 to BB 66188. The third series, initially numbered BB 66189 to BB 66318, was delivered from March 1965. I did my best to get as close as possible to the real appearance of the locomotives, and only used elements found on the net, such as photos and general plans. I thank all the people who put this information on the net, which allowed me to consider making them for the EEP support.

Technical Data :

Commissioning: from 1960 to 1968.

Manufacturers: CAFL, ALSTOM, CEM, SACM, FIVES-LILLE.

Axle layout: Bo`Bo`.

Mass: 68T. Length : 14,890 m. Width : 2,980 m. Height : 4,260 m.

Bogies : Y 199 or 209. Speed : 120 km/h. Power : 830 kw.

Track width : 1435 mm.

Distance between bogie axles : 2,600 m.

Wheelbase : 8,460 m.

The Functional axes on the machines are :

Door 1 and Door 2: These axes are used to open and close the doors.

Red Lights: This axis allows the red glass plates to be placed at the rear of the locomotives in superimposition of the lights, allowing them to act as red lights for the machines. These plates of red glasses being put in front of the headlights of the locomotives manually by the driver, I could not thus implant on these models fixed rear red lights as for the recent locomotives, I thus opted for an axis allowing to position them according to the direction of displacement, you will be able to use the cursor of the axis with the mouse, or to use a contact allowing the movement of the axes of the locomotives in EEP, if need be. During the day, there is not necessarily a need to set them unless the locomotive is pushing, so at the end of the train.



Driver 1 and 2: These axes allow the driver to be lowered or raised on driver stations 1 or 2 so that he can disappear or reappear. In normal mode, the driver appears or disappears automatically depending on the direction of travel of the locomotive. If the locomotive is paired up with UM (engine unit), the driver will appear or disappear in either locomotive depending on the direction of travel.

If you pair locomotives 070 and 045, there will therefore be a change of driver.

Sounds:

Anfahren (departure): DepartTrain

Bremse (Braking): DieselBraking

Motorlauf (Motorlauf): BB_040-DG-70 = Picasso1

BB_040-DG-45 = Picasso2

Rollen (Rolling): DieselRollen Engine

If these modified sounds do not suit you, here are the EEP sounds for the Diesels.

Diesel Locomotive

[RmType_2]

Roll = "\Rollen_RM2.wav"

Run = "\Lauf_RM2.wav"

Brake = "\Bremse_Diesel.wav"

Start = "Anfahr_RM2.wav"

Curves = "\Kurvenschlupf.wav"

Siren = "\WH_DIES4.WAV"

Dampf = "\SW1.wav"

They are available in the same sound file.

History of the BB 66000 of the SNCF.

Follow the web link to the Wiki.

https://fr.wikipedia.org/wiki/BB_66000#Description

BB 040 DG 70 SB5 i/lub BB 040 DG 45 SB5.

SNCF BB 66000 to elektryczne lokomotywy spalinowe przeznaczone do mieszanego ruchu pasażerskiego i towarowego. Można je łączyć w wiele jednostek (UM). Są one wyposażone w przekładnię elektryczną i mogą zdalnie sterować wagonem kotłowym do ogrzewania parowego pociągów pasażerskich. Pierwotnie pierwsze serie maszyn były ograniczone do maksymalnej prędkości 105 km/h. Później zostały zmodyfikowane do pracy z prędkością 120 km/h, a kolejne serie były od początku dopuszczone do pracy z prędkością 120 km/h. Pierwsze dwie serie były pierwotnie utrzymane w królewskim błękitcie i żonkilowej żółci. Pierwsza seria, oznaczona numerami 040 DG 1 do 40, została dostarczona w lutym 1960 roku. W dniu 1 stycznia 1962 r. zmieniono numery maszyn na BB 66001 i BB 66040. Druga seria, o numerach 040 DG 41 do 84, była dostarczana od kwietnia 1961 r., a w dniu 1 stycznia 1962 r. zmieniono numery kół zębatach na BB 66041 do BB 66084 i BB 66085 do BB 66188. Trzecia seria, początkowo o numerach od BB 66189 do BB 66318, została dostarczona od marca 1965 roku. Dołożyłem wszelkich starań, aby jak najbardziej zbliżyć się do rzeczywistego wyglądu lokomotyw, a wykorzystywane były tylko elementy znalezione w sieci, takie jak zdjęcia i ogólne plany. Dziękuję wszystkim osobom, które umieściły te informacje w sieci, co pozwoliło mi rozważyć udzielenie im wsparcia w ramach EEP.

Dane techniczne :

Uruchomienie: od 1960 do 1968 roku.

Producenci: CAFL, ALSTOM, CEM, SACM, FIVES-LILLE.

Układ osi: Bo`Bo`.

Msza: 68T. Długość: 14,890 m. Szerokość : 2.980 m. Wysokość: 4,260 m.

Bogies : Y 199 lub 209. Prędkość: 120 km/h. Moc: 830 kw.

Szerokość toru: 1435 mm.

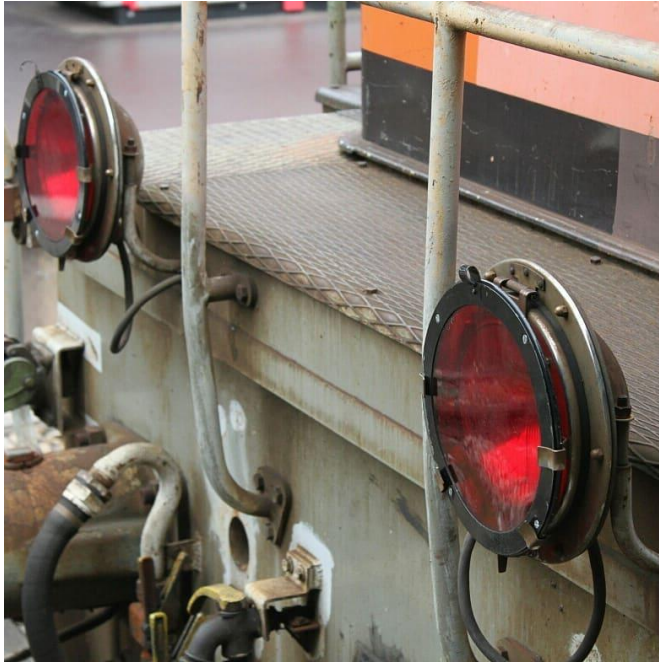
Odległość między osiami wózków: 2.600 m.

Rozstaw osi: 8.460 m.

Osie funkcjonalne w maszynach to :

Drzwi 1 i Drzwi 2: Osie te służą do otwierania i zamykania drzwi.

Światła czerwone: Oś ta umożliwia umieszczanie czerwonych szklanych płytek z tyłu lokomotyw w miejscach, w których światła nakładają się na siebie, dzięki czemu mogą one pełnić funkcję czerwonych świateł dla maszyn. Te płyty z czerwonymi okularami, które kierowca umieszcza ręcznie przed reflektorami lokomotyw, nie mogłem więc wszczepić na tych modelach stałych tylnych czerwonych świateł, jak w przypadku ostatnich lokomotyw, wybrałem więc oś pozwalającą na ustawienie ich zgodnie z kierunkiem przemieszczenia, będzie można użyć kursora osi za pomocą myszy, lub użyć styku pozwalającego na przemieszczenie osi lokomotyw w EEP, w razie potrzeby. W ciągu dnia nie ma potrzeby ich ustawiania, chyba że lokomotywa pcha, a więc na końcu pociągu.



Kierowca 1 i 2: Osie te umożliwiają opuszczenie lub podniesienie kierowcy na stanowisku 1 lub 2, aby mógł on zniknąć lub ponownie się pojawić. W trybie normalnym maszynista pojawia się lub znika automatycznie, w zależności od kierunku jazdy lokomotywy. Jeżeli lokomotywa jest połączona z UM (jednostka silnikowa), maszynista pojawi się lub zniknie w jednej z lokomotyw w zależności od kierunku jazdy.

W przypadku pary lokomotyw 070 i 045 nastąpi zatem zmiana kierowcy.

Dźwięki:

Anfahren (wyjazd): Odjazd pociągu

Bremse (Hamowanie): DieselBraking

Motorlauf (Motorlauf): BB_040-DG-70 = Picasso1

BB_040-DG-45 = Picasso2

Rollen (Rolling): Silnik Diesla-Rollena

Jeśli te zmodyfikowane dźwięki nie pasują do Ciebie, tutaj znajdują się dźwięki EEP dla Dieseli.

Lokomotywa z silnikiem wysokoprężnym

[RmType_2]

Roll = "\Rollen_RM2.wav"

Run = "\Lauf_RM2.wav"

Brake = "\Bremse_Diesel.wav"

Start = "\Anfahr_RM2.wav"

Curves = "\Kurvenschlupf.wav"

Siren = "\WH_DIES4.WAV"

Dampf = "\SW1.wav"

Są one dostępne w tym samym pliku dźwiękowym.

Historia BB 66000 SNCF.

Podążaj za linkiem internetowym do Wiki.

https://fr.wikipedia.org/wiki/BB_66000#Description

Astuce: Si vous rencontrez des problèmes avec les axes mobiles des locomotives, au niveau des langues ou d'une éventuelle inversion des fonctions lors de l'installation sur vos EEP, vous pouvez aller dans le fichier (.txt) qui accompagne le fichier (.3dm) et changer le nom des axes ou la langue. Mais surtout pas les numéros ! Ensuite vous ouvrez votre EEP et les Axes seront avec les noms souhaités. Il est possible que vous soyez obligé de refaire un scan de votre EEP, mais pas obligatoirement.

Tip: Wenn Sie bei der Installation auf Ihren EEPs auf Probleme mit den mobilen Achsen der Lokomotiven in Bezug auf Sprachen oder mögliche Funktionsumkehrungen stoßen, können Sie in der Datei (.txt), die der Datei beiliegt (.3dm), die Namen der Achsen oder der Sprache ändern. Aber vor allem nicht die Zahlen! Dann öffnen Sie Ihr EEP und die Die Achsen werden mit den gewünschten Namen versehen. Möglicherweise müssen Sie einen Scan Ihres EEP erneut durchführen, aber nicht unbedingt.

Tip: If you encounter problems with the mobile axes of the locomotives, in terms of languages or possible reversal of functions during installation on your EEPs, you can go to the file (.txt) that accompanies the file (.3dm) and change the names of the axes or the language. But especially not the numbers! Then you open your EEP and the Axes will be with the desired names. You may have to redo a scan of your EEP, but not necessarily.

Wskazówka: Jeśli napotkasz problemy z osiami ruchomymi lokomotyw w zakresie języków lub możliwego odwrócenia funkcji podczas instalacji na EEPs, możesz przejść do pliku (.txt), który towarzyszy plikowi (.3dm) i zmienić nazwy osi lub język. Ale szczególnie nie liczby! Potem otwierasz swój EEP i EEP oraz Osie będą miały żądane nazwy. Być może będziesz musiał ponownie wykonać skanowanie swojego EEP, ale niekoniecznie.







Frate: 14/s



Frate: 13/s

