



**Locomotive pour trains express** mise en service : 1938

Nombre : 1

Immatriculation :

Constructeurs

– mécanicien : FL, SLM

– électricien : SAAS

– diesel : SGCM

Vitesse maximale : 130 km/h

Ecartement : 1435 mm

Masse: 225 t (masse adhérente : 108 t)

Effort en régime continu :

Z = 176 kN à 40 km/h

Effort maximal :

Z = 295 kN

Puissance continue aux arbres des moteurs: 2000 kW -aux moteurs diesel : 3090 kW

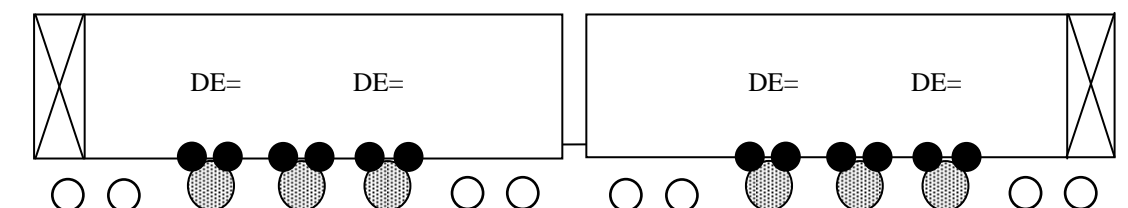
Puissance maximale : 2117 kW

Diamètre des roues : 1600 mm

Réduction: 1 : ??

Transmission : *Sécheron* à ressorts

Frein mécanique : pna



**Raison du choix**

Une des premières locomotives équipées de réglage automatique de moteur diesel.

**Remarques**

Une durée de vie active remarquable pour un prototype, retiré du service en 1955.

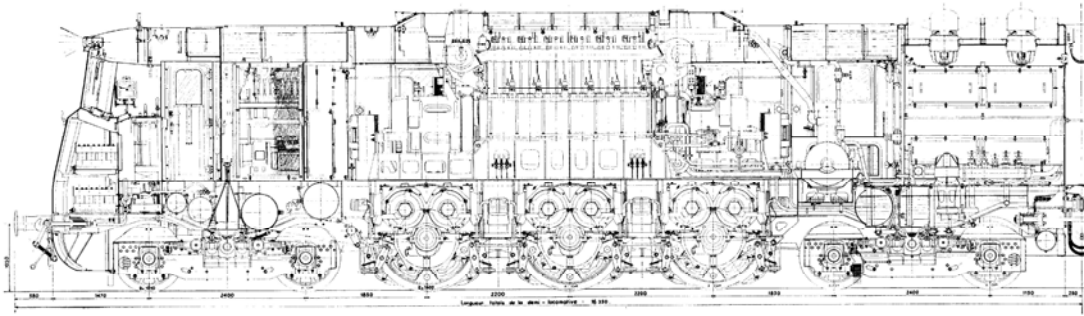
**Théorie**

Entraînement électrique : D1; § 4.9.1

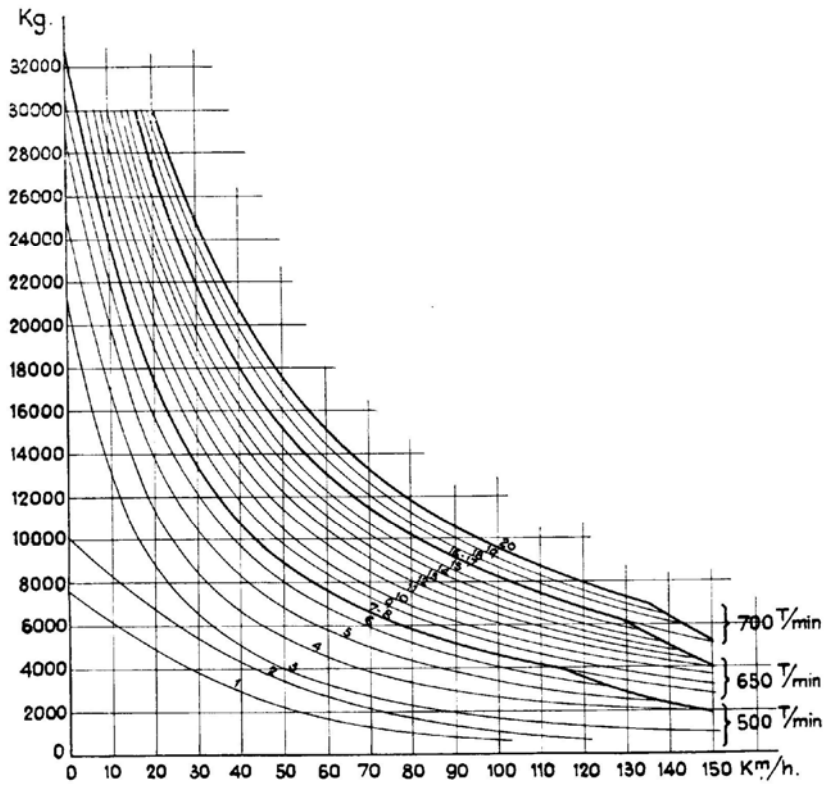
Entraînement mécanique : K2; § 5.4.3

**Bibliographie**

S. BERARD : La locomotive Diesel-électrique 262-AD-1 du PLM à réglage automatique de la puissance par régulateurs Sécheron, *Bulletin Sécheron*, N°10, 1939, pp. 1 – 12.



**Croquis-type**



**Traction**

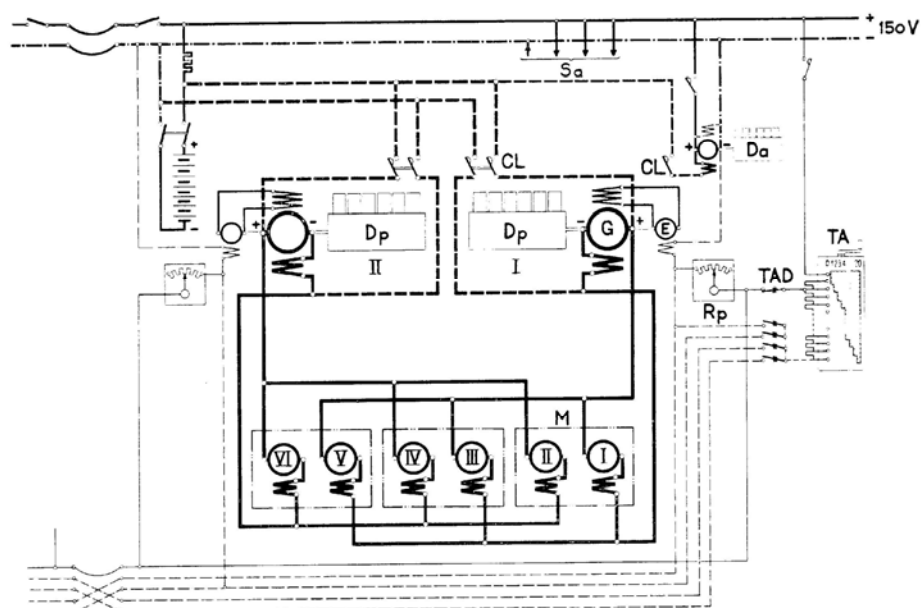
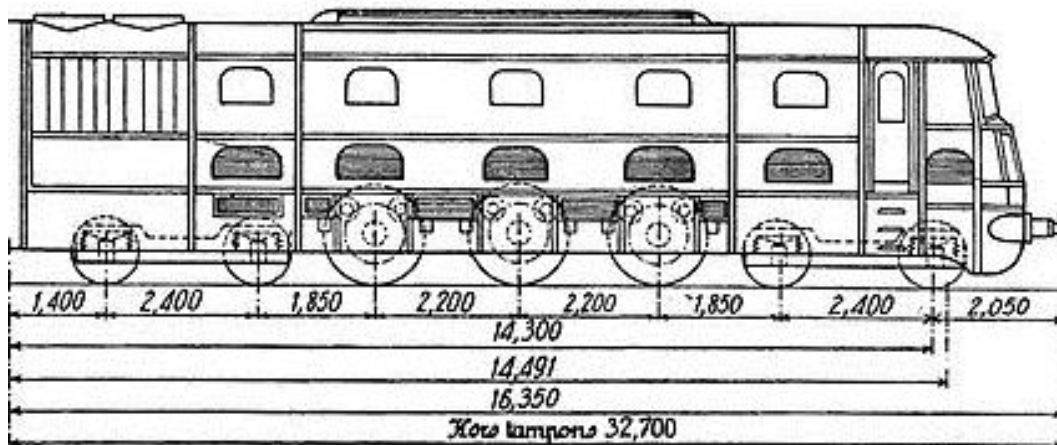


Fig. 6. Schéma de principe des circuits de puissance et d'excitation d'une demi-locomotive.

- |                               |  |
|-------------------------------|--|
| Dp = Diesel principaux        | Sa = Services auxiliaires                                  |
| G = Génératrices principales  | TA = Tambour d'accélération                                |
| E = Excitatrices              | TAD = Tambour „Cde automatique—<br>Cde directe“            |
| CL = Contacteurs de lancement | Rp = Rhéostat d'excitation du ré-<br>gulateur de puissance |
| M = Moteurs de traction       |  |
| Da = Diesel auxiliaire        |  |

### Schéma de puissance