

# FULGUREX News

La Compagnie du PLM se met au "DIESEL" - les prochaines modèles en HO de la PLM et SNCF;



## la PLM 2C2 + 2C2 et SNCF 262

Nous vous présentons ici les premières prototypes, encore en construction et pas encore avec toutes les finitions. La présentation de ces machines était pour la première fois à la foire de jouets à Nürnberg. La resonance pour ces "monstres Diesel" était aussi grande comme la machine.....



Ici la machine PLM 262 AD 1 (plus tard "DA-1") avec 2-baies frontale



**..la machine PLM 262 BD 1 (plus tard DB-1+ avec 3 baies frontale.....**



La longueur des machines est différente, aussi le diamètre des roues, ventilation, fenêtres, etc..... en principe deux machines complètement différentes. Des réservations sont encore possibles (ou liste d'attente). Les changements jusqu'à la livraison sont fortement possibles.....

## Etat actuel des réservations pour la série des PLM et SNCF 262 en HO: (au 18.2.2019)

Art.no.: 2265 PLM 262 BD1, env. 1937

Art.no.: 2265/1 PLM 262 AD1, env. 1938  
d'attente)

Art.no.: 2265/2 PLM 262 BD1, env. 1938

Art.no.: 2266 SNCF 262 AD1, env. 1946

Art.no.: 2266/1 SNCF 262 DA1, env. 1950  
d'attente)

Art.no.: 2266/2 SNCF 262 BD1, env. 1941

Art.no.: 2266/3 SNCF 262 DB1, env. 1952

seulement encore 2 pièces disponibles  
malheureusement plus disponibles (liste

seulement encore 2 pièces disponibles

seulement encore 2 pièces disponibles  
malheureusement plus disponibles (liste

seulement encore 1 pièce disponible  
seulement encore 1 pièce disponible

Pour rappel, la définition des modèles est comme suit.:

### Versions PLM:

Art.no.: 2265 PLM 262 BD1 (3 baies frontales), présentation officielle en 1937, bleu / toit blanc cassé

- Art.no.: 2265/1 PLM 262 AD1 (2 baie frontales), bi-color bleu / crème, env. 1938  
 Art.no.: 2265/2 PLM 262 BD1 (3 baie frontales), bi-color bleu / crème, monogramme PLM, env. 1938

**Versions SNCF:**

- Art.no.: 2266 SNCF 262 AD1 (2 baie frontales), plaques SNCF, bi-color bleu / crème, env. 1946  
 Art.no.: 2266/1 SNCF 262 DA1 (2 baie frontales), carénages déposés, plaques SNCF, bi-color bleu / crème, env. 1950  
 Art.no.: 2266/2 SNCF 262 BD1 (3 baie frontales), jupe raccourcie, monogramme SNCF, bi-color bleu / crème, env. 1941  
 Art.no.: 2266/3 SNCF 262 DB1 (3 baie frontales), jupe raccourcie, plaques SNCF, bi-color bleu / crème, env. 1952

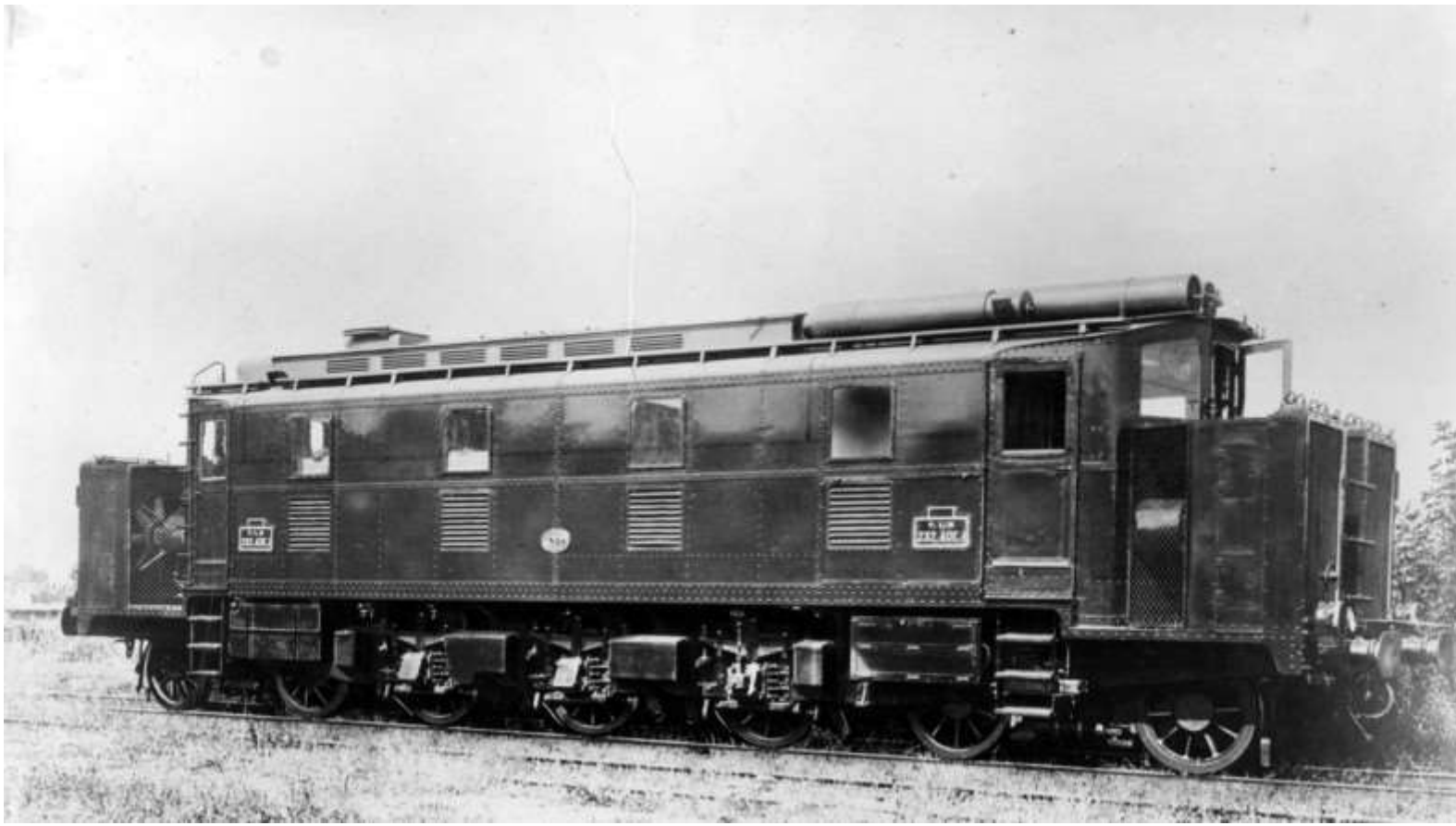


**Voici l'histoire de ces machines:**

Entre les deux guerres la France a dû, bon gré mal gré, " se mettre au pétrole" comme on dit. C'est alors une époque de triomphe des transports routiers et aériens, malgré le peu d'enthousiasme des pouvoirs publics pour tout ce qui repose sur une importation, donc sur une dépendance à l'égard d'autres pays; la pénurie de charbon de 1919 est encore très présente dans les souvenirs et la prudence suisse, par exemple, a conduit ce pays voisin à s'en affranchir par une électrification totale de son réseau en cours d'exécution à l'époque.

La PLM se présente un peu comme un novateur en matière de traction diesel. Le réseau procède à des essais d'une locomotive du typ 232-ADE-1, destinée au réseau algérien, le 11 août 1933 entre Paris et Marseille.





PLM Typ 232 ADE, env. 1933, destinée pour le reseau Algérien

Les essais effectués en 1933 montrent que ce mode de traction peut, si on le perfectionne, rendre les mêmes services et accomplir les mêmes performances que la traction vapeur ou électrique..... **mais surtout, il éviterait au PLM les frais d'électrification de la ligne de Paris à Marseille - un investissement considérable.....**

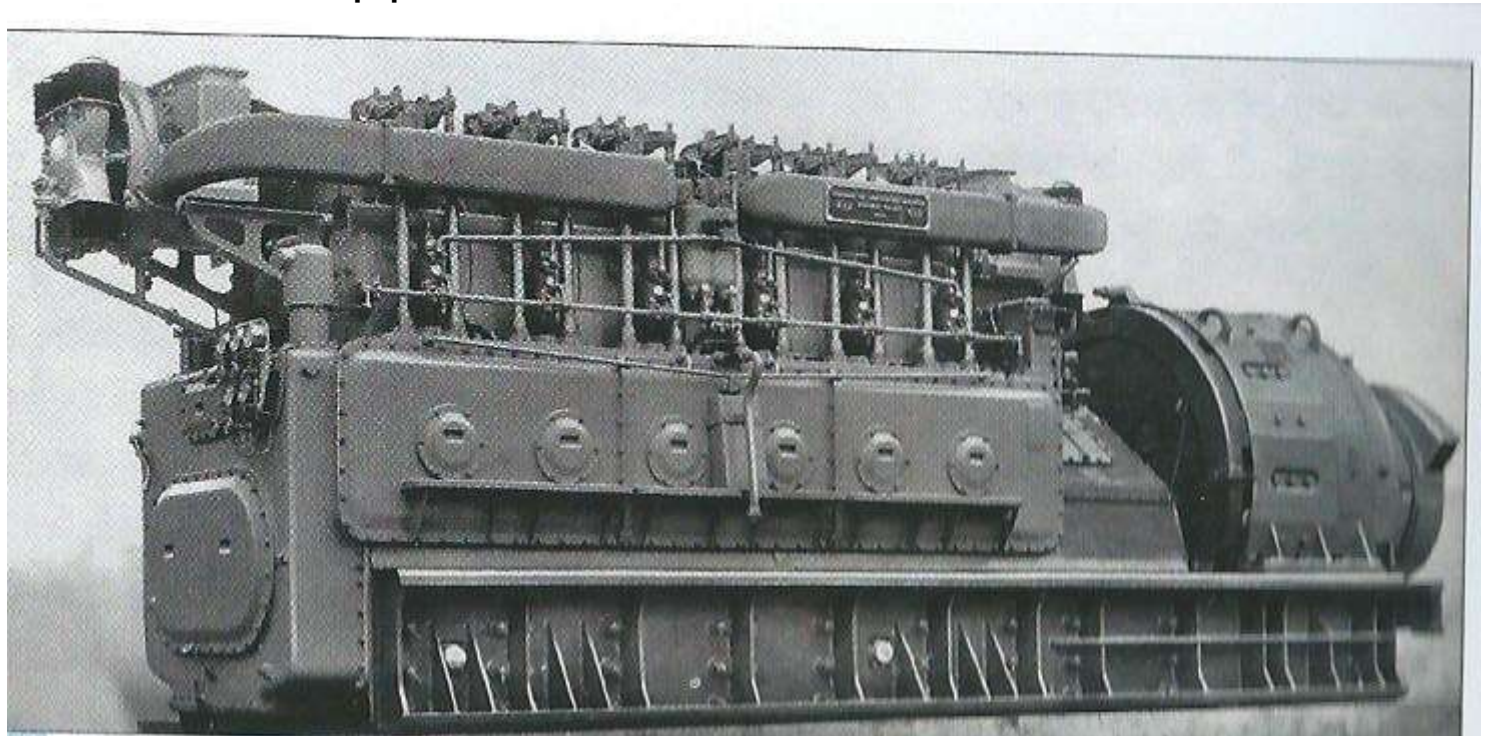
En 1937, la Compagnie des Forges et Aciéries de la Marine et d'Homécourt construit deux prototypes, immatriculées 262 AD1 (**reconnaisable à ses deux baies frontales**) et 262 BD1 (**reconnaisable à ses trois baies frontales**).



Présentation de la première machine 262 BD1 (trois baies) en 1937 en livrée "bleu foncé avec toit blanc cassé" et monogramm PLM, en gare de Paris/Lyons, (notre Art.no.: 2265)

**Le cahier des charges conduit au choix du type 2-C-2 + 2-C-2 présentant un poids masse totale de 228 tonnes. La répartition de la puissance entre deux moteurs diesel de la fabrication Sulzer (Suisse), développant chacun 1900 chevaux en régime continu et 2200 chevaux en régime de 600 à 700 tours/min. pour la BD1.**

**La version AD1 était équipée avec 4 moteurs diesel de MAN à total 4'200 chevaux....**





Un des deux moteurs de la BD; 12 cylindres sur deux lignes, accusant 20 tonnes sur la balance (d'origine moteur diesel pour bateaux)

**Elles doivent pouvoir effectuer, avec un train de 450 tonnes, sans ravitaillement, ni graissage en cours de route, le trajet Paris - Menton ou vice-versa (1'110 km) en 10 h 30 min au plus, non compris les arrêts intermédiaires, ce qui implique une vitesse soutenue de 130 km/h sur une grande partie du parcours et de plus de 85 km/h sur les rampes de 9 pour mille rencontrées entre Les Laumes et Dijon et entre Marseille et Fréjus.**



Machine PLM 262 AD1 (2 baie frontales), carénée, plaques PLM, ca 1938, en gare de Tassin, (notre Art.no.: 2265/1)

**Ces machines doivent aussi remorquer, suivant les horaires contemporains des trains à vapeur, les rapides et express de la ligne de Paris et Nice, dont le poids atteint fréquemment 600 tonnes.....**



PLM 262 BD1 (3 baie frontales), semi carénage, avec nonogramme PLM et plaques PLM, env. 1938, (notre Art.no.: 2265/2)

**Les machines doivent assurer un parcours annuel de 275'000 km, sans que les immobilisations nécessitées par l'entretien dépassent 115 jours par an. Enfin, elles doivent offrir une charge par essieu limitée à 18 tonnes et présenter un poids adhérent suffisant pour éviter tout risque de patinage.**

**Ces deux locomotives fonctionnent très bien et se montrent puissantes et faibles. Cependant, l'effort moteur reste modeste par rapport au poids total de 225 à 230 tonnes représenté par l'engin qui est formé, en fait, de deux locomotives 2C2 jumelées. Malheureusement la seconde guerre mondiale aura empêché la réalisation du plan quinquennal de 1939, qui prévoyait leur construction en série.**

**Les bons résultats en service et la relative absence des problèmes de maintenance valent à ces deux locomotives de rester en activité à la SNCF.**





SNCF 262 AD1 (2 baie frontales, machine PLM mais avec plaques SNCF, env. 1946,  
(notre Art.no.: 2266)

En 1949 la SNCF renumérota les deux locomotives suivant sa terminologie unifiée en inversant les deux lettres: les 262 AD et BD devinrent ainsi respectivement **262 DA1 et DB1**. Toutes deux conservèrent par contre jusqu'à leur réforme la livrée bleue et grise (crème) adoptée dès 1938.

La SNCF, à partir des années de 1950, se lancera, certes, dans une politique très intense et très suivie en matière traction diesel, mais avec des locomotives beaucoup plus légères, p.e. du type BB, CC et AIA-AIA, beaucoup plus souple aussi en utilisation.



SNCF 262 DA1 (2 baie frontales), carénages déposés (état en 1950; dernières années d'utilisation off.), grandes plaques SNCF, 1950  
à Nice-St Roch, (notre Art.no.: 2266/1)

**La machine SNCF 262 AD1 été retiré du service off. en 1953, la machine BD1 restera en service jusqu'en 1956.....**



SNCF 262 BD1 (3 baie frontales), carénage raccourcie, monogramme SNCF, plaques encore PLM, env. 1941,  
(notre Art.no.: 2266/2)





SNCF 262 DB1 (3 baie frontales), carénage raccourci, plaques SNCF, dernière époque de la machine, env. 1954 à Lisieux (notre Art.no.: 2266/3)

Dans le courant de l'année 1956, les deux locomotives furent remises dans l'ancien dépôt de Carnoules. Moins de vingt ans après leur sortie d'usine, l'une fut démolie non loin de "La Seyne" (DA1), tandis que l'autre (DB1) gagna Lyon-Vaise pour y subir le même sort.

Caractéristiques techniques de ces machines:

Type: 2C2 + 2C2

Date de construction: 1937

Moteurs AD1 (DA1): 4x MAN

Puissance totale AD1: 4'400 ch

Vitesse max.: 140 km/h

Masse totale: 225,6 tonnes

Mise en service: 1937 - 1956

Moteurs BD1 (DB1): 2x Sulzer

Puissance totale BD1: 4'600 ch

Longueur totale: 33,05 m

La construction de ces modèles débutera maintenant. Une série très limitée d'un Total de seulement 100 machines et en 7 div. versions; PLM et SNCF.....(voir les versions en haut). Faites comme d'habitude à la main et en laiton, ces monstres sur rails montreront des détails extraordinaires et seront munis des décodeurs ESU DCC, quatre moteurs de précision garantiront une excellente force de traction.....éclairages, décoration intérieure, etc., etc. est le standard de FULGUREX.





Enveloppe du "Bulletin PLM" de 1938

Les réservations sont déjà en route depuis une certaine temps et env. 90% de la série est déjà préréservées. Vous trouvez en annexe la feuille de réservation avec encore plus des détails pour ces modèles.....

**Une livraison est prévue pour env. printemps 2019;  
faites la réservation pour votre machine dès maintenant !!!**

Aujourd'hui on parle beaucoup "des moteurs diesel"; peut être pas sur les rails, mais plutôt sur les routes.....les idées de la PLM ne seront naturellement aujourd'hui plus possible; mais c'est de l'histoire des chemins de fer en temps ou les idées était différentes et à l'époque, en 1930, on se contentait des restes du raffinages des carburants "nobles" destinés à l'automobile et à l'avion en consommant du gasoil.

Avec nos salutations

FULGUREX Sarl,  
Chemin du Reposoir 16  
CH-1006 Lausanne / Suisse  
Tel. \*\*41 21 601 45 92  
FAX: \*\*41 21 601 45 94  
mail: [fulgurex.sa@bluewin.ch](mailto:fulgurex.sa@bluewin.ch)  
WEB: [www.fulgurex.ch](http://www.fulgurex.ch)



Montage d'une moteur SULZER dans la 262 BD1 (Atelier PLM)