

Automotrice pour ligne de montagne à crémaillère et adhérence.

Mise en service: 1946

Nombre: 3 Immatriculation : 201-203

Constructeurs: mécaniciens: SLM
électriciens: BBC

Ecartement: 1000 mm

Vitesse maximale: 23,5 km/h

Masse: 24,5 t

Places: 1^{ère} cl: 8; 2^e cl: 40

Effort en régime continu: Z = 42 kN à 15,5 km/h

B = kN

Effort maximal:

Z = 110 kN

B = 100 kN

Puissance continue: 186 kW

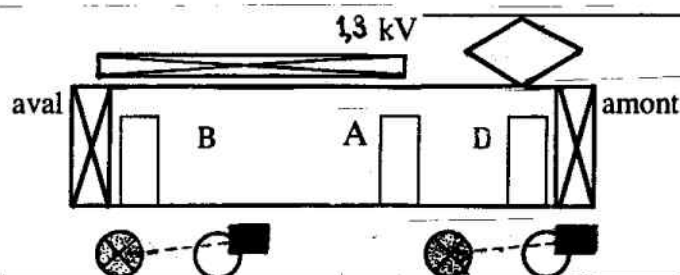
Puissance unihoraire: 257 kW

Diamètre des roues: $D_m = 611$ mm Réduction: $k_G = 1:14,82$

Transmission: réducteur à 3 étages et cardan libre, le 2^e est un couple conique.

Frein mécanique: pneu, rub, cli

Crémaillère: Abt



Raison du choix:

Réalisation classique à rhéostat de démarrage et freinage.

Remarques :

La conception mécanique est voisine de celle des 6 BDeh 2/4 du BVB (650V; 1940-44; 250ch, sans débrayage des roues à adhérence) et des 7 ABhe 2/4 (800V; 1938-48, à crémaillère seule).

Pour réduire l'usure des bandages, l'entraînement à adhérence est découplé en crémaillère.

En adhérence, le diamètre moyen des roues est de $D_m = 804\text{mm}$ et la réduction de $k_g = 1:19,72$

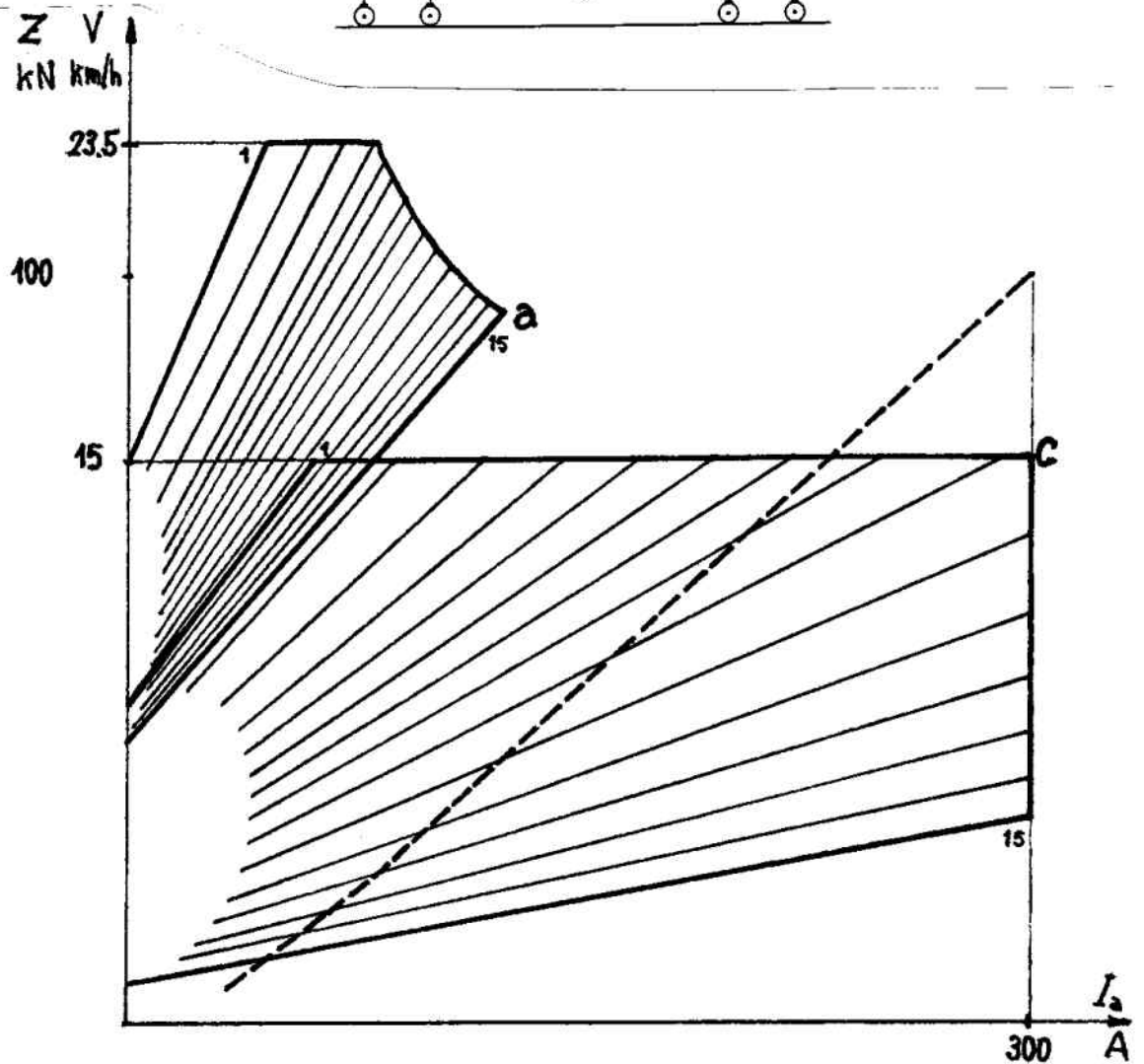
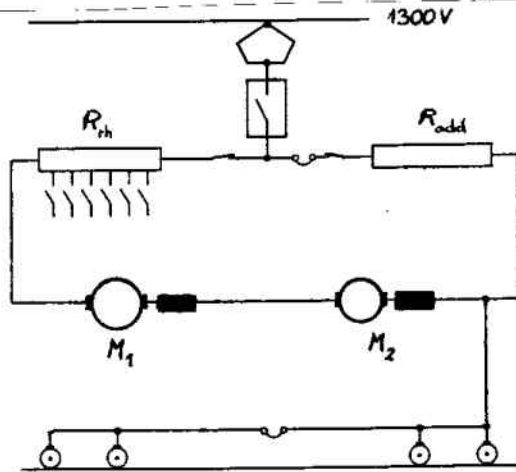
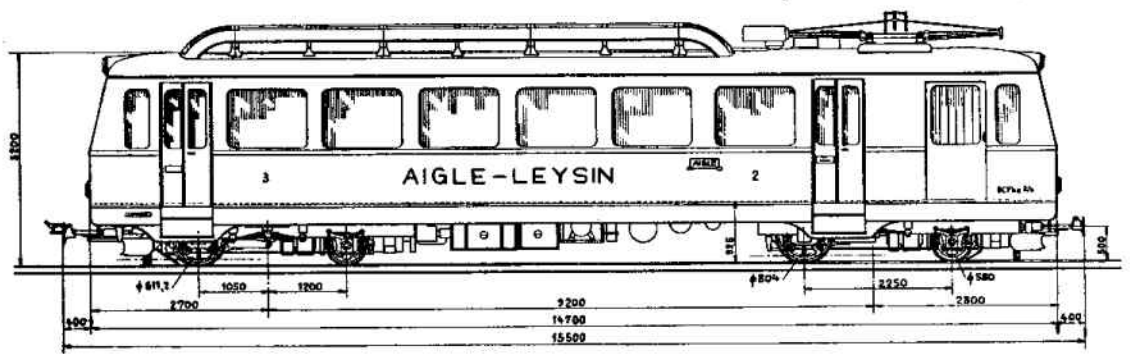
Théorie :

Entraînement électrique : C1 ; § 4.1.2 et 4.1.3

Entraînement mécanique : Z4 ; § 5.9.3

Bibliographie :

Nouveau matériel de traction pour chemin de fer à crémaillère; La Revue Polytechnique, n° 1027, 25 juillet 1949, pp. 6397-6400.



Freinage

