

Nostalgie Express

by Aldobert

BB-67400

(Sources: transportrail.canalblog.com)



Démunies du chauffage de la rame, les premières BB67000 livrées à partir de 1963 devaient emmener un fourgon chaudière de 30 tonnes pour assurer cette fonction. La SNCF se pencha sur le chauffage électrique, en recourant à l'alternateur de traction et à la ligne de train 1500V.

La puissance du moteur SEMT 16 PA4 à 16 cylindres, identique aux 67000, fut portée de 1800 à 2400 ch, améliorant l'aptitude à 140 km/h. La faible masse de la solution retenue (320 kg) permet d'alléger les rames de plus de 29 tonnes par rapport à la solution de la « cocotte minute ».

Quelques modifications furent apportées par rapport aux 67000 : remplacement de la génératrice, modification des boîtes d'essieux, des amortisseurs et du dispositif de graissage du turbocompresseur. Par la suite, l'ensemble des machines reçut une face frontale renforcée, avec pour conséquence le retrait des moustaches inox et la dépose des jupes en partie basse. Certaines machines reçurent en outre une traverse renforcée et un chasse obstacle, notamment les machines du dépôt de Chambéry.

Les 67400 présentent quelques différences avec leurs aînées, notamment avec le renforcement de construction des faces frontales.

Nostalgie Express

by Aldobert

La plupart des modifications devaient s'inscrire dans l'objectif de réduction des coûts de construction de ces machines : ce fut notamment le cas de l'abandon du double rapport de réduction 90 / 140 km/h. En outre, les 67400 adoptaient le nouveau bogie Y217, qui fut reconduit lors de la construction des BB15000, et une nouvelle suspension. La masse des 67400 atteignait 83 tonnes.

La première commande en 1967 porta sur 74 machines et aboutit finalement à la livraison de 232 locomotives entre 1969 et 1975, contribuant à l'élimination de la traction vapeur sur le réseau français. Les 67400 sont les dernières locomotives Diesel de vitesse livrées à la SNCF.

Au cours des années 1980, une partie des 67300 – 34 engins – fut équipée pour la réversibilité, pour le service régional avec les RRR livrées entre 1986 et 1990. La même modification fut opérée sur l'ensemble du parc 67400.

La chute des effectifs est rapide : au 1er janvier 2020, ne restaient que 102 machines sur 232 produites... dont 50 à la disposition de l'Infrastructure et du Matériel pour des acheminements techniques : 52 machines sont encore à l'inventaire des activités commerciales, soit un peu plus du quart de la série.

Les modèles Open Rails:

209 machines au total...

Les TRKM doivent être attelés juste derrière les locos avec le suffixe ch. Ils simulent la puissance perdue pour le chauffage de la rame voyageurs.

Bon jeu à tous,
Aldobert