

Nostalgie Express

by Aidobert

Biquettes Maurienne



Sources: Wikiwand

Les **BB 1 à 80** sont des locomotives électriques de l'ancienne compagnie Paris-Orléans, reprises par la SNCF à sa création.

Cette série fait partie des 200 locomotives pour service mixte commandées par le réseau d'Orléans lors de l'électrification de la ligne Paris - Vierzon ; elles sont mises en service entre 1924 et 1928. Plus tard, ces locomotives assurent des services variés en tête de rames voyageurs, parfois réversibles sur la banlieue sud-est de Paris, ou de trains de marchandises, qui conviennent mieux à leurs caractéristiques techniques. Dans les années 1960 et 1970, une vingtaine d'entre elles sont modifiées pour circuler en unités doubles indéformables sur la ligne de la Maurienne, alors alimentée par un troisième rail. La série est amortie entre 1969 (sauf sept locomotives, détruites dès 1944 dans les bombardements des dépôts où elles sont garées) et 1980. Un exemplaire, restauré dans son aspect originel, est exposé à la Cité du train à Mulhouse.

Les BB 1-80 s'inspirent, pour la partie mécanique, des locomoteurs Z 6001-6030 de l'État. Par contre, leur équipement électrique est directement adapté de la technologie américaine.

La locomotive est construite par la société d'études pour l'électrification des chemins de fer (SEECF). Elle est longue de 12,690 m et se compose d'une caisse unique solidaire du châssis. L'ensemble repose sur deux bogies de type BB qui reçoivent chacun deux moteurs General Electric GE 276. La suspension fait appel à des ressorts à lames et à hélice. L'équipement électropneumatique est fourni par Westinghouse. La masse en ordre de marche de la locomotive est de 72 tonnes ; sa puissance continue est de 972 kW, atteignant 1 236 kW en puissance unihoraire. Toute la série est prévue pour fonctionner en unité multiple ; à cet effet, outre les équipements de liaison et de câblage, une porte d'intercirculation, sur les faces frontales, permet de passer d'une locomotive à l'autre en marche. Dans la caisse, les équipements électriques, protégés par des panneaux grillagés, sont disposés de part et d'autre du couloir central qui relie les deux cabines de conduite.

Dès la fin des années 1950, la signature du traité de Rome provoque une forte augmentation du trafic franco-italien sur la ligne de la Maurienne. Des renforts en matériel de traction sont nécessaires sur cet axe alimenté par troisième rail. En l'absence d'autres locomotives immédiatement disponibles, le recours à des BB 1-80 s'avère concevable à condition de faire circuler les locomotives en unité double indéformable équipée de frotteurs à ses extrémités. Cette disposition permet à l'ensemble d'être suffisamment long (25,380 m) pour franchir les coupures du troisième rail au niveau des appareils de voie sans interrompre son alimentation électrique. De plus la puissance de l'unité double atteint près de 2 000 kW'.



Des BB 1-80 du dépôt de Lyon-Mouche sont rendues disponibles par l'arrivée des BB 9400, plus modernes et plus puissantes. Les modifications, effectuées sur les locomotives aux ateliers d'Oullins et au dépôt de Dole, portent sur le montage de frotteurs aux deux extrémités de l'ensemble, d'équipements électroniques de contrôle et du freinage par récupération, la dépose des deux pantographes d'extrémité et la mise hors-service des cabines se faisant face. Entre 1961 et 1968, ce sont onze « unités Maurienne » (soit 22 locomotives) qui sont ainsi constituées et affectées au dépôt de Chambéry. Les unités Maurienne circulent seules ou accouplées par deux ou trois ; très polyvalentes, leurs services sont appréciés mais, en 1976, le remplacement du troisième rail par la caténaire sur cet axe permet à toutes les locomotives à courant continu d'y circuler. Les unités Maurienne perdent leur intérêt et, vieillissantes, elles sont radiées en 1979, leurs services étant repris par des BB 8100 récemment mutées à Chambéry et dont la puissance est supérieure à celle des unités Maurienne.

Le modèle Open Rails :

Ce modèle est celui de Stéphane Keller, disponible autrefois sur le site " Trains de mes dix ans". Il a été assez profondément modifié et possède 2 modes de fonctionnement:

- Troisième rail: "P"
- Pantographes avant et arrière: "P majuscule"

Il faut impérativement appuyer une seule fois sur P pour alimenter les machines.

La machine doit toujours être composée de "SNCF_BB-19.eng" suivie de "SNCF_BB-9.eng". Les paramétrages sont l'œuvre de Jean-Paul, et nous remercions Stéphane de son autorisation de diffusion.

Aldobert