

Nostalgie Express

by Aldobert

CC 65000 "Sous-marin"



(Source: Wikipédia)

Les CC 65000 sont une série de vingt locomotives Diesel-électrique commandées par la SNCF le 1^{er} février 1955.

Elles constituent, avec les CC 65500, les premières locomotives diesel « de ligne » de construction française et sont conçues pour assurer un service mixte, marchandises et voyageurs. La première d'entre elles est livrée au dépôt de La Rochelle-Bongraine en décembre 1956. La série Les locomotives interviennent surtout sur la transversale Nantes - Bordeaux et les antennes qui s'y rattachent. De leur livraison à la fin des années 1970, elles figurent en tête de trains de marchandises et de rames de voyageurs. Par la suite, leur activité est réduite à la traction des trains de marchandises bien souvent en unités doubles.

La série est retirée du service entre 1981 et 1988 mais deux exemplaires sont préservés : la CC 65001 à la Cité du train à Mulhouse et la CC 65005 par l'Agrivap à Ambert.

En 1954, la SNCF lance un appel d'offres pour la construction de machines de ligne à moteur Diesel. Elle souhaite en effet abandonner au plus vite la traction vapeur car elle l'estime bien trop onéreuse (en hommes, en combustible et en maintenance au regard du faible nombre d'heures de service), en évitant pour autant d'électrifier tout son réseau, ce qui serait très coûteux. Elle envisage donc de tester, sur une large zone géographique, la faisabilité et la rentabilité de la traction Diesel.

La SNCF lance deux projets, l'un pour des locomotives lourdes destinées au trafic marchandises, les futures CC 65500, l'autre pour des machines plus légères, capables de tracter des trains de marchandises comme des rames de voyageurs. Alstom répond à ce second appel d'offres, dont le cahier des charges est exigeant:

- poids adhérent de cent tonnes ;
- charge maximum par essieu de dix huit tonnes pour circuler sur des voies secondaires ;
- effort à la jante à vingt kilomètres à l'heure : 15 800 kgf ; à 120 km/h : 2 610 kgf ;
- utilisation de fioul domestique comme carburant ;
- chaudière à vapeur pour le chauffage des voitures ;
- vitesse maximale de 130 km/h ;
- cabine de conduite à chaque extrémité.

Les locomotives sont destinées à assurer tout type de trafic : voyageurs express, messageries et marchandises sur les liaisons Bordeaux-Nantes et La Rochelle-Poitiers. Elles doivent y remplacer l'ancien parc de locomotives à vapeur formé par les 231 F, 141 R, 141 C et 140 C.

Afin que la machine puisse circuler sur toutes les lignes, la charge par essieu est ramenée à dix-sept tonnes. Les 060 DB sont donc des machines « légères », mais disposant de beaucoup de puissance (pour tracter les trains de marchandises) et d'une chaudière à gazole (pour chauffer les rames de voyageurs en hiver) installée dans la caisse entre les moteurs Diesel.

Les deux moteurs MGO à douze cylindres en V suralimentés développent chacun 930 ch à 1 500 tr/min. Ils sont très proches de ceux équipant les BB 63000, les X 2720 et X 2800. Un essai est fait avec des moteurs de seize cylindres. Ces moteurs sont construits sous licence MGO par la société SACM à Mulhouse. Les locomotives comportent une génératrice principale GP 830 M par groupe-moteur ; ceux-ci peuvent être isolés, permettant à la locomotive de fonctionner à demi-puissance en cas d'avarie d'un groupe. Alimentée par les batteries, la génératrice fait aussi office de démarreur pour le moteur Diesel.

Outre les moteurs Diesel, les CC 65000 utilisent des équipements déjà éprouvés, comme les bogies très proches de ceux des CC 7100, bien que plus légers. Les six moteurs électriques de traction Alstom TA 643 A sont suspendus par le nez et disposent d'une ventilation forcée, chaque moteur attaquant un essieu.

Le manipulateur, caractéristique, comprend une commande marche avant/marche arrière avec les positions série/parallèle et point mort, ainsi qu'en un volant avec les positions neutre, lancement et huit crans de traction plus les poignées de la veille automatique.

Les locomotives possèdent deux régimes de marche, autorisant une vitesse maximale de 80 km/h (marchandises) ou 130 km/h (voyageurs). D'une puissance unitaire de 970 kW (1 800 cv), elles sont aptes à la marche en unités multiples (un seul conducteur pour plusieurs locomotives) et, à cet effet, disposent de portes frontales d'intercirculation permettant le passage d'une locomotive à l'autre ; dans la pratique, ces portes ne seront jamais utilisées. En raison de leur taille et de leur allure, avec leurs cabines de conduite surélevées, ces locomotives sont affublées du surnom de « Sous-marins ».

Le dessin de la locomotive, inspiré des machines américaines disposant de capots proéminents, et sa livrée sont dus au styliste Paul Arzens. À leur sortie d'usine, les CC 65000 reçoivent une livrée uniforme bleu roi 203 avec motifs frontaux et filet « crème autorail » 407. Dans les années 1960, leur décoration se rapproche de celle des autres locomotives Diesel de ligne : caisse « bleu Diesel » clair 205 avec du « bleu Diesel » foncé 206 en partie supérieure et sur le pavillon, filet et motifs frontaux (dont la surface est réduite) blanc cassé 703.

Ce modèle inédit (version 2) de Stéphane Keller a été amélioré par nos soins et nous le diffusons avec son aimable autorisation.

Décompressez l'archive ZIP dans votre dossier Trainset. Vingt numérotations sont disponibles, de même que les marches en petite ou grande vitesse et le couplage en unités multiples.

Ce modèle n'est compatible qu'avec Open Rails. Les paramétrages sont bien sûr de Jean-Paul Bonhoure.

Aldobert