

## LETTRE D'INFORMATION N°14 - 29 Avril 2024

L'arrivée des BB 9400 ces jours derniers chez TRAIN MODÈLE mérite une nouvelle lettre afin de présenter ces beaux modèles dont vous trouverez ci-après quelques photographies d'ensemble. Ces machines, qui ont côtoyé les vapeurs pendant plus d'une décennie, ont sillonné tout le réseau électrifié en courant continu 1,5 kV, d'abord au Sud-Est (région 5), puis au Sud-Ouest (région 4), sans oublier la Méditerranée (région 6). Une de leur spécialités consistait à tracter en unité simple ou en unités multiples les trains de voyageurs ou de marchandises sur la ligne des Causses, reliant Béziers à Neussargues, présentant un profil sévère sur des voies faiblement armées où ces locomotives excellaient avec leur faible charge par essieux (16 T).

Mais laissons la place aux photos ....



Sur cette photo figurent, de gauche à droite, les références V1.1 (toit bas) et V1.2 (toit haut) d'origine avec leurs six sablières par côté - époque III -, puis les V2.1 (toit bas) et V2.2 (toit haut) à quatre sablières de la fin de l'époque III. Ces trois derniers modèles comportent des câblots d'UM sur chaque face avant.



Ici, nous avons, toujours de gauche à droite, les références V2.3 (toit bas) et V2.4 (toit haut) représentant des modèles d'origine ayant reçu des feux rouges addirionnels.

Les trois machines suivantes sont des "Béziers" (V3.1a) et "Vitry" (V3.1b) à toit bas, puis à nouveau une Béziers (V3.2) à toit haut. Nouvelle livrée verte plus claire avec larges bandes latérales blanches, remplacement des moustaches alu par un plastron peint blanc avec numéro jaune, surmontant un sigle SNCF Beffara incliné jaune de grande taille. La livrée "Béziers" comporte des inscriptions latérales obliques peintes en jaune et des phares Marchal, tandis que la livrée "Vitry" se caractérise par le maintien des plaques latérales d'origine, mais équipement des faces avec des phares à pincettes.



La dernière photo d'ensemble montre, cette fois-ci de droite à gauche, les versions Arzens V4.1 (toit bas), V4.2 et V4.3 (toit haut), avec pour cette dernière, équipement avec phares à pincettes.  
Le dernier modèle à gauche montre la BB 30001 dans sa version quasi définitive avec feux rouges.

Mais voyons ces machines dans le détail :



V1.1 BB 9404 - version d'origine toit bas



V1.2 - BB 9451 - version d'origine toit haut avec câblots



V2.1 - BB 9411 - livrée d'origine toit bas avec câblots



V2.2 - BB 9488 - livrée d'origine toit haut avec câblots





V2.3 - BB 9424 - feux rouges et câblots - livrée d'origine toit bas



Version V2.4 - BB 9459 - feux rouges et câblots - livrée d'origine toit haut



V3.1a - BB 9425 - Livrée Béziers toit bas



V3.1b - BB 9415 - Livrée Vitry toit bas phares à pincettes



V3.2 - BB 9463 - Livrée Béziers toit haut



V4.1 - BB 9433 - Livrée Arzens toit bas



V4.2 - BB 9492 - Livrée Arzens toit haut phares Marchal



V4.3 - BB 9498 - Livrée Arzens toit haut phares à pincettes



Ci-après quelques vues de détail : bogies, pantographe AM 14 sans puis avec renfort de cadre, etc ...



Bogie d'origine BB 9404



Pantographe AM 14 sans renfort de cadre



Pantographe AM 14 à cadre croisillonné, qui n'a rien de commun avec celui des futurs pantos AM 18 sur lesquels il sera intégralement soudé ...

Toutes les particularités sont présentes, toit bas de forme arrondie avec réhausse, toit haut à deux demies pentes en "V", feux blancs seuls ou avec feux rouges, cablots d'UM ou non, et même le nombre de sablières par face (6 à l'origine, 4 ensuite) ....

Pour les amateurs du Nord et de la Belgique, la BB 30001 était la première vraie machine bicourant (tricourant à l'origine puisqu'elle était prévue pour circuler aux Pays Bas équipés en 1,5 kV continu) mais dont les difficultés techniques (on pourrait même dire politiques) ont entraîné l'abandon de l'équipement 1,5 kV continu pour ne conserver que le 3 kV continu belge et le 25 kV alternatif français.

Cette machine est représentée dans sa version finale avec ses deux pantographes orientés dans le même sens (le continu étant inversé par rapport au sens traditionnel français), ses trois feux blancs par face complétés de deux feux rouges dans le même plan horizontal que les blancs, et ses éjecteurs d'eau spécifiques devant les roues avant de chaque bogie pour la stabilisation du bogie à grande vitesse. Cette locomotive tout comme sa soeur BB 30002, a tracté les TEE internationaux sur le réseau Nord jusqu'à l'arrivée en nombre suffisant des CC 40100, mais aussi tous types de trains jusqu'à sa radiation en 1972 (la BB 30002 a été radiée prématurément en 1969 suite à un incendie). A noter que les BB 30001 et 2 comportaient deux lignes de toiture distinctes, l'une pour l'alternatif et l'autre pour le continu.



#### V5.1 - BB 30001 - Livrée finale

La distribution de tous ces modèles aux réservataires est en cours, la remise en mains propres étant privilégiée pour éviter toute mauvaise surprise dûe au transport.

Les BB 9400 et 30001 ont été fabriquées au total à 100 exemplaires. Comme d'habitude chez TRAIN MODELE, chaque locomotive est numérotée, ce qui en fait un exemplaire unique. Il n'y aura pas de ré-édition ultérieure.

#### **SUITE DU PROGRAMME CORAIL**

Le site s'est enrichi de la fiche des voitures VU, présente en annexe. Un nombre minimal d'engagements est requis pour la réalisation de ce projet. Les VU représentent 28 versions différentes, ce qui, allié aux versions VTU, constitue un nombre important de déclinaisons de décorations portées par ces voitures.

L'organisation des références est basée sur la même logique que celle des VTU, à savoir :

Versions V4	=	voitures VU de 1 <sup>ère</sup> classe
Versions V5	=	voitures VU de 2 <sup>ème</sup> classe
Versions V6	=	voitures VU mixtes 1ère/2ème classe
Versions V7	=	voitures VU mixtes 2 <sup>ème</sup> / fourgon
Versions V8	=	voitures VU couchettes de 1 <sup>ère</sup> classe
Versions V9	=	voitures VU couchettes de 2 <sup>ème</sup> classe

La fiche d'engagement, jointe en annexe, pourra également être chargée sur le site.

**PROGRAMME DAKOTA 060 DA/CC  
65500**

Comme prévu à l'origine, et du fait du faible nombre d'engagements souscrits pendant la période de référence (21 locomotives), ce projet est définitivement abandonné. Je le regrette car il s'agissait je pense de la seule locomotive diesel non reproduite au 1/43,5 et qui n'a aucune chance, mais absolument aucune, de se voir produire autrement, une version en plastique nécessitant un nombre important de réservations pour être amorti ...

En conséquence, les personnes s'étant engagées sur ce modèle pourront être remboursées, ou auront la possibilité de placer la (les) somme (s) engagée (s) sur un autre modèle en engagement ou réservation chez TRAIN MODÈLE.

**MODALITÉS  
FINANCIÈRES**

Il est à présent possible de se porter acquéreur d'un modèle en construction en choisissant d'étaler son règlement sur une période fonction du temps restant avant sa livraison. Afin de fixer les idées, j'indique ci-après quelques exemples de financement pour les modèles en engagement à venir :

Modèle	Prix final	Engagement	Solde	Mensualités	
				Nombre	Montant unitaire
Voiture Corail	990,00 €	150,00 €	840,00 €	15	56,00 €
Wagon céréalier	560,00 €	180,00 €	380,00 €	4	95,00 €
Wagon EVS	700,00 €	150,00 €	550,00 €	10	55,00 €

Pour bénéficier du paiement échelonné, il suffit d'envoyer un IBAN (RIB) avec votre fiche d'engagement/réservation.

Alain PIALAT  
TRAIN MODÈLE SAS