



CARNETS DE CAMPAGNE

SEMAINE 2



Bonjour à tous !

Nous voici au terme de deux semaines de campagne et les soutiens continuent à affluer à un rythme régulier. Mais la route est encore longue et l'objectif loin d'être atteint... Continuez à parler du projet à vos amis, à votre famille et aux modélistes que vous connaissez pour qu'il suscite la plus large adhésion possible et partagez ce lien :

<https://fr.ulule.com/bb-67000-echelle-zero/>

Nous vous souhaitons une agréable lecture de ce carnet de la 2^{ème} semaine de campagne !

DEJA 46 COMMANDES !



Ce mardi 20 juin à 17h, après 14 jours de campagne, la souscription a recueilli **46** soutiens, soit **30%** de l'objectif.

PORTRAIT : QUI ETAIT GUSTAV PIELSTICK ?

La charge limitée à 20t par essieu des BB 67000 doit beaucoup aux travaux de ce motoriste allemand.

Remontons le temps : en 1945, dans les ruines du 3^{ème} Reich, une vive compétition opposait les vainqueurs afin de recruter les meilleurs savants et ingénieurs.

Né en 1890 à Sillenstede (Basse-Saxe), Gustav Pielstick maîtrisait alors chez M.A.N. la propulsion Diesel des U-boot et cuirassés de poche. Il fut ainsi invité à venir s'installer en France pour développer cette expertise.

Avec le concours du ministère de la Production Industrielle et de cinq constructeurs navals français, il fut à l'origine en 1946 de la Société d'Etudes des Machines Thermiques (SEMT), spécialisée dans la conception et la production de moteurs de forte puissance. Établie à Saint-Nazaire, l'entreprise se fait rapidement une réputation internationale dans le domaine des moteurs Diesel marins et industriels.

Léger et compact, le moteur PA4 de nos BB 67000 dérive donc étroitement de ceux des sous-marins et bâtiments de 60 marines nationales dans le monde.

Le site de Saint-Nazaire existe toujours et depuis 2006, -ironie de l'Histoire- l'actionnaire majoritaire de SEMT-PIELSTICK est la firme allemande M.A.N. !

ULULE, MODE D'EMPLOI :

UN « ULULE BUDDY », C'EST QUOI ?

Certains amateurs nous ont fait part de leur souhait de participer à la campagne tout en étant certains que leur paiement ne sera débité qu'en cas de réussite de la campagne de financement participatif.

Le règlement par chèque, adressé directement à CHREZO, répond à ce souhait : il sera encaissé uniquement en cas de succès et après le 31 juillet.

A réception de votre chèque, nous le scannons puis entrons manuellement sur ULULE vos coordonnées et votre choix. Vous apparaissez alors anonymement dans la liste des soutiens en tant que « ULULE BUDDY ».

LE CHOIX DES AMATEURS :

Comment se répartissent les soutiens entre les 6 versions proposées ?

V1: Locomotive SNCF BB 67092, état...	5
V2: Locomotive SNCF BB 67112, état...	7
V3: Locomotive SNCF BB 67310, état...	4
V4: Locomotive SNCF BB 67337, état...	8
V5: Locomotive SNCF BB 67375, cabine...	9
V6: Locomotive SNCF 667210, livrée...	7
V7: je soutiens le projet mais je...	6

L'ARBITRAGE DE CHREZO : 1 VERSION = 2 IMMATRICULATIONS

Vous êtes nombreux à nous avoir sollicités au sujet de la possibilité de reproduire des unités multiples, une disposition assez courante en réalité en raison de la puissance modeste de ces locomotives.

Au niveau de la fabrication, les plaques de numérotation des modèles feront appel à la technique de la photo-découpe, ce qui donne en effet un peu de souplesse pour la multiplication des variantes sans impact significatif sur les coûts. Chaque version sera donc munie de deux jeux de plaques, selon le principe « même série + même dépôt ».

Réel effort supplémentaire, nous prévoyons de décliner la caisse de la 667210 (essuie-glaces tombants) en 167213 (livrée Arzens, logo SNCF « nouille ») : choisir V6 pour la campagne Ulule si vous êtes intéressé par cette 7^{ème} déco!

V1 : Locomotive SNCF BB 67092 et BB 67104, état d'origine (Rennes)



BB 67092 : affectée neuve en octobre 1966.

BB 67104 : affectée neuve en mars 1967.



V2 : Locomotive SNCF BB 67112 et BB 67114, état d'origine (Clermont)



BB 67112 : affectée neuve en mai 1967 puis Nevers (9-69), Vénissieux (9-73).

BB 67114 : affectée neuve en juillet 1967 puis Nevers (9-69), Vénissieux (9-73).



V3 : Locomotive SNCF BB 67304 et BB 67310, état d'origine (Chambéry)



BB 67304 : affectée neuve en janvier 1968 puis Vénissieux (12-69), Tours SP, Nantes (9-75).

BB 67310 : affectée neuve en mars 1968 puis mutations simultanées à la BB 67304



V4 : Locomotive SNCF BB 67337 et BB 67341, état d'origine (Strasbourg)



BB 67337 : affectée neuve en janvier 1969 puis Tours-SP (10-72) et Bordeaux (jusqu'en 9-75).

BB 67341 : affectée neuve en février 1969 puis à Bordeaux (10-72)



V5 : Locomotive SNCF BB 67375 et BB 67382, cabine renforcée (Caen)



BB 67375 (ex 67116) : affectée à Caen en novembre 1976, puis Rennes et Tours (8-99).

BB 67382 (ex 67101) : affectée à Caen en mars 1977 puis Tours SP (1-95) et Chambéry (5-97).



V6 : Locomotive SNCF 667210 (livrée Infra) et 167213 (livrée Arzens, logo SNCF nouille), Longueau.



667210 (ex 67120) : affectée en janvier 1996, repeinte en 2003 dans cette livrée.

167213 (ex 67115) : affectée en janvier 1996 dans cette livrée. Les 2 machines sont utilisées en U.M.

