



SNCF BB 1 à 80

Notice

Historique

Début de carrière au P.O. Cette série de 80 locomotives mixtes 1500V continu, originellement immatriculées E 1 à 80 et dont la genèse est liée à l'électrification du réseau Paris-Orléans, a été mise en service entre 1924 et 1928. D'une architecture proche des locomoteurs Z6000 (ré-immatriculées BB 800) de la compagnie de l'État, elles embarquent toutefois un équipement électrique typiquement américain avec quatre moteurs General Electric 276 développants 1340 kW et un équipement de contrôle Westinghouse.

Lors de leur mise en service, le réseau du P.O. n'était pas entièrement équipé de caténaires, ces machines étaient donc munies d'un frotteur de prise de courant lors de leurs premiers tours de roues.

Au début de leur carrière, elles remplacèrent les Pacific P.O. en assurant le trafic rapide et express entre Paris Austerlitz et les Aubrais. Concurrencées par les E503-537 (2D2), elles seront rabattues sur le trafic marchandise et les omnibus Orléans-Vierzon et Tours à partir de 1933.

La nationalisation et la guerre De la création de la SNCF en 1937 au début de la guerre, ces engins, arborant dorénavant une immatriculation en « BB », seront déployés sur tout le sud-ouest avec la progression de l'électrification jusqu'à Angoulême puis Bordeaux. La guerre n'épargnera pas cette série en détruisant sept machines pendant les bombardements de 1944.

Le redéploiement après guerre Après un service stable entre Orléans, Vierzon et Saint-Pierre jusqu'en 1950, une partie des BB 1-80 sera affectée à de nouveaux services en assurant le trafic banlieue de l'artère Paris-Laroche via Brunoy-Moret et l'itinéraire Villeneuve-Corbeil-Melun-Hericy-Montereau. Pour s'adapter aux rames unitaires réversibles affectées à ces dessertes, les machines subissent quelques modifications : dépose des équipements de cabine en extrémité 1, ajout de prises Khéops sur les fronts de caisse, modifications sur les équipements électriques, etc. Certaines machines affectées à ces services conservent toutefois leurs deux cabines afin de pouvoir assurer des services mixtes en remplacement (BB 15, 64, 67 et 76).

Une partie de ces engins modifiés pour les rames réversibles sera réaffectée à la banlieue lyonnaise en 1955 (Ambérieu, Saint-Paul, Villefranche, Charbonnière, Givors, etc.).

Le reste du parc sera partagé à partir de 1952 entre Dijon en renfort des BB 8100 sur le trajet Les Laumes-Dijon, et Lyon-Mouche pour manœuvres et dessertes marchandise.

La Maurienne De 1961 à 1968, une partie du parc des machines réversibles sera progressivement muté sur la ligne de la Maurienne (Culoz-Modane) afin de faire face au déficit de traction du à l'accroissement du trafic fret franco-italien. Pour affronter les fortes déclivités de la ligne, les machines sont couplées en atelier afin de former des UM désignées « Unités Maurienne » et subissent des modifications significatives comprenant la dépose du pantographe arrière, la pose de frotteurs de prise de courant sur les bogies, la modernisation de la cabine de conduite et la condamnation de la porte au droit du frotteur, ajout de freins rhéostatiques munis d'un lot de résis-

-tances prenant la place du pantographe déposé.

Fin de carrière, L'amortissement de la série débute en 1969. En 1975 il ne reste que quelques machines à la manœuvre sur Villeneuve et Lyon-Mouche, le gros des effectifs restant à Chambéry. En 1976 la mise en service de la caténaire sur Chambéry-Modane sonne le glas des Biquettes dont les derniers service iront tout de même jusqu'en 1980.

Caractéristiques

Caractéristiques et dimensions de l'engin réel	
Désignation	E 1 à 80 puis BB 1 à 80
Surnom	Biquette
Constructeurs	SEECF
Mise en service	1924 - 1928
Longueur totale	12,69 m
Tension de ligne	1500 V
Puissance continue	972 kW
Masse	72 t
Motorisation	4 moteurs GE 276
Vitesse maximale	90 km/h

Caractéristiques du modèle réduit	
Echelle	1/87 (HO)
Longueur hors tout	319 mm
Largeur hors tout	34,9 mm
Masse	314 g
Motorisation	Roco™
Chaîne cinématique / Transmission	Volant d'inertie, cardan et vis sans fin sur les deux bogies (4 essieux moteur)
Prise de courant	Sur tous les essieux
Attelage	Boîtier NEM à elongation
Rayon mini d'inscription	360 mm
Matières	Plastiques et zamak injectés
Compatibilité	Analogique
Sonorisation	Néant
Eclairages	LEDs (cabine et feux)
Aménagements intérieurs	Cabine avec conducteur et aide mécanicien

Déballage et remise en boîte

Pour sortir votre modèle de l'emballage, après ouverture de la boîte, retirez le couvercle de mousse compact, puis retirez délicatement la machine avec son pied de fixation. A l'aide d'un tournevis cruciforme, retirez la vis de fixation au fond du pied de support en plastique.

Nettoyage

Pour nettoyer les parties extérieures votre modèle, utilisez une brosse douce pour enlever la poussière de la carrosserie. L'utilisation de savon, détergent et autres produits de nettoyage ménager sont totalement à proscrire car ils peuvent altérer la finition de la peinture ou des marquages.

Lorsque le modèle n'est pas utilisé, il est recommandé de le ranger soigneusement dans son emballage d'origine conçu pour lui assurer une protection maximale.

L'engin prend le courant à partir de l'ensemble des huit roues, et ceci afin de fournir une alimentation constante même lors du franchissement d'appareils de voie. L'encrassement des bandes de roulement peut altérer le fonctionnement de votre modèle. Les bandes de roulement des roues peuvent être nettoyées avec un coton-tige imbibé d'alcool ou avec une solution de nettoyage utilisée pour vos rails. Veillez à ne pas faire couler ces produits sur la peinture ou les marquages. Une autre solution consiste à utiliser un banc de nettoyage. Il est recommandé d'éviter que les particules retirées des roues ne tombent dans les parties mécaniques du modèle ce qui contribuerait à son dysfonctionnement.

Lubrification et remplacement d'essieu.

Pour accéder au train de roues dentées et aux essieux il suffit de retirer les trois vis de fixation situées sous le bogie à l'aide d'un tournevis cruciforme puis de retirer le couvercle **Attention, soyez très précautionneux concernant le démontage et remontage des bogies**. Si vous n'êtes pas sûr de pouvoir procéder à certains démontages vous-même, rapprochez vous de votre distributeur Mistral habituel qui pourra vous aider dans ce sens.

Note concernant la lubrification

Votre machine arrive pré-lubrifiée et ne nécessite aucune lubrification complémentair avant un certain nombre d'heures de service. Quand vous jugez utile de procéder à la lubrification de l'engin, veuillez utiliser des lubrifiants à base de silicone compatibles avec les engrenages nylon.

Note concernant le remplacement d'essieu

Il est possible de remplacer les essieux de la machine comportant des bandages par défaut par des essieux dénués de bandages adhérents. **Attention, le montage de tout type d'essieux différent de ceux spécifiquement destinés à ce modèle est susceptible d'altérer sont fonctionnement et sa durée de vie.**

Attelage

Des crochets attelages compatibles avec les boîtiers NEM (y compris les attelages courts) peuvent être installés à chaque extrémité du modèle. Pour monter un attelage sur l'extrémité de la machine n'en étant pas pourvue, il suffit de démonter les câblots de super-détaillage afin de pouvoir assembler le crochet muni de son entretoise de calage fournie

Fonctions digitales

Uniquement pour les modèles équipés d'un décodeur DCC

F1	Son moteur + son des pantographes	F6	Sablières
F2	Avertisseur 2 tons	F7	Sifflet du chef de gare
F3	Avertisseur 1 ton	F8	Pose du crochet d'attelage
F4	Purge d'air	F9	Contacteurs
F5	Compresseur	F10 ou F0	Descente et monté des pantos

Garantie

Pour bénéficier de la garantie, veuillez retourner le bon de garantie dûment tamponné par votre vendeur à Mistral Train Models – Rue de Suisse, 16 – 1060-Bruxelles – Belgique.

Avertissement important

Le modèle que vous avez dans les mains comporte une carte électronique réalisée et contrôlée avec le plus grand soin dans nos usines. Cette carte a été fabriquée avec des composants dits « de montage de surface » qui ne supportent aucune chaleur intempestive. Il est donc fortement déconseillé de vouloir intervenir sur les circuits de cette carte (soudure, modification, coupure de piste, etc..) au risque de détruire la carte. Dans ce cas la garantie de MISTRAL serait totalement inopérante. Nous tenons à porter à votre connaissance le fait que chaque carte a été testée individuellement et qu'un rapport de test est en notre possession. Un identifiant confidentiel est inclus dans chacune des cartes de manière à pouvoir en assurer la traçabilité. Il y sera fait référence pour chaque demande de garantie.

