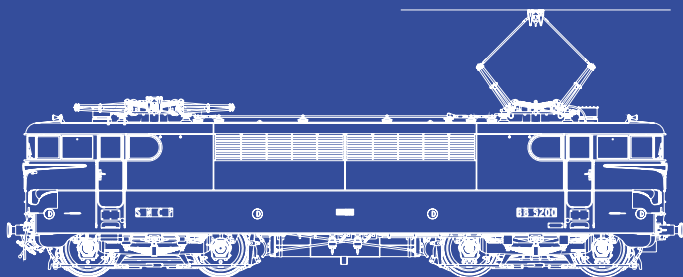


BB -9200



ELECTRIQUES 1500V

Les BB 9200 : 60 ans au service du rail français

Genèse :

Au tout début des années 50, les ingénieurs en charge de la conception du matériel moteur à la SNCF se posent la question de la succession des pourtant récentes et réussies CC 7100. L'objectif est alors clair : disposer d'une BB de 80 tonnes, embarquant une puissance de plus de 4000 chevaux (en courant continu 1500V) pour une vitesse maximale de 160 km/h.

Sur la base de ce cahier des charges, les prototypes BB-9001/9002 puis BB-9003/9004 entrent en scène entre 1952 et 1954, avec le succès que l'on connaît pour la BB-9004 (record du monde de vitesse sur rail à 331 km/h en 1955).



Photo : La BB-9201, neuve au Dépôt du Charolais - Coll. J.M. Steiner



Photo : La BB-9208 neuve au dépôt du Charolais - Coll. J.M. Steiner



Photo : La BB-9267 en tête du Mistral à Dijon - Coll. J.M. Steiner

Les BB-9200 :

Synthèse parfaite des prototypes de la série 9000, les BB-9200 sont livrées à partir de 1957. Construites par le groupement MTE (Matériel de Traction Electrique), elles allient la partie mécanique des BB-9003/9004, et notamment la devenue célèbre transmission « Jacquemin », et les moteurs équipant les BB-9001/9002.

D'un point de vue technique, les BB-9200 présentent une longueur hors tampons de 16,2m pour une masse comprise entre 80 et 82 tonnes. Leur puissance de 5230 chevaux (quatre moteurs de traction, deux par bogie) permet le démarrage et la remorque à 160km/h d'un train de 1000 tonnes en palier. Le courant est capté par deux pantographes type G de forme losange.

Les machines dédiées à la traction du Capitole recevront deux pantographes unijambistes Am18u identiques à ceux des BB-9300.



Photo : La BB-9262 au Sud-Ouest à Paris-Austerlitz - Coll. J.M. Steiner

Evolutions esthétiques et techniques :

Esthétiquement, les BB-9200 sont aux standards de leur époque : livrée à base de vert-bleuté 313, jupes de bas de caisse, bandeau rouge reliant les tampons, enjoliveurs, numérotation latérale en relief. Une large moustache en aluminium est placée sur les faces frontales et englobe le numéro de l'engin et le monogramme SNCF.

Elles vont connaître un très grand nombre de modifications techniques pendant leur longue carrière. On peut citer, dans les années 60, la disparition de l'enregistreur de vitesse mécanique, le remplacement des robinets H7A par un PBL, l'application de la veille automatique simple puis de la veille automatique par maintien d'appui ou encore la modification des emmarchements d'accès aux cabines, le montage de boîtes d'essieux à rouleaux et essieux monobloc.



Photos : Comparaison entre bogies et marchepieds d'origine et la version modernisée
- Coll. J.M. Steiner et B. Bayle -

A partir de 1975, les BB-9200 sont l'objet d'une révision générale RG+ : montage de feux rouges, renforcement des cabines de conduite, recâblage électrique, nouvelles traverses frontales (éventuellement pré-équipées pour un hypothétique attelage automatique).

Si jusque-là l'aspect extérieur des BB-9200 avait été assez préservé, les années 80 voient la disparition progressive des plaques latérales, des demi-lunes, et des enjoliveurs de caisses remplacés par une large bande de peinture blanche. Les plaques disparaissent au profit de marquage autocollants. C'est l'aspect dit « Oullins ». Les BB-9200 reçoivent la radio sol-train et des prises d'interphonie. Six locomotives sont équipées de la réversibilité par câblots.

Le KVB fait son apparition dans les années 90, tout comme la livrée dite « béton » à base de gris 804 et de bandes chamois 432 puis orange 435. En fin de carrière, les BB-9200 portent les livrées « Multiservice » et « Fret » puis « En voyage ».



Verte avec enjoleurs, traverses renforcées - Coll. B. Bayle



Livrée dite « Oullins » - Coll. B. Bayle



Livrée béton sigle « nouille » - Coll. B. Bayle



Livrée béton finales sigle « casquette » - Coll. B. Delahaye

Dans ce kaléidoscope visuel, on notera quelques oiseaux rares comme les BB « Capitole », les BB-9231 et 9288 en livrée « Arzens » ou les six machines transformées pour la réversibilité en livrée « Corail ».



Omniprésentes sur le réseau 1500V :

Nées pour la vitesse, les BB-9200 s'emparent des meilleurs services et supplantent rapidement les 2D2-9100 et CC-7100. L'« Artère impériale » devient leur terrain de jeu en tête des trains prestigieux que sont, par exemple, le « Mistral », le « Train Bleu », le « Simplon Orient-Express » ou encore le « Rome-Express ». En 1964, toute la série est livrée et se répartie entre le Sud-Est (dépôts d'Avignon et de Villeneuve) et le Sud-Ouest (dépôt de Paris Sud-Ouest PSO). En 1967, le « Capitole » est le premier train commercial à rouler à 200km/h.



Photo : La BB-9266 et le Mistral en Gare de Lyon - Coll. J.M. Steiner

Si elles perdent à la fin des années 60 leurs services les plus prestigieux avec l'arrivée des BB-9300 et CC-6500, les BB-9200 n'en demeurent pas moins indispensables et permettent de relever la vitesse de nombreux trains de voyageurs à 160 km/h, et à 120 km/h voire 140 km/h pour les trains de messagerie. En 1976 la série était répartie entre Avignon et PSO. En 1979 le parc est 100% Sud-Ouest, réparti entre PSO et Bordeaux. Les BB-9200 rayonnent de Paris aux Pyrénées et sur l'arc méditerranéen vers Marseille.



Photo : Gros plan sur la plaque frontale Mistral de La BB-9266 - Coll. J.M. Steiner -



Photo : La BB-9221 en tête d'un train de marchandises - Coll. J.M. Steiner

Le TGV Atlantique et les séries modernes (BB 4400kW) provoquent un repli progressif vers les trafics Fret et TER. En 2006, 48 machines sont toujours en service mais seulement 29 un an plus tard, à savoir celles affectées à l'activité TER (Centre et Bourgogne). La série s'éteint en décembre 2010.

Quatre engins sont aujourd'hui sauvegardés : la BB-9291 par la SNCF à la Cité du Train en livrée « Capitole », la BB-9292 (ex 9284) par la SNCF, la BB-9269 par l'APMFS (Association pour la Préservation du Matériel Ferroviaire Savoyard) et enfin la BB-9256 par l'APPF (Association de Préservation du Patrimoine ferroviaire).



Photo : La BB-9269 à Ambérieu, préservée par l'APMFS.

- Coll. B. Delahaye -

A 200 km/h pour le « Capitole » :

Né au début des années 60, le « Capitole » reliant Paris à Toulouse voit sa vitesse relevée à 200 km/h sur une partie de son parcours en 1967. A cette occasion la SNCF modifie profondément quatre BB-9200 : les BB-9281, 9288, 9291 et 9292. Le rapport d'engrenages est modifié pour rouler à 200 km/h pour les 81 et 88 et à 250 km/h pour les 91 et 92. Des pantographes unijambistes AM18 remplacent les types G. Plus dans le détail, elles sont équipées entre autres de boîtes d'essieux « Timken », de sablières modifiées à grand débit, de l'interphonie entre la locomotive et la rame, de baies frontales de taille réduite et de glaces renforcées. La livrée extérieure est à base de Rouge 602. Une large bande gris bleuté clair 836 ceinture la caisse. Pour faire face au succès des « Capitole du matin » et « Capitole du soir » mais aussi pour assurer la remorque de l'« Etendard », deux autres machines (les BB-9278 et 82) sont transformées dans un second temps.

Ces services seront finalement de courte durée puisque les BB-9200 « Capitole » sont supplantées par les puissantes CC-6500 dès 1971. Rentrées dans le rang, elles continuent leur carrière en tête de trains rapides ou d'express au départ de Paris vers Tours et Vierzon. Dernier service de prestige, elles assurent la remorque du Barcelona-Talgo au milieu des années 1970.



Photo : La BB-9288 en tête du Capitole - Coll. Loco-Revue



REE MODELES - Service commercial - Sav

46 ROUTE DE PARIS - 77370 - NANGIS

Tél : +33(0)1.64.00.31.20

Tél SAV direct : +33(0)1.60.58.60.60

Email: sav@ree-modeles.com

Email: info@ree-modeles.com

Web : www.ree-modeles.com

Webshop : www.ree-shop.com