

LEMATEC
prestige models



SNCF 2CC2-3402
HO 217/4

SNCF 2CC2-3402 HO-217/4

07/10

Prototype

Les restrictions de charbon à l'issue de la première guerre mondiale liées aux besoins de réduire les coûts d'exploitation, conduisirent la compagnie du PLM, alors peu favorable à ce mode de traction, à envisager l'électrification de la ligne de la Côte d'Azur avec l'idée de créer une ligne directe d'Avignon aux Arcs, évitant ainsi Marseille, projet qui ne sera d'ailleurs jamais réalisé. Afin de valider les options, les 99 km de la ligne dite de la Maurienne au profil difficile, furent électrifiées de 1923 à 1930 en 1500 V continu par 3ème rail et fil de contact dans les grandes gares entre Chambéry et Modane, et par caténaires sur les 35 km de la section Chambéry-Culoz au profil plus facile. La compagnie passa commande de quatre prototypes dédiés au trafic voyageurs, les 242 AE1 et BE1 à caisse unique, de configuration d'essieux 2BB2, et les 242 CE1 et 161 CE 1 articulés à double caisse. La 242 BE1 servant de référence, la compagnie commanda au même groupement composé des sociétés Oerlikon pour la partie électrique et Bagnolles-Châtillon à Nantes pour la partie mécanique, une série de 4 locomotives de même technologie, mais plus puissantes, de configuration 2CC2 numérotées 262-AE-1 à 4, qui deviendront les 2CC2-3401 à 4 à la SNCF. La caisse autoportante repose sur 2 trucks articulés et attelés, chacun d'eux comportant 3 essieux moteurs et un bogie porteur de type PLM. Chaque essieu moteur est équipé d'un moteur double hexapolaire, chaque induit entraînant le même engrenage rigide, la liaison aux roues étant assurée par arbre creux et biellettes élastiques système Oerlikon, identiques au prototype. Avec une longueur de 23.80m, une masse de 159 tonnes et une puissance affichée de plus de 4000 ch, ces machines, curieusement tarées administrativement à 155 t, ont été les locomotives à caisse unique les plus puissantes du monde à leur livraison entre juin et septembre 1929. Les essais de traction montrèrent l'étonnante capacité de ces machines pouvant rouler à 130 km/h, à enlever 800 T à 90 km/h, bien au-delà des spécifications du cahier des charges. Ces résultats furent confirmés sur le réseau de la compagnie du Midi entre Bordeaux et Bayonne où la 262-AE-1 fut affectée quelques jours à la traction du Sud Express, rattrapant quelques retards importants. En 1954, la 2CC2-3401 fut équipée d'une transmission Alsthom à biellettes élastiques et anneaux dansants, système précurseur des futures CC 7100, et effectua un parcours Lyon-Paris et retour les 14 et 15 Mai 1954 durant lequel, soutenant le 130 km/h, elle rattrapa plusieurs minutes de retard dans la célèbre rampe de Blaisy. Les radiations furent prononcées entre 1973 et 1974, et les 3401, 3 et 4 furent démolies. Seule survivante, la 2CC2-3402 fut garée à l'abri à Clermont Ferrand et sous la rotonde de Montluçon pendant 28 ans, avant qu'une poignée de cheminots savoyards n'entame des tractations auprès de la SNCF pour son rapatriement à Chambéry, où elle fut confiée à l'Association de Préservation de Matériels Ferroviaires Savoyard (APMFS) créée pour l'occasion. Magnifiquement remise en état extérieur avec le concours des ateliers SNCF d'Oullins Machine et du dépôt de Vénissieux, elle est en état de fonctionnement aujourd'hui.

Modèle à l'échelle HO, 1:87

Ce modèle de collection des ateliers Lematec reproduit fidèlement le prototype jusque dans les moindres détails. Fabriqué artisanalement en laiton, il se compose de plus de 800 pièces. Une plaque gravée, apposée sur le châssis, indique l'année de fabrication et le numéro de série, attestant l'authenticité du modèle.

- Longueur hors tampons	:	273.2 mm	Poids	:	635 g
- Consommation sous 12 V CC sans charge	:	200 mA	Rayon minimal	:	600 mm

La production Lematec comprend les versions suivantes:

HO-217/1	PLM 262-AE-1,	vert PLM, Ep. II, 1929 à 1938	1- 51	51 exemplaires juillet 2010
HO-217/2	SNCF 2CC2-3403,	vert 306, Ep. II-III, 1938 à 1964	1- 50	50 exemplaires juillet 2010
HO-217/3	SNCF 2CC2-3404,	vert bleuté foncé 312, Ep. III-IV, 1964 à 1974	1- 40	40 exemplaires juillet 2010
HO-217/4	SNCF 2CC2-3402,	vert 306, état actuel, machine préservée, Ep. V	1- 50	50 exemplaires juillet 2010
HO-217/5	SNCF 2CC2-3402,	vert 301, châssis gris, Ep. III-IV, 1960 à 1970	1- 10	10 exemplaires juillet 2010

Caractéristiques techniques de la SNCF 2CC2-3402

- Caisse, châssis et bogies en laiton
- Entraînement de tous les essieux par moteur Canon de précision avec volant d'inertie équilibré
- Bandages en acier inoxydable
- Aménagement intérieur détaillé
- Attelages à vis modèles, crochets NEM fournis accessoirement
- Décoration conforme aux teintes originales
- Eclairage avant/arrière réversible selon le sens de marche et déclenchable
- Eclairage commutable des cabines
- Equipé pour fonctionnement en mode analogique et digital (NEM 652)

SNCF 2CC2-3402

