



N-201

FS Tee ALn 442-448

Prototype

C'est en 1957, avec le Traité de Rome, que prit son essor la Communauté Economique Européenne, prélude à la suppression des barrières douanières. Anticipant la nécessité d'offrir des services ferroviaires de classe permettant de relier rapidement les principales capitales européennes, grâce à du matériel roulant de conception nouvelle ne nécessitant ni transbordement, ni changement de traction aux frontières, le groupement TEE (Trans Europ Express) avec siège à La Haye en Hollande fut créé quelques années auparavant. Il incombait à chaque administration ferroviaire de réaliser son propre matériel roulant, d'un confort de classe supérieure et d'une vitesse en palier d'au moins 140 km/h. Les véhicules TEE se distinguaient par une livrée amarante (désigné par la suite rouge TEE) et crème, surmontée d'une inscription «Trans Europ Express» de couleur rouge.

En 1956, les Chemins de fer italiens (FS) passèrent à la société Breda une première commande de sept rames jumelées de type ALn 442-448 portant les numéros 201 à 207, suivie en 1957 d'une seconde commande de deux autres compositions, numérotées 208 et 209, et quatre remorques de type Ln 60 à intercaler entre les deux automotrices.

En juillet 1957, le premier convoi sortait de l'usine Breda, les autres suivant quelques mois plus tard. Lors des essais de mise en service, il fut constaté que les remorques Ln 60 pénalisaient à l'excès la puissance et la vitesse des compositions. Il en résulta leur retrait et leur transformation pour la traction électrique.

Les rames ALn 442-448 assurèrent tout d'abord les TEE «Mediolanum» Milan-Munich et «Ligure» Milan-Marseille, suivis en 1958 par les TEE «Lemano» Milan-Genève et «Mont Cenis» Milan-Lyon, ce dernier étant assuré au cours de la phase initiale, suite au manque de moyens, par des automotrices françaises RGP. Elles ont développé leur activité dans le service TEE jusqu'en 1972, avant d'être remplacées graduellement par du matériel remorqué, nettement plus confortable et d'une utilisation plus souple.

Plus de cinquante ans après leur mise en service, on apprécie toujours le design caractéristique de ces ensembles, ainsi que les solutions mécaniques originales adoptées à l'époque, notamment les moteurs à 12 cylindres à plat, d'un encombrement minimum pour préserver l'espace dédié aux voyageurs.

Au cours de leur activité, deux unités ont été perdues dans des accidents survenus dans le service du TEE «Lemano». L'ALn 442 202 fut ravagée par un incendie en novembre 1969 à l'intérieur du tunnel du Simplon, alors que l'ALn 448 207 fut détruite lors d'une collision contre une locomotive de manœuvre suisse dans la gare de Loèche en novembre 1971. Suite à ces accidents, la composition N° 209 abandonna son numéro d'origine pour reprendre les numéros des 2 unités détruites ALn 442 202 et ALn 448 207.

Une fois retirées du service TEE, les huit rames restantes subirent une série de transformations, afin d'être affectées au service intérieur. La suppression sur l'unité ALn 442 de la cuisine permit une augmentation des places disponibles de 42 à 60, entraînant une renumérotation en ALn 460. Elles ont servi pendant quelques années sur la dorsale ionienne de Bari à Reggio de Calabre et furent progressivement transférées au dépôt de Trévise, où elles terminèrent leur carrière. Les premiers retraits de circulation et les démolitions successives commencèrent en 1983. Actuellement, il ne subsiste qu'une seule composition, l'ALn 448-460, N° 2008, dont l'avenir est incertain.

La production comprend les versions suivantes:

N-201/1	FS TEE Breda ALn 442-448 «Lemano», Ep.III/IV	1-75	75 exemplaires 2010
N-201/2	FS TEE Breda ALn 442-448 «Mediolanum», Ep.III	1-65	65 exemplaires 2010
N-201/3	FS TEE Breda ALn 442-448 «Ligure», Ep.III/IV	1-35	35 exemplaires 2010
N-201/4	FS TEE Breda ALn 442-448 «Mont-Cenis», Ep.III/IV	1-25	25 exemplaires 2010



Les modèles Lematec en écartement N à l'échelle 1: 160

Ce modèle de collection des ateliers Lematec reproduit fidèlement le prototype jusque dans les moindres détails.

Fabriquée artisanalement en laiton, il se compose de 620 pièces.

Une plaque gravée, apposée sur le châssis, indique l'année de fabrication et le numéro de série, attestant l'authenticité du modèle.

Données techniques

Longueur totale	56'150 mm
Nombre de moteurs diesel	2
Poids en service	104 t
Poids adhérent total	54 t
Rendement nominal des moteurs diesel	2 x 360 kW
Type boîte à vitesses hydro-mécanique	Wilson
Nombre de rapports de la boîte à vitesse	5
Rendement du moteur auxiliaire	64,5 kW
Empattement des bogies	3'000 mm
Autonomie approximative	1'800 km
Nombre de places assises	90
Vitesse max.	140 km/h
Longueur hors tampons (pos. roulement)	356 mm
Poids	210 g
Consommation sous 12V	160 mA
Rayon minimal	330 mm

- Modèle de collection en laiton
- Reproduction fidèle de l'intérieur et des cabines de conduite
- Eclairage constant des feux avant/arrière avec inversion automatique
- Eclairage intérieur constant
- Un bogie motorisé par voiture. Moteurs de précision Faulhaber à courant continu 12V avec volant d'inertie
- Tampons à ressort