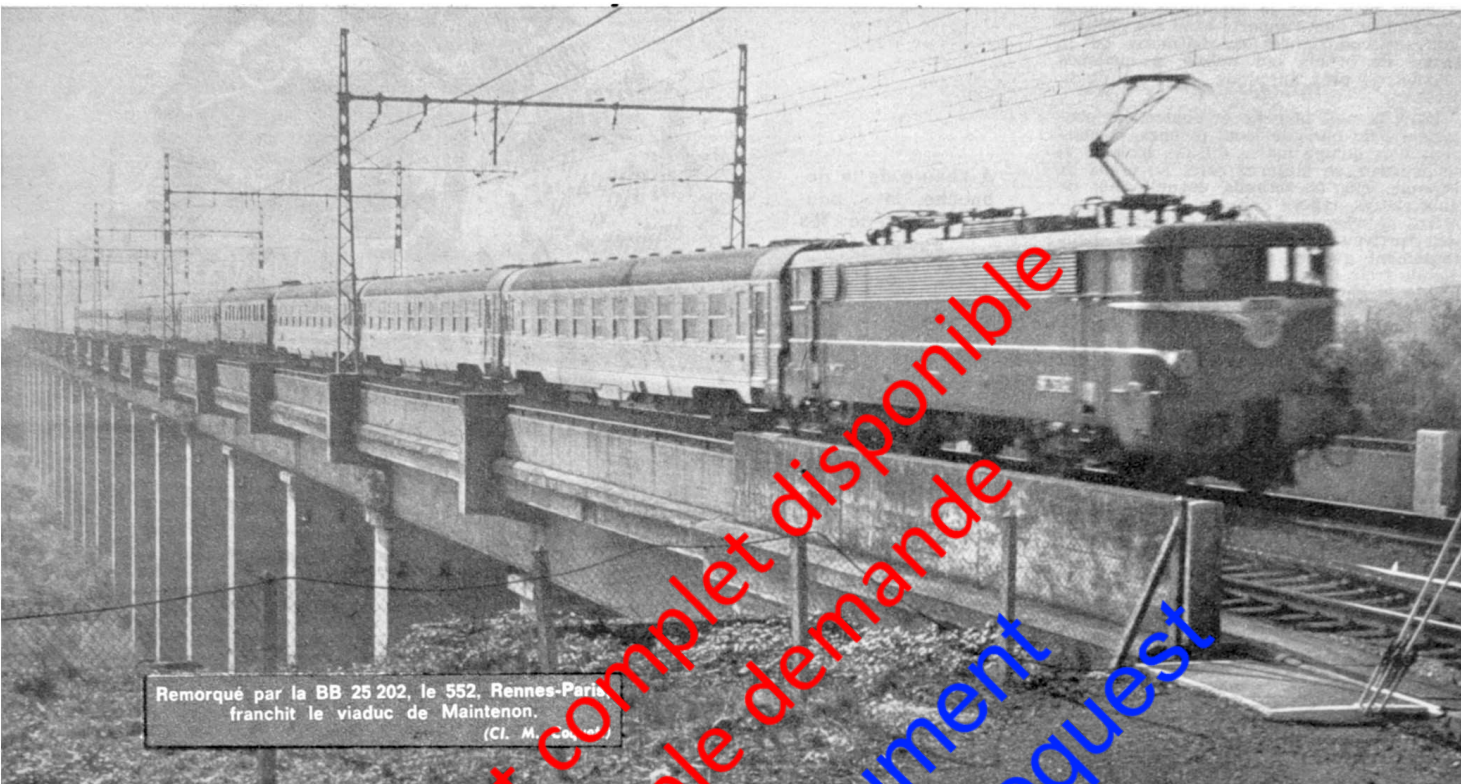


LES LOCOMOTIVES BICOURANT



Remorqué par la BB 25 202, le 552, Rennes-Paris franchit le viaduc de Maintenon.

(Cl. M. T.)

DE LA SÉRIE **BB 25 200**

D EPUIS quelques années, nos lecteurs ont pu se familiariser avec la technique devenue courante des locomotives dites « bicourant ». Dans nos numéros 915, puis 948 et 977, avec les BB 25 100, puis plus récemment encore dans le 985 avec les BB 25 500, la description des nouvelles séries de locomotives montrait comment il était possible de résoudre le problème du franchissement des « frontières électriques » entre

réseaux électrifiés sous différents systèmes. On peut également constater qu'aujourd'hui, ne discutant plus de l'universalité du courant alternatif à fréquence industrielle, les principaux réseaux du monde s'efforcent de créer des locomotives bi ou polyvalentes devant s'accommoder des deux natures électriques extrêmes : le continu et l'alternatif. C'est exactement le cas du réseau français avec la co-existence du 1,5 kV continu et du 25 kV - 50 Hz.

(Cl. Y. M. T.)



Le problème fut résolu il y a déjà 15 ans pour les locomotives devant simplement manœuvrer avec un nouvel équipement alternatif sous un réseau d'alimentation continu, donc à puissance réduite, suivant la formule désignée par « petit bicourant ». Il n'y a que trois ans que l'on réussit, avec la BB 20 005, à créer pour le réseau français une locomotive pouvant donner sa pleine puissance, sous les deux systèmes d'alimentation, formule « grand bicourant ». De ce prototype sont issues les BB 25 100 bien connues sur Paris-Vallorbe et sur Dijon-Neufchâteau ; mais ces dernières locomotives, principalement destinées à des services marchandises, sont limitées à la vitesse maximale de 130 km/h.

Avec les BB 25 200, on a vraiment réalisé la somme BB 16 000 + BB 9 200 = BB 25 200, car, si les nouvelles BB 25 200 dérivent étroitement des BB 25 100, elles offrent aussi un certain nombre de particularités, notamment sur le plan des performances, qui les rapprochent pratiquement beaucoup plus des

BB 9 200 à courant continu que leurs sœurs 25 100. Les BB 25 200 sont avant tout destinées à fournir « grande puissance à grande vitesse », et c'est ce qui a motivé leur affectation en tête des trains rapides et lourds sur Paris-Rennes, et, prochainement, sur Marseille-Vintimille.

Moteurs en série

Nos lecteurs connaissent déjà l'origine des 25 200, par la suite des articles qui furent consacrés aux 9 200, 16 000, 20 005 et 25 100 construites par la société le M.T.E. (1). En partant du principe de reconstruire la partie mécanique des BB de vitesse

(1) Cette société regroupe aujourd'hui « l'engineering » traction des Sociétés S.F.A.C. (Schneider-Creusot) et J.S. (Jeumont-Schneider), cette dernière elle-même issue des FACEJ et du Matériel Electrique S.W.