

BB 400 CFD REE

LES SECONDAIRES

Ils sont arrivés, dans quatre livrées différentes, ils sont beaux, ils sont gros, ils roulent bien, ce sont les BB 400 CFD produits par REE dans la gamme Les Secondaires.

Textes et photos: François Fontana
(sauf mention contraire)

Le BB 402 REE reproduit la **version Chemins de fer de Provence**.



Grosse locomotive pour petits trains

LE MODÈLE EN BREF

- Fabricant: REE Les Secondaires
- Échelle: H0 (1/87), voie de 12 mm d'écartement
- Numérotation (références): BB 401 (réf. VM-023 et VM-023S), BB 402 (réf. VM-024 et VM-024S), 040-003 (réf. VM-022 et VM-022S) et BB 405 (réf. VM-025 et VM-025S)
- Prix: 199 € environ (modèle analogique), 299 € environ (modèle numérique sonore)
- Rayon minimal d'inscription en courbe: 228 mm, mais 360 mm recommandés
- Fabrication: métal (châssis) et 3D additive (caisse)
- Prise de courant: 8 roues
- Motorisation: moteur à rotor sans fer en position centrale
- Transmission: vis sans fin et cascade de pignons sur les essieux extrêmes, bielles sur les essieux centraux.
- Essieux moteurs: 4 (2 roues bandagées)
- Éclairage: diodes bicolores en fonction du sens de marche
- Interface numérique: Next 18
- Attelage: classique à boucle ou REE sur le tampon central
- Époque: 1963 à nos jours
- Poids: 157 g

Les tracteurs BB de la série 400 des CFD (Compagnie de Chemins de fer Départementaux) sont nés en 1962, de l'expérimentation du couplage de deux locotracteurs sur le réseau du Vivarais. Cette option est rendue possible par l'utilisation de la transmission Asyncho: pour faire simple, les deux moteurs, un par bogie, sont couplés à une boîte de vitesse hydraulique et peuvent même être utilisés indépendamment l'un de l'autre. Sur les BB 400, deux moteurs Poyaud de 207 cv assurent la traction, ils sont disposés sous chacun des capots, de part et d'autre de la cabine centrale. En 1962, les deux premiers tracteurs BB 401 et BB 402 sont livrés ►►



En septembre 1973 sur les CP, le BB 402 en gare de Saint-André.

Remarquez la relative propreté de l'engin et son état d'entretien soigné.

© J. Montemier

►► au réseau du POC. Un troisième engin est livré au Vivarais en 1963, immatriculé 040-003. Un quatrième tracteur rejoint la série en 1966, sur le réseau de la Corse et il y reçoit le numéro BB 405. Mais pourquoi 5 et pas 4 ? C'est qu'une commande avait été ajournée, suite à la fermeture du Vivarais. Ces quatre locotracteurs ont une vie mouvementée entre leurs réseaux d'origine, la Corse et la Provence et, maintenant, leur retour sur le Vivarais.

QUATRE VERSION D'UN COUP

REE-Les Secondaires nous propose quatre versions : BB 401 POC, BB 402 des Chemins de fer de Provence, 040-003 du Vivarais, et BB 405 des CFC (Corse). Le châssis en métal moulé, la caisse en trois sous-ensembles en fabrication additive, reproduisent au plus juste le modèle d'origine. On est, comme c'est le cas pour toutes les productions contemporaines, bluffé par la finesse des détails et la minutie de la reproduction. Les livrées sont extrêmement soignées et au plus proche des photographies couleurs des origines. Les marquages sur les longerons de châssis sont parfaitement lisibles, à la loupe ! Que dire de la qualité des filets jaunes sur ma version Provence ? C'est superbe. Les mains courantes, en laiton photogravé, sont très fines et malheureusement facilement déformables



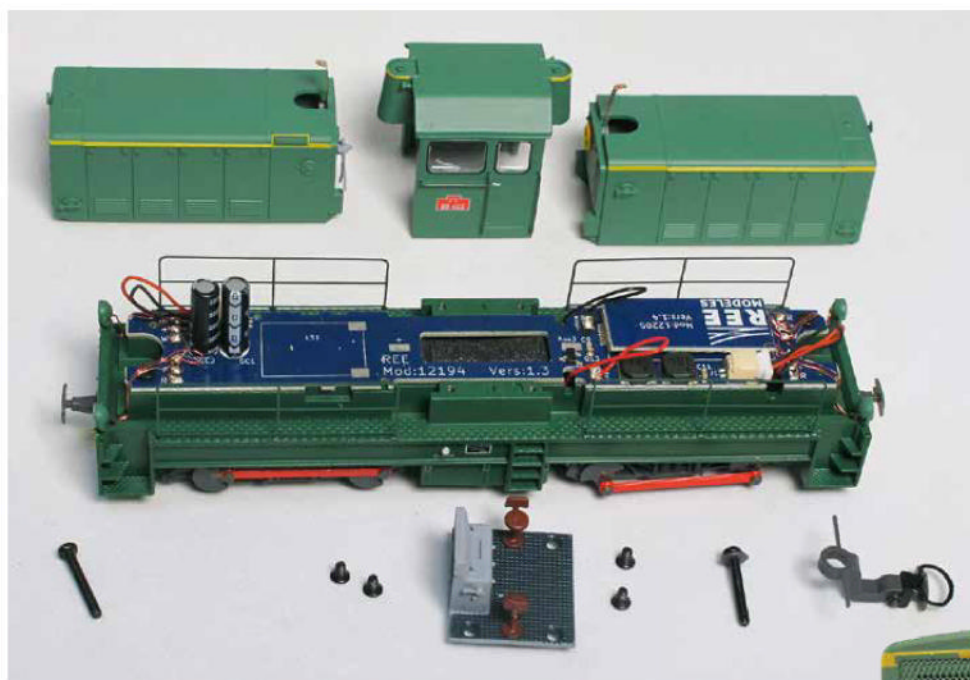
Les couleurs de la BB 405 du réseau Corse trancheront avec le paysage de votre réseau !

lors des manipulations. Et comme souvent, dans les optiques de feux, les diodes carrées sont très visibles à l'arrêt ; elles brillent tellement fort une fois allumées que ce détail devient invisible. L'avantage de la version numérique est évident à ce niveau, la modification d'une CV permet d'atténuer l'éclairage des feux ainsi que celui du plafonnier de la cabine. Mais franchement, l'inconvénient est minime.

EXCELLENTE PRISE EN MAIN

À l'ouverture de la boîte, on découvre un très beau modèle auquel il faut ajouter quelques menus détails : attelages, flexibles de freins, crochet et mains montoirs. La première envie étant de poser le modèle sur la voie, il fera ses premiers tours de

roues sans ces détails. Vient ensuite leur pose et là, la tâche se complique un peu. J'ai commencé par découper quatre protections en carton mousse qui, glissées entre les capots et les mains courantes, évitent de tordre ces dernières. Il m'a aussi fallu reprendre les perçages sur la traverse de tamponnement : les tétons des attelages mesurent 0,7 mm de diamètre, j'ai donc reperçé les trous à 0,8 mm avec une drille à main. J'ai posé les attelages et flexibles avec une pointe de colle blanche pour qu'après séchage ils tiennent fort bien. Les mains montoirs ne nécessitent pas de perçage dans la traverse mais dans les capots, à 0,5 mm. Attention, elles sont latéralisées ; ici aussi une pointe de colle blanche les maintient dans leurs logements. J'ai eu une



Les détails sont petits, petits, petits! Le maintien **à la colle à bois** est recommandé.

La cabine se retire par simple traction vers le haut. Les capots sont maintenus par **les vis des attelages**. Attention à la relative fragilité des éléments une fois démontés.



Pour protéger les garde-corps je vous conseille **d'intercaler un carton de 2,8 mm d'épaisseur**, ici un carton mousse pressé entre les doigts. Une drille à main est requise pour la mise en place de certains détails.



Une fois les attelages et flexibles posés, l'attelage à boucle normalisé **n'est plus utilisable**. Les puristes ajouteront un essuie-glace en bas des vitres.

petite surprise en constatant que le sachet de pièces de détails ne comprend que deux attelages à vis alors qu'il en faudrait quatre sur la version Provence. L'installation de ces détails rend l'attelage compatible Bemo inutilisable. Si vous voulez atteler à boucles avec votre matériel classique, vous devrez vous passer des attelages à vis.

EN LIGNE, C'EST DU PLAISIR!

Le moteur, avec ses deux accouplements à cardans, sa transmission intégrale sur les quatre essieux et l'utilisation de deux bandages, rend la traction facile, un peu

comme le vrai! J'ai largement tracté douze essieux en rampe de 50 ‰, je n'avais pas plus à lui atteler. La transmission est souple et silencieuse. Les évolutions à basse vitesse sont bien plus douces que sur l'engin réel, que j'ai eu la chance d'accompagner entre Nice et Digne. Les versions sonores sont convaincantes (pour qui aime cela, car en ce qui me concerne, la réverbération, le son nasillard des sonorisations miniatures continuent de me laisser froid, voire de m'agacer). Sur mon tronçon d'essai, il a franchi les aiguilles Peco sans problème. Tout au plus peut-on regretter la rigidité

des ressorts (en plastique) de rappel de l'attelage qui auraient tendance à éjecter les wagons dans les courbes serrées. Mais ce n'est plus le cas dès lors que l'on adopte un rayon minimal de 360 mm. REE-Les Secondaire, à la suite des autorails Billard, a déjà produit un certain nombre de wagons à voie métrique de 12 mm, dont des couverts chamarrés du réseau corse. La sortie de ces BB encourage donc la création de réseaux miniatures à voie métrique et les autorails De Dion prévus d'ici peu confirmeront l'essor réjouissant du chemin de fer secondaire buissonnier en H0. ■