

# Die 2 D 2 Schnellzuglokomotiven 9101 - 9135 der SNCF

## Technische Daten

Achsanordnung	2' Do 2'
Antirebsart	Buchli beidseitig
Länge über Puffer	18'080 mm
Treibraddurchmesser	1'750 mm
Laufraddurchmesser	1'000 mm
Gesamtachsstand	14'690 mm
Starrer Achsstand	6'150 mm
Gesamtgewicht	144 t
Reibungsgewicht	88 t
Dauerleistung	5'000 PS/3'6870 kW
Stundenleistung	5'450 PS/4'011 kW
Höchstgeschwindigkeit	140 km/h
Inbetriebssetzung	1950-1951

## ZERTIFIKAT

### Die Lemaco Modelle in Spur HO, Massstab 1 : 87

Weitere Supermodelle der Lemaco-Modellbauer. In feinsten Handarbeit ausschliesslich aus Messing hergestellt, fein lackiert und vorbildgetreu beschriftet, aus hunderten von Teilen zusammengebaut. **Buchli-Antrieb wie beim Vorbild.**

### Folgende Versionen werden hergestellt

<b>Kat. No HO-064</b>	SNCF 2D2 9101 Ursprungsausführung, hell-/dunkelgrün	1 - 140	140 Exemplare 1998
<b>Kat. No HO-064/1</b>	SNCF 2D2 9104 Zustand in den 60er Jahren, dunkelgrün	1 - 75	75 Exemplare 1998
<b>Kat. No HO-064/2</b>	SNCF 2D2 9135 Zustand vor Ausrangierung, dunkelgrün	1 - 85	85 Exemplare 1998

Jedes Modell ist einzeln nummeriert und datiert.

- Radreifen aus Neusilber sorgen für ausgezeichnete Reibung und zuverlässige Stromaufnahme
- Buchli-Antrieb
- CANON EN22 Präzisions-Gleichstrommotor 12 V mit ausgewuchteter Schwungmasse
- Federpuffer
- Stromaufnahme über alle 8 Treibräder, umschaltbar auf Oberleitung
- Fahrtrichtungsabhängige, konstante Frontbeleuchtung 1,5V
- Mindestradius voraussichtlich 540 mm
- Türen zum Öffnen
- Märklin und Fleischmann Austauschkupplungshaken liegen bei

# Les 2D2 9100 «BATTEUSES» de la SNCF

Dès 1938, l'électrification de la ligne Paris-Lyon est à l'étude. La construction de nouvelles locomotives pour trains de voyageurs et de marchandises est alors envisagée; ces locomotives doivent reprendre l'architecture des célèbres 2D2 500 du PO tout en incorporant les derniers progrès de l'électrotechnique, avec une puissance et une vitesse accrues. La guerre retarde ces projets qui ne prennent véritablement corps qu'à partir de 1950. Ainsi s'explique l'apparition en 1950 de la série des 2D2 9100, locomotives de technologie ancienne, en même temps que des modernes CC 7100. Cette série de 35 2D2 mettra un terme à ce type de locomotive et n'aura plus jamais de descendance.

Sortie d'usine le 2 février 1950, la 2D2 9101, après quelques essais sur le Sud-Ouest, assure le train inaugural du premier maillon électrifié de la ligne Paris-Lyon à savoir la section Laroche-Migennes-Dijon. Paris-Laroche-Migennes est électrifié à son tour le 30 août 1950 et les 2D2 9100 rejoignent la capitale et le dépôt du Charolais. Leur utilisation grandit au fur et à mesure de l'avancement des caténaires qui atteignent Marseille le 22 juin 1952. Dans le même temps elles vont jusqu'à Chambéry.

Leur service est alors constitué des trains de voyageurs rapides les plus lourds.

L'été 1968 marque la première phase du déclin de leur carrière: la mise en service de locomotives plus modernes, les BB 9300, et le relèvement progressif de la vitesse des trains de voyageurs à 160 km/h les exclut de la traction des meilleurs trains. Elles émigrent vers le dépôt de Villeneuve-Saint-Georges. En 1975, nouveau coup dur: l'arrivée des BB 7200 les exclut des services voyageurs réguliers; elles rejoignent le dépôt de Lyon-Mouche. Leur service n'est plus composé que de trains de messageries et de trains de matériel voyageurs vide.

Les premières radiations portent sur les 2D2 9103, 9118, 9122 et 9129 en 1982.

Les dernières 2D2 cesseront toute activité à la fin de l'année 1986, à l'exception de la 2D2 9135 qui remorquera un train d'adieu le 26 avril 1987 avant d'être cédée le lendemain à l'Association Ferroviaire de Conservation de Locomotives, grâce à laquelle elle remorque de temps à autres des trains spéciaux.

Outre la 2D2 9135, la 2D2 9134 a été conservée par une association d'amateurs et est actuellement garée à Saint-Etienne. Aucune 2D2 9100 n'a été préservée pour le musée de Mulhouse.

Au chapitre des belles performances qui ont émaillé la vie de ces machines, il faut citer le train no 14565 du 3 mai 1950 composé de 21 voitures et d'un fourgon, soit une charge de 1011 tonnes que la 2D2 9103 a remorqué à 115 km/h au seuil de la rampe de Blaisy.

## Données techniques

Longueur hors tampons	18'080 mm	Moteurs de traction	4 moteurs JRT 3000
Rayon minimum d'inscription en courbe	80 m	Masse totale	144 t
Diamètre des roues motrices	1'750 mm	Masse adhérente	88 t
Diamètre des roues porteuses	1'000mm	Puissance continue	5010 ch.
Transmission bilatérale type Buchli à bielles et secteurs dentés entre roues dentées et essieux		Vitesse maximum en service	140 km/h
		Pantographes type G	

## 2D2 9101

Mise en service le 2 mars 1950, radiée le 20 avril 1984.

Parcours total effectué: 7'276'434 km

La 2D2 9101 a été détentrice du record mondial de parcours mensuel avec 51'657 kilomètres parcourus durant le mois de mars 1954, avant d'être détrônée par la CC 7147 qui a parcouru 63'426 kilomètres en juillet 1955. Une plaque apposée sur ses flancs rappelait cette performance.

Le modèle Lemaco reproduit la machine en version d'origine avec caisse bicolore et châssis noir.

## 2D2 9104

Mise en service le 6 mai 1950, radiée le 5 septembre 1984.

Parcours total effectué: 7'547'046 km

Le modèle Lemaco reproduit la machine en version intermédiaire avec caisse unicolore, châssis gris et barres de retour de courant sur les bogies.

## 2D2 9135

Mise en service le 31 juillet 1951, radiée le 26 avril 1987.

Parcours total au 31 décembre 1986: 7'136'445 km.

Le modèle Lemaco reproduit la machine en version finale avec caisse unicolore, châssis gris, et roues porteuses à voiles pleins.

# CERTIFICAT

## Les modèles LEMACO en écartement HO, échelle 1 : 87

De construction artisanale en laiton, reproduits jusque dans les plus petits détails, finement peints et décorés, ces nouveaux super-modèles des ateliers Lemaco sont composés de plus de 800 pièces. **Transmission du type Buchli comme sur l'original.**

### Données techniques

Longueur hors tampons	209 mm
Poids	524 g
Consommation de courant à 12 V sans charge	190 mA
Rayon min.	540 mm

### Les versions suivantes sont produites

<b>No cat. HO-064</b>	SNCF 2D2 9101 version d'origine, vert bicolore	1 - 140	140 exemplaires 1998
<b>No cat. HO-064/1</b>	SNCF 2D2 9104 version intermédiaire, vert foncé	1 - 075	75 exemplaires 1998
<b>No cat. HO-064/2</b>	SNCF 2D2 9135 version définitive, vert foncé	1 - 085	85 exemplaires 1998

Chaque modèle est numéroté et daté individuellement.

- Des bandages en maillechort garantissent une prise de courant et une adhérence parfaites
- Transmission type Buchli
- Moteur de précision CANON EN22 courant continu 12 V, avec volant d'inertie équilibré
- Tampons à ressorts
- Prise de courant sur toutes les roues motrices, commutable pour le fonctionnement par la caténaire
- Eclairage constant 1,5 V, bidirectionnel
- Portes ouvrantes
- Crochets Märklin et Fleischmann échangeables annexés