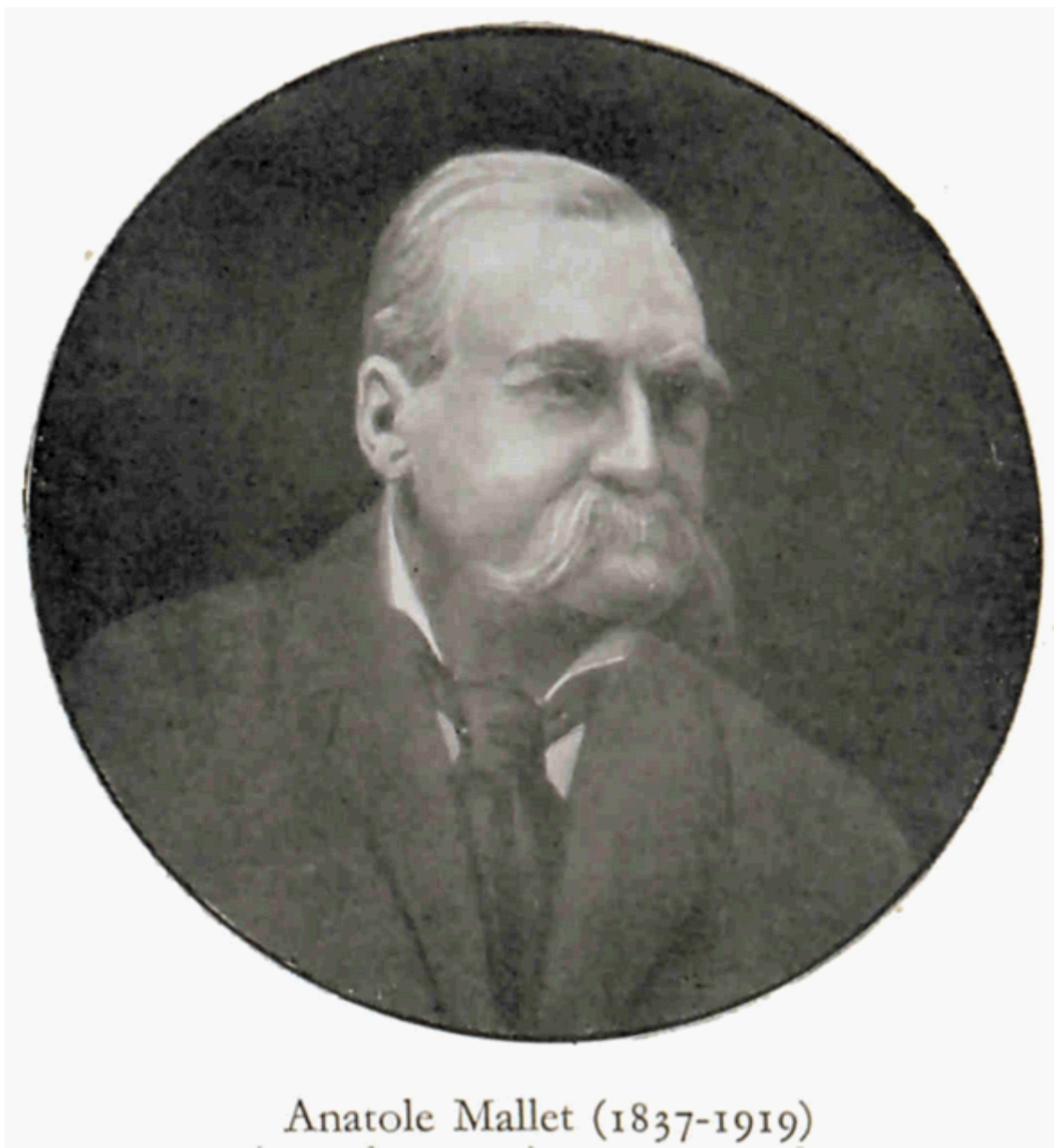


Les locomotives Mallet

écrit par Oncle John | 5 juillet 2021



Certains créateurs n'ont jamais assisté à la succession de leur génie. Ainsi en est-il par exemple d'André Citroën qui, s'il a juste eu le temps d'assister à la naissance de la célèbre Traction en 1934 ne saura jamais que son nom fut associé par la suite à des succès tels la 2CV ou encore la DS. Un autre nom, lié à l'histoire des chemins de fer celui là et qui n'aura, lui aussi, jamais vu ce que son invention aura produit comme réalisations est celui de **l'ingénieur suisse Anatole Mallet (1837-1919)**. Il mit au point un ingénieux système de bogies moteur articulés afin de répartir le poids des locomotives à vapeur de grande puissance pour leur permettre d'évoluer sur des parcours sinueux et difficiles sans endommager la voie. Pour en savoir plus sur Anatole Mallet, [c'est ici](#).



Anatole Mallet (1837-1919)

Nul n'est prophète en son pays et en Europe cette invention sera relativement peu exploitée. Principalement les suisses, les français et surtout les allemands exploiteront cet ingénieux système ainsi que ... les fabricants de modèles réduits de trains qui ont produit quelques superbes modèles de ces puissantes locomotives très spéciales.

APERÇU DES LOCOMOTIVES MALLET EN MODELISME

Comme en horlogerie (suisse), en modélisme ferroviaire, la complication des locomotives Mallet oblige à la reproduction de leur embiellage qui est multiplié par deux par rapport à la

plupart des locomotives à vapeur. Ceci augmente aussi leur prix en conséquence et donc l'Oncle John se limitera aujourd'hui à vous présenter les trois locomotives Mallet de sa collection.

Nous commencerons par la plus récente reproduction de ce trio. Il s'agit d'une superbe locomotive allemande produite par la célèbre maison Märklin en 1995. Dans la réalité, ces puissantes locomotives ont été construites par le fabricant Maffei en deux séries en 1913/ 1914 et en 1922/ 1923 pour un total de 25 exemplaires. Elles furent affectées à la traction de trains lourds sur les lignes sinueuses de la Bavière. La dernière fut retirée du service en 1954. Il s'agissait de locomotives dépourvues de tender, le charbon et l'eau étant stockés tous deux sur la locomotive. Elle était capable d'assurer une vitesse maximum de 50km/h.



C'est surtout aux États-Unis que ces locomotives Mallet connaîtront un grand développement. Et les américains fabriqueront les plus puissantes locomotives à vapeur de l'histoire destinées à tracter leurs lourds trains de marchandises. Le premier fabricant européen de trains miniatures qui s'est intéressé au sujet et a produit quelques splendides modèles est l'italien Rivarossi. Ainsi, en 1964, Rivarossi a proposé une impressionnante locomotive Mallet que vous pouvez admirer sur les trois photos suivantes :





Comme chacun sait, les américains aiment bien tout ce qui est big. Big brother, Big Mac (pour la malbouffe), plus récemment Big pharma ... mais aussi l'extraordinaire locomotive Big Boy, celle de tous les superlatifs.

L'extraordinaire locomotive Big Boy restera sans doute pour toujours, la plus grande et puissante locomotive à vapeur construite par l'homme.

Et j'aimerais laisser ici la parole (écrite) pour vous la présenter à Clive Lamming. Malgré son patronyme anglophone, Clive Lamming est bel et bien français et l'un des spécialistes ferroviaires les plus renommés, auteur de nombreux ouvrages sur l'histoire des chemins de fer tant en vrai qu'en miniatures. Voici ce qu'il a écrit concernant la Big Boy : [c'est ici](#).

La Big Boy de l'Oncle John est aussi un modèle de la firme

Rivarossi apparue pour la première fois en 1967. Et dire que dans la réalité le poids de cette machine dépassait celui d'un Boeing 747 Jumbo Jet !



Enfin, pour conclure ce tour d'horizon des locomotives Mallet, voici encore deux vues de ces deux derniers monstres l'un derrière l'autre. Et dire que ces modèles réduits ont déjà plus de 50 ans ...



Uncle John