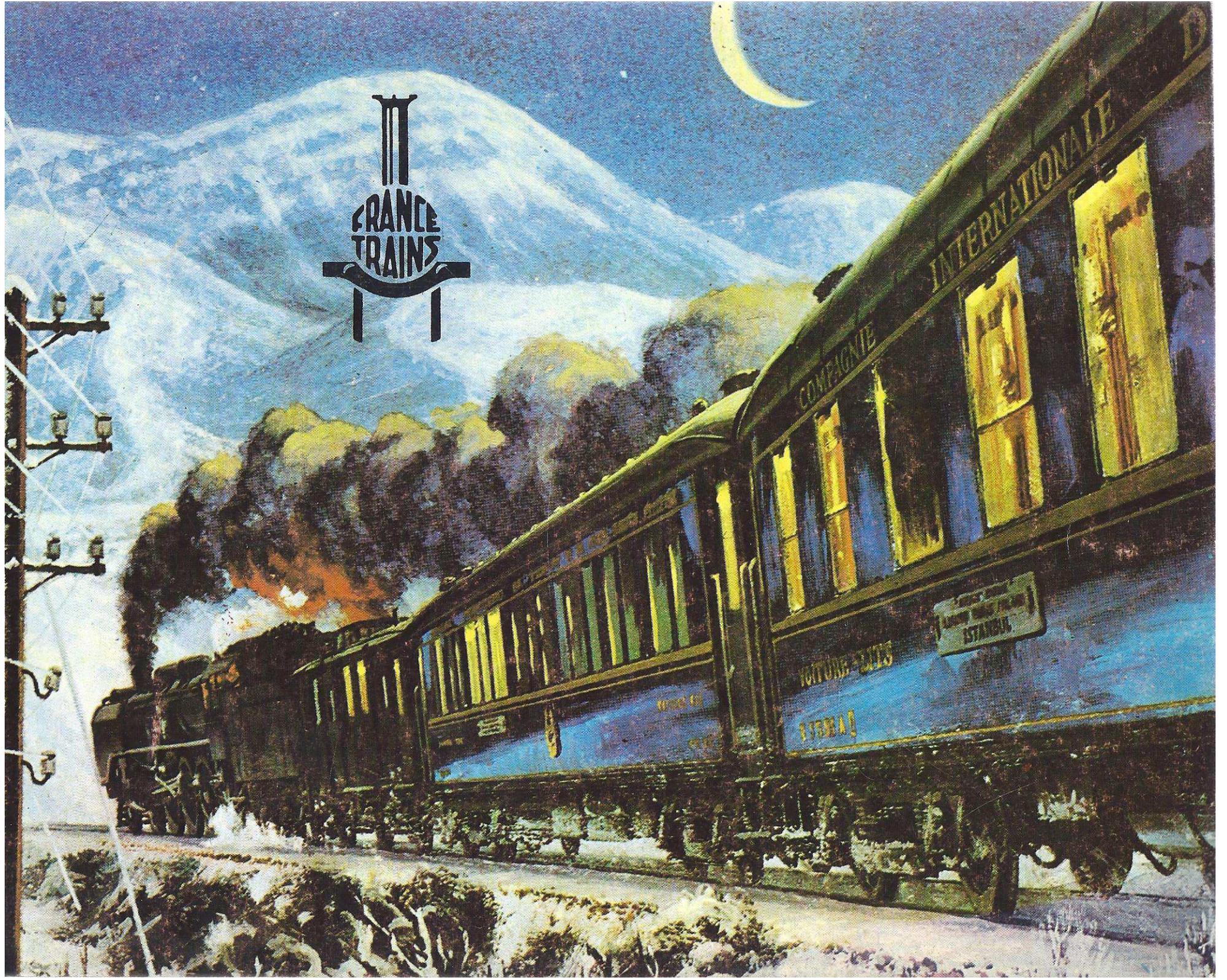


FRANCE
TRAINS



Une marque jeune et dynamique créée en 1967 par Mr Millet Albert, fervent passionné de tout ce qui touche au rail.

Son rêve, mettre à la disposition des Amateurs et Collectionneurs de modèles réduits la gamme des merveilleuses voitures françaises, dans une large période se situant entre 1900 et 1939. L'âge d'or des grands express.

Nos modèles sont à l'échelle du 1/87^e HO. Le roulement en est excellent, roues et axes en acier décolleté bruni, bogies en hostaform, attelage de type universel.

Les pièces rapportées sont nombreuses et réalistes. Le plus grand soin est apporté dans la recherche des coloris exacts. Les inscriptions sont fines et réalistes, le plus souvent faites à l'écran de soie.

Ce catalogue est notre deuxième édition. La première, sortie en 1975, était signée de notre regretté fondateur.

Aujourd'hui, l'équipe FRANCE-TRAINS travaille, pour toujours faire mieux et vous satisfaire au maximum.

FRANCE-TRAINS.

Ditta **OXIRATO ISACCO**
di Piera Isacco
C. Vittorio Emanuele, 36
10123 TORINO - Tel. (011) 54.29.33

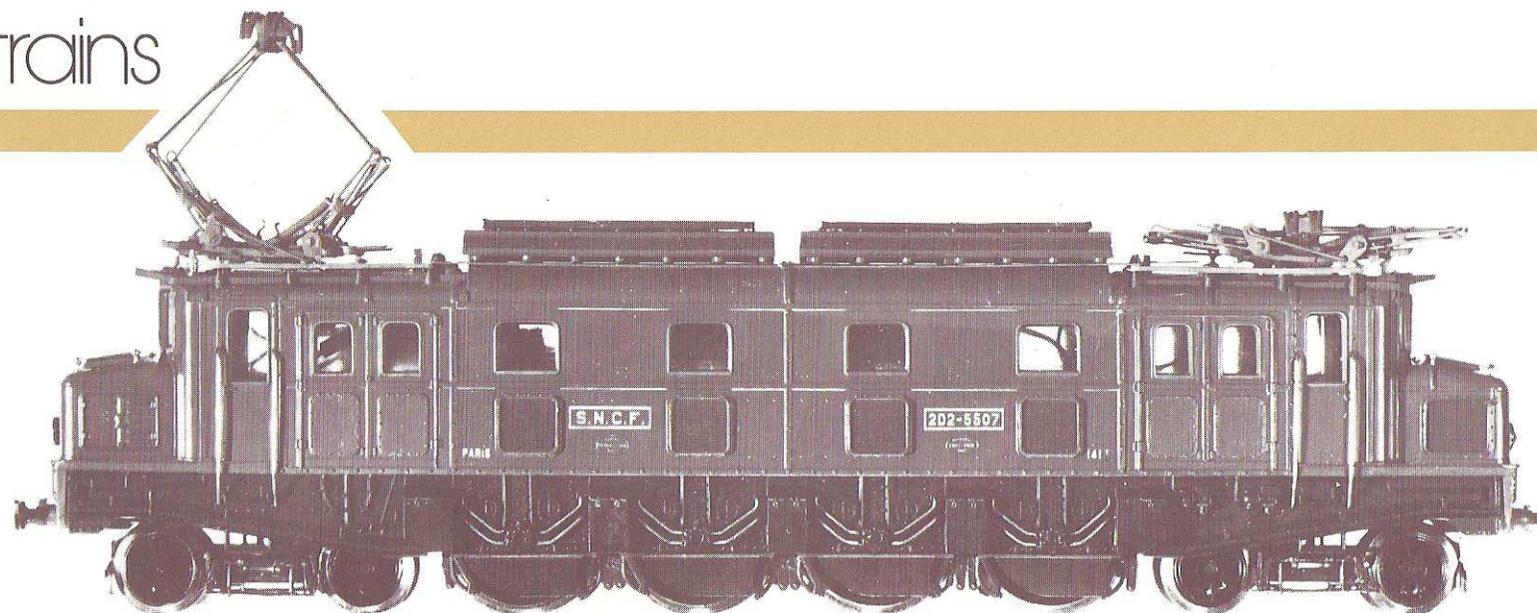


Locomotive diésel électrique CC 65500 S.N.C.F.

Construites en 1955/56 par la Compagnie des Ateliers et Forges de la Loire (C.A.F.L.) pour la partie mécanique et la Compagnie Electro-Mécanique (C.E.M.) pour la partie électrique, les actuelles CC 65501 à 35 furent commandées par la S.N.C.F., afin de remplacer la traction à vapeur assurée par les 151 TA et 151 TQ sur les sections non électrifiées de la grande ceinture. Ces machines dites de 2000 ch sont équipées d'une transmission électrique à courant continu.

A leur sortie de construction ces locomotives comme toutes les machines à moteur thermique furent immatriculées suivant les règles analogues, à celles pratiquées pour les engins vapeur. Elles portèrent les N° 060 DA 1 à 35 ; ce n'est qu'en 1961 qu'il fut décidé d'aligner leur dénomination sur celle des locomotives électriques, elles s'appelèrent alors, CC 64000, mais les effectifs des BB 63000 augmentant il fut décidé au début de 1966 de démarquer les locomotives ceintures qui devinrent alors les CC 65500 actuelles, la tranche 64000 étant partiellement absorbée par les BB 63000.

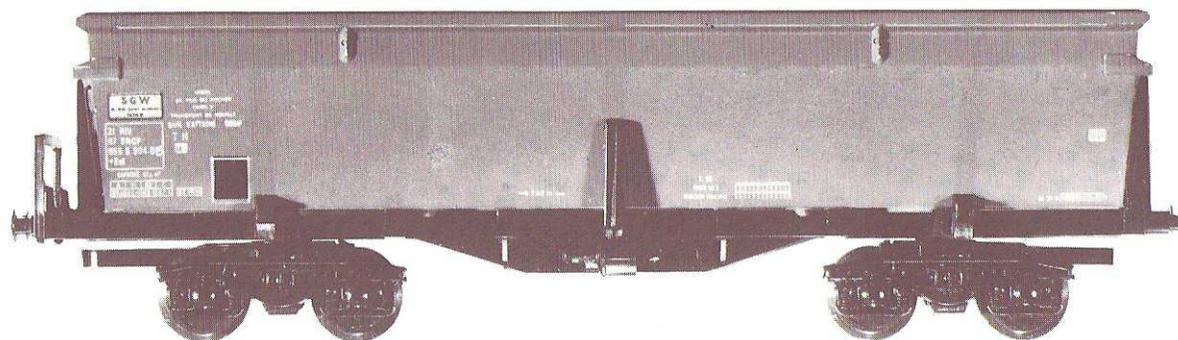
- 61 - 060 DA 16 S.N.C.F. 1955/61
- 62 - CC 65534 S.N.C.F.



Locomotive électrique 2 D2 5507 S.N.C.F. EX 516 PO

Le réseau du PO a acquis rapidement une grande expérience en matière de traction électrique continu 1500 V avec l'exploitation des prototypes : E 401 et 402, 501 et 502, 601. La série des «500» est née des prototypes 501 et 502 et à tout naturellement trouvé sa place dans l'exploitation des nouvelles lignes électrifiées du réseau : d'Orléans à Tours et de Vierzon à Brive. Ce type de machines très robuste de 4000 ch, a une longévité exceptionnelle puisque la plupart des machines ont dépassé les 6.000.000 de km.

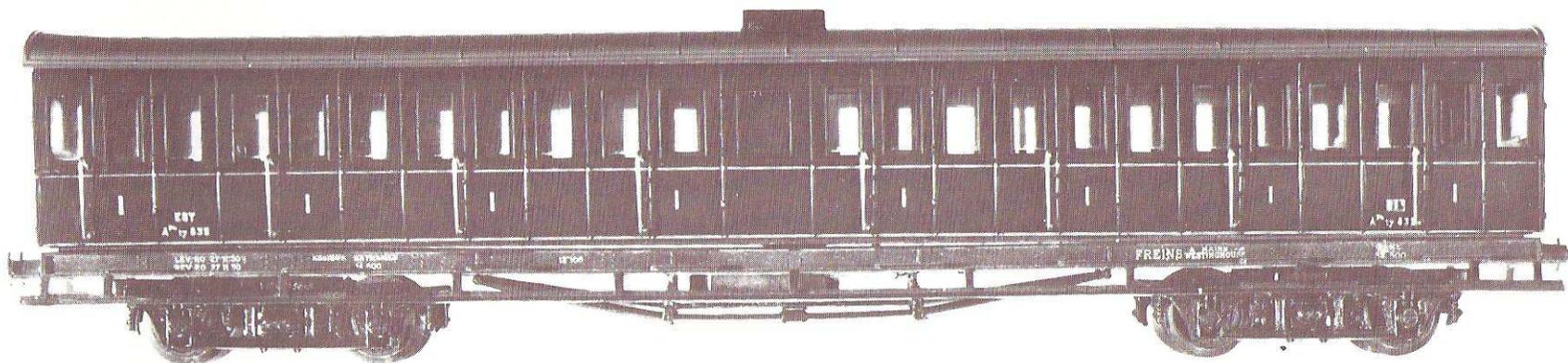
- 51 - 2 D2 E 516 PO
- 52 - 2 D2 5507 SNCF



Wagons à boggies Y 25

Ces wagons ont été exécutés par les usines ARBEL à Douai (Nord) pour différentes sociétés de transport en vrac notamment de minerais (fer, ...). Montés sur boggies Y 25, ces wagons sont des véhicules modernes dont le déchargement est opéré par retrait de la caisse du châssis à l'aide d'une grue et retournement.

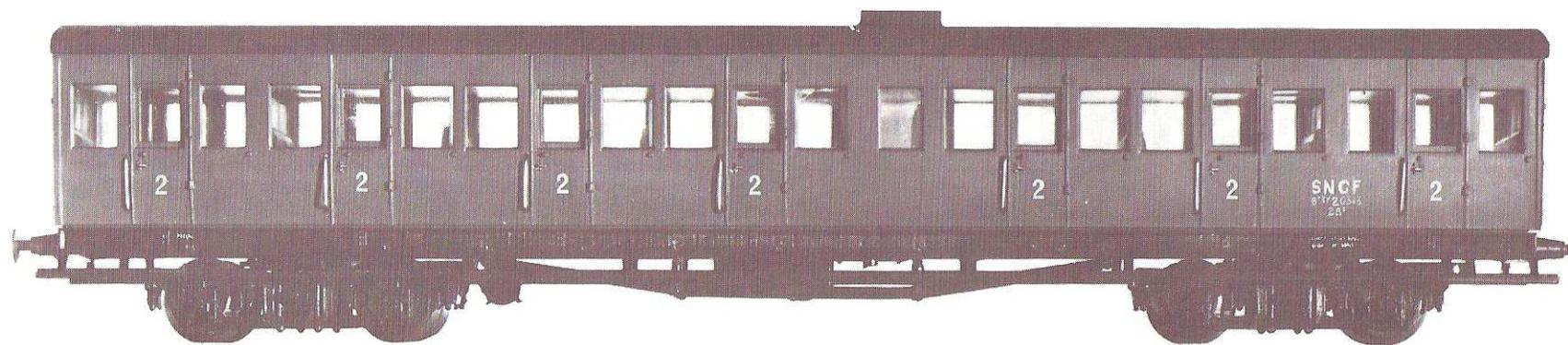
- 101 - WAGON ARBEL gris
- 102 - WAGON STEMI
- 103 - WAGON S.C.R.C. brun
- 104 - WAGON ARBEL clair
- 105 - WAGON SELLIER LEBLANC



Voitures TY EST

A l'origine, les TY sont des voitures express en bois tôle et châssis métallique construites à plus de 1500 exemplaires, elles présentaient à leur apparition un réel progrès quant au confort des voyageurs (compartiments fermés, toilettes, boggies, ...). Ces voitures furent construites pour l'ensemble des grands réseaux et elles eurent une grande longévité passant peu à peu du service express aux dessertes locales. Cette première série de modèles correspond à l'importante série de voitures EST (927 véhicules).

- 211 - 1^{ère} classe bordeau et noir
- 212 - 2^e classe vert étain
- 213 - 1^{ère}/2^e classe
- 214 - déclassé 1^{ère}/2^e classe
- 215 - 3^e classe vigie

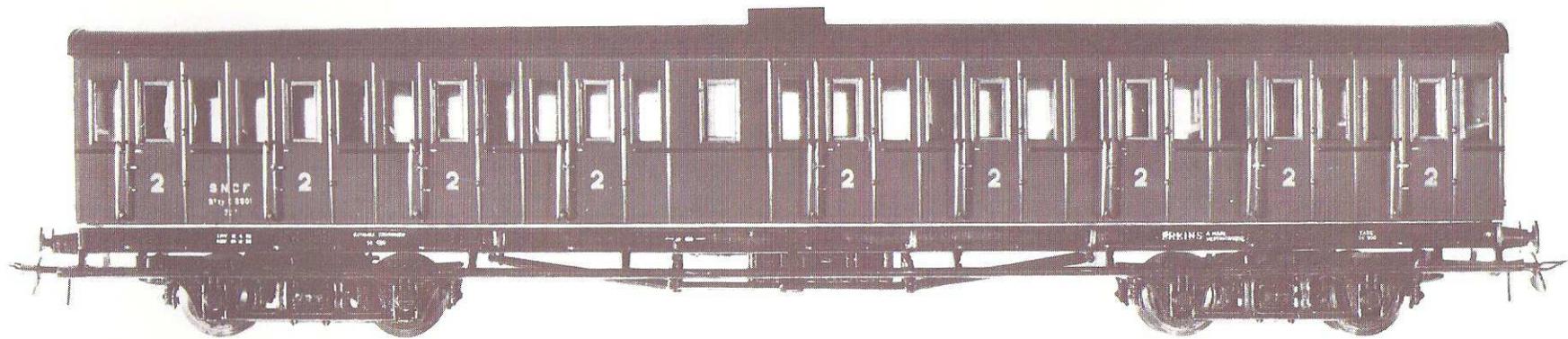


Voitures TY NORD

Alors que les voitures TY du réseau de l'Est vont essayer dans d'autres réseaux (l'Etat les a réutilisées pour ses 3^e classes, le P.L.M. pour les châssis de ses 2^e classes), le réseau du Nord a réalisé sa propre série de voitures TY : Une série de 1^{ère} classe A7 qui est reproduite, une série de 2^e classe B8 et une voiture mixte A3 B4 avec, pour toutes, des toilettes au centre de la voiture. Ces voitures avaient des compartiments fermés.

Ces voitures ont été construites à 75 exemplaires en 2 séries : la première en 1908 par la société Lorraine de Lunéville, la seconde en 1913 par la Compagnie Française de Matériel de Chemin de Fer à Ivry Port. Par la suite, ces voitures ont été déclassées en 2^e et 3^e classe.

- 121 - Voiture 1^{ère} classe TY Nord
- 122 - Voiture 2^e classe TY Nord
- 123 - Voiture 3^e classe TY Nord

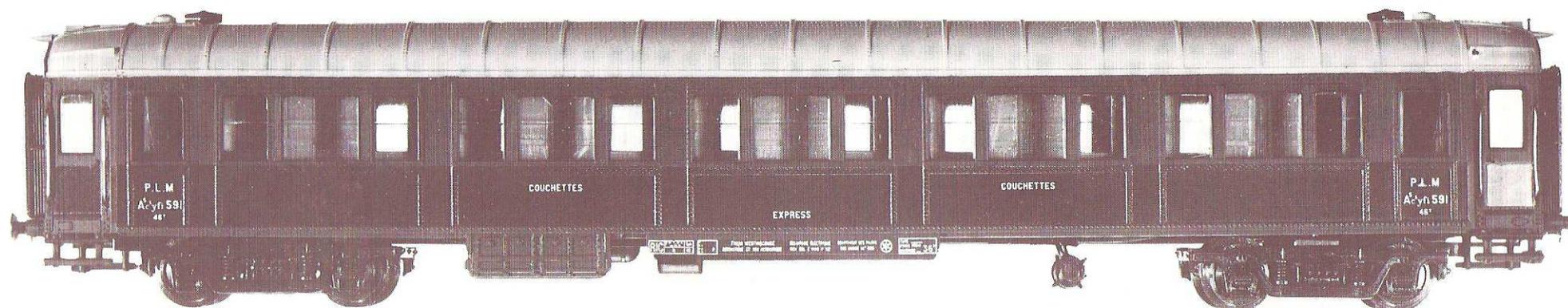


Voitures TY des Régions NORD et EST de la S.N.C.F.

La grande famille des TY des anciens réseaux représentait en 1938 une part encore importante du parc voyageur français : la S.N.C.F. a donc repeint en vert l'ensemble de ce parc et, pour assurer une meilleure exploitation de celui-ci, à maintenu le système du déclassement 1^{ère}/2^e classe mis en vigueur sur les réseaux vers 1935. Ces voitures n'ont plus effectué que des services locaux et, les séries non modernisées ont été amorties avant la nouvelle numérotation S.N.C.F.

Toute fois, 2 voitures TY ex-réseau du Nord sont préservées par l'AJECTA à Richelieu.

- 201 - Voiture 1^{ère} classe S.N.C.F. ex TY Est
- 202 - Voiture 2^e classe S.N.C.F. ex TY Est
- 203 - Voiture 1^{ère}/2^e classe S.N.C.F. ex TY Est
- 204 - Voiture déclassée 1^{er} /2^e classe S.N.C.F. ex TY Est
- 205 - Voiture 3^e classe S.N.C.F. ex TY Est
- 131 - Voiture 1^{ère} classe S.N.C.F. ex TY Nord
- 132 - Voiture 2^e classe S.N.C.F. ex TY Nord
- 133 - Voiture 3^e classe S.N.C.F. ex TY Nord
- 134 - Voiture 2^e classe S.N.C.F. ex TY Nord
à 4 portes côté couloir.
- 135 - Voiture 3^e classe S.N.C.F. ex TY Nord
à 4 portes côté couloir.

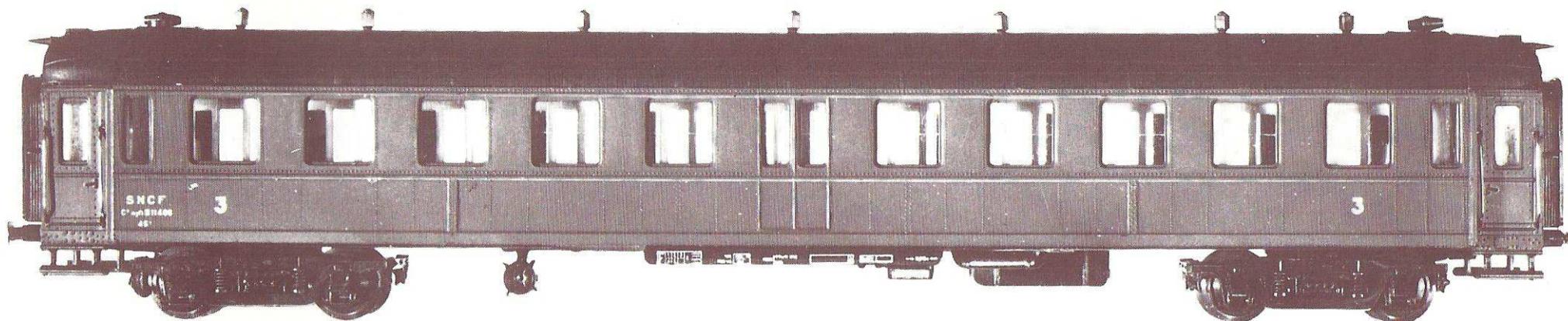


Voitures à rivets apparents des grands réseaux

Premières constructions unifiées de voitures d'express françaises, ces voitures ont été réalisées par l'Office Central d'Etude de Matériel de Chemin de Fer créé en 1913. Ces véhicules sortis à partir de 1924 ont constitué une grande série de voitures utilisées sur l'ETAT, le PO, le MIDI et le P.L.M. L'unification concernant principalement les porte-à-faux des plateformes, les méthodes de construction...

France-Train propose d'autre part 2 voitures «Bacalan» Midi (C 11 et C 4 Buffet) qui furent les premières voitures métalliques construites en France pour service express.

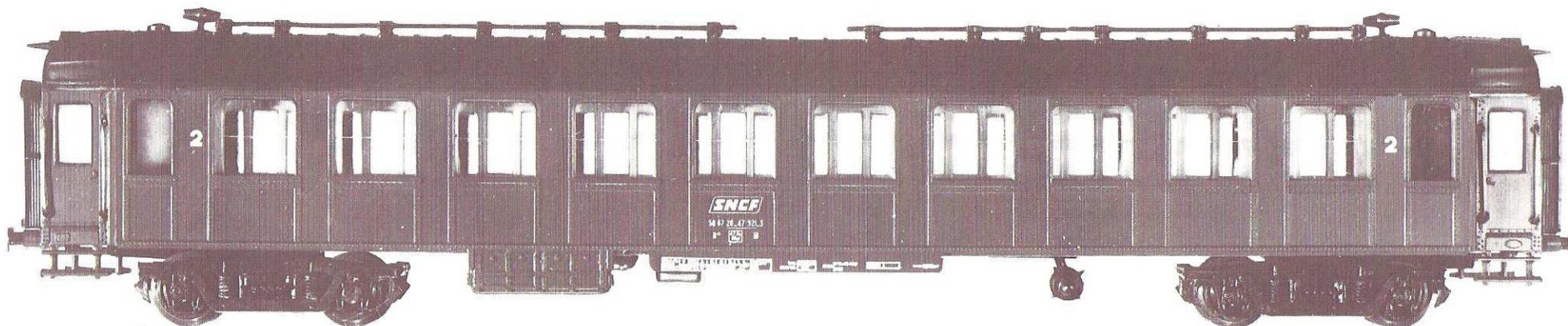
- 251 - A 8 rouge P.L.M.
- 252 - B 9 havane P.L.M.
- 253 - Couchette rouge P.L.M.
- 254 - A 3 - B 5 rouge P.L.M.
- 255 - A 3 - B 5 rouge et havane P.L.M.
- 256 - BACALAN C II MIDI
- 257 - BACALAN C II P.L.M.
- 260 - BACALAN C 4 Buffet



Voitures à rivets apparents, période 38/56 S.N.C.F.

Série de voitures à rivets apparents de l'O.C.E.M.
Similaire à celle décrite dans la série réf. : 251 à 60, mais
présenté avec le marquage S.N.C.F. tel qu'il était jusqu'à la
suppression de la 3^e classe en 1956.

- 261 - A 8
- 262 - B 9
- 263 - A 12 1/2 - C 12 1/2
- 264 - A 3 B 5
- 266 - C 10
- 267 - C 11 BACALAN
- 270 - C 4 Buffet

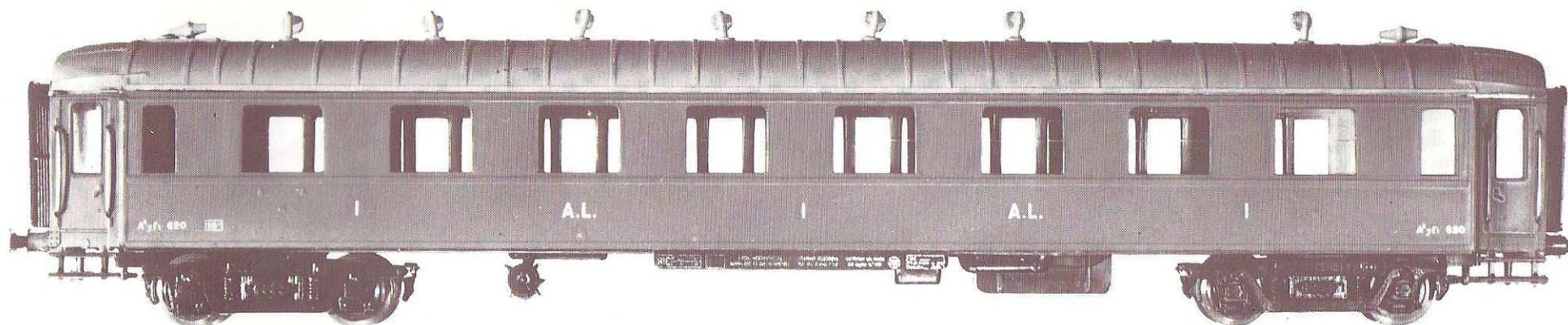


Voitures a rivets apparents période actuelle

Voiture à rivets apparents de l'O.C.E.M. similaires à la gamme décrite dans la série 251 à 60, mais dans la livrée S.N.C.F. de nos jours.

A noter que les voitures couchettes toilettes (réf. : 263) amorties dans les années 60 n'ont jamais été numérotées UIC.

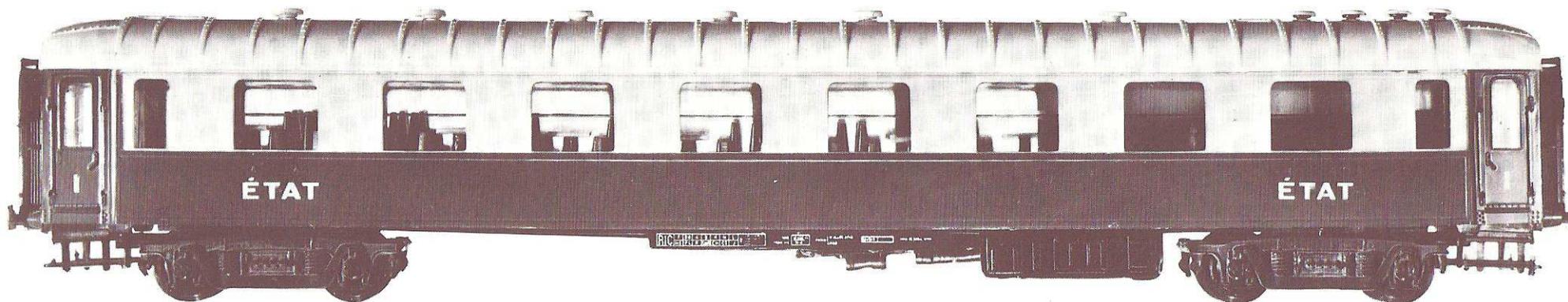
- 271 - A8 UIC
- 272 - B9 UIC
- 274 - A3 B5 UIC
- 276 - B10 UIC
- 277 - B11 UIC Bacalan
- 280 - C4 Buffet



Voitures O.C.E.M. à parois lisses des grands réseaux

La première série de voitures O.C.E.M. à rivets apparents représentait, à cause de ces derniers, une tare assez importante : en 1929 - 30, l'O.C.E.M. a étudié une nouvelle série de voitures unifiées : les voitures à parois lisses, toujours rivetées mais utilisant des rivets à tête plate et fraisée et faisant un large appel à la soudure rendant les lignes de ces nouvelles voitures beaucoup plus pures. Commandées dans la plupart des classes, ces voitures ont roulé sur presque tout les réseaux : Etat et PO : A8, B9, C10, A3-B5 et C5D, AL : A8, PLM : B9. Les C10 O.C.E.M. du PLM appartenaient à une autre série : les voitures sanitaires, dotées d'une porte à deux vantaux au centre du véhicule, construites en 1936. D'autre part, le PLM commandait la même année, une couchette 1^{ère} : A12 1/2, C12 1/2 aux 2 faces dissemblables.

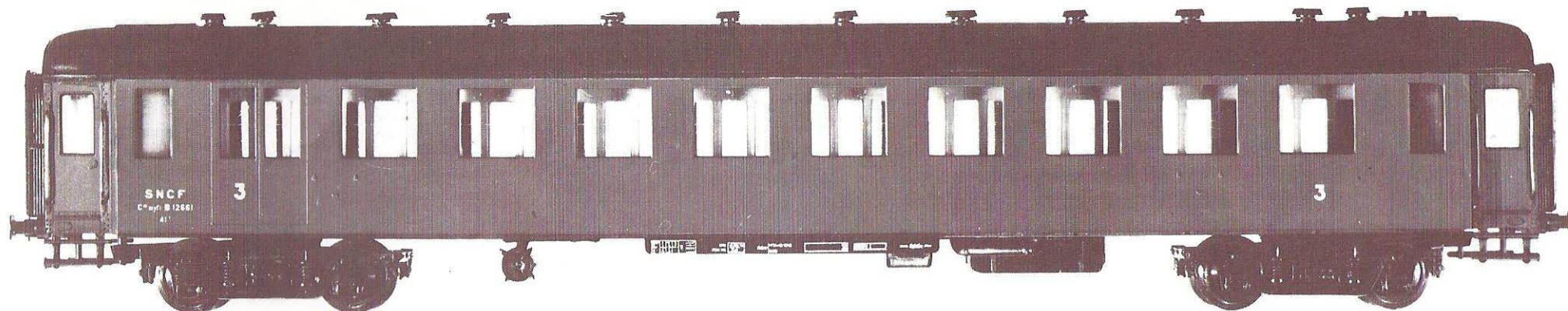
- 238 - A12 1/2 couchette PLM
- 239 - B9 PLM Havanne
- 240 - C10 sanitaire PLM verte
- 240 AL - A8, AL verte



Voitures Etat transatlantique

Pour assurer la correspondance entre Paris et les paquebots en partance du Havre et de Cherbourg, le réseau de l'Etat se devait d'offrir un service de luxe. Celui-ci a pu voir le jour grâce aux séries O.C.E.M. face lisses mise en service à partir de 1930 : 50 voitures neuves ayant transité par les ateliers d'AYTRE (Charente) sont transformées en voiture salon avec ou sans cuisine, exploitées en couplage. Ces transformations furent effectuées sur des voitures A8. La décoration extérieure 2 tons de vert et toit blanc en faisaient des rames magnifiques.

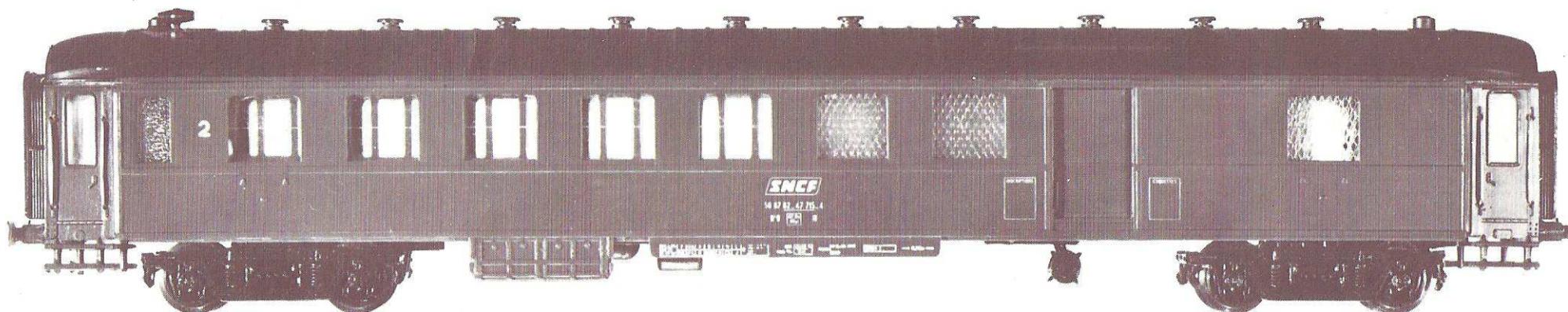
- 231 - Transat A2/5 salon, cuisine
- 232 - Transat A4 salon
- 233 - Transat B 2/5 salon, cuisine
- 234 - Transat B4 salon



Voitures O.C.E.M. parois lisses période 38-56 S.N.C.F.

A la création de la S.N.C.F. l'importante série de voitures O.C.E.M. construite à partir de 1931 voit ses couleurs unifiées dans le vert traditionnel. Les rames transatlantiques un temps transformées en transport de troupe (39-40) perdent elles-aussi leurs belles couleurs vertes et la S.N.C.F. reclasse l'ensemble du parc en fonction des besoins des différentes régions. D'autre part, la plupart des salons-cuisines de l'Etat sont transformées en voitures buffet.

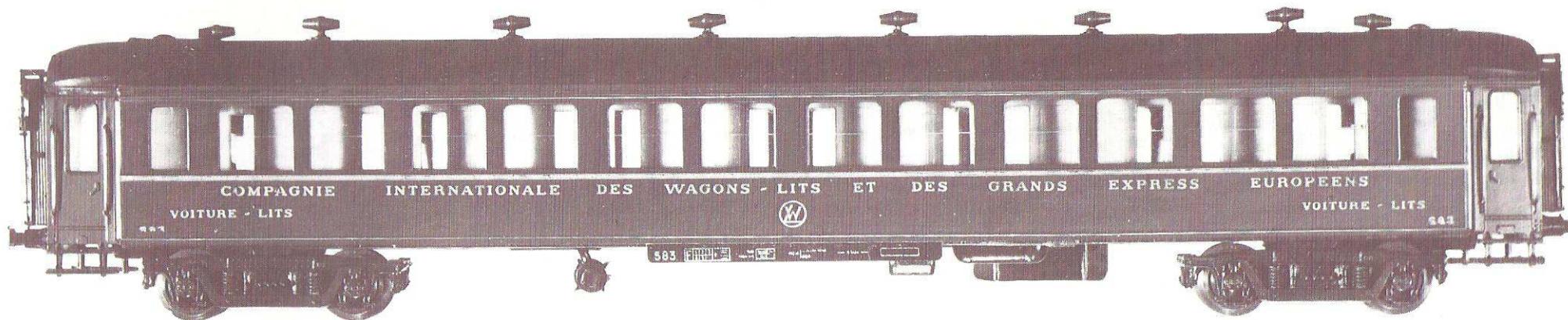
- 221 - A8
- 222 - B9
- 223 - C10
- 224 - C5D fourgon
- 225 - B4R bar
- 226 - C10 ex PLM sanitaire
- 227 - Couchette toilette A12 1/2



Voitures O.C.E.M. parois lisses période actuelle

Voitures à parois lisses de l'O.C.E.M. similaires à celle de la gamme décrite dans la série 221 à 227, mais dans la livrée actuelle. A noter que les voitures-couchettes-toilettes A12 1/2, amorties durant les années 60, n'ont jamais été numérotées «UIC».

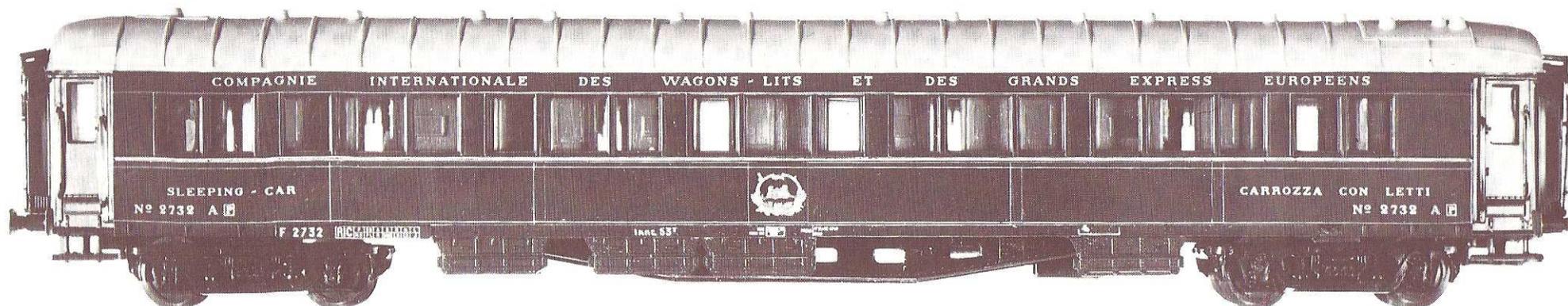
- 241 - A8 UIC
- 242 - B9 UIC
- 243 - B10 UIC
- 244 - B5D fourgon UIC
- 245 - Buffet UIC
- 246 - B10 ex-sanitaire PLM UIC



Matériel O.C.E.M. loué à la C.I.W.L.

A la fin de la 2^e guerre mondiale, la C.I.W.L. souffrait des destructions qu'avait subit son matériel pendant les années noires. Elle loua 4 voitures à la S.N.C.F. de 1946 à 61. Ces anciennes couchettes A12 1/2 ex PLM sans utilisation à l'époque offraient 22 places couchées et étaient assimilées au type Y ou Z. De même, pour palier au manque de voitures-restaurant en état, la C.I.W.L. loua à la S.N.C.F. de 1948 à 55, 10 anciens salons Transat qui furent transformées en WR de 54 places.

- 235 - Voiture couchette bleue ex PLM
- 236 - Voiture lit
- 237 - Voiture restaurant



Le train bleu

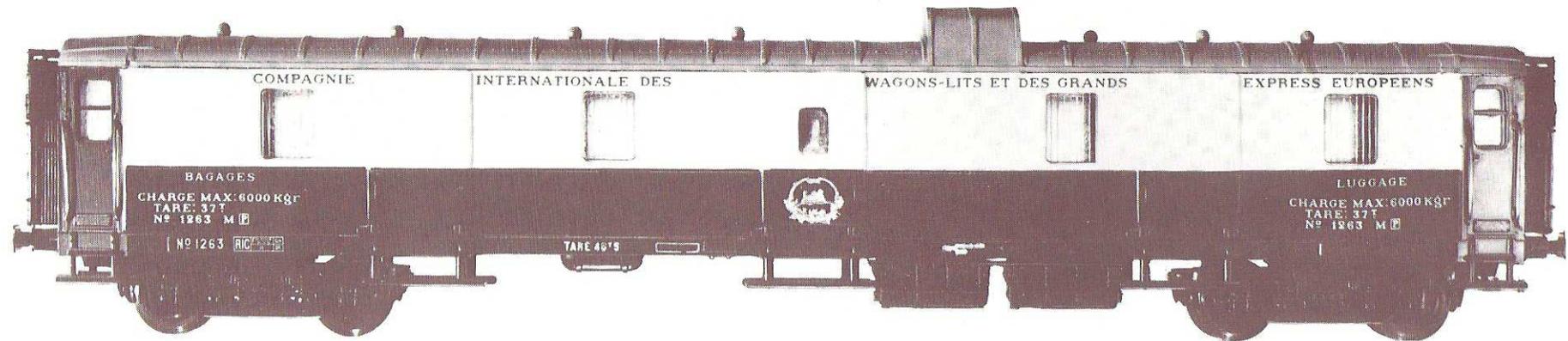
Train de nuit de prestige de la C.I.W.L. reliant Paris à Nice et San-Remo en Italie entièrement constitué de matériel C.I.W.L. :

Les voitures lit sont des «LX» construites en Angleterre et en France en 1928-29, séries 34 66 à 34 95 et 34 96 à 35 55. Ces voitures constituaient avec leurs luxueuses marqueteries un sommet du confort ferroviaire européen.

La restauration est assurée dans 2 voitures : une voiture restaurant de 42 places comprenant 2 salles et une cuisine type 4201 et une ancienne voiture pullman Côte d'Azur transformée en salon restaurant.

Jusqu'au milieu des années 1965, le train bleu comportait un fourgon C.I.W.L., série 1277 à 1296, type Orient-Express.

- 300 - W restaurant train bleu 1931 à 39
- 301 - W restaurant C.I.W.L.
- 302 - WL type LX inscriptions français et allemand
- 303 - WL type LX inscriptions français et Italien
- 304 - Salon-bar du train bleu
- 305 - Fourgon bleu
- 306 - WL type Z français-Suédois
- 307 - WL type Z français-grec
- 308 - WL type Z français-italien



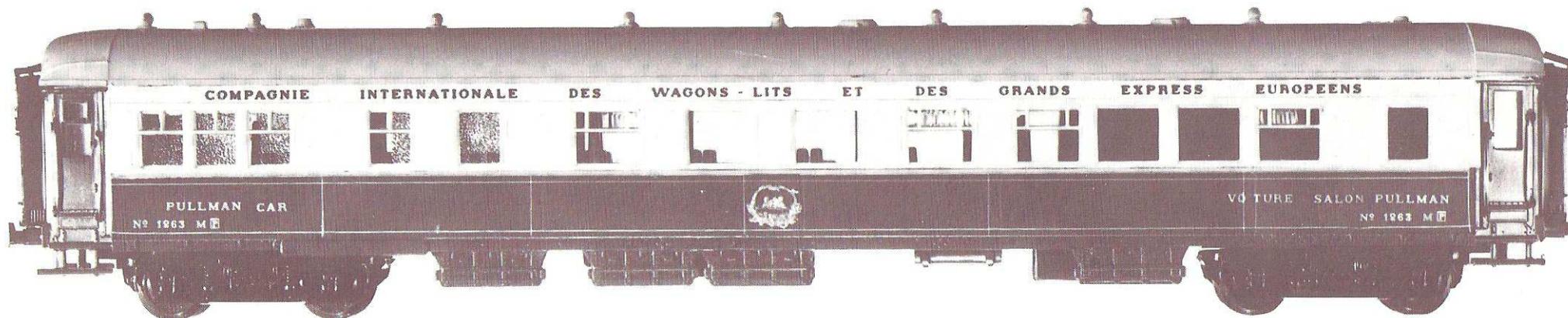
Train luxe Pullman Bleu et Crème

Train de luxe de jour, cette rame était constituée à l'origine d'une série de couplages pullman à savoir : une voiture avec 2 salles, 1 compartiment 4 places et 1 cuisine et 1 voiture avec 2 compartiments 4 places et 2 salles. La rame de longueur variable était, en outre, complétée par un fourgon de même décoration.

Les modèles que nous vous présentons sont des Pullman dit Côte-d'Azur construits en 1929 à Aytres (Charentes), voitures qui, à l'époque, constituaient le summum du luxe en matière de train de jour. Les derniers services pullman en France eurent lieu au début des années 70 sur le Mistral et le Sud-Express.

A noter que l'AJECTA possède la 4155 Pullman Côte-d'Azur sans cuisine.

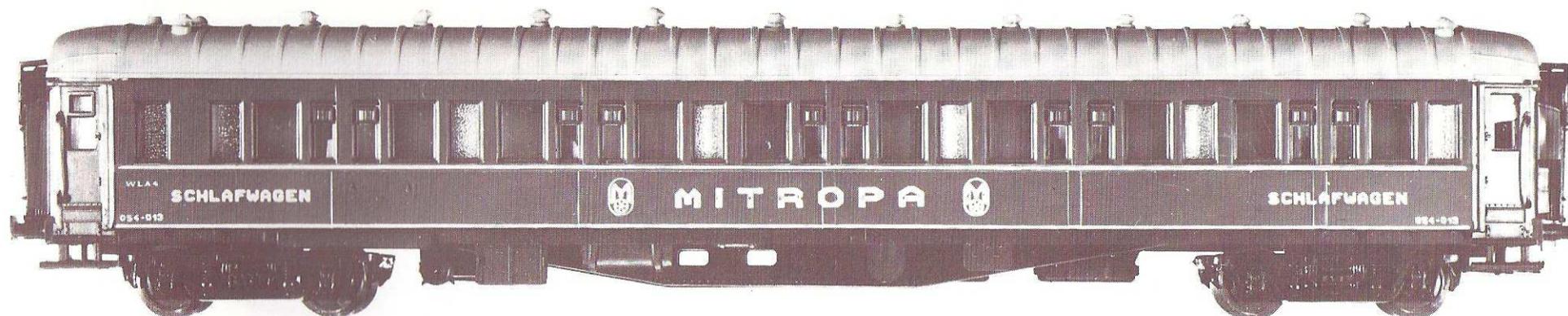
- 312 - Pullman cuisine
- 314 - Pullman sans cuisine
- 315 - Fourgon bleu et crème



Train de Luxe Pullman marron et crème

Ce matériel, différent de celui présenté aux références 312 à 15, à été utilisé pour le célèbre train de luxe du réseau du nord : La Flèche-d'Or, reliant Paris à Calais en 3 heures, fut inauguré le 11 septembre 1926 et était constitué d'une dizaine de voitures pullman et d'un fourgon type Orient-Express. A noter que l'AJECTA possède la 4038 Pullman Flèche-d'Or avec cuisine.

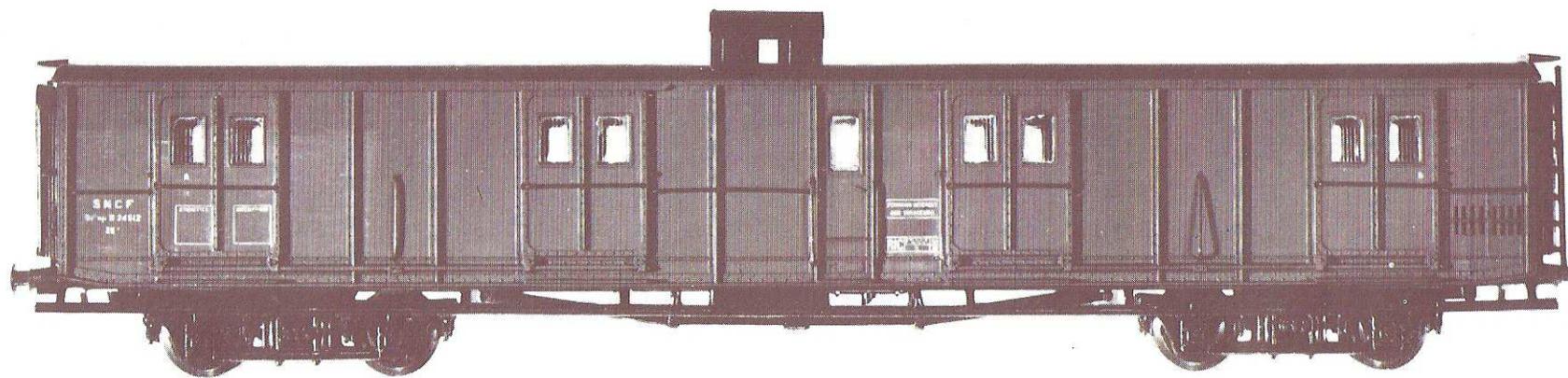
- 321 - Voiture salon Pullman cuisine
- 325 - Fourgon marron et crème



Voitures Mitropa circulant en R.D.A.

A partir de 1940, les allemands ont réquisitionné du matériel de chemin de fer un peu partout en Europe pour leurs besoins propres. Un beau nombre de voitures C.I.W.L. françaises ont subi ce destin et celles-ci ont servi dans plusieurs trains d'état-major. En 1949, le service de WR en Allemagne de l'Est est rétabli sous le nom de MITROPA dont les véhicules portent une livrée rouge : A cette époque plus de 40 voitures C.I.W.L. non restituées par les Russes se trouvent en Allemagne de l'Est, c'est ainsi que la WR 4206 et 1 LX se trouvent utilisées commercialement par les Reichbahn

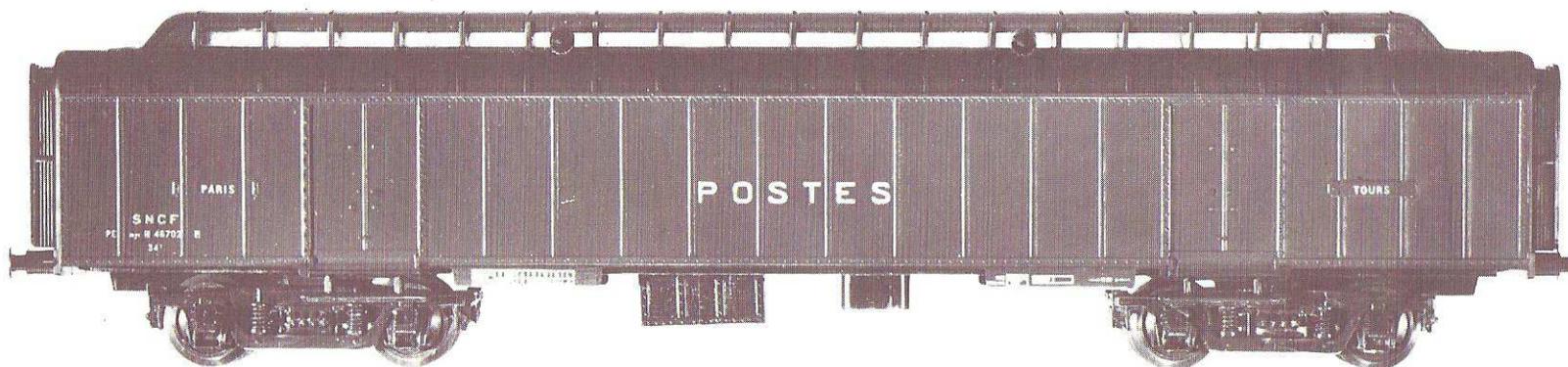
- 331 - Voitures restaurant
- 332 - Voitures lit LX



Fourgon PLM et S.N.C.F.

Entre 1913 et 1931, la compagnie PLM fait construire 120 fourgons type D et 2 Yi. L'ossature métallique est visible extérieurement, les panneaux de tôle étant boulonnés sur celle-ci. La S.N.C.F. a exploité en l'état de tels fourgons jusqu'au milieu des années 50. Ensuite, ces fourgons furent métallisés de 1952 à 1957 et leur aspect s'en trouva entièrement modifié.

- 259 - Fourgon PLM vert
- 269 - Fourgon S.N.C.F. vert



Allège postale

Jusqu'en 1924, le parc d'allège appartenant à l'administration des postes, télégraphes et téléphones, était très peu homogène et le matériel était déjà ancien : caisse en bois tôle, essieux, faible capacité...

L'O.C.E.M. a donc consu une allège de 17 m à 4 portes, à 2 vantaux et sans fenêtre (pas de toilette) pour palier à ce manque de matériel.

La plupart des réseaux en ont reçu sauf l'AL. A la S.N.C.F., ces voitures ont été partiellement modernisées, (portes à 1 vantail translatant, roulement, peinture...) ces voitures ont reçu le marquage UIC.

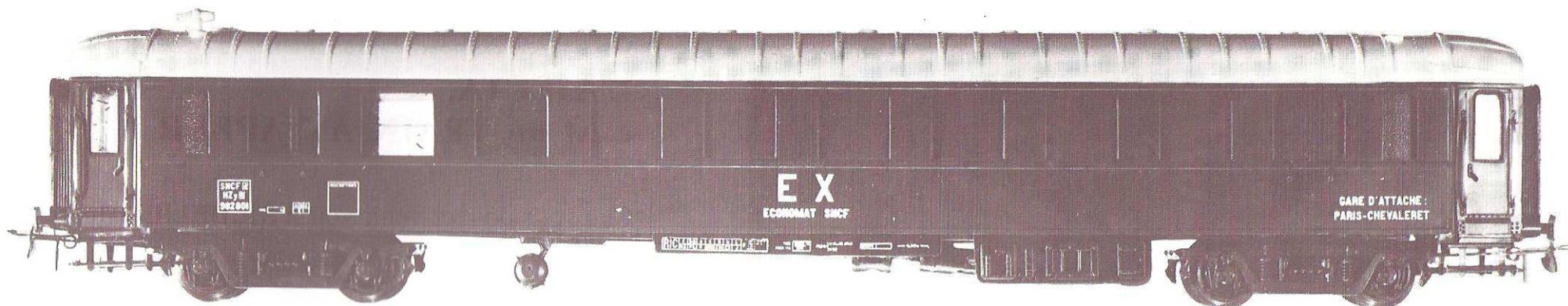
- 401 - Allège EST
- 402 - Allège NORD
- 403 - Allège ETAT
- 404 - Allège PO-MIDI
- 405 - Allège PLM
- 406 - Allège S.N.C.F. époque 38 à 68
- 407 - Allège S.N.C.F. époque actuelle



Fourgon UIC à Boggies Y 24 B

Il s'agit des derniers nés des fourgons de grande ligne, conçus par la division d'étude de voitures, et construits à plus de 170 exemplaires entre 1964 et 1974. Les premières séries sont sorties en vert uni ; elles ont presque d'origine, reçu le marquage UIC ; et ces fourgons sont peu à peu repeint dans la livrée bicolore C160.

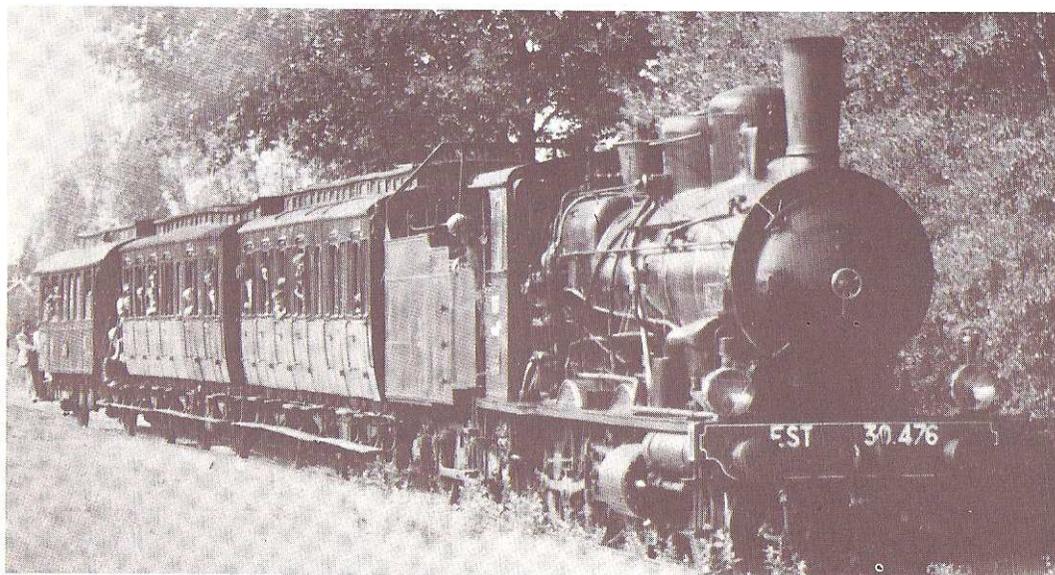
- 281 - Fourgon S.N.C.F.
- 282 - Fourgon UIC
- 283 - Fourgon bicolore



Anciennes voitures à voyageurs transformées en voitures de service

Depuis ses origines le chemin de fer à toujours utilisé des véhicules réformés pour les transformer en wagons de service (dortoir, réfectoir, atelier, etc...). Certaines des références du catalogue ayant été transformées en voiture de service, ce sont celles-ci que nous vous proposons.

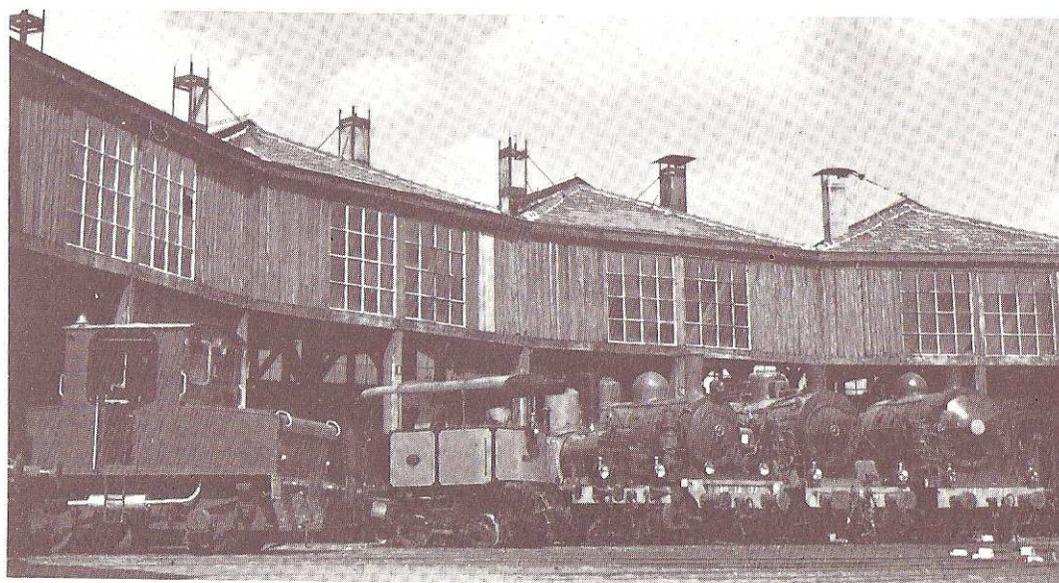
- 141 - Voiture TY NORD transformée en atelier rouge
- 142 - Voiture TY NORD transformée en dortoir vert
- 248 - Voiture OCEM transformée en EX-Economoma



L'AJECTA, c'est un TRAIN A VAPEUR

Que vous pouvez venir voir à RICHELIEU (Indre-et-Loire) le prochain été.

Ditta ONDRATO ISACCO
di Fiumi Isacco
C. Vittorio Emanuele, 36
10128 TORINO-TOUR (011) 84.29.33



L'AJECTA, c'est aussi un DEPOT ATELIER

Dans lequel vous pouvez venir participer à la restauration de matériels anciens. Ouvert tous les week-ends sauf l'été. Vous y serez le bienvenu quelles que soient vos compétences techniques.



Magasins-exposition 50, rue de Berri, 75008 PARIS - Tél. 225.07.55

Administration-Atelier "Moulin du Gué Plat" POMMEUSE - Tél. 403.06.86
77120 COULOMMIERS

R.C. Seine 67 B 4335

3000