

france trains



VOITURES ET LOCOMOTIVES DE L'HISTOIRE

Une voiture « FRANCE-TRAINS » c'est beaucoup plus que la reproduction d'un modèle. Nous pouvons avoir, quelquefois, une différence de quelques dixièmes de millimètre, un rivet de plus ou de moins ; d'ailleurs, un modèle strictement à l'échelle serait « inroulable », et je pense que l'œil n'y trouverait pas son compte.

Il faut que la voiture soit proportionnée et agréable à regarder et qu'elle roule.

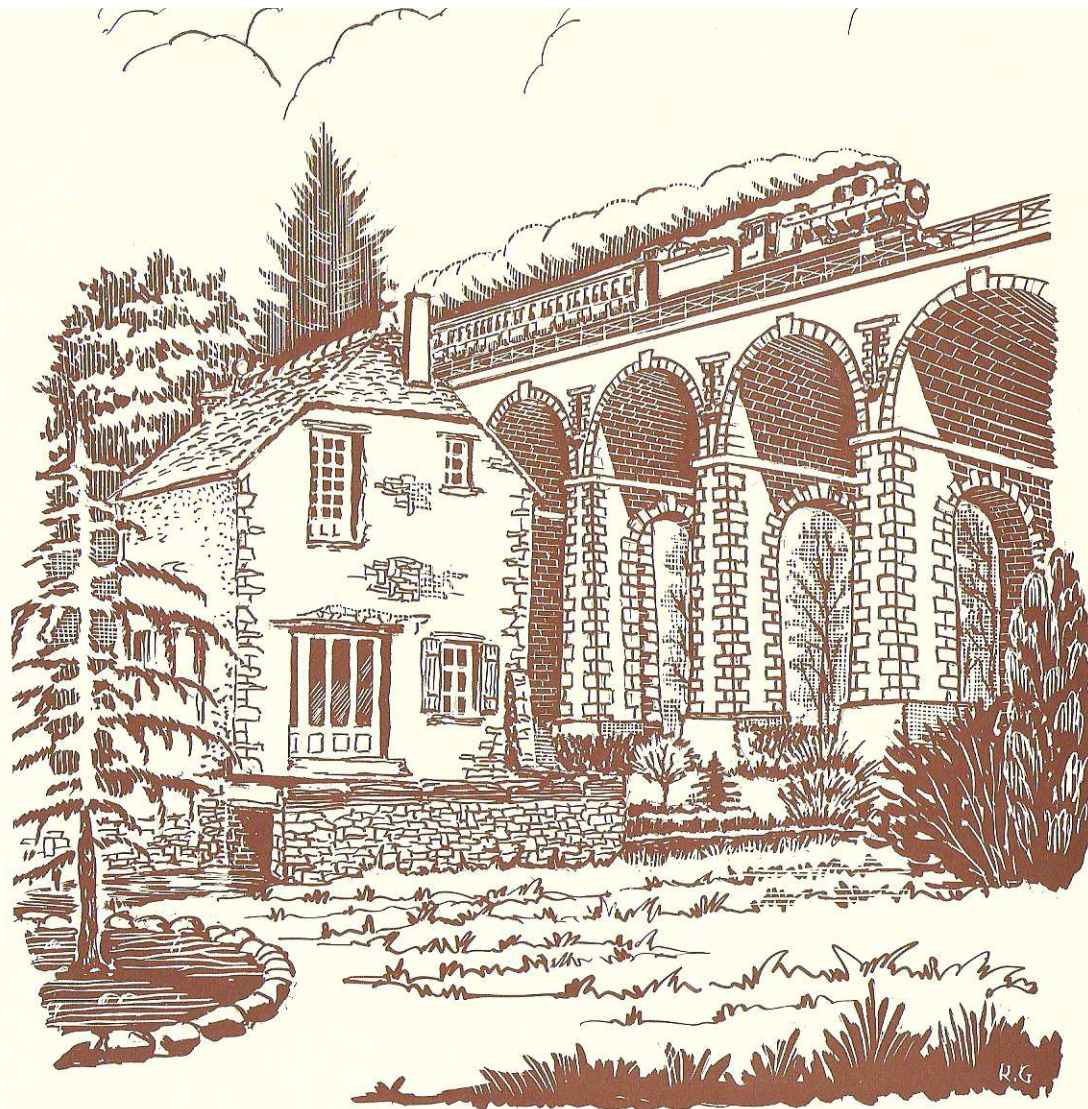
Je pense que ce n'est pas l'appât du gain qui fait que nous fabriquons des modèles réduits de trains, mais plutôt un amour pour tout ce qui est ferroviaire, et qui passe avant toutes autres considérations.

Un modèle d'usine, de promoteur en trains miniatures ou d'artisans, construisant des modèles même très sophistiqués, n'a aucune valeur à mes yeux ; il lui manque presque toujours une âme, une touche philosophique, la passion de la personne qui l'a réalisée.

Je pratique le modélisme depuis plus de 40 ans ; j'aime le train, je partage cette passion avec vous. Faisons revivre sur nos réseaux cette époque du temps de la vapeur, avec tout son charme et sa poésie ; des rames hautes en couleur, ces machines fleurant bon l'huile chaude, les tortillards desservant les campagnes les plus reculées.

Rêvons ensemble et réalisons des réseaux cohérents et homogènes, sans pour cela être grandioses, retrouvons la ligne à voie unique, la petite gare d'embranchement complète dans ses moindres détails, où passe un express d'époque. Il y a beaucoup à faire ; j'aimerais en parler avec vous...

P. RAFFIN.



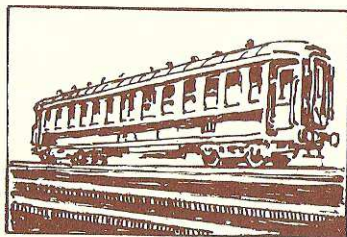
FRANCE - TRAINS

Moulin du Gué-Plat - Pommeuse - 77120 COULOMMIERS - Tél. (16.6) 403.06.86

S.A.R.L. au Capital de 50.000 F — R.C. Meaux B 672043353 — Siret : 67204335300057 — CODE APE : 5401

Sommaire

- 3 Préface.
- 4 Sigle des compagnies de chemins de fer, sociétés et constructeurs.
- 5 Numérotation des voitures, définition des références. Conditions de vente.
- 6- 7 Les locomotives à vapeur « Consolidation ».
- 8 Les G⁸1, attribuées aux grandes compagnies.
- 9 Les CC série 65000 ex. 060 D.A. S.N.C.F.
- 10 Les 2D2 série 5.500 ex. E.500 P.O.
- 11 Les wagons tombereaux « Arbel ».
- 12-13 Les voitures Ty-EST.
- 14 Les voitures Ty-NORD.
- 15 Les voitures Dyle et Bacalan.
- 16-17 Les voitures O.C.E.M. à rivets apparents.
- 18-19 Les voitures O.C.E.M. à panneaux lisses.
- 20-21 Les voitures de la C.I.W.L.
- 22 Les allèges postal O.C.E.M. à rivets apparents.
- 23 Les fourgons à bagages.
- 24 Les peintures, les publications.
- 25 Les pièces détachées, les « KIT » de superdétaillage.
- 26 Le « Club FRANCE-TRAINS ».



Notre catalogue présente tous les modèles FRANCE-TRAINS existants. La gestion familiale de l'entreprise ne permet pas d'avoir tous les modèles disponibles. Tous les trimestres, nous éditons une liste-tarif des disponibilités.

Les modèles photographiés figurant sur le catalogue sont de la série « Amateur », sauf spécifications contraires.

Nous remercions bien vivement M. Gourlet, qui a illustré ce catalogue avec poésie et minutie.

M. Coudert, pour la recherche des documents et la remise en ordre des références FRANCE-TRAINS.

M. Pestalozzi, photographe de grand talent, saisissant toutes les nuances des modèles.

SIGLES DES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER

A.L.	Reichseisenbahnen in elsass-lothringen	1871-1918
A.L.	Administration des chemins de fer d'Alsace et de Lorraine	1919-1938
EST	Compagnie des chemins de fer de l'Est	1845-1938
NORD	Compagnie du chemin de fer du Nord	1845-1938
ETAT	Compagnie des chemins de fer de l'Etat	1867-1938
P.O.	Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans	1840-1934
P.O.-MIDI	Exploitation commune des réseaux d'Orléans et du Midi	1934-1938
MIDI	Compagnie des chemins de fer du Midi	1855-1934
OUEST	Compagnie des chemins de fer de l'Ouest	1837-1909
P.L.M.	Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée	1857-1938
S.N.C.F.	Société nationale des chemins de fer français	1938-...

SIGLES DES SOCIÉTÉS EXPLOITANTES

C.I.W.L.	Compagnie internationale des wagons-lits	01.10.1872
C.I.W.L.	Mann Boudoir - Sleeping-car	04.01.1873
C.I.W.L.	Compagnie internationale des wagons-lits	04.12.1876
C.I.W.L.	C ^{ie} internationale des wagons-lits et des grands express européens	18.08.1884
C.I.W.L.	C ^{ie} internationale des wagons-lits (et du tourisme)	02.05.1967
C.I.W.L.	la fin... numéros pool - U.I.C.	01.07.1971
MITROPA	Mitteuropäische Schlafwagen und speisewagen (créé par le gouvernement allemand sous les directives du directeur de la direction C.I.W.L. de Berlin)	24.11.1976
C.F.T.A.	Société générale des chemins de fer et transports automobiles	
C.G.T.	Compagnie générale transatlantique	
A.L.V.F.	Artillerie lourde sur voies ferrées	

SIGLES DES CONSTRUCTEURS DE MATÉRIEL

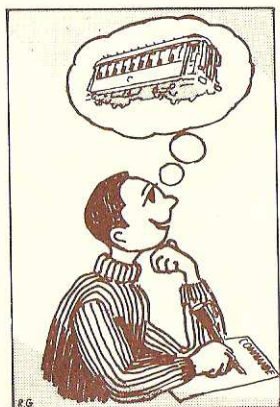
O.C.E.M.	Office d'études de matériel de chemins de fer
A.N.F.	Ateliers du Nord de la France
C.E.M.	Compagnie électro-mécanique
C.A.F.L.	Compagnie des ateliers et forges de la Loire

Abréviations utilisées pour désigner des voitures O.C.E.M.

R.A.	Rivets apparents
P.L.	Panneaux lisses

Les voitures FRANCE-TRAINS se vendent de préférence par correspondance. Si vous le désirez, nous serons heureux de vous accueillir, mais seulement sur rendez-vous.

La bonne méthode pour commander :



A l'aide de la liste-tarif trimestrielle, s'assurer que le ou les modèles désirés soient disponibles.

Sinon, téléphonez ou écrivez pour recevoir la liste-tarif.

Expédier le règlement en même temps que la commande, par chèque bancaire, C.C.P. ou mandat à l'ordre de FRANCE-TRAINS.

Pour l'étranger, nous faire parvenir le règlement par mandat international, chèque bancaire ou postal, sur un compte ouvert en France.

L'expédition est faite dans les meilleurs délais, en franco de port et d'emballage, par paquet-poste recommandé.

Les marchandises ne sont ni reprises ni échangées et elles circulent aux risques et périls du destinataire (sauf accords particuliers).



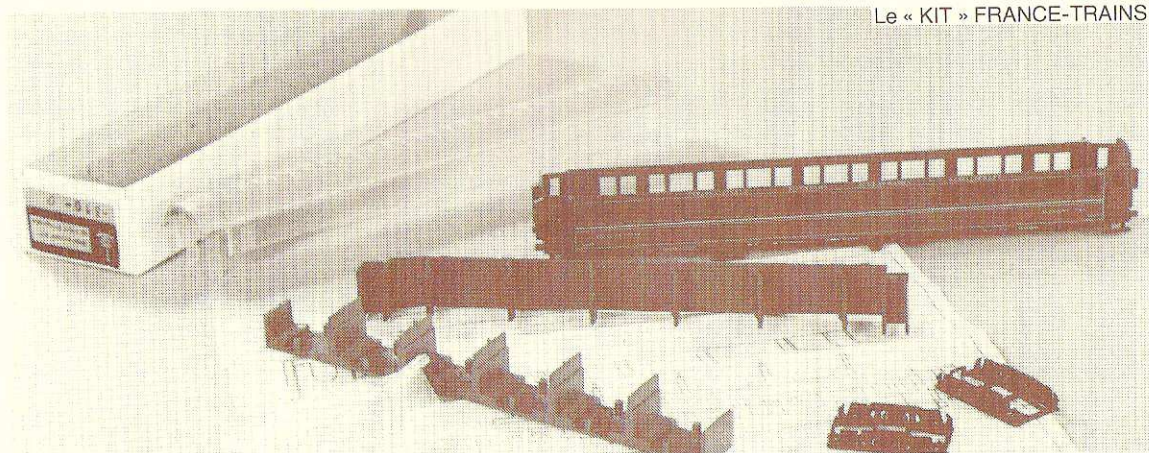
Désignation des échelles de finitions de nos modèles

Série « Déclassée » : « KIT » pouvant présenter un léger défaut de peinture ou de décoration. La vente en est réservée aux membres du « Club ».

Série « KIT » : Nécessaire comprenant toutes les pièces peintes et décorées vous permettant de construire des modèles personnalisés.

Série « Amateurs » : Voitures montées, prêtes à rouler, des modèles soigneusement préparés à votre intention. Garantie de bon roulement.

Série « Prestige » : De véritables pièces de collection, tampons à ressorts, attelages à chocquelles, fonctionnels, chaînes, conduits de chauffage et de freins, bogies chaînés, dynamo avec conducteur et courroie, passerelles de toit, échelles, indicateur de classe, peintures des boiseries (suivant les modèles).



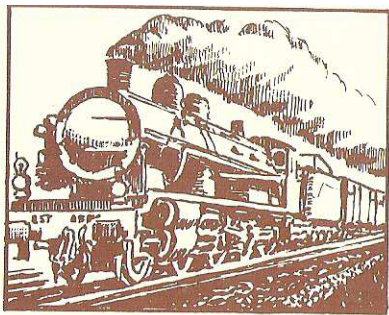
Le « KIT » FRANCE-TRAINS

PRINCIPE DE NUMEROTATION DES RÉFÉRENCES

L'augmentation constante de notre production nous oblige à modifier la liste de nos références. Dès à présent, il vous sera possible de situer directement la période, la provenance, le type et aménagements de tous nos modèles.

a. mille	0	Période antérieure à la numérotation de 1925	
	1	Anciens réseaux entre 1925 et 1938	
	2	Modifications entre 1925 et 1938	
	3	S.N.C.F. de 1938 à 1950	
	4	Modifications entre 1938 et 1950	
	5	S.N.C.F. de 1950 à 1956	
	6	S.N.C.F. de 1956 à 1968	
	8	Code U.I.C. à partir de 1968	
	9	Parc de service	
b. centaines	0	A.L.	ensuite région
	1	EST	ensuite région
	2	NORD	ensuite région
	3	ETAT	ensuite région
	4	P.O.	ensuite région
	5	P.L.M.	ensuite région
	6	MIDI	ensuite région
	7	P.O.-MIDI	ensuite région
	8	S.N.C.F.	
	9	C.I.W.L. et Mitropa	
c. dizaines	0	Motrices	
	1	T.y EST	
	2	T.y NORD	
	3	O.C.E.M. R.A.	
	4	O.C.E.M. P.L.	
	5	Fourgons	
	6	C.I.W.L.	
	7	Bacalan	
	8	Allèges postal	
	9	Arbel	
d. unités	0	Voitures lits	
	1	A. 1 ^{re} classe	
	2	B. 2 ^e classe	
	3	C. 3 ^e classe	
	4	A.B. Mixte 1 ^{re} 2 ^e classe	
	5	B.C. Mixte 2 ^e 3 ^e classe	
	6	Buffet bar ou voitures restaurant	
	7	Fourgons ou Postes	
	8	Salon ou Pullman avec cuisine	
	9	Salon ou Pullman sans cuisine	

1
1
2
3
4
5
4
4



La dernière locomotive à vapeur

qui a circulé en France en service commercial...

1913-1975

LES CONSOLIDATIONS DE L'ÉTAT

Ces locomotives sont originaires du réseau de l'Etat français, où les 70 premières machines numérotées 140-101 à 170, furent mises en service en 1913 ; construites par Schneider, la SACM, et Fives Lille, elles assuraient en priorité, les trains de marchandises lourds, sur les lignes de Paris-Le Havre, Paris-Cherbourg, Paris-Granville et Rennes, Mézidon-Tours et la grande ceinture de Paris.

Une deuxième et dernière tranche de 200 locomotives, numérotées 140-171 à 370, fut livrée de 1916 à 1918 du fait de la guerre ; ces machines avaient été construites en Grande-Bretagne (Nastmyth et Nord British).

D'autre part, l'armée française ayant retenu ce type de locomotive pour la traction des pièces d'artillerie lourde sur voies ferrées (A.L.V.F.), en commanda 70 qui furent également construites en Grande-Bretagne, et livrées de 1915 à 1920.

Au total donc 340 locomotives furent fabriquées.

Après la guerre de 1914-1918 les 70 locomotives A.L.V.F. furent attribuées par moitié au P.L.M., où elles prirent les numéros 140 K-1 à 35, et affectées au dépôt de Montargis, pour service des trains lourds de marchandises entre Paris et Nevers et également le service des trains de voyageurs semi-directs sur les sections via Moret et Malesherbes ; à la compagnie de l'Est, où elles furent numérotées 40.001 à 40.035 série 12 s., elles assuraient des services divers, du train de marchandises lourd aux omnibus de grands parcours. Elles figuraient à l'effectif des dépôts de Troyes, Mohon, Lumes, Verdun.

A la S.N.C.F., de 1938 à 1940, elles assuraient les mêmes prestations qu'aux anciennes compagnies.

La période sombre, de 1940 à 1945, a vu un grand nombre de ces machines empruntées, environ 160 machines ; 41 machines seront perdues.

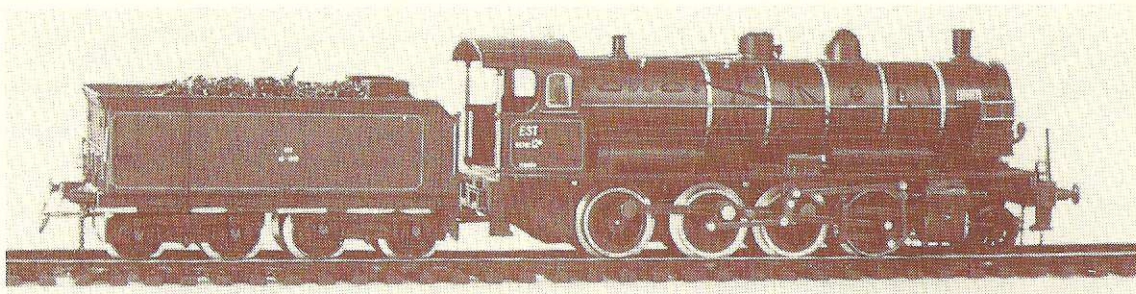
De 1945 à 1949, après révisions dans les ateliers de la région de l'Est, elles sont employées sur cette région où elles prennent les numéros 140 C-1 à 70 et 101 à 370 ; elles assurent des services divers, du train de marchandises lourd au remplacement d'autorails, en passant par les voyageurs-omnibus et trains voyageurs-marchandises (M.V.). 32 dépôts en ont reçues. Sur la région Ouest, on les voit effectuer un travail intensif, sur la grande ceinture de Paris et à Achères. Les lignes secondaires les emploient également aux trains omnibus-marchandises (T.O.M.).

1950-1960, la dernière belle décennie, où, sur la région Est, elles assurent des trains omnibus de voyageurs sur petits parcours, et même des express. Sur l'Ouest, des trains de voyageurs aux services d'été.

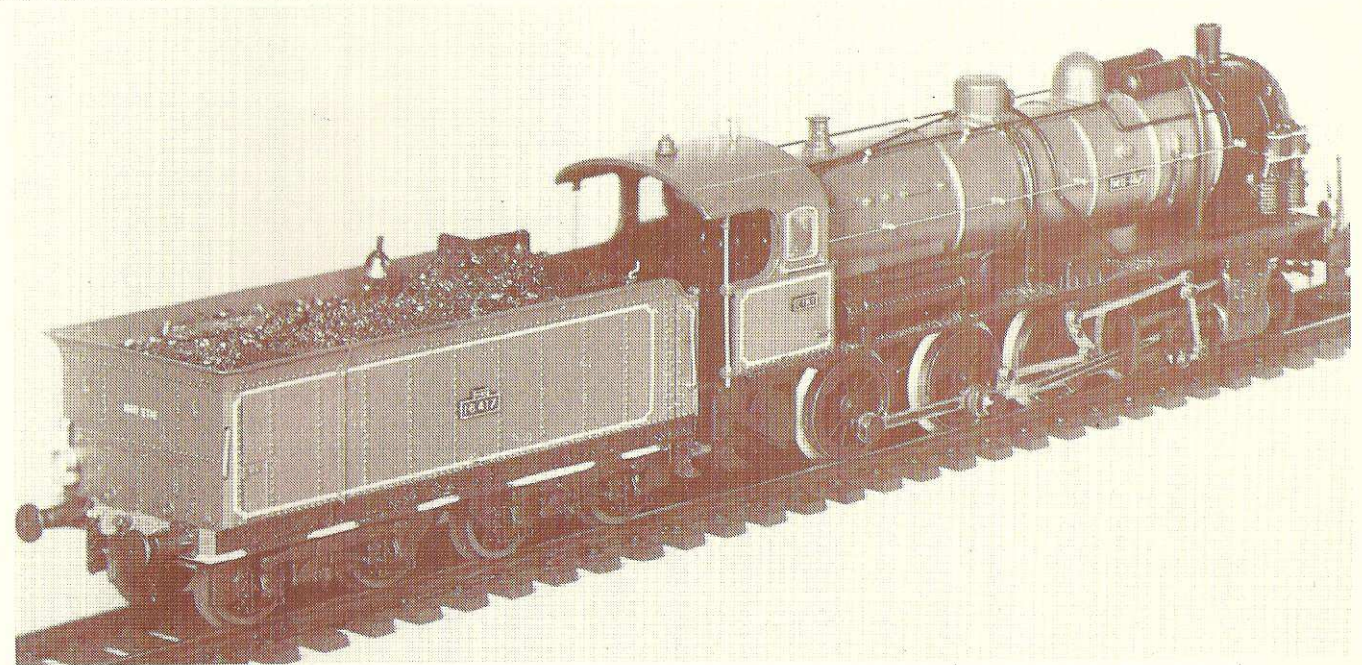
1962-1975. La fin !.. employées sur les lignes à faible armement, ou louées aux C.F.T.A. A Verdun on peut les voir dans la côte Saint-Michel, qui conduit au souterrain de Tavannes, en double traction, avec la pousse non attelée, montant de lourds trains vers les régions industrielles de la frontière luxembourgeoise. A Troyes elles assurent les trains voyageurs sur Chatillon-sur-Seine/Iss-sur-Till et Chatillon-sur-Seine/Chaumont.

Les dernières, en 1975, entretenues par les ateliers de Gray (derniers ateliers de réparation vapeur) assuraient les trains facultatifs. Elles sont les dernières locomotives à vapeur qui ont assuré des trains en service commercial en France. Elles nous laissent de merveilleux souvenirs, de belles machines, qui ont assuré un dur service pendant 60 ans sur pratiquement la moitié de notre territoire.

« LES CONSOLIDATIONS »



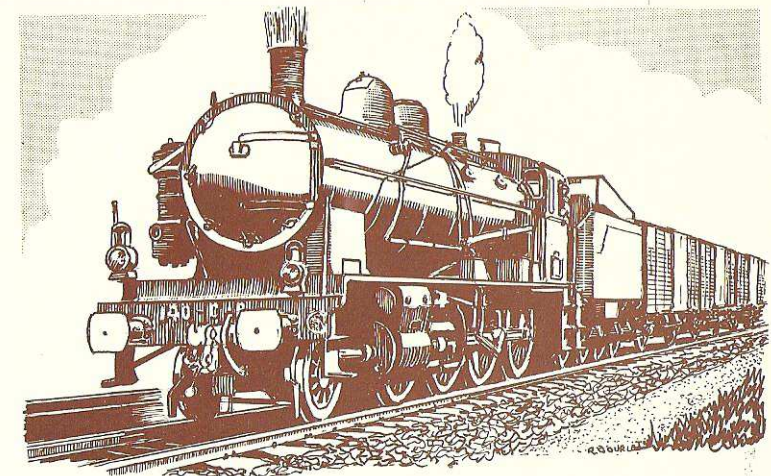
Réf. 140 EST



Réf. 140 ETAT PRESTIGE

Locomotives reproduites par FRANCE-TRAINS

A.L.V.F.	12		1915-1919
EST	40.012	dépôt Mohon	1919-1938
ETAT	140-187	dépôt Caen	1913-1938
P.L.M.	140.K.21	dépôt Montargis	1919-1938
S.N.C.F.	140.C.5	dépôt Chaumont	1950-1973
S.N.C.F.	140.C.245	dépôt Granville	1956-1971
S.N.C.F.	140.C.231	dépôt Saintes	1955-1971
C.F.T.A.	140.C.321	dépôt Verdun	1960-1974
C.F.T.A.	140.C.287	dépôt Chalindrey	1960-1975



Les G8¹ de Monsieur Garbes

En 1912, l'A.L. est sous contrôle allemand. 137 machines neuves G8¹ lui sont attribuées : les n^{os} 5151 à 5287. 72 machines des « chemins de fer prussiens » qui se trouvaient sur le territoire de l'A.L. en 1918 furent récupérées par l'A.L. et numérotées par la suite 5.301 à 5.372. L'A.L. perçu aux titres des prestations d'armistice 138 machines 5.001 à 5.138.

Sur l'Est ont été perçu en 1918 108 machines 42992 à 4399. Sur l'A.L. et l'Est les G8¹ ont été affecté à la plupart des dépôts marchandises.

Sur l'Etat les G8¹ numérotés 040.901 à 941, affectés aux trains lourds de marchandises et triage à la butte à Achères. Les dépôts suivants les ont eu à leurs effectifs : Mantes, Sotteville, Rouen, Caen, Evreux, Argentan, Lisieux, Le Mans, Saint-Brieuc, Brest, Nantes, Château-du-Loir, Niort, Saintes.

Au P.O. les G8¹ 1306 à 1311 et 70 machines datant de 1915/18 numérotées sur le papier 1301 à 1370 dont 52 rétrocedées à l'Est, le 1^{er} janvier 1924 et au P.L.M. 18 machines à la même date. Elles assuraient les trains lourds de marchandises de : Paris à Châteauroux, Tours à Vierzon et Sainzaise, Orléans à Bordeaux. Les dépôts suivants en possédaient : Orléans (36), Poitiers (6), Bordeaux (6), Vierzon (21).

Au Midi, la série 2201 à 2251, tractait les marchandises lourdes, sur les parcours suivants : Bordeaux à Toulouse et Sète, Bordeaux-le Verdon, Langon à Gabart, Marmande à Port-Bou, Toulouse à Ax et Bayonne, Port-Sainte-Marie à Riscles.

Leurs dépôts étaient : Bordeaux, Toulouse, Narbonne, Tarbes. Après la fusion avec le P.O., un grand nombre fut garé au parc de l'Estey à Bordeaux pour être vendu.

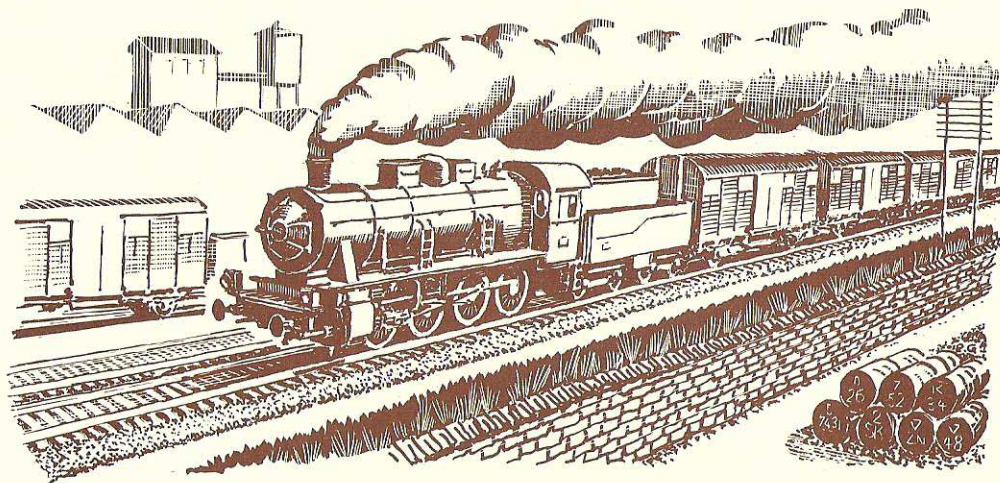
Au P.L.M. l'utilisation de ce type a été intensif pour la remorque des trains de marchandises lourds et travaux à la butte. En 1919 il s'est vu attribué 47 machines. Les dépôts suivants en ont eu à leur effectif : Paris-Villeneuve, Dijon, Dôle, Nevers, Le Teil, Avignon, Miramas, Lons-le-Saunier, Langeac, Nîmes pour service sur différentes lignes : Iss-sur-Til à Dijon, Dijon à Bourg, Dijon à Vallorde, Dôle à Belfort, Le Teil à Badan, Le Teil à Nîmes, Langeac au Puy, Langogne au Puy, Orange et Avignon à l'Isle-sur-Sorgue, Cavaillon à Volx, Pierrelatte à Nyon.

A la S.N.C.F., regroupées sur la région Est (le plus grand nombre) et Nord. On en comptait encore 400 en 1951. La dernière sur l'Est fut la 040 D 260 qui fut garée froide au 1^{er} janvier 1966 et réformée peu après.

Au nord, il en restait 17 en juillet 1967 ; elles survécurent jusqu'en 1968.

C'étaient de solides machines pouvant remorquer en palier 2.000 à 2.200 tonnes entre 30 et 40 kilomètres/heure, vitesse limite 55 km/h.

En règle générale, elles ont tracté les marchandises lourdes, mais également effectué les travaux à la butte, les manœuvres des trains marchandises-voyageurs (M.V.), des trains omnibus, des trains d'ouvriers, de travaux, des renforts en queue de convoi sur certaines lignes, et même entre Lille et Tourcoing tracté des express.



C ^{ie}	N ^o machine	Séries	Dépôt	Période d'utilisation
A.L.	5.251	5001 à 5372	Strasbourg	1918-1938
EST	4.342	12 ^s 4240 à 4399	Epinal	1919-1930
EST	040-472		Epinal	1930-1938
NORD	4.410	4351 à 4562	Laon	1925-1938
ETAT	040-414	901 à 941	Caen	1919-1938
P.O.	1308	1306 à 1311	Poitiers	1917-1928
MIDI	2212	2201 à 2251	Tarbes	1919-1934
P.O.-MIDI	040-541	501 à 551	Agen	1934-1938
P.L.M.	4-E.17	1 à 64	Dôle	1924-1938
S.N.C.F.	040-D.40 1	6... 905	Metz	1938-1966
S.N.C.F.	040-D.53 2	4351 à 4562	La Plaine	1938-1968

Symbolisant le trait d'union entre le passé et le futur...

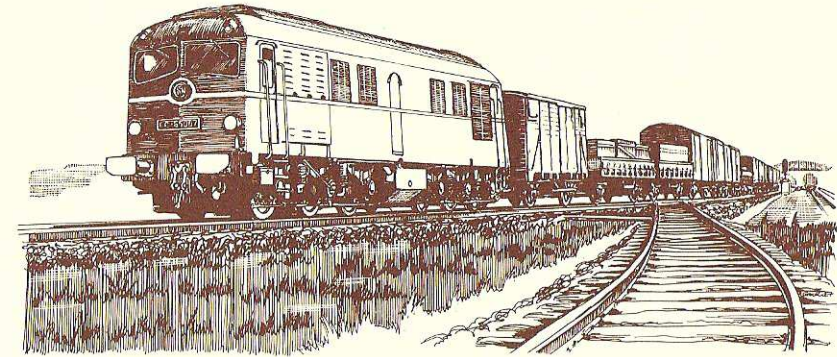
les locomotives diésel-électrique

série 65.500 dites « DAKOTA »

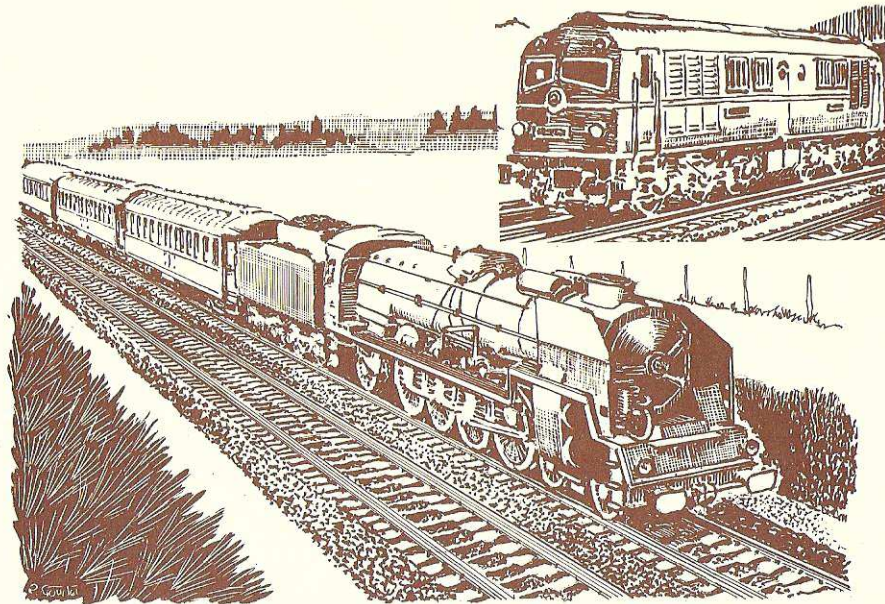
Construites en 1955/56 par la C.A.F.L. pour la partie mécanique et C.E.M. pour la partie électrique, les actuelles C.C. 65.501 à 35 furent commandées par la S.N.C.F. afin de remplacer la traction à vapeur assurée par les 151 TA et 151 Tq sur les sections non électriques de la grande ceinture. Ces machines, dites de 2.000 chevaux, 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 à vapeur.

Elles porteront les N^{os} 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 C.C. 64.000. Les effectifs des B.B. 63.000 augmentent. Il fut décidé, au début de 1966, de démarquer les locomotives ceintures, qui devinrent alors les C.C. 65.000 actuelles. La tranche 64.000 étant partiellement absorbée par les B.B. 63.000. Les C.C. 65.500 ont assuré la remorque des lourds trains de marchandises et aussi des rames quadricourant T.E.E. en transit, ainsi que de nombreux trains de voyageurs passant du Nord au Sud de Paris. D'autres ont été louées aux houillères de Lorraine à Forbac. Elles se sont rendues célèbres en tractant les trains de travaux de la ligne Paris-Lyon à grande vitesse. On les trouve encore sur l'Ouest de Paris. Sur la région Est, quelquefois, elles passent sur le viaduc de Pommeuse, tractant de lourd train de minerais. Sur Crépy-en-Valois/Villers-Cotterêts, elles tractent des convois de voitures automobiles ; sur Soissons, des convois pétroliers.



Le modèle FRANCE-TRAINS...

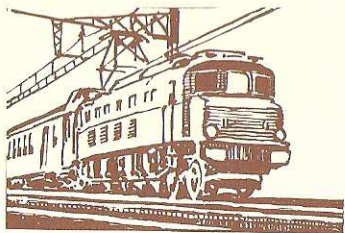


...reproduit fidèlement la machine réelle ; la caisse finement gravée est en polystyrène, peinte en vert S.N.C.F., avec bandeaux jaunes, traverse avant et arrière rouge ; les inscriptions de service sont en blanc, les plaques d'immatriculations rapportées, châssis gris souris.

Le châssis, réalisé en laiton 5 et 10/10^e, donne à l'ensemble une grande adhérence. Le modèle pèse 400 g. Son micromoteur à réducteur incorporé (fabrication suisse) entraîne 4 roues bandagées qui assurent une grande force de traction, un ralenti extraordinaire et un roulement silencieux.

Inversion des feux rouges et blancs suivant le sens de la marche. Eclairage des tableaux de bord, tampons à ressorts, attelages fonctionnels à chocquelles, cabines aménagées. Possibilité de ventilateurs fonctionnels pour les amateurs le désirant.

Références	Anciennes références	Type et N°	Série	Année construction	Période utilisation
5.807	61	060 DA 29	1 à 35	1954	1954-1961
6.807		C.C. 64.026	64.001 à 35	1954	1961-1966
7.807	62	C.C. 65.511	65.501 à 35	1954	1966-....



LES MOTRICES DU P.O.

dites « Nez de Cochon »

Le réseau du P.O. a acquis rapidement une grande expérience en matière de traction électrique en courant continu 1.500 Volts avec l'exploitation des prototypes E.401 et 402, 501 et 502 plus la 601. La série des « 500 » est née des prototypes 501 et 502 et a 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 machine, très robuste, de 4.000 chevaux, a eu une longévité exceptionnelle. La plupart des machines ont dépassé les 7.000.000 de kilomètres.

En 1980, elles sont garées en réparations différées aux garages de Toulouse-Saint-Cyprien ou Bordeaux-Bastide. Leur disparition efface le témoignage d'une époque, celle des grands réseaux, et en l'occurrence celui du P.O.

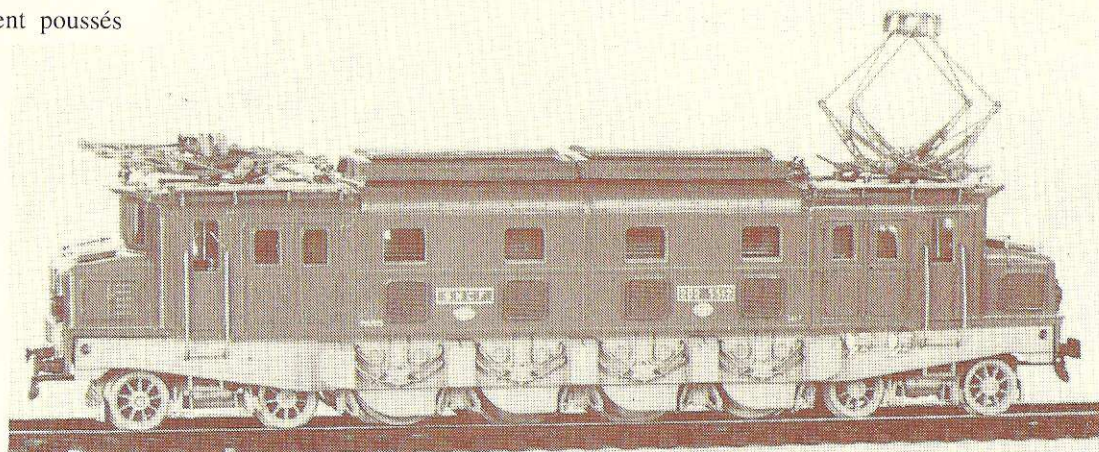
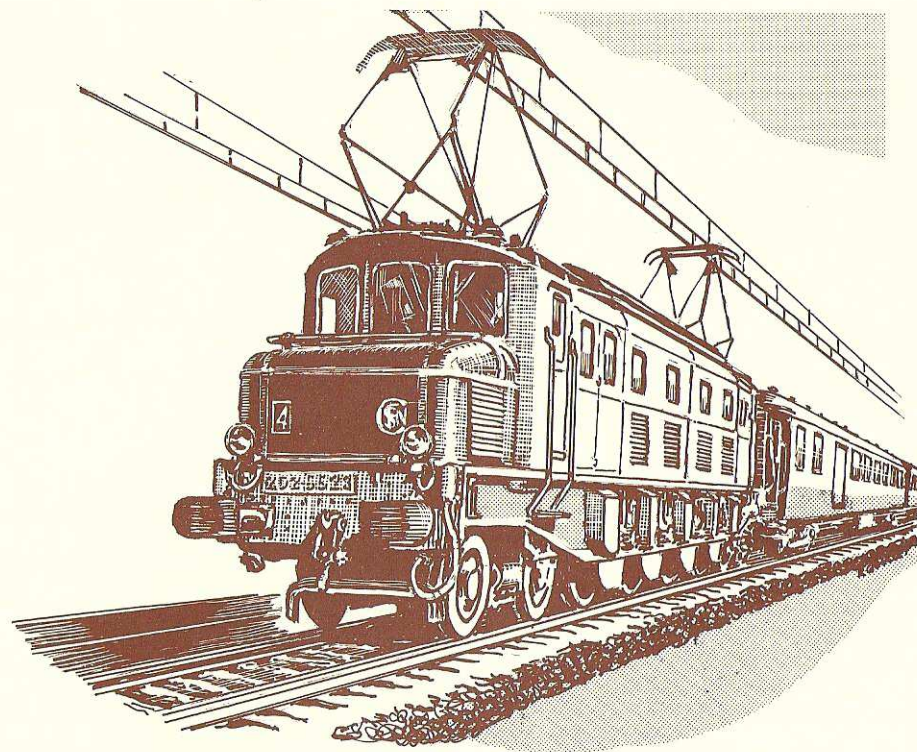
Elles ont assuré de nombreux services : express-lourd, messageries, trains de pèlerins, remonte de rames vides, omnibus de grands parcours.

Leurs dépôts : Paris-Vitry, Bordeaux, Toulouse, Limoges.

Les lignes parcourues : Paris, Les Aubrais (Orléans), Vierzon, Châteauroux, Argenton-sur-Creuse, Brive, Cahors, Montauban, Toulouse, Agen, Montauban, Carcassonne, Narbonne, Béziers, Montpellier, Nîmes, Avignon, Paris, Juvisy, Les Aubrais (Orléans), Saint-Pierre-des-Corps (Tours), Poitiers, Angoulême, Bordeaux, Dax, Bayonne, Irun.

Elles ont tracté des trains aux noms prestigieux : *Sud-Express*, *Pyrénées-Côte d'Argent*, *Barcelone-Express*.

Au départ d'Argenton-sur-Creuse, en direction de Limoges, leurs trains étaient poussés par une B.B. jusqu'à Cehon.

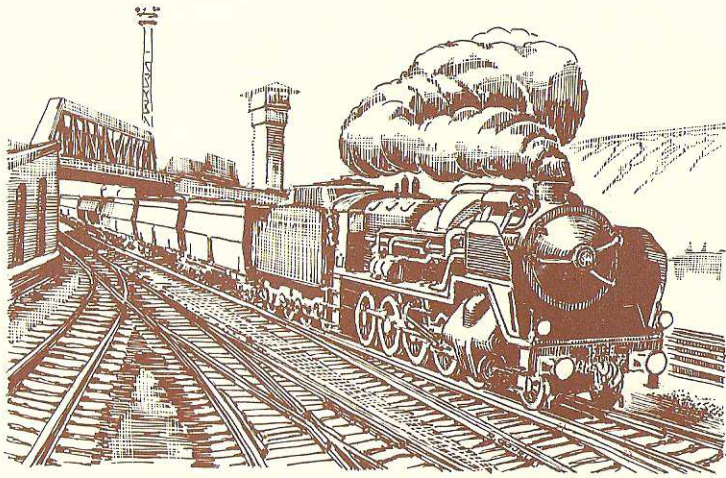


Réf. 580

Réf.	Anc. réf.	N° machines	Série	Année constr.	Réseau	Période utilisation	Observations
140	51	E.516	503 à 537	1933	P.O.	1933-34	Pantographe monopalette
170		E.536	528 à 537	1935	P.O.-M.	1934-38	
380					SNCF	1938-50	
580	52	2D2.5512	5503 à 5537		SNCF	1950-68	Suppression de 2 sablières
880					SNCF	1968-80	

Les wagons tombereaux

« ARBEL »



Ces wagons ont été fabriqués par les usines ARBEL de Douai (Nord), pour différentes sociétés de transports en vrac, notamment de minerais.

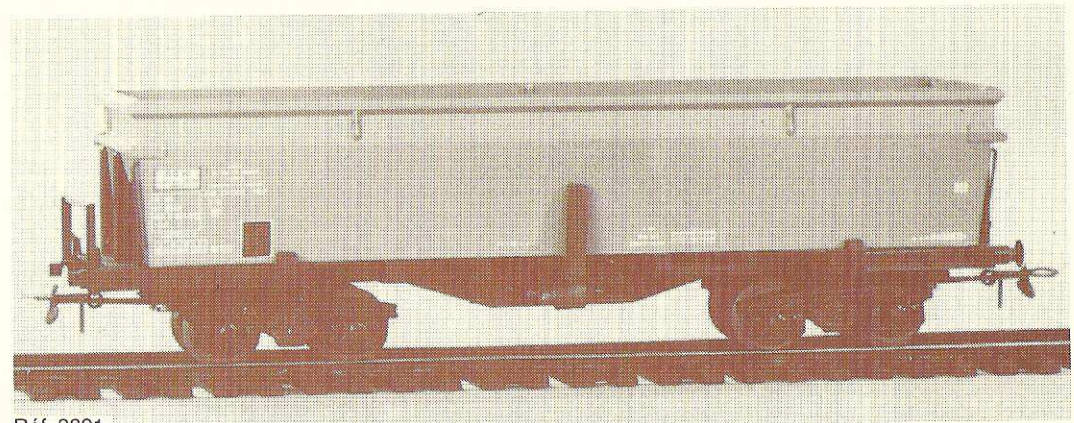
Montés sur bogies Y 25, ces wagons sont des véhicules modernes dont le déchargement est opéré par retrait de la caisse du châssis à l'aide d'une grue de retournement.

Actuellement, ils circulent partout en France.

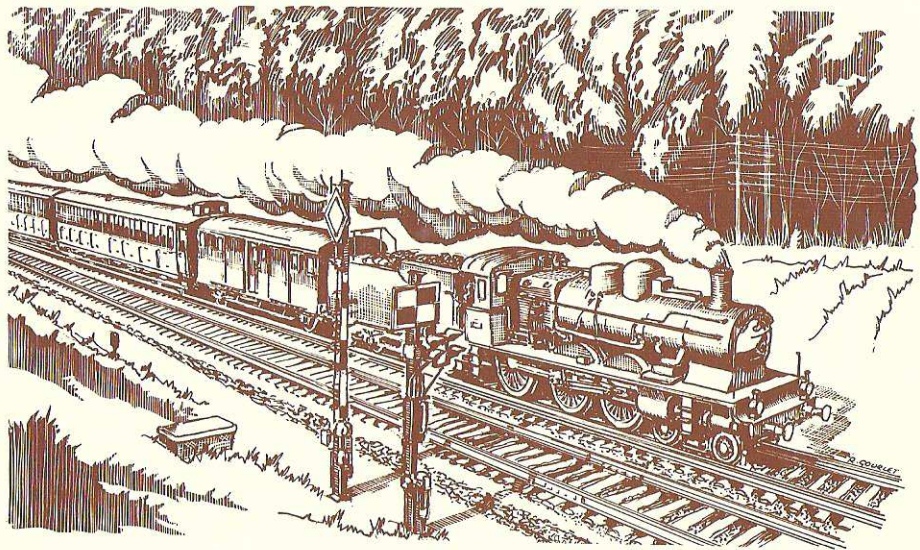
Référence	Ancienne référence	Marques de propriété	Chargement	Couleurs
8891 C	101	Arbel	vide	gris
8891 S	101 S		sable	
8891 C	101 C		charbon	
8892	102	STEMI	vide	gris
8892 S	102 S		sable	
8892 C	102 C		charbon	
8893	103	SCRC	vide	brun
8893 S	103 S		sable	
8893 C	103 C		charbon	
8894	104	ARBEL	vide	gris clair
8894 S	104 S		sable	
8894 C	104 C		charbon	
8895	105	Sellier Leblanc	vide	gris
8895 S	105 S		sable	
8895 C	105 C		charbon	



Réf. 8895



Réf. 8891



Les voitures Ty. d'origine EST

La série, variée, de voitures à bogies et à portières latérales multiples, dites « Ty » représente sans conteste un type de véhicule qui nous a été des plus familiers, puisqu'il a été répandu, assez uniformément, sur les réseaux français de 1907 à 1950 (environ 1.500 unités réparties entre l'Est, le Nord, l'Etat, le Midi et le P.L.M., toutes utilisées plus tard par la S.N.C.F., le type EST étant représenté par 927 véhicules).

Ces voitures sont à caisse bois et à revêtement tôles, avec toilettes à toutes les classes, à compartiments fermés en 1^{re} et 2^e classe, mais ouverts en 3^e classe. Sur le couloir latéral, il n'y a pas d'intercirculation. Le châssis métallique est sous-tendu par des tirants. Roulement sur bogies. Wagons-lits.

Aptes à tous services : trains express, trains directs, omnibus de grands parcours, trains de troupes également. Tractées par des locomotives à vapeur, de la 131 TB à la 241 A en passant par les 140, et même des motrices électriques B.B. Valenciennes-Thionville.

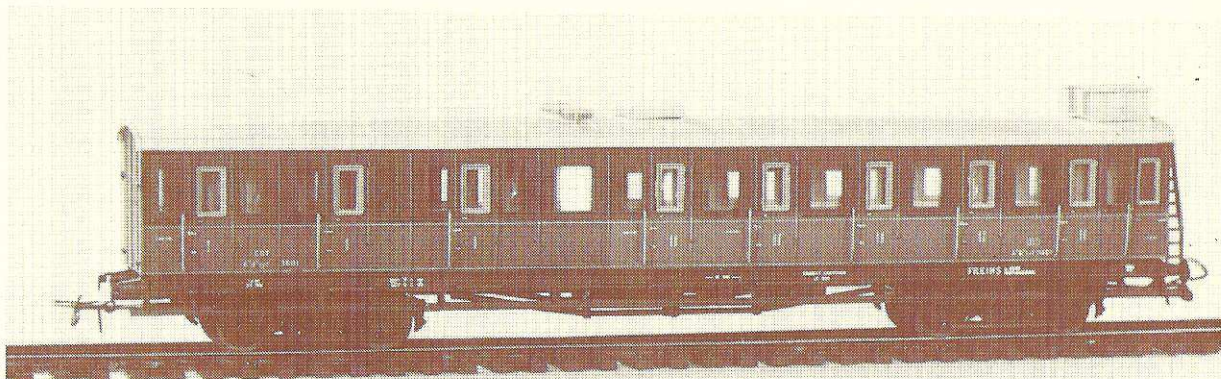
Ces voitures ont connu une importante carrière. Leur métallisation sur le type BRUHAT (porte centrale portefeuille) la prolonge dans le même sens, tandis que la métallisation avec deux portes double par face les a converties au service de banlieue.

Dans l'état d'origine, leur polyvalence leur a valu, après la guerre de 1914, d'être considérées par le ministère des Travaux Publics comme série type, du moins en ce qui concerne la 3^e classe. On en construisit donc jusqu'en 1922, pour l'Est et l'Etat, et en 1928, le P.L.M., malgré l'apparition des voitures métalliques, construisait encore une dernière tranche de son propre type de Ty.

Ainsi, tous les réseaux français, comme les réseaux étrangers d'ailleurs, ont compté dans leur parc ce type de voitures, variant surtout par le style. De l'ensemble des réalisations, le type EST émerge pour plusieurs raisons : c'est, d'abord, la série la plus importante ; elle contient à elle seule la plus grande diversité de classes et de voitures mixtes ; la plupart de ces voitures comportait une vigie (à 2 variantes). Enfin, elle a essaimé, puisque c'est le type EST que l'Etat et le Midi ont adopté tel quel pour leur 3^e classe, tandis que le P.L.M. sur le châssis Est avait étudié une caisse un peu différente, sans compartiment de frein, ce qui augmentait la largeur des compartiments. Le Nord devait renoncer à ces caisses bois, proches de celles de l'Est, mais d'esthétique plus dépouillée, pour une construction métallique tubulaire donnant 11 compartiments.

Au reste, le type EST, de proportions harmonieuses, présente la variété du détail et permet de reproduire les savoureuses couleurs de classe EST, différentes de celles du P.L.M., ce qui accroît l'attrait de ce matériel. Ces couleurs sont en outre réhaussées par l'éclat des voitures mixtes. Ce n'est pas tout : une très intéressante et pittoresque curiosité, qu'on ne saurait omettre, vient s'ajouter à cette gamme. Vers 1935, les grands réseaux, pour alléger leurs charges d'exploitation, décidèrent d'affecter à la desserte des lignes peu rémunératrices, des voitures « à compartiments communs » selon la terminologie, qui n'étaient autres que des voitures tantôt de 1^{re} classe, tantôt de 2^e, peintes entièrement en vert, mais marquées, à l'usage des porteurs de billets des deux classes supérieures de l'indice I/II ou 1-2 et du matricule AB sty.

Cet usage a été reconduit par la S.N.C.F. jusqu'en 1950 (il existait aussi pour les autorails).



Réf. 1114

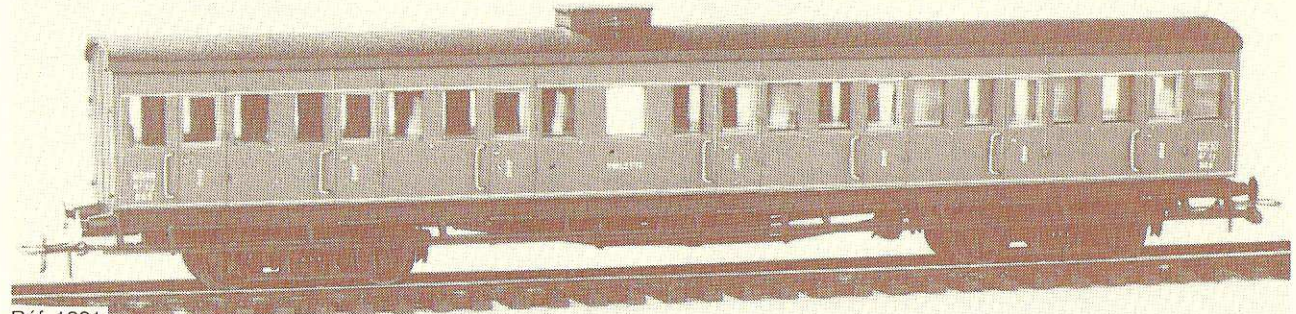
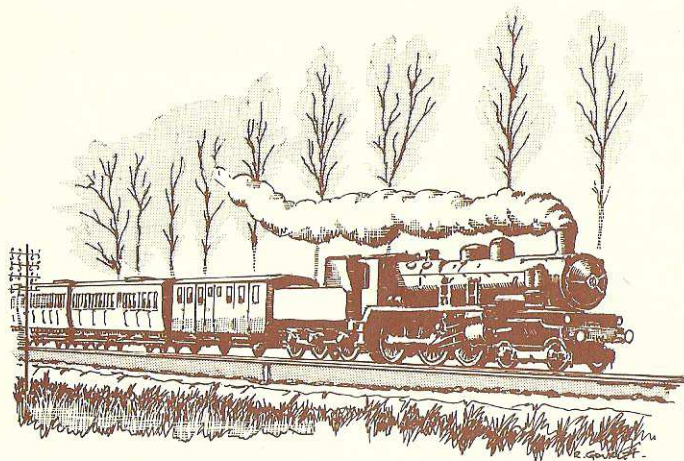
Les voitures Ty. d'origine EST

Références	Références anciennes	C ^{ies}	Classe	Numéro de la voiture		Série à laquelle appartient la voiture	Année de construction	Période d'utilisation	Couleurs	Observations
0111		Est	1 ^{re}	A ^{Py}	414	391 à 425	1912-1913	1913-1925	noir et grenat	filets jaunes
1111	211	Est	1 ^{re}	A ^{7 1/2}	ty 830	801 à 835	1912-1913	1925-1938	noir et grenat	filets jaunes
2111	214	Est	1 ^{re} /2 ^e	AB ^{7 1/2 S}	ty 6963	6961 à 6975	1912-1913	1935-1938	vert olive	voiture déclassée
3111	201	S.N.C.F.	1 ^{re}	A ^{7 1/2}	ty 1	802 à 835	1912-1913	1938-1950	vert	
4111	204	S.N.C.F.	1 ^{re} /2 ^e	AB ^{7 1/2}	ty 1	6961 à 6975	1912-1913	1938-1950	vert	voiture déclassée
5111		S.N.C.F.	2 ^e	B ^{7 1/2}	ty 10333	10333 à 10344	1912-1913	1950-1956	vert	
6111		S.N.C.F.	1 ^{re}	A ^{7 1/2}	ty 10006	10001 à 10011	1912-1913	1956-1968	vert	
7111		S.N.C.F.	1 ^{re}	A ^{7 1/2}	ty 10107	10101 à 10111	1912-1913	1956-1968	vert	modifications
0112		Est	2 ^e	B ^{Py}	414	2331 à 2415	1911-1923	1911-1925	vert olive et noir	filets jaunes
1112	212	Est	2 ^e	B ⁹	ty 5542	5501 à 5562	1911-1923	1925-1938	vert olive et noir	filets jaunes
3112	202	S.N.C.F.	2 ^e	B ⁹	ty 1	5502 à 5562	1911-1923	1938-1950	vert	
5112		S.N.C.F.	2 ^e	B ⁹	ty 10.376	10.345 à 10.388	1911-1923	1950-1956	vert	
6112		S.N.C.F.	2 ^e	B ⁹	ty 14.162	14.149 à 14.192	1911-1923	1956-1968	vert	
7112		S.N.C.F.	1 ^{re}	A ⁹	ty 10.208	10.201 à 10.214	1911-1923	1956-1960	vert	modifications
0113		Est	3 ^e	C ^{Py}	3.513	3.501 à 3.945	1907-1923	1907-1925	marron clair et noir	filets jaunes - guérite serre-freins
1113	215	Est	3 ^e	C ¹⁰	tyf 12.001	12.001 à 12.442	1907-1923	1925-1938	marron clair et noir	filets jaunes - guérite serre-freins
3113	205	S.N.C.F.	3 ^e	C ¹⁰	tyf 1	12.442	1907-1923	1938-1950	vert	guérite serre-freins
5113		S.N.C.F.	3 ^e	C ¹⁰	tyf 14.171	14.141 à 14.447	1907-1923	1950-1956	vert	guérite serre-freins
6113		S.N.C.F.	2 ^e	B ¹⁰	tyf 14.177	14.141 à 14.447	1907-1923	1956-1968	vert	voiture déclassée
7113		S.N.C.F.	2 ^e	B ¹⁰	tyf 14.217	14.141 à 14.447	1907-1923	1956-1968	vert	modifications
0114		Est	1 ^{re} -2 ^e	AB ^{Py}	1.441	1.401 à 1.495	1910-1923	1910-1925	grenat - marron clair et noir	filets jaunes - guérite serre-freins
1114	213	Est	1 ^{re} -2 ^e	A ³ B ⁵	tyf 3601	3.601 à 3.694	1910-1923	1925-1938	grenat - marron clair et noir	filets jaunes - guérite serre-freins
2114		Est	2 ^e	B ⁸	tyf 7041	7.021 à 7.083	1910-1923	1936-1938	vert olive	guérite serre-freins
3114	203	S.N.C.F.	1 ^{re} -2 ^e	A ³ B ⁵	tyf 1	3.691	1910-1923	1938-1950	vert	guérite serre-freins
5114		S.N.C.F.	2 ^e	B ⁸	tyf 10271	10.268 à 10.325	1910-1923	1950-1956	vert	guérite serre-freins
6114		S.N.C.F.	1 ^{re} -2 ^e	A ³ B ⁵	tyf 10404	10.401 à 10.407	1910-1923	1956-1968	vert	
0115		Est	2 ^e -3 ^e	BC ^{Py}	2821	2.801 à 2.840	1910-1912	1910-1925	vert olive - marron cl. et noir	filets jaunes - guérite serre-freins
1115	216	Est	2 ^e -3 ^e	B ⁴ C ⁵	tyf 10003	10.001 à 10.039	1910-1912	1925-1938	vert olive - marron cl. et noir	filets jaunes - guérite serre-freins
3115	206	S.N.C.F.	2 ^e -3 ^e	B ⁴ C ⁵	tyf 1	10022	1910-1912	1938-1950	vert	guérite serre-freins
5115		S.N.C.F.	3 ^e	C ⁹	tyf 12271	12.261 à 12.288	1910-1912	1950-1956	vert	guérite serre-freins
6115		S.N.C.F.	2 ^e	B ⁹	tyf 14084	14.072 à 14.098	1910-1912	1956-1968	vert	déclassement
0313		Etat	3 ^e	CC ^{Py}	8007	8.001 à 8.205	1921-	1921-1925	vert	au titre des T.P., guérite serre-freins
1313	217	Etat	3 ^e	C ¹⁰	tyf 17186	17.001 à 17.205	1921-	1925-1938	vert	au titre des T.P., guérite serre-freins
0613		Midi	3 ^e	C ^{Py}	72280	72.251 à 72.280	1921-	1921-1925	vert	au titre des T.P., guérite serre-freins
1613		Midi	3 ^e	C ¹⁰	tyf 14.372	14.351 à 14.380	1921-	1925-1934	vert	au titre des T.P., guérite serre-freins
2713		P.O.-Midi	3 ^e	C ¹⁰	tyf 14370	14.351 à 14.380	1921-	1934-1938	vert	au titre des T.P., guérite serre-freins
0513		P.L.M.	3 ^e	C ^{Py}	12052	12.001 à 12.070	1921-1922	1922-1925	vert	Horne et Buire
1513		P.L.M.	3 ^e	C ¹⁰	ty 12272	12.210 à 12.309	1928-1929	1929-1938	vert	Franco-Belge, C ^{ie} F ^e de mat. de C.F.
3513		S.N.C.F.	3 ^e	C ¹⁰	tyf 13002	12.210 à 12.309	1928-1929	1938-1950	vert	S ^{ie} Paris-Aubevoye
9513		S.N.C.F.	3 ^e	V.B.	432	12.001 à 12.070	1928-1929	1950-1962	brun	Parc de service

Les voitures T.y d'origine NORD

Références	Références anciennes	C ^{ies}	Classe	Numéro de la voiture	Série à laquelle appartient la voiture	Année de construction	Période d'utilisation	Couleurs	Observations
0221		Nord	1 ^{re}	APy 72	1 à 45 (1908) 56 à 75	1913	1913-1925	vert	
1221	121	Nord	1 ^{re}	A ⁷ ty 848	801 à 874	1913	1925-1938	vert	
3221	131	S.N.C.F.	1 ^{re}	A ⁷ ty 2 852	844 à 874	1913	1938-1950	vert S.N.C.F.	
2222	122	Nord	2 ^e	B ⁷ ty 5.292	5.280 à 5.300	1913	1936-1938	vert	déclassée en 1936
3222		S.N.C.F.	2 ^e	B ⁷ ty 2 5.300	5.280 à 5.300	1913	1938-1950	vert S.N.C.F.	déclassée
5222		S.N.C.F.	2 ^e	B ⁷ ty 20.347	20.342 à 20.357	1913	1950-1956	vert S.N.C.F.	déclassée
6222	134	S.N.C.F.	2 ^e	B ⁷ ty 26.111	26.101 à 26.137	1913	1956-1968	vert S.N.C.F.	portières condamnées côté couloir
2223	123	Nord	3 ^e	C ⁷ ty 13.841	13.832 à 13.853	1913	1937-1938	vert	déclassée en 1937
3223		S.N.C.F.	3 ^e	C ⁷ ty 2 13.851	13.832 à 13.853	1913	1938-1950	vert S.N.C.F.	déclassée
5223	133	S.N.C.F.	3 ^e	C ⁷ ty 26.125	26.101 à 26.137	1913	1950-1956	vert S.N.C.F.	déclassée
9221X	141 V	S.N.C.F.	Parc serv.	M.T. dépôt Vaires		1913	1968-1971	vert	6 portières condamnées
9222X	141 B	S.N.C.F.	Parc serv.	M.T. dépôt Vaires		1913	1956-1968	brun	6 portières condamnées
9223X	142 V	S.N.C.F.	Parc serv.	Dortoir		1913	1968-1978	vert	6 portières condamnées
9221Y	142 B	S.N.C.F.	Parc serv.	Dortoir		1913	1956-1968	brun	6 portières condamnées
9222Y	143	S.N.C.F.	Parc serv.	V - région Ouest		1913	1977-1980	vert	6 portières condamnées
9223Y	144 V	S.N.C.F.	Parc serv.	V.B		1913	1956-1968	vert	6 portières condamnées
9221Z	144 B	S.N.C.F.	Parc serv.	V.B		1913	1950-1956	brun	6 portières condamnées
9222Z		Ent. Déhé.	Entreprise	913 ETZ 2223.		1913	1956-1980	bleu nuit	6 portières condamnées

Description succincte des voitures d'express, à bogies et portières latérales, caisse en bois tôle, châssis mixte, fer et bois.



Réf. 1221

Entre 1908 et 1921, la « C^{ie} du Nord » a reçu 383 voitures réparties dans 3 types comprenant, entre autre, le modèle qui nous intéresse : la 1^{re} classe. Construite à 15 exemplaires en 2 séries, la première en 1908, construite par la « S^{ie} Lorraine » de Lunéville, la seconde, en 1913, par la « C^{ie} française de matériel de chemin de fer » à Ivry-Port.

Les numéros de ces voitures étaient à l'origine Apy 1 à 55, 56 à 75, ensuite numérotation unifiée de 1925, A⁷ ty 801 à 854, 855 à 874.

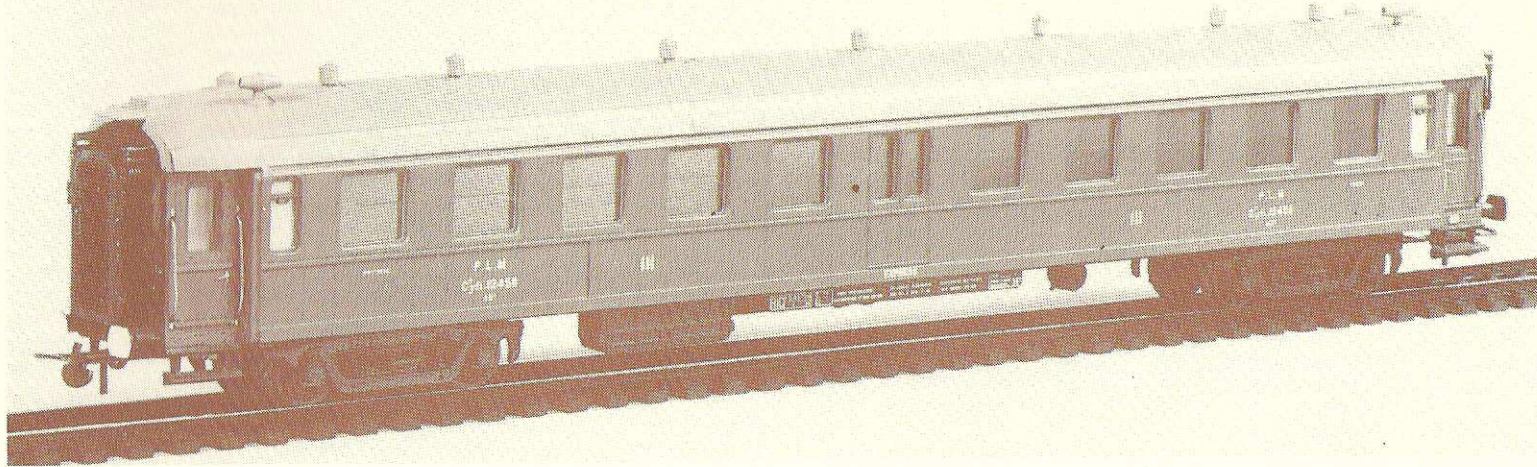
Dès 1919, les réformes ont commencé, suite aux disparitions en Allemagne, ou destructions pendant la guerre de 1914-18, et ensuite après différents déraillements ou accidents.

Elles ont terminé leur longue carrière au « parc de service S.N.C.F. » et chez différentes entreprises ferroviaires, aux alentours des années 1980.

Du temps de l'exploitation par la « C^{ie} du Nord », elles assuraient des trains-express et direct, ensuite des omnibus. A la « S.N.C.F. », omnibus, trains marchandises-voyageurs, remorque d'autorail, trains d'ouvriers, etc.

Les voitures Dyle et Bacalan

Références	Références anciennes	C ^{ies}	Classe	Numéro de la voiture	Série à laquelle appartient la voiture	Année de construction	Période d'utilisation	Couleurs	Observations
1573	257 °	PL.M.	3 ^e	C ¹¹ yfi 12.458	11.361 à 11.500 et 12.416 à 12.460	1929-1931	1929-1938	vert olive	portes, sanitaire, boîtes isothermos
3573	267	S.N.C.F.	3 ^e	C ¹¹ myfi 5 11.405	11.361 à 11.500 et 12.416 à 12.460	1929-1931	1938-1950	vert S.N.C.F.	portes, sanitaire, bogies y2U
4573		Réquisit.	Sanitaire	C ¹¹ myfi 5 11.431	11.361 à 11.500 et 12.416 à 12.460	1929-1931	1940-1945	camouflée - croix rouge	transformée en 1940, sanitaire
5573		S.N.C.F.	3 ^e	C ¹¹ myfi 54.703	11.361 à 11.500 et 12.416 à 12.460	1929-1931	1950-1956	vert S.N.C.F.	portes, sanitaire
6573		S.N.C.F.	2 ^e	B ¹¹ myfi 54.803	11.361 à 11.500 et 12.416 à 12.460	1929-1931	1956-1968	vert S.N.C.F.	suppression de la 3 ^e classe
8573	277	S.N.C.F.	2 ^e	B ¹¹ 51 87 21-47 510-2 5	11.361 à 11.500 et 12.416 à 12.460	1929-1931	1968-...	vert S.N.C.F.	U.I.C., bogies y2R, boîtes SKF
2576	260 °	P.L.M.	buffet - 3 ^e	C ⁴ syfi 12.451	11.361 à 11.500 et 12.416 à 12.460	1929-1931	1932-1938	vert olive	transformée en 1932
3576	270	S.N.C.F.	buffet - 3 ^e	C ⁴ smyfi 5 12.420	11.361 à 11.500 et 12.416 à 12.460	1929-1931	1938-1950	vert S.N.C.F.	transformée en 1932
4576		S.N.C.F.	buffet - 3 ^e	C ⁴ smyfi 5 12.444	11.361 à 11.500 et 12.416 à 12.460	1929-1931	1942-1950	vert S.N.C.F.	transf. en 42, suppr. portes centrales
5576		S.N.C.F.	buffet - 3 ^e	C ⁴ smyfi 54.854	11.361 à 11.500 et 12.416 à 12.460	1929-1931	1950-1956	vert S.N.C.F.	suppression portes centrales
6576		S.N.C.F.	buffet - 2 ^e	B ⁴ smyfi 54.855	11.361 à 11.500 et 12.416 à 12.460	1929-1931	1956-1959	vert S.N.C.F.	suppression de la 3 ^e classe
7576		S.N.C.F.	buffet - 2 ^e	B ³ smyfi 54.861	11.361 à 11.500 et 12.416 à 12.460	1929-1931	1959-1968	vert S.N.C.F.	réaménagement intérieur
8576	280	S.N.C.F.	buffet - 2 ^e	B ^{3r} 51 87 85-47 112-0 5	11.361 à 11.500 et 12.416 à 12.460	1929-1931	1968-1976	vert S.N.C.F.	U.I.C., bogies y2R, boîtes SKF



Réf. 1573

Le « P.L.M. » s'intéressa, dès la sortie des 10 B⁴C⁶ P.O., à ce type de construction, et demanda, après accords avec la C^{ie} du P.O., à la S^{te} Dyle et Bacalan, de réaliser une voiture C¹¹ devant mieux répondre aux impératifs d'exploitation que les types C¹⁰ proposés par l'O.C.E.M.

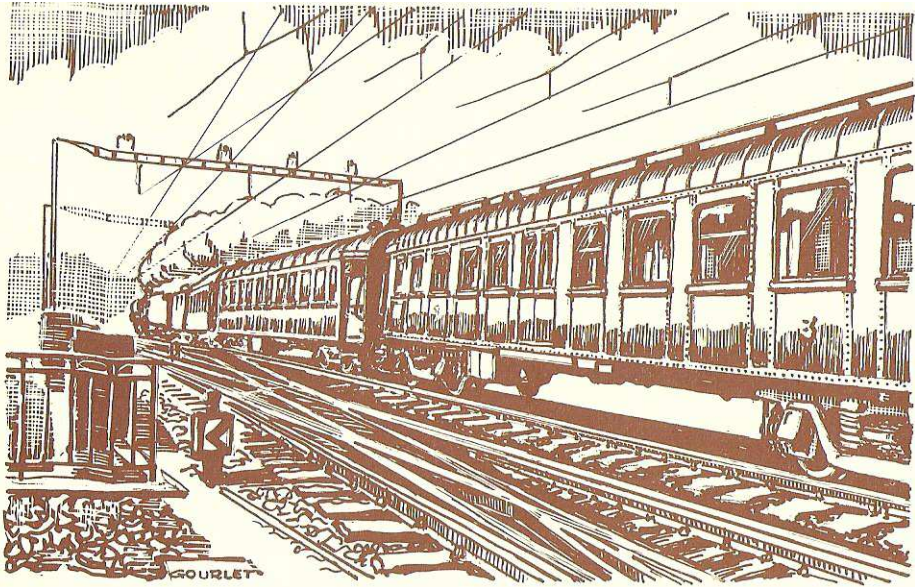
Entre 1929 et 1931, les usines Dyle et Bacalan sortirent 155 voitures. Les Ateliers du Nord de la France 30 en 1931.

En 1932, 9 unités ont été transformées en voiture-buffet C⁴s, par la suppression de 7 compartiments.

Les C¹¹ étant des voitures transformables en sanitaire, la guerre de 1939-45 provoqua la perte de 34 voitures.

En 1959, quatre B¹¹ furent réaménagées en B³s. Les premières radiations eurent lieu en 1968, et pour les buffet-bar en 1975. Elles ont assuré des trains express, directs, trains de malades couchés vers les lieux de pèlerinage, trains sanitaires, trains d'agence, d'adieu à la vapeur, de colonies de vacances. Elles continuent leur honorable carrière aux supplémentaires. On pourra certainement encore en voir en l'an 2000.

Les machines les plus diverses les ont tracté, tant au P.L.M. qu'à la S.N.C.F.



Les voitures O.C.E.M. à rivets apparents

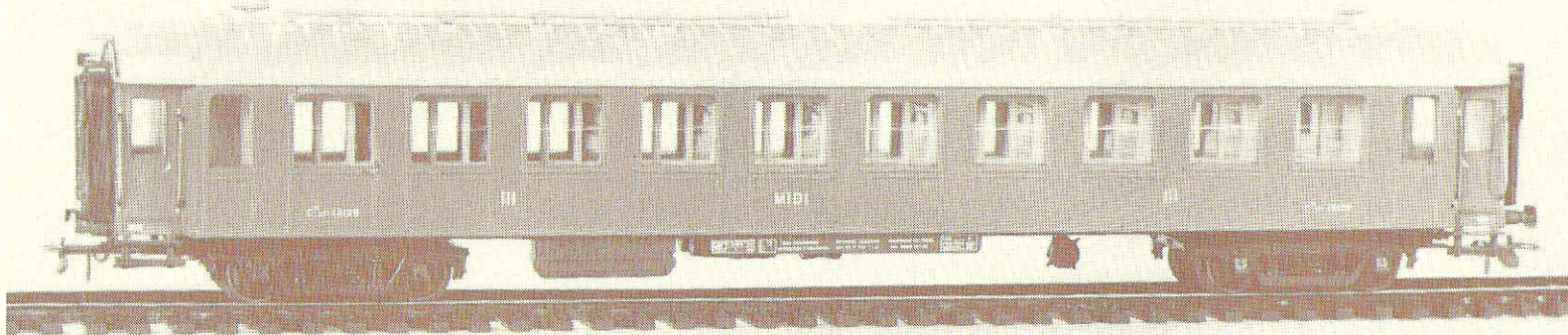
Première construction unifiée de voitures d'express françaises, ces voitures ont été réalisées par l'O.C.E.M.

Ces voitures, sorties à partir de 1924, ont constitué une grande série de voitures, utilisées sur l'ETAT, le P.O., le P.L.M., le MIDI. Typiques avec leurs bandes de rivets, leurs lignes de signal d'alarme extérieure et les échelles d'accès au toit.

Equipées du bogie Pennsylvania, étudiées en 1908 par M. Dubois, ingénieur de l'ancien OUEST, qui en avait rapporté les plans d'Amérique.

Des voitures inséparables des machines à vapeur, elles ont assuré la plupart des express lourds et trains internationaux de l'époque sur l'Italie, la Suisse, l'Allemagne, la Belgique.

Les modèles FRANCE-TRAINS sont la base de tous réseaux miniatures reproduisant la réalité pour une époque se situant de 1925 à 1980 où on peut encore les incorporer dans les express régionaux, supplémentaires, trains d'agence, tractés par les modèles électriques et diésels actuels.



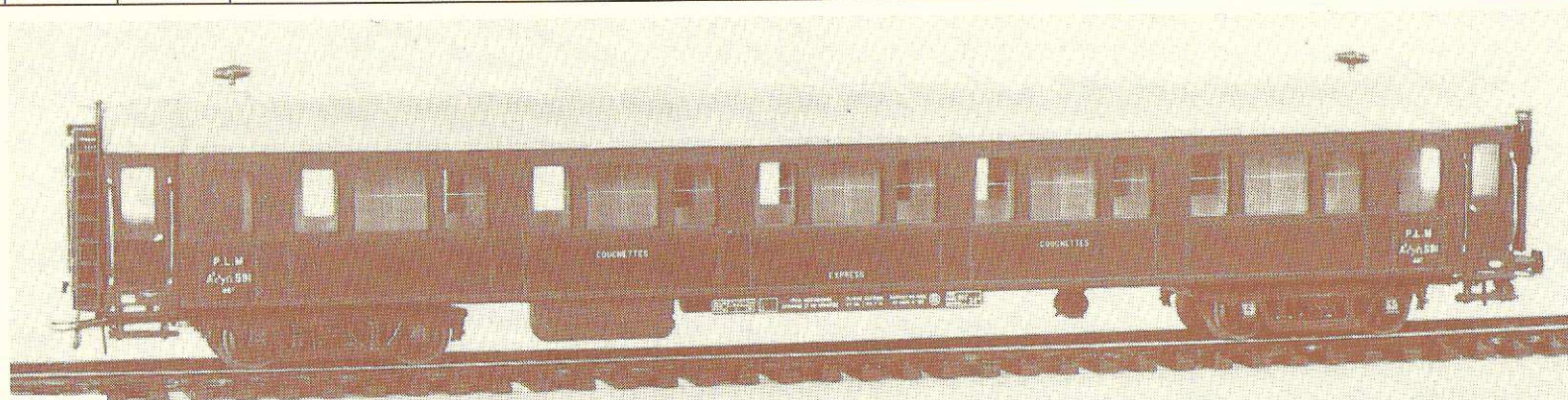
Réf. 1633



Réf. 8633

Les voitures O.C.E.M. à rivets apparents

Références	Références anciennes	C ^{ies}	Classe	Numéro de la voiture	Série à laquelle appartient la voiture	Année de construction	Période d'utilisation	Couleurs	Observations
1531	251 °	P.L.M.	1 ^{re}	A ⁸ yfi 536	531 à 570	1928	1928-1938	rouge Van Dick - noir	inscriptions dorées
3531	261	S.N.C.F.	1 ^{re}	A ⁸ myfi 5 531	531 à 570	1928	1938-1950	vert S.N.C.F.	inscriptions jaunes
5531		S.N.C.F.	1 ^{re}	A ⁸ myfi 5271	5.251 à 5.288	1928	1950-1956	vert S.N.C.F.	
6531		S.N.C.F.	1 ^{re}	A ⁸ myfi 5511	5.501 à 5.538	1928	1956-1968	vert S.N.C.F.	bandes jaunes
8531	271	S.N.C.F.	1 ^{re}	A ⁸ 51 87 18 - 47 382 - 1 5	373 à 410	1928	1968-....	vert S.N.C.F.	bandes jaunes
1530	253	P.L.M.	couchettes	A ⁵ C ⁵ yfi 591	586 à 599	1930	1930-1938	rouge Van Dick - noir	inscriptions dorées
3530	263	S.N.C.F.	couchettes	A ^{10/2} C ^{10/2} myfi 5 590	586 à 599	1930	1938-1950	vert S.N.C.F.	inscriptions couchettes - toilettes
4530	235	C.I.W.L.	lits	W.L. 586	586, 591, 599	1930	1946-1961	bleu de Savoie	louées à la SNCF, affect. Sud-Est
5539		S.N.C.F.	Parc serv.	Ss myfi 499	499	1930	1950-1970	vert S.N.C.F.	voitures inspection direction
6530		S.N.C.F.	lits	A ^{10/2} C ^{10/2} myfi 5541	5.541 à 5.543	1930	1961-1968	vert S.N.C.F.	bandes jaunes
8439	273	S.N.C.F.	Parc serv.	S 60 87 99 - 40 038 - 7 4	038	1930	1971-1973	vert S.N.C.F.	affectées à la Direction du S.-Ouest
1534	254	P.L.M.	1 ^{re} - 2 ^e	A ³ B ⁵ yfi 3469	3.460 à 3.490	1929	1929-1938	rouge Van Dick - noir	inscriptions dorées
3534	264	S.N.C.F.	1 ^{re} - 2 ^e	A ³ B ⁵ myfi 5 3470	3.460 à 3.490	1929	1938-1950	vert S.N.C.F.	
5534		S.N.C.F.	1 ^{re} - 2 ^e	A ³ B ⁵ myfi 5851	5.831 à 5.856	1929	1950-1956	vert S.N.C.F.	
6534		S.N.C.F.	1 ^{re} - 2 ^e	A ³ B ⁵ myfi 5846	5.845 à 5.871	1929	1956-1968	vert S.N.C.F.	bandes jaunes
8534	274	S.N.C.F.	1 ^{re} - 2 ^e	A ³ B ⁵ 51 87 38 - 40 538 - 1 5	531 à 556	1929	1968-....	vert S.N.C.F.	bandes jaunes
1532	252 °	P.L.M.	2 ^e	B ⁹ yfi 5590	5.501 à 5.600	1929	1929-1938	jaune havane - noir	inscriptions jaunes
3532	262	S.N.C.F.	2 ^e	B ⁹ myfi 5 5596	5.501 à 5.600	1929	1938-1950	vert S.N.C.F.	
5532		S.N.C.F.	2 ^e	B ⁹ myfi 50471	50.471 à 50.552	1929	1950-1956	vert S.N.C.F.	
6532		S.N.C.F.	2 ^e	B ⁹ myfi 55227	55.201 à 55.282	1929	1956-1968	vert S.N.C.F.	
8532	272	S.N.C.F.	2 ^e	B ⁹ 51 87 29 - 40 011 - 0 5	001 à 025	1929	1968-....	vert S.N.C.F.	
1633	256	MIDI	3 ^e	C ¹⁰ yfi 12129	12.001 à 12.150	1929	1929-1934	vert MIDI	
2633	258	P.O.-MIDI	3 ^e	C ¹⁰ yfi 16671	16.531 à 16.680	1929	1934-1938	vert P.O.	filets rouge vermillon
3633	266	S.N.C.F.	3 ^e	C ¹⁰ myfi 4 16541	16.531 à 16.680	1929	1938-1950	vert S.N.C.F.	
5633		S.N.C.F.	3 ^e	C ¹⁰ myfi 44774	44.765 à 44.909	1929	1950-1956	vert S.N.C.F.	
6633		S.N.C.F.	2 ^e	B ¹⁰ myfi 44901	44.765 à 44.909	1929	1956-1968	vert S.N.C.F.	
8633	276	S.N.C.F.	2 ^e	B ¹⁰ 50 87 20 - 47 921 - 3 4	835 à 977	1929	1968-....	vert S.N.C.F.	
9633		S.N.C.F.	Parc serv.	30 87 979 0 553 - Vas VB		1929	1971-....		



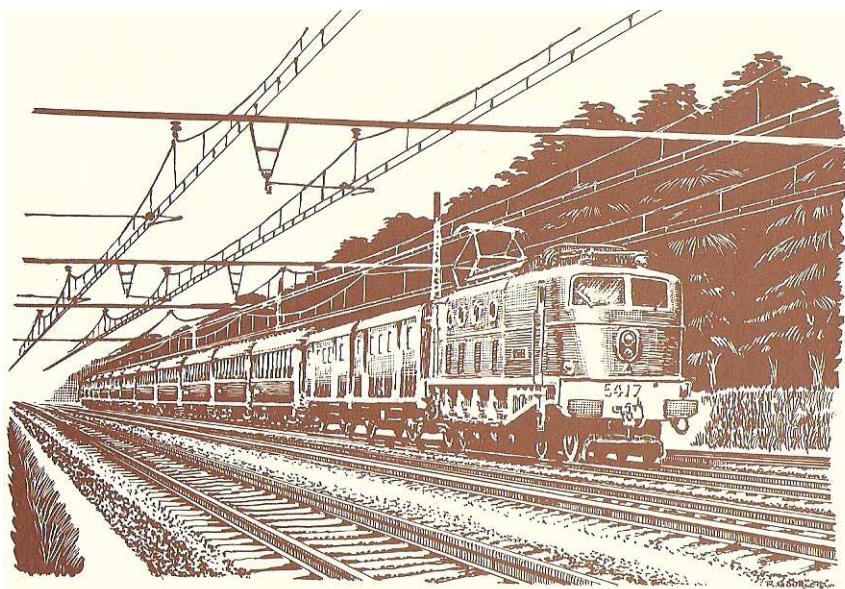
Réf. 1530

Les voitures O.C.E.M. à panneaux lisses

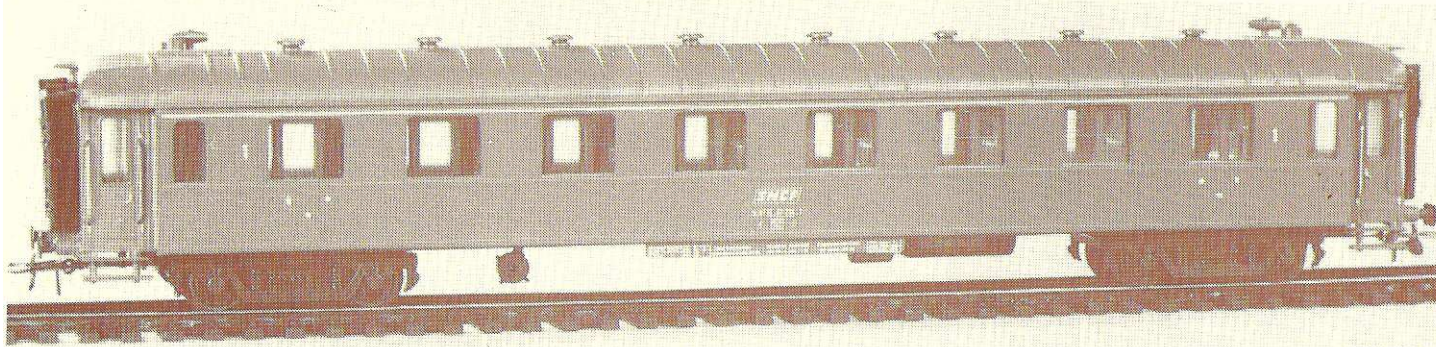
L'O.C.E.M., née en août 1913, a pour mission d'étudier des constructions communes aux réseaux français : locomotives, voitures (de grandes lignes et banlieue) et wagons, ce qui constitue la première étape d'une unification technique rendue souhaitable par la diversité excessive, gênante en exploitation, des véhicules des compagnies. Les pertes et le vieillissement du matériel pendant la guerre de 1914-18 soulignent la nécessité de réaliser un programme neuf dont l'idée maîtresse consiste en la métallisation systématique de tout le matériel remorqué et la standardisation des organes annexes.

Les premières voitures métalliques de rapides, à rivets apparents remontent au type 24, et sortent en 1925 (C⁹ yfi - sanitaire). Leur importante lignée se répand sur l'ETAT, le P.O., le MIDI, le P.L.M.

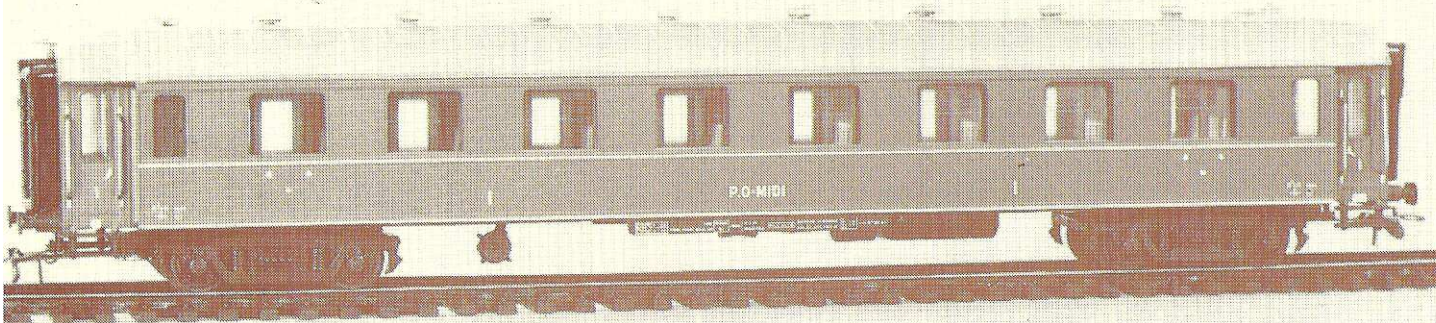
Faisant suite aux types à rivets, viennent les types à panneaux lisses. Leur pureté de ligne et leur élégance de proportions sont une réussite esthétique dans le goût français. L'évolution technique de ces véhicules modernes procède des enseignements issus de la pratique des voitures à rivets apparents. L'office tient compte : de ce que les réseaux désirent une tare, la plus réduite possible ; de ce que les rivets entraînent des difficultés de lavage et qu'ils accentuent le caractère métallique des voitures ; enfin, le cloisonnement intérieur peut être amélioré, et la standardisation plus poussée. Le rivetage subsiste partiellement, mais les rivets sont fraisés et il est fait un large emploi de la soudure. Les diagrammes de toutes les voitures observent des constantes : couloir large, vastes plateformes, section transversale commune, porte-à-faux commun. La longueur des voitures varie, entre plateformes, en fonction du compartimentage dont les normes sont réévaluées pour chaque classe et constantes. Types principaux : 1^{re} cl. A⁸ yfi - 2^e cl. B⁹ yfi - 3^e cl. C¹⁰ yfi - Mixte - 3^e cl. - fourgon C⁵ Dsyi. Leurs longueurs sont comprises entre 22,96 mètres et 23,53 mètres, c'est-à-dire qu'à l'échelle du 1/87^e on peut les considérer comme égales. Mais il existe aussi des mixtes à longueurs variables A³ B⁵, A^{3 1/2} B⁵, B³ C⁵, également des voitures couchettes A⁸ C³, A³ C, B⁵ C, B⁴ C¹, C⁵ C⁵. Le roulement est de conception O.C.E.M. et c'est le type de bogie Y2D, soit avec boîte SKF, ou boîtes inclinées U2C.



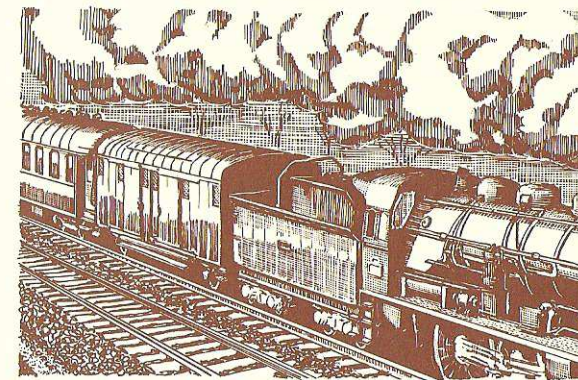
entre 22,96 mètres et 23,53 mètres, c'est-à-dire qu'à l'échelle du 1/87^e on peut les considérer comme égales. Mais il existe aussi des mixtes à longueurs variables A³ B⁵, A^{3 1/2} B⁵, B³ C⁵, également des voitures couchettes A⁸ C³, A³ C, B⁵ C, B⁴ C¹, C⁵ C⁵. Le roulement est de conception O.C.E.M. et c'est le type de bogie Y2D, soit avec boîte SKF, ou boîtes inclinées U2C.



Réf. 8041



Réf. 2741

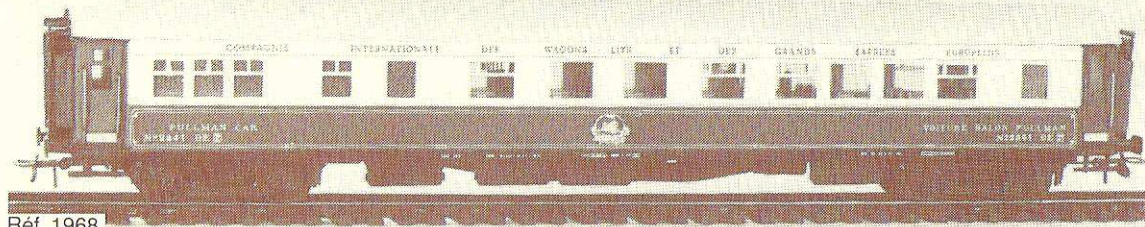


Il est intéressant de bien préciser qu'on peut mélanger dans une rame les voitures de différentes compagnies, puisqu'il existait des trains inter-réseaux : Dieppe/Port-Bou, Bordeaux/Genève, Lyon/Nantes, Strasbourg/Lyon, etc. La variété des inscriptions s'ajoute à celle des couleurs et, en ce temps-là, le nom des réseaux s'inscrivait en grandes lettres sur la caisse. On a pu voir, en Bretagne, de très jolies compositions où s'intercalaient des voitures P.O.-MIDI et P.L.M. ; c'était courant avec la pratique des voitures directes (train avec tranches - Quimper/Lyon et Brest/Paris « quai d'Orsay », passant par Tours).

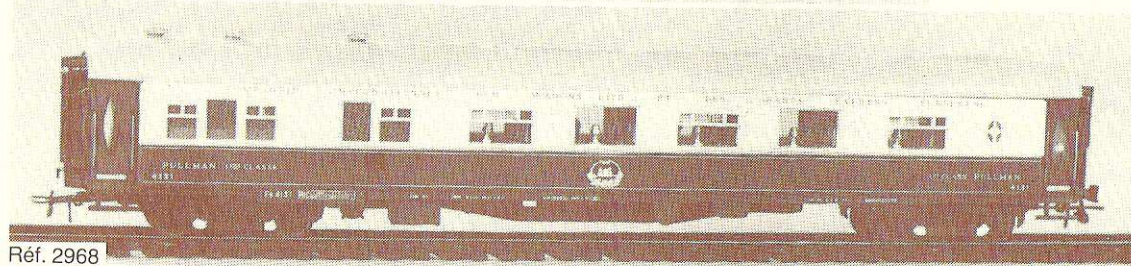
Les voitures O.C.E.M. à panneaux lisses

Références	Références anciennes	C ^{ies}	Classe	Numéro de la voiture	Série à laquelle appartient la voiture	Année de construction	Période d'utilisation	Couleurs	Observations
1041	240 A.L.	A.L.	1 ^{re}	A ⁸ yfi 620	611 à 620	1933-	1933-1938	vert A.L.	
1341	285	ETAT	1 ^{re}	A ⁸ yfi 2721	2.721 à 2.745	1931-	1931-1938	vert ETAT	
2741	290	P.O.-MIDI	1 ^{re}	A ⁸ yfi 1339	1.336 à 1.350	1934-	1934-1938	vert celtique	filets jaunes
2341		ETAT	1 ^{re}	A ⁸ c ³ yfi 3 299	291 à 300	1938-	1938-....	vert	
3141		S.N.C.F.	1 ^{re}	A ⁸ yfi 4 1343	1.336 à 1.350	1938-	1938-1950	vert S.N.C.F.	
4341		S.N.C.F.	1 ^{re}	A ⁸ c ⁸ myfi 3391	3.391 à 3.393	1938-	1949-1950	vert S.N.C.F.	transformée en 1949
5741	221	S.N.C.F.	1 ^{re}	A ⁸ myfi 4386	4.386 à 4.399	1938-	1950-1956	vert S.N.C.F.	
8041	241	S.N.C.F.	1 ^{re}	A ⁸ 51 87 18 - 47 256 - 7 1	251 à 256	1938-	1968-....	vert	U.I.C. bandes jaunes
1540	238	P.L.M.	Lits	A ^{12/2} C ^{12/2} yfi 578	578 à 585	1936-	1936-1938	rouge Van Dick - noir	inscriptions dorées
3540	227	S.N.C.F.	Lits	A ^{12/2} C ^{12/2} 5 580	578 à 585	1936-	1938-1950	vert S.N.C.F.	marquage couchettes - toilettes
4540	236	C.I.W.L.	Lits	C.I.W.L. 583	578, 579, 583, 584	1936-	1946-1961	bleu de Prusse	louées à la SNCF, affect. Sud-Est
5540		S.N.C.F.	Lits	Smyfi 508	508 et 509	1936-	1950-1956	vert S.N.C.F.	parc de service
8540		S.N.C.F.	Lits	S 60 87 99 - 40 049 - 4 5	048 et 049	1936-	1968-....	vert S.N.C.F.	parc de service
1342	286	ETAT	2 ^e	B ⁹ yfi 9317	9.291 à 9.330	1931-	1931-1938	vert ETAT	
2742	291	P.O.-MIDI	2 ^e	B ⁹ yfi 5102	5.096 à 5.110	1934-	1934-1938	vert celtique	filets vert clair
1542	239	P.L.M.	2 ^e	B ⁹ yfi 5617	5.601 à 5.625	1931-	1931-1938	havane clair - noir	inscriptions jaunes
3342		S.N.C.F.	2 ^e	B ⁹ yfi 3 9323	9.291 à 9.330	1931-1934	1938-1950	vert S.N.C.F.	
5742	222	S.N.C.F.	2 ^e	B ⁹ myfi 40.571	40.565 à 40.576	1931-1934	1950-1956	vert S.N.C.F.	
6542		S.N.C.F.	1 ^{re}	A ⁹ s myfi 5.591	5.581 à 5.598	1931-1934	1956-1968	vert S.N.C.F.	transformées en 56, bandes jaunes
6742		S.N.C.F.	2 ^e	B ⁹ myfi 45.007	45.001 à 45.012	1931-1934	1956-1968	vert S.N.C.F.	affectation Sud-Ouest
8742		S.N.C.F.	2 ^e	B ⁹ 51 87 29 - 47 619 - 3 5	619 à 636	1931-1934	1968-....	vert	U.I.C.
1343	287	ETAT	3 ^e	C ¹⁰ yfi 18.475	18.401 à 18.500	1931-	1931-1938	vert ETAT	
3343		S.N.C.F.	3 ^e	C ¹⁰ myfi 3 18.471	18.401 à 18.500	1931-	1938-1950	vert S.N.C.F.	
4343		S.N.C.F.	3 ^e	C ¹⁰ c ⁴ myfi 3 19.199	19.191 à 19.200	1931-	1939-1950	vert S.N.C.F.	transformées en 1939
5343	223	S.N.C.F.	3 ^e	C ¹⁰ myfi 34.892	34.711 à 34.956	1931-	1950-1956	vert S.N.C.F.	
6343		S.N.C.F.	2 ^e	B ¹⁰ myfi 34.911	34.711 à 34.956	1931-	1956-1968	vert S.N.C.F.	
8343	243	S.N.C.F.	2 ^e	B ¹⁰ 51 87 20 - 57 261 - 0 5	238 à 261	1931-	1968-....	vert	U.I.C.
2743	293	P.O.-MIDI	mixte-fourg.	C ⁵ Dyi 11.859	11.841 à 11.860	1936-	1936-1938	vert celtique	Filets rouge vermillon - vigie
3743		S.N.C.F.	mixte-fourg.	C ⁵ D myi 4 14.411	14.401 à 14.425	1936-	1938-1950	vert S.N.C.F.	avec vigie
5743	224	S.N.C.F.	mixte-fourg.	C ⁵ D myi 44.073	44.068 à 44.092	1936-	1950-1956	vert S.N.C.F.	
6743		S.N.C.F.	mixte-fourg.	B ⁵ D myi 44.090	44.068 à 44.092	1936-	1956-1968	vert S.N.C.F.	
8743	244	S.N.C.F.	mixte-fourg.	B ⁵ D 50 87 82 - 47 713 - 9 4	692 à 715	1936-	1968-....	vert	U.I.C.
1348	231	ETAT	sal.-cuisines	A ² syfi 351	351 à 375	1931-	1931-1938	vert foncé et turquoise	rame transatlantique - 1 ^{re} cl.
1349	232	ETAT	Salon	A ⁴ yfi 320	301 à 325	1931-	1931-1938	vert foncé et turquoise	rame transatlantique - 1 ^{re} cl.
2348	233	ETAT	sal.-cuisines	B ² syfi 356	354 à 374	1931-	1936-1938	vert foncé et turquoise	transf. en 1936, rame transat. 2 ^e cl.
2349	234	ETAT	Salon	B ¹ yfi 312	302 à 322	1931-	1936-1968	vert foncé et turquoise	transf. en 1936, rame transat. 2 ^e cl.
4346	237	C.I.W.L.	Restaurant	W.F. 372	351 à 373	1931-	1948-1955	bleu de Prusse	transf. en 48, affectée Est ou Ouest
7346	225	S.N.C.F.	Bar	B ⁴ smyfi 54520	54.520 à 54.529	1931-	1956-1966	vert S.N.C.F.	ex. transat., transf. en 1956
8346	245	S.N.C.F.	Buffet-bar	B ³ r 51 87 85 - 47 205 - 2 5	201 à 210	1931-	1968-....	vert S.N.C.F.	transformée en 1966
1743	294	P.O.-MIDI	3 ^e	C ¹⁰ yfi 11318	11.311 à 11.323	1937-	1937-1938	vert celtique	portes sanitaires, dites « inox »
1543	240	P.L.M.	3 ^e	C ¹⁰ yfi 12552	12.531 à 12.573	1937-	1937-1938	vert P.L.M.	portes sanitaires, dites « inox »
3543	226	S.N.C.F.	3 ^e	C ¹⁰ myfi 5 12.661	12.574 à 12.695	1938-	1938-1950	vert S.N.C.F.	portes sanitaires, dites « inox »
4743		Réquisit.	3 ^e	C ¹⁰ myfi 4 11.352	11.325 à 11.374	1938-	1939-1945	camouflé - guerre	avec croix rouge, transf. sanitaire
5543		S.N.C.F.	3 ^e	C ¹⁰ myfi 54.974	54.870 à 54.999	1938-	1950-1956	vert S.N.C.F.	dites « inox »
6543		S.N.C.F.	2 ^e	B ¹⁰ myfi 54.877	54.870 à 54.999	1938-	1956-1968	vert S.N.C.F.	dites « inox »
8543	246	S.N.C.F.	2 ^e	B ¹⁰ 51 87 20 - 57 349 - 3 5	349 à 478	1938-	1968-....	vert S.N.C.F.	dites « inox »

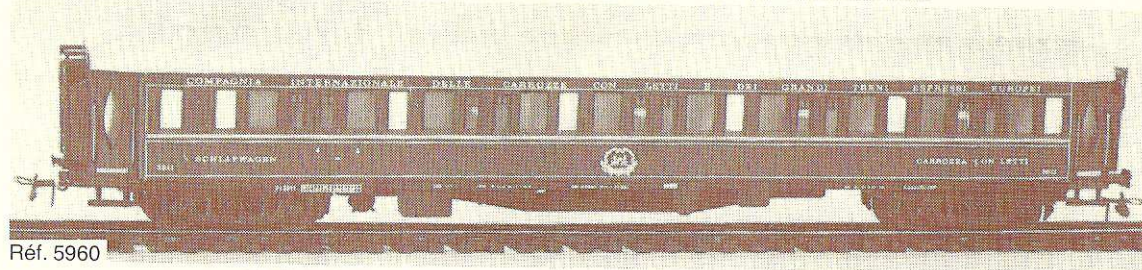
Les voitures de la C.I.W.L.



Réf. 1968



Réf. 2968



Réf. 5960



Réf. 1960 z

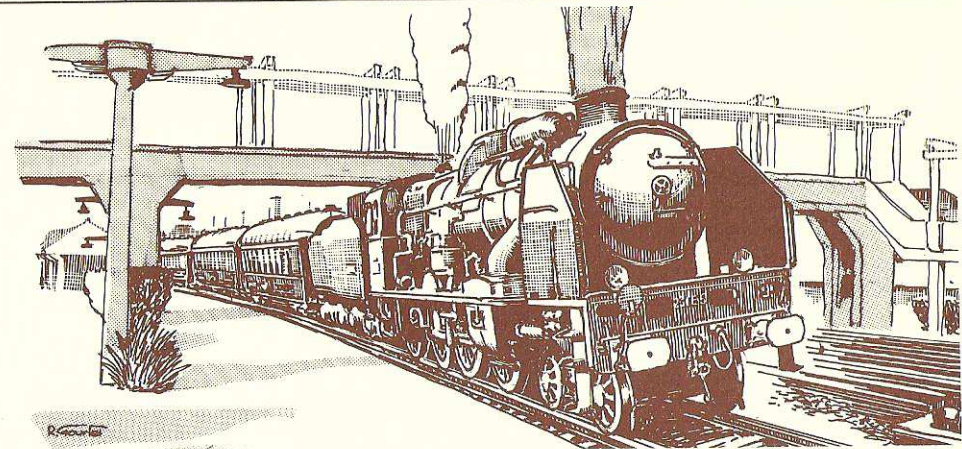
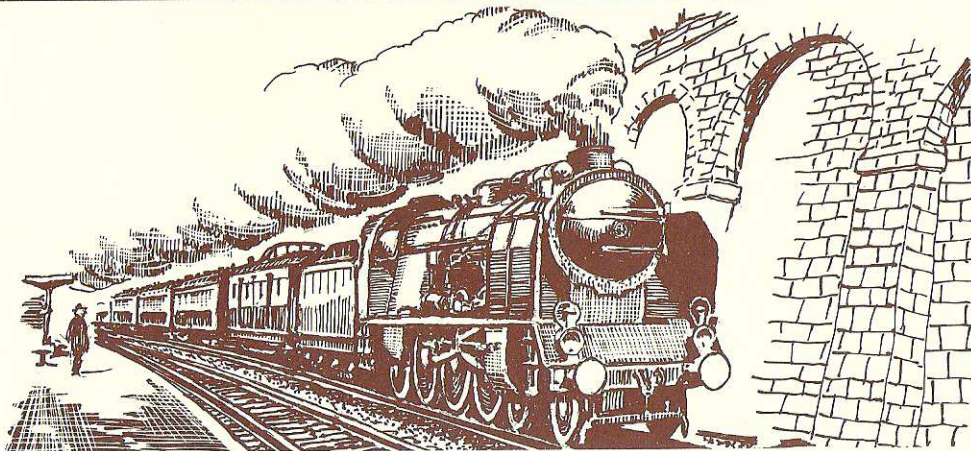


Réf. 3966

- « Malle des Indes »
- « Calais-Méditerranée-Express »
- « Pyrénées-Côte-d'Argent-Express »
- « Simplon-Orient-Express »
- « Méditerranée-Express »
- « Côte-d'Azur-Rapide »
- « Sud-Express »
- « Etoile du Nord »
- « Flèche-d'Or »
- « Taurus-Express »
- « Mistral »
- « Train-Bleu »

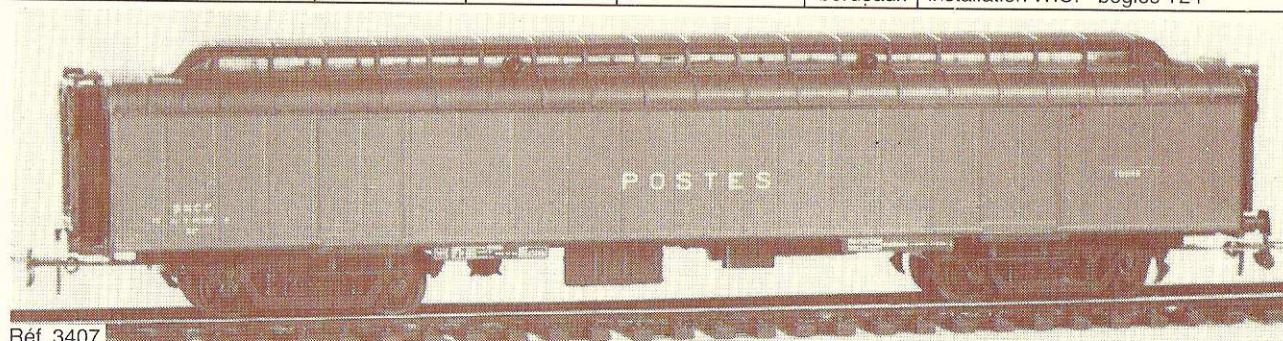
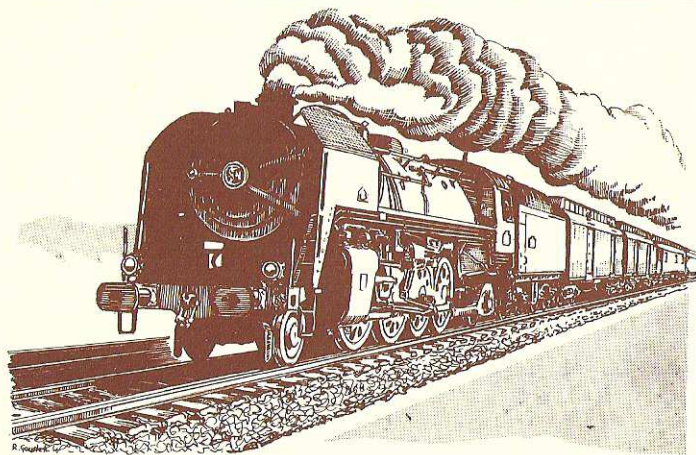
Les voitures de la C.I.W.L.

Références	Références anciennes	C ^{ies}	Classe	Numéro de la voiture	Série à laquelle appartient la voiture	Année de construction	Période d'utilisation	Couleurs	Observations
1968	321	C.I.W.L.	Salon	2.841	2.839 à 2.841	1926	1926-1930	marron et crème	restaurant - salon - « Sud-Express »
2968	312	C.I.W.L.	Salon	4.132	4.131 à 4.147	1929	1934-1956	bleu et crème	cuisine - salon
6968		C.I.W.L.	Salon	4.135	4.131 à 4.147	1929	1956-1968	bleu et crème	cuisine - salon
8968		Pool. UIC	Salon	51 66 09-80 141-5	4.131 à 4.147	1929	1968-1974	bleu et crème	cuisine - salon - ex. 4941
2969	314	C.I.W.L.	Salon	4.150	4.148 à 4.164	1929	1934-1956	bleu et crème	
6969		C.I.W.L.	Salon	4.152	4.148 à 4.164	1929	1956-1968	bleu et crème	
8969	316	Pool. UIC	Salon	51 66 09-80 149-8	4.148 à 4.164	1929	1968-1972	bleu et crème	ex. 4149
5969 S	304	C.I.W.L.	Salon	4.160	4.148 à 4.164	1929	1951-1968	bleu	transformée en 1951 « Train-Bleu »
8969 S	327	Pool. UIC	Salon	51 87 88-40 527-3	4.148 à 4.164	1929	1968-...	bleu	ex. 4164, transformée en 1951
2960	311	C.I.W.L.	Lits Lx	3.551	3.466 à 3.555	1928-1929	1934-1938	bleu - intérieur acajou	affectée au P.O.-MIDI
3960	302	C.I.W.L.	Lits Lx	3.472	3.466 à 3.555	1928-1929	1938-1968	bleu - intérieur acajou	inscriptions en allemand
4960	332	Miropa	Lits Lx	054 - 013	3.466 à 3.555	1928-1929	1949-1971	rouge - intérieur acajou	ex. 3468, transformée en 1949
5960	303	C.I.W.L.	Lits Lx	3.511	3.466 à 3.555	1928-1929	1950-1968	bleu - intérieur ivoire	inscriptions en italien
6960		C.I.W.L.	Lits Lx	3.512	3.466 à 3.555	1928-1929	1966-1970	bleu - intérieur acajou	Espagne
7960		C.I.W.L.	Lits Lx	3.535	3.466 à 3.555	1928-1929	1967-1973	bleu - intérieur ivoire	Espagne
8960	328	Pool. UIC	Lits Lx	71 87 70-40 115-3	3.466 à 3.555	1928-1929	1971-1973	bleu - intérieur acajou	ex. 3491
1960 Z	308	C.I.W.L.	Lits Z	2.735	2.732 à 2.736	1926	1926-1938	bleu - intérieur acajou	inscriptions en italien
2960 Z	310	C.I.W.L.	Lits Z	3.041	3.033 à 3.042	1927	1934-1938	bleu - intérieur acajou	affectée au P.O.-MIDI
3960 Z	309	C.I.W.L.	Lits Z	3.040	3.033 à 3.042	1927	1938-1968	bleu - intérieur acajou	inscriptions en allemand
4960 Z	306	C.I.W.L.	Lits Z	3.045	3.043 à 3.052	1927	1948-1968	bleu - intérieur acajou	inscriptions en suédois
5960 Z	307	C.I.W.L.	Lits Z	3.329	3.311 à 3.340	1928	1952-1968	bleu - intérieur acajou	inscriptions en grec
8960 Z	329	Pool. UIC	Lits Z	71 87 71-40 405-7	3.311 à 3.340	1928	1971-1973	bleu - intérieur ivoire	ex. 3326
2966	300	C.I.W.L.	Restaurant	2.840	2.839 à 2.841	1926	1930-1967	bleu	transformée en 1930
3966	301	C.I.W.L.	Restaurant	4.217	4.201 à 4.218	1940	1940-1968	bleu	
4966	331	Miropa	Restaurant	055 - 015	4.201 à 4.218	1940	1949-1973	rouge	transformée en 1949 ex. 4206
5966		C.I.W.L.	Restaurant	4.144	4.131 à 4.147	1929	1951-1965	bleu	transformée en 1951
8966	326	Pool. UIC	Restaurant	51 87 71-40 405-7	4.201 à 4.218	1940	1968-1976	bleu	ex. 4209
3960 ZCR		Réquisit.	Lits Z	3.314	3.311 à 3.340	1928	1940-1945	camouflé guerre	train sanitaire



Les allèges postales O.C.E.M. à rivets apparents

Références	Références anciennes	C ^{les}	Affectation	Numéro de la voiture	Série à laquelle appartient la voiture	Année de construction	Période d'utilisation	Acheminement de	Couleurs	Observations
1187	401	P.T.T.	EST	PE yi 41.704	41.701 à 41.708	1925	1925-1938	Paris-Belfort	bordeaux	filets jaunes - échelles
1287	402	P.T.T.	NORD	PE yi 44.701	41.701 à 41.707	1927	1927-1938	Paris-Lille	bordeaux	filets jaunes - échelles
1387	403	P.T.T.	ETAT	PE yi 42.702	42.701 à 42.715	1926	1926-1938	Paris-Caen	bordeaux	filets jaunes - échelles
2487	404	P.T.T.	P.O.-MIDI	PE yi 46.707	46.701 à 46.710	1927	1934-1938	Paris-Bordeaux	bordeaux	filets jaunes - échelles
1587	405	P.T.T.	P.L.M.	PE yi 45.716	45.701 à 45.720	1926	1926-1938	Paris-Marseille	bordeaux	filets jaunes - échelles
1687		P.T.T.	MIDI	PE yi 43.703	43.701 à 43.706	1927	1927-1938	Paris-Tarbes	bordeaux	filets jaunes - échelles
1487		P.T.T.	P.O.	PE yi 46.705	46.701 à 46.710	1927	1927-1934	Paris-Aurillao	bordeaux	filets jaunes - échelles
3407	406	P.T.T.	S.N.C.F.	PE yi 4 46.702	ex. P.O.	1927	1938-1968	Paris-Tours	bordeaux	échelles - bogies Y2U
8387	407	P.T.T.	S.N.C.F.	PE z 3 50 87 00 - 47 717 - 9	ex. ETAT 701 à 760	1926	1968-....		bordeaux	U.I.C. - bogies Y2R
8487	409	P.T.T.	S.N.C.F.	PE z 4 50 87 00 - 87 720 - 4	ex. ETAT, muté	1926	1978-....		bordeaux	bourrelets - bogies Y24
8587		P.T.T.	S.N.C.F.	PE z 1		1927	1979-....		bordeaux	installation W.C. - bogies Y24

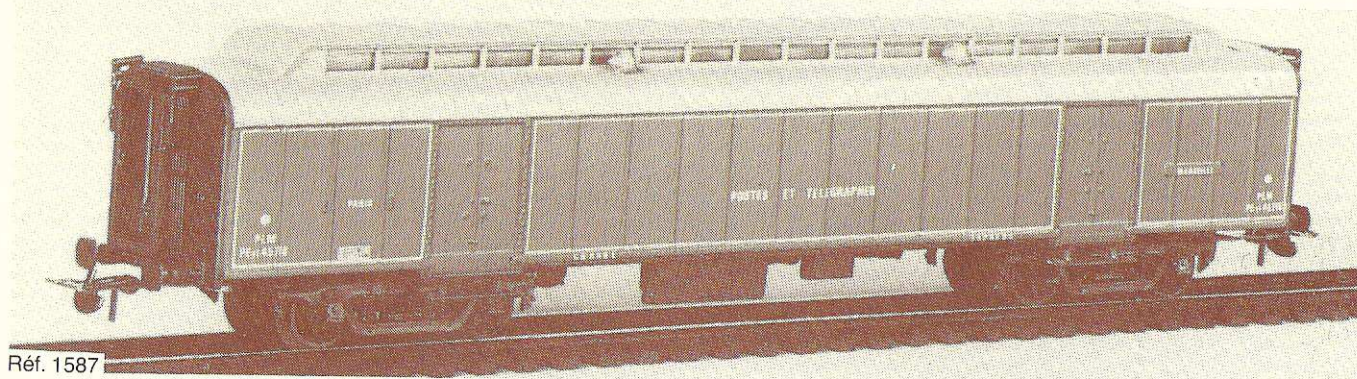


Réf. 3407

Les allèges sont utilisées essentiellement pour le transport des sacs postaux sans tri en cours de route. Les allèges reproduites par FRANCE-TRAINS ont été étudiées par l'O.C.E.M. Elles ont été construites pour la grande majorité de 1926 à 1933, principalement par la S^{ie} Franco-Belge à Raisnes, et par les E^{ts} Carel et Fouché à Aubevoie et au Mans.

Toutes les pièces constitutives du roulement, du frein et de la caisse, pour lesquelles aucune exigence postale particulière ne s'imposait, sont semblables à celles qui ont été adaptées à l'époque par l'O.C.E.M. pour le matériel des grands réseaux français.

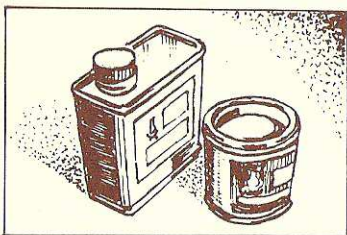
L'allège de 17 mètres PE myi type 1924 est le premier modèle métallique construit pour les P.T.T. Ces véhicules ont circulé sur C 140. Ensuite, avec caissons et bourrelets pour s'harmoniser avec les rames actuelles 1979-1980. Et en dernier, lors de leur passage aux ateliers de Nice, les caisses sont transformées par l'ouverture de fenêtres et adjonction d'un W.C., avec modification du lanterneau pour le réservoir à eau.



Réf. 1587

Les fourgons à bagages

Références	Références anciennes	C ^{ies}	Classe	Numéro de la voiture	Série à laquelle appartient la voiture	Année de construction	Période d'utilisation	Couleurs	Observations
0117		EST	fourgon	D ^F 7.471	7.468-7.517, 7.568-7.621	1907 et 1914	1907-1925	vert	vigie et soufflets - 2 essieux
1117		EST	fourgon	Dqdi 26.172	26.072 à 26.174	1907 et 1914	1925-1938	vert	vigie et soufflets - 2 essieux
3117		S.N.C.F.	fourgon	Dqdi 1 26.152	26.072 à 26.174	1907 et 1914	1938-1942	vert S.N.C.F.	vigie et soufflets - 2 essieux
4117		S.N.C.F.	fourgon	Dqdi 1 26.112	26.072 à 26.174	1907 et 1914	1939-1945	vert S.N.C.F.	vigie et soufflets - 2 essieux
5117		S.N.C.F.	fourgon	Dqd 19.574	19.401-437 566-577	1907 et 1914	1950-1960	vert S.N.C.F.	transformée en 1950 - 2 essieux
6117		S.N.C.F.	fourgon	G 901604	901601...638	1907 et 1914	1950-1962	marron	parc de service - 2 essieux
7117		S.N.C.F.	fourgon	HKF 968736 V.B.		1907 et 1914	1960-1964	marron	parc de service - 2 essieux
9117		S.N.C.F.	fourgon	30 87 959 0 741 - 7 U V		1907 et 1914	1968-1970	bleu	parc de service - 2 essieux
0557		P.L.M.	fourgon	Did ² 24.011	24.001 à 24.020	1913	1913-1925	vert olive	vigie et échelles - bogies C. P.L.M.
1557	259	P.L.M.	fourgon	Dd ² yi 24.507	24.501 à 24.520	1913	1925-1938	vert olive	vigie et échelles - bogies C. P.L.M.
3557	269	S.N.C.F.	fourgon	Dd ² yi 5 24512	24.501 à 24.520	1913	1938-1950	vert S.N.C.F.	vigie et échelles - bogies C. P.L.M.
5557		S.N.C.F.	fourgon	Dd ² yi 58.811	58.801 à 58.812	1913	1950-1953	vert S.N.C.F.	bogies C. P.L.M.
1637		MIDI	fourgon	DPyi 25.012	25.001 à 25.050	1928	1928-1934	vert	vigie - bogies MIDI
2637		P.O.-MIDI	fourgons	DPyi 25.421	25.401 à 25.450	1928	1934-1938	vert celtique	vigie - bogies, 6.000 P.O.
3637		S.N.C.F.	fourgons	DPmyi 4 25.414	25.401 à 25.450	1928	1938-1950	vert S.N.C.F.	vigie - bogies, 6.000 P.O.
5637		S.N.C.F.	fourgons	DPmyi 49.196	49.152 à 49.199	1928	1950-1953	vert S.N.C.F.	vigie - bogies Y2B, isothermos
6637		S.N.C.F.	fourgons	DPmyi 49.151	49.152 à 49.199	1928	1953-1968	vert S.N.C.F.	bogies Y2U (boîtes carrées)
7637		S.N.C.F.	fourgons	Dmyi 29.001	29.001 à 29.004	1928	1958-....	turquoise	pour rame inox Paris-Lille
8637		S.N.C.F.	fourgons	50 87 91 - 47 410 - 1 4	405 à 434	1928	1968-....	vert	bogies Y2R - boîtes SKF
9637		S.N.C.F.	fourgons	S 60 87 99 - 37 254 - 5 5	254	1928	1978-....	rouge et gris	parc de service - bogies Y2R SKF
1967 bc	315	C.I.W.L.	fourgons	1.263	1.263 à 1.268	1929	1929-1934	bleu et crème	bogies P.P. type S.O.E.
1967 b	305	C.I.W.L.	fourgons	1.269	1.269 à 1.276	1929	1929-1939	bleu nuit	bogies P.P. type S.O.E.
3967		C.I.W.L.	fourgons	1.270	1.269 à 1.276	1929	1940-1968	bleu nuit	inscriptions français-italien
4967		C.I.W.L.	fourgons	1.274	1.269 à 1.276	1929	1941-1973	bleu nuit	pour Espagne - Portugal
1967 bd	313	C.I.W.L.	fourgons	1.290	1.277 à 1.296	1929	1929-1934	bleu nuit	type S.O.E. avec douche
2967 bd		C.I.W.L.	fourgons	1.280	1.277 à 1.296	1929	1934-1966	bleu nuit	inscriptions français-allemand
3967 bd		Réquisit.	fourgons	1.295 - train sanitaire	1.277 à 1.296	1929	1940-1945	camouflé (guerre)	type S.O.E. avec douche
4967 bd	317	C.I.W.L.	fourgons	1.283	1.277 à 1.296	1929	1949-1966	bleu nuit	type S.O.E. avec douche
7967 bd		C.I.W.L.	fourgons	1.296	1.277 à 1.296	1929	1967-....	bleu nuit	pour Espagne - Portugal
1337		ETAT	fourgons	D 27.101	27.081 à 27.500	1930	1930-1938	vert	avec périscope - 2 essieux
3337		S.N.C.F.	fourgons	Dqm 3 27.212	27.081 à 27.500	1930	1938-1950	vert	avec périscope - 2 essieux
4337		S.N.C.F.	fourgons	Dqm 39.681	39.681 à 39.906	1930	1950-1956	vert	avec périscope - 2 essieux
5537		S.N.C.F.	fourgons	Dqm 39.771	39.681 à 39.906	1930	1956-1968	vert	périscope supprimé - 2 essieux
8537		S.N.C.F.	fourgons	D 50 87 93 - 57 171 - 4 3	142 à 287	1930	1968-....	vert	U.I.C. - 2 essieux
9537		S.N.C.F.	fourgons	30 87 959 1 705 - 0 Us V		1930	1977-....	brun	parc de service - 2 essieux
1437		P.O.	fourgons	Dq 25.770	25.601 à 25.800	1931	1931-1934	vert celtique	avec vigie - 2 essieux
2437		P.O.-MIDI	fourgons	Dq 25.652	25.601 à 25.800	1931	1934-1938	vert	avec vigie - 2 essieux
3437		S.N.C.F.	fourgons	Dqm 4 25.772	25.601 à 25.800	1931	1938-1950	vert	avec vigie - 2 essieux
4437		S.N.C.F.	fourgons	Dqm 49.841	49.829 à 49.999	1931	1950-....	vert	avec vigie - 2 essieux
5437		S.N.C.F.	fourgons	Dqm 49.881	49.829 à 49.999	1931	1950-1968	vert	vigie supprimée - 2 essieux
8437		S.N.C.F.	fourgons	D 50 87 93 - 57 311 - 6 4	288 à 401	1931	1968-....	vert	U.I.C. - 2 essieux
6857	282	S.N.C.F.	fourgon	Dd ⁴ s myi 58.901	58.901 à 58.961	1964	1964-1968	vert	bogies Y.24
7857		S.N.C.F.	fourgon	Dd ⁴ s 58.910	58.901 à 58.961	1964	1956-1968	vert	avec sigle rond
8857	281 ?	S.N.C.F.	fourgon	Dd ⁴ s 51 87 95 - 80 525 - 9 2	522 à 540	1964	1968-....	vert	U.I.C.
8857 bc	283	S.N.C.F.	fourgon	Dd ⁴ s 51 87 95 - 80 549 - 2 5	522 à 540	1964		vert et gris	bicolore



Les peintures FRANCE-TRAINS

Parfaites pour les plastiques employés en modèle réduit, d'un emploi facile à la brosse ou au pistolet. Dans ce cas, il y a lieu de diluer à 50 % avec notre diluant spécial.

Nos peintures sont satinées. Si vous le désirez, vous pouvez les rendre brillantes (plusieurs couches superposées) ou mat (emploi de la base matante).

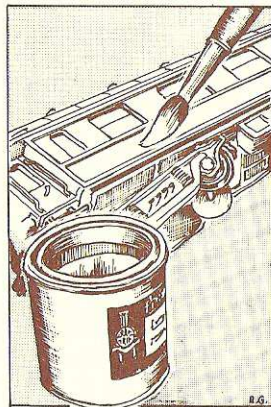
Si vous désirez peindre de l'aluminium ou du laiton, il faut auparavant dégraisser (bain spécial dégraissant) et phosphater (apprêt spécial sous-couches).

Nos peintures, dès durcissement, résistent à 80° centigrades.

Toujours bien remuer le pot avant emploi et nettoyer soigneusement votre matériel (nettoyant).

N'hésitez pas à nous consulter pour vos problèmes de peinture.

Réseaux ou C ^{ie}	Coloris
A.L.	vert - gris
EST	vert - bordeaux - chamois
NORD	vert
ETAT	vert - gris locomotive - vert foncé Transat turquoise
P.O.	vert - gris artillerie locomotive
MIDI	vert
P.O.-MIDI	vert - gris
P.L.M.	vert - rouge Van Dick - havane clair
C.I.W.L.	marron - bleu de Savoie - crème
Mitroja	rouge
S.N.C.F.	vert
V.I.C.	vert
Parc de Service	vert - brique
Parc Marchandises	marron - gris foncé
Parc P.T.T.	bordeaux - jaune



AUTRES TEINTES :

noir - blanc - gris perle - gris acier - nègre - chaudron - rouge mat - rouge vif - rouge autorail - crème autorail - gris artillerie - argent - dorure - aluminium - bronze.

EMPLOYEZ LES PRODUITS
FRANCE-TRAINS
Le résultat sera assuré

Base matante pour peinture.
Diluant pour peinture.
Nettoyant pour pistolets, godets, pinceaux, etc.
Bain dégraissant pour laiton avant application apprêt.
Apprêt spécial pour laiton avant application peinture.

Colle au polystyrène pour tous vos collages de maquette.

SÉLECTION D'OUTILLAGES SPÉCIALISÉS

« SUPER-AMATEUR »

Perceuse 12 V. continu.
Forets 5/10^e - suisse.
Pince à couper le plastique - suédoise.
Pince à couper le laiton - suédoise.
Réglet 20 cm.
Tournevis.
Serre-joints.
Précelles.
Couteaux.

Nous consulter pour vos problèmes outillage. Nous avons ce dont vous avez besoin.

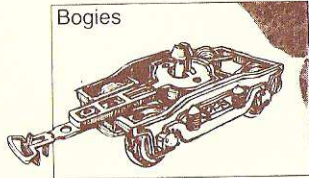
Avec la documentation FRANCE-TRAINS, plus d'erreurs possibles. Vous devez avoir les bulletins d'informations.

- N° 2 Les 2D2 5500 ex E 500 P.O., par M. Defrance.
- N° 3 La C.I.W.L., des astuces du superdétaillage.
- N° 4 Les voitures O.C.E.M., toute leur histoire.
- N° 5 Les voitures T.Y. - tous les plans.
- N° 6 Les allèges postales. Les fourgons à bagages. Les Arbel. La CC. 65000.
- N° 7 Guide des astuces et tours de mains.

Une sélection de photographies de locomotives à vapeur, motrices, autorails, diésels, voitures, wagons, gares, dépôts, signaux, ouvrages d'art.

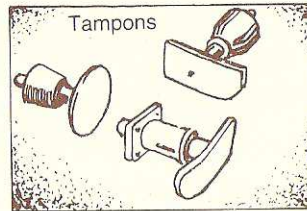
Pièces détachées - Nous consulter pour toutes pièces non référencées

Bogies



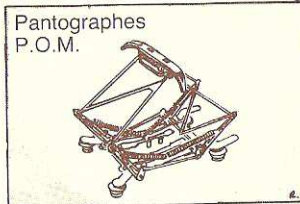
- 1601 Y.20 S.N.C.F.
- 1602 Wagons-lits - boîte ronde
- 1603 Pennsylvania - boîte SKF, 2YR
- 1604 Pennsylvania boîte carrée Y2U
- 1605 Y.24 B. S.N.C.F.
- 1606 Wagons-lits - boîte C. P.L.M.
- 1607 Pennsylvania - C.I.W.L. type P.P.
- 1608 Pennsylvania - isothermos Y2B
- 1609 2D2 série 500 - P.O.
- 1610 Pennsylvania - C.I.W.L. type P.P.S.
- 1611 Wagons-lits - boîte ronde - EST
- 1612 6.000 P.O.
- 1613 Guillemin - MIDI

Tampons



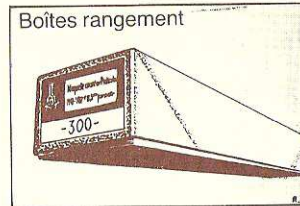
- 1511 Plateau rectangulaire
- 1512 Plateau C.I.W.L.
- 1901 Plateau biseauté
- A ressorts en « KIT »
- 5000 Rond et plat
- 5001 Rond et bombé
- 5002 O.C.E.M.
- 5003 Rectangulaire
- 5004 C.I.W.L.

Pantographes P.O.M.



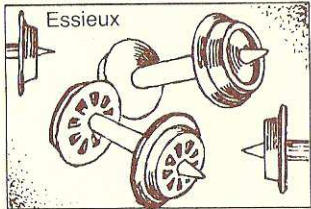
- 8000 Monté
- 8001 En « KIT »

Boîtes rangement



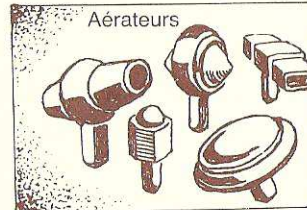
- 4000 Voitures longues
- 4001 Voitures courtes

Essieux



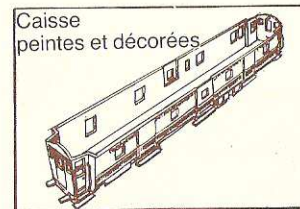
- 1503 Roues à rayons sans pointes
- 1504 Non isolé, axe en pointes
- 1505 Isolé des 2 côtés, axe en pointes
- 1506 Roues à rayons, axe en pointes
- 1507 Isolé un côté, axe en pointes

Aérateurs



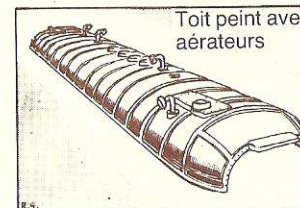
- 1550 Rond O.C.E.M.
- 1551 Chanard
- 1552 Restaurant O.C.E.M.
- 1553 Bacalan
- 1554 Carré O.C.E.M.
- 1555 Torpédo O.C.E.M.
- 1556 Kane C.I.W.L.
- 1557 Torpédo C.I.W.L.
- 1558 Mitropa
- 1559 Coupart
- 1560 Aérodyn
- 1561 Restaurant C.I.W.L.

Caisse peintes et décorées



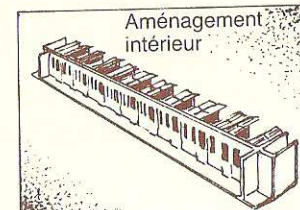
Mettre la lettre C devant la référence

Toit peint avec aérateurs



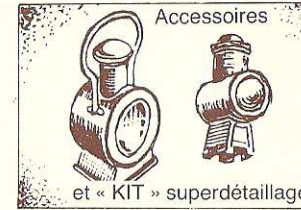
Mettre la lettre T devant la référence

Aménagement intérieur



Mettre la lettre A devant la référence

Accessoires



et « KIT » superdétaillage

- 1520 Soufflets O.C.E.M.
- 1521 Bourrelets U.I.C.
- 1522 Stabilisateurs
- 1526 Dynamo
- 8000 Moteur électrique 12 V. C.C. pour asservissements

- 1527 Conduit 1.500 V.
- 1528 Echelle P.L.M.
- 1530 Ecusson C.I.W.L.
- 1534 Lampes Pullman
- 1538 Groupe de freinage
- 1541a Guérite serre-frein 1 fenêtre
- 1541b Guérite serre-frein 2 fenêtres
- 1542 Vigie P.L.M.
- 1544 Vigie O.C.E.M.
- 1731 Lanterne
- 1732 Lanterne à cheminées
- 1802 Sifflets
- 1801 Supports de rambardes
- 1803 Attelages à chocquelles
- 1804 Chaîne d'attelage
- 1805 Chaîne pour bogies
- 1701 Cloche de tender
- 1702 Cabochon d'éclairage
- 1708 Pompe à air simple

Les « KIT » de Superdétaillage

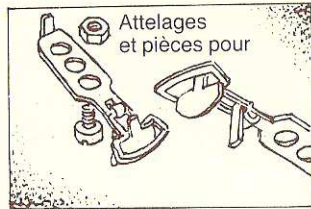
- 9000 Base 140 C. Jouef pour faire la 40012 EST
- 9001 Base 140 C. Jouef pour faire la 140.187 ETAT
- 9002 Base 140 C. Jouef pour faire la 140 K.21 P.L.M.
- 9009 Base 2D2 5500 Jouef pour faire la 2D2 5500 SUD-OUEST
- 9010 Base 2D2 5500 Jouef pour faire la E.516. P.O.
- 9011 Base 2D2 5500 Jouef pour faire la E.536. P.O.-MIDI
- 9020 Pour améliorer voitures à bogies type grandes lignes
- 9021 Pour améliorer voitures à 2 et 3 essieux
- 9022 Pour améliorer voitures salon ou Pullman
- 9023 Pour améliorer voitures restaurant
- 9024 Pour améliorer wagons marchandises
- 9025 Pour améliorer loco à vapeur
- 9026 Pour améliorer motrices électriques anciennes.

Consultez-nous pour vos problèmes de super-détaillage, de tous matériels du commerce.

Nous sommes des spécialistes depuis plus de 15 ans et nous pourrons certainement vous rendre service.

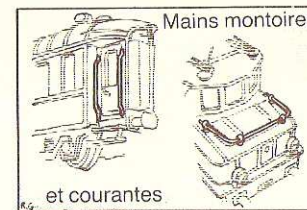
FRANCE-TRAINS

Attelages et pièces pour



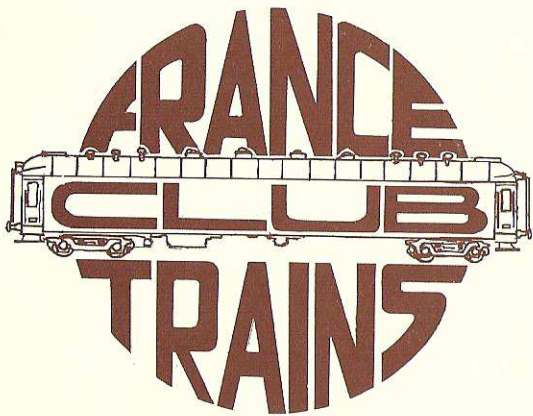
- 1515 Attelages
- 1516 Ressorts de rappel
- 1518 Vis et écrous d'attelage
- 1519 Vis et écrous pour pont
- 1536 Pont à vis
- 1537 Pont à encliquetage

Mains montoirs



et courantes

- 3000 TY. EST
- 3001 TY. NORD
- 3002 Droit
- 3003 Poire OCEM
- 3004 2D2 5.500
- 3005 Barre 4/10*



Le Club FRANCE-TRAINS

un service complet... Pourquoi vous en priver !

Pour vos achats de matériels, des remises substantielles...

Acquérir les voitures de la série « Déclassé », soit 35 % de remise sur le prix du « KIT ».

La première année, 10 % de remise sur tous vos achats (voitures, wagons, motrices-locomotives à vapeur, pièces détachées, peintures).

La deuxième année, la remise sera portée à 15 %, si vous avez effectué le montant d'achat minimum au cours de la première année*.

La troisième année, la remise est portée à 20 %, dans les mêmes conditions d'achat au cours de l'année précédente. Au-delà, 25 %...

Chaque trimestre, le « **Bulletin de Liaison** » vous sera servi ; son contenu : la liste des disponibilités pour le trimestre en cours, les annonces gratuites, la possibilité de vous exprimer dans la rubrique « *Libres Propos* », des renseignements sur vos modèles, sur l'atelier.

Un service documentation apte à trouver réponse à tous vos problèmes trains - locos - wagons - voitures - bâtiments...

UN CONSEIL « CLUB » POUR LA COMPOSITION DE VOS TRAINS

La composition des rames est très complexe, la fréquentation des trains est variable suivant les jours et les saisons ; de plus, elle est tributaire des réformes journalières après contrôle sur fosse des rames.

En H.O., la composition d'un train est réduite, en principe de moitié, par rapport à la réalité.

Au temps de la traction à vapeur, il était courant de voir des rapides avec quatre ou cinq voitures. Le « Thermal-Express », souvent, à l'arrivée au Mont-d'Or, n'avait qu'une seule voiture.

Les machines à vapeur dépassaient rarement 250 km sur un parcours.

Il est très important de bien choisir l'époque, pour éviter de mettre une C¹⁰ (réf. 256) à côté d'un Dd⁴s (réf. 283). Pour les anciens réseaux (avant 1938), le mitigeage est possible, car en dehors des express et rapides au départ des grandes lignes, de Paris vers les extrémités des réseaux, il existait déjà des relations transversales où le matériel était fourni par plusieurs administrations. Ex. : Strasbourg-Nice avec voiture A.L. et P.L.M., Toulouse-Lyon avec voiture du P.O.-MIDI et du P.L.M., etc.

Sur un réseau H.O., ne jamais oublier de tenir compte de la puissance de la locomotive, en fonction des rampes et démarrages aux feux. Nous pensons que six à sept voitures permettent une composition réaliste exploitable sur un réseau.

UNE IDÉE « CLUB » POUR VOTRE MAISON

M. Gourlet, fervent amateur des trains, peint de magnifiques paysages ferroviaires, gares, dépôts, trains en ligne, etc. Contactez-nous, il se fera un plaisir d'exécuter pour vous dessins et peintures de vos rêves. Vous pouvez apprécier une partie de son immense talent en consultant ce catalogue.

UN SERVICE « CLUB »

Un service réparation, transformation et superdétaillage de tous matériels ferroviaires.

*En raison de l'instabilité des prix, les sommes minima d'achat au cours de l'année vous seront communiquées lors de votre adhésion ou renouvellement d'adhésion.



La Maison
des Trains

24, Passage du Havre
PARIS-9^e

Trinité 13-42

