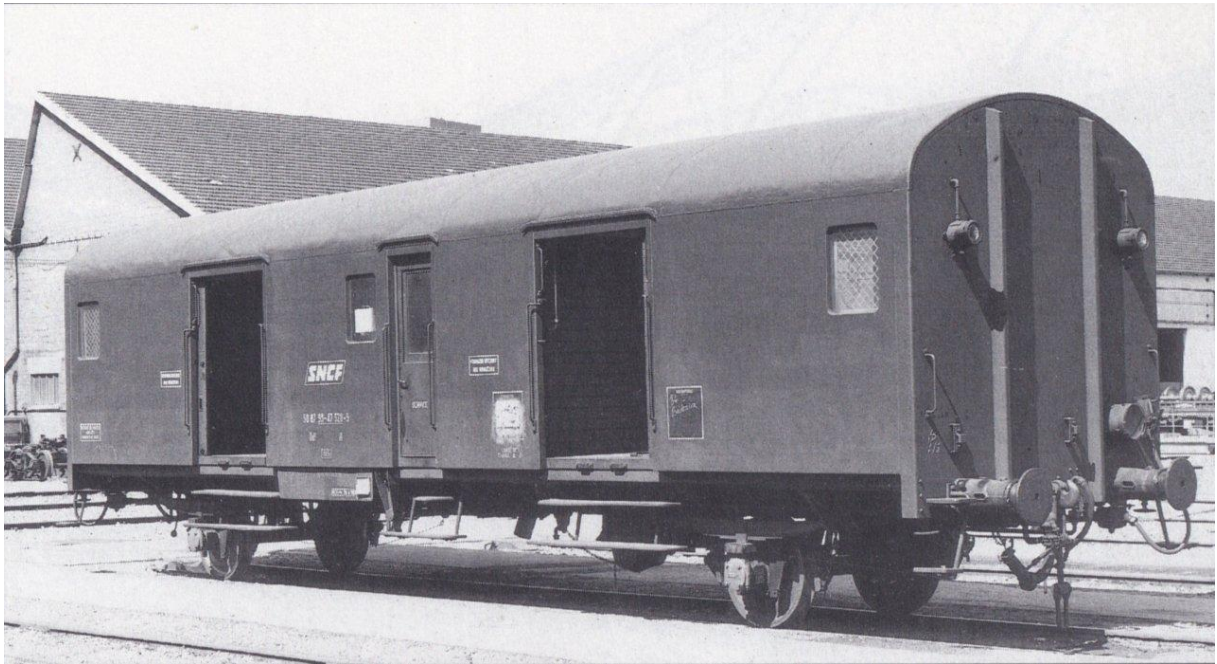


Nostalgie Express

by Aldobert

FOURGON ex-MIDI METALLISE A DEUX ESSIEUX



Cette importante série de fourgons à deux essieux (201 exemplaires) résulte de la métallisation, conduite entre 1953 à 1958, d'une partie d'une série de 250 fourgons à caisse en bois, construite pour la Compagnie des Chemins de Fer du Midi entre 1927 et 1929.

A leur sortie d'atelier, les fourgons furent répartis à raison de 190 pour la région du Sud-Ouest, et 11 pour la région Méditerranée.

Bénéficiant d'un excellent châssis d'origine, à empattement long (8,20 m), et d'une métallisation bien pensée, ces fourgons - plus longs que les OCEM ou DEV U52 - comptent parmi les séries transformées les plus réussies de la SNCF.

Une très bonne tenue de voie et de bonnes qualités de résistance mécanique valurent à 10 d'entre eux, à partir de 1962, d'être équipés d'un frein modérable au serrage et au desserrage, à deux étages de puissance. Cette modification permit de les autoriser à circuler à 150 km/h (contre 140 avec l'équipement standard), cas unique, croyons-nous, pour du matériel à essieux de la SNCF. Ceci leur permit d'être incorporés aux compositions de base de trains « drapeaux » : Capitole (de 1962 à 1967), et Sud-Express, tous deux parmi les rares

trains d'alors à être autorisés à 150 km/h. A noter que tous les véhicules de la série demeurèrent jusqu'à leur réforme, autorisés à 140 km/h (à la différence des OCEM et DEV).

D'une tare à vide de 19,5t (et donc supérieure à celle des OCEM et DEV U52), ces fourgons chargeaient jusqu'à 8 tonnes de bagages. Ces véhicules étaient limités au service intérieur (non RIC, code 50 en immatriculation UIC).

Contemporains des premiers fourgons OCEM métalliques, dotés d'un meilleur châssis et d'une structure métallique mieux conçue, ces fourgons clôturèrent, à la SNCF, le long règne des véhicules pour trains de voyageurs à essieux. Leur parc, demeuré quasi-intact jusqu'au milieu des années 70 (201 unités), comptait encore 98 représentants au 1/1/1980, et 26 au 1/1/85. Le dernier carré fut radié des effectifs du Sud-Ouest en 1987.

Omniprésents sur les compositions Express et Rapides du Sud-Ouest jusqu'à la fin de la décennie 70, ils furent attelés à des voitures OCEM, métallisées, Bruhat, USI, UIC, DEV AO et Inox. Même si la tendance des années 80 était de les ressortir lors des seules pointes de trafic, ou de les cantonner à des dessertes régionales, il n'était pas rare d'en voir, lors des départs en vacances, attelés à l'arrière d'un coupon de voitures Corail, l'ensemble pouvant être qualifié de « visuellement insolite » !

Le modèle est une reconstruction complète et remplace le reskin de Jean-Paul Bonhoure.

L'archive fournit un dossier portant le même nom que l'ancien modèle, vos consists seront donc préservés.

Comme à l'accoutumée, les versions «REV» proposent une immatriculation différente de la version normale.

Modèle gratuit ne fonctionnant que sous Open Rails.

Auteurs: Aldobert, Jean-Paul Bonhoure (BJPaul)