

Nostalgie Express

by Aldobert

Voitures allégées ex-ETAT "Saucisson"



Une **voiture allégée État** est un type de voiture de chemin de fer français, étudié en 1934 par le bureau d'étude du Réseau des Chemins de fer de l'État en collaboration avec ceux des Entreprises Industrielles Charentaises (EIC). Ces voitures rompaient totalement avec les conceptions et modes constructifs antérieurs.

Ce sont des voitures métalliques à bogies X3RA (type Pennsylvania) dont les essieux sont munis de roulements à rouleaux, aptes aux 140 km/h. Leur caisse travaillante à section tubulaire, marquée par les nombreux couvre-joints qui leur ont valu d'être surnommées « Saucisson », n'avaient pas de châssis porteur. Leurs deux caissons de choc extrêmes pouvaient absorber un effort de 200 t, réparti ensuite sur les membrures de la caisse sans déformation irréversible. Le gain en matière abaissait la tare par voiture à 35-37 tonnes selon les aménagements contre 43-47 tonnes pour les types antérieurs. Les services de la traction et de l'entretien des infrastructures bénéficiaient également de ces progrès (puissance des machines et fatigue de la voie moindres).

Elles ont été réalisées en aciers spéciaux à haute résistance, les profilés laminés remplacés par des profils en tôle pliée ou emboutie assemblés par soudure électrique continue ou par points. Des renforts transversaux supportant le plancher et la carène inférieure étaient en poutre-treillis, placés sous le cloisonnement en embouti des compartiments qu'ils complétaient. Le montage d'une voiture consistait à river entre eux deux quarts de coque inférieure à carène, identiques, emprisonnant les poutre-treillis et un châssis léger portant le plancher ; les membrures des cloisonnements étaient alors mises en place ainsi que les dossiers d'extrémité. Le tout était coiffé de deux quarts de coque supérieure incluant les ouvertures de baies, également rivés.

Nostalgie Express

by Aldobert

Ce chaudron, vide, ne pèse que 14,9 t. La superstructure est alors achevée et les aménagements peuvent être entrepris.

Les aménagements intérieurs sont très soignés et présentent des dispositions novatrices. Les plates-formes d'accès sont spacieuses grâce à l'emmarchement escamotable commandé par la porte. Les compartiments de première classe à six places sont dotés de sièges individuels coulissants, revêtus de tissu, avec liseuse individuelle. En seconde classe, les sièges sont fixes et sans liseuse. Les banquettes de troisième classe accueillent huit voyageurs par compartiment. Dans les premières années, ces voitures, dont les baies au dessin original étaient fixes, avaient la particularité de disposer d'une climatisation à air pulsé, chauffé à la vapeur en hiver, neutre en inter-saison et réfrigéré par de la glace les jours d'été torrides. Par voie d'entretien et évolution (passage à deux classes en 1956, électrification à partir de 1965), elles seront modifiées : perte de la réfrigération de l'air pulsé, remplacement de certaines matières d'habillage, modification de l'éclairage, etc.

Elles ont été progressivement radiées à partir de 1972 et les dernières voitures sont retirées du service le 30 mai 1982 lors du changement de service d'été.

Le modèle Open Rails:

Ces voitures sont à l'origine celles de Pascal Grando, qui nous a aimablement autorisés à les diffuser.

Les modifications ont été effectuées par l'équipe NoEx, avec la participation de Vincent Lorquet. (BB25187)

Vous trouverez dans le pack les voitures aux époques 3 et 4.

Bon jeu à tous,

Aldobert