

Voitures OCEM à rivets apparents de la SNCF (années '60)

Au début du siècle dernier, les voitures voyageurs des Grands Réseaux français souffrent d'une grande fragilité mise en évidence lors des accidents. Leurs structures ne sont en effet constituées que de charpentes en bois habillées de tôles en acier.

L'élévation progressive des vitesses de circulation des trains ne peut qu'accentuer le danger encouru par les voyageurs en cas de déraillement. En outre, d'un réseau à l'autre, la diversité des matériels est très grande. C'est tout d'abord ce manque de standardisation qui est à l'origine de la création, le 21 août 1919, de l'Office Central d'Etudes de Matériel de chemin de fer, plus connu sous ses initiales OCEM. Cet organisme fut fondé par les Compagnies du Midi, du PO et du PLM et le Réseau de l'Etat. A la fin de la même année, le Réseau d'Alsace-Lorraine nouvellement créé rejoint l'Office. Les Compagnies de l'Est et du Nord ne le feront qu'en 1929. La première tâche confiée à l'OCEM est d'étudier un nouveau matériel voyageurs entièrement métallique et à bogies.

Ainsi apparaît en 1924, la première voiture voyageurs française entièrement métallique. Il s'agit d'une mixte 1ère/2ème classe, du type A⁸B⁵ livrée à la Compagnie du Midi. L'ossature de la caisse fait appel à des profilés assemblés par rivetage, les tôles d'habillage étant fixées sur cette armature selon la même méthode. Le fait de laisser apparentes les têtes des rivets est le résultat d'une volonté. Cette première voiture est rapidement suivie de la construction en série de types divers répondant aux diagrammes A⁸, B⁹, C⁹, A³B⁵, C⁴D, livrées entre 1925 et 1931. Ce sont au total 841 voitures du type OCEM à rivets apparents qui seront construites.

Les modèles LEMACO représentent les **versions des années 1960** SNCF A⁸, B⁹ (ex B⁹), B⁹ (ex C⁹) et B⁴D (ex C⁴D) à toits verts, inscriptions avant UIC, suppression de la 3^{ème} classe (devenue 2^{ème}), bandes jaunes de 1^{ère} classe, câblots de chauffage électrique, suppression des échelles de toiture et obturation des baies en bout de caisse.

Données techniques	A ⁸ myfi	B ⁹ myfi	B ⁹ myfi (ex C ⁹ myfi)	B ⁴ Dmyi (ex C ⁴ Dmyi)
Longueur hors tampons	23'370 mm	22'560 mm	21'570 mm	21'570 mm
Entraxe des pivots de bogies	15'490 mm	14'680 mm	14'680 mm	14'680 mm
Nombre de places assises	48	72	72	32
Tare	48 t	46/48 t	43 t	42 t
Années de construction	1929 (PLM) 1920/31 (Midi)	1927/29	1924 (PLM) 1925/28 (AL, Etat)	1925/31 (AL, Etat, PLM)

CERTIFICAT

Les modèles Lemaco en écartement HO, à échelle 1 : 87

De construction artisanale en laiton, reproduits jusque dans les plus petits détails, finement peints et décorés, ces nouveaux super-modèles des ateliers Lemaco se composent de plus de 300 pièces. Chaque voiture est datée et numérotée individuellement.

Données techniques	A ⁸ myfi	B ⁹ myfi (ex B9myfi)	B ⁹ myfi (ex C ⁹ myfi)	B ⁴ Dmyi (ex C ⁴ Dmyi)
Longueur hors tampons	269,5 mm	260 mm	249 mm	249 mm
Consommation à 12 V	132 mA	136 mA	160 mA	182 mA
Poids	292 g	286 g	276 g	270 g
Rayon minimal	540 mm	540 mm	540 mm	540 mm

Les versions suivantes seront produites:

No cat. HO-115	Coffret SNCF A ⁸ myfi 5509, B ⁹ myfi 55215, B ⁹ myfi 54656, B ⁴ Dmyi 543281 – 85	85 exemplaires 2003
No cat. HO-115/1	SNCF voit. OCEM A ⁸ myfi 5514, 1ère classe, vert	1 – 30 30 exemplaires 2003
No cat. HO-115/2	SNCF voit. OCEM B ⁹ myfi 55208 ex B ⁹ myfi, 2ème classe, vert	1 – 30 30 exemplaires 2003
No cat. HO-115/3	SNCF voit. OCEM B ⁹ myfi 54645 ex C ⁹ myfi, 2ème classe, vert	1 – 30 30 exemplaires 2003
No cat. HO-115/4	SNCF voit. OCEM B ⁴ Dmyi 54323 ex C ⁴ Dmyi, 2ème classe/bag., vert	1 – 25 25 exemplaires 2003

- Aménagement intérieur fidèle à l'original
- Eclairage constant des intérieurs et des feux de fin de convoi sur la voiture B4Dyi, ces derniers déclenchables
- Dispositif NEM pour divers attelages européens
- Diverses pièces annexées pour l'exposition en vitrine. Voir feuille d'instructions