



**PLM 242 BT 6**  
**HO-212/2**

# PLM 242 BT 6

## HO-212/2

# 12/2010

### Prototype

La compagnie du PLM qui assure la desserte de la banlieue du sud-est de Paris se trouve confrontée dès 1925 à une forte croissance du trafic et à un accroissement du tonnage des trains. Les trains de banlieue sont alors tractés par des locomotives-tenders de type 232. Pour les remplacer, les ingénieurs conçoivent les 242 AT livrées entre 1927 et 1929: elles sont alors les plus grandes locomotives-tenders d'Europe. Leur dessin parfaitement équilibré, grâce à une disposition d'essieux symétrique, en font de très belles locomotives; certains diront même que leur cheminée est la plus belle jamais réalisée! Le doublement des commandes facilite leur conduite dans les deux sens de marche. Ces machines ont une puissance de 1'475 ch, emportent 12m3 d'eau et 5 tonnes de charbon. Leur vitesse en exploitation est limitée à 95 km/h.

Les premières unités sont livrées aux dépôts du Charolais (Paris) et de Villeneuve-St-Georges. Elles relèvent efficacement les 232 sur les trains en direction de Montereau, Laroche, Moret et Montargis. On leur confie également la traction des trains de jonction entre la gare de Paris-Nord et la gare de Paris-Lyon, via la petite ceinture. Les unités suivantes sont mutées à Nice pour les dessertes de la Côte d'Azur. La livraison des 242 BT, de conception similaire, débute simultanément. La différence entre les 242 AT et les 242 BT se situe dans la distribution: à tiroirs cylindriques pour les AT, à cames oscillantes et soupapes pour les BT. Les 242 BT ont une bien meilleure accélération que les 242 AT, caractéristique appréciable pour les trains de banlieue. Les BT chasseront un contingent équivalent d'AT vers Nice, Laroche et Montargis.

A la création de la SNCF les locomotives sont ré-immatriculées 242 TA et 242 TB. Durant la 2ème guerre mondiale, 10 locomotives 242 TA sont détruites et 27 autres sont détachées au Luxembourg et en Allemagne. Toutes ne reviendront pas, certaines conservées par la DRG, d'autres démolies sur place.

L'électrification Paris-Lyon occasionne la mutation de 242 TA vers la région Nord où elles assurent le trafic de banlieue au départ de Paris et le trafic voyageurs autour de l'agglomération de Lille. Puis c'est au tour du dépôt de Strasbourg de recevoir des locomotives 242 TA venant tant de la région Sud-Est que de la région Nord. Elles viennent épauler leurs «cousines germanes» ex-AL (242 TA 601 à 630).

Les dernières unités sont radiées en 1968. La 242 AT 6 a été remise en état d'origine PLM pour être exposée à la Cité du Train à Mulhouse.

### Les modèles Lematec en écartement HO à l'échelle 1: 87

Ce modèle de collection des ateliers Lematec reproduit fidèlement son prototype jusque dans les moindres détails.

Fabriqué artisanalement en laiton, il se compose d'environ 800 pièces.

Une plaque gravée, apposée sur le châssis, indique l'année de fabrication et le numéro de série, attestant l'authenticité du modèle.

### La production comprend les versions suivantes:

<b>HO-212/1 A</b>	PLM 242 AT 39, vert, Ep. II	1-30	30 exemplaires décembre 2010
<b>HO-212/1 B</b>	PLM 242 AT 44, vert, roues proto87 en option, Ep. II	1-25	25 exemplaires décembre 2010
<b>HO-212/2</b>	PLM 242 BT 6, vert, Ep. II	1-21	21 exemplaires décembre 2010
<b>HO-212/3 A</b>	SNCF 5-242 TA 12, vert, Ep. III	1-30	30 exemplaires décembre 2010
<b>HO-212/3 B</b>	SNCF 5-242 TA 21, vert, roues proto87 en option, Ep. III	1-25	25 exemplaires décembre 2010
<b>HO-212/4</b>	SNCF 2-242 TA 90, vert, Ep. III	1-30	30 exemplaires décembre 2010
<b>HO-212/5</b>	SNCF 1-242 TA 117, vert, roues proto87 en option, Ep. III	1-32	32 exemplaires décembre 2010
<b>HO-212/6</b>	SNCF 5-242 TB 17, vert, Ep. III	1-21	21 exemplaires décembre 2010

### Données techniques

Longueur hors tampons	204.9 mm
Consommation sous 12 V CC sans charge	220 mA
Poids	400 g
Rayon minimal	600 mm

- Niveau de détail et finesse équivalents à un modèle à l'échelle O
- Caisse, châssis et bogies en laiton
- Entraînement de l'essieu moteur par moteur Maxon de précision avec volant d'inertie équilibré
- Châssis détaillé et complet avec mécanisme intérieur
- Aménagement intérieur détaillé de la cabine
- Attelages à vis modèles, attelages NEM fournis accessoirement
- Tampons à ressort
- Décoration conforme aux teintes originales
- Eclairage avant/arrière réversible selon le sens de marche
- Cabine éclairée
- Equipé d'une interface NEM 651
- Digitalisation et sonorisation aisées, sans démontage de la machine

**PLM 242 BT 6**

