



3-030 TB JOUEF

EXCELLENTE BASE DE MODÉLISME

Il est des modèles qui se prêtent particulièrement bien à de très plaisants travaux de modélisme. La 030 TB Jouef, accessible à très bas prix, est de ceux-ci. Olivier Taniou s'en est emparée.

Texte et photos : Olivier Taniou

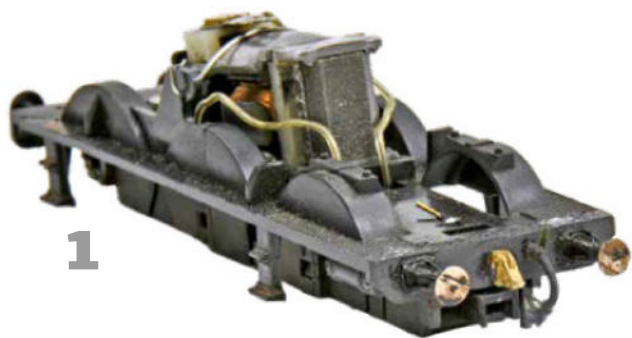
DANS CETTE GARE TERMINUS PROCHE
DE LA CÔTE ATLANTIQUE, LA 030 TB 164
EST ATTELÉE À UNE RAME MV
(MARCHANDISES/VOYAGEURS) PRÊTE
AU DÉPART, TANDIS QU'AU PREMIER
PLAN, LA 030 TB 196 MANŒUVRE.

J'ai eu le déclic lors d'une rencontre privée entre modélistes. À la fin du repas, nous faisons notre « bourse d'échange » et je récupère deux locomotives à l'état d'épaves. De retour à la maison, je ressors la documentation accumulée sur ces machines ainsi que mes propres 030 TB, lesquelles ont mal vécu ma période d'adolescence... Une fois mises en pièces, il y a de quoi en remonter au moins deux correctement. Loin de moi l'idée d'en faire une locomotive haut de gamme aux normes actuelles, il y aura le modèle AMF 87 pour cela. C'est juste pour le plaisir de m'adonner à un petit ►►



LE MATÉRIEL NÉCESSAIRE

- 030 TB Jouef réf. 8295 Jouef ou Lima réf. L201670
- Accessoires Mécanic Trains selon le modèle
- Motorisation I-Prod réf. KAC033
- Décodeur ESU Lokpilot V5 micro
- Equipe de conduite
- Marquages AMF 87
- Fil de laiton diam. 0,3 mm
- Peinture Humbrol : noir mat 33, rouge mat 60, cuivre 16, gris métallisé 216
- Terre à décor : noir, gris foncé, rouille, ombre naturelle, blanc
- Colle cyanoacrylate
- Colle époxy bicomposant



1



2



3

1 Le châssis de la 030 TB 164 conserve un moteur d'origine. Les traverses sont détaillées.

2 Démontage des sous-ensembles et ponçage des détails venus de moulage.

3 La soute d'une 4-141 TA est adaptée au châssis. Cette pièce est maintenue par deux vis sous le châssis.

» bricolage pour remettre ces machines en état de marche et me remémorer mes souvenirs de jeunesse avec ces locomotives. J'évoquerai ainsi deux machines : la 3-030 TB 164 (issue de la série Ouest 3531 à 3602) et la 3-030 TB 196 (issue de la série Ouest 3501 à 3530).

La documentation, base de toute modification

Si d'habitude, j'arrive à trouver des photos de la machine réelle à évoquer, pour la 030 TB 196, je n'ai qu'un écrit, extrait d'un ancien numéro de *Loco-Revue* et quelques lignes dans le livre « Les locomotives à vapeur du réseau de l'État »

C'est maigre, mais il faut m'en contenter. Cette série de machines 3501 à 3530, commandée par la Compagnie de l'Ouest servait sur la banlieue de Saint-Lazare, réparties en deux sous-séries lors du rachat par la Compagnie de l'État en 1909. Ces machines sont réparties sur trois Régions de la SNCF en 1938, immatriculées 030 TB aux régions Est et Ouest et 030 TG à la région Sud-Ouest. La 030 TB 196 termine sa carrière au dépôt de Nantes-Sainte-Anne en 1954. L'envie d'évoquer la 030 TB 164 m'a pris en consultant le site de Mécanic Trains lors de ma commande de pièces détachées. Une photo d'une machine avec une soute à charbon grand volume y est présentée. La 030 TB 164 fait partie de la série des 3531 à 3602, futures 30-101 à 172 de l'État. Affectée au dépôt de Nantes-Sainte-Anne en 1935, d'après le livre « Les dépôts vapeur de l'Ouest », elle sert aux manœuvres et remorque des trains de travaux.

Le châssis et la motorisation

Je recompose deux trains de roues embiellées qui n'ont pas de point dur ; s'en suivent quelques essais de roulement. Les autres roues montrent trop de décalage, et des bielles sont manquantes. Les essais se font à vide, puis avec un moteur d'origine que je retire après les essais

(photo 1). Les traverses de tamponnement sont débarrassées des attelages et autres amorces de tampons mal moulés. Les tampons sont remplacés par des modèles en métal blanc. La 030 TB 164 reçoit des boîtiers d'attelage normalisés NEM, après adaptation sous le châssis. Trop imposants, ces boîtiers n'ont pas été installés sur l'autre modèle. Des attelages à vis, factices, sont fixés sur les traverses, de même pour les demi-accouplements de frein. Les conduites de sablières, en fil de laiton de 0,3 mm de diamètre, sont collées le long des moulages d'origine. Sous le côté droit, une prise Flaman est fixée. Sur chaque côté de la 030 TB 196, sur le tablier et devant la caisse à eau, un coffre à outils est collé.

Pareilles, mais différentes...

Comme lors de mes travaux précédents sur d'autres machines, je supprime toutes les conduites moulées sur la chaudière, j'élimine les mains courantes, les départs de sablières et les chapelles d'introduction d'eau (photo 2). La soute à charbon n'a pas la même forme d'une machine à l'autre. Si la soute de la 030 TB 196 reste d'origine, celle de la 030 TB 164 est découpée et refaite (photo 3). La photo de la machine réelle, montre bien un arrière plus gros. J'ai simplement adapté

LA 030 TB BOER JOUEF, UN BON PLAN

Dévoilée à la Foire de Nuremberg de 1979 sous la référence 8295, la 3-030 TB surprend car c'est une 4-230 G qui était attendue, et qui ne sortira pas... Elle est bien accueillie pour épauler les 3-040 TA Jouef et 3-030 TA RMA aux manœuvres sur les réseaux. Le modèle est clairement axé entrée de gamme : aucune pièce rapportée, traverses de tamponnement recouvertes de papier

autocollant rouge, roues non ajourées, elle est équipée du classique moteur Jouef à cinq pôles. À sa sortie, ce modèle coûte 80 francs. Lima le reprend à son catalogue au début des années 2000 sous la référence L201670, le prix passant à 70 euros. Aujourd'hui, on le trouve très facilement sur le marché de l'occasion pour 10 à 50 euros selon son état. Y consacrer plus ne serait pas raisonnable.



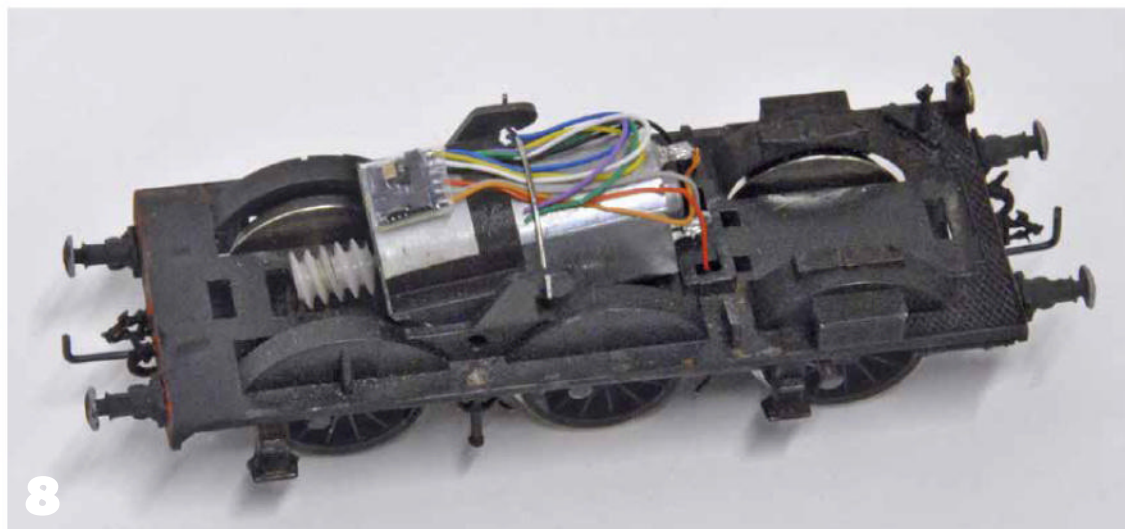
l'arrière d'une superstructure de 4-141 TA Jouef pour arriver à mes fins, sans être tout à fait exact sur la forme, mais plus dans l'évocation et la volonté de posséder deux modèles avec quelques différences. Je passe une commande d'accessoires chez Mécanic Trains, et les pose conformément au plan général de la machine (photos 4 à 7). Parmi les pièces choisies, il y a une porte de boîte à fumée à deux vantaux, de nouvelles chapelles d'introduction d'eau, un sifflet et des lanternes. Sur la caisse à eau côté droit, je place des robinets et l'indicateur Flaman, pièce AMF 87. Il me reste un doseur de TIA, je l'adapte sur la caisse à eau de la 196, pure fantaisie de ma part. Sur la caisse à eau de gauche, une cloche prend place ainsi que des outils à feu posés sur des supports en laiton. Les départs de sablières et les mains courantes, en fil de laiton de 0,3 mm de diamètre, sont collés à la colle cyanoacrylate.

4 Vue du côté droit de la 030 TB 196 avec tous les accessoires posés.

5 Le côté gauche de la 030 TB 196, notez les outils à feu posés sur la caisse à eau.

6 La 030 TB 164 fait plus bricolée, avec ce patchwork de couleurs. Tout cela sera masqué par la peinture.

7 Les accessoires sont posés, l'indicateur Flaman est recouvert d'un petit capot de protection.



8 Sur la 030 TB 196, la nouvelle motorisation est installée au même emplacement que l'ancienne, sans aucune difficulté. J'ajoute un décodeur miniature fixé avec de l'adhésif double-face.

Meubler l'abri

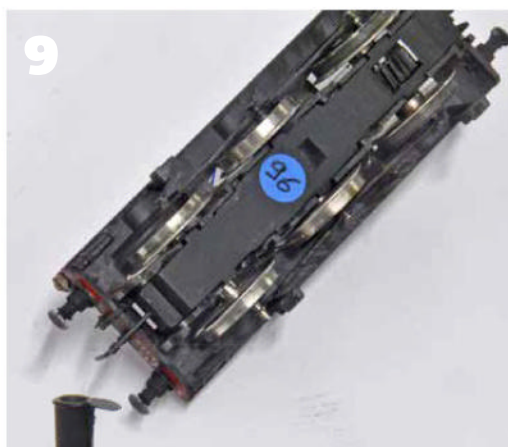
L'aménagement intérieur de la loco est bien vide, pas de moulage. J'adapte des devantures de 4-141 TA et 3-040 TA. Puis, après peinture, j'ajoute une équipe de conduite, un volant de frein, des grilles de protection aux fenêtres arrière, faites à partir de grille d'évacuation d'eau en HO. Au sol, j'ajoute un peu de charbon.

Le noir lui va si bien

Les deux sous-ensembles sont apprêtés en noir à l'aérosol, opération suivie d'une peinture noire satinée appliquée à l'aérographe en cabine de peinture. Les essieux ne sont pas affinés, je peins, au pinceau fin, les flancs de roues et les rayons en noir mat, diminuant ainsi l'effet massif du métal de la roue non ajourée. Les traverses de tamponnement reçoivent deux couches de peinture rouge. Les sifflets, les dessus des lanternes et les cloches sont repris au pinceau fin couleur cuivre. Les bielles sont peintes en gris métal.

Reprise de la motorisation

Sur l'une des deux machines, j'installe une nouvelle motorisation I-Prod, l'autre retrouve son moteur à cinq pôles Jouef, il est en bon état. Les contacts électriques sont reposés et collés. Je reprends le câblage en insérant un décodeur ESU Lokpilot V5 micro, fixé avec de l'adhésif double-face sur le moteur (**photo 8**). Ces décodeurs ne servent que pour le moteur, aucun accessoire n'est fonctionnel sur ces deux machines (voir encadré pour les réglages). Je note l'adresse numérique sur une petite pastille bleue, autocollante, fixée sous la locomotive (**photo 9**).



9 Une pastille adhésive rappelle l'adresse choisie.



En état de fin de carrière

Je termine par la pose des marquages, issus d'une planche AMF 87, dépôt de Nantes-Sainte-Anne (**photo 10**). Il me reste une paire de plaques Etat en photogravure, je les colle sur l'arrière de la 196. Je débite des vitres, pour les faces avant, dans de la carte plastique transparente de 0,25 mm d'épaisseur. Je les colle en position ouverte sur la locomotive. J'applique une patine à base de terre à décor déposée au



11



12

11 Ultime étape : la patine, faite à la terre à décor.

12 Vue rapprochée sur les détails apportés aux caisses à eau. La corde de la cloche est un brin de fil électrique.

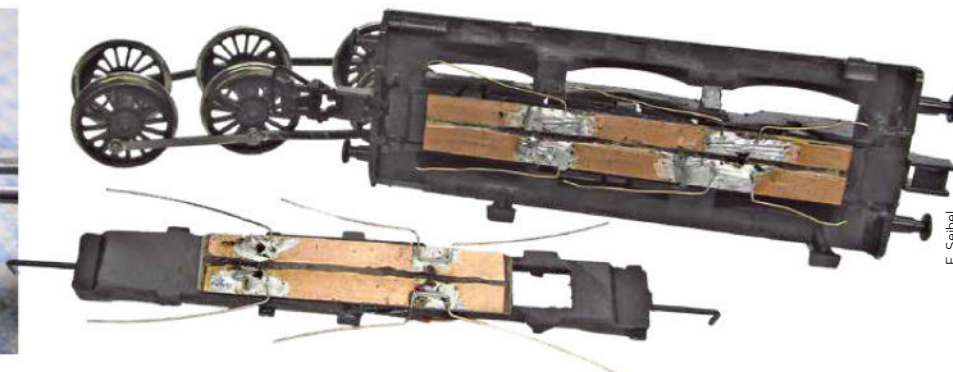
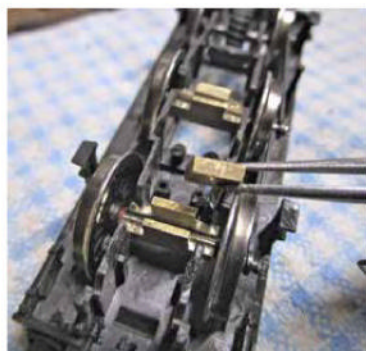
pinceau brosse fin (**photo 11**). La terre à décor accroche bien sur le noir satiné. Autour de la boîte à fumée, c'est de la terre à décor noire qui est appliquée, comme sur les plateaux des tampons, puis un gris fumée sur la chaudière et les caisses à eau. Quelques traces de rouille sont évoquées en partie basse de la porte de boîte à fumée, sous les chapelles d'introduction d'eau et au niveau des remplissages des caisses à eau (**photo 12**). De la terre à décor ombre naturelle est appliquée sur le châssis entre les essieux. Les flancs de caisses à eau sont brossés de terre à décor blanche afin de ternir la couleur noire. Les 030 TB 164 et 196 sont attribuées, pour leur fin de carrière, à l'annexe-traction de Petitville-sur-Mer pour effectuer les dessertes des voies de débord et du port, bien loin du service grande ligne où elles étaient affectées à l'origine. ■



L'INTERVENTION D'UN PRO

Pour rouler en ligne, j'ai emmené mes modèles sur le réseau « Hugoville » d'Hervé Clépoint (voir LR 883), les roues de la 030 TB 196 se décalent, la loco se met à boiter. La décision est prise de l'envoyer chez Mécanic Trains, à Dole pour un recalage, ne sachant pas le faire. Pour Eric Seibel, une loco détaillée et modifiée ne peut pas conserver des roues pleines. Il a sans doute raison ! Pas de recalage donc, mais un remplacement du train de roues Jouef par un train de roues Fleischmann, moyennant la création de paliers en laiton. Après

lui avoir donné mon accord, le travail est réalisé sur un châssis martyr pour essais. Par la même occasion, les palpeurs de prise de courant sont remplacés par du fil de bronze fixé sur de la platine électronique et prennent maintenant sur les trois essieux, améliorant ainsi la prise de courant de la machine. Les pièces obtenues sont posées sur le châssis, la superstructure est remise en place, le travail est terminé. De retour à l'annexe-traction de Petitville-sur-Mer, la loco est désormais apte à remorquer six à sept wagons à essieux entre la gare et le port.



E. Seibel



LES RÉGLAGES DU DÉCODEUR (UNIQUEMENT POUR ESU LOKPILOT V5 MICRO)

Après avoir attribué l'adresse 96 à ma loco (CV 1 = 96), quelques réglages sont nécessaires. Tout d'abord, le moteur donne un à-coup au démarrage et à l'arrêt de la machine, peu pratique pour une locomotive de manœuvres. La manipulation consiste à synchroniser le décodeur avec le moteur. Je pose la loco sur une voie bien dégagée, 1 m environ. J'inscris 0 dans la CV 54, et j'actionne

la touche F1. La loco démarre en trombe puis s'arrête plusieurs dizaines de centimètres plus loin, c'est fini, elle ne présentera plus d'à-coup au démarrage. Bien qu'à l'origine les 030 TB soient des locomotives de vitesse, en fin de carrière elles remorquaient des trains de travaux. Je limite donc la vitesse de mon modèle : j'inscris 150 dans la CV 5. Idem pour la durée de freinage : j'écris 4 dans la CV 4.



AU PREMIER PLAN, LA 030 TB 196 S'APPRÊTE À REMORQUER UNE COURTE RAME DE WAGONS MARCHANDISES.

A8

**MATÉRIEL
ROULANT**
[CATÉGORIE A]

ÉCHELLE HO ET O
Les cotes indiquées
sont celles du modèle

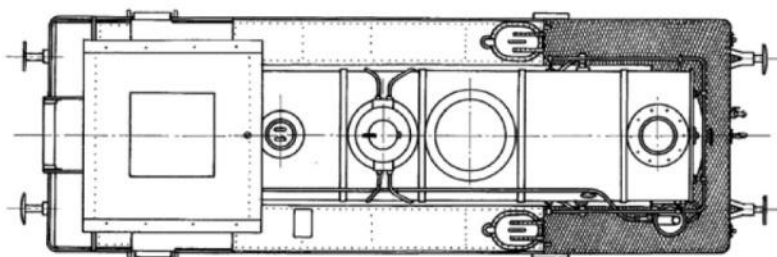
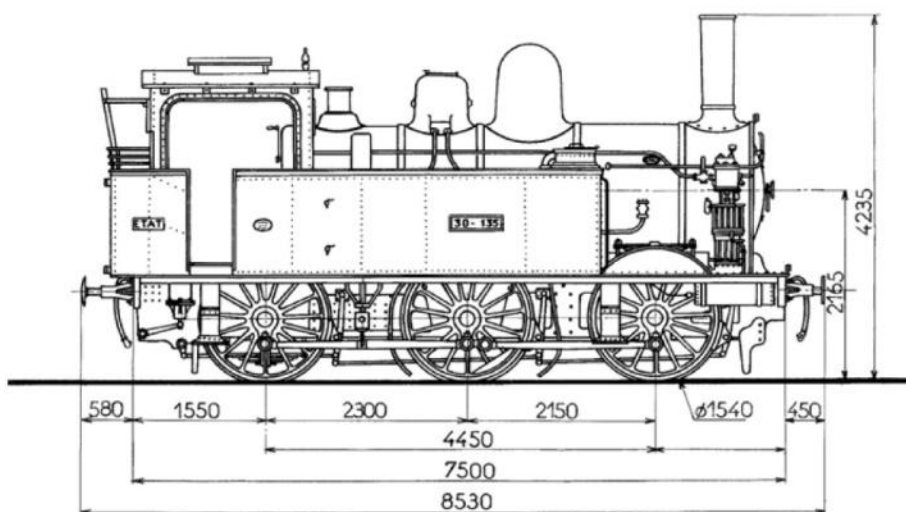
DESSIN : PIERRE PICHON

Le plan du mois

**3-030 TB 101 À 172
(EX-OUEST 3531 À 3602)**

LOCO-REVUE - N°910 - MAI 23

ÉCHELLE 1/87



LES MACHINES DE TYPE 030 T, NUMÉROTÉES 3531 À 3602, SONT COMMANDÉES PAR LA COMPAGNIE DE L'OUEST POUR SERVICE SUR LA BANLIEUE DE PARIS, ET CONSTRUITES DE 1888 À 1898. ELLES SONT RENUMÉROTÉES 30-101 À 172 LORS DU RACHAT PAR LA COMPAGNIE DE L'ETAT EN 1909, PUIS 3-030 TB 101 À 172 EN 1938 (SNCF). AU LENDEMAIN DE LA SECONDE GUERRE MONDIALE, ELLES SONT EMPLOYÉES À LA DESSERTE LOCALE ET REMORQUE DE TRAINS DE TRAVAUX.

ÉCHELLE 1/43

