

HO



LA RAME AUTOMOTRICE POSTALE EST EN RÉALITÉ ISSUE D'UN EAD.
EN HO AUSSI. LE MODÈLE EST ICI SUR LE RÉSEAU DE L'AMHA.

UNE RAP,

RAME AUTOMOTRICE POSTALE SUR BASE JOUEF

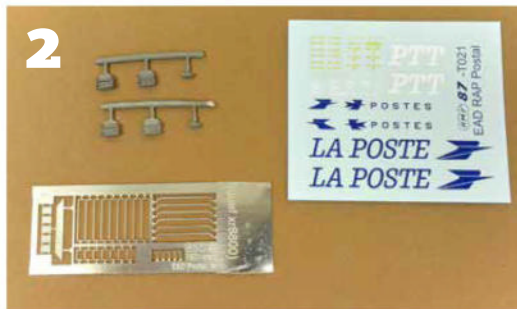
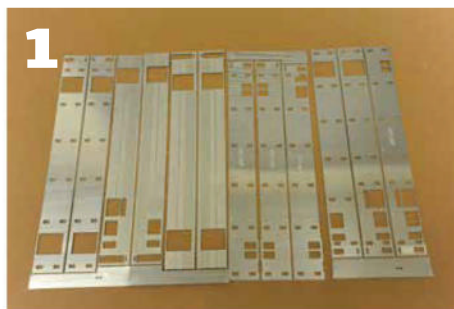
Vous souhaitez représenter sur votre réseau HO le transport rapide du courrier dans les années 80? Alors il vous faut construire une RAP! Philippe Papion vous explique le principe.

Texte et photos :
Philippe Papion

MATÉRIEL NÉCESSAIRE

- EAD JOUEF (AVEC TOIT NERVURÉ, PAR EXEMPLE RÉF. HJ2610)
- KIT AMF 87 RÉF. T021 (179 EUROS + PORT)
- COLLE ÉPOXY BICOMPOSANT (ARALDITE)
- MASTIC DE BOUCHAGE (SINTOFER)
- APPRÊT PHOSPHATANT
- PEINTURE (RAILCOLOR/AMF 87 EN AÉROSOL) : ROUGE CAPITOLE 602 RÉF. P826, JAUNE MAÏS 425 RÉF. P728, GRIS CIMENT 804 RÉF. P846
- PEINTURE GRIS ANTHRACITE, VERNIS INCOLORE (BRILLANT ET SATINÉ) EN AÉROSOL (PAR EX. CHEZ AUCHAN)

Christophe Dufrenoy, dynamique artisan à l'initiative de la gamme AMF 87, a eu la brillante idée de se servir de l'EAD Jouef Loisirs pour le transformer en rame automotrice postale. Il propose pour cela un kit accessible même aux débutants, qui comblera également l'amateur confirmé en lui permettant de disposer d'un modèle original et ►►



1 Le kit est principalement composé de pièces de maillechort photodécoupé reproduisant les flancs des caisses.

2 Quelques pièces de bronze fin et les marquages sont également fournis.

3 Premier travail : démontage de l'autorail et mise à nue des caisses, sans leur toiture.



► parfaitement fonctionnel, grâce à l'excellente mécanique Jouef (**photos 1 et 2**).

Travaux sur les caisses

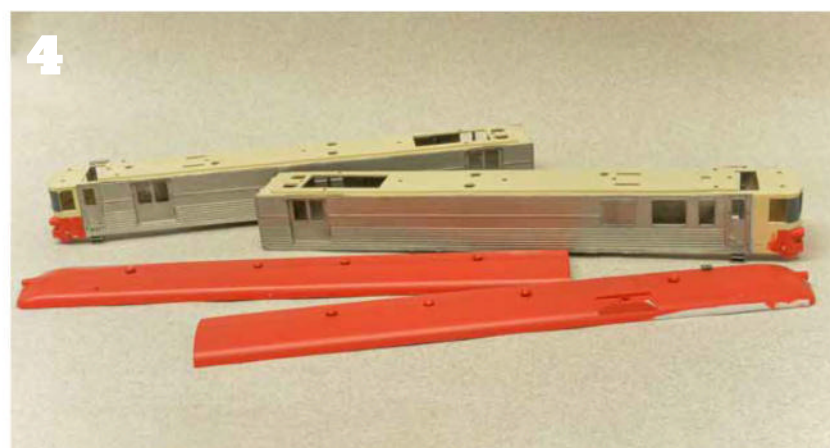
En premier lieu, il faut démonter complètement l'EAD, toitures comprises (**photo 3**). Préparons par ailleurs les nouveaux flancs en assemblant les trois épaisseurs par

collage ou soudage (soudure liquide). Muni d'un outil tranchant, par exemple un couteau X-Acto, découpons les flancs de l'autorail Jouef en déterminant les traits de coupe en fonction des nouveaux flancs AMF 87. On peut aussi utiliser un disque à tronçonner ou une scie à denture fine (Bocfil), le plastique se découpant très

facilement. Ajustons ensuite les nouveaux flancs de caisse. Utiliser si nécessaire de la résine de comblement genre Sintofer pour bien assurer les jonctions entre les pièces. Une fois les caisses assemblées et bien rigidifiées, j'ai préféré monter par soudure les différentes poignées et mains montoires, ainsi que les marchepieds en bronze. Sur le toit de la partie motrice, ajoutons l'aérateur au-dessus des toilettes et supprimons les deux autres du toit de la remorque. Il est nécessaire de reprendre le nervurage de la toiture.

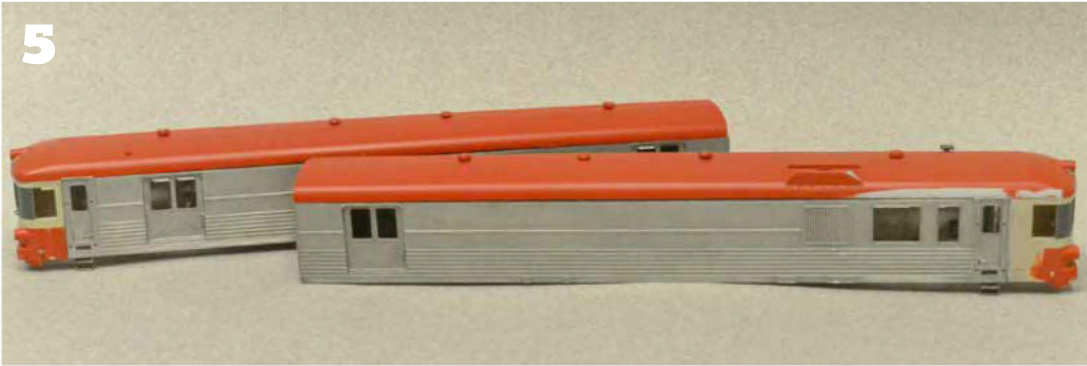
Une décoration originale

Pour la décoration, j'ai utilisé la peinture en bombe proposée par AMF 87, dont la gamme comprend toutes les teintes nécessaires. C'est tellement plus pratique, plutôt que sortir son aérographe ! Et quand il y a une retouche à faire, pas besoin de ressortir tout le matériel pour l'effectuer. Voici l'ordre que je conseille de suivre pour peindre et décorer la RAP. En premier, après soigneux dégraissage (eau savonneuse), rinçage et séchage, application d'un apprêt phosphatant sur les parties en maillechort.



4 Les flancs en maillechort sont précisément dimensionnés et s'adaptent sans problème.

5



5 Avant peinture, on peut reposer les toitures et vérifier la liaison flanc/toiture.

6



6 L'autorail a reçu sa décoration, appliquée à la bombe.

7



7 Vue sur la toiture avant légère patine.



Merci à l'Association
des Modélistes Havrais Amateurs
pour avoir permis la
photo en situation

Puis application du jaune que l'on masque après plusieurs heures de séchage pour préparer les zones à peindre en gris ciment. Après application de celui-ci, un nouveau masque pour le rouge. Application du rouge Capitole puis, après séchage complet, pulvérisation d'une couche de vernis brillant, avant d'appliquer les décalcomanies. Je n'ai pas repeint en noir les joints d'encadrement des fenêtres car, sans cela, je trouve le résultat plus élégant. Enfin, pour bien fixer les marquages et obtenir un rendu réaliste, application de vernis satiné incolore. Le remontage ne pose pas trop de problèmes car la conception du kit AMF 87 ne perturbe en rien à l'architecture du modèle d'origine.

8



8 Ces vues rapprochées montrent les délimitations des teintes aux extrémités.

En route !

Voilà, nous sommes en possession d'une superbe RAP qui pourra transporter votre courrier entre Sotteville et Paris en toute tranquillité. ■

DES CARAVELLES POSTALES

Emblématiques d'une époque où le courrier accordait encore toute sa confiance au rail, les RAP, rames automotrices postales, méritent d'être connues. Denis Gamard nous éclaire sur ces autorails originaux.

Texte : Denis Gamard

Cette RAP est vue à Mantes (78) dans les années 80, en provenance de Paris Saint-Lazare.



P. Verbaere



Le 19 septembre 1979, cette RAP alors quasiment neuve passe à Pont-Cardinet, proche de son terminus de Paris-Saint-Lazare.



P. Verbaere

La RAP-11 stationne au dépôt de Fives, à proximité de Lille, dans les années 80.

Les autorails postaux (XP 94750 à 94757) sont parmi les dernières Caravelles commandées et livrées. Construites aux ANF, logiquement sans fenêtres ni sièges, mises en service d'avril 1978 à avril 1979, leur production s'intercale entre les treize autorails triples X 4900, et juste avant les autorails doubles X 4750. Elles

partagent avec les X 4750 la motorisation la plus puissante qu'aient reçu les séries de Caravelles : un moteur Saurer de 440 kw (600 ch.), sachant que les premières séries de Caravelles (sauf les X 4900 qui compensaient cela par la présence de deux motrices), n'ont jamais été des foudres de guerre et limitées à 120 km/h, tandis que les X 4900, X 4750 et XP 94750 peuvent atteindre 140 km/h. Ces autorails ont pour vocation de circuler sur les radiales de Normandie et du Nord, où les temps de parcours sont courts, et ne se prêtent pas au tri en cours de route. De plus, les manœuvres d'accroche d'allèges postales aux trains sont un peu fastidieuses pour des circulations sur de courte distance. Enfin, l'omniprésence de turbotrans en Basse-Normandie rend complexe l'élaboration de roulements de rames tractées comprenant des véhicules de la poste. C'est la même logique qui conduira, quelques années plus tard, à la livraison de deux rames de TGV postaux. Ce sont les premiers engins postaux à adopter le transport par conteneurisation du courrier, technique qui sera dupliquée sur les TGV postaux. Affectées au dépôt de Sotteville près de Rouen, les huit rames ont circulé de Paris à Caen (deux allers et retours quotidiens), de Paris à Sotteville PTT, près de Rouen (trois allers et retours) et de Paris à Lezennes PTT, près de Lille (deux allers et retours). Leur livrée est proche de celle des Caravelles classiques, rouges et crème, le rouge étant toutefois différent, et le jaune PTT remplaçant le crème, avec une bande grise appliquée au niveau des baies frontales. La livrée a évolué en court de service, en 1985, avec une inscription « La Poste » en gros caractères, remplaçant de simple « Postes » en caractères plus

petits, et un logo également agrandi, mais sans changement de teintes. Cette livrée n'a toutefois visiblement pas été généralisée à tous les engins.

De bons et loyaux services

Ces autorails ont assuré pendant environ quatorze ans leur service sans faille, mais les PTT avaient décidé une politique de transfert sur route de l'acheminement du courrier, ce qui a mis une fin précoce à leurs services (services denses toutefois avec environ 1 à 1,2 millions de kilomètres pour chaque rame). C'est d'abord la relation Paris - Caen qui cessera dès 1990. La relation Paris - Sotteville étant la dernière supprimée, en 1993. Radiées bien avant leur fin de vie théorique, ces engins avaient encore du potentiel. C'est donc avec sagesse que, dans le cadre de la modernisation lourde de certaines séries de Caravelles (modernisation lourde dans tous les sens du terme, car le nez nouveau ajoutait plusieurs tonnes) pour la région Lorraine, des rames rénovées ont associé des remorques de série moins puissantes avec des motrices ex-postales, dans lesquelles on a percé des fenêtres et posé des sièges. Les remorques, elles, n'ont pas retrouvé preneur... Seule une rame n'a pas été transformée, elle est préservée par l'association toulousaine du « musée des ambulants postaux ». Les autorails postaux, une expérience brève mais réussie ! ■

BIBLIOGRAPHIE

« La Poste et le rail »
aux Éditions La Vie du Rail,
« Les Caravelles, les éléments
automoteurs diesel »
aux Éditions La Vie du Rail.



T. Porcher