



NOS LECTEURS NOUS ÉCRIVENT

QUELLE PLACE EST LAISSÉE AU PATIENT PLAISIR DE FABRIQUER ?



Dans notre dernier numéro, nous posons cette question dans notre billet d'humeur. Pierre Bidallier, apporte sa réponse :
« Pour moi, une place énorme, celle du réseau. Je suis incapable de faire mieux, et même aussi bien

que nos chers (à tous les sens du terme) fabricants, mais il me reste la possibilité d'essayer de construire un univers autour de ces magiques modèles, et dans mon cas d'évoquer une époque définitivement éloignée. C'est beaucoup. »

Pour mettre en scène le merveilleux matériel produit récemment, Pierre Bidallier concentre son activité de modélisme sur son réseau.

REJOIGNEZ L'ÉQUIPE LR !

Nous recherchons des correspondants en régions pour *Loco-Revue*, le magazine mensuel et les hors-série. Pour assurer des reportages aux quatre coins de la France, chez des particuliers ou en expos, une bonne connaissance du chemin de fer réel et miniature est requise, des qualités d'écriture (nous n'entendons pas débusquer un nouveau Victor Hugo, mais apprécions des textes clairs et précis, sans digressions), la capacité de produire de belles photos de modélisme, une aisance avec la vidéo... Bien entendu, toute peine mérite salaire, et nous rétribuons les auteurs. Propositions et questions à redaction@lrpresse.com

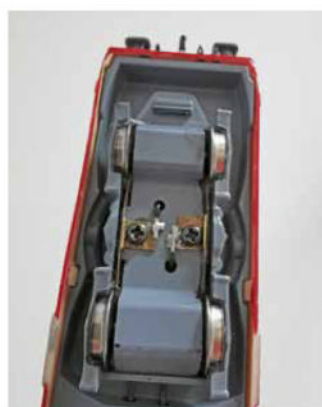
PICASSO ATLAS

UN PEU PLUS QUE DE LA FIGURATION

La série d'autorails produite par les Éditions Atlas permet d'obtenir, pour un prix modique, des engins non motorisés, mais pouvant, moyennant quelques adaptations très simples, circuler en jumelage derrière un autorail motorisé. J'ai appliqué ce principe à l'X 3800 Atlas, modèle d'allure générale plutôt correcte.

Les modifications sont peu nombreuses :

- Remplacement des essieux à roues en plastique par ceux d'un X 2400 Electrotren (dont les bogies très dégagés ont reçu pour leur part des essieux de RGP 1 Roco que je trouve plus fins : voir photo).
- Les bogies eux-mêmes sont munis de lamelles de contact pour prendre le courant et permettre l'installation d'un éclairage intérieur et de feux rouges. La fixation utilise les vis existantes.
- En complément, j'ai remplacé l'essentiel des vitrages latéraux par ceux du compartiment central d'un X 2400 (que j'avais transformé en motrice RGP 2) : les dimensions coïncident parfaitement !
- À partir de là, la mise en peinture de l'aménagement intérieur s'impose naturellement : banquette brun tabac, cloisons beige clair (tirant sur le jaune autorail) et sol marron foncé.
- J'ai également amélioré le poste de conduite dont le moulage me paraissait un peu grossier : ponçage après démontage (le collage cède facilement), et remplacement des barres garde-corps par des fils de laiton de 4/10. La gouttière est reconstituée avec un segment de profilé Evergreen de 0,5 x 0,25 mm. La remise en peinture a été faite à partir d'un mélange ajusté à l'œil d'ivoire CIWL et de blanc de la gamme hydrocellulosique d'AMF87. Je suis ainsi parvenu à retrouver sensiblement la teinte de la toiture, m'évitant



une remise en peinture complète avec en particulier le masquage fastidieux des moustaches.

- Pour terminer, on colle un boîtier d'attelage court à l'extrémité non équipée de feux rouges, moyennant une découpe adéquate dans la traverse de tamponnement, ainsi qu'à l'extrémité du bogie. Simple et bon marché, mais je crois, tout à fait satisfaisant sur un réseau !

Hubert Blanc

Prochainement
dans **Loco-Revue**

LR 916 de novembre sera chez vous fin octobre

Au sommaire de ce numéro

(sauf changements dus à l'actualité)



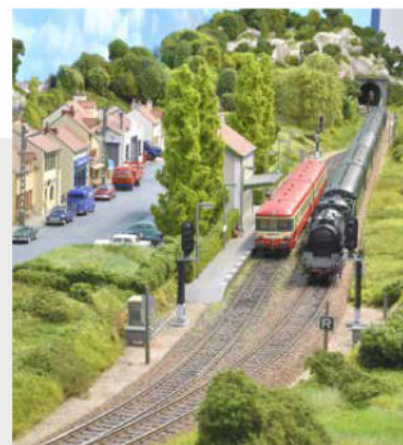
- **Test** : RGP REE et nouvelles Prima Os-Kar/Distribromodél en H0 (sous réserve de disponibilité)

- **Réseaux N** :
L'Arbresle, de la réalité au 1/160

- **Réseau H0** :
Mélodie en sous-sol

- **Matériel roulant** :
Réversibilité pour la 15000
L.S.Models (H0)

- **Bon Plan** : Pratiquer l'époque VI



- **Décor** : Et si on ne devait garder que dix pots de peinture ?

Et toujours : Le projet du mois, et deux nouvelles Fiches Pratiques !

H0 1:87

Jouef

Nouveautés
Automne
2023

Wagons bâché à 3 essieux de type Las / Lailps

HJ6253 IV-V 304 K SNCF

SNCF, wagon bâché à 3 essieux type Lailps, livrée marron/gris, « Citroën », ép. IV-V



Articulation centrale
assurant une qualité de
roulement optimale



Reproduction très réaliste
des bâches



HJ6252 IV-V 304 K SNCF

SNCF, wagon bâché à 3 essieux type Lailps, livrée bleue, « Flumroc », ép. IV-V



Crochets conformes à la norme
NEM 362 avec traction au timon
sur les capuchons d'extrémité

Les wagons articulés à 3 essieux avec bâche coulissante de type Las, plus tard Lails/Lailps, ont été construits à partir de 1974 par la SNAV en collaboration avec EVS sur la base du châssis d'un wagon de transport de voitures à 3 essieux déjà construit par la SNAV elle-même. Au départ, ils ont été achetés par EVS (France) et Indesit (Italie), puis par Transfesa (Espagne) - dans la version à essieux à écartement variable introduite en 1976 - et par Ausiliare Milano (Italie). Au cours des années suivantes, d'autres sous-séries avec de petites variations ont été livrées. Au fil du temps, certains de ces wagons ont également été loués ou vendus à d'autres entreprises, avec des changements de logos correspondants.

Ils sont encore utilisés aujourd'hui pour le transport de grandes marchandises palettisées qui doivent être transportées à l'abri des intempéries et qui nécessitent un grand espace de manœuvre pour être chargées, soit en compositions homogènes, soit en unités isolées avec des wagons d'autres types.