

COUPLAGES À BALLAST R37

Du haut de gamme

Autrefois produit par le RMA, ce matériel manquait vraiment sur nos réseaux, car on l'aperçoit souvent sur bien des photos d'installations, jusqu'au tout début des années 80. R37 comble ce vide, chez les amateurs qui dépensent sans compter.

Texte et photos : Aurélien Prévot

Les dessous sont bien évidemment reproduits. R37 a fait le choix de ne proposer que des **couplages freinés par un seul demi-wagon**. Certains wagons étaient cependant freinés par les quatre essieux. Peut-être pour une série 2 ?...



Certains couplages sont rehaussés à la fin des années 1950 par la SNCF pour **emporter plus de charge**.

LES MODÈLES EN BREF

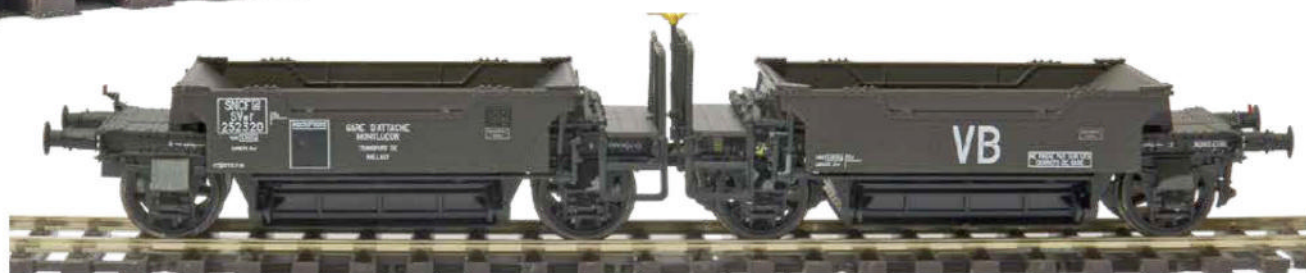
- Fabricant : R37
- Échelle : H0 (1/87)
- Références : 43100 à 43111
- Époques : II à IV
- Fabrication : plastique injecté et métal (détails)
- Normes de roulement : NEM (hauteur de boudin : 0,8 mm)
- Roues à rayons ou pleines
- Poids : 69 g (versions basses), 78 g (avec rehausses hautes)
- Longueur : 15,6 cm
- Prix : 90 euros environ chaque couplage

Durant l'entre-deux-guerres, la hausse constante du poids des trains nécessite des renouvellements importants de ballast, pour adapter les voies. Pour limiter le stationnement des trains sur les chantiers et les entraves de circulation des trains commerciaux, tout en réduisant l'importance de la main d'œuvre, certaines compagnies se dotent de wagons à ballast équipés de secteurs tournants (commandés depuis des leviers disposés sur la plate-forme) permettant une répartition automatique du ballast de part et d'autre des rails. La faible hauteur de chargement est calculée pour faciliter le travail des ouvriers, tandis que les dimensions du châssis et de la caisse sont définies pour garantir la plus grande

capacité possible par mètre de longueur du wagon. Au début des années 1930, un train de 160 m de long (soit 240 m³ de ballast) peut ainsi être vidé en moins de 10 minutes !

UN DUR ET OBSCUR SERVICE

Conçus par Talbot, ces wagons sont construits par celui-ci, ainsi que par De Dietrich pour l'AL, le PO et le PLM. Cette dernière compagnie commande plusieurs séries qui présentent quelques différences. À l'origine, les demi-wagons ont une capacité de 10 m³, mais certains wagons du PO et du PLM sont dotés d'une rehausse portant leur capacité à 15 m³. À la fin des années 1950-1960, les derniers couplages de 10 m³ sont transformés par la SNCF. Ils reçoivent une rehausse haute, ce qui porte la capacité



Le couplage original, avec **ses portillons de forme si particulière, et ses roues à rayons**. Toutes les inscriptions sont très fines. Notez les marquages derrière les marchepieds! Les pièces rapportées le sont tout autant, à l'image des supports de lanternes.



L'intérieur des wagons est **bien évoqué**.

de chaque demi-wagon à 21 m³. Tous sont radiés vers la fin des années 1970. Ils ont circulé en rames homogènes, couplés à des ballastières De Dietrich (reproduites par SMD), et même couplés à des trémies à ballast à bogies (Mistral, REE...).

DE TRÈS FINS MODÈLES

R37 a reproduit trois versions : d'origine, puis avec petites rehausses, et fin de carrière avec les rehausses hautes. Les modèles sont d'une très grande finesse, dans la lignée des autres productions de la marque. Les rivets

sont bien présents et les inscriptions, mêmes les plus fines, parfaitement reproduites. Pour la version PLM, R37 a choisi un wagon construit par De Dietrich en 1934 suivant les plans de Talbot et ayant les mêmes portillons que les wagons de l'AL et du PO. La référence 43105 reproduit un wagon du PLM plus ancien (1930-31), reconnaissable à ses portillons rectangulaires, modifié par l'ajout d'une rehausse basse. Les dispositifs de manœuvre des secteurs tournants sont bien reproduits, tout comme l'intérieur des wagons, même si l'on ne manquera

pas d'installer un chargement pour plus de réalisme. Les livrées retenues mettent parfaitement en valeur les wagons. Si les teintes des versions SNCF sont parfaitement fidèles, les couleurs retenues pour les versions anciens réseaux ont fait l'objet d'un débat sur le forum *Loco-Revue*, que les photos en noir et blanc ne permettent évidemment pas de trancher...

HAUT DE GAMME

Reste, pour conclure, la question du prix. Ces wagons avec gravure intérieure et extérieure sont d'une très grande finesse certes, mais vendus à un prix élevé qui s'explique sans doute par les hausses des coûts de ces dernières années (même en Asie), par le nombre de pièces à assembler (les formes particulières du wagon interdisent un moulage d'une seule pièce), par les petites quantités produites (quelques centaines de wagons par référence), liées au choix de reproduire un wagon original du parc de service. Il n'en demeure pas moins vrai qu'à près de 90 euros le couplage, ces wagons ne sont malheureusement pas à la portée de toutes les bourses. Heureusement qu'ils ne circulaient pas forcément en rames complètes! ■