



UN DIESEL D'ORIGINE AMÉRICAINE

LE GE 75 EST MODÈLES EN H0

Pour leur gare de Sabres à l'époque actuelle, il fallait aux frères Cassiau, comme en réalité, un diesel GE 75 d'origine américaine. Coup de chance, EST Modèles produit cet engin en kit.

Texte et photos: Jean Cassiau

LE MATÉRIEL NÉCESSAIRE

- FABRICANT: EST MODÈLES
- ÉCHELLE: H0 (1/87)
- RÉFÉRENCES: DEUX VERSIONS, AVEC OU SANS FEU CENTRAL
- PRIX: 420 EUROS
- RAYON MINIMAL D'INSCRIPTION EN COURBE: 360 MM
- FABRICATION: RÉSINE (IMPRESSION 3D)
- PRISE DE COURANT: TOUTES LES ROUES
- MOTORISATION: MOTEUR CENTRAL À DOUBLE SORTIE, SANS VOLANT D'INERTIE
- TRANSMISSION: VIS SANS FIN + ENGRENAGES DROITS
- ESSIEUX MOTEURS: ROUES BANDAGÉES
- ÉQUIPEMENT 3 RAILS: NON.
- NORMES DE ROULEMENT: NEM
- ÉCLAIRAGE: NON
- INTERFACE NUMÉRIQUE: NON, MAIS NUMÉRISABLE
- ATTELAGE: DEUX TYPES (CROCHET MÉTALLIQUE OU NEM 363)
- ÉPOQUE: III À VI SUIVANT VERSIONS (DÉCORATIONS FOURNIES POUR ÉPOQUE III À IV)
- RÉGION: SUD-OUEST, EST
- POIDS: ENVIRON 100 G
- LONGUEUR HORS TAMPONS: ENVIRON 13 CM
- VITESSE SOUS 12 V: ENVIRON 60 KM/H AU 1/87



Quelle ambiance! Dans la rigueur hivernale du début des années soixante-dix, l'un des GE 75 affectés à Gray achemine tranquillement six wagons céréaliers vers sa gare d'attache.

Les GE 75 ex-US Army D 4028 à D 4037

Ces dix engins, construits aux USA en 1944 par General Electric pour les besoins de l'US Army, sont arrivés en France après le débarquement de Normandie. Après la guerre, en 1946, le réseau des Chemins de Fer Economiques de Gironde va racheter ces machines, qui étaient alors en surplus dans l'armée américaine. Et diéséliser ainsi le réseau. Ces locomotives diesel-électriques à adhérence totale (type BB) de 500 ch, vont assurer la traction de trains de 500 à 1000 t sur les lignes peu accidentées de la Gironde et des Landes. Leurs deux moteurs Cummins de six cylindres permettant de circuler à la vitesse maximale de 65 km/h. Comme leurs lointaines cousines A1A-A1A 62000 de la SNCF, ces locomotives ne possédaient qu'un seul poste de conduite dans la cabine centrale. À la fermeture du réseau, plusieurs engins ont été cédés. Six machines (D 4031, 4032, 4034 à 4037) aux CFTA, circulant d'abord en Gironde sur lignes SNCF, avant que trois soient transférées sur le réseau de Franche-Comté (4032, 4036, 4037), les autres étant ferrailées. La D 4033 a rejoint le train touristique de Guîtres, qui l'a ensuite louée au TVT (Train à Vapeur de Touraine). La D 4028 a, elle, rejoint le CFLG (Chemin de Fer des Landes de Gascogne) où elle est encore visible en gare de Sabres. Les D 4029 et 4030 ont été abandonnées au dépôt de Saint-Symphorien.



Le D 4028 stationne devant la remise de Sabres, en compagnie d'un wagon-citerne de transport de térébenthine.



Le D 4032, fraîchement repeinte, sort des ateliers tout neufs, au début des années 90.

MATÉRIEL ROULANT

Le D 4036 vue à Gray dans les années 70, après sa venue de Gironde, porte encore une livrée semblable aux engins SNCF.



© Régis Renaud

Le même D 4036, cette fois à la fin des années 80 a reçu une nouvelle livrée originale.



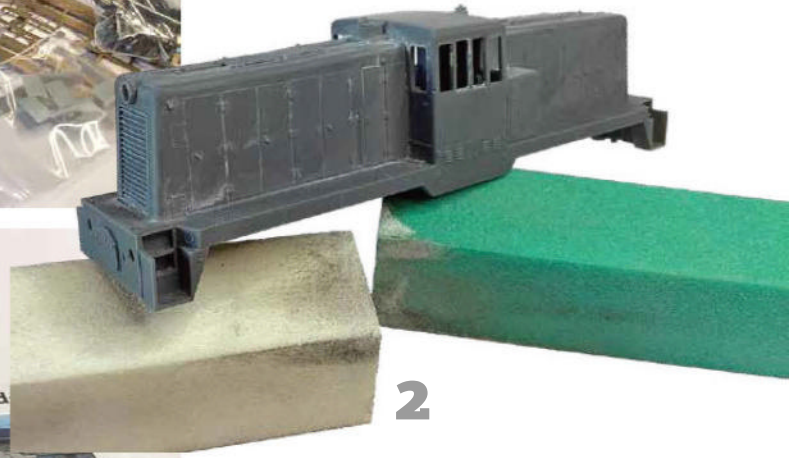
© Régis Renaud



1



3



2

1: Le kit, largement composé de pièces issues d'impression 3D, est soigneusement emballé.

2: Travaux de ponçage en cours, pour supprimer les marques d'impression.

3: Deux types d'extracteur de roues, permettant également d'insérer les pignons sur les essieux.

Afin d'animer notre gare de Sabres, nous avons besoin de composer une jolie petite rame touristique. Rame aux matériels variés et à l'exploitation assez atypique puisque, locomotive en tête entre Sabres et Marquèze, et refoulement sur le trajet, puis retour grâce à une voiture-pilote pour cause d'absence de réversibilité. La rame réelle est composée de trois anciennes remorques de Z 4100 et Z 4400, plus une en réserve, utilisées au Chemin de Fer des Landes de Gascogne (CFLG) comme voitures voyageurs et dont la traction était fréquemment assurée par un diesel GE 75 ex-US Army (voir **encadré**).

Place au modélisme

C'est mon tout premier kit EST Modèle et, sincèrement, je suis bluffé dès l'ouverture du colis (**photo 1**) ! La notice, fournie sur une clé USB, extrêmement détaillée et claire permet d'avancer pas à pas. Néanmoins, il

vous faudra quand même un peu d'outillage spécifique pour aller au bout de ce modèle. Ce kit a été très astucieusement conçu, notamment au niveau de la motorisation et du réducteur, compte tenu de la forme générale de cette locomotive à cabine centrale et aux capots moteurs étroits. La préparation de la caisse demande beaucoup de temps pour supprimer, le mieux possible, les strates qui sont inévitables compte tenu de la technique d'impression 3D utilisée. Munissez-vous de papier à grain très fin ou de cales à poncer, et de pas mal de patience. Et faites attention de ne pas raser des détails de la caisse, comme les poignées de portes (**photo 2**) !

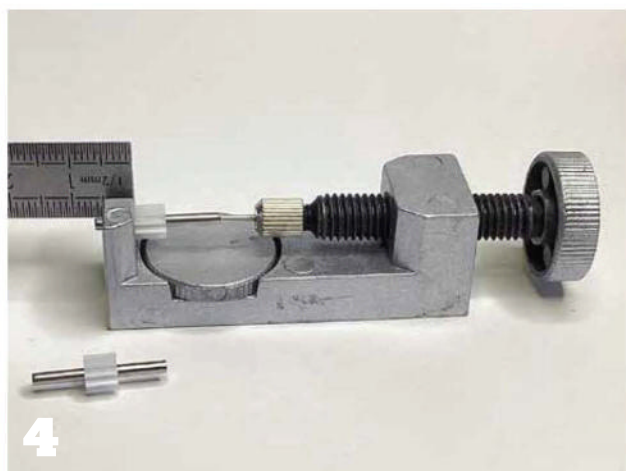
Mécanique

Pour la partie mécanique, il faut démonter les roues fournies, changer les axes, insérer la pignonnerie, et réassembler les roues, en veillant au bon écartement. Pour toutes ces opérations, je recommande d'utiliser des outils type Puller ainsi qu'une presse à

essieux (**photos 3 et 4**). Pour le remontage des essieux, j'ai utilisé une presse de fabrication allemande, un peu onéreuse, mais qui vous suivra toute votre vie de modéliste constructeur. Un lot de douilles de différents diamètres permet d'adapter l'outil aux essieux que vous souhaitez assembler, avec un alignement et un écartement parfaits (**photo 5**). Le montage du châssis moteur ne présente pas de difficultés particulières, à l'exception de la suspension des bogies qui n'est pas des plus simple. Le GE 75 EST Modèle est en fait un 1AA1 (deux essieux moteurs, encadrés par deux essieux porteurs), disposition qui permet une bonne tenue de voie et un captage de courant optimal (**photo 6**).

Décoration

Très vite, on arrive à la phase décoration/ finitions. Le modélisme permet, si on le souhaite, de s'affranchir de certaines difficultés, en l'occurrence, un strict respect ►►



4: Ce type d'outil permet de régler avec précision le placement des pignons sur les axes (Fohrmann-Werkzeuge réf. 90823). N'oubliez pas les bagues avant d'assembler vos roues.



5: Mise en place précise des roues sur les essieux, grâce à un outil proposé par la firme allemande Fohrmann-Werkzeuge sous référence 90810.

6: Le châssis est terminé. N'oubliez pas de boucher l'emplacement du moteur comme conseillé dans la notice, le temps de régler la suspension.

7: Le D 4028 se repose devant la remise en compagnie du LT 11 des Voies Ferrées des Landes.



» de la réalité. Mon frère et moi avons décidé de monter, sur notre D 4028, des feux unifiés en plus du gros fanal central. De même, nous avons préféré disposer les deux réservoirs d'air entre les bogies (système d'assemblage du kit). Deux entorses par rapport à l'engin réel toujours sauvegardé à Sabres; mais il a une bouille sympathique, ainsi assemblé. Le schéma de peinture est le même que pour l'Y 51125, bientôt présenté dans LR. Pour les décalcomanies, j'ai fait réaliser quelques marquages spécifiques chez Spike3D pour notre version CFLG, associés aux marquages fournis par EST Modèles. Une légère patine d'usage a été appliquée (**photo 7**). Nous avons là un kit très sympathique, permettant de disposer d'une locomotive typique du réseau secondaire français d'après la Seconde Guerre mondiale. Les capacités de traction sont conformes à mes attentes, souplesse et puissance sont au rendez-vous. Reste à lui associer sa rame voyageurs. À suivre, donc... ■