



ENCADRÉ PAR DES MODÈLES
PRODUITS RÉCEMMENT (REE
ET L.S. MODELS), NOTRE
laehss REMIS AU GOÛT DU
JOUR ASSURE VAILLamment
L'ACHEMINEMENT DE FRUITS
D'ARDÈCHE VERS LA CAPITALE.

De la réalité au modélisme

DES WAGONS RÉFRIGÉRANTS DES ANNÉES 70

Texte et photos: Mathieu Millet et Yann Baude (sauf mention contraire)

L'élégant réfrigérant, autrefois reproduit par Jouef au 1/87, est abordable sur le marché de l'occasion et reste une bonne base de travail pour un modèle réaliste. Un bon plan donc, et l'occasion d'en savoir plus sur les wagons réels.

Les wagons « à température contrôlée », pour être tout à fait exact, de type laehss sont construits en réalité par les établissements Soulé en 1971 et 1972, sur la base de la fiche UIC 571-3 qui définit alors un type de wagon réfrigérant unifié. Ils mesurent 19,90 m et sont montés sur bogie Y 25 Css (variante apte à 120 km/h),



L. Manolha

À Sillon (07), en janvier 1982, un court train de primeurs remonte la vallée du Rhône par la rive droite.



LES DÉSIGNATIONS EN DÉTAIL

laehss

l: wagon à température contrôlée

a: à deux bogies

e: à ventilation électrique

h: à isolation renforcée

ss: apte à 120 km/h

laehnpss

l: wagon à température contrôlée

a: à deux bogies

e: à ventilation électrique

h: à isolation renforcée

n: masse de chargement supérieure à 40 t

p: sans grillage (NDLR: sans grillage au sol)

ss: apte à 120 km/h

lagss

l: wagon à température contrôlée

a: à deux bogies

g: à réfrigération mécanique

ss: apte à 120 km/h

ils ont une tare moyenne de 26,67 t. La distribution du froid est confiée à des moto-ventilateurs électriques dont l'alimentation est assurée par un alternateur monté sur le bogie. Cent-soixante wagons sont construits initialement, répartis en deux sous-séries pour la STEF, alors filiale de la SNCF dédiée aux transports sous température dirigée:

- La première sous-série de cent-quarante wagons comprend les wagons équipés d'un

plancher métallique en caillebotis relevable, immatriculés dans la tranche UIC 1 : 11 87 087 6000 à 6139 P (le P signifiant particulier, car c'est la STEF qui les gère directement)

- La deuxième sous-série comprend vingt wagons ne se différencient des précédents que par leur plancher fixe. Extérieurement aucune différence ne permet de les distinguer. Ils sont immatriculés dans la tranche UIC1: 11 87 087 6140 à 6159 P

En service jusqu'aux années 90

La société Marcel Millet, qui exploite encore à l'époque des wagons frigorifiques, en commandera aussi une petite série, identiques à ceux de la STEF, seul le système d'entraînement des moteurs étant différent: ici une génératrice montée en bout d'axe sur l'essieu intérieur du bogie. Jouef l'a d'ailleurs proposé pendant un temps.

Quarante wagons frigorifiques sont construits sur le même plan, mais équipés d'un groupe froid autonome. Ils se différencient des wagons réfrigérants par l'absence de trappes à glace en toiture et des échelles permettant d'y accéder. Ils sont immatriculés dans la tranche UIC1 11 87 087 8000 à 8039, du type lagss et seront par la suite transformés en wagons isothermes, après retrait du groupe froid. À nouveau vingt d'entre eux seront équipés d'un nouveau groupe froid et loués à Findus avec la livrée Gervais Findus reproduite par Jouef, mais sans le groupe électrogène. ►►



À Saint-Sernin (07) en juillet 1985, ce wagon arbore le nouveau logo STEF.

P. Julien



P. Julien

À Vogüé (07), cette jolie rame comporte des wagons Frangeco à essieux et un long réfrigérant à bogies.

Lorsque la SNCF récupère le parc de la STEF, au début 90, les cent-quarante premiers wagons sont immatriculés en UIC 2 dans la tranche 11 87 883 6081 à 6219 et deviennent des Iaehss 71.2. Les vingt wagons de la deuxième sous-série seront autorisés à rouler à 140 km/h et sont immatriculés en UIC 2 dans la tranche 11 87 883 8000 à 8019 et ils deviennent des Iaehpss 75.2.

Au cours de leur carrière, ces wagons connaîtront quelques modifications :

- Les tampons ronds montés à l'origine seront remplacés par des rectangulaires. La génératrice permettant d'alimenter les groupes motoventilateurs changera aussi de type, passant d'un système à chaîne à un alternateur entraîné en bout d'axe de l'un des essieux, et fixé sur le côté du bogie.

- Les wagons sortent d'usine avec le logo STEF « historique », puis arboreront le logo incliné (ces deux versions étant reproduites par Jouef).

Les derniers wagons de ce type semblent avoir roulé jusqu'au milieu des années 1990, le transport de denrées périssables étant ensuite largement confié à la route.



LE MODÈLE EN BREF

- MARQUE: JOUEF
- RÉFÉRENCE: 6760
- TYPE: laehss
- LONGUEUR HORS TAMPONS: 226 MM
- PRODUCTION: DE 1974 À 2000
- PRIX DE VENTE D'OCCASION : DE 12 À 18 EUROS



LE MATÉRIEL NÉCESSAIRE



- SET DE DÉTAIL SMD RÉF. 124 (25,10 + PORT) AVEC TAMPONS EN RÉSINE
- BOGIES Y 25 PAR EXEMPLE SMD (28 EUROS)
- COLLE CYANOACRYLATE
- PEINTURE: NOIR MAT ET JAUNE (PAR EX. HUMBROL)
- LEST: PLAQUE DE TÔLE
- OUTILLAGE: CUTTER, LIME FINE, FER À SOUDER, MINIPERCEUSE (ET FORETS DIAM. 0,3 ET 0,8 MM)

1



1: Le wagon de type laehss apparaît au catalogue Jouef en 1975, peu de temps après la sortie du wagon réel.

2: Le set SMD réf. 124 sera par exemple accompagné des jolis bogies Y 25 de la marque.



2

Un modèle de son époque

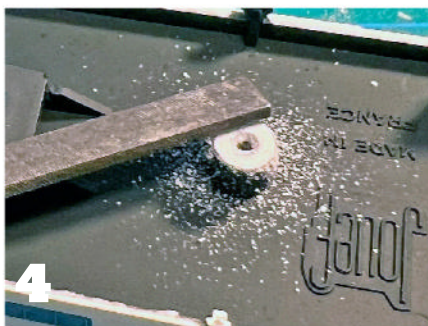
En parcourant les catalogues anciens de la marque Jouef, on remarque quelques modèles emblématiques des années 70-80, proposés à l'époque selon les standards en vigueur, mais fleurant bon le chemin de fer à l'apogée du transport marchandises et, surtout, jamais reproduits depuis. Parmi les wagons, le long couvert réfrigérant de type laehss, en service pour la STEF. Apparu au catalogue Jouef 1975 (**photo 1**), sorti plus

tard avec logo STEF moderne (de 1978 à 1979), puis Gervais-Findus (1981 à 1992, puis 1995 et 1996) et Marcel Millet (1994 à 1996). Les bogies Y 25 sont clairement d'un autre âge. Pas d'organes de freins, et que dire des roues... La tampographie est bien en deçà de ce qui se fait aujourd'hui, mais reste tout de même acceptable. La gravure de la caisse est correcte, il faut dire que wagons réels comportent peu de reliefs. L'absence de boîtiers d'attaches à élancement témoigne aussi

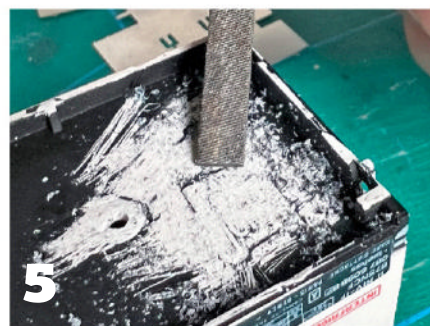
de l'époque où les normes NEM pas encore appliquées ne garantissaient pas une compatibilité du matériel entre les différentes marques. Enfin, un poids de 66 g place ce wagon parmi les poids plumes, là aussi sans prise en compte de la norme NEM 302. Cette analyse met en évidence différents points d'amélioration et Denis Magot, animateur de SMD l'a bien compris, qui propose un très judicieux set d'amélioration (**photo 2**). ►►



3



4



5



6



7

3: Pour un roulement parfait, les pointes d'essieux doivent être légèrement affinées.

4: Ablation des supports de bogies d'origine.

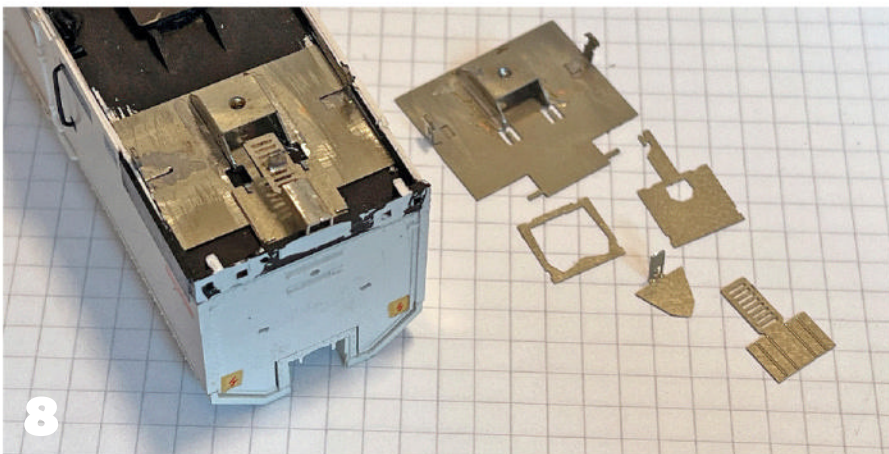
5: Suppression des reliefs sous caisse.

6: Les reliefs des traverses de tamponnement doivent aussi être arasés.

7: Les deux passerelles d'extrémités sont mises en forme et assemblées par quelques points de soudure.

8: Montage et mise en place des platines supports des bogies et des boîtiers d'attelages à elongation.

9: Mise en place des mains montoires sur des tiges de laiton enfichées grâce au gabarit fourni.



8



9



10: Avant peinture des pièces de détail. Un lest est aussi collé dans la caisse du wagon.

11: Les volumes de ce wagon de caractère sont justes, le niveau de détail et le roulement sont acceptables pour un usage en exploitation.



Soin requis

Très bien conçu, le montage du set de détaillage nécessite tout de même un peu d'expérience, en particulier pour assembler par soudage certaines fines pièces comme les marchepieds, ce qui garantira leur solidité. C'est à mon avis le seul point vraiment délicat. J'ai commencé par insérer les paliers en laiton dans les boîtes d'essieux des bogies SMD en résine. Procéder avec délicatesse, ils sont fragiles. Malheureusement, les paliers en laiton ne sont pas tout à fait adaptés aux pointes des essieux fournis. J'ai donc repris légèrement celles-ci à la lime, chaque demi-essieu étant monté dans le mandrin d'une miniperceuse utilisée ici comme un tour de fortune (**photo 3**). Une fois le roulement des bogies parfait, on peut attaquer la caisse, en supprimant les supports de bogies existants (**photo 4**), puis en arasant les reliefs (**photo 5**). Tant qu'on y est, on supprime aussi les

embases des tampons et les reliefs des traverses de tamponnement (**photo 6**). Le montage par pliage et soudage des échelles d'extrémités ne réclame pas d'attention particulière, si ce n'est pour fixer les petits marchepieds (**photo 7**), que je conseille de maintenir à l'aide d'une pince pendant que le fer à souder remplit son office. Le montage des platines supportant les bogies est simple (**photo 8**). Il faudra juste prévoir de faire appel à une fine tige avec crochet pour réussir à accrocher le ressort de l'attelage à élancement sous la platine et son écrou. Il faudra aussi réduire de 2 mm environ la longueur des vis de fixation des bogies, celles-ci gênant le mouvement des ressorts d'attelages, une fois vissées. SMD a eu la bonne idée de prévoir un petit gabarit qui facilite grandement le perçage des angles de caisse à 0,3 mm pour insérer des fils de laiton de maintien des mains montoirs

(**photo 9**). Une fois les sous-ensembles prêts (**photo 10**), on peut procéder à leur mise en peinture, par exemple au pinceau, en noir mat. Le collage des pièces ne requiert que de la colle cyanoacrylate.

Un bon plan ?

Même si j'ai acquis le wagon Jouef en bon état pour 12 euros seulement (sur Leboncoin), si l'on ajoute le prix du set SMD (25,10 euros + port), ainsi que celui des bogies, on arrive tout de même à une belle somme qui, aux yeux de nombre d'entre vous, exclurait ce wagon de la rubrique Bon Plan. Mais il faut considérer qu'on a là un wagon original et au fort caractère, qui pourra, à condition de ne pas le regarder de trop près, côtoyer votre matériel d'aujourd'hui au sein d'une rame des années soixante-dix quatre-vingt. ■