



HO
LA 207 EST L'UNIQUE 140 C DE
L'EST MUNIE D'UN RÉCHAUFFEUR
WORTHINGTON. LA VOICI EN LIGNE,
SUR LE RÉSEAU DE L'AUTEUR.

PREMIÈRE PARTIE: TENDER ET ACCESSOIRES

LA 1-140 C 207

UNIQUE LOCOMOTIVE À RÉCHAUFFEUR WORTHINGTON

Jean-Louis Gamba aime les 140 C particulières. Ça tombe très bien, les modèles Liliput étant aujourd'hui disponibles à pas trop cher en occasion, il s'est donc concocté une locomotive équipée d'un réchauffeur Worthington. Ses explications vous intéresseront car elles concernent bien d'autres locomotives...

Texte et photos: Jean-Louis Gamba

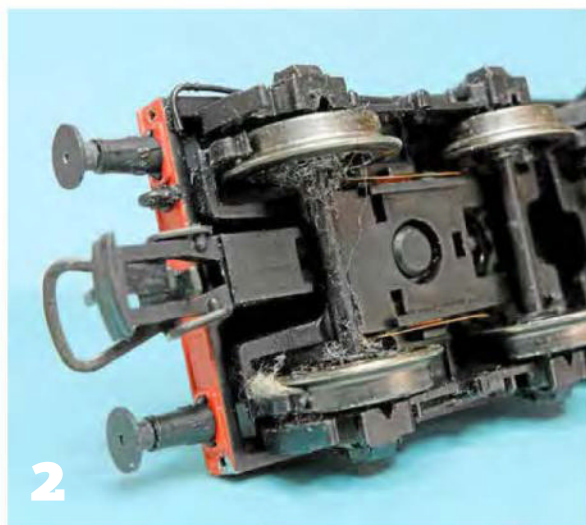
Les 140 C ont en réalité fait l'objet de nombreuses modifications au cours de leur service. En fin de carrière, chacune d'elles présente ses particularités. Pour le modéliste, ces sympathiques locomotives sont une source d'inspiration quasi infinie. Après avoir reproduit différentes versions, j'ai jeté mon dévolu sur la 1-140 C 207, seule machine ex-Etat munie d'un réchauffeur Worthington et mutée sur la région Est. J'en ai trouvé ►►



1

1: Malgré son état, Jean-Louis a osé l'acheter!

2: Impressionnant non?



2



ASTUCE : COMBLER DES INTERSTICES

La plupart des assemblages peuvent être assurés par collage à la cyanoacrylate, éventuellement en saupoudrant du bicarbonate de soude sur la zone encollée sans attendre le séchage (dans ce cas l'utilisation de colle cyano liquide est impératif). Cette astuce renforce le collage en créant un congé qu'il est possible de réduire à la lime ou au scalpel.

► quelques rares vues, à partir desquelles la concrétisation du projet devient possible. Comme précédemment (LR 921 et 922), ma base est un modèle Liliput. J'ai choisi une version noire, dont les accessoires d'origine sont plus pertinents pour l'objectif à atteindre, et coller au mieux à la réalité. D'aspect, la 1-140 C 6 trouvée d'occasion est en piteux état, très poussiéreuse (les fibres rassemblées entre les roues et les sabots de frein forment comme un feutre), sans cheminée ni contre-tiges de pistons, ni marchepieds de tender; les tuyauteries et une main-montoir sont cassées. Les bandages déjantés sont à remplacer (**photos 1 & 2**). Cette première partie traite de la mise en conformité du tender et des accessoires.

Travaux préliminaires

Après un nettoyage scrupuleux et la pose de bandages neufs, il est possible d'essayer la machine. Ouf! Le moteur et la carte

électronique sont fonctionnels et c'est un soulagement, car j'avoue avoir acquis cette machine sans aucune information quant à son fonctionnement. Sans hésiter, je démonte la cabine, le bissel, la caisse du tender et je supprime d'office la plupart des accessoires: grille pare caténaire, réservoirs d'air, injecteur en trombone, carters de changement de marche et, bien sûr, les résidus des tuyauteries et pièces cassées. Je gratte toutes les plaques d'immatriculation sérigraphiées (stylo fibre de verre).

Un tender personnalisé

Les photos d'époque montrent que le doseur TIA du tender 18 B 538 historiquement associé à la 140 C 207 est entièrement capoté. Je manque de détails mais ce type de capotage apparaît sur des vues d'autres machines, ce qui me permet de me lancer sans risque

d'erreur grossière. Les pièces d'origine en font les frais et rejoignent la boîte à récup'. La tôlerie périphérique en laiton de 0,3 mm fait 17,6 x 8,5 x 8 (L x l x h); le dessus est fermé par trois tôles formant couvercles, dont deux munies d'une poignée et de ferrures charnières; ces dernières sont issues d'une chute de rambarde en maillechort photodécoupé. Le bas du capotage est localement échancré pour s'adapter au rebord incliné du tender. Sur la **photo 3**, le capotage est juste présenté et sera mis en place plus tard. L'arceau du gabarit installé par Liliput mérite d'être amélioré en soudant un plat en laiton de 1 x 0,2 sur sa périphérie, procurant l'aspect d'une cornière. Une plaque Danger ajourée remplace avantageusement le simulacre d'origine (fabrication personnelle, **photo 4**). La confection d'une colonne de niveau en laiton est simple: 4 départs Ø 0,35 soudés sur la colonne Ø 0,45 mm. Pour positionner



3: Certaines machines, dont la 207, ont reçu un capot de réservoir TIA comme celui-ci.

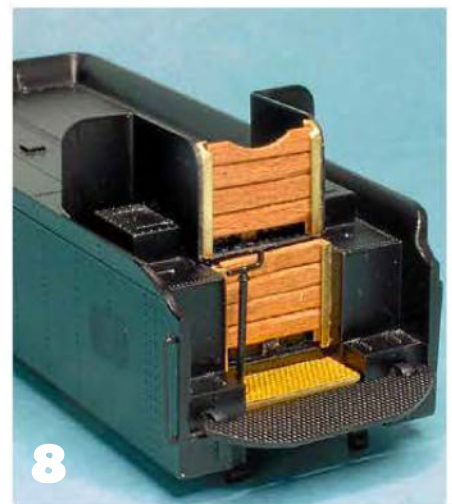
4: Plaque DANGER ajourée, donc plus réaliste, pour l'arceau de gabarit.

5: Les branches de différente longueur facilitent le pointage successif des trous à percer.

6: La colonne de niveau est en place.

7: Les glissières en laiton recevront les rehausses en bois.

8: Les rehausses en bois.



exactement les trous à percer dans la caisse, les départs ont une sur-longueur différente (**photo 5**); je procède comme suit: perçage du trou supérieur, pose de la colonne avec son premier départ (le plus long), ce qui permet de positionner le trou suivant à l'aide du second départ, et ainsi de suite (**photo 6**)... Plus simple à faire qu'à expliquer! Lors de mes personnalisations précédentes j'avais

conservé les rehausses de la soute à charbon mais la représentation du bois qu'en a fait Liliput est vraiment indigente. Il est facile de faire mieux avec du profilé laiton en U de 1,5x1 mm et du bois de placage de 0,5 mm. La rehausse supérieure étant supprimée, le charbon en partie basse étant rogné, je colle les quatre glissières en U; leur longueur ne dépasse pas des tôleries latérales (**photo 7**).

J'ai supprimé le fourreau des outils à feu et son embout probablement démontés dans la réalité. Selon une photo de la réalité, chaque rehausse comporte quatre planches dont une en haut, échancrée, mise en forme à la lime fine (**photo 8**), sur laquelle on constate l'ajout d'une plateforme en laiton. C'est un confort de travail dont le chauffeur Preiser me sera peut-être gré, qui sait? Il ne reste ►►



9: Un détail à ne pas oublier: la tubulure de vapeur du TIA.

10: Fonds concaves pour ce réservoir d'air.

11: Les deux réservoirs ont les mêmes dimensions.

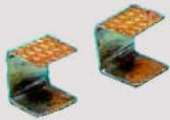


» plus qu'à poser successivement l'arceau, le capotage, puis le nouveau tuyau du TIA ($\varnothing$ 0,25 mm). Les marchepieds arrière manquant sont confectionnés en laiton (**photo 9**). Par la suite, j'ai ajouté une plaque au centre de chaque face latérale du tender, plaques que j'avais omises.

Accessoires: les réservoirs d'air

D'après les photos de la 140 C 207 réelle, les réservoirs d'air (RA en langage vaporiste) ont des fonds concaves. C'est un détail que je souhaite évoquer mais ils sont convexes sur les Liliput noires et plats sur les vertes.

Je dispose d'un réservoir à fond plat qu'il suffit de creuser avec une fraise boule sans le raccourcir (**photo 10**). Pour le second RA, j'ai recours à un modèle à fonds convexes. Si je le creuse directement, il sera raccourci ce qui ne convient pas. Aussi j'en tronçonne les extrémités au ras des supports et je colle



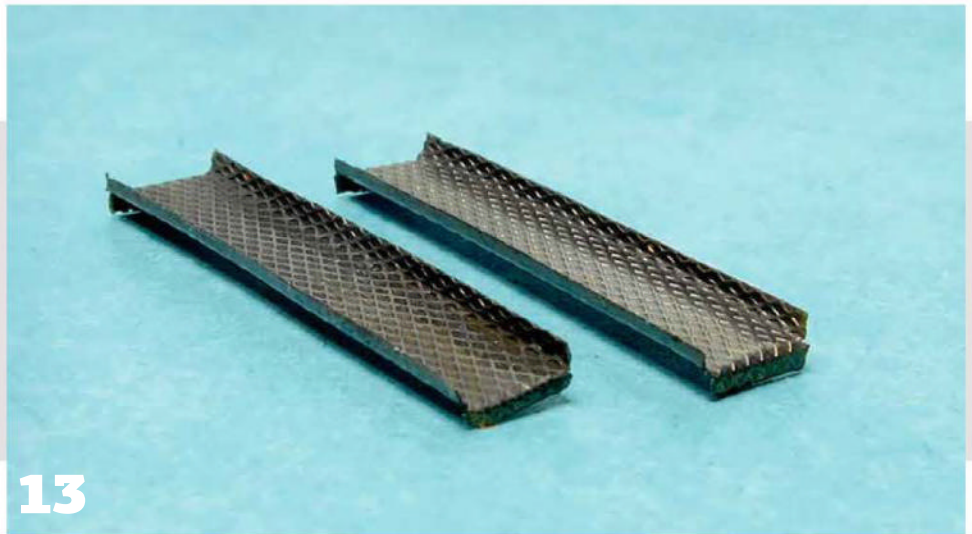
12

12: Marchepieds en laiton.

13: Les plateformes en laiton sont nettement plus fines.

14: Présentation des tubulures d'air préformées.

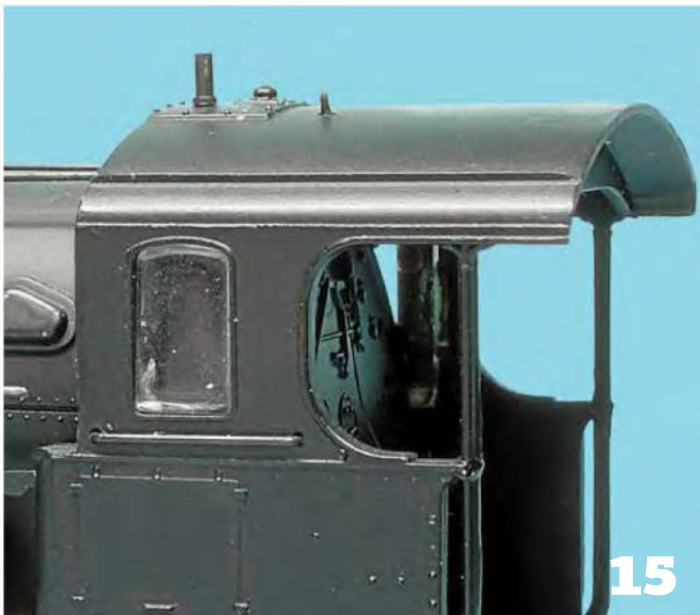
15: Mains courantes de cabine en laiton.



13



14

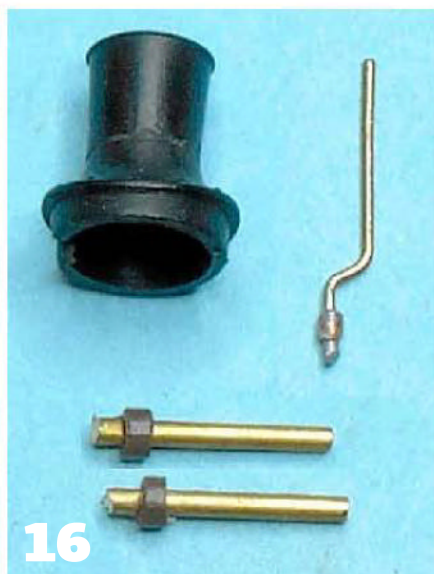


15

deux rallonges issues d'une grappe de moulage plastique. Il ne me reste plus qu'à les creuser pour en faire un jumeau du premier (**photo 11**). Une tôle striée Décapod convient bien pour confectionner deux marchepieds dont je renforce les plis par soudure. Ils prendront place devant les réservoirs (**photo 12**). Je refais aussi les plateformes des réservoirs d'air en tôle et les brunis avant mise en place (**photo 13**). Je préforme les tuyauteries d'air en laiton de 0,4 mm. Elle seront collées lors de la pose des RA sur les tabliers (**photo 14**).

La cabine

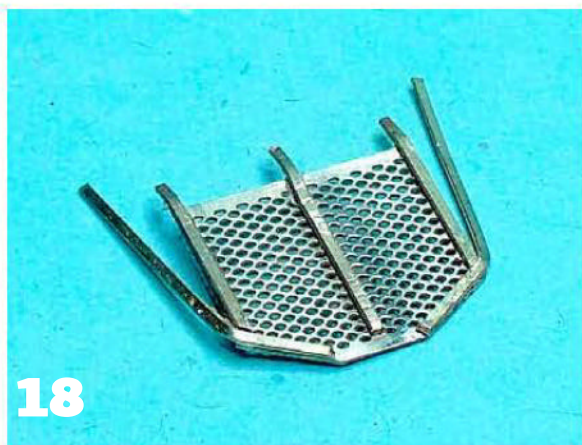
Les mains courantes latérales de la cabine sont mal montées d'origine, collées à la paroi donnant l'impression de venir de moulage alors que ce sont des pièces rapportées. Je les refais en laiton (diamètre 0,3) puis les brunis avant de les mettre en place (**photo 15**). »



16



17

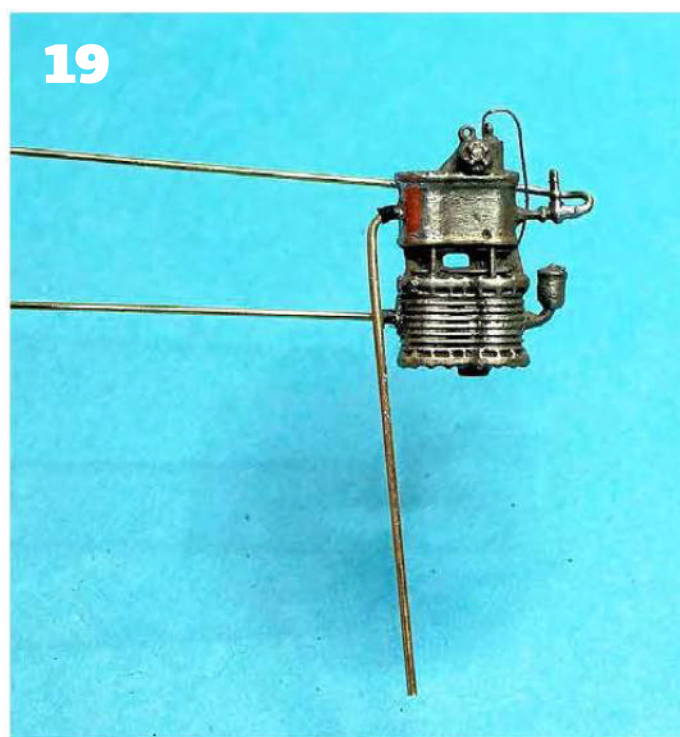


18



ASTUCE : UN BRUNISSAGE PRÉALABLE

Par précaution et si possible, je brunis les éléments en laiton ou en bronze avant leur pose définitive. L'objectif est de réduire l'éclat du métal en cas d'écaillage accidentel de la peinture lors des séances de jeu.



19

16: Certaines pièces manquantes doivent être refaites.

17: Les carters du changement de marche sont symétriques.

18: La grille Bielle 87 améliorée.

19: Le compresseur AMF 87 comporte un régulateur issu de fonderie.

20: Les supports de rambardes Mécanic Trains sont désormais moulés et non plus usinés comme auparavant.



20

Des pièces de remplacement

J'assemble les deux parties d'une cheminée Liliput, disponible dans la boîte à récup'et atténue le joint au moyen de résine UV. Avec quelques chutes de laiton, je confectionne une main montoire (diamètre 0,5 mm) avec piètement en tube diamètre extérieur 1 mm (le logement de la main montoire d'origine, cassée, a été repercé à 1 mm de diam.). Je fabrique aussi deux fourreaux pour contre-tige de piston (1 mm de diamètre, collerette en gaine de fil électrique de 1,8 mm de diamètre, **photo 16**) et deux carters de changement de marche (ceux de la 140 C 6 n'étant pas conformes pour la 207) en laiton de 0,25 mm (largeur 3,5) contre lequel est soudé un rond dia 0,6 mm (en fait, un rond de 0,3 aurait mieux convenu, **photo 17**). Je prépare aussi une grille pare caténaire issue d'un modèle rectangulaire Bielles 87

(photo 18), dont deux angles sont recoupés et l'armature mise en relief par du plat en maillechort de 0,6 x 0,25 mm. Je prépare également un compresseur d'air AMF87 réf. 302.2 dont l'aspiration d'air à droite remplace avantageusement celui installé par Liliput (**photo 19**). Sa préparation consiste à le munir de ses tuyauteries avec longueurs suffisantes (arrivée de vapeur coudée à droite, échappement de vapeur coudé vers le tablier à gauche, sortie d'air en bas à gauche). Deux tronçons de gaine de fil électrique figurent des manchons de raccordement. Il nous faut aussi dix supports de rambardes Mécanic Trains contre-perçés à 0,45 mm (mandrin à main) avant d'être dégrappés (**photo 20**). Les travaux concernant plus particulièrement la locomotive et son réchauffeur Worthington seront présentés le mois prochain. Alors, à très bientôt! ■