

*De la réalité aux modèles H0*

# LES WAGONS Tapps et Tanpps DE ALBERT MODELL

Les wagons sont souvent perçus comme les parents pauvres du modélisme ferroviaire. Avec ces nouveaux modèles, Albert Modell contribue à redonner leurs lettres de noblesse à ces serviteurs du rail.

*Texte : Mathieu Millet*

*Photos : Mathieu Millet (modèles) et Patrick Sambourg (réalité)*

Voici la reproduction du wagon interprété par **Albert Modell**, ici dans la version d'après 1992, jusqu'en 2011. On notera la faute d'orthographe bien reproduite : Puteaux sans X, comme sur le wagon réel!



© P. Sambourg

**1:** Voici le wagon 33 87065 86 18-1 il est vu ici en mars 2011 en attente de révision. Son numéro UIC est suivi d'un P car il est considéré comme un wagon de particulier puisque détenu par France Wagons.

## DÉCRYPTONS LES DÉSIGNATIONS

### Tapps et Tanpps

**T:** wagon à toit ouvrant

**a:** à quatre essieux

**pp:** déchargement par gravité  
contrôlée axiale bas

**s:** apte à 100 km/heure

**n:** à quatre essieux charge utile  
supérieure à 60 tonnes (charge D)

**2:** Voici le 31875659399-8. Il s'agit d'un Tanpps, qui porte le code de répartition T90 conformément aux prescriptions SNCF applicables à cette date. Il est vu ici à Coulommiers au tout début des années 1990 car il est encore immatriculé 33 87 5 XXXX.

**3:** La référence 565001 est la version Tanppss en livrée et marquage d'origine. Ce wagon a roulé de 1988 aux années 92/93 et porte un pictogramme de danger indiquant le transport d'un produit comburant.

**4:** Le wagon 31870658033-5 est un Tapps. Il fait parti d'un lot de wagons affectés au transport de Chaux entre la gare de Caffiers et l'usine Arcelor de Dunkerque (septembre 2008).

**5:** Avec la référence 065306, nous changeons d'époque puisque le wagon a changé de tranche de numérotation. **Albert Modell** a choisi de ne pas le reproduire patiné, mais le transport de chaux étant salissant, il ne faudra pas hésiter à s'inspirer du wagon réel.

**L**es wagons de type Tapps naissent au tout début des années 1980, issus des programmes de modernisation du parc marchandise de la SNCF.

Dès leur mise en service, ils sont répartis en différentes catégories, avec les codes de répartitions suivants: T87 pour les engrais (immatriculés dans la tranche 31 87 565 8001 à 8500), T88 pour les céréales et leurs produits dérivés (immatriculés dans la tranche 31 87 566 1000 à 1099). Une autre série, dédiée au transport du sucre, est construite pour des propriétaires privés à partir de 1983, en particulier la SHGT, et n'a donc pas été intégrée au parc de la SNCF. Elle diffère au niveau des trappes de déchargement, rectangulaires et non à casque.





**6:** Ce wagon le 33870659025-8 n'est pas le wagon reproduit par **Albert Modell** mais c'est un proche cousin (Lérrouville, mars 2017). Seuls quelques détails de marquage le différencient de la référence 065309.

**7:** La référence 065309 est un wagon qui roule dans cette version depuis 2010. Comme l'indique le marquage, il est affecté au transport d'engrais. À noter que la plaque avec le code danger n'est pas visible, indiquant que le wagon est vide.

**8:** Wagon sucrier réf. 065301. Cette fois, le nom de la ville de Puteaux est correctement orthographié. Il est plaisant d'observer les commandes de frein, mais aussi les trappes spécifiques aux wagons sucriers, avec leurs dispositifs de commande.



Les Tanpps, construits à partir de 1988, sont aptes à la charge D (voir encadré). Ils sont classés T90 et aborderont pour un certain nombre d'entre eux le grand marquage Fret SNCF sur leurs flancs. Ils sont immatriculés dans la tranche 31 87 565 9000 à 9499 (**photos 2 et 3**). Dans les années 92/93, l'ensemble des wagons T (à toit basculant et enroulable) passe de la tranche numérique XX 87 5 XXX XXXX à XX 87 0 XXXXX afin de réserver la tranche 5 aux wagons tombereaux (**photos 4 et 5**). Comme tous les wagons commerciaux de la SNCF, ils basculent dans le parc France Wagons lorsque la SNCF décide de filialiser son parc wagon, en 1990. De fait, lors du passage au marquage EVN une partie du parc portera le marquage F-FW. Comme pour l'ensemble du parc France Wagons, ils basculeront dans le parc Ermewa en 2010, lorsque la SNCF réunira son parc dans sa filiale d'alors.

### Transengrais, à partir de 1990

En parallèle, la société Transengrais est créée en 1990. Elle a pour but de gérer une flotte de wagons dédiés au transport d'engrais sur le modèle de Transcéréales. À partir de cette date, les wagons dédiés au transport d'engrais arboreront le logo Transengrais, tout en restant la propriété de France Wagons. Lors du passage au marquage EVN, ils portent le code F-FW. En janvier 2010 la société Transengrais est dissoute et le parc de wagons (FW) est aussi repris par ERMEWA. De fait, les wagons passent en F-ERSA (**photos 6 et 7**), tout en conservant le logo qui sera amené à disparaître au fur et à mesure des passages en

révision. Les wagons sucriers sont tous repris par France Wagons dans les années 90 et reçoivent la livrée grise avec le bandeau bleu caractéristique (**photo 1**). Lors du passage au marquage EVN en 2006, ils sont gérés par la CTC et prennent donc le marquage F-CTC avant la reprise par Ermewa. Le passage sous la bannière ERMEWA sera l'occasion pour eux de revêtir une seyante livrée bleue.

### Les wagons Albert Modell : waouh !

Les dessins et les prototypes laissaient présager un wagon de haut niveau. L'ouverture de la boîte confirme cette impression, j'ai eu un véritable « effet waouh » ! Regardons en détail en faisant le tour d'un wagon, en commençant par les extrémités. Les plateformes sont très joliment gravées et le dessin de la tôle larmée ou des lattes de bois est présent sans être trop marqué. Le mécanisme de commande du toit est digne d'éloges, avec la reproduction de la chaîne et des câbles en photo découpe. Quant aux tampons, ils ne sont pas à ressorts, ce qui évitera ainsi de perdre les plateaux comme sur de nombreuses productions récentes (**photo 8**). Passons maintenant ►►

## LE MODÈLE EN BREF

- Fabricant: Albert Modell <<https://albertmodell.com>>
- Échelle H0 (1/87)
- Type: Tapps et Tanpps
- Prix: 54 euros environ (Attention, seul le nombre exact de wagons commandé est fabriqué, il faut donc réserver chez son détaillant lors de l'annonce d'une série).
- Rayon minimal d'inscription en courbe: 360 mm environ
- Fabrication: plastique injecté et métal photodécoupé
- Normes de roulement: NEM
- Attelage: boîtiers NEM sur timons à elongation
- Longueur hors tampon: 182,2 mm (15840 mm en réalité)
- Hauteur maxi au-dessus du rail: 48 mm (4235 mm en réalité)
- Époque V et VI en fonction des références
- Régions: toutes
- Poids: 95 g



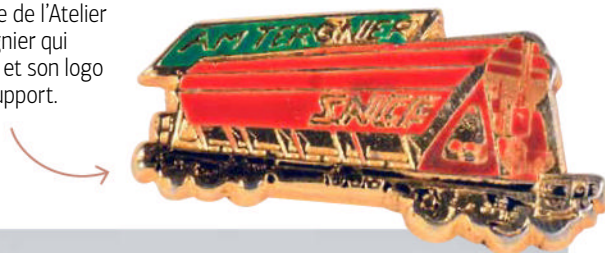
**9:** La vue en bout permet de bien voir la reproduction des chaînes et câbles du dispositif de commande. On notera, au niveau de la plateforme d'accès, le pictogramme « Arrêtez et Danger » obligatoire depuis 2022 sur tous les wagons avec dispositif d'accès en toiture.

**10:** Les trappes jaunes permettent de bien apprécier leur dispositif de commande. On peut aussi noter la parfaite

netteté et l'opacité des tampographies, quelle que soit leur couleur.

**11:** Sous les références 065305 et 065306, deux wagons dédiés au trafic de chaux. Mais chaque wagon présente ses propres dispositions des inscriptions, ou ses couleurs des volants de commande des trappes.

Dans les années 90 **les Pin's** sont à la mode. En voici un à l'effigie de l'Atelier Matériel de Tergnier qui utilise le Tanpps et son logo SNCF comme support.



► aux organes de commande de freinage, qui sont complets. La tirette de purge et les alternateurs de freinage ont ainsi leur barre de liaison traversant la plateforme, y compris sous le distributeur, dont tous les détails sont reproduits. Sur le réservoir auxiliaire, la date d'épreuve est tampographiée. On regrettera que le joint de moulage de la pièce soit placé sur un plan horizontal le rendant visible. Le capot mobile du toit est fixe, ce qui en soit n'est pas un problème puisque le wagon doit circuler avec le toit fermé et verrouillé. Sur les flancs du wagon, les tuyaux de la CG (conduite générale) sont rapportés, tout comme la tringle de transmission du mécanisme d'ouverture du toit. Le plastique choisi est relativement souple mais bien rectiligne (**photo 8**). À l'extrémité du wagon, l'échelle d'accès en toiture est en plastique, mais parfaitement verticale et le volant de manœuvre du mécanisme du toit est évidemment rapporté. Les marchepieds sont gravés mais pas ajourés comme sur le wagon réel (**photo 9**). Il est

temps de regarder les bogies : Albert Modell a reproduit les deux types d'Y25, à savoir les soudés (**photo 8**) et les moulés (**photo 10**). Les couvercles des boîtes d'essieux sont des pièces rapportées, ce qui a valu à quelques acquéreurs de voir ces pièces se promener dans la boîte lors de l'ouverture. D'ailleurs, certains wagons présentent un roulement pas optimal malgré la présence de paliers en laiton. Albert Modell nous a fait savoir que ces deux défauts sont liés aux essieux montés par l'usine, différents de ceux montés sur les prototypes que nous avons eu entre les mains. Les prochaines séries seront corrigées sur ces points. Puisque nous sommes dans les parties mobiles, les boîtiers NEM sont montés sur un système d'élongation qui est parfaitement fonctionnel, même s'il est légèrement trop bas en regard de la norme NEM. Il nous reste à découvrir les deux types de trappes de déchargement différentes et leur mécanisme de commande. Les wagons sucriers sont équipés de trappes rectan-

gulaires spécifiques (**photo 8**). Les autres wagons, qu'ils soient des Tapps ou des Tanpps, sont équipés de trappes hémisphériques (**photo 10**). Le tour du wagon étant terminé, attardons-nous sur les décorations.

### Calqués sur la réalité

Albert Modell travaille uniquement à partir de photos pour établir les livrées de chaque référence et, même si ce n'est pas une nouveauté, le concept est ici poussé à son maximum. Ainsi, chaque référence reproduit le wagon réel, avec ses spécificités comme la couleur des volants de commande des trappes qui varient en fonction du wagon (**photo 11**), ou les erreurs de marquages réelles éventuellement portées par le wagon.

Je termine cette présentation en amateur de wagons, heureux de voir un wagon français complètement nouveau et dont la réalisation frôle la perfection. Une chose est certaine, j'attends avec impatience le prochain wagon français produit par Albert Modell. ■