



BON PLAN

L'UM DE BIQUETTES REVISITÉES ASSURE UN SERVICE SANS FAILLE SUR RETZ'HO, LE RÉSEAU DE JEAN-PIERRE SUR LE THÈME DE LA LIGNE DES CAUSSES (DESCRIT EN DÉTAIL DANS NOTRE HORS-SÉRIE 45).

UNE UM DE BB 1 À 80 JOUEF

De vieilles biques toujours actives

Amateur de vieilles électriques 1500 V, Jean-Pierre Dereux a eu envie d'ajouter des biquettes à son cheptel. Il a jeté son dévolu sur les très anciens modèles Jouef. Selon lui, un très bon plan.

Texte et photos: Jean-Pierre Dereux

Pour disposer de BB 1 à 80, à part les splendides modèles Mistral aujourd'hui difficilement trouvables, il existe l'option Jouef Champagnole: des modèles âgés de quarante ans, complètement dépassés maintenant. À sa sortie, la BB 27 Jouef était pourtant un beau modèle, d'aspect relativement fidèle, mais gâché par sa mécanique de conception ancienne, inadaptée et bruyante. J'ai pu m'en procurer plusieurs à prix raisonnable, ainsi que diverses pièces détachées, alors, pourquoi ne pas en faire au moins une UM?

D'abord, un état des lieux

Dressons la (longue) liste des inconvénients du modèle Jouef:

- Une motorisation archaïque et mal conçue (un seul bogie moteur)
- Seulement quatre roues preneuses de courant.
- La gravure de caisse manquant de finesse
- Des mains montoires moulées
- Des vitrages à effet de loupe
- Un éclairage rustique
- Les pantographes approximatifs
- Des sabots de freins mal positionnés.

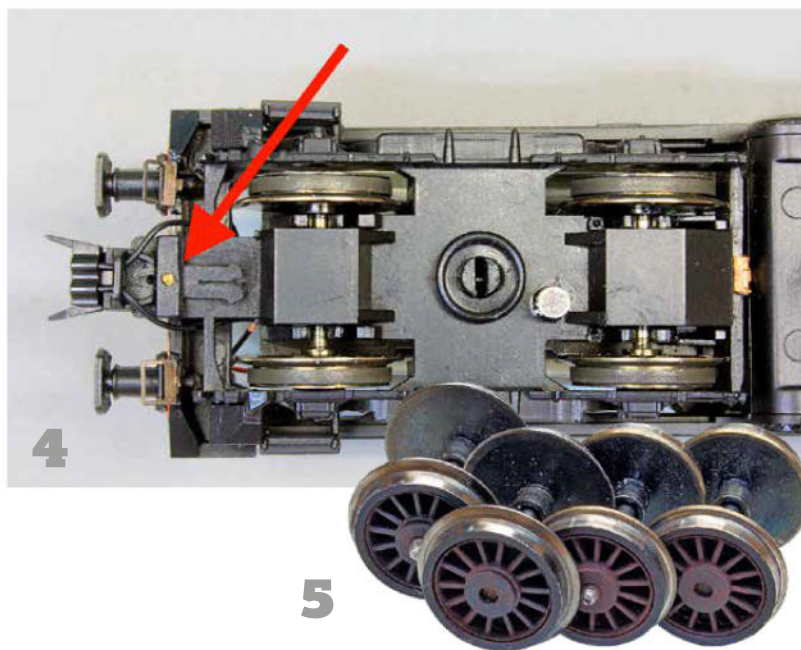
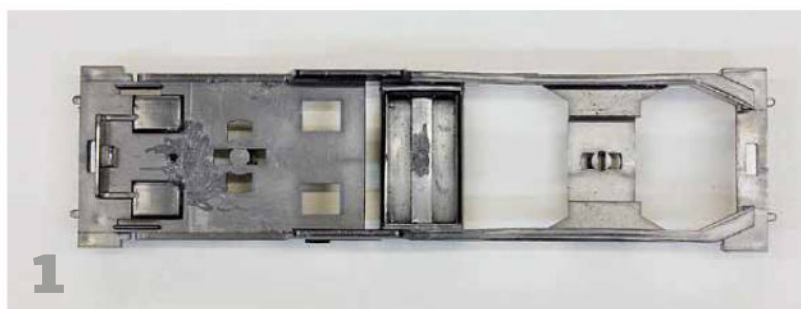
On doit aussi, heureusement, considérer ses avantages:

- Le prix! (70 -80 euros, et même 40 pour un modèle cassé)
- Une bonne base: formes et dimensions correctes, bogies bien détaillés
- Un poids respectable, et quatre roues bandagées

Donc beaucoup d'inconvénients et peu d'avantages; le challenge sera d'améliorer tout cela et de s'approcher du modèle Mistral. L'essai des machines (en analogique dans un premier temps) m'y a poussé; relative souplesse et niveau sonore raisonnable à vitesse moyenne, mais un problème de casse au niveau des bogies moteurs est vite apparu (fragilité des clips d'assemblage). Je me suis quand même fixé un but: améliorer la motorisation et réaliser au moins deux exemplaires d'aspect plus réaliste, l'utilisation des pièces restantes étant repoussée à plus tard.

PRINCIPALES FOURNITURES

- DÉCODEURS (LENZ STANDARD V2)
- PRISES NEM 8 PÔLES SUR PLAQUETTE (LAISDCC)
- ATTELAGES CONDUCTEURS (REE, À AIMANTS)
- VITRAGES EN PLEXI FRAISÉ (APOCOPA)
- MICRO KRYSTAL KLEAR
- LED CMS CÂBLÉES BICOLORES
- PANTOGRAPHES CONFORMES (JPPENATI)
- SUPPORTS DE RAMBARDES (L'OBSIDIENNE)
- ANNEAUX DE CAPOT LOCOMOTIVE (SMD)
- ESSUIE-GLACES AMF87
- PLAQUES INTERFER
- CORDE À PIANO 0,4 MM
- PATINES POUSSIÈRE, CRASSE ET ROUILLE (RAILCOLOR),
- JAUNE SNCF (INTERFER)
- ROUGE ET NOIR MAT
- RUBAN DE MASQUAGE.



1: Le châssis débarrassé du superflu.

2: Des brides sont collées à la cyano sur la partie inférieure et se clipsent sur la supérieure.

3: Le bogie muni de ses brides: un carré de 1 mm collé sur le carter de transmission permet une accroche fiable. Celle du dessus maintient le moteur dans ses supports.

4: La puissance des aimants permet un attelage sans risque de rupture. La flèche désigne la goupille de maintien de la tête d'attelage.

5: La différence de hauteur des boudins, après reprise, est bien visible. Ici sur les roues du bogie porteur.

Les travaux: commençons par le châssis

Je commence par démonter la machine en enlevant la caisse, clipsée aux deux extrémités, et démonte la totalité du châssis. L'éclairage à base d'ampoules est supprimé, en arasant le gros support. Le diffuseur de lumière avant sera réutilisé, les deux conduits latéraux ne serviront plus. La carotte d'injection centrale est supprimée, ce qui permet de compléter le lest avec des petites chutes de plomb (**photo 1**). Le moteur d'origine ayant été remplacé par un bien plus performant (voir LR 932 de mars 2025) le premier travail

consiste à améliorer, ou remplacer la fixation des deux parties du bogie dont les ergots cassent au moindre démontage. De ce fait, il devient impossible de les solidariser et de refixer le bogie au châssis. J'ai résolu le problème en ajoutant des brides confectionnées en chutes de métal (arcap ou laiton), fixant solidement les deux parties (**photos 2 et 3**). Sur le bogie moteur, un attelage conducteur à aimants remplace celui à boucle. Il est nécessaire de diminuer l'épaisseur de la tige pour pouvoir l'insérer dans le logement du bogie. Pour la fixation, le support et l'attelage sont percés à 0,5 mm, et un mini clou en

laiton les solidarise, tout en permettant le pivotement (**photo 4**). La hauteur des boudins de roues trop importante me chagrînait. Disposant d'un tour, je l'ai ramenée patiemment à une valeur plus discrète. Je précise que l'opération a toutefois été menée après finition des deux machines, le défaut me paraissant bien trop visible (**photo 5**).

Un nouvel éclairage

La partie mécanique terminée, je passe à la cabine de conduite située au-dessus du bogie porteur, ce dernier sera donc à l'avant. Son « plancher » est abaissé, et elle est ►►