

MONTER UN KIT EST MODÈLE

QUELQUES CONSEILS POUR RÉUSSIR

Texte et photos: Yann Baude

Depuis quelques années, Yves Marly conçoit, fabrique et commercialise des modèles originaux en H0 en kit, avec l'objectif de faciliter la tâche du monteur. Objectif atteint, mais quelques conseils sont tout de même de mise.

LA 030 B 139,
IMMATRICULÉE À LA
RÉGION SUD-OUEST
SNCF ASSURE UN
BON SERVICE DE
DESSERTE LOCALE
SUR UNE LIGNE DU
MASSIF CENTRAL.

H0

LE MODÈLE EN BREF

- FABRICANT: EST MODÈLE (EST-MODELE.COM)
- ÉCHELLE: H0 (1/87)
- TYPE: 030 SÉRIE 800 MIDI, PUIS PO-MIDI (4-030 B À LA SNCF), QUATRE VERSIONS POSSIBLES
- (AVEC OU SANS FREIN À AIR, GRANDES OU PETITES ROUES...)
- MATÉRIAUX: MÉTAL PHOTODÉCOUPÉ (CHRYSOCALE ET ARCAP), RÉSINE (IMPRESSION 3D), FONDERIE DE MÉTAL...
- PRIX: 440 EUROS + PORT



1

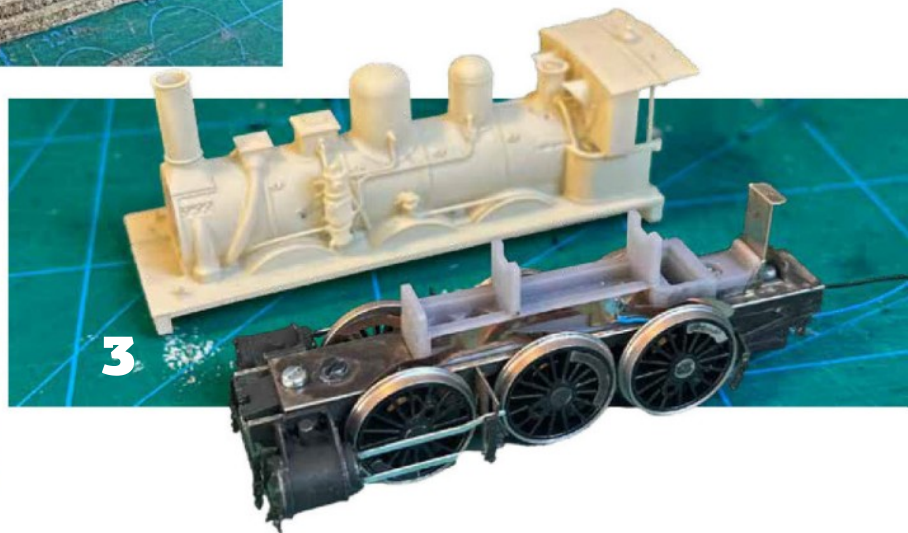
1: La motorisation est logée dans le tender, dans un berceau issu d'impression 3D, très judicieusement pensé.

2: Le bogie moteur est fonctionnel en un clin d'oeil. Très bonne conception.

3: On parvient rapidement et facilement à équiper le châssis de la locomotive de ses roues motrices.



2



3



L'OUTILLAGE REQUIS

Pince coupante, pince plate, mini-perceuse et disque à tronçonner, forets de 0,3 mm, limes fines, fer à souder (25 w), colle cyanoacrylate.

Lorsqu'il lance Est Modèle, il y a quelques années, Yves Marly affirme vouloir faciliter au maximum la tâche des monteurs et ainsi démocratiser des modèles de locomotives inédites. Sur la base d'une solide expérience de modéliste, Yves a donc voulu reconsidérer la partie mécanique, pour rendre possible un montage avec un outillage rudimentaire, par pliage et emboîtements simples, le soudage n'étant nécessaire que pour les prises de courant. C'est aussi pourquoi les modèles vendus en kit sous la marque Est Modèle font dès le début largement appel à l'impression 3D, de manière à disposer sans peine de volumes rigoureux, fins et fidèles. Aujourd'hui les principes sont éprouvés et chaque nouveau kit les reprend, comme c'est le cas de la dernière née, la 130 Est, de conception assez semblable à la petite locomotive dont il est question ici.

L'exemple de la 030 Midi

Comme un pas de côté par rapport à ses affinités premières, et contredisant le nom de la marque, Yves a répondu à la demande de certains amateurs qui voulaient une jolie machine emblématique des lignes du sud-ouest de la France, de la fin du XIX^e siècle aux années cinquante, la 030 série 800. La notice est fournie sur une clé USB, qui comprend également une très large série de photos de locomotives réelles. Belle économie de papier, mais obligation de travailler avec un ordinateur ou une tablette à proximité. Les différentes étapes du montage sont vraiment très précisément illustrées par des photos et des commentaires judicieux et précis. Bravo. Le kit comprend donc plusieurs pièces issues d'impression 3D : la superstructure de la locomotive, comme celle du tender, particulièrement détaillée, et quelques éléments de structure en volumes des deux châssis. Des

plaques de métal photodécoupé complètent cette base, pour mieux reproduire des détails saillants, devant être solides (bielles), ou fins (plaques de numérotation...). On remarque aussi de jolies pièces de fonderie (injecteurs, attelages à vis, tampons, coulisse de l'embellage...). Enfin, une belle planche de décalques permettra de décorer le modèle selon la version de son choix, Midi, PO-Midi, ou SNCF Région 4. Tout est numéroté, classé en sachet, inspirant au débutant la plus grande confiance.

Les châssis du tender, puis de la locomotive

Pour la partie fonctionnelle, séparons les considérations en deux parties avec, tout d'abord, la motorisation du tender. Elle est extrêmement bien conçue et le petit bogie moteur, assemblé en moins d'une demi-heure, fonctionne très bien (**photos 1 et 2**). J'ai choisi de brunir les parties métalliques et ne peindre en noir, au pinceau, que ce qui se voit. Le petit moteur à carter ouvert entraîne les deux essieux par des engrenages à gros module, l'un étant doté de roues bandagées. Pour la locomotive, c'est à mon avis beaucoup plus compliqué. Le châssis, mis en forme par pliage, est rapidement pourvu de ses ►►



4: Un tube de laiton de 2,3 mm, mis en forme, permet de serrer les manetons, plutôt que d'acquiescer un outil Markit spécifique.

5: Plutôt que d'écraser la tête de rivet, je suggère un point de soudure, en laissant bien libre la rotation dans la coulisse.

6: Il doit subsister un espace entre le premier maneton et l'arrière de la coulisse. Ces deux pièces doivent donc être affinées au maximum.

7: Le châssis doit vraiment rouler sans la moindre résistance.

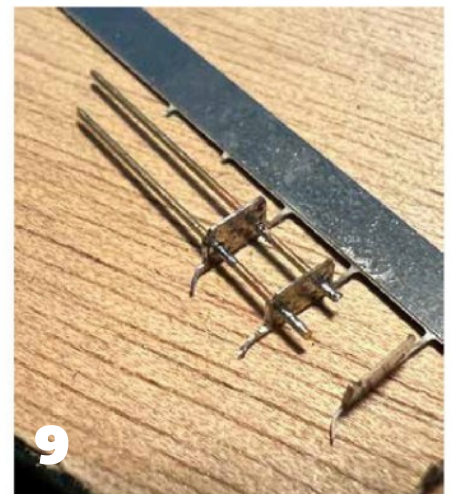
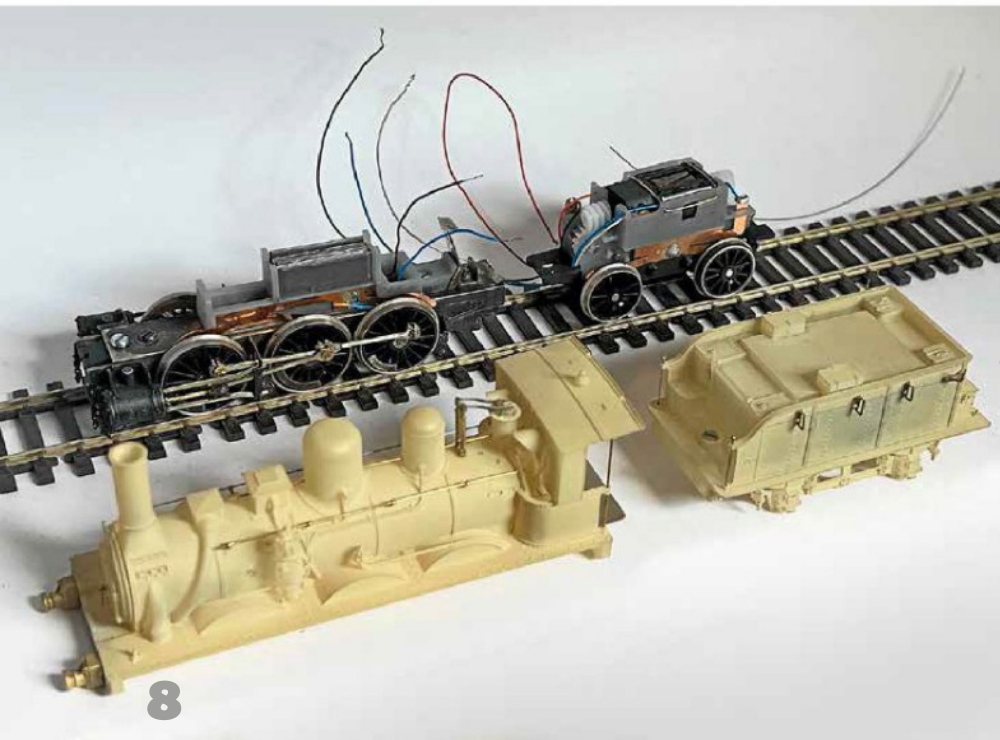
►► essieux et des prises de courant (**photo 3**). Pour la suite, il faut vraiment être très soigneux, procéder étape par étape, en vérifiant que chacune d'elle est menée à bien avant de continuer. C'est particulièrement le cas pour l'assemblage de l'embellage, pourtant simple. Chaque mise en place de bielle doit être contrôlée. Il faut un peu de jeu, mais pas trop. Précision: le vissage des manetons requiert un outil spécifique, mais on peut le fabriquer soi-même avec un tube de laiton mis en forme à l'aide d'une lime plate (**photo 4**). Je suggère de reprendre chaque perçement de bielle avec une lime ronde, en donnant un peu de jeu autour de chaque maneton, mais

juste un tout petit peu. Il faut aussi bien vérifier que la coulisse glisse très bien entre les deux glissières, et il peut être nécessaire de polir la surface de contact au papier de verre fin. La moindre résistance empêchera la locomotive de rouler correctement. À l'arrière de la glissière, il faut vraiment araser sévèrement le rivet qui porte la bielle motrice car il risque de buter contre le maneton du premier essieu (**photo 5**). Pour ma part, j'ai soudé ce rivet à l'arrière de la bielle motrice et je l'ai arasé au maximum. Astuce: pour éviter le risque de solidariser le rivet avec la coulisse par soudure, j'ai au préalable bruni celle-ci et je dépose une goutte d'huile dans

le trou de la coulisse. J'ai aussi affiné au maximum les manetons du premier essieu, avec un disque à tronçonner, en étant très très prudent (**photo 6**). Vous le voyez, ce sont des manipulations qui réclament beaucoup de précision jusqu'à ce que le châssis roule librement, sans aucune résistance (**photo 7**). À mon sens, un châssis de la locomotive déjà équipé de ses essieux et de son embellage rassurerait le débutant.

La superstructure

Comme de coutume avec Est Modèle, la superstructure de la locomotive, comme celle du tender, est une seule pièce issue

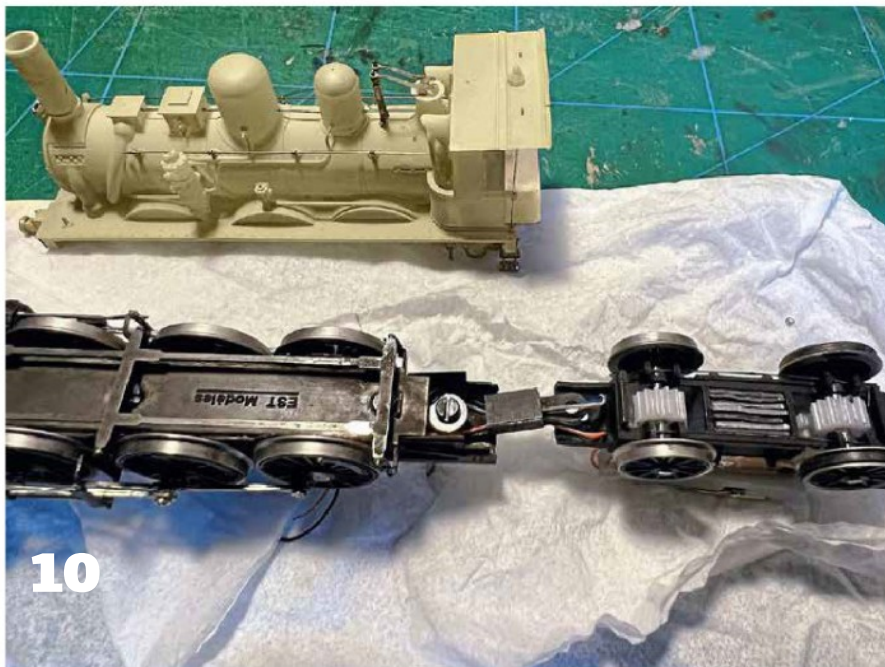


8: La partie fonctionnelle est prête et autonome, les superstructures sont décoratives!

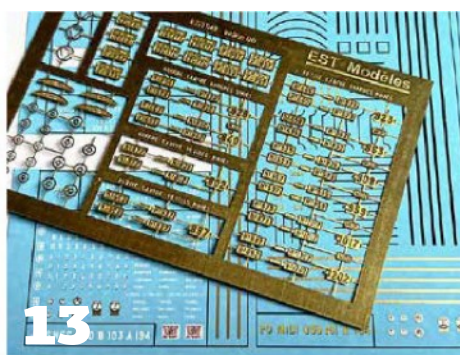
9: Il est plus facile de souder les marches sur les tiges verticales avant de les dégrapper.

10: Le passage des câbles, en particulier entre tender et machine, est très bien pensé. Notons le châssis de la locomotive bruni et non peint. Question de goût.

11: Avant peinture de la superstructure, vérification du bon fonctionnement.

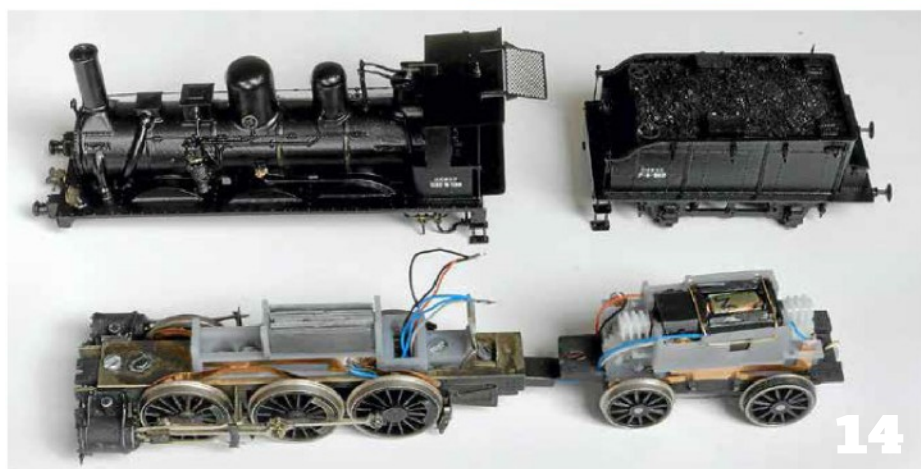


d'impression 3D. Quel gain de temps! Pas de dôme à mettre en place, de parois d'abri à plier bien d'équerre, de compresseur à disposer bien droit (**photo 8**)... Ici, juste quelques supports de mains courantes à enficher et lier par des fils métalliques de 0,3 mm. Les détails peuvent être collés à la cyanoacrylate. On peut coller les tampons plus tard, après peinture de la traverse de tamponnement. Quelques pièces nécessitent tout de même un peu de soin, les marchepieds, par exemple, qu'il faut assembler par soudage (**photo 9**). Je suggère de ne pas les dégrapper avant d'avoir soudé chaque marche sur le fil de 0,3 mm. Il est ensuite aisé de couper les attaches et limer délicatement les liens subsistants. En parallèle du travail sur la superstructure, on peut lier les châssis, avec l'un des deux timons fournis, long ou court, selon le rayon de courbe choisi, supérieur ou inférieur à 500 mm (**photo 10**). Là ►►



12: Une peinture à l'aérosol est possible, en extérieur, par plusieurs fines applications, pour ne pas empâter les détails et risquer des coulures.

13: Un très bel éventail de plaques et une planche de décalcomanies sont fournis avec le kit.



14: Après les finitions, pose des marquages, les superstructures vont rejoindre leurs châssis. Notons que les fils d'alimentation (ici, bleus et noirs) et les fils du moteur (blanc et orange), sont provisoirement liés, avant montage d'un petit décodeur.

15: Une patine aux terres à décor me semble plaisante, sur les superstructures préalablement recouvertes d'un léger vernis mat.

►► encore, très bonne conception, qui a anticipé le cheminement des câbles. La notice est malheureusement plus succincte concernant des détails de la superstructure, mais les nombreuses photos de locomotive réelles jointes aident opportunément.

Sobre décoration

Pour la décoration de ce type de locomotive, toute noire en version SNCF, un coup de bombe peut convenir. Il faut tout de même un peu d'habitude pour sa manipulation sous peine d'empâter les détails (**photo 12**). J'ai pour ma part utilisé un noir satiné, comme le préconise la notice, avant la pose des décalcomanies. Une livrée P.O.-Midi, gris et noir, était bien tentante considérant les jolis filets noirs fournis sur la planche de décoration (**photo 13**). L'application d'un vernis mat, également en bombe, va permettre une accroche correcte de la patine aux terres à décor (**photo 15**). J'aime bien la teinte ombre brûlée, qui reproduit à mon sens bien la suie recouvrant généralement les tôles des locomotives à vapeur. Un mélange d'ombre naturelle et rouille foncée évoque la poussière déposées sur les organes des châssis. Pas de rouille marquée, ma locomotive n'étant pas encore réformée! Il existe, dans la gamme Decapod,



une peinture acrylique paraît-il bien adaptée à l'embellissage (réf. 8610). Je l'ai pour ma part laissé couler métal poli.

En conclusion

Yves Marly a vraiment très bien conçu l'ensemble et peut être fier de son important travail pour faciliter la tâche du monteur. Qui a déjà monté un kit Loco Diffusion ou Model

Loco reconnaîtra là un réel progrès, que dis-je, un grand bon en avant. Mais il ne faut pas rêver. Certaines pièces restent minuscules et le moindre faux pas au cours du montage de la partie fonctionnelle risque d'entraver le bon fonctionnement de la locomotive. Le comportement de cette charmante O30 en ligne est correct, pas des plus silencieux, mais à basse vitesse, il est très acceptable.



POUR NOS LIGNES
SECONDAIRES EN HO, IL
N'EXISTAIT GUÈRE DE PETITE
LOCOMOTIVE BIEN FRANÇAISE.
LA 800 EST MODÈLE COMBLE
CERTAINES ATTENTES.



16

Question puissance, la 800 du Midi n'est pas un foudre de guerre. La mienne, peut être insuffisamment lestée comme l'y invite la notice, ne tire guère plus de cinq wagons à essieux. Pour ne pas regretter d'avoir dépensé plus de 400 euros pour un kit comme celui-ci, il faut à mon avis que deux conditions soient remplies : l'aspect final doit être satisfaisant,

et le fonctionnement tout autant. Si la première condition est à la portée de tout modéliste soigneux, les qualités dynamiques irréprochables sont plus difficiles à atteindre. Nullement rebuté par la difficulté, d'autres locomotives particulièrement tentantes deviennent accessibles : la 130 B Est, par exemple, ou la 221 Ouest-État à venir... ■

16 : La locomotive est prête à prendre son service. À l'arrière, une tête d'attelage à boucle sera insérée.