



LA BB 67549 CONDUIT UN TAC DEVANT UN TRAIN-AUTO-COUCHETTES EN DIRECTION DE BRIANÇON, À PROXIMITÉ DE L'ARGENTIÈRE-LA BESSÉE.

© B. Pons de Vincennes

LES FOURGONS DD 66

DE LA RÉALITÉ AUX MODÈLES JOUEF

Jouef produit de très beaux fourgons DD 66, en réalité omniprésents de la fin des années soixante à 2019 sur les rails français. L'occasion de se pencher sur leur histoire.

Textes et illustrations: Alexis Avril et Aurélien Prévot (sauf mention contraire)

Les premiers Train-Auto-Couchettes (TAC) apparaissent en 1957. Le transport des véhicules routiers est alors assuré par des wagons TA 52 de la Société de Transports de Véhicules Automobiles (STVA), reproduits en H0 par Makette (plastique injecté), par Haxo Modèle et PB Messing Modelbouw (kit laiton). Ces wagons, dédiés au transport de véhicules neufs à l'origine, s'avèrent vite inadaptés: problèmes de gabarit, vitesse limitée... La SNCF étudie alors le wagon TA 60, plus large, au plancher abaissé et pouvant circuler à

140 km/h (reproduits en H0 par L.S.Models et autrefois par Huet). Mais le succès des TAC et le relèvement des vitesses impose un nouveau wagon, apte alors à 160 km/h. C'est ainsi que les fourgons porte-autos DD 66 voient le jour et sont mis en service entre 1967 et 1968.

Des fourgons, pas des wagons

Les DD 66 mesurent 26,40 m hors tampons et sont montés sur des bogies Y 30. Ils possèdent une capacité de chargement de huit à douze ►►



© J.-P. Francon

La BB 7284 en tête du TAC
Hendaye – Genève-Cornavin
ne comportant qu'un
fourgon DD66 à Misson –
Habas (40), le 9 août 2008.



© D. Letondal

À Auray dans les années 2000,
opérations de chargement
des fourgons DD66 destinés
à être incorporés au
Rhône – Océan vers Lyon.

1



1: La référence HJ 4189 est totalement inédite en HO puisqu'elle présente un fourgon en fin de carrière avec la passerelle supérieure allégée et logo Carmillon.

2: Les passerelles d'extrémité sont mobiles sur le pont inférieur mais fixes sur le pont supérieur. Les renforts d'extrémité du pont supérieur sont peints en jaune. Le cadre porte-étiquette est une pièce rapportée.

3: Les barreaux de l'échelle centrale ne sont pas peints en jaune. Les barres de calage sont collées sur le pont inférieur.

4: La référence HJ 4188 présente un fourgon porte-autos dans son état d'origine, mais avec logo blanc casquette.

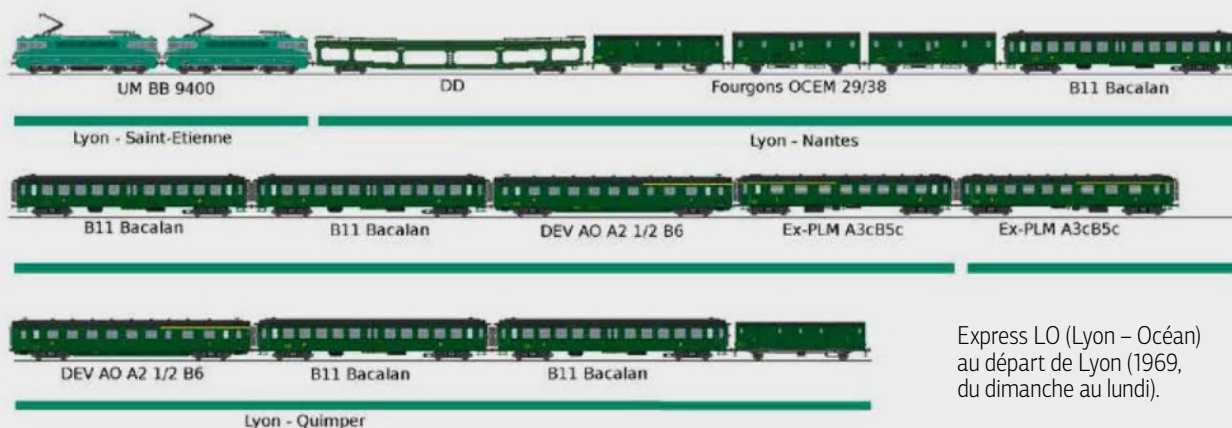
► voitures pour une charge admise de 15 t. Le plancher inférieur est abaissé pour augmenter la hauteur libre au centre du wagon (1,67 m). À chaque extrémité et sur chaque étage, des passerelles rabattables permettent aux véhicules de transiter de l'un à l'autre. Les fourgons porte-autos peuvent transporter tous types de voitures et deux-roues, calés à l'aide de crémaillères longitudinales pour les premières, avec des cales et un arrimage pour les seconds. Avec l'augmentation des gabarits des véhicules routiers, les rambardes supérieures sont remplacées par des filins au début des années 2000. Les DD 66 sont tous radiés en 2019. S'ils ont conservé leur livrée vert sombre au cours de leur carrière, ils ont été flanqués des logos SNCF, d'abord encadré, puis Tallon (« nouille »), Desgrippes (« à casquette ») et enfin, Carmillon.

Les modèles Jouef en HO

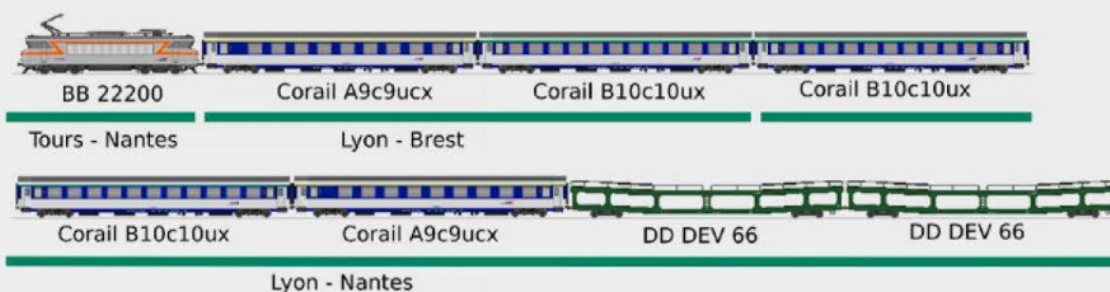
Jouef distribue depuis quelques semaines un fourgon porte-autos DEV 66 à un tarif attractif (55 euros environ). Il ne reprend aucun élément du modèle produit il y a plus de trente ans. Deux versions sont disponibles: avec logo blanc « à casquette » (époque V, réf. HJ 4188, immatriculé 65 87 98 70 093-1) et avec logo Carmillon (époque VI, réf. HJ 4189 immatriculé 65 87 98 70 092-3). Le châssis est en métal, d'où un poids important (173 grammes) qui permet au fourgon de bénéficier d'un centre de gravité très bas et donc d'une excellente stabilité. Le roulement est par ailleurs remarquable et la tenue en ligne digne d'éloges, y compris dans les rampes hélicoïdales. L'élongation est bien conçue et autorise une circulation à tampons joints sans risque de déraillement.

Le niveau de détail est important grâce à une gravure très fine (mention particulière pour les tôles nervurées des deux ponts), de nombreuses pièces rapportées (en particulier sous le châssis) et l'utilisation du métal pour reproduire les différentes mains courantes. Celles-ci sont en acier inoxydable pour une plus grande rigidité et donc une manipulation plus facile du porte-autos. Les deux modèles produits en premier sont bien caractérisés par quelques différences. Jouef a en effet reproduit la version fin de carrière inédite en HO qui se distingue par une passerelle allégée. La livrée (simple) est bien appliquée, tout comme les différents marquages, que ce soit sur les côtés ou sur le pont supérieur. Les renforts d'extrémité de ce dernier sont peints en jaune, comme il se doit. L'amateur très pointilleux regrettera ►►



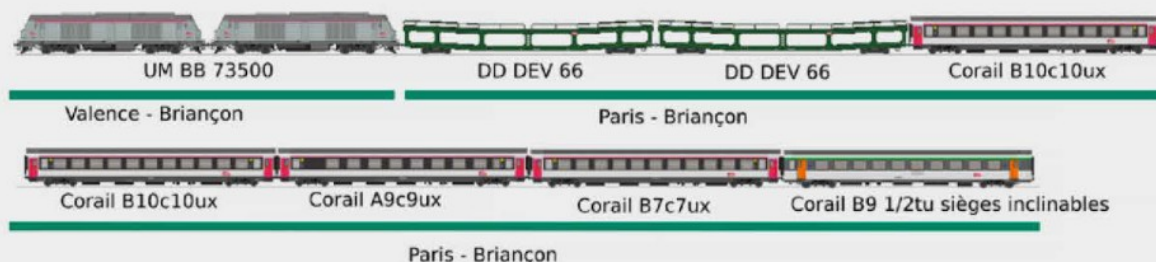


© Bcomposition A. Avril,
images M. Le Gad



© Bcomposition A. Avril,
images M. Le Gad

Rhône - Océan n° 6848/49 Lyon-Perrache - Nantes (Brest)
au départ de Tours-Saint-Pierre (1993).



© Bcomposition A. Avril,
images M. Le Gad

Paris-Austerlitz - Briançon, au départ de Valence (2018).



BIEN CHARGER VOS DD 66

►► l'absence de peinture jaune sur les barreaux de l'échelle centrale ou sur les renforts intérieurs (fort peu visibles). Des détails difficiles à industrialiser. Un certain nombre de pièces rapportées sont à monter par l'amateur: les conduites flexibles de frein, le volant de frein à main ou les barres de calage des voitures du pont supérieur (celles du pont inférieur sont malheureusement déjà en place... et collées). Ôter les attelages à boucles ne pose aucun problème. De très beaux modèles qui feront merveille dans la composition de tous les Trains Auto-Couchettes de votre réseau. ■

En plus d'une invitation pas à pas à bien charger vos DD 66, retrouvez dans le Dossier thématique n° 8, tout sur le transport rail-route, de son histoire, à sa transposition en modélisme



Sur le réseau Baquin, du club UAICF de Dijon, un beau Train-autos-couchettes, DD 66 copieusement chargé en tête.