

# BON PLAN

# H0

CES DEUX WAGONS D'ORIGINE AMÉRICAINE, DITS TP, ATTENDENT D'ÊTRE PRIS PAR LE PROCHAIN TOM (TRAIN OMNIBUS DE MARCHANDISES).



## LES TP FLEISCHMANN

Il y a près de 25 ans, les TP Fleischmann ravissaient les amateurs de wagons anciens. Loin de la richesse des propositions REE, ils restent appréciés de certains exploitants, en partie pour leur prix raisonnable.

Texte et photos: Jean-Louis Gamba



**1:** Ces couverts comportent trois volets par face. D'autres éditions en comportent cinq.

**L**es wagons TP Fleischmann avaient reçu un bon accueil lors de leur parution. Ils restent appréciés des modélistes du fait de leurs qualités. On en trouve à des prix raisonnables sur le marché de l'occasion. Sur les bourses dites « d'échange » les prix sont souvent plus attractifs que sur les sites d'enchères. Les prix sur le second marché sont disparates mais on peut s'en procurer en très bon état, sans casse, voire neufs en boîte d'origine, pour 20 à 30 euros voire moins.

### Quelques repères historiques

Les premiers wagons dont il est question ici arrivent en France il y a plus d'un siècle. Construits en Amérique pour subvenir aux



**2:** Les marquages (ici époque III) sont complets, y compris les numéros des roues, discrets mais présents.

**3:** Deux plats à bords bas une fois patinés. Le plancher du wagon brun a été traité comme nous le verrons plus loin.

besoins de transports de l'armée des États Unis qui viennent d'entrer en guerre, ils sont débarqués dès 1917-18. Initialement dénommés Pershing en hommage au commandant du corps expéditionnaire américain, ils sont finalement construits à plus de 30000 exemplaires. Pour optimiser le chargement des cargos, ils arrivent en pièces détachées à La Rochelle et Saint-Nazaire où ils sont assemblés. Par la suite, c'est à Aytré que le montage se poursuit. Une fois les hostilités terminées, le ministère français de Travaux Publics rachète les wagons neufs et les attribue aux grands réseaux, c'est pourquoi ils reçoivent la dénomination TP.

Conformément à la logique américaine de rationalisation, la conception de ces wagons fait appel à des éléments simples et robustes et surtout très standardisés. Mais cette standardisation n'empêche pas la diversité : des couverts, des tombereaux, des plats à bord bas qui étaient les types les plus nombreux, mais aussi des plats à ranchers (mais livrés sans les ranchers), des wagons-réservoirs et des isothermes sont produits.

Au cours de leur carrière, ils reçoivent de nombreuses modifications, tant de la part des Compagnies pour les équiper selon leurs propres standards techniques que, plus tard, de la part de la SNCF. Des couverts sont réduits à l'état de wagons plats, des plats munis de ranchers ou de bords... tout cela selon les besoins de l'Exploitation. Certains sont même reconstruits. L'une des caractéristiques des TP est leurs bogies Diamond originellement à ressorts hélico-

daux. Ultérieurement les bogies de certains wagons, dont le service nécessite une vitesse supérieure, sont équipés de ressorts à pinces, la vitesse limite passant à 105 km/h. La conception particulièrement réussie de ces wagons leur procure une durée de vie remarquable puisque les ultimes sont réformés au début des années 1970, après plus de 50 ans de service, incluant un conflit mondial.

### Les modèles Fleischmann en H0

Le premier TP produit par Fleischmann apparaît sur le marché en 2001, sous la forme d'un couvert de la DB. L'année suivante apparaissent les premières versions françaises en époque III : un plat à bords bas et un tombereau, tous deux rouge wagon 606, et un second tombereau brun unifié 508 marqué SGW (prix constatés : 29 euros pour le plat, 32 euros pour les autres). C'est fin 2002 qu'est commercialisée la première version du couvert, en livrée brune époque III. Nous nous intéresserons ici aux versions SNCF uniquement, sans prétendre à l'exhaustivité. Ces modèles sont les précurseurs d'une longue lignée puisque, par la suite, de nombreuses variantes sont produites, permettant à Fleischmann de rentabiliser ses moules, et aux modélistes de disposer en particulier de wagons en époque IV. Ces derniers reçoivent une livrée entièrement rouge wagon, y compris châssis, tirants, tampons et bogies. Des roues pleines apparaissent, équipant les quatre essieux ou bien seulement certains. Depuis cette époque,

Roco a repris Fleischmann et exploite ces modèles comme fond de catalogue pour proposer des sets économiques incluant un type ou l'autre de ces wagons TP.

### Des wagons de bonne tenue, à l'époque

D'emblée, les modèles Fleischmann sont très bien accueillis, avec toutefois des réserves justifiées quant aux roues. Le fabricant a limité ses investissements à trois types (photos 1, 2, 3) :

- Les couverts à caisse en frise de bois, toujours quatre portes, six ou dix volets,
- Les tombereaux à quatre portes,
- Les plats à ridelles.

Les couverts à deux portes, les plats avec ou sans ranchers, et les wagons-réservoirs ne sont pas été reproduits. Les livrées, parfaitement appliquées, reprennent la normalisation de l'époque de circulation, brun wagon ou rouge wagon (époque III) ou UIC (époque IV).

Les dimensions des wagons sont correctes, la gravure, sans être trop appuyée, rend bien les reliefs des ferrures, des volets et des frises en bois. L'intérieur des caisses des tombereaux et des plats à bord bas est gravé, ce qui n'était guère courant à l'époque. Les couverts et les tombereaux comportent un support de lanterne à chaque angle. Les marquages sont nombreux et très fins, y compris sur les dossiers. À chaque nouvelle édition, de nouvelles immatriculations sont sérigraphiées. Les bogies bien ajourés sont tous du type à ressort (standardisation de ►►



**4:** Ce tombereau SGW esseulé est probablement garé en attente de maintenance suite à une avarie en ligne.

**5:** Co-existence extra-temporelle entre ce tombereau en marquage franco-allemand de l'immédiat après-guerre et ce camion Panhard Movic sorti en 1948.

► la production, comme pour leurs grands frères américains). De nos jours encore, châssis et caisses n'ont pas à rougir face aux très belles productions de REE. Les wagons sont très bons rouleurs et le système d'élongation très souple est, d'origine, équipé d'un attelage Profi de la marque.

## Des versions singulières, moins courantes en occasion

Certains modèles ne sont pas souvent un bon plan pour le porte monnaie. Si les tombereaux marqués SGW (**photo 4**) ne sont pas rares, quelques versions plus originales ont été produites au fur et à mesure des années. Fleischmann propose ainsi en 2004, deux plats accompagnés d'un joli cadre à la décoration complète et fine. L'un brun, époque III, est chargé d'un cadre André tandis que le second, rouge UIC époque IV transporte un cadre Odoul gris. En 2006, un couvert et un tombereau SNCF gris, comportant à la fois le marquage français et un marquage allemand caractérisant un wagon apte à circuler entre les deux pays juste après la seconde guerre. Le marquage comporte la signalétique (- > DR) apposée sur les flancs (**photo 5**). La même année, sortent deux tombereaux chargés de pondéreux, l'un brun contenant du charbon, l'autre rouge époque IV chargé de sable. Si leur immatriculation nouvelle peut susciter un intérêt, leur chargement en plastique paraît dépassé car de nos jours, nous disposons de nombreux produits de décor pour faire mieux. Enfin, mentionnons les trois types de wagons en livrée grise et destinés aux amateurs d'époque II, avec marquages de la C<sup>e</sup> du Nord. Ces modèles remarquables (à l'époque il n'était pas courant de proposer des décorations anciennes compagnies) semblent avoir fait l'objet d'une production plutôt timide.

## Dans nos rames

Comme mentionné, les wagons avec double marquage français/allemand sont à réserver pour reproduire des trains de l'immédiat après-guerre. Dans ses récits, Jean Florin nous précise que dans la réalité, les tombe-

reaux SGW circulaient en rames complètes constituées uniquement de wagons marqués SGW (éventuellement d'autres types). Les SGW isolés dans des rames autres étaient vides, en transit vers, ou depuis des ateliers de maintenance. Comme indiqué dans la partie historique, les wagons TP sont en réalité devenus plus rares dans la seconde partie des années 1960, du fait de leur radiation liée à la mise en service de véhicules plus modernes, d'un emport et d'une vitesse limite supérieurs. De ce fait, il conviendra de ne pas sur-représenter les TP dans nos rames époque IV.

## Les roues

Lorsque ces modèles sortent, les roues font couler beaucoup d'encre, tant il est vrai qu'elles déparent l'aspect des wagons, forts réussis pour le reste. Étant nickelées, elles

ont un aspect clinquant et ce, qu'il s'agisse de roues à rayons ou de roues pleines. Leur boudin trop important et le dessin pour le moins fantaisiste des rayons sont surprenants au vu de ce que sait faire Fleischmann. Malgré les récriminations généralisées, Fleischmann conserva ces roues pour toutes ses éditions. Ce point faible pourrait être corrigé par la pose d'essieux REE qui se montent parfaitement en lieu et place. Hélas REE ne propose pas (pas encore?) en pièces détachées les très beaux essieux qui équipent ses propres wagons TP (des essieux à roues fines sont également proposées sur commande par AMF87, NDLR). Une façon simple d'améliorer les roues consiste à les peindre. Une peinture noirâtre, brunâtre, mate du type Glycéro rend leur aspect immédiatement plus acceptable (**photo 6**). Traiter de la même façon les bogies est assurément une bonne idée.







**6:** Les roues nickelées d'origine (à gauche) ont un aspect plus acceptable une fois peintes (à droite).

**7:** La partie gauche du plancher, traitée au XF-20, n'a pas encore été nuancée au XF-60 comme c'est le cas à droite. Les couches ne sont pas couvrantes, ce qui génère des effets variés.

**8:** La façon d'appliquer le Paneliner AK est déterminante pour un résultat plus ou moins contrasté.

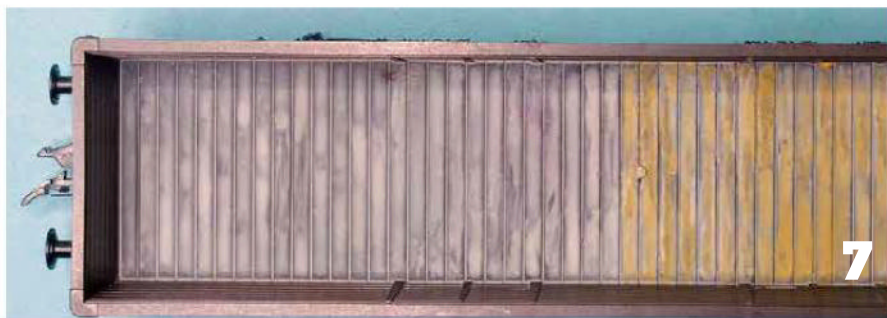
**9:** Évitions l'uniformité!

**10:** Le bas des parois est plus encrassé.

## Patine aisée

Avec l'exemple d'un tombereau, voyons comment apporter un réalisme supplémentaire à ces incontournables du chemin de fer, en cassant leur aspect immaculé peu en rapport avec leur service besogneux. Commençons par le plancher, de la même couleur que la caisse. Notre objectif est d'évoquer le bois plus ou moins sale et vieilli dont il est constitué. Au pinceau fin, appliquons une première passe de Tamiya XF-20 légèrement dilué à l'eau. Il n'est pas nécessaire que la couche soit parfaitement couvrante mais elle doit être appliquée dans le sens du « bois » (**photo 7** à gauche). Laissons sécher puis revenons dessus au XF-60 de sorte d'apporter des nuances, par petites touches, avec la main légère pour figurer le veinage du bois (**photo 7** à droite). Laissons sécher.

Sortons le flacon de Paneliner AK2071 et un pic à cocktail en bois dont nous effilons la pointe. En tenant le wagon légèrement oblique déposons un peu de produit dans l'angle entre la paroi intérieure. Le paneliner très fluide file dans les rainures. Retournons le wagon et recommençons pour marquer chaque rainure sur toute sa longueur (**photo 8** à



gauche). On peut en rester là mais on peut aussi immédiatement essuyer (ou plutôt étaler) le produit avec un coton-tige pour un effet de salissure plus marqué (**photo 8** à droite). Laissons sécher 24 h. Selon les proportions de Tamiya et de AK mises en œuvre, les effets obtenus varient, ce qui apporte à nos planchers toute la diversité souhaitable (**photo 9**). Les parois intérieures du tombereau sont salies au « Wash for Nato vehicles »

AK 075. La crasse est plus accentuée en bas que vers les bords supérieurs (**photo 10**). Laissons sécher 24 h avant de passer une couche couvrante de vernis Ultramat AK 183 dont l'objectif est de rendre l'état de surface propice à l'accroche d'une terre à décor. N'épargnons pas le plancher dont la matité accentue le réalisme. Choisissons une terre en rapport avec des matériaux susceptibles d'avoir été souvent transportés, »



**11:** L'intérieur de la caisse est comme poussiéreux.

**12:** Les traces de salissure sont verticales, la pluie a délavé la peinture d'origine.

**13:** Des corrosions sont apparues sur diverses ferrures.

**14:** Tous les marquages restent visibles après l'application du vernis ultramat.

**15:** Les volants Bielles87 sont très fins.

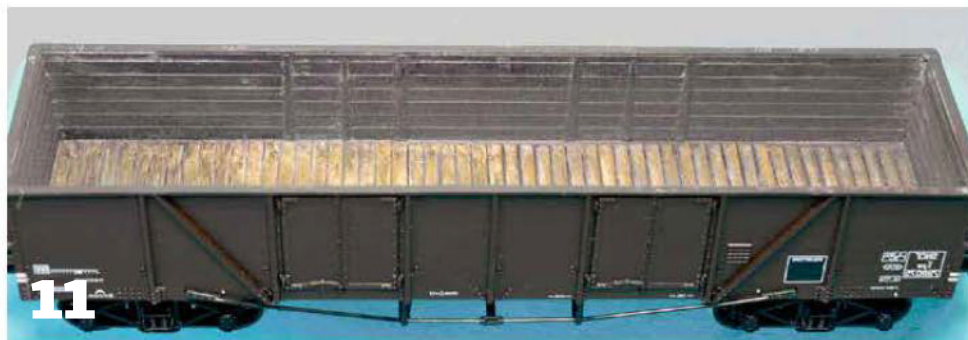
**16:** Attention! Les branches doivent être orientées dans le sens anti-horaire. Le volant de gauche n'est donc pas conforme.

► par exemple, du noir, du gris... Utilisons un pinceau souple à grosse touffe, en épargnant ou non le plancher, mais en forçant l'effet au bas de parois. La **photo 11** montre le résultat obtenu avec du gris. La caisse brune étant sensée être en bois, il serait saugrenu de lui donner un aspect rouillé. L'extérieur de la caisse est traité par petites surfaces au AK 677 « Neutral Grey » rapidement essuyé au coton-tige. Dans cet exemple, j'ai laissé plus de crasse en haut des parois, mais l'inverse serait tout aussi réaliste (**photo 12**). Laissons sécher avant d'apporter quelques légères traces de corrosion et de rouille aux ferrures diverses (AK 013 « rust streaks »), puis déposons quelques touches de AK 2071 Paneliner entre les portes et leur support vertical (**photo 13**). Appliquons une couche de vernis Ultramat AK 183 et constatons qu'il atténue la salissure. Personnellement, préférant une patine légère, le résultat me convient, mais ceux qui souhaitent une patine plus appuyée ont deux possibilités: repasser du AK 677, ou bien teinter le vernis grâce au crayon patine AK 10025 (voir la méthode dans LR 907). Un peu de AK 677 sur les boisseaux de tampons, les tirants et les systèmes sous châssis et le travail est terminé (**photo 14**).

### Un volant de frein plus fin

Tous les wagons produits comportent un orifice destiné à recevoir un volant de frein sur l'une des faces. Certains modèles en sont équipés, d'autres non, ce qui est conforme à la réalité. Toutefois il est tentant d'en poser un. C'est d'ailleurs facile en utilisant par exemple les pièces en laiton photo-découpé de chez bielles87.com (**photo 15**).

Contre-percer en douceur (forêt sur mandrin à main) le trou central à 0,45 pour y souder un rond en laiton préalablement étamé; la soudure doit être fine pour ne pas empâter ou pire, obturer les jours du volant (**photo 16**). Idem pour la peinture jaune mat issue d'un pot Humbrol 99. Une touche de noir sur l'axe termine la préparation. Un point de colle cyanoacrylate suffit pour la pose (**photo 17**).



### Bien sûr, des chargements

Tel quel, patiné, notre tombereau est bon pour le service, mais un chargement serait le bienvenu. Ma pratique m'incite à ce que les marchandises transportées restent amovibles pour être interchangeables selon les besoins de l'exploitation. Voyons com-

ment procéder pour un transport de houille. Dans une planche de Styrodur de 20 mm, découpons (cutter à lame neuve) un bloc de 125,4 x 27,5 mm dont nous chanfreinons les arêtes inférieures. Sculptons le relief du ou des monticules, de telle sorte que le charbon ne dépasse pas (ou alors très peu) du rebord





17



18



19

**17:** Notre tombereau a reçu un volant. Le couvert aussi, ainsi que des essieux REE.

**18:** Préparation du volume avant collage du charbon.

**19:** Chargement de charbon, et pour un jour prochain, de sable très finement tamisé.

**20:** Ces TP ont du vécu!



## À SAVOIR

Tous les modèles présentés ont été patinés. Hormis le tombereau ayant servi à illustrer les opérations, les wagons bruns présentés sont équipés d'essieux REE.

du wagon. Puis appliquons une couche de Humbrol noir HB33 (**photo 18**). Après une nuit de séchage il ne reste plus qu'à saupoudrer du véritable charbon calibré (passe dans un tamis de 1 x 1,5 mm mais pas dans une maille de 0,4 x 0,4 mm) sur une couche de colle à bois (**photo 19**). Le chargement est simplement emboîté dans la caisse sans être collé. On peut ainsi l'extraire et l'échanger avec un volume de sable (sable naturel tamisé) de cailloux, de ferrailles... Pour les wagons plats, toutes sortes de marchandises sont possibles, par exemple des cadres disposés à l'aplomb des bogies (**photo 20**), des tourets, des machines agricoles, mais aussi des automobiles ainsi que le faisait Citroën pour ses Traction-Avant, avant de disposer de wagons TA52 spécialisés pour ce genre de transport (voir LR 869 & 870). Nos TP Fleischmann, à condition de les acquérir à prix raisonnable, peuvent donc contenter les exploitants, mais de nouveaux wagons aux standards d'aujourd'hui sont heureusement produits par REE, dont des modèles inédits comme les couverts à primeurs (voir rubrique Nouveautés de ce numéro). ■



20