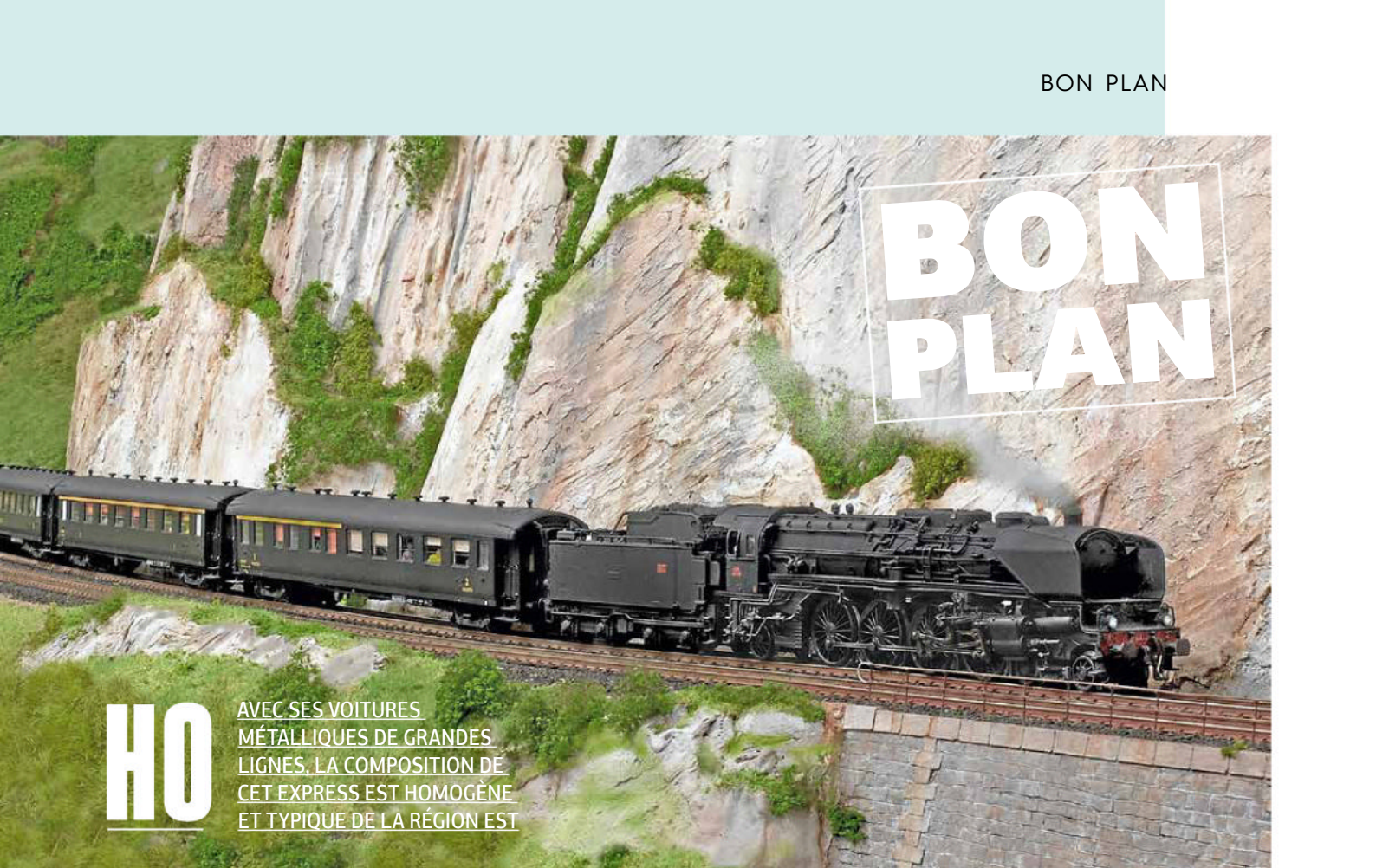



**BON
PLAN**
HO

AVEC SES VOITURES
MÉTALLIQUES DE GRANDES
LIGNES, LA COMPOSITION DE
CET EXPRESS EST HOMOGÈNE
ET TYPIQUE DE LA RÉGION EST

VOITURES EST ROCO PLUS VIVANTES

Des travaux à la portée de tous

Roco ré-édite régulièrement différentes voitures Est. Emblématiques de la Région Est, elles circulèrent en réalité sur les Régions voisines (Nord et Sud-Est), ainsi qu'au sein de trains internationaux. Gravure encore dans le coup, prix raisonnable, un très bon plan, donc.

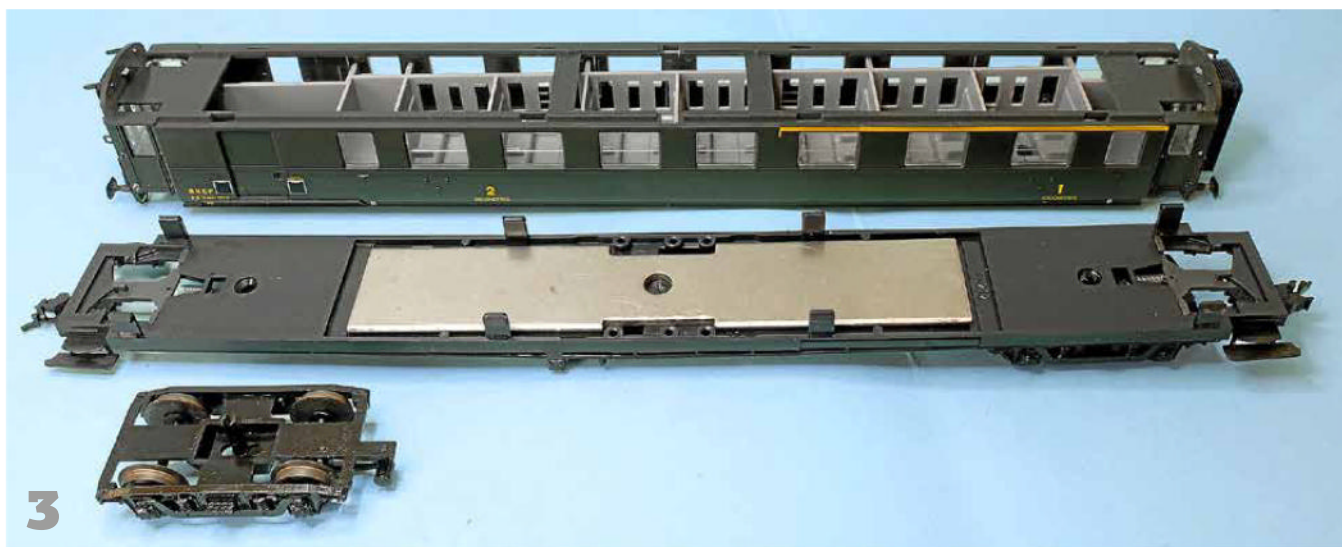
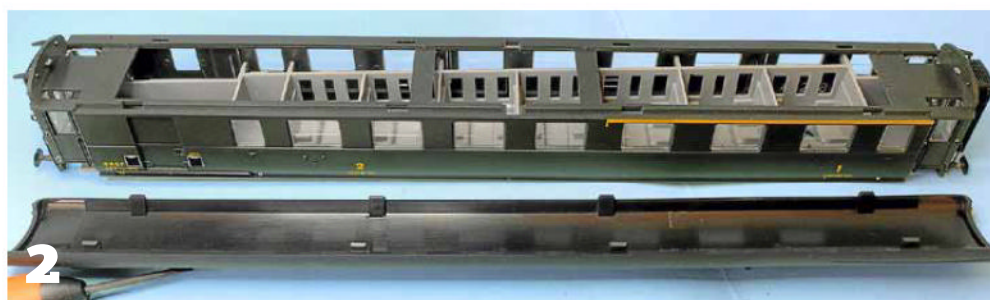
Texte et photos: Jean-Louis Gamba

D'une référence de coffret à l'autre, pour une même livrée, les teintes choisies par Roco diffèrent quelque peu, en particulier pour les toitures noires. Ainsi, le coffret réf. 44119 montre des toitures trop brillantes qu'il convient de reprendre. L'intérieur des voitures désespérément gris incite aussi à se mettre au travail. Une patine est également souhaitable, en particulier sur les parties basses. Alors, retrouvons nos manches pour rendre ces voitures plus vivantes, en particulier en les garnissant de voyageurs. Précisons que l'objet de ces travaux n'est pas de corriger quelques détails non conformes qui nécessiteraient par exemple de:

- supprimer la mention Couchettes sur les A3B4D

- ajouter un bandeau jaune au dessus des portes des 1^{re} classe
- modifier la position des aérateurs de toiture et des tôles boulonnées au-dessus des toilettes
- ajouter un coffre sous châssis côté compartiments de la voiture Buffet

Par contre, il sera facile de ne conserver qu'une génératrice, celle du bogie de droite quand on regarde les voitures coté couloir. La première intervention consiste à démonter les voitures. Ce n'est pas toujours aisé et j'ai rencontré des voitures particulièrement récalcitrantes. C'est pourquoi je propose deux méthodes. ►►



Première méthode de démontage, le toit d'abord

Le toit se démonte depuis ses extrémités. Insérer une lame puis une carte de crédit entre la caisse et le rebord du toit, juste au-dessus de chaque porte de l'une des faces latérales (**photo 1**). Puis rapprocher progressivement la carte vers le milieu de la voiture, les quatre ergots de cette face se déclipent. La photo 2 montre l'emplacement des ergots. Répéter l'opération sur l'autre face. La toiture se libère complètement et permet de visualiser l'intérieur de la voiture. Les huit pattes qui maintiennent la caisse sur le châssis sont accessibles, y compris celles des extrémités. Par l'intérieur, déclipser les pattes qui se font face 2 à 2 avec un petit tournevis plat. Progresser d'une extrémité de la voiture à l'autre. Sur certaines voitures, le châssis se libère sans difficulté, sur d'autres, il m'a fallu le tirer fortement car la caisse y est aussi enfichée en son milieu (**photo 3** pour repérer les éléments). Ensuite, la pièce qui constitue les compartiments simplement emboîtée s'enlève très facilement. Au cours de ces manipulations, bien repérer le sens des éléments constitutifs, en particulier la position de la caisse sur le châssis qui n'est pas symétrique. Idem pour le toit sur la caisse. Porter une grande attention aux tampons qui prennent volontiers leur indépendance.



1: La lame d'un scalpel permet de dégager un premier ergot de la toiture.

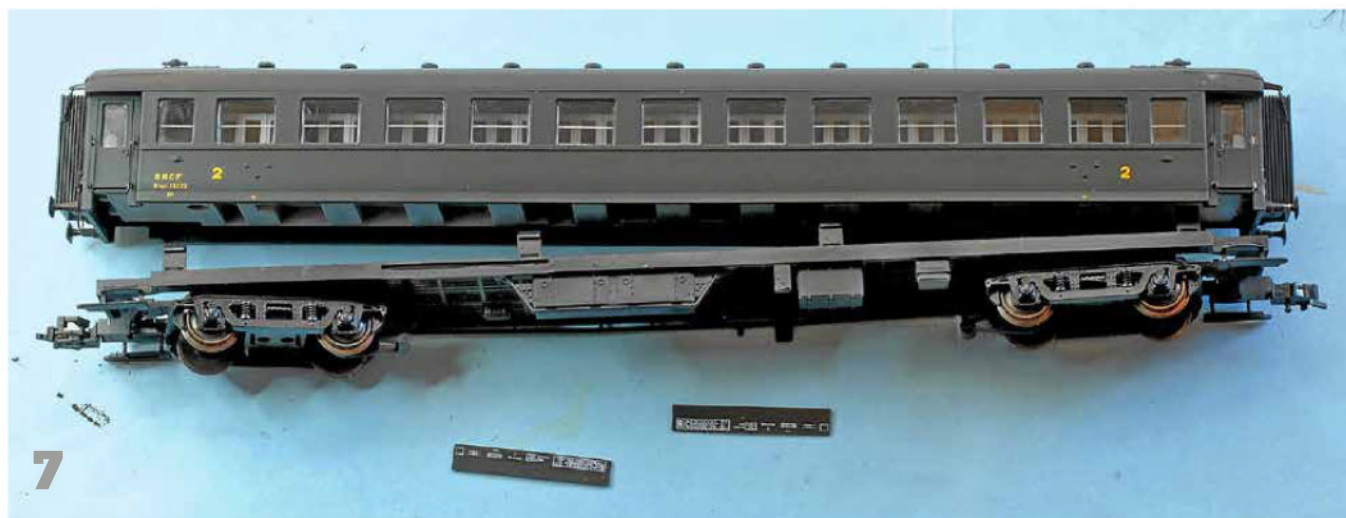
2: De proche en proche, on dé-clipse la toiture.

3: Par l'intérieur, les pattes du châssis sont accessibles.

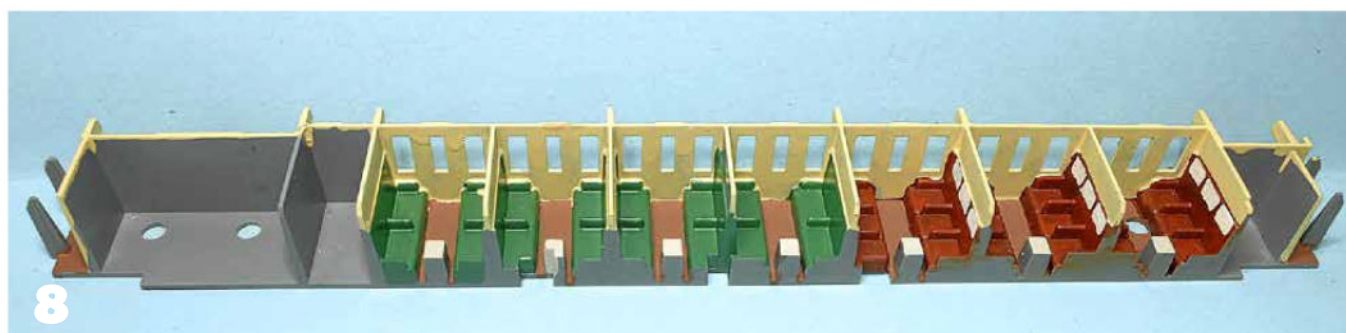
4: Insertion prudente d'une lame au niveau des plaques de marquage.

5: En écartant la caisse et tirant une lame vers la portière, la patte d'extrémité se déclipse.

6: On manœuvre de la même façon vers l'autre extrémité...



7



8

7:... jusqu'à déboîter tout le châssis.

8: Les compartiments aux couleurs typiques de première et seconde classe d'une A3B4D.

Seconde méthode de démontage, le châssis d'abord

Le châssis se démonte par les extrémités, en écartant les flancs de la caisse. Pour cela, insérer la lame d'un cutter large entre la caisse et le châssis au niveau d'une plaque de marquage. Celle-ci se libère (photo 4) et dégage une rainure que l'on met à profit pour insérer un tournevis plat. Déplacer le tournevis vers la plateforme de la voiture et faire levier : l'extrémité du châssis se dégage en se cintrant. Rien à craindre, il est solide! (photo 5). Laisser le tournevis en place ou le remplacer par tout autre objet, pour empêcher le châssis de reprendre sa place. Répéter ce mode opératoire à l'autre bout de la caisse. Le châssis prend alors une allure de banane car il est toujours maintenu en son centre. Rapprocher les écarteurs du centre en faisant levier; le châssis se déclipse



LES TEINTES HUMBROL POUR LES AMÉNAGEMENTS

Voici les références utilisées, sur la base des quelques photos couleurs (photos 8 et 19):

- Sols: 113; étant très peu visibles, ils pourraient rester gris.
- Sièges de deuxième classe: 76
- Fauteuils de première classe, « coq de roche » en réalité: 60 avec housses de têtes en blanc 34
- Tablettes de compartiments: gris clair chaud 28.
- Tables de la salle de restaurant de la voiture buffet: blanc mat 34
- Sièges de la même salle: 29
- Draps des couchettes: 34
- Couvertures des couchettes 2^e classe: 29
- Couvertures des couchettes 1^{re} classe: mélange 29 + 34

de la face de la caisse (photo 6). Répéter l'opération sur l'autre face de la caisse pour libérer complètement le châssis (photo 7). La pièce des aménagements intérieurs est alors amovible. La toiture se démonte alors par le dessous, au moyen d'un tournevis plat.

À nos pinceaux

Le compartimentage des voitures Roco est uniformément gris alors qu'en réalité, les cloisons étaient d'une teinte qualifiée de « loupe d'érable ». Pour ma part, j'ai repeint

les cloisons en Humbrol 148, quelles que soient les voitures. Certaines ont été traitées au pinceau, d'autres à l'aérographe. Dans tous les cas, un séchage prolongé est de rigueur avant de continuer.

Patinons sans déraper

Les photos d'époque attestent que, généralement, les caisses des voitures étaient très propres. Aussi, je limite la patine aux châssis, bogies, coffres et soufflets. Dans certains cas, les roues doivent aussi être traitées ►►



9: Les roues nickelées nécessitent vraiment d'être peintes.

10: La même teinte casse l'aspect plastique des bogies et le clinquant des roues.

11: Différentes nuances de patine permettent de varier les effets, bien visibles aussi sur les coffres. De haut en bas : couche de patine AK

engine grime sans peinture préalable, suivie de deux ou trois couches de vernis ultramat, mélange de noir mat Humbrol 33 et de brun, et mélange de noir 33 + rouille 113 + gris 27.

12: La patine des soufflets met en œuvre du vernis ultramat teinté.

► car Roco a muni certains coffrets (le 44119 par exemple) de roues nickelées très brillantes comme celles de droite sur la **photo 9**.

Après avoir nettoyé les surfaces de roulement, on peut appliquer une teinte mate couvrante sur le voile des ces roues hideuses (noir, gris très foncé, mélange de noir et de brun) (**photo 9** à gauche). Le mieux est de conserver le même choix pour les parties visibles du châssis et les bogies (**photo 10** dont l'éclairage est trompeur, tous les éléments ont bien la même teinte). La **photo 11** permet de comparer les effets. Au final, le rendu mat est très réaliste et d'intéressantes variations d'effets peuvent être obtenues facilement. Chacun adaptera les mélanges selon ses préférences. Les soufflets sont patinés fort simplement selon la technique que j'avais présentée dans LR 905 et suivants. Pour mémoire, il suffit de teinter le vernis ultramat AK 183 et de l'appliquer au pinceau. Ici j'ai recours principalement aux crayons AK 10001 et 10019 (**photo 12**). La photo 13 permet de comparer l'aspect des soufflets patinés (à gauche) par rapport à leur état originel à droite. Ces deux clichés montrent aussi la toiture trop brillante des voitures issues du coffret 44119, voitures dont les vitrages de toilettes ont été opacifiés en blanc par Roco. Un voile de peinture noire mate à l'aérographe ou en bombe, suivi d'un soupçon de patine, corrige l'aspect clinquant





13: Soufflet et toiture d'origine à droite. Là aussi, il faut intervenir!

14: Lamelles de prise de courant sous les bogies.

15: Position de l'orifice de passage de la LED rouge pour le feu de fin de convoi.

16: L'interrupteur du feu rouge, ici en position marche.

17: Éclairage d'arrière réglementaire pour cette A3 B4 D dont le soufflet est replié.

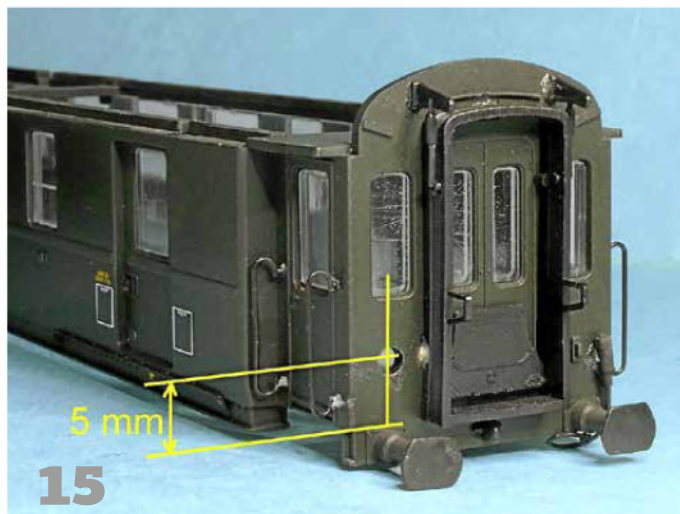
de ces toitures. Éventuellement, une couche de vernis mat complète le travail.

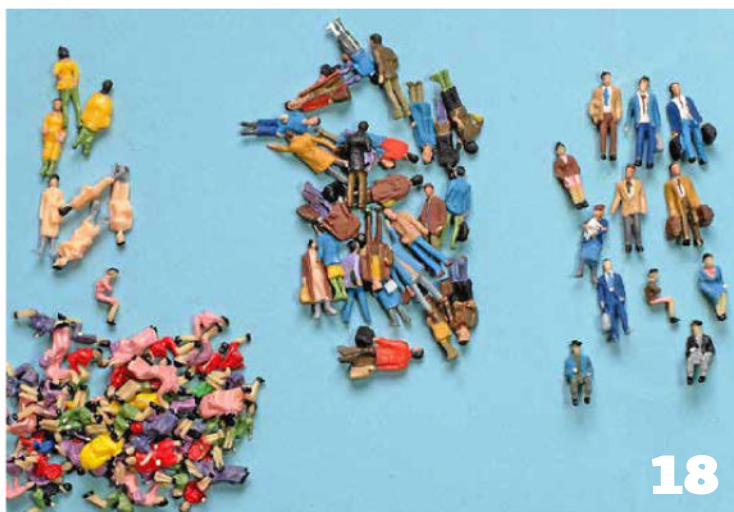
Un peu d'électricité, aussi

Le compartiment fourgon des voitures A3B4D est parfait pour cacher les composants électroniques nécessaires à la pose d'un feu rouge de fin de convoi. Il suffit de reprendre le montage de la fiche pratique parue dans *Loco Revue* 923 de juin 2024, en adaptant éventuellement la valeur des résistances selon la luminosité de la LED utilisée. Chaque bogie permet de capter une polarité sur la voie grâce à deux lamelles (**photo 14**). Noter les roues isolées à gauche sur un bogie, à droite sur l'autre. La LED canon de 2 mm doit traverser la paroi de la caisse à 5 mm au-dessus de l'embase du tampon (**photo 15**). Un interrupteur discret complète le circuit électrique (**photo 16** et Fiche Pratique dans ce numéro). Extérieurement, on ne voit que la lanterne en métal peint comportant le cerclage blanc réglementaire (**photo 17**).

Des voyageurs à l'abri du soleil

Même sans éclairage intérieur (voir encadré) l'installation de figurines apporte une touche d'animation. Achetés à vil prix sur des sites bien connus, ces personnages très économiques ne sont guère détaillés et plutôt petits mais ce dernier point est un réel avantage car ils prennent mieux place sur les sièges, en les mutilant aux jambes toutefois ou même, pour certains géants, en supprimant une bonne partie du fessier. Souvent trop bariolés, il est nécessaire de les faire passer par l'atelier peinture. Les acryliques manquant d'adhérence, il faut recourir aux peintures glycéro. Je ne me suis pas privé d'utiliser les teintes dont je disposais, même très brillantes, ►

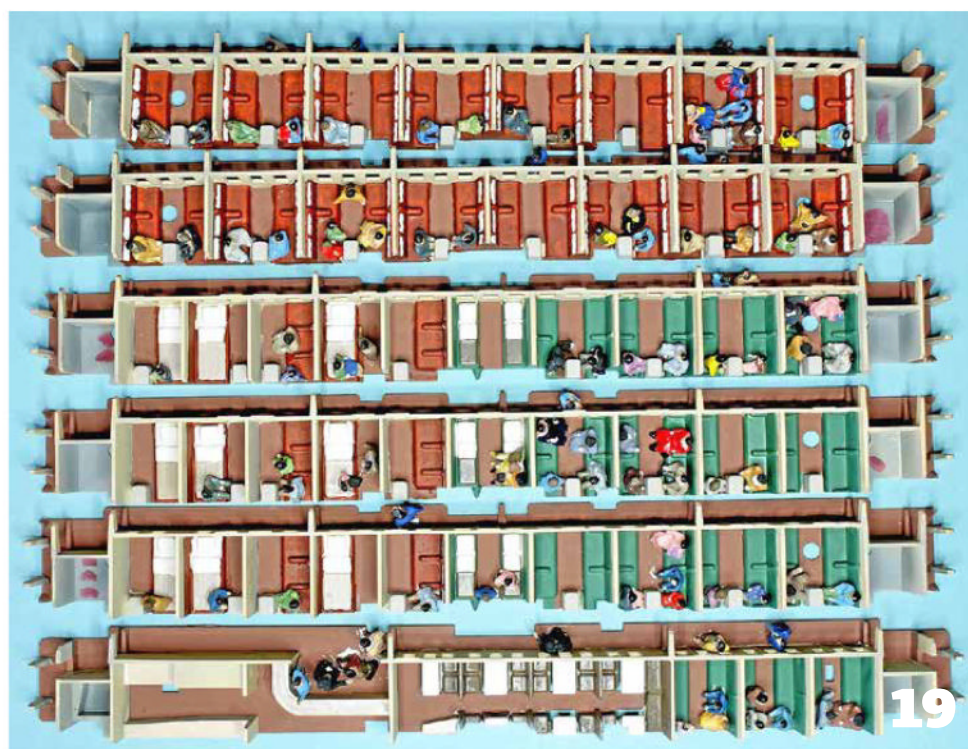




18: À gauche, des figurines telles qu'achetées, au centre, en cours de peinture, à droite, peintes avant mutilation.

19: Comme dans la réalité, la plupart des voyageurs préfèrent le coin fenêtre.

► quitte à appliquer ensuite une couche de vernis ultramat AK 183. Pour les carnations, une pointe de rouge mat dans une base de Humbrol 148 fait l'affaire (**photo 18**). Comme souvent dans la réalité, les voyageurs sont préférentiellement installés près des baies et j'avoue m'être pris au jeu en imaginant aussi des situations vécues par certains d'entre eux: ici la dispute momentanée d'un couple (mais définitive finalement, les personnages étant collés à la cyano), là une discussion animée, ou bien encore, dans un couloir, une maman avec son bébé braillard dans les bras qui importunait tout le compartiment... Certes, ces saynètes sont très peu compréhensibles vues de l'extérieur, mais comme pour certains aménagements intérieurs de bâtiments, même si on ne les voit pas, on peut avoir la satisfaction de savoir qu'elles existent. Bien sûr, d'une voiture à l'autre, l'occupation des compartiments diffère, tant par la disposition que par l'attitude et la couleur vestimentaire des voyageurs (**photo 19**). Quelques personnages sont installés dans le couloir dont l'exiguïté complique un peu les choses. Les figurines doivent être minces, et parfois retaillées afin de ne pas dépasser de la limite du sol, faute de quoi le remontage final serait impossible. Assoir des convives aux tables de la salle à manger de la voiture buffet est plutôt compliqué et j'ai renoncé, avec



d'autant moins de scrupules qu'une photo en couleurs parue dans « Paris – Strasbourg La ligne 1 » aux éditions La Vie du Rail incite à s'en passer. Cette photo d'époque montre opportunément les quatre stores de la salle à manger baissés. Reproduire cette configuration réelle est satisfaisant en soi, mais là en plus, cela simplifie le travail. Alors, en avant! (**photo 22**, voiture buffet au centre)

Des stores

Les photos d'intérieurs que j'ai pu observer montrent que les couloirs ne comportent pas de store et que, sans que cela apparaisse être une règle absolue, les voitures de seconde

classe sont munies de stores de couleur beige, la teinte brique étant plutôt vue sur les premières classes. Sur cette base, il est facile de découper des stores en papier teinté Canson. Un cutter ou des ciseaux suffisent. Les rectangles font 16 mm de long, leur largeur permet d'évoquer des stores plus ou moins baissés. (**photo 20**). Une micro goutte de colle cyano en gel (pour ne pas couler) suffit à les maintenir en place sur le plastique transparent des vitrages. Ils doivent obturer complètement le haut des baies faute de quoi leur position serait incongrue. Comme pour l'occupation des compartiments, la variété est de rigueur (**photo 21**).



UN CHOIX ASSUMÉ

Sans prétendre reproduire parfaitement la réalité, mon travail s'inspire de photos d'époque, prises de jour, ce qui correspond à mon univers miniature. Sur la base de tels documents je n'éprouve nullement le besoin d'installer des éclairages intérieurs qui – selon moi et sans aucune polémique – n'apportent aucun réalisme supplémentaire aux trains de jour. Decapod propose des systèmes adaptés spécifiquement à chaque type de voiture Est Roco (taper « réglette » dans le moteur de recherche Decapod). J'ai préféré ne doter mes voitures A3B4D que d'un feu de fin de convoi fonctionnel.



20

POUR EN SAVOIR PLUS SUR LES VOITURES RÉELLES

On pourra consulter les ouvrages suivants:
100 ans de voitures sur le réseau de l'Est
par A. Jacquot aux Editions de l'Ormet
Voies Ferrées n° 172 et n° 174
Loco-Revue 633 de février 2000 (disponible
en vous abonnant aux archives)
sans oublier les livres de photos dont
certaines pages montrent ces voitures.

20: Pose de stores
beiges sur une B11.

21: Des stores plus
ou moins baissés
différencient ces
trois voitures
couchettes.

22: Les cinq
types de voitures
proposées par
Roco. Au centre, la

voiture buffet dont
la position des
stores correspond
à une très belle
photo de G. Rannou
parue dans le livre
« Paris-Strasbourg ». Les toitures des
trois voitures du
haut, issues d'un
coffret 44219,
sont maintenant
bien mates.



21



22

Un peu de vigilance lors du remontage:

Dans certaines voitures, les vitrages sont d'origine fixes dans la carrosserie. Dans d'autres, ce sont des éléments qu'il faut emboîter entre eux. Il est tentant de les fixer d'un point de colle en préservant toutefois les baies. Lors de l'installation du compartimentage dans la caisse, les toilettes doivent correspondre aux petites baies opacifiées. La préparation du châssis consiste à bien positionner les timons d'attelage dans leur logement. Les ergots de guidage vertical sont fragiles, attention! L'ensemble caisse compartiments prend place sur le châssis de telle sorte que le couloir soit du côté des coffres (ne pas oublier le lest en métal). Il peut être nécessaire de pincer les caisses à mi-longueur pour placer les ergots dont elles sont intérieurement munies. Les bogies sont remontés, dont celui muni de la génératrice comme indiqué plus haut. Les toitures sont mises en place en veillant à leur cohérence avec les toilettes. Pour cela, disposer les quatre tenons sur une face de la caisse, puis avec un pic à cocktail repousser légèrement ceux de l'autre face dans leur logement. Après vérification des tampons et du fonctionnement des attelages, les voitures sont déclarées bonnes pour le service. Ainsi traitées elles ont un aspect nettement plus satisfaisant (**photo 22**), au prix d'un travail un peu répétitif lorsque l'on doit traiter une quinzaine de voitures, mais sans réelle difficulté une fois les voitures démontées. ■