

LES GRUES BONDY

Annoncées en 2022 pour 2023, les grues Bondy REE sont finalement depuis peu chez les détaillants. Le résultat est à la hauteur de l'attente, comme nous allons le voir.

Texte et photos: Aurélien Prévot
(sauf mention contraire)

*De la réalité
aux modèles REE*

La grue sur rail
est idéale pour
un petit **dépôt
à vapeur**.



La **grue sur chenille** est disponible en vert (dépôt de Nogent) ou en jaune éclatant.



LE MODÈLE EN BREF

- Fabricant: REE
- Échelle: H0 (1/87)
- Prix: 130 euros environ (grue ferroviaire) et 65 euros environ (grue sur chenilles et excavatrice)
- Rayon minimal d'inscription en courbe: 360 mm environ
- Fabrication: plastique injecté
- Réglages: par deux vis et clé hexagonale (fournie)
- Motorisation: aucune
- Normes de roulement: NEM
- Éclairage: non
- Époque: III-VI

REE satisfait bien des passionnés avec deux excavatrices sur chenilles, deux grues sur chenilles (une verte du dépôt de Nogent et une jaune) et cinq grues sur bogies (une par Région SNCF). Toutes ont des pièces en commun à commencer par la cabine, représentée porte ouverte pour permettre différents réglages. Des vis, bien que dissimulées dans la cabine, restent cependant visibles sous certains angles. Une porte fermée est heureusement fournie. On pourra également installer un conducteur (non fourni). La finesse de gravure est à l'image des autres

productions de la marque: remarquable et la flèche est d'une très grande finesse. Elle est constituée de plusieurs pièces mais les ajustages sont parfaits et placés de manière judicieuse pour être les plus discrets possible. L'ensemble mérite une soigneuse patine, le godet en particulier.

DES PIÈCES DE DÉTAIL

Si la grue ferroviaire n'est pas destinée à être incorporée dans une rame, elle est cependant équipée de boîtiers NEM et des attelages à boucles sont fournis. Les tampons son à ressorts. Les chenilles des grues et excavatrices ne sont pas



Les ateliers de Bondy

Le 1^{er} juillet 1920, Désiré Willocq fonde les Ateliers de Bondy. Cet ingénieur, né à Paris en 1882, n'en est pas à sa première création d'entreprise. L'usine s'installe à... Bondy sur un terrain d'environ six hectares bordé par la rue Edouard Vaillant d'une part et la voie ferrée d'autre part. Les premières productions sont des hangars agricoles suivies de locotracteurs pour voie Decauville. L'entreprise fabrique ensuite des pelleteuses et connaît un essor fulgurant à partir de 1935. Après le second conflit mondial, le succès devient international. À la fin des années 1940, plus de 500 pelles et grues sortent de l'usine chaque année et sont vendues en France, mais aussi à l'étranger, comme en Argentine. Certaines sont montées sur bogies. D'autres sur chenilles. La SNCF en achète pour le chargement du charbon dans les dépôts, la manutention de cadres ou le chargement de pondéreux. Mais les clients sont bien sûr plus nombreux : carrières, entreprises de matériaux, ports... L'entreprise ferme au début des années 1970 ayant raté le passage à l'hydraulique (au lieu de la transmission par câbles) et concurrencée par Poclain.

© L. Maroña



© M. Legay



En avril 1982, la **grue sur rails** de Gray est toujours active pour déplacer un tas de charbon.

Jusqu'à sa fermeture, le dépôt de Nogent-Vincennes dispose d'une **grue sur chenilles**.



Les **excavatrices** prendront place dans une carrière ou sur un chantier d'aménagement.



Une **clé hexagonale** est fournie pour le réglage de la hauteur de la flèche et du godet.

DES RÉGLAGES POSSIBLES

fonctionnelles mais moulées avec les roues. Certaines grues ferroviaires pouvaient être attachées aux rails. Les chaînes (en plastique) sont fournies avec des pinces à l'une des extrémités. Un petit plus bienvenu. Certaines grues sur rails étaient également munies de barres horizontales de sécurité. Pour les mettre en place, il est nécessaire de percer à l'aide d'un gabarit (fourni) quelques trous de 0,7 mm de diamètre pour y insérer les pièces adéquates. Une opération qui peut rebuter mais que l'on se rassure, toutes les grues n'en étaient pas munies.

Dans chaque cabine, deux vis permettent d'ajuster la hauteur de la flèche (en haut) et la hauteur du godet (en bas). À l'aide de la clé fournie, il suffit de tourner dans un sens... ou dans l'autre pour ajuster la position, après avoir vérifié que les fils sont bien guidés car avec le transport, ceux-ci quittent parfois leurs poulies. Heureusement, il est relativement aisé de les repositionner correctement à l'aide d'un cure-dent, par exemple. Lorsque la flèche de la grue ferroviaire est quasiment horizontale et perpendiculaire à la voie, les bogies ont tendance à légèrement

se soulever, sans néanmoins basculer. Si vous souhaitez la représenter ainsi, je vous conseille donc de légèrement la lester par une plaque de métal fixée sous le châssis. La grue sur chenilles reste bien ancrée au sol, même dans une telle configuration. Les grues réelles n'étaient pas conçues pour de telles positions hasardeuses... Les grues sont statiques et il semble difficile de les animer. Une vidéo diffusée par Régions & Compagnies montre cependant que cela est possible et qu'une solution est à l'étude. Rendez-vous dans quelques mois pour le vérifier... ■