

HO



141 P JOUEF D'IL Y A 30 ANS

LE NUMÉRIQUE AU TOP

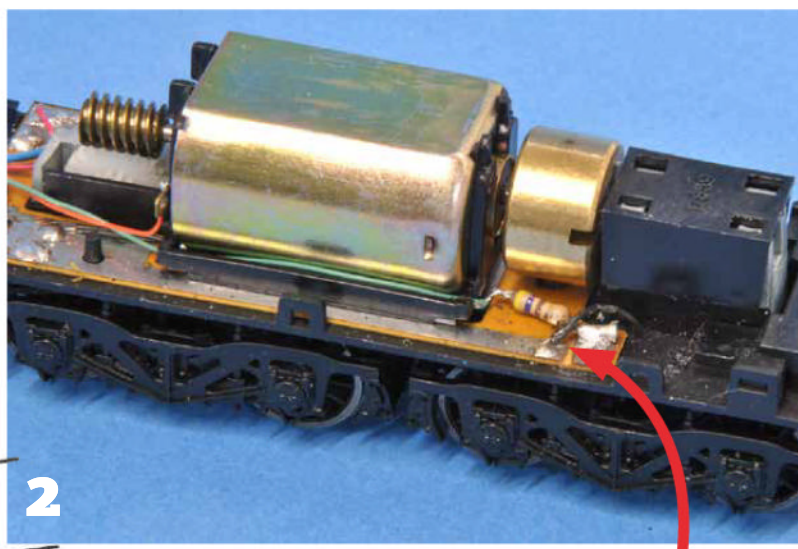
La 141 P Jouef, bien que produite il y a près de 30 ans, mérite toujours de figurer sur nos réseaux. D'une conception ancienne, tout en étant facilement démontable, c'est une bonne base pour bricoler. Olivier Taniou l'a dotée d'un équipement numérique performant.

Texte et photos : Olivier Taniou (sauf mention contraire)

EN GARE DE PETITVILLE-
SUR-MER, LA 141 P 207 DU
DÉPÔT DU MANS, COMME EN
ATTESTENT SES PLAQUES
BLEUES, S'APPRÊTE À PARTIR
EN TÊTE D'UN COURT TRAIN
DE MESSAGERIE COMPRENANT
DES WAGONS RÉFRIGÉRANTS
CHARGÉS DE LA MARÉE DU JOUR.



1



2

1 : Le dessous de la soute à charbon est rempli de lest car, dans ma rampe hélicoïdale, j'ai trouvé son pouvoir de traction un peu limité.

2 : La vue rapprochée permet de voir le pôle créé pour les feux arrière, après avoir coupé la

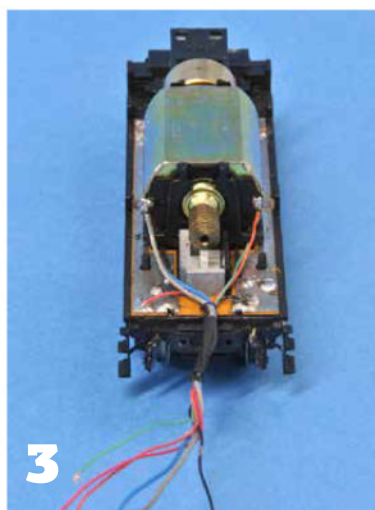
platine électronique. Notez le passage des fils sous le moteur.

3 : Les fils sont collés en toron et peints en noir.

4 : Les feux unifiés REE iront très bien après quelques modifications.

MATÉRIEL NECESSAIRE

- 141 P JOUEF CHAMPAGNOLE (DERNIÈRES VERSIONS)
- DÉCODEUR ESU V5 LOKSOUND (AVEC SON VAPEUR CHEZ DISTRIMODEL)
- COMPOSANTS ÉLECTRONIQUES : CONDENSATEUR 25V 2200 UF, DIODE 1N4007, RÉSISTANCE 100 OHM ¼ DE WATT, RÉSISTANCE 470 OHM ¼ DE WATT, PLAQUETTE ÉLECTRONIQUE D'ESSAI, BARRETTE DE CONNECTEUR TULIPE, DIODES CMS JAUNE ET ROUGE
- FEUX UNIFIÉS REE RÉF. XB546, GAINÉ THERMO RÉTRACTABLE
- PEINTURE : NOIR MAT, CUIVRE, BLANC MAT
- COLLE : CYANOACRYLATE ET VINYLIQUE
- EQUIPE DE CONDUITE ARTITEC
- TERRE À DÉCOR : NOIR ET BRUN CLAIR
- DIVERS : ADHÉSIF ISOLANT, CHUTE DE PLOMB, FIL DE LAITON ET CORDE À PIANO DE 0,4 MM DE DIAMÈTRE



3

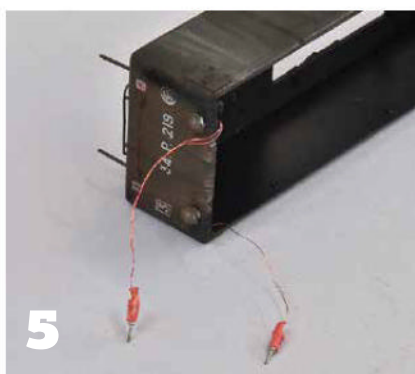


4

La notice, fournie d'origine, est très complète concernant le démontage de cette machine. Pour ces travaux, je commence par déposer la caisse du tender et le lest, que je ne veux pas retailer, car c'est lui qui assure le pouvoir de traction de la machine, déjà limite. D'ailleurs, j'ajoute un lest supplémentaire entre la réserve de charbon et le dessus du moteur, il y a de la place pour une plaque de plomb (**photo 1**). J'entaille la partie arrière de la platine électronique afin de créer deux plots pour les feux arrière. Un fil est soudé de chaque côté : un bleu et un vert, j'intercale une résistance 470 ohms sur l'un des deux plots (**photo 2**). Je soude deux fiches tulipe

dont j'ôte l'isolant en plastique. Elles serviront de prise femelle pour l'éclairage arrière. Les fils passent sous le berceau moteur qu'il faut percer avec un foret de 0,8 mm de diamètre. Sur la platine, je soude un fil rouge, côté droit dans le sens de circulation de la machine, et un fil noir, issus des palpeurs de roues. Enfin, sur le moteur, je soude un fil orange et un fil gris. Ces fils, sortant du stoker, sont toronnés et collés à la colle cyanoacrylate sur 2 cm environ et peints en noir mat (**photo 3**). Je supprime les feux arrière factices, remplacés par deux feux unifiés REE (**photo 4**), dont je coupe la partie basse. Je passe les fils par les trous d'origine et colle, à la colle vinylique, les feux arrière. Je conserve environ 4 cm ►►

» de fil, dont je gratte les extrémités afin d'enlever le vernis, et soude une fiche tulipe mâle (**photo 5**). Dans la caisse du tender, j'immobilise les fils par couleur. Je les toronne à la main et les colle dans un congé de colle vinylique. De cette manière, la caisse reste à tout moment amovible. Avant de reposer le lest d'origine, deux éléments d'adhésif isolant, en rouge sur la **photo 6**, sont collés au-dessus des fiches tulipe femelle. La caisse est reposée, du vrai charbon recouvre le tender, un personnage Artitec est collé sur la plateforme, côté chauffeur (**photo 7**).



5 : Les câbles sont immobilisés dans de la colle vinylique, les prises sont recouvertes de gaine thermo-rétractable.



6 : Afin d'éviter tout contact fortuit avec un potentiel sous tension, le lest est isolé par de l'adhésif isolant.

7 : La soude à charbon est collée sur la caisse et un chauffeur est installé sur la plateforme.



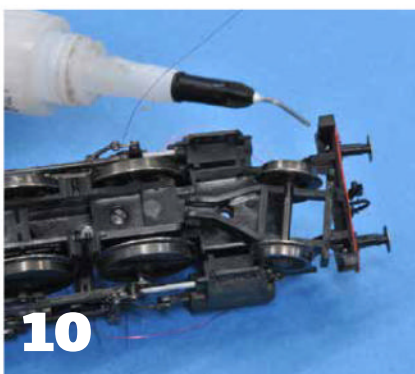
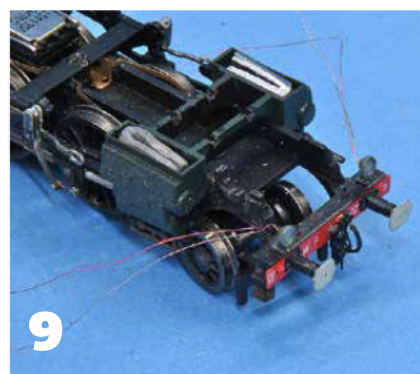
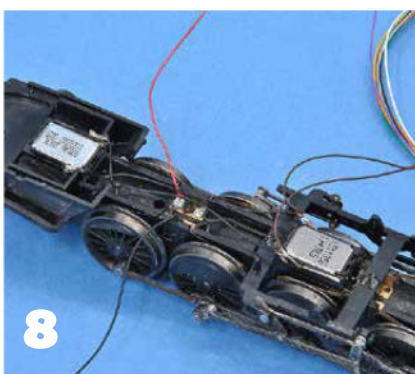
ASTUCE : DES FICHES BIEN ISOLÉES

L'utilisation de fiches tulipe est bien adaptée pour conserver des éléments démontables. Les fiches sont séparées de la grappe avec un cutter, utilisées unitairement, et réisolées avec de la gaine thermo-rétractable chauffée avec la panne du fer à souder.



La traverse de choc avant

Je démonte la locomotive, en déposant les tubulures, mains montoirs, et autres accessoires, afin de séparer la chaudière en deux, via les vis qui la maintiennent par dessous, en suivant la notice. Sur les lamelles des palpeurs de roues, je soude côté droit, le fil rouge, et le fil noir sur le côté gauche dans le sens de marche (**photo 8**). D'origine, cette version n'a pas d'éclairage fonctionnel, voyons comment lui en ajouter. J'ai donc supprimé les feux d'origine, qui étaient très fins, pour les remplacer par les deux derniers feux unifiés REE du sachet. Avec une lime fine, j'affine les supports pour les insérer dans la traverse (**photo 9**). Les feux sont collés à la colle cyanoacrylate, déposée avec une aiguille de précision (**photo 10**). Je supprime les câbles moulés sur la face avant de la traverse avec un cutter à lame fine. Sous ces prises moulées, je perce un trou de 0,4 mm de diamètre et passe les fils des lanternes dedans. Les longerons sont également percés



8 : Les fils de prise de courant sont soudés sur les contacts de roues, les haut-parleurs, trop haut, seront déplacés, car ici, ils empêchent de reposer le tablier sur les longerons.

Notez les morceaux de plomb glissés dans les cylindres.

9 : Modification de la traverse avant pour recevoir les feux unifiés REE.

10 : Immobilisation des feux par une pointe de colle cyanoacrylate, attention à ne pas en verser sur les fils émaillés, cela détruit le vernis dans certains cas et crée un court-circuit.

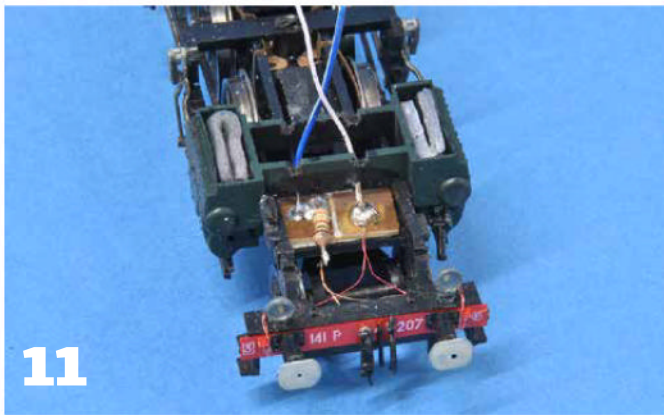


RÉGLAGES DES CV DU LOKSOUND

J'ai assuré quelques réglages des CV pour m'approprier la machine en suivant la notice du Loksound V5, téléchargée en PDF, car le livret fourni est toujours en allemand. Il est possible d'aller très loin dans les paramétrages de fonctions, cela devient vite complexe et me dépasse... Je paramètre, au plus simple, certaines fonctions comme l'activation des auxiliaires 1 et 2, le calibrage du moteur, pour éviter les à-coups et abaisser le niveau sonore, ou encore, la luminosité des feux pour profiter pleinement de ma machine.



La loco est placée sur la voie du centre d'essais ferroviaires de Beauregard, traduisez, la voie de programmation, pour le paramétrage.



11

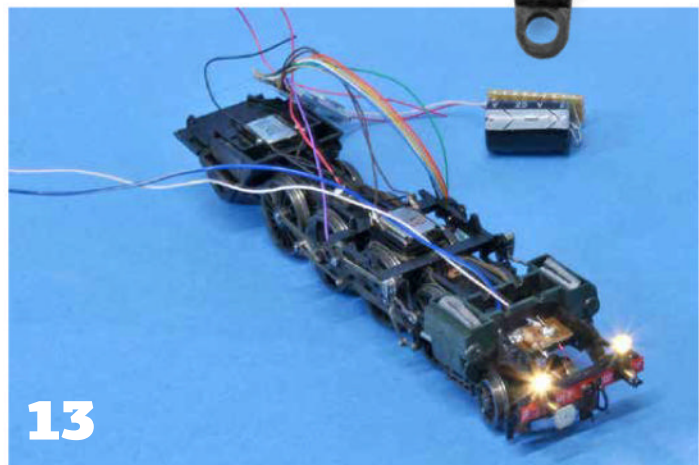
La platine recevant la résistance est installée entre les cylindres, invisible une fois la locomotive remontée.

pour laisser passer les fils jusqu'à l'espace disponible sous le bloc cylindre. Une petite platine, comprenant deux pôles et une résistance, accueille la filerie (**photo 11**). De cette platine, un fil blanc et un bleu partent vers le foyer. Je profite de l'espace disponible dans les cylindres pour y glisser des lests en plomb. Avant de reposer les bissels, j'ajoute encore quelques grammes de lest, afin d'améliorer leur appui sur le rail, et donc leur roulement (**photo 12**). Je peux tester le fonctionnement des feux (**photo 13**). ►►



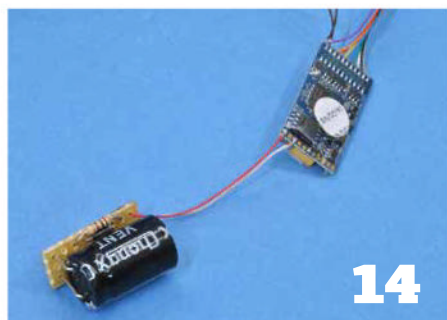
12

Les bissels sont déposés pour être lestés, gage d'un meilleur roulement.



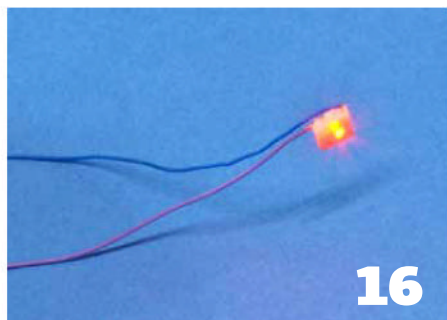
13

Après chaque pose d'accessoire, je teste le fonctionnement.



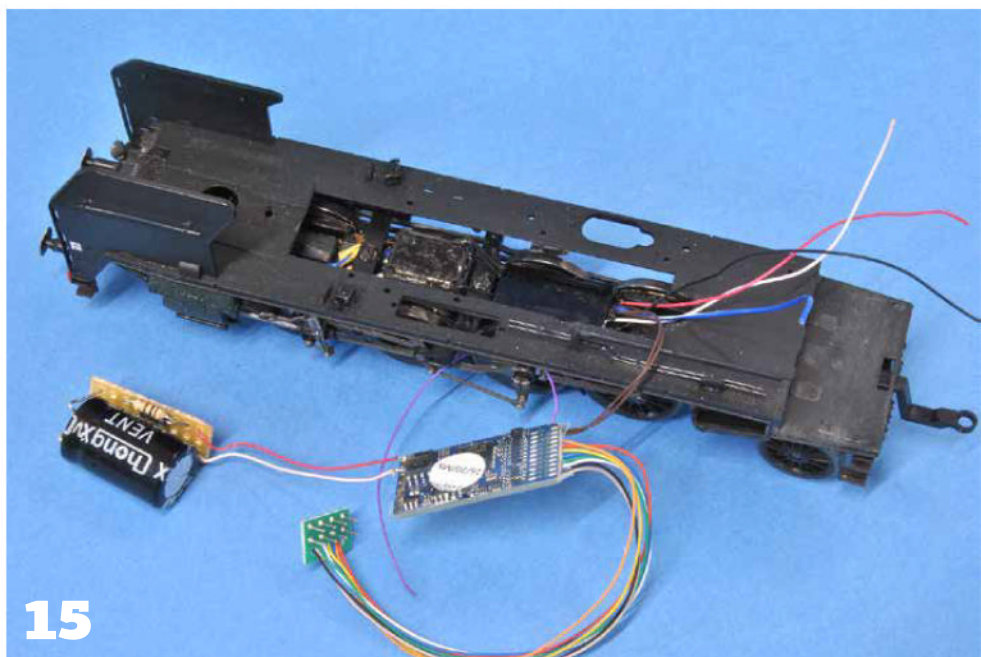
14

Montage du réservoir d'énergie sur un décodeur ESU V5 Loksound. A noter que ce montage n'a pas la puissance du Power pack.



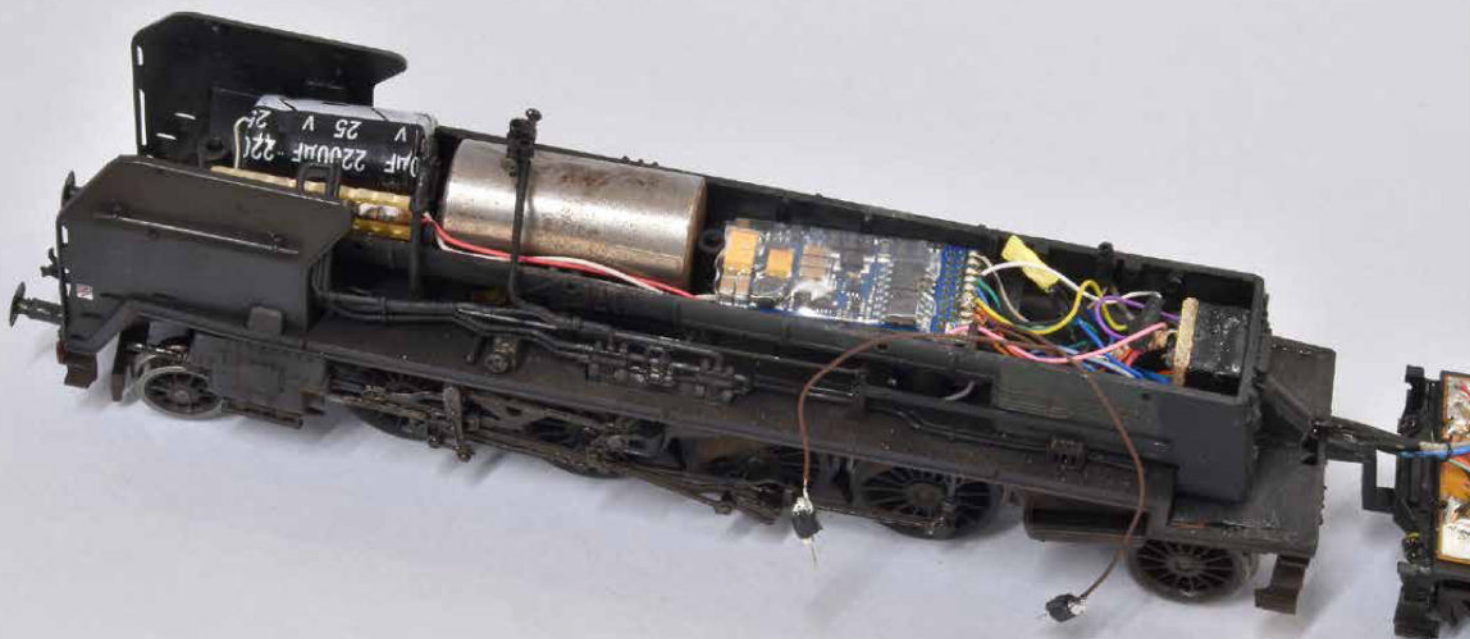
16

Vue rapprochée et essai de la platine à LED du foyer.



15

Le tablier retrouve le châssis, après ponçage du plancher de l'abri. J'ai respecté la code couleur DCC pour la filerie.



17

Toute l'électronique est installée, il y a tout juste ce qu'il faut en place, heureusement que le moteur est dans le tender !



À Besançon, en août 1965, la 141 P 164 de Belfort en fin de carrière présente un aspect bien peu reluisant.

photo Cl.-B. Rossinelli



COUP D'OEIL SUR LES 141 P RÉELLES

Une série de trois cent dix-huit machines est livrée par sept constructeurs, en plusieurs fois, de 1941 à 1952. Les 141 P sont affectées à l'Ouest, l'Est et le Sud Est. Ces machines unifiées sont très inspirées

par les 141 C du PLM, dont l'abri en coupe-vent trahit l'origine. Limitée à 105 km/h, elles ont en charge les express, les trains de messagerie et de marchandises. Elles sont attelées à des tender 34 ou 36 P équipés d'un

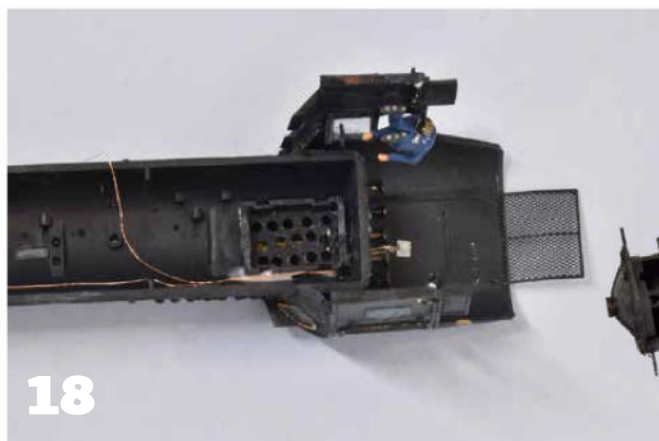
stoker, vis sans fin qui apporte un charbon criblé spécial, jusque dans le foyer de la locomotive. Elles sont radiées à la toute fin des années 60. Malgré leur réforme tardive, aucune 141 P n'a été préservée.

Animation son et lumière

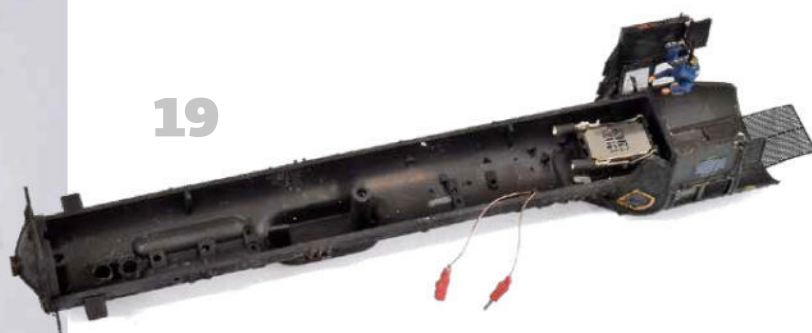
Je prépare une réserve d'énergie constituée d'une diode, une résistance et un condensateur, conçu comme expliqué page 55 de la notice des décodeurs ESU (**photo 14**). Dans le tablier, j'agrandis l'ouverture arrière, avec une lime ronde pour permettre le passage des fils venant du dessous de la machine. Le tablier est reposé sans autre modification (**photo 15**). Le bas de la chaudière retrouve également sa place, en passant délicatement les fils par l'orifice agrandi. La vis sous le

bissel avant est serrée, par contre, il ne faut pas remettre la vis arrière au risque de percer le toron de fils dans le stoker. La butée en plastique, sous la machine qui immobilise le tablier sur le châssis, est suffisante. Le réservoir d'énergie vient dans la boîte à fumée. Le lest arrière est remplacé par une feuille de plomb, recouverte d'un morceau d'adhésif isolant, pour alourdir de quelques grammes la locomotive. Le décodeur passe tout pile à la place du lest arrière, sur la plaque de

plomb dernièrement posée. La trappe du foyer est ouverte avec un foret suivi d'un coup de lime carrée et remplacée par une feuille transparente collée par l'intérieur. Sur une platine, je prépare une LED rouge, une résistance et deux fils de couleur, un bleu et un violet (**photo 16**). Le tender retrouve la locomotive, la vis de l'attelage est resserrée. Le toron de fils, passe par l'emplacement de la vis de stoker sous les caches, il est invisible (**photo 17**). ►►



L'abri est solidaire du haut de la chaudière, il reçoit une LED, notez les trous de diffusion du son du haut-parleur.



Le haut-parleur fixé sur son caisson de résonance. Cet élément reste démontable, les fils sont donc équipés de connecteurs.



Deux strapontins complètent l'abri.

Que de fils !

Dans le haut de la chaudière, je perce un trou de 1 mm de diamètre et fais passer une LED jaune, que je fixe sous le plafond de l'abri (**photo 18**). Un support de haut-parleur « pain de sucre » est également collé. J'effectue une quinzaine de trous vers l'abri afin que le son diffuse bien. Le haut-parleur est collé sur les réhausseuses. Je soude deux micro fiches dessus, idem sur les fils venant de l'éclairage de l'abri afin de garder le haut de la chaudière démontable (**photo 19**). Je confectionne deux strapontins, faits d'une rondelle en laiton soudée sur du profilé rond de 0,4 mm et inséré dans un profilé en plastique de 0,5 mm d'épaisseur (**photo 20**). Ils sont collés sous l'abri et peints en noir. Sur celui de gauche, je colle un mécanicien Artitec. Quelques cadrans et tubulures sont repris en peinture blanche et cuivre sur la devanture. J'ajoute des vannes au-dessus de la devanture, des pièces de fonderie



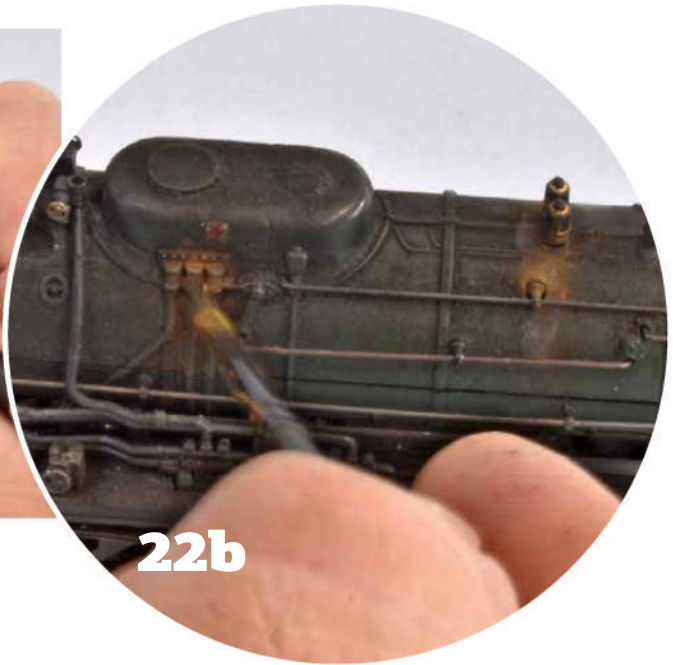
L'abri est sommairement détaillé, juste ce qui peut être visible sur des photos lorsque la machine est à l'arrêt en gare.

Mécanic Trains, que je peins couleur bronze (**photo 21**). Les fils sont rangés précautionneusement dans la chaudière, et ce n'est pas évident de tout faire tenir sans écrasement, en faisant bien attention à ce que tout soit isolé et ne provoque pas de court-circuit. Je remets en place les différentes vannes, mains courantes, les réservoirs auxiliaires

du réchauffeur. Le plastique reste très souple malgré ses presque trente ans. La locomotive est maintenant remontée. D'après les photos de machines réelles, il manque des supports d'écran pare-fumée. J'utilise des éléments de corde à piano glissés dans des trous de 0,4 mm de diamètre, faits dans les écrans pare-fumée jusque dans la chaudière.



22a



22b



23

22 : Un peu de terre à décor marron clair est déposée au pinceau fin, puis brossée de du haut vers le bas.

23 : Même couleur pour la face arrière, mais avec une brosse car la surface à traiter est plus grande.

24 : Les flancs du tender sont brossés à plat, avec de la terre à décor noire.

25 : J'utilise un pinceau brosse pour renforcer la patine de la porte de boîte à fumée.



24



25

Une patine réaliste

Il y a quelques erreurs de jeunesse à masquer sur la machine, d'anciennes traces de colle, des coups de pinceaux d'un essai de patine sur le tender. Pour cela, j'applique un jus très dilué de gris fumée, réf. 9 Revell, sur la chaudière, la face avant et les écrans pare-fumée. Avant séchage complet, je brosse de la terre à décor noire; j'effectue quelques variations en éclaircissant mon mélange vers l'abri. Ce

jus, moins chargé en pigment, est également appliqué aux traverses de tamponnement. Aux raccords entre la sablière et les tubes de sablières, sous les soupapes, j'applique un peu de brun clair (**photo 22**), tout comme sur les injecteurs sous l'abri. Toutes ces traces de patine sont faites d'après des photos de la réalité. Le tender reçoit également un jus de poussière noire autour de la soute à

charbon (**photo 23**). La face arrière et les trappes de remplissage d'eau ont pris une teinte plus brune (**photos 24 et 25**). Après ces modifications, la 141 P 207 est bien plus animée et réaliste. Elle peut maintenant prendre du service sur ma ligne imaginaire à voie unique entre Beaugard et Petitville-sur-Mer, en tête de trains express ou de messagerie. ■