



ARRÊT DE LA 1-230 B 510 EN
GARE DE MASSY-SUR-AISNE.
LE MODÈLE EST MODÈLES,
ASSOCIANT PHOTODÉCOUPE,
FONDERIES ET IMPRESSIONS
3D, EST UNE RÉUSSITE.

LA 1-230 B EST MODÈLES

HO

La 1-230 B Est Modèles est un kit faisant largement appel à la 3D, de manière à rester accessible au débutant, peu aguerri aux travaux de soudage et manipulations fines. Alors, qu'en est-il vraiment ?

*Un kit voulu
accessible*

Texte et photos: Aurélien Prévot

LE MODÈLE EN BREF

Conçu par Yves Marly dans le souci de rester accessible aux débutants, le montage ne nécessite pas de fer à souder, et la décoration peut se faire à l'aide de bombes de peinture. Avec quelques outils simples et au terme de plusieurs heures de plaisir, vous obtiendrez une machine originale, au fonctionnement irréprochable. Cet article ne sera pas une redite la notice de montage (64 pages!) mais vous propose quelques gros plans sur certaines étapes du montage pour mettre en avant les spécificités des kits Est Modèles, et vous donner également quelques astuces.

- FABRICANT: EST MODÈLES (FRANCE)
- ÉCHELLE: H0 (1 / 87)
- PRIX: 550 EUROS EN KIT
- FABRICATION: MÉTAL (CHÂSSIS) ET IMPRESSION 3D (CAISSE)
- PRISE DE COURANT: SUR 5 ESSIEUX (MACHINE ET TENDER)
- TRANSMISSION: VIS SANS FIN ET ENGRENAGES
- ESSIEUX MOTEURS: 2
- EMPLACEMENT DU MOTEUR (5 PÔLES): TENDER
- ÉQUIPEMENT TROIS RAILS: NON
- NORMES DE ROULEMENT: NEM
- ÉCLAIRAGE: NON FOURNI
- ÉQUIPEMENT NUMÉRIQUE: POSSIBLE (UN EMPLACEMENT DÉCODEUR EST PRÉVU)
- ATTELAGE: BOÎTIER NEM 363
- ÉPOQUE: II-III
- RÉGIONS: EST ET NORD
- POIDS: 324 G

ÉTAPE 1 SUPERSTRUCTURES

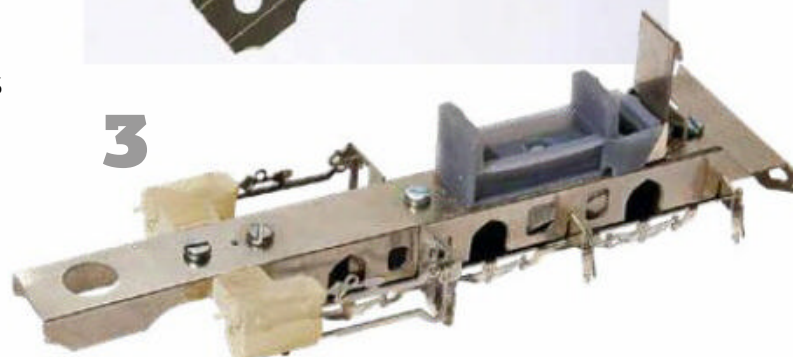


1: À la commande, il faut préciser la version que vous souhaitez parmi les six 230 B différentes. L'impression 3D permet de reproduire fidèlement les particularités propres à chaque sous-série. J'ai choisi une série 500. Notez la

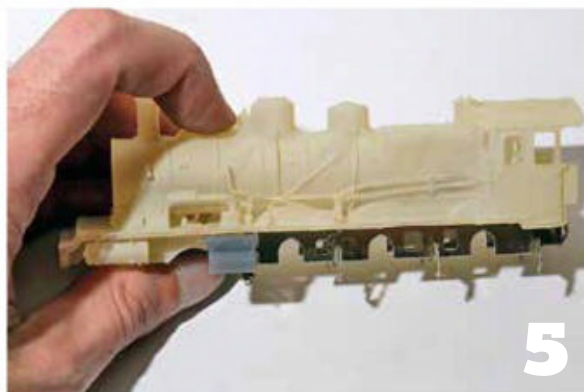
présentation très soignée: les impressions 3D sont emballées et les petites pièces rangées dans des sachets par thème. La notice (très détaillée) est sur une clé USB qui comprend aussi de nombreuses photos de 1-230 B réelles.

2: Le châssis est une pièce de photodécoupe à assembler par pliage. Aucune soudure! Les côtés se rabattent l'un sur l'autre, ce qui donne une très grande rigidité.

3: Les sabots de frein (en photodécoupe) sont pliés puis vissés, tout comme les pièces issues d'impression 3D (cylindres, et support de lest et de décodeur). Ces techniques simples confirment l'accessibilité au débutant: impossible de se tromper!



4: À l'aide d'une petite lime, il est nécessaire d'araser les derniers reliefs des supports d'impression, opération indispensable pour obtenir le meilleur état de surface. N'hésitez pas à passer un peu de temps et à bien observer la superstructure en lumière rasante.



5: Il faut ensuite veiller à ce que la superstructure s'applique parfaitement sur les cylindres de frein. Ce n'est pas le cas ici: mon kit comportait une pièce défectueuse, réalisée dans une résine abandonnée depuis par Est Modèles.



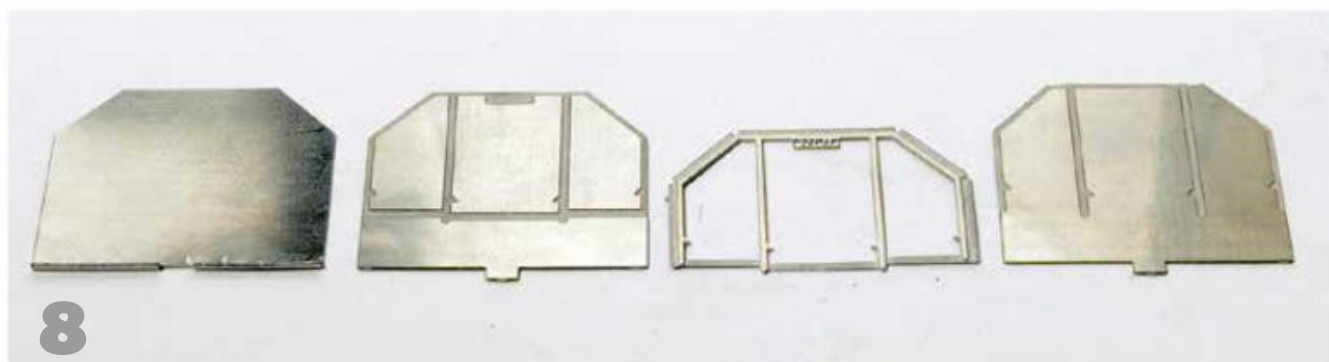
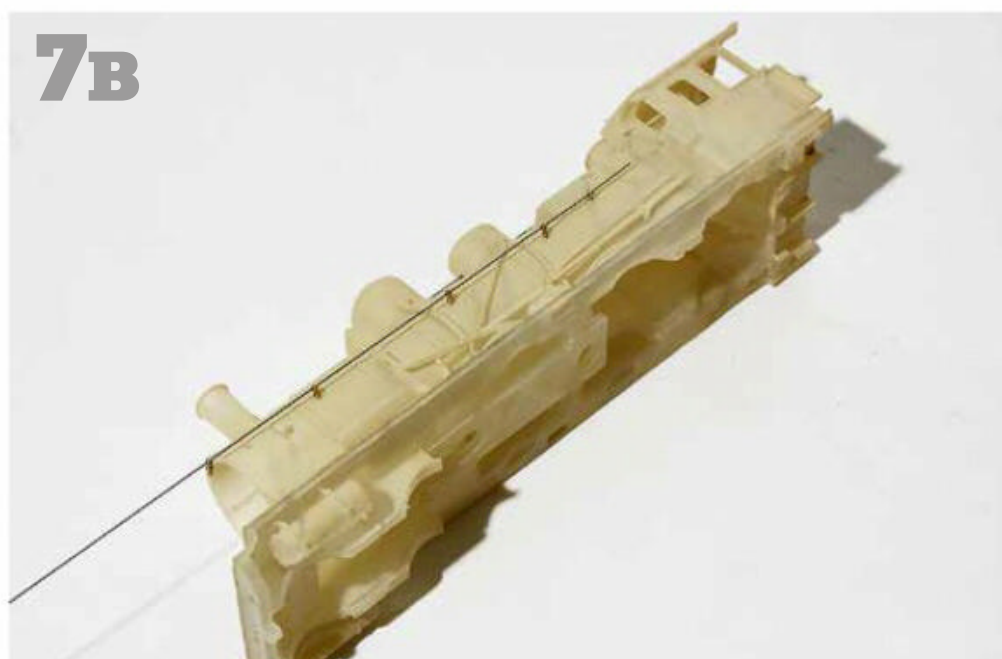
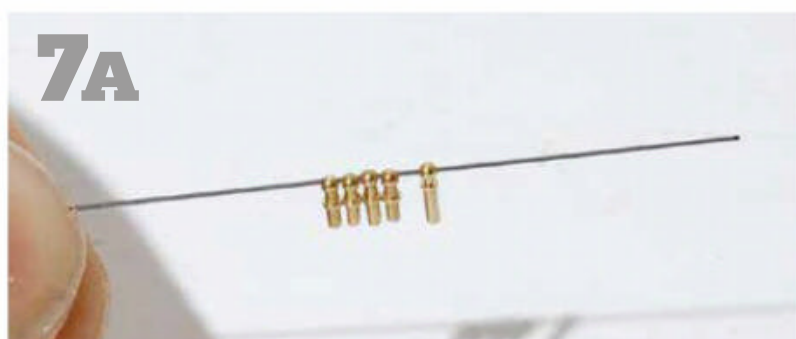
6: Un courriel avec la photo et l'envoi d'une nouvelle pièce imprimée dans une résine plus adéquate et le résultat est parfait! Le montage peut donc se poursuivre avec le détaillage de la superstructure.

7A & 7B: Les mains courantes sont tenues par de petits supports en laiton. Est Modèles conseille de commencer par coller les supports puis de glisser un fil.



ASTUCE

Je trouve plus simple de glisser d'abord les supports sur celui-ci, puis de les coller en place sur la chaudière, le fil laiton toujours en place: on est ainsi assuré du parfait alignement de l'ensemble.



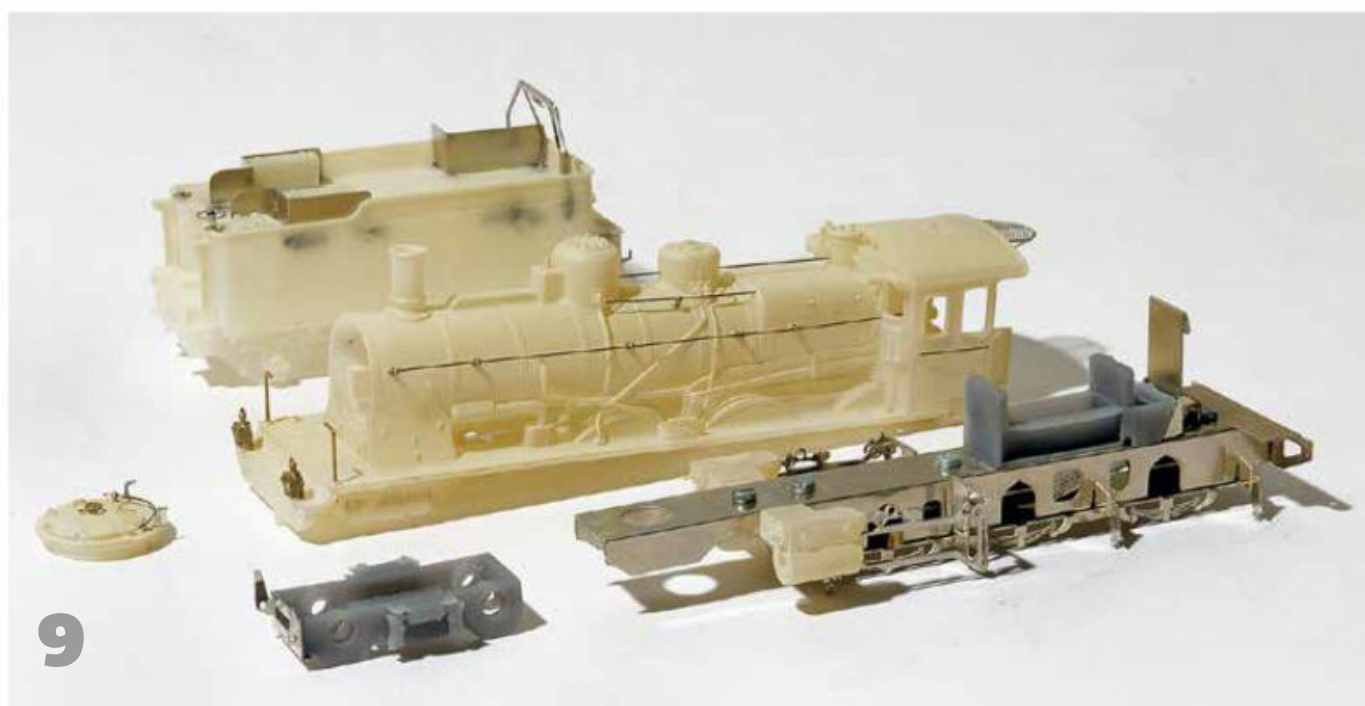
8: Deux arceaux de tender sont fournis. L'un est une simple photogravure tandis que l'autre permet de reproduire une vraie cornière par pliage. Des gabarits sont fournis, ce qui rend l'opération aisée malgré la petite taille des parties à plier. Et si l'on rate, il reste toujours la première option...

9: Les sous-ensembles obtenus en une petite journée. Par rapport à un kit classique, le gain de temps est considérable. La simplicité aussi. Tous ces éléments reçoivent d'abord une couche d'apprêt puis sont peints à la bombe Chaos Black Citadel préconisée par le fabricant. Le rendu est excellent.



EN CAS DE RATÉ

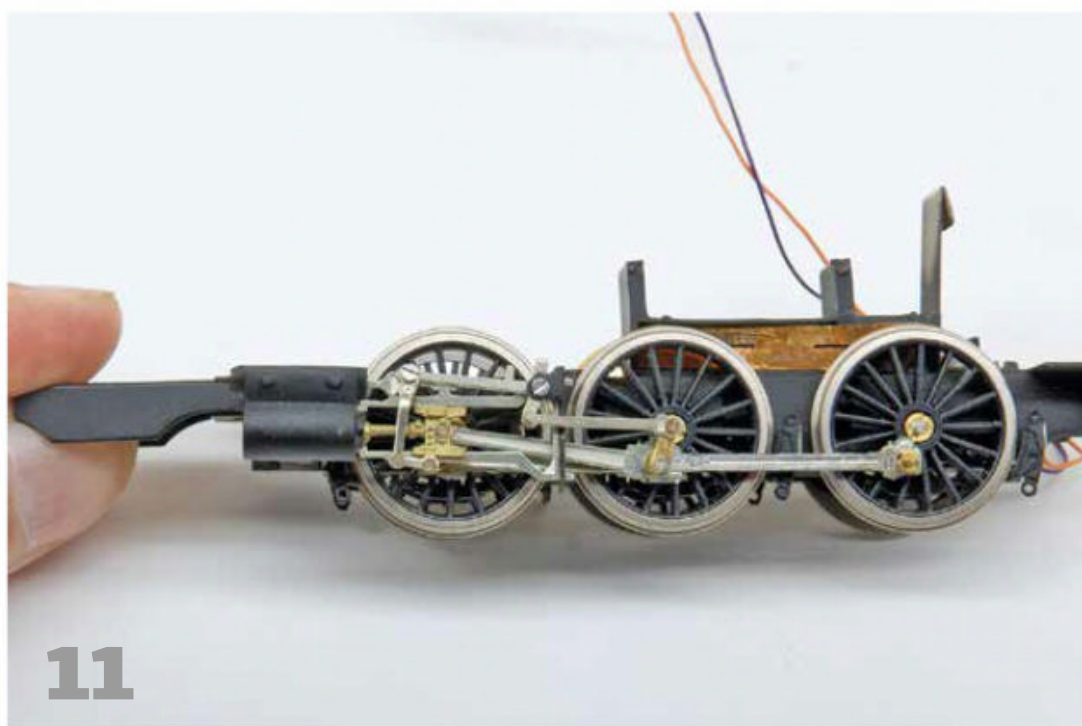
Si jamais vous ratiez (cela arrive!), il est possible de décaper la machine en la trempant et brossant dans de l'acétone. Aucune conséquence sur la résine mais attention, l'acétone dissout la colle cyanoacrylate...



ÉTAPE 2 EMBIELLAGE ET LESTAGE

10: Pour le montage de l'embellage, il faut obligatoirement un tournevis Romford. C'est le seul outil spécial nécessaire (il est par exemple disponible chez AMF 87 ou Micro-Modèle).

11: Le montage de l'embellage est à réaliser calmement. Attention: la position de l'embellage côté droit est décalée d'un quart de tour en haut par rapport à celle de l'embellage côté gauche. Si vous ne prenez pas garde à cela, la machine ne pourra pas rouler!



CONSEIL

La notice indique les ajustages éventuels à réaliser mais soyez bien mesuré dans le jeu que vous créez, sinon, blocage assuré, là aussi.



12: Une feuille de plomb est à découper pour lester la machine et le tender. S'il est possible d'utiliser un cutter, le plus simple et le plus rapide est d'employer une simple paire de ciseaux! Le lestage est indispensable, les superstructures en impression 3D étant très légères.

13: Du lest prend place à l'intérieur de la caisse, mais pour renforcer l'adhérence et les qualités de traction, il est conseillé d'en ajouter sur le dessus. Un empilage de plaques de plomb permet de définir la forme du tas de charbon.

14: Les chutes de plomb passées au moulin à café sont collées à la colle vinylique. Après mise en peinture, résultat garanti. Et masse du tender est très honorable: 157 g!



ÉTAPE 3 LA DÉCORATION

15: La pose des décalques est longue. Il ne faut surtout pas se presser et bien attendre leur séchage complet. Pour plus de facilité, j'ai découpé le motif d'immatriculation pour éviter d'avoir à le ramollir sur les lignes de rivets. La traverse arrière et les porte-lanternes sont peints en rouge à l'aide d'un pinceau fin. On aperçoit les différents manomètres (décalques) dans l'abri, ainsi que les robinets peints en doré à l'aide d'un feutre.

16: La traverse avant est une pièce de photodécoupe, ce qui facilite grandement la décoration. Elle est maintenue en place par les tampons (en fonderie). L'intérieur des lanternes est peint avec un feutre couleur argent.



15



16



17

17: La teinte dorée des cerclages de chaudière est obtenue grâce à des décalques AMF 87 (ceux fournis par Est Modèles ne sont pas métallisés). Les barres de relevage sont peintes à l'aide d'un feutre couleur argent, l'entourage des baies de l'abri en doré à l'aide d'un feutre également. La mise en place des mains montoires sur l'abri et le tender est relativement complexe.

Au terme de quelques heures, vous obtiendrez un modèle particulièrement détaillé, le recours à l'impression 3D vous épargnant plusieurs opérations délicates et risquées quant à la rigueur de l'aspect final. Yves Marly n'a, de plus, pas conçu ce modèle pour la vitrine: il fonctionne parfaitement.

Attention, un rayon de courbe d'environ 500 mm est indispensable pour profiter des bonnes qualités de traction du modèle. Après cette 230, d'autres modèles originaux sont produits ou prévus selon les mêmes principes, dont une adorable 030800 du Midi (4-030 B à la SNCF), présentée page 11 de LR 893. ■

Les 230 B de l'Est

UNE GRANDE FAMILLE

Texte: Aurélien Prévot

La 1-230 B 581 au début des années 1960. Elle est radiée le 5 février 1965 à Blainville. C'est une machine à tiroirs cylindriques et vapeur saturée.

Livrées entre 1901 et 1912 par une dizaine de constructeurs, les 3501 à 3890 de la Compagnie de l'Est (futures 1-230 B SNCF) présentent un certain nombre de variantes de construction, ce qui est logique au vu des douze années de production. Elles sont affectées dans un très grand nombre de dépôts (26 en 1939!) où elles assurent un service mixte, des voyageurs omnibus aux trains de messageries, marchandises directs et de desserte. À partir de 1932, certaines (parmi les plus récentes) sont transformées au niveau de l'échappement pour un meilleur rendement. Elles

reçoivent également d'imposants écrans pare-fumée, vite surnommés « oreilles d'éléphants » par le personnel.

À la SNCF, Régions Est... et Nord

Durant la Seconde Guerre mondiale, de nombreuses 1-230 B sont réquisitionnées par l'occupant. Beaucoup ne reviennent pas d'Allemagne, ou sont en trop mauvais état pour pouvoir circuler de nouveau. Celles en état de marche se voient confier la traction de trains de marchandises ou de messageries ainsi que des omnibus voyageurs (sans oublier le Train des eaux, l'express 405) tant sur l'ancien territoire de l'Est que sur celui de l'AL car à partir de 1945, les 1-230 B investissent de nombreux dépôts de l'ex-Alsace-Lorraine. Quatorze machines sont également transférées à la Région Nord où elles sont affectées à Busigny puis Cambrai

pour la traction d'omnibus voyageurs ou marchandises. Les quatre dernières nordistes sont cependant garées en attente d'amortissement dès 1958. À l'Est, les effectifs deviennent excédentaires et plusieurs sont employées sur le chantier d'électrification de l'artère Paris – Strasbourg durant les années 1950. En 1958, le parc tombe à 162 machines réparties dans 25 dépôts. L'électrification de la Région Est entraîne des vagues de radiations, et en 1962 il ne reste plus que 47 locomotives réparties dans douze dépôts. Pour les besoins du tournage du film « Le Train », certaines machines radiées sont remises en chauffe. Entre 1965 et 1967, les dernières 1-230 B restantes assurent des trains ouvriers, des W (rames voyageurs vides, NDLR) et... la remorque, jusqu'à l'été 1966 des trains internationaux 2845/2842 jusqu'à la gare frontière de Delle! La 1-230 B 759 est la dernière radiée le 30 juin 1967. ■