

MOINS MAIS MIEUX **LES TP** **FLEISCHMANN**

Après avoir amélioré l'aspect des voitures « trois pattes » au 1/160 de L.S. Models par quelques gestes simples [LR 891], Grégoire Kessedjian se penche sur un autre type de matériel remorqué qui en vaut bien la peine : les wagons TP Fleischmann.

Texte et photos : Grégoire Kessedjian

CE QU'IL NOUS FAUT

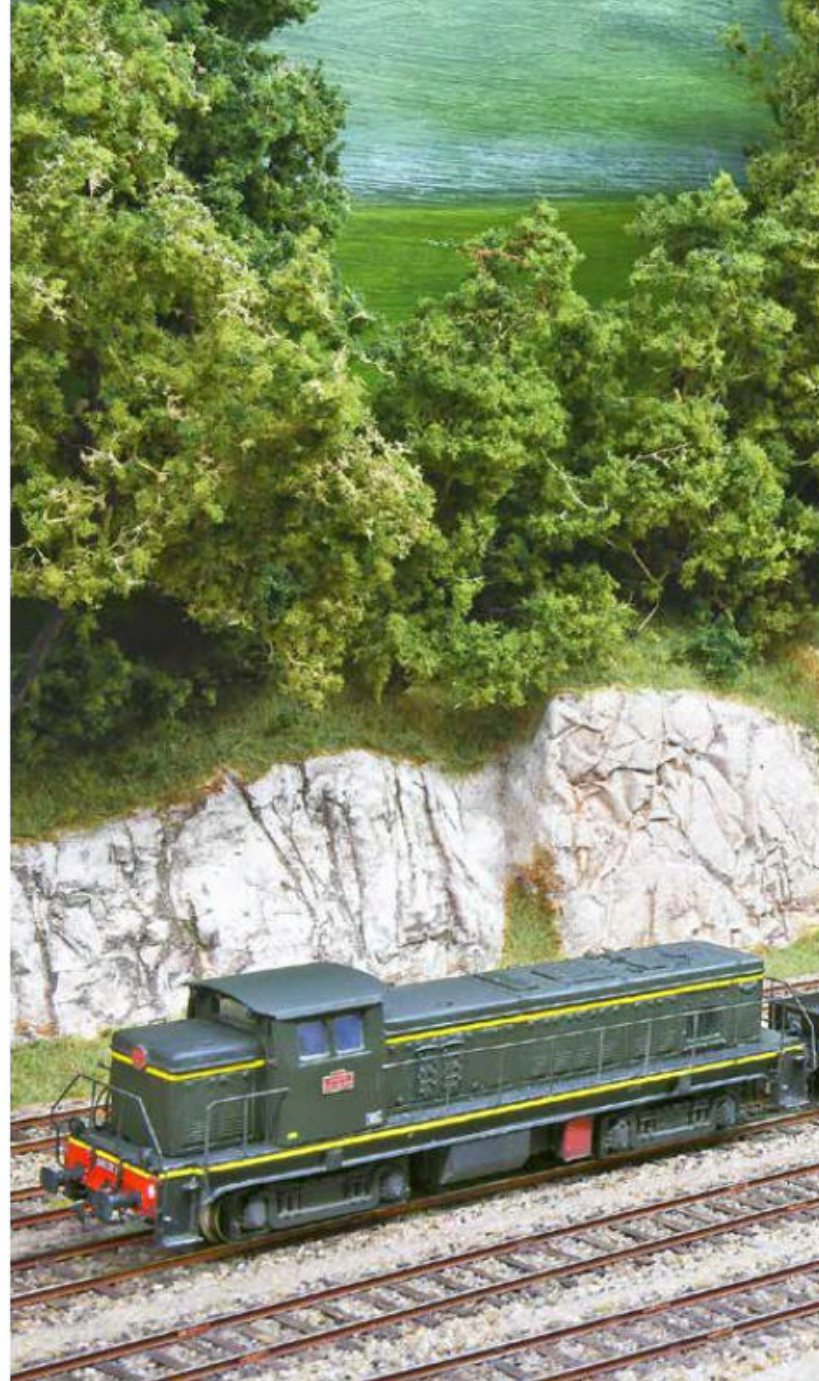
- ESSIEUX GOPHER AVEC ROUES À RAYONS DIAM. 5,6 MM - ESSIEU DE 13,85 MM, RÉF. TJ-MODÈLES « GOPHER1 »
- ESSIEUX INTERMOUNTAIN 36", RÉF. IRC 60071
- ATTELAGES FONCTIONNELS MAGNÉTIQUES SCHIFFER DESIGN (WWW.SCHIFFER-DESIGN.DE)
- PALIERS LAITON PEHO, RÉF. PEHO-011 - (20 PIÈCES) (VIA TRAINS160)
- CADRES ET CONTENEURS TJ-MODÈLES ([HTTP://WWW.TJ-MODELES.FR](http://WWW.TJ-MODELES.FR))
- PORTES LANTERNES TJ-MODÈLES RÉF. TJ-8069
- CÂBLOTS DE FREINS NRMODELS (VIA TRAINS160)

Ces wagons font partie du paysage depuis la Première Guerre mondiale jusqu'en 1962, date de début de leur réforme [1]. Ces modèles sont déjà produits depuis plus de deux décennies en N, et on les trouve facilement d'occasion. Bien gravés pour l'époque, ils pèchent d'abord par l'inesthétique de leurs essieux, mais aussi par le positionnement des bogies. Ces wagons sont équipés d'essieux avec des roues à rayons à la norme NEM 311 classiquement. Le dégagement autour des essieux leur donne une grande visibilité, ce qui dégrade terriblement la silhouette générale. Le passage à des roues plus fines est donc nécessaire. Néanmoins, il faut trouver des essieux de bonne longueur, ce qui est très contraignant. Une solution possible est de mettre à profit l'utilisation de paliers Peho pour adapter des essieux plus fins. Le recours à la norme NEM 311.1/RP 25 (cf. LR 608) s'avère – à mon

sens – incontournable pour ces modèles en particulier. Malheureusement, le reprofilage des boudins de roues comme pour les « trois pattes » s'avère infructueux compte tenu de la largeur de la bande de roulement (**photo 3**). Avec l'aide de TJ-Modèles, deux types d'essieux ont été sélectionnés :

- Les roues à rayons Gopher de 5,6 mm de diamètre et des essieux de 13,85 mm.
- Les essieux InterMountain de 36", conformément à la réalité, d'une longueur de 13,97 mm.

Malheureusement, des essieux à roues réalistes n'ont pas été trouvés avec la bonne longueur (15,1 mm), impossible donc d'adapter directement ces essieux. C'est bien dommage car le roulement de ces TP est excellent. Quoi qu'il en soit, il faut se résoudre à bricoler les bogies ou à garder les roues difformes. Pour ma part, le choix des essieux pleins a été fait car ce sont les plus réalistes des deux (**cf. photos 1, 3 et 5**).



GARE DE BESSÈGES : PEU DE MATÉRIELS MAIS BIEN DÉTAILLÉS ANIMENT LA GARE. DES CADRES TJ-MODÈLES AGRÉMENTENT CES BEAUX WAGONS PLATS. QUE CE SOIT POUR ROULER EN RAMES OU POUR AGRÉMENTER UN RÉSEAU : LE DÉTAILLAGE D'UN MODÈLE FAIT AUSSI PARTIE DU JEU.

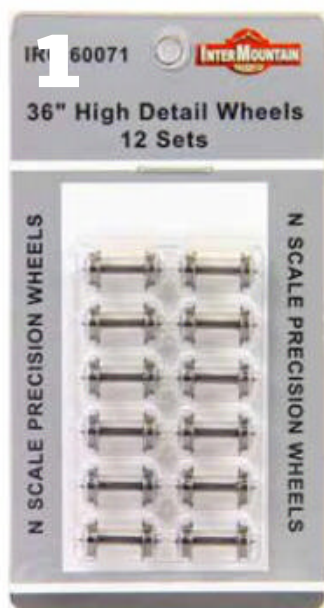
N



RÉFÉRENCES

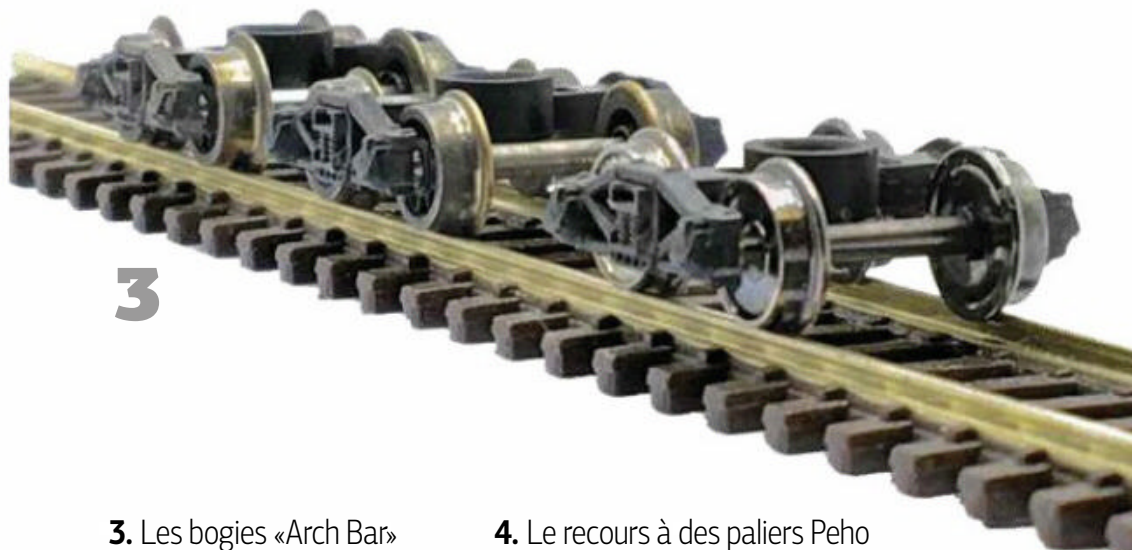
[1] Rails d'autrefois : Les wagons U.S.A 1918, H.S. n° 5 ISSN 2110-4522

[2] Bibliothèque de photos REE <https://ree-modeles.com/infos/historique-modeles/489-historique-wagons-tp>



1. Matériels proposés pour métamorphoser les wagons TP : des paliers Peho et des essieux fins InterMountain.

2. Au choix, une association d'un attelage à vis magnétique & fonctionnel Schiffer Design et un crochet JP Pennati est possible pour remplacer l'attelage normalisé. Des câblots de freins, les supports de lanternes ; des lanternes sont proposés par plusieurs artisans.



3

3. Les bogies «Arch Bar» mettent à rude épreuve le réalisme des essieux : (à gauche) les essieux d'origine, (au milieu) ces mêmes essieux reprofilés à la lime aiguille, (à droite) les essieux InterMountain de 36".

4. Le recours à des paliers Peho permet le montage des essieux InterMountain. L'opération est très simple : avec un foret de 1,5 mm et une drille à main, percer le bogie pour placer le palier en laiton quasi arasant à l'intérieur du bogie. Une goutte de colle à bois légèrement diluée suffit pour l'immobiliser.

4





5 La comparaison du résultat de cette modification très simple : roues d'origine à gauche, nouvelles roues à droite. Le modèle est transfiguré.



6. Mais pourquoi s'arrêter aux essieux ? Le wagon se démonte très bien en déclipant les éléments. La modification de la position des bogies est sans risque, voire réversible.

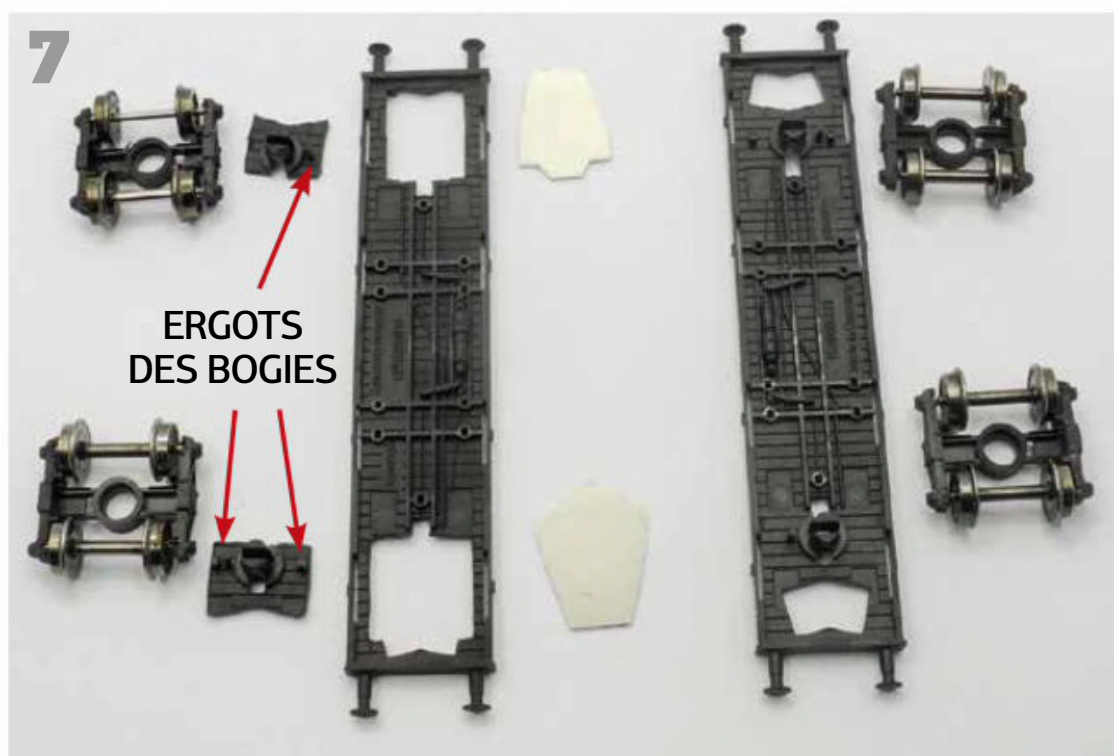
Et si l'on se prenait à rêver de TP plus conformes ?

Le changement d'essieux fait son effet, mais avec des attelages à vis fonctionnels, on pourrait former un MV (marchandises-voyageurs) tout en finesse avec les « trois pattes ». Il est alors inutile de conserver le boîtier d'attelage et il devient possible de placer les bogies aux bonnes positions pour redonner une physiologie conforme à ces wagons. L'opération est très simple, quasi réversible et parfaitement adaptée à un wagon sur voie de débord pour animer une gare.

Les trois étapes de cette modification sont indépendantes, permettant ainsi une combinaison au choix :

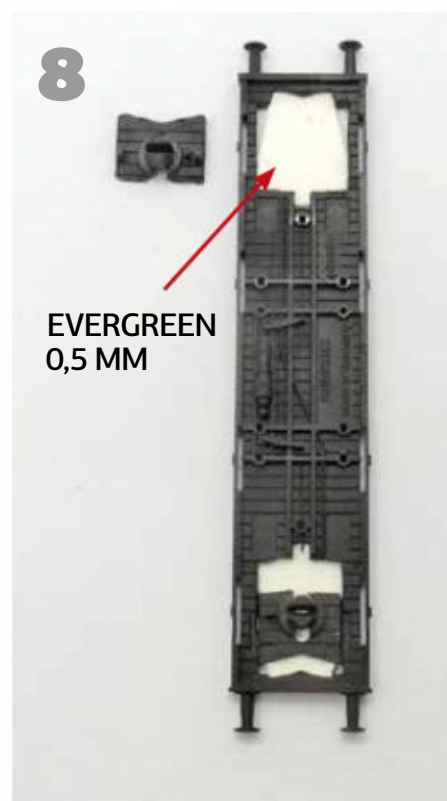
- Essieux fins uniquement.
- Attelage à vis en concevant les positions des bogies et le boîtier d'attelage.
- Attelage à vis et bogies à la bonne position (sans le boîtier NEM à elongation).
- Idem avec les porte-lanternes et les mains d'atteler.

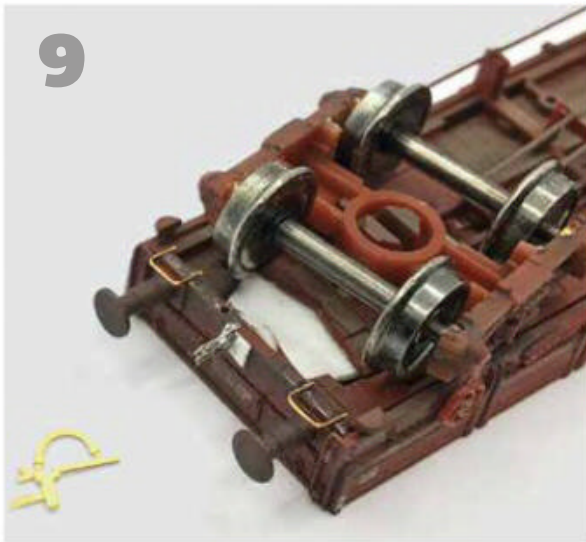
Enfin, pour les opérations de patine, l'une des difficultés est le peu de photos couleurs du matériel en service dans les années 50 et 60 que l'on peut trouver dans les livres ou sur le Web. La part d'interprétation fait partie du jeu en se basant sur le vieillissement d'autres matériels à caisse en bois. Pour le brun UIC, la documentation est un peu plus riche. ■



7. Les pivots tenant les bogies sont découpés dans la plateforme : à gauche, le châssis découpé ; à droite, l'original. Attention à bien découper les ergots de guidage avec le pivot des bogies. Deux plaques de plastique (Evergreen de 0,5 mm d'épaisseur) sont découpées pour prendre la place des timons d'attelage à elongation. Le recours à des attelages à vis fonctionnels devient alors nécessaire.

8. Les plaques en plastique, une fois collées, facilitent la mise en position des pivots de bogies. Le tout est assemblé à la colle Faller.





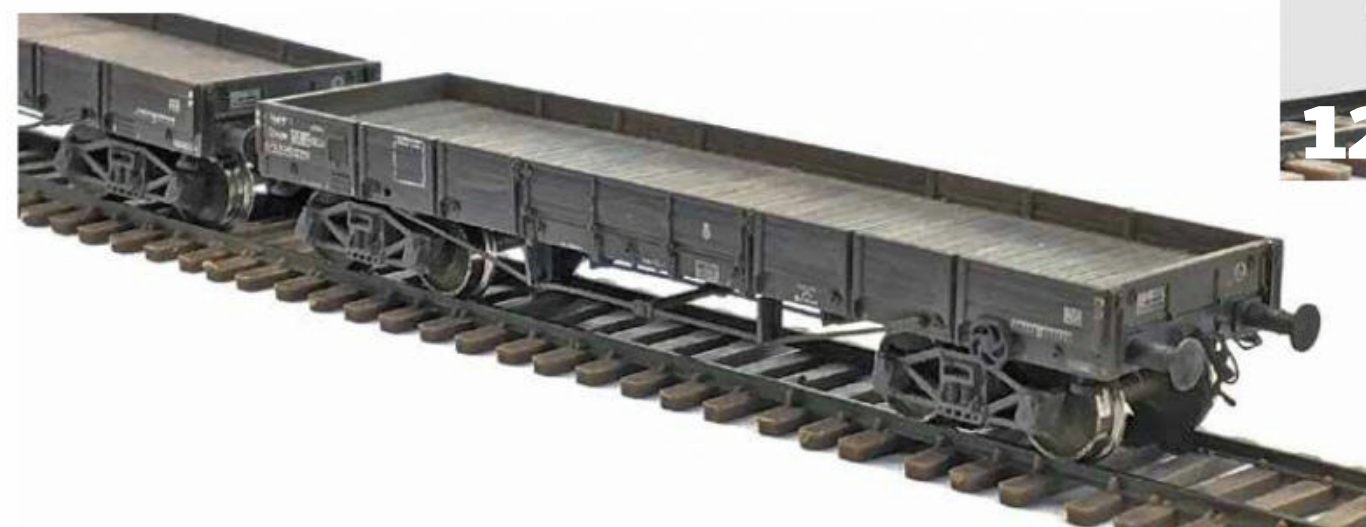
9. Les mains d'attaleur sont reproduites avec un brin en cuivre d'environ 0,2 mm de diamètre, issu de fil électrique conventionnel de 2,5 mm². Il est dressé en l'étirant légèrement. La plaque d'attelage est en plastique Evergreen (2,5 x 1,5 x 0,25 mm) avec un trou de 0,8 mm pour les attelages Schiffer Design ou JP Pennati. Le tout est fixé à la colle blanche légèrement diluée.

10. Choix personnel, j'ai voulu améliorer et légèrement vieillir ces modèles et faire apparaître le veinage des planches de la caisse. Celui-ci est réalisé avec un dos de lame d'X-Acto usagé. Un léger passage d'un stylo à fibre de verre permet de lisser l'allure des planches.



11. Le tombereau est équipé de supports de lanternes et de câblots de freins. Ces derniers se placent par le dessous de la traverse en faisant un trou de 0,5 mm de diamètre. Sur cette photo, on voit bien l'alignement du bogie sur le premier renfort vertical de la caisse du tombereau.

12. Le couvert est équipé d'une lanterne de fin de convoi fonctionnelle pour une époque correspondant aux années 50-60.



13

13. Les modèles sont alors patinés.

PATINE : DES TECHNIQUES SIMPLES

Les lattes sont colorées avec différentes nuances de brun clair avec de la peinture acrylique à l'eau (Tamiya) pour imiter le vieillissement. Puis un jus d'ocre à l'essence F (noir, terres de Sienne naturelle et calcinée) est appliqué en marquant les organes (fermetures, boîtes d'essieux ...) puis essuyé pour obtenir l'intensité souhaitée. Si le jus est trop intense, un

essuyage à l'essence F pure permet une bonne atténuation de la patine. L'utilisation de peinture acrylique à solvant, et non pas des glycéros type Humbrol, est indispensable pour que le jus d'essence F ne fasse pas disparaître les nuances de brun clair. Les lattes du plancher sont blanchies pour marquer l'usure des frottements et l'effet des intempéries.

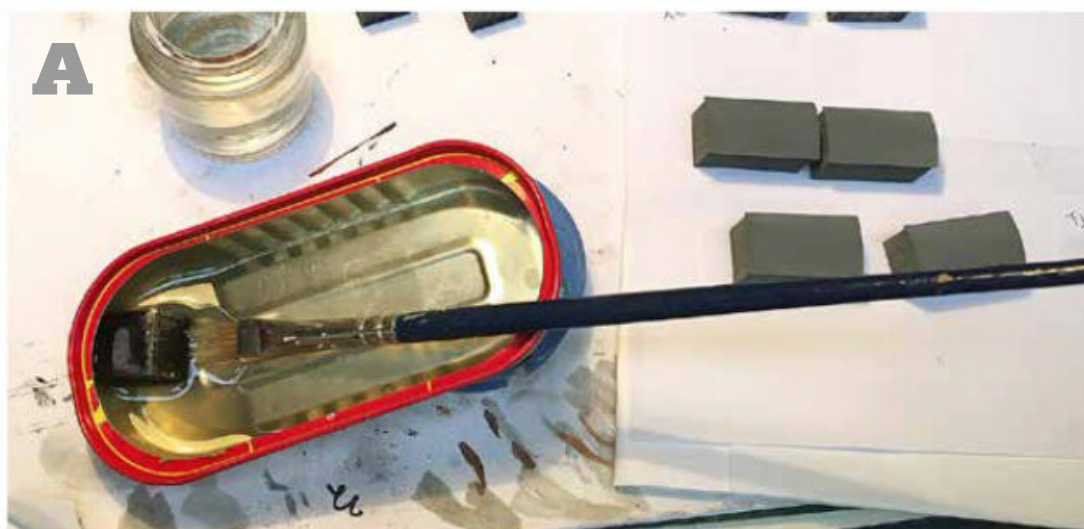


APRÈS QUELQUES HEURES DE BRICOLAGE, CES MODÈLES N'ONT PLUS RIEN À VOIR AVEC CEUX D'ORIGINE. LE MODÉLISME 3M N'EST PAS QU'UNE AFFAIRE DE PORTE-MONNAIE, CELA COMMENCE D'ABORD PAR AMÉLIORER SON PROPRE PARC DE MATÉRIELS.

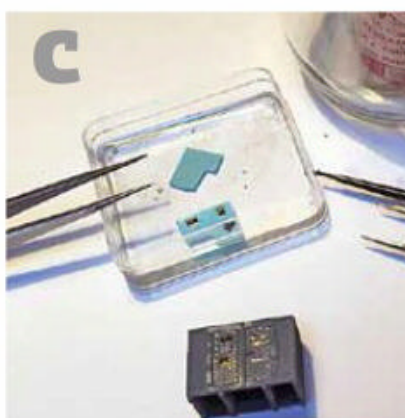


DE BEAUX CADRES POUR VOS WAGONS PLATS

TJ-Modèles a sorti récemment une collection de cadres et conteneurs produite par impression 3D à base de résine polymérisée. La finesse de l'ensemble est excellente et de nombreux modèles sont disponibles : conteneurs DEV, cadres OCEM type 1936 et OCEM type 1950.



A. Les conteneurs TJ-Modèles sont légèrement ponçés au papier de verre fin (600-800) avant d'être dégraissés à l'acétone. Seules les portes avec un motif en diamant présentent des traces d'impression. Le passage d'un apprêt Tamiya (aérographe) ou AMF 87 (en bombe) est nécessaire.



B. Des décalques comprenant six numérotations différentes pour chaque modèle sont proposés. Le recours aux produits d'application des marquages Microset/Microsol est indispensable.

C. Pour ces conteneurs, j'ai fait le choix de la peinture acrylique Tamiya et de ne pas les vernir : une fois le décalque décollé à l'eau et placé au Microset, une goutte de Microsol assure la fixation du décalque à la peinture.

D



D. Les conteneurs reçoivent un jus de terre à décor largement dilué dans l'essence F, en différenciant le niveau de salissure.