

LES VOITURES EX-PKP BRAWA

POUR AMATEURS D'OISEAUX RARES



Une série de six voitures seulement, reproduites par une grande marque industrielle... Impossible? Brawa prouve le contraire en proposant deux voitures d'origine polonaises en version française!

Texte et photos : Aurélien Prévot

LE MODÈLE EN BREF

- Fabricant : Brawa
- Échelle : H0 (1/87)
- Numérotation : B10myfi 13669 (réf. 45323) et B10myfi 13672 (réf. 45324)
- Dates et lieux de révision : Noisy le 16 avril 1959 (réf. 45323) et le 25 juillet 1959 (réf. 45324)
- Longueur : 25,3 cm environ
- Prix : 75 euros environ pièce
- Normes de roulement : NEM
- Éclairage intérieur : non (mais pré-équipement présent)
- Époque : III
- Régions : Est



Le dossier est correctement traité. **Le toit** est vert ce qui est conforme à la période choisie.

Durant la Seconde Guerre mondiale, les Allemands ont utilisé pour leurs besoins du matériel ferroviaire de tous les pays conquis. À la Libération, bon nombre de véhicules voyageurs étrangers sont donc présents en France. Si des accords d'échanges réciproques sont trouvés avec les principaux pays d'Europe occidentale, il n'en est pas de même avec les pays de l'Est sous domination de l'URSS. Par conséquent, la SNCF récupère plusieurs centaines de voitures « étrangères » dont six voitures qu'elle désigne comme « type PKP », les chemins de fer polonais. Avec leurs extrémités effilées, elles



Les dessous de châssis sont bien reproduits... Mais la forme et le positionnement des coffres ne correspondent pas aux voitures en service à la SNCF.



Une **forme de voiture Brochet** mais une voiture ex-PKP, reconnaissable à la jonction horizontale entre la caisse et le toit.

la disposition des couvre-joints n'est pas correcte. Sur les voitures SNCF, il y a trois couvre-joints verticaux rivetés par face de même hauteur que les flancs. Sur le modèle Brawa, il y en a quatre qui s'arrêtent à mi-hauteur. Même souci au niveau des baies, avec un couvre-joint riveté qui n'a pas lieu d'être. Enfin, le bandeau ceinturant la caisse devrait être parsemé de rivets et non lisse. Sous la caisse, le bogie n'est pas correctement positionné (il devrait être situé plus vers le centre) et les coffres ne sont ni conformes ni correctement placés. Enfin, les portières ont été modifiées par la SNCF dans les années 1950. Elles ont perdu leur bandeau central (dans le prolongement de la ceinture de caisse) au profit d'un vitrage plus important et la poignée a changé de côté. Il manque également la deuxième main-montoir installée à cette occasion. L'aménagement intérieur est conforme, avec un couloir latéral desservant dix compartiments. Il est aisé d'ajouter un éclairage intérieur en le branchant sur les prises de courant déjà en place.

DES VOITURES TENTANTES, TOUTEFOIS

Malgré ces approximations, ces voitures sont conseillées à tout amateur souhaitant reproduire fidèlement bon nombre d'express engagés sur des lignes non électrifiées de la Région Est. On les retrouve sur des Paris-Nancy, par exemple. Brawa propose des voitures avec leur dernière immatriculation, avant passage à la numérotation UIC. Le cartouche de révision indique l'année 1959, ce qui est tout à fait plausible. La carrière de ces voitures s'achève en 1977. À partir du début des années 1970, elles circulent sur des omnibus autour de Mulhouse, Strasbourg, Haguenau ou Sélestat. ■



Brawa n'a pas adapté son moule pour tenir compte des **modifications SNCF** : vitrage plus grand, changement de sens d'ouverture de la porte, déplacement de la poignée, installation d'une nouvelle main-montoir...

ressemblent aux voitures Brochet de la DR mais elles s'en distinguent par leur construction entièrement métallique et par le raccordement horizontal entre toiture et flancs de caisse, aux extrémités.

UNE REDÉCORATION OSÉE

Brawa a utilisé le moule d'une série de voiture PKP pour proposer cette déclinaison française. Le type choisi par

Brawa correspond ainsi parfaitement à la voiture SS myfi 551 qui sert toujours de bibliothèque à Cannes-la-Bocca... à condition de condamner un certain nombre de baies! Les différences sont par contre très nombreuses entre ce modèle et les voitures immatriculées en service commercial à la SNCF. Si la forme caractéristique des voitures ex-PKP réelles est bien évoquée par la marque,