

N

SUR SON RÉSEAU EN N, GRÉGOIRE KESSEDJIAN PRÉFÈRE AVOIR MOINS DE MATÉRIEL, MAIS DE BELLES ET RÉALISTES LOCOMOTIVES ET VOITURES.

DU MODÉLISME 3M

POUR TOUS *Des voitures plus réalistes*

Grégoire Kessedjian a fait de la formule Moins Mais Mieux sa philosophie. Il nous en montre une application concrète à l'échelle 1/160 en tirant des voitures du commerce vers plus de réalisme. Des techniques applicables à bien d'autres matériels...

Texte et photos: Grégoire Kessedjian

LE MATÉRIEL NÉCESSAIRE

- TIMONS SCHIFFER DESIGN
- CROCHETS JPPENNATI
- CONDUITES DE FREIN (TJ MODÈLES RÉF. 8085)
- FIL DE LAITON DIAM. 0,1 ET 0,15 MM (TIRÉS DE FIL MULTIBRIN)
- PEINTURE: VERT 301, NOIR (AMF 87) ET MARRON XF- 64 TAMIYA



1: « Boîte à tonnerre » Fleischmann sortie de boîte. Très sympathique, mais au réalisme perfectible.

2: Cette voiture de type C6tf va nous donner l'inspiration.

1

Les nouveautés déclassant souvent les anciens modèles, la course pour compléter ou améliorer son parc de matériels pourrait paraître incessante et insatiable. Et pourtant, se lancer dans la modification du matériel est l'essence même du modélisme ferroviaire. Pour moi, le modélisme représente l'ensemble des possibilités entre le train électrique et la maquette (au sens du modèle le plus exact qu'il soit possible d'obtenir). L'objectif est de focaliser le regard sur ce qui donnera vie au modèle au-delà de ses défauts. Sur beaucoup d'anciens matériels remorqués, quelques éléments alourdissent l'allure malgré une gravure encore très satisfaisante et un fonctionnement irréprochable. Aujourd'hui, ces petits wagons ou voitures à essieux ne rencontrent plus l'attrait des modélistes et il est possible de trouver pour une quinzaine d'euros des voitures Armistice 1918 à trois essieux, des couverts G10 de toutes livrées, des wagons-citernes... D'autres voitures comme les « boîtes à tonnerre », plus recherchées, restent cotées du fait de leur rareté, mais on en trouve entre 25 et 35 euros.

Pour commencer, analysons

Ce matériel présente quelques défauts de réalisme (**photo 1**). Les détails de toiture ne correspondent pas à ceux des voitures présentes en France. Il faudra à la fois éliminer les aérateurs et reprendre la peinture de la toiture. Ces matériels d'après-guerre ont été largement sollicités durant les reconstructions du réseau, et la patine joue un rôle important pour représenter avec réalisme ces matériels. Pour un nombre croissant de modélistes, la réalité de ces voitures constitue un souvenir photographique. Pour



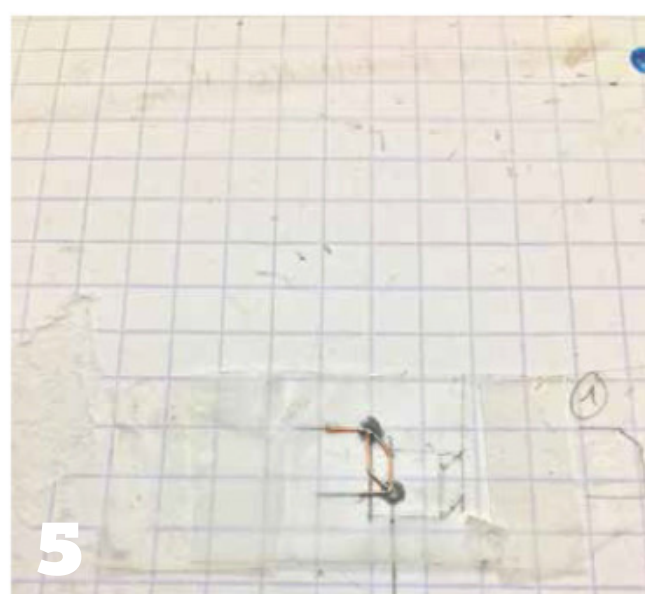
2

ma part, voulant reconstituer une ambiance des années 50 à 70, mes images mentales sont issues des reportages historiques sur les trains réels qui alimentent mes projets. De fait, les teintes, les textures, la brillance ou l'allure ternie des peintures passent par le filtre des photos d'époque. En complément, la préservation de quelques matériels dans un état plus ou moins d'époque, restaurés, abandonnés ou, au contraire, dans un état immaculé aux couleurs incertaines nourrissent l'imaginaire à reproduire. Ces vieux modèles présentent de nombreux éléments moulés que l'on pourrait reprendre avec des éléments rapportés. L'idée est d'alléger les détails visibles du modèle sans pour autant chercher à tout reprendre. C'est le cas des mains courantes, mains montaires, des attelages ou des supports de lanternes qui attirent le regard en se détachant de la caisse. Cela ne rend pas exact le modèle mais

tente de le transposer à l'image des souvenirs « fabriqués » à travers la documentation : en bref, modifions ce qui se voit ou ce qui nous marque. Pour l'ensemble du parc de matériel à essieux, l'omniprésence des attelages et des boudins de roues dénature ces modèles, en N, mais aussi en H0 ou en Zéro. Pour ces petits matériels, le recours à une barre d'attelage (TJ Modèles) ou à un attelage plus réaliste est nécessaire, à mon sens. Le dernier point, le plus pénalisant est l'aspect plastique des éléments teintés dans la masse. Ne serait-ce que la mise en peinture avec une teinte mate ou satinée change la perception du modèle.

Alors au boulot !

Commençons par observer la réalité et comparons-la avec le modèle pour identifier les points les plus choquants (**photo 2**). Le modèle Fleischmann accuse son âge, notamment au niveau du châssis trop épais ►



3: Le châssis nu est débarrassé de ses équipements trop peu fins.

4: Les portillons en plastique sont préfabriqués en fil de laiton fin.

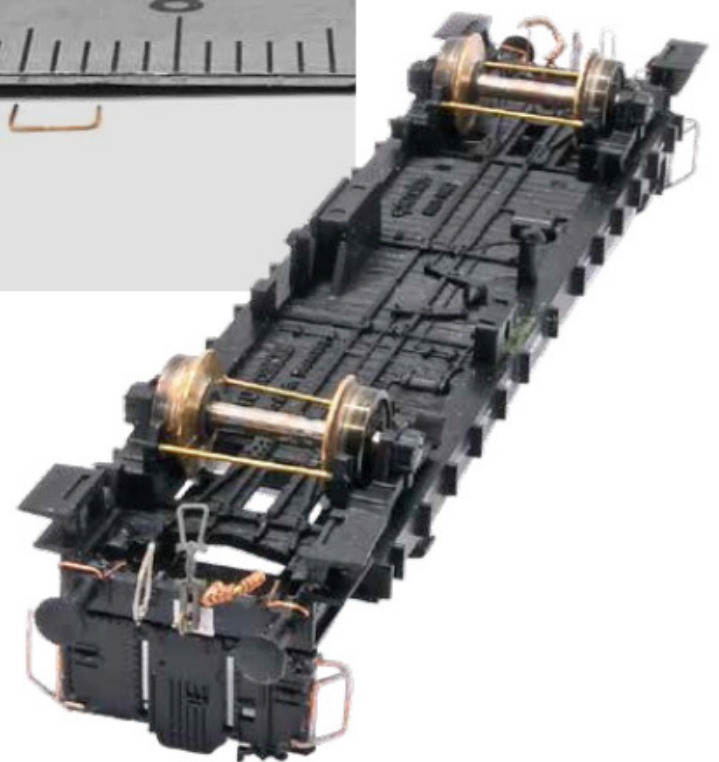
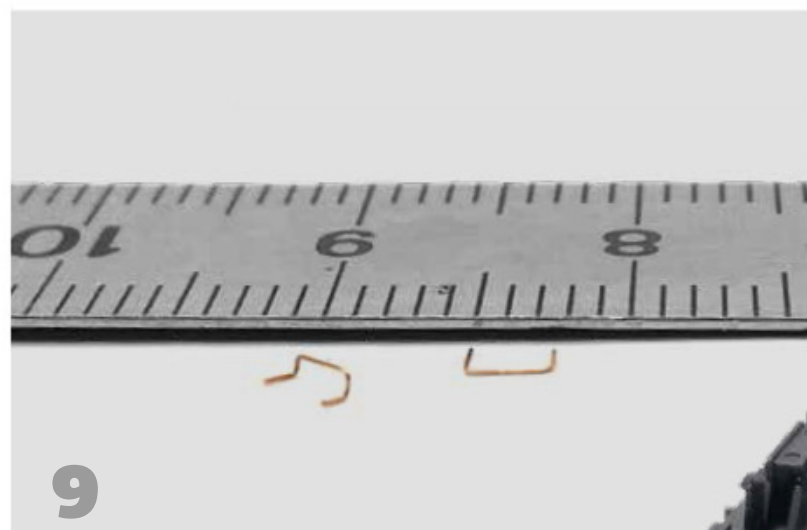
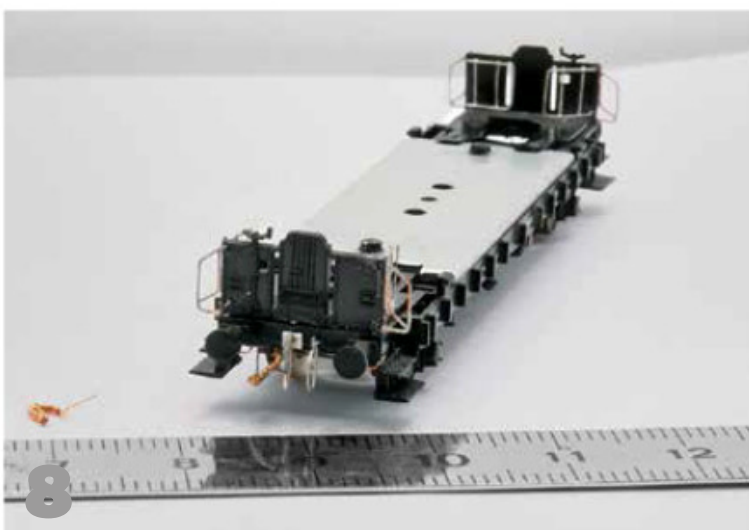
5: La fabrication des nouvelles mains montoirs nécessite un gabarit.

6: Les plateformes d'extrémités, désormais dotées de détails plus fins.

► afin de loger un timon d'attelage à élongation. Cette partie ne sera pas reprise mais des éléments très visibles et trop grossiers seront remplacés pour donner une allure plus ciselée comme en atteste le véhicule réel. Ainsi, les mains montoirs, les portillons métalliques seront remplacés et les aérateurs de la ligne de toiture supprimés. La voiture est démontée intégralement. Les plateformes doivent être déposées pour enlever le timon

d'attelage à élongation et installer des attelages finescale. Portillons et mains montoirs sont arasés. Ça y est, vous avez franchi le Rubicon (**photo 3**)! Les éléments à fabriquer en laiton sont dessinés sur du bristol. Le portillon fait 5 mm de haut et 6 mm de large avec deux renforts intermédiaires. Tout cela est réalisé avec du fil de cuivre dressé de 0,15 mm de diamètre. Pour dresser un fil, il suffit de l'étirer légèrement avec deux pinces

plates (**photo 4**). Ces éléments sont positionnés sur un morceau « Scotch Magic » (dit invisible). La soudure liquide est quasiment indispensable (AMF87). La main courante est confectionnée avec deux morceaux de fils de cuivre dressés: un en U déformé et un autre en L déformé ayant l'allure d'un parallélogramme. La dimension est de 6,5 mm de haut et 2 mm de largeur (**photo 5**). Ils sont mis en forme avec un jeu de pinces



7: Comparons une voiture non modifiée (premier plan) avec une voiture modifiée.

8: Poursuite des travaux: équipement des traverses de tamponnement.

9: La mise en forme des mains d'attelle nécessite une certaine dextérité.

10: Des tringles en laiton lient les sabots de frein. Notez aussi les roues à boudins fins.

brucelles. Deux gouttes de soudure liquide avec une panne légèrement chargée d'une petite goutte d'étain permettent une soudure quasi instantanée. Ces éléments sont mis en place à la colle blanche diluée, assez chargée pour être encore gluante mais tout de même filante le long des interstices. Pour les portillons, deux trous de 0,5 mm sont percés en lieu et place des anciens en plastique. Pour les mains courantes, après plusieurs essais et différentes techniques, la plus simple est de laisser le brin supérieur légèrement plus long. Celui-ci s'insère dans une rainure réalisée dans l'extrémité supérieure du panneau (cf. vidéo). Les vitrages sont démontés pour peindre les encadrements de fenêtre en marron (Tamiya XF-64, photo 6). Le soin à avoir porte uniquement sur l'intérieur de la baie vitrée qu'il ne faut surtout pas salir. La base de cette modification est là: retrouver le côté aérien des plateformes d'extrémités. Portillons, mains courantes et modification

de la toiture donnent déjà une autre allure à ces voitures (**photo 7**).

Les détails, un travail fin mais plaisant

Ça y est le plus dur est fait, il reste la partie amusante: l'accastillage de la voiture avec les éléments rapportés. Le but ici est de faire passer la voiture de modèle réduit à modèle de collection. Je pratique autant la vitrine que l'animation de matériels sur le réseau. Pour ces « boîtes à tonnerre » très aériennes à leurs extrémités, j'ai donc opté pour des attelages fins associant des timons Schiffer Design et des crochets JPPennati (cf. LR895). Les traverses de tamponnement sont complètement détaillées avec une conduite de frein (TJ Modèles 8085) et une conduite de chauffage (**photo 8**). Cette dernière est réalisée en enroulant un fil de cuivre de 0,1 mm sur un fil de laiton de 0,3 mm sur une longueur de 6 mm environ. L'extrémité

est aplatie à la pince plate pour que l'hélice ne sorte pas de l'axe. Ce même fil de 0,1 est utilisé pour faire le support de la conduite de chauffage (sans le couper). Deux trous de 0,5 mm sont percés sous la traverse de tamponnement pour accrocher cette conduite à la colle blanche légèrement diluée. Les mains d'attelle sont réalisées de la même manière en fil de cuivre fin de 0,15 mm (**photo 9**). Tous ces fils sont issus de câble électrique multibrin (ici du câble Hi-Fi) dégainé. La ressource est inépuisable et très économique.

Poursuivons avec le châssis

Le châssis reçoit aussi les tringles de frein en laiton de 0,3 mm (**photo 10**). Elles sont coupées au plus juste, et une extrémité est ►

11



11: Sur les voitures à plateformes fermées, il faut araser les échelles moulées.

12: Trois exemples de voitures refaites: deux « boîtes à tonnerre » de troisième classe et une de première classe et une voiture Armistice 18 Fleischmann également. La voiture de

première a reçu des mains montoires en fil nickelé de 0,1 mm.

13: Les plaques sont poncées, la caisse sera repeinte en vert 301, en protégeant les marquages.

14: Un bel assortiment de voitures revues, prêtes à prendre le service.



SORTIR DU MODÉLISME « PLAT CUISINÉ »

Le modélisme, c'est comme la cuisine, c'est bien meilleur quand on l'a préparé soi-même, pour peu que l'on s'adonne à une rapide initiation qui livrera les principes techniques de base.



Couvert G10 avant (à droite) et après (à gauche) modifications. Les rainures entre les planches sont reprises pour être plus irrégulières, les veines du bois sont gravées (cf. article TP, LR 895) et le wagon patiné à pigment dilué dans l'essence F.

12



13



14



► légèrement pincée pour légèrement agrandir la tige jusqu'à ce qu'elle puisse entrer et tenir sans toutefois forcer. Le tout est immobilisé encore à la colle blanche diluée. Pour ces voitures, pas de nouveaux essieux, juste un reprofilage des boudins de roues (0,5 – 0,6 mm) pour affiner la silhouette de la voiture. Le tout reste compatible avec la voie Peco code 55 sans aucun problème. Suivant l'époque et la voiture désirées, les premières classes ont perdu les échelles des faces frontales. Celles-ci sont arasées avec un X-Acto (**photo 11**). Le travail est délicat mais reste accessible. Un léger ponçage au stylo à fibres de verre puis au papier de verre grains 600 – 800 finit le tout. Il reste

à peindre nos modèles (**photo 12**). Pour faire disparaître les plaques de destination, un ponçage s'impose (**photo 13**). Un essai d'application d'une teinte vert 301 (post-1962) colle parfaitement. J'ai choisi de ne pas repeindre toutes la caisse des voitures pour préserver les marquages SNCF d'origine. Une série de sept voitures est rénovée (**photo 14**). Certaines issues de la DB n'ont pas le bon marquage; les autres, trouvées d'occasion, ont reçu les mêmes traitements pour les rendre conformes au service. La toiture a reçu une couche de noir satiné 901 AMF87 puis une patine noir sale. Les panneaux, repeints en vert 301, ne sont quasiment plus perceptibles après patine avec un jus

d'ombre calcinée (essence F + peinture à l'huile extrafine).

Moins Mais Mieux!

En conclusion, malgré leur âge et leurs importants défauts, ces voitures offrent une occasion de pratiquer le modélisme au-delà de la simple extraction de boîte. Ces techniques acquises permettent de se projeter sur la modification de matériels plus récents et plus onéreux. Une fois entré dans la dynamique consistant à modifier votre matériel, je suis certain que vous trouverez, comme moi, que vous avez beaucoup trop de modèle dans les tiroirs. Un pas de plus vers le Moins Mais Mieux? ■

A7

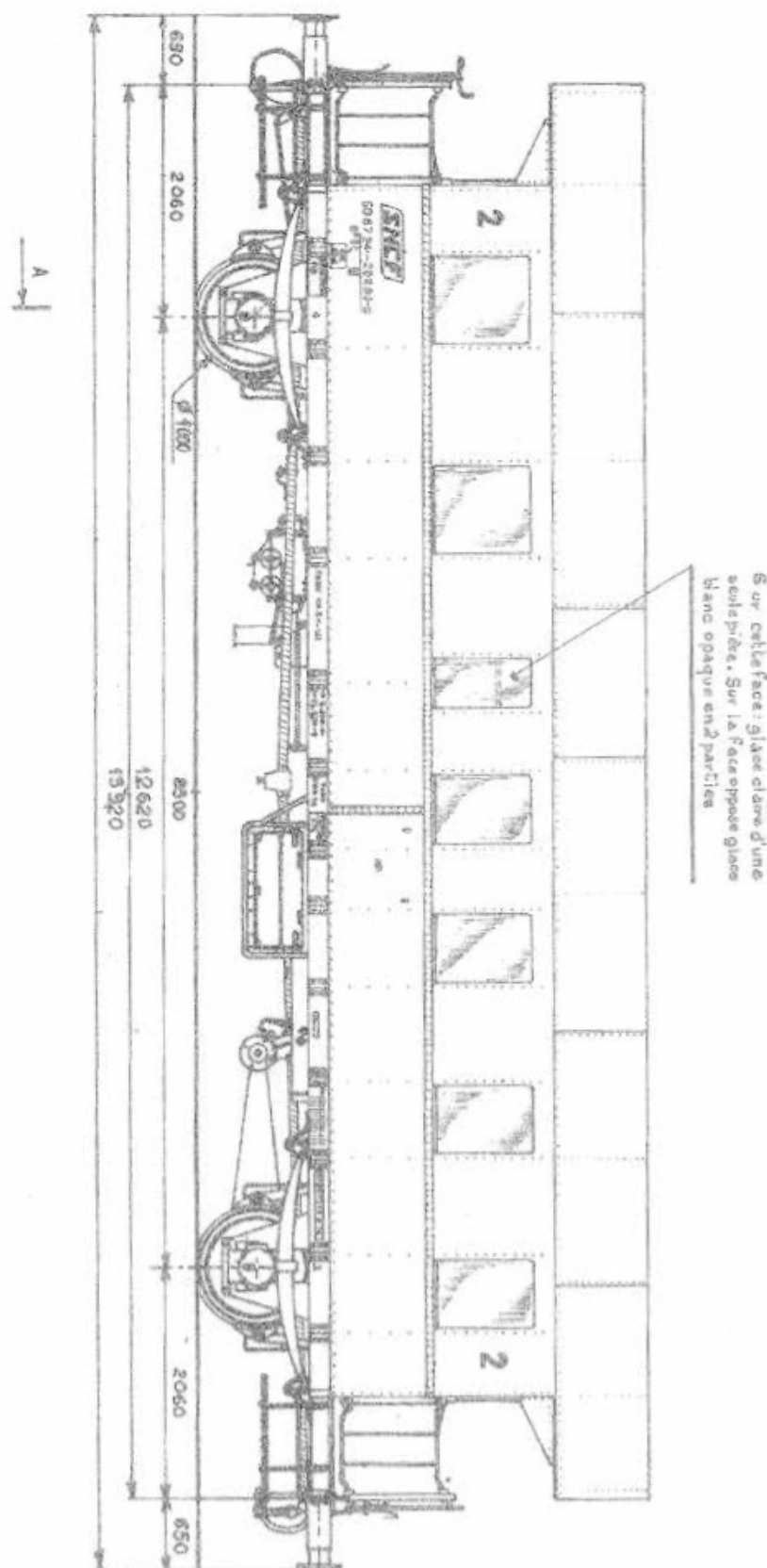
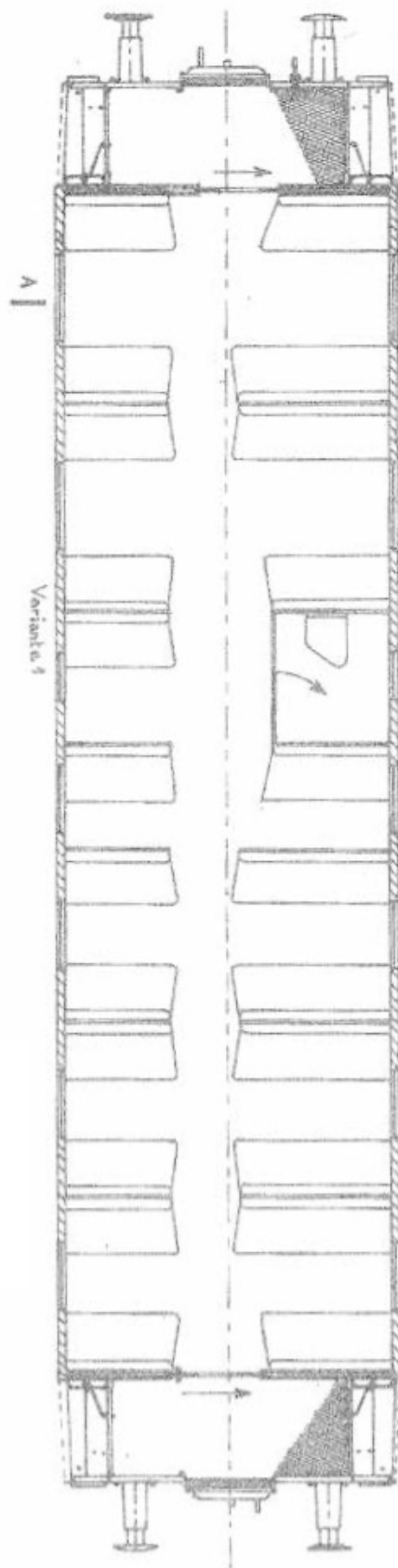
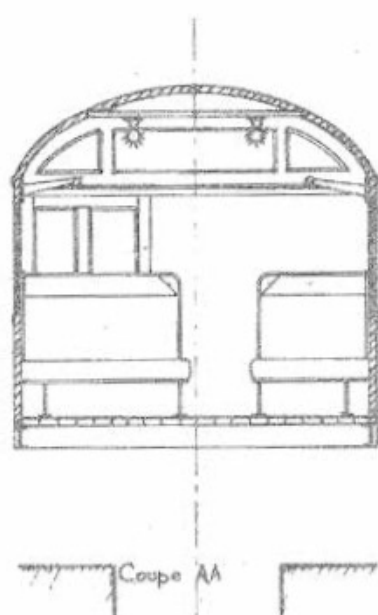
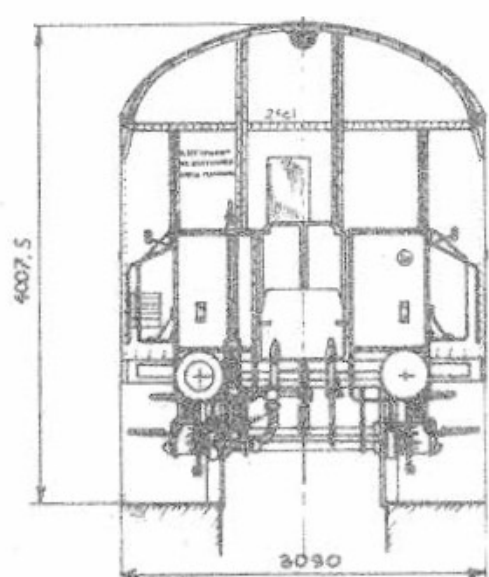
MATÉRIEL
ROULANT
(CATÉGORIE A)ÉCHELLE HO
1/87, les cotes indiquées en
mm sont celles de la réalité

DESSIN: PIERRE PICHON, LR PRESSE

Le plan du mois

VOITURE TYPE B61/2T
« BOÎTE À TONNERRE »

LOCO-REVUE - N°903 - OCTOBRE 22



Sur cette face: glaces claires d'une seule pièce. Sur la face opposée glaces blanc opaque en 2 parties

AU LENDEMAIN DE LA SECONDE GUERRE MONDIALE, LA SNCF A INTÉGRÉ UN CERTAIN NOMBRE DE VOITURES D'ORIGINE ALLEMANDE À PLATEFORMES D'EXTRÉMITÉS, SURNOMMÉES « BOÎTES À TONNERRE » DU FAIT DE LEUR IMPORTANT BRUIT DE ROULEMENT. LES PLUS NOMBREUSES, DE SECONDE CLASSE, ONT LARGEMENT SERVI SUR LES RÉGIONS SNCF EST ET NORD.

Numérotations:

508724-20286-8 B ⁶ L (Ap) ex B ³ L mfp 17741 ex B ³ L mfp 12790 ex XR 9946 ex B ³ L mfp 36389	17785	12787 ex B ³ L mfp 16905
288-4	17740	12789
289-2	17742	12791 ex B ³ L mfp 17768 ex XR 9944 ex C ⁶ L mfp 15516
290-0	17744 ex C ⁶ L mfp	17766 ex B ³ L mfp 16701
291-8	17746 ex XR 9941 ex C ⁶ L mfp 17752	
292-6		

Au cours des opérations de réparation ou de révision des organes d'origine allemande tels que: tampons, cylindres de frein, dynamo, caisses à batteries ont pu être remplacés par du matériel français.