



## La Gazette des Petites Échelles – s10-2021

Bonjour à tous,

- **De Benoît Bouchez**



### **BR 52 : dernière ligne droite.**

Ma charge de travail ces dernières semaines m'avait rendu incapable d'avancer sur la BR52 Trumpeter au 1/35°. Profitant de quelques jours de congés, j'ai enfin pu me remettre sur la maquette qui s'approche maintenant de la conclusion.

Le dernier gros "morceau" était formé de la partie avant de la machine, à savoir les fanaux, les pare-fumées et la passerelle d'accès à la boîte à fumée. Pendant la période d'arrêt des travaux sur cette maquette, j'ai eu la chance de trouver une bonne photo d'une BR52 réelle avec une partie avant similaire à celle de la maquette. En effet, ces machines ont subi pas mal de modifications, notamment à la fin de la guerre, et il existe de nombreuses variantes sur la partie avant (les feux typiques de la version militaire ayant notamment été remplacés par des fanaux de grande taille). Le fabricant de la maquette propose d'ailleurs plusieurs options en fonction de la version que l'on souhaite réaliser.



J'ai alors eu la surprise de découvrir que les différentes options proposées dans le guide de montage ne correspondent pas à la version Deutsche Bahn (post 1945 donc).

La version DB est en fait une espèce de panachage des différentes versions présentées dans le guide de montage.

Finalement, après quelques essais d'adaptation des pièces, la machine a reçu ses feux avants et surtout ses pare-fumées, qui se sont révélés être un véritable cauchemar à ajuster correctement. En effet, les pièces fixant les pare fumées sont très souples. Un premier essai m'avait donné un résultat fort décevant, les pare-fumées se voyant affectés d'une forme de strabisme convergent fort déplaisant. De plus, la chaudière ayant été peinte à la bombe, la colle ne tenait pas correctement, d'autant que les pièces de maintien n'ont presque pas de surface d'appui sur la chaudière.

Finalement, après un petit décapage localisé et diverses expérimentations pour maintenir les pièces durant le séchage, les pare-fumées ont été assemblés sur la chaudière. Comme le montrent les photos, la machine doit recevoir quelques retouches de peinture sur les zones de collage ainsi que sur le fanal supérieur (qui a été monté avant d'être peint).





Photos de l'avant d'une BR 52 réelle.

Ici, les écrans pare-fumée diffèrent de ceux de la maquette puisque ce sont des « witte » suspendus alors que sur le modèle Trumpeter ce sont des pare-fumées nervurés en bois qui sont représentés.



Une fois ces retouches terminées, la machine recevra ses dernières pièces de super-détaillage (l'éclairage sous châssis ainsi que les rambardes horizontales, mains courantes, que j'ai décidé de monter en dernier lieu, car extrêmement fines et fragiles), ainsi que ses marquages par décalcomanies.



Pour ce dernier point, j'avoue être face à un dilemme car les décalcomanies fournies présentent, outre le numéro de la machine,



l'aigle emblème du 3<sup>ème</sup> Reich, symbole dont je ne suis pas franchement fan, et qui de toute façon avait été supprimé quand les BR52 ont été rattachées à la DB. Notez quand même que Trumpeter a supprimé le tristement célèbre «svastika dextrogyre" qui se trouvait sous l'aigle (la décalcomanie présente juste un cercle sous l'aigle - l'utilisation de la croix gammée nazie est d'ailleurs réprimée par la loi dans plusieurs pays européens).

En prévision des ouvertures du club au public déjà programmées, plusieurs membres de la section assurent dès à présent la maintenance et la préparation ainsi que l'entretien des réseaux et ce, dans le plus strict respect des protocoles sanitaires en vigueur.



**Christophe Moronville**

ici penché sur le TCO du grand réseau en H0 du premier étage, remplace, fer à souder en main, un ensemble de commandes électriques qui ont fait leur temps, par un tout nouveau panneau, comportant des interrupteurs et des leds, qu'il a spécialement réalisé.

Comme prévu, nous avons récupéré le garage/station service du réseau au 1/32<sup>ème</sup> du plateau du second afin de l'incorporer dans un diorama qui lui offrira un environnement adapté, destiné à le mettre en valeur, avant de réinstaller le tout sur le réseau.

Sur la photo, on peut voir le moteur et le système par vis sans fin qui commandent la montée et la descente du pont élévateur.

La récupération de ce bâtiment a été facilitée par les prises à branchement/débranchement rapide bien pratiques, installées fort judicieusement par **Jean-Luc Hoffmann**, créateur de l'animation.

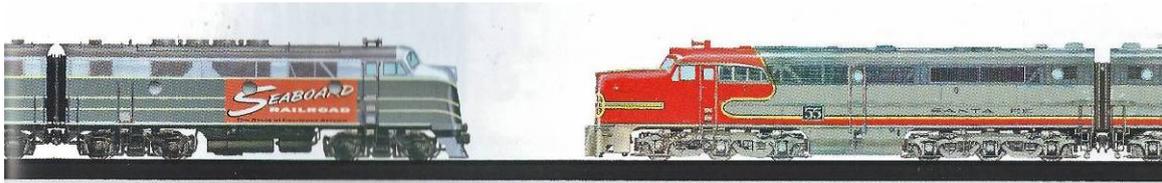
Comme de coutume, vous pourrez suivre dans votre Gazette, l'avancement des travaux qui seront effectués à domicile.



- **Jean-Claude Dhilly nous écrit**



Aujourd'hui, **Jean-Claude** nous propose une étude sur les locomotives Diesel électriques américaines types F et PA avec leurs reproductions en modélisme, notamment par la firme Märklin.



**A) Locomotives Diésel électriques type F de formule BB**

Au milieu du 20<sup>ème</sup> siècle les besoins de locomotives puissantes se sont accentués. Celles à propulsion « vapeur » avaient atteint leur capacité maximum de puissance avec les « Challenger » et surtout les « Big Boy ».

Le fonctionnement de plusieurs locomotives dans le même ensemble se limitait, au maximum, à 2 machines à traction vapeur, alors qu'avec les nouveaux engins à propulsion « diesel » les possibilités de convois tractés par des unités multiples devenaient possibles ; il n'était pas rare de voir des ensembles de 3,4 ou plus de machines assurant la traction de rames de fret avec parfois une machine au centre du convoi et une ou deux en pousse.



Type F car F = Fourteen soit 14(00) CV.

La locomotive diesel électrique fut créée en novembre 1939 par Général Motors **Electro Motive Division** et Général Motors diesel à l'usine de « La Grange » dans l'Illinois et au Canada dans la province de l'Ontario.



Conçue à l'origine pour la traction des convois de fret, par la suite, une évolution de la locomotive un peu plus longue fut spécialement étudiée pour la remorque des rames de voyageurs.

Pour convaincre les compagnies ferroviaires des performances, du type FT, une machine fut mise en démonstration ; ce fut un succès !

Le développement du modèle à partir du modèle d'origine de 1039 était mû par un moteur de 1350 cv et développé pendant la seconde guerre mondiale.

Puis vinrent le F3 en 1946 avec des transformations de structure, de freinage et de ventilation.

En 1949 création du F7, puis en 1954 c'est le type F9 soit une succession de moteurs plus puissants et également des machines plus longues pour abriter un réservoir d'eau et un générateur de vapeur pour chauffage des voitures de passagers.

Modèle reproduit par Märklin.





*Il existe des éléments type A avec cabine de conduite et d'autres de type B sans cabine de conduite.*



*Il fut produit au total 4726 types A dont 2747 types F7 ou FP7 et 1483 types B F7.*

*Ci-contre, un bel ensemble de F7 diffusées Märklin.*

*Dans de précédentes parutions de la Gazette, nous vous avons présenté d'autres types F7 en livrées de multiples compagnies ferroviaires.*

*Une FL9 a été dotée d'un patin 3<sup>ème</sup> rail pour circuler au Grand Central Terminal de New York (voie souterraine).*



### **B) Locomotive ALCO PA**

*Locomotive Diesel électrique type A1A- A1A conçue pour transport de voyageurs.*

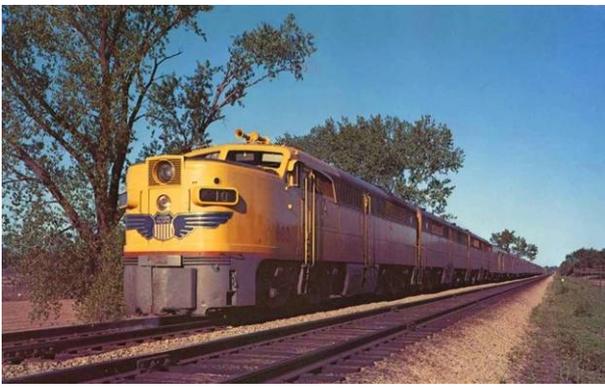
*Construites aux USA à Schenectady dans l'état de New-York par un partenariat entre les compagnies American Locomotive Company (ALCO) et Général électrique entre Juin 1946 et Décembre 1953.*

*Il fut fabriqué des unités type PA avec cabine de conduite et des boosters type B, sans cabine.*

*L'aspect de la locomotive révélait une étude de formes particulièrement réussies pour l'époque ; elle connut donc un succès immédiat.*



*Les concepteurs ont également réalisé un modèle de démonstration avec le slogan : « More power To America Spécial''*



Les premiers modèles développant 2000 cv ont été construits entre Septembre 1946 et Juin 1950 soit PA1 et PB1. Ensuite, entre avril 1950 et décembre 1953, les type PA2 et PB2. bénéficièrent d'augmentation de la puissance avec un moteur de 2250 cv ; modèles équipés de moteurs diesel 16 cylindres, vitesse maximum 188 km/h soit 117 mph. Il fut produit : 169 unités PA1 et:39 PB1 ainsi que : 81 PA2 et 8 PB2.



Ci-contre, la locomotive et rame portant la livrée spéciale pour la commémoration de l'anniversaire des 200 ans des USA, en 1976.

Bien évidemment Märklin a choisi de reproduire à l'échelle H0 différents modèles de locomotive type PA/PB.



A ce jour, seuls 5 exemplaires de machines réelles sont conservés dans des musées.



Lebanon, OR 11/23/08 photo by Craig Bass



Toutes les autres ont été démolies, achevant leur carrière chez les ferrailleurs comme on peut le voir ci-dessus et ci-contre.

Merci de votre attention et à bientôt.

JCD

## - **A ne pas manquer en pièces jointes**

**Sandra Monfet** déléguée fédérale Haut de France Nord/Pas-de-Calais de la **FFMF**, nous invite à prendre connaissance de la lettre de la Fédé.

Elle nous annonce par ailleurs l'annulation **BOURSEMANIA** les 06 et 07 mars 2021 à

**Monchecourt** ; l'organisateur vous donne rendez-vous à son exposition qui aura lieu en novembre 2021.

Elle indique également que le mini-festival organisé par le **CMCF Oignies** et programmé pour les 20 et 21 mars, n'aura pas lieu pour les raisons que l'on sait.



## - **Encore des vidéos sympas**

**1 - TvZ (0) Réseau d'appartement ou appartement de réseau en ZERO ?**

Ce réseau atypique d'une famille marseillaise, s'étend sur la totalité d'un appartement de 170 m2 situé en plein cœur de la cité phocéenne !

[https://youtu.be/Ho2Jgn\\_BT0Q?list=PL-JMn3r6-q09aMoxZ9CGao9T03Husv1li](https://youtu.be/Ho2Jgn_BT0Q?list=PL-JMn3r6-q09aMoxZ9CGao9T03Husv1li) (17' 11'')

**2 - Lucie –Locomotive à chaudière verticale originaire des tramways de l'Est de Bruxelles.**

<https://youtu.be/jENG2QQfSql> (05' 03'')

**3 - La BB 22200 sous toutes les coutures.**

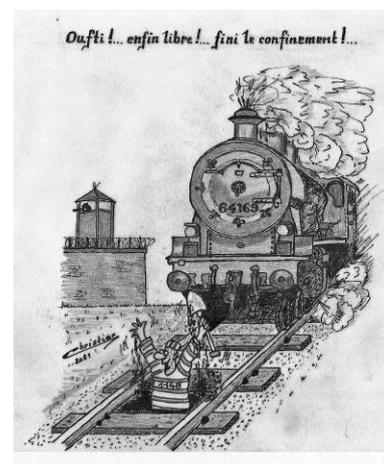
[https://youtu.be/HUntP\\_mx3B0](https://youtu.be/HUntP_mx3B0) (58' 16'')

**4 - Les rendez-vous du lundi par Thierry Pupier : Dessiner son réseau avec Anyrails.**

<https://youtu.be/9NT9Tea4mSQ> (15' 57'')

## - **Humour**

Nouveau dessin réalisé par **Christian Hacardiaux** - 6<sup>ème</sup> confinement en prisons belges.



À bientôt

**Maurice Vroman** avec l'amicale collaboration de **Benoît Bouchez**, de **Jean-Claude Dhilly**, de **Maurice Martin**, de **Jean-Marie Craye**, de **Francis Pourpoint**, de **François Lалуque**, de **Thierry Pupier**, de **Michel Quivy**, de **Christian Hacardiaux**