

LETTRE D'INFORMATION N°19 - 11 janvier 2025

En ce début janvier 2025, au nom de TRAIN MODÈLE, je vous souhaite, ainsi qu'à vos proches, beaucoup de joie, bonheur, santé, et bien sûr de plaisir ferroviaire pour cette nouvelle année ... des projets existent, pour le plus grand bien de notre passion commune, et nous verrons plus loin ce qu'il en est.

NOUVEAUTÉ 2024 : LES WAGONS CÉRÉALIERS A FACES PLANES

Pour ce qui concerne les dernières productions TRAIN MODÈLE livrées courant 2024, les céréaliers à faces planes ont connu un beau succès, et les versions encore disponibles voient leurs nombres diminuer de jour en jour. Ces wagons ont été fabriqués en 200 exemplaires numérotés et, conformément à la politique de TRAIN MODÈLE pour toutes les fabrications passées ou à venir, ne seront pas ré-édités. Après livraison aux réservataires de tous les exemplaires souscrits, les versions encore disponibles ont été intégrées au site TRAIN MODÈLE. Vous pouvez donc les y retrouver sous l'onglet Echelle O - Matériel roulant O - Wagons O.

NOUVEAUTÉ 2025 : LES WAGONS CÉRÉALIERS A FACES GALBÉES

Dans un avenir proche, TRAIN MODÈLE livrera une nouveauté au printemps 2025, complémentaire de la série précédente : la série des wagons céréaliers à faces galbées, actuellement en peinture. Ces modèles, fabriqués également en 200 exemplaires numérotés, clôtureront la série des transports de céréales et permettront aux heureux propriétaires de faire rouler des rames variées constituées aléatoirement de faces planes et de faces galbées, conformément à la réalité. Certaines références sont déjà épuisées (cas de la FG19 - MONFER) ou en passe de l'être prochainement (cas des FG1 - 6 - 8 - 10 - 15). Pour être sûr d'avoir le modèle de votre choix, il est conseillé de ne pas tarder ...

PREMIÈRE MISE EN CHANTIER 2025 : LES VOITURES CORAIL VTU ET VU & LES FOURGONS CORAIL

Une période un peu plus lointaine (printemps/été 2026) verra l'arrivée des voitures Corail et des fourgons MC76. Les études (*) du constructeur habituel sont en cours, et devraient être achevées ce mois-ci, avec le choix définitif des techniques de réalisation (cas des toitures en particulier) . Après corrections éventuelles, la fabrication des prototypes pourra démarrer. Ce programme est complexe, rappelons le, mais il couvrira la quasi totalité des versions réelles. Les décorations régionales de l'époque V ou VI ne seront pas traitées, car présentant trop de différences au niveau des aménagements intérieurs avec les versions d'origine. Cela représente déjà tout de même 27 versions de VTU, après l'ajout récent des voitures "plc" - portes louvoyantes coulissantes - (voir photosci-après) et 25 versions de VU ...

(*) "Les", car il y a huit chaudrons différents, deux pour les VTU (si on considère que celui de la voiture Bar Corail B5rtu, où deux baies sont occultées d'un seul côté, est identique à celui des A10tu et B10/11tu), et six pour les VU.



VTU 75 - A10tu à portes pliantes Mielich



VTU 84 - A5B5tu à portes louvoyantes coulissantes (plc)

Les tableaux ci-après montrent les principales différences existant entre les différents types de voitures, VTU et VU :

Type de voiture	VTU75	VTU75	VTU75	VTU75	VTU82	VTU82	VTU82	VTU84
Configuration	A10tu	B10tu	B11tu	B5rtux	A10tu	B10tu	B11tu	A5B5tu
Entr'axe bogies (m)	18,306	18,306	18,306	18,306	18,306	18,306	18,306	18,306
Nombre de fenêtres par face :								
- Grandes fenêtres	10	10	10	8/10 (*)	10	10	10	10
- Petites fenêtres (WC)	1	1	1	1	1	1	1	1
Largeur grandes fenêtres (mm)	1400	1400	1400	1400	1400	1400	1400	1400
Largeur trumeaux (mm)	563	563	563	563	563	563	563	563
Hauteur fenêtres (mm)	950	950	950	950	950	950	950	950
Largeur petites fenêtres (mm)	750	750	750	750	750	750	750	750
Portes pliantes Mielich	x	x	x	x				
Portes louvoyantes coulissantes					x	x	x	x
Type de chaudron	Ia	Ia	Ia	Ia	Ib	Ib	Ib	Ib
Fabrication prévue	25	45	30	15	8	8	8	8

(*) deux baies occultées sur l'une des faces (bar)

Tableau VTU (voitures à couloir central)

Type de voiture	VU75	VU75	VU75	VU75	VU75	VU75
Configuration	A9u	B11u	B6Dd2	A4B6u	A9c9ux	B10c10ux
Entr'axe bogies (m)	19,000	19,000	19,000	19,000	19,000	19,000
Nombre de fenêtres par face :						
- Grandes fenêtres	9	11	8	4/6	9	11
- Petites fenêtres (WC ou douche)	2	2	2	2	3	2
Largeur grandes fenêtres (mm)	1400	1200	1178	1400/1200	1178	1178
Largeur trumeaux (mm)	926	703	760	926/738	982	725
Hauteur fenêtres (mm)	950	950	908	950	908	908
Largeur petites fenêtres (mm)	750	750	750	750	750	750
Portes pliantes Mielich	x	x	x	x	x	x
Type de chaudron	III	IV	V	VI	VII	VIII
Fabrication prévue	15	30	15	15	8	20

Tableau VU (voitures à compartiments et couchettes)

Les fiches de réservation sont jointes en annexe. Elles sont également téléchargeables sur le site TRAIN MODELE sous l'onglet "Infos".

Les quantités de fabrication prévues sont susceptibles d'évoluer en fonction des commandes passées avant juin 2025

Ce programme de voitures rompt avec une habitude, hélas bien ancrée, qui consistait à produire des véhicules lourds et dénués d'attelages à élongation. Aujourd'hui, certains modélistes recherchent des voitures autrefois produites à une époque, pourtant pas très éloignée, où on ne se préoccupait pas de la possibilité de faire rouler le matériel (cas des UIC, des DEV, etc ...), ce qui présente un certain inconvénient, pour ne pas dire un inconvénient certain, pour du matériel dont le prix de vente dépasse les 1000 euros ...

TRAIN MODÈLE propose des modèles plus légers par utilisation de matériaux adaptés pour les aménagements intérieurs, munis d'essieux montés sur roulements à billes et de soufflets souples, et pouvant être équipés d'un attelage à élongation (fourni), ce qui présente un avantage certain, particulièrement sur le marché de l'occasion ... De plus, chaque voiture sera équipée d'un éclairage à leds, réglable, dont la consommation électrique est très faible ... L'inscription en courbe devrait permettre de circuler sur des rayons supérieurs à 2,200 m.

Les prototypes devraient être présentés en avant première les 09 et 10 mai 2025 à NÎMES aux rencontres des Amateurs Constructeurs du Zéro.

MODÈLES EN PROJET

Il est de règle chez TRAIN MODÈLE de demander l'avis des modélistes avant de lancer un modèle. Une fiche d'intérêt est jointe en annexe afin de permettre à chacun de faire part de ses préférences pour la production de tel ou tel modèle. Les années passent et le marché du Zéro évolue. Il y a maintenant plus de 15 ans, était présenté à NÎMES (TRAIN MODÈLE n'existait pas encore) un projet de fabrication de wagons céréaliers à bogies. A cette époque où l'âge moyen des modélistes du Zéro était plus proche des 80 ans que des 60, le projet avait été décrié car trop "moderne", seules les reproductions de l'époque III, voire antérieures, intéressant les "modélistes" (wagons courts à essieux, locomotives à vapeur, etc ...). Cela a bien changé depuis, et le rajeunissement global des amateurs entraîne des demandes pour des matériels plus contemporains, dont la présence sur le sur le réseau ferré national peut cependant être révolue ou en passe de l'être Il faut savoir écouter et évoluer ...

C'est le cas par exemple pour les BB 4400 kW, déjà produites il y a un certain temps, et introuvables sur le marché.



BB 22344 livrée d'origine - Logo Carmillon

Avec l'accord du promoteur d'origine de ces locomotives qui fait partie des conseillers de l'équipe TRAIN MODÈLE SAS, un certain nombre de ces modèles pourra être à nouveau envisagé, avec des techniques actuelles, telles que la digitalisation sonore Hifi (ZIMO en option avec programmation TRAIN MODÈLE) et les pantographes motorisés. Le nouveau système de verrouillage des pantos permettra à ceux qui n'auront pas choisi l'option digitale à l'origine, de motoriser leurs pantos en cas d'évolution ultérieure sans recourir à des travaux fastidieux d'une part, et à la portée de tous d'autre part.

Machine souhaitée par certains, la série des 2D2 9100, machines de légende datant des années 1950-51 et construites à 35 exemplaires pour l'électrification en 1500 volts continu de PARIS à LYON. Elles ont dominé en leur temps la ligne impériale avec les CC 7100, jusqu'à l'apparition des BB 9200 puis 9300 qui les ont reléguées à un service moins noble. Ces machines avaient fait l'objet d'une reproduction par FULGUREX, très belle pour l'époque, mais qui n'en était pas pour autant exempte de quelques défauts (position des phares et forme des moustaches principalement). TRAIN MODÈLE propose une nouvelle version de ce magnifique engin avec ses différences, caractéristiques des modifications qui leur ont été appliquées au fil des ans jusqu'à leur radiation en 1987. Ici encore, le système de verrouillage des pantos permettra - éventuellement - une motorisation postérieure aisée.



2D2 9117 après GRG2

Et puis, nombreux sont ceux qui ont connu les fameuses BB MIDI, avec leur caisse rivetée et leurs portes centrales en faces avant. Ces locomotives, livrées entre 1928 et 1932 (époque II) pour la série MIDI E4101 à 4190, et entre 1929 et 1930 pour la série MIDI E4601 à 4650, ont connu de nombreuses transformations d'une série à l'autre en particulier pour augmenter leur vitesse limite.

Devenues BB 4100/4600 par la suite, caractéristiques des époques III et IV, elles ont été engagées sur les lignes du massif central où on a pu les voir circuler en UM3 en tête d'une rame de céréaliers à bogies par exemple (voir photo ci-après). D'autres ont été affectées aux lignes pyrénéennes et aux nombreux embranchements d'alors vers PAMIERS - LA TOUR DE CAROL, ou encore vers LOURDES - LUCHON ou OLORON SAINTE MARIE - CANFRANC. L'intérêt en terme modélistique de ces antennes, tout autant que celle de la ligne des Causses BEZIERS - NEUSSARGUES, est qu'on y voyait passer des rames courtes.... On a pu retrouver certaines de ces machines au service des remontes des rames voyageurs entre les gares terminales et les faisceaux de remisage, mais des problèmes liés aux pivots de bogies les en ont écartées au profit de BB 4200/4700, moins fragiles pour ce service.... Radiation entre 1984 et 1987



BB 4600 UM3 et rame de céréaliers à bogies - 1974 / 1980

Il y a également une série de locomotives anciennes dont la carrière a commencé au PO-MIDI, les BB 300 constituées de deux sous séries :

- les BB 301 à 324 - ex E241 à 264 - commandées en 1936 par le PO et livrées de 1938 à 1939 à la jeune SNCF,
- les BB 325 à 355 commandées en 1940 par la SNCF mais livrées de 1946 à 1948.

Ces machines ont été dédiées principalement au transport de marchandises. Leur principe de construction était identique à celui des BB 4100/4600 MIDI qui les avaient précédées quelques années plus tôt, à savoir deux bogies bimoteurs attelés entre eux, portant chacun la traverse de tamponnement avec l'attelage, libérant ainsi totalement la caisse des contraintes induites par l'effort de traction. Leur esthétique a évolué au fil des ans, la première sous série conservant jusqu'au bout sa porte centrale avec sa troisième baie, et portant successivement une livrée vert extérieur, puis vert celtique, tandis que la seconde voyait de 1967 à 1971, la suppression de la porte centrale et de la fenêtre correspondante, l'agrandissement consécutif des grandes baies frontales, et recevant à la place du vert celtique, une livrée vert bleuté foncé avec moustaches et bandes latérales blanches peintes.

Seules les machines de la première sous-série étaient couplables en UM. Un certain nombre de machines a été versé au service des remotes entre gare et faisceau de remisage. Deux locomotives de cette sous-série recevront tardivement une livrée béton. Radiation de 1982 à 1998.



BB 311 - 1^{ère} sous-série



BB 327 - 2^{ème} sous-série

Pour le matériel remorqué, les voitures ANF/USI sont envisagées. Rappelons qu'à l'origine, les premières tranches concernaient des voitures de 2^{ème} classe à couloir central ("coach") - tranche USI 60 de 50 voitures, suivie de la tranche USI 61 de 70 voitures (époque III) - comportaient des soufflets "accordéon" traditionnels et était équipée de bogies Y16 ls. Le remplacement ultérieur des soufflets par des bourrelets UIC nécessita l'ajout d'un caisson à chaque extrémité, les chaudrons restant identiques (chaudron dit court avec baies équidistantes).



Voiture USI 60 - Bsmfyi (future B10t) chaudron court et soufflets - Epoque III

La tranche USI 62 voit l'allongement des chaudrons permettant d'intégrer directement sans caisson, la pose de bourrelets à la place des soufflets, tandis que la présence de voitures de 1^{ère} classe à aménagement intérieur combiné - couloir central/compartiments A4t4 - nécessite d'augmenter la largeur des trumeaux pour les quatre baies centrales au droit des compartiments, diminuant en conséquence celle des trumeaux de la partie "coach".

A noter que la disposition des baies restera identique par la suite, quel que soit le type de voiture, 1^{ère} ou 2^{ème} classe. Ces voitures sont équipées d'origine de bogies Y24, les autorisant à 140 km/h.

A partir de la tranche USI 66, les voitures sont équipées de bogies Y28 (VL 150, puis 160 km/h), tandis que le chauffage autonome d'origine Avialex est remplacé par un chauffage électrique.



Voiture USI 68-71 - A4t4, transformée en A2t2B2t3 mixte

Autre modèle envisagé, les voitures lits T2, autrefois appelées wagons lits, comme l'indique le nom de la célèbre compagnie qui en est à l'origine, la Compagnie Internationale des Wagons Lits CIWL.

En 1968, le schéma des anciens "wagons lits" traditionnels laisse place à un nouveau diagramme plus moderne, celui des WLAB T2 d'une capacité de 36 places couchées. Le caisson est plus haut, permettant une optimisation des cabines en les imbriquant les unes dans les autres grâce à une conception à deux niveaux, neuf cabines basses au niveau du plancher et à lits rabattables, et neuf autres surélevées à lits fixes en partie haute, intercalées entre les précédentes. Ceci conduit à un diagramme particulier selon la face latérale de la voiture, avec six grandes baies côté couloir, et dix huit baies à niveaux décalés côté opposé dont neuf grandes pour les cabines basses et neuf petites surélevées pour les cabines hautes. Les caisses sont montées sur bogies Minden-Deutz.



Voiture lits T2 SNCF - Pool TEN

Grâce à leur accessibilité à la clientèle de 2^{ème} classe, elles ont connu un succès commercial qui a conduit la SNCF à en acquérir 82 unités supplémentaires entre 1973 et 1982, tandis que la SNCB en recevra 6 autres et la RENFE 85.

Au départ munies au centre de la caisse du fameux monogramme or de la CIWL avec inscriptions jaunes en capitales COMPAGNIE INTERNATIONALE DES WAGONS LITS au dessus des baies, elles verront ces inscriptions disparaître ainsi que le monogramme correspondant lorsqu'elles seront intégrées au parc SNCF, présentant alors le logo SNCF de l'époque accompagné du nouveau sigle du pool européen TEN (TRANS EURO NUIT), complémentaire de celui des TEE pour les trains rapides. Les inscriptions évolueront avec le temps, passant du jaune au blanc.

On retrouve ces voitures dans la composition des grands trains de nuit tant nationaux qu'internationaux.

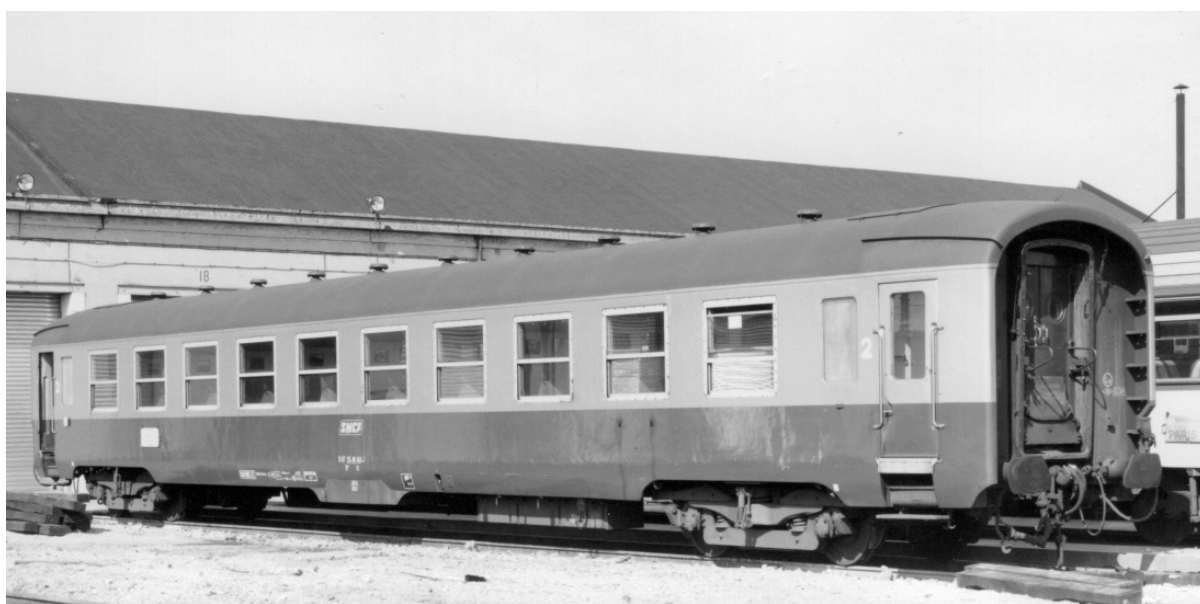
Leur radiation interviendra en 2002.

Autre production relative à un nouveau programme, celui des voitures DEV AO longues. Ces voitures sont issues des tranches U55 partielle à U59 ("U" pour Unifiée), complément des tranches précédentes U46 à U55 (DEV AO "courtes") déjà produites autrefois par AMJL SARL.. D'une longueur HT de 25,094 m, elles ont été construite en 520 exemplaires, répartis en 85 voitures de 1^{ère} classe A9myfi, 85 voitures de seconde classe B10myfi, 40 voitures couchettes mixtes 1^{ère}/2^{ème} classe A4c4B5c5myfi et 310 voitures couchettes de 2^{ème} classe B10c10myfi. Elles ont été équipées de bogies Y16, Y20 ou Y24. Leurs baies étaient de type Klein semi ouvrantes.

Ces voitures ont connu les époques III et IV. Leur radiation est intervenue à partir de 1990, couvrant la fin de l'époque IVb jusqu'à l'époque Va.



DEV AO longue A9myfi (époque III)



DEV AO longue B10 (époque IVa)



DEV AO longue A4c4 B5c5myfi (époque III)

Enfin, pour clore le chapitre du matériel remorqué, TRAIN MODÈLE propose de réaliser rapidement une petite série de voitures UIC identiques à celles déjà produites autrefois par AMJL SARL, mais améliorées au niveau du poids, du roulement, de l'éclairage, et munies de l'attelage à élongation. Fabrication par le constructeur d'origine, afin d'avoir une esthétique strictement identique avec la série d'origine.



Voiture UIC A9 - Epoque V

SONDAGE MODÉLISTES

Toutes les locomotives et voitures proposées ne seront pas forcément produites. Ce seront les modélistes qui en décideront, une quantité minimale étant requise pour concrétiser un projet. C'est pourquoi sont soumises ci-après à votre consultation une synthèse des projets proposés plus haut reprenant chaque catégorie - locomotives et voitures - afin que chacun puisse indiquer ce qu'il souhaiterait voir réaliser par TRAIN MODÈLE. Les résultats de cette concertation seront présentés dans l'une des lettres à venir, ainsi que les choix arrêtés et les périodes d'engagements.

Il vous est demandé d'y répondre sans attendre, afin de pouvoir gérer les choix des modèles selon vos préférences. Il est rappelé que pour qu'un programme se concrétise et passe en phase de réalisation, il faut un certain nombre d'engagements.

A compter de la mise en fabrication, les délais moyens de construction et de mise à disposition aux réservataires sont de l'ordre de 12 mois pour les wagons, 15 mois pour les voitures, et de 18 mois pour les locomotives.

FINANCEMENTS DES MODÈLES

TRAIN MODÈLE propose, après acompte de réservation d'un modèle, un financement du solde par appels de fonds en deux fois pour un wagon, quatre fois pour une voiture et cinq fois pour une locomotive. Les réservataires ont également la possibilité d'opter pour un règlement par prélèvements mensuels répartis sur la durée prévisible de construction.

Actuellement, le financement d'une voiture Corail peut s'effectuer, pour ceux qui sont intéressés, par 15 prélèvements mensuels de 56 euros après l'acompte de réservation joint à la fiche correspondante dûment renseignée. Ceci nécessite de fournir un Relevé d'Identité Bancaire afin de recevoir le formulaire bancaire d'autorisation de prélèvement.

Lorsque tous les modèles d'un projet donné ont été livrés aux réservataires, les exemplaires disponibles restant sont proposés sur le site TRAIN MODÈLE - un peu plus chers - et peuvent être réglés soit intégralement à la commande, soit en plusieurs fois par l'intermédiaire de FLOA BANQUE.

AUTRES ECHELLES (I & HO)

TRAIN MODÈLE a été sollicité par différents amateurs pour produire des modèles à l'échelle I (1/32^{ème}). Ce créneau, encore confidentiel en FRANCE, ne peut être comblé par deux producteurs en même temps, car la demande ne serait pas suffisante pour rentabiliser un projet. TRAIN MODÈLE a donc décidé de ne pas s'y engager pour se concentrer sur le O (1/43,5), et même sur le HO, mais dans un domaine particulier encore inexploité : celui de la caténaire fonctionnelle.

En effet, la plupart des amateurs veulent avoir la reproduction la plus parfaite de tel ou tel modèle, ce qui est légitime mais engendre des coûts de plus en plus élevés pour les constructeurs. Et donc se pose la question : comment concilier la perfection d'un modèle d'un coût assez élevé, circulant dans un environnement détaillé, mais sans émettre le moindre son réaliste, sans échappement de fumée pour une locomotive à vapeur, ou sans caténaire et pantographes levés pour une locomotive électrique ? Ou bien on veut du matériel réaliste et on y met les moyens techniques et financiers, ou bien on fait appel à du matériel jouet pas très onéreux en ne se préoccupant pas des liens avec la réalité.

Les modèles des grandes marques aujourd'hui sur le marché sont proposés en règle générale avec des attributs réalistes :

- digitalisation sonore
- fumigène pour les vapeurs et diesels
- pantographes réalistes, et pour certains motorisés

TRAIN MODÈLE s'est intéressé à ce dernier critère en développant, avec l'assistance d'un modéliste professionnel de talent, excellent dessinateur et concepteur reconnu, une gamme de poteaux à construire en laiton ou maillechort, ainsi qu'une caténaire en acier cuivré à assembler. Certains confrères ont déjà développé un tel système pour le système alternatif 25 kV.

TRAIN MODÈLE a choisi pour ses réalisations le système courant continu 1,5 kV présent sur une partie importante du réseau SNCF de référence.

TRAIN MODÈLE présentera donc très prochainement un programme actuellement en fin d'étude et début de production.

Cette gamme comportera tout d'abord :

- des poteaux en H pleine voie - compression et traction - en kit laiton à assembler par soudure. Pour faciliter la construction et la rendre accessible au plus grand nombre, des gabarits de montage seront proposés en accessoires.
- des gabarits de construction de caténaire compound à l'aide de fils dressés en acier cuivré permettant un assemblage par soudure aisé. Possibilité de construction au mètre.

Les modèles pourront également être acquis montés et peints.

Le détail de cette nouvelle production sera présenté dans la prochaine lettre. Des démonstrations de construction seront effectuées sur le stand TRAIN MODÈLE lors des plus importantes manifestations modélistes à venir (BOURGES, CHAMBERY, DREUX, MEURSAULT).

Alain PIALAT
TRAIN MODÈLE SAS

ANNEXE

SONDAGE D'ORIENTATION ET DE CHOIX

I - LOCOMOTIVES

Quelles sont les locomotives que vous souhaiteriez voir réaliser par TRAIN MODÈLE en indiquant leur ordre de priorité ?
(laisser en blanc si non concerné)

Modèle	Ordre de préférence (faire une croix dans la case correspondante)			
	1	2	3	4
BB 4400 kW - 7200/15000/22200				
2D2 9100				
BB 4100/4600				
BB 300				

II - VOITURES

Quelles sont les voitures que vous souhaiteriez voir réaliser par TRAIN MODÈLE en indiquant leur ordre de priorité ?
(laisser en blanc si non concerné)

Modèle	Ordre de préférence (faire une croix dans la case correspondante)			
	1	2	3	4
Voitures USI				
Voitures Lits T2				
Voitures DEV AO longues				
Voitures UIC				

Nom :

Prénom :

Age (facultatif) :

Adresse postale :

Courriel :

Date :

Formulaire à retourner par mail à l'adresse : contact@train-modele.fr

ou par courrier postal à TRAIN MODÈLE SAS - 10 rue des Robiniers - F 44800 SAINT HERBLAIN