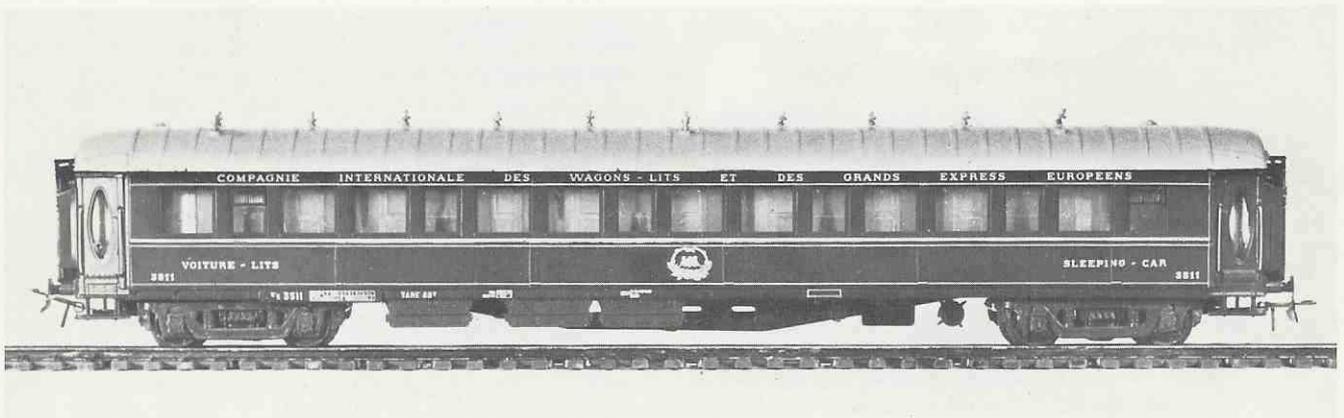


france trains



INFORMATIONS

Destiné à tous ceux qui aiment le train, nous avons préparé ce n° 3 du bulletin d'informations FRANCE-TRAINS.

Il traite des merveilleuses voitures de la C.I.W.L., des trains aux noms évocateurs, de rêve et de soleil.

Voitures restaurant : références 300.301. « Sud-Express » « Méditerranée-Express »
« Train bleu » 1930-1939-1946.

Voitures lits type Lx : (les plus luxueuses) références 302.303.311

« Méditerranée - Express » 1928-1938.
« Pyrénées - Côte d'Argent -Express » 1929-39.
« Simplon - Orient - Express » 1946-1947.
« Train bleu » 1947-1959.

Voitures lits type Z : références 306.307.308.309.310.
Tous les trains de la C.I.W.L.
En Europe et en Orient 1926-1976.

Voitures Pullman : références 312.314.316.321.
« Côte d'Azur - Rapide » 1929-1930.
« Etoile du Nord » Paris-Amsterdam 1939.
« Flèche d'Or » Paris-Londre 1946.
« Mistral » 1950.
« Sud - Express » 1926-1960.

Fourgons de la C.I.W.L. : références 305.315.325.

Voitures de la Mitropa : références 331.332. ex. C.I.W.L. 1940-1973.

Nos amis Messieurs G. Goudert et P. Griveaux qui aiment ces voitures, vous en retracent la passionnante histoire.

FRANCE-TRAINS à votre disposition pour étudier les voitures des réseaux français, les améliorations à apporter à nos modèles réduits, vous souhaite une bonne lecture de ce bulletin sans autre prétention que celle d'une meilleure connaissance du matériel reproduit.

FRANCE TRAINS

La production France-trains vient d'augmenter de 7 références avec les numéros suivant : 300, 306, 307, 308, 321, 331, 332.

Nous vous présentons un bref historique des types de voitures ayant servi de modèle pour nos maquettes.

1°) C.I.W.L.

Réf. 300 : VOITURE-RESTAURANT

Réf. 321 : VOITURE SALON PULLMAN

Il s'agit d'une série de 3 voitures construites pour le « Sud-Express ».

Ce train de luxe a été modernisé fin août 1926 par le remplacement des voitures salon en teck par des voitures métalliques.

Pour sa composition normale, sont construits par la Société Lorraine de Lunéville 6 couplages comprenant les voitures 2737 à 2742 sans cuisine et 2743 à 2748 avec cuisine. Pour les renforcements de fin de semaine et remplacement de voitures en révision, une série complémentaire est construite aux ateliers de Bacalan à Bordeaux et numérotée 2839 à 2841. De plus pour assurer la réserve, 3 des anciens salons en teck sont tôleés, avec décoration extérieure et aménagement intérieur identiques aux voitures neuves (pour que les voyageurs ne s'aperçoivent pas de la différence) portant les numéros 2443, 2444 et 2446, la 2445 est restée dans son état primitif. En 1929, les 2443 et 2445 sont passées en Espagne toujours pour le Sud Express, jusqu'en 1931, puis les 2444 et 2446 sont mutées en Suisse pour assurer le parcours à voie normale du Golden - Moutain - Pullman entre Interlaken et Zweisimmen, le parcours à voie métrique jusqu'à Montreux est assuré par les Pullman 101 et 102 du M.O.B. et 103 à 106 de la C.I.W.L. Ce train n'a eu qu'une circulation éphémère.

Après cette diversion alpestre, revenons aux voitures 2839 à 2841 qui nous intéressent. Donc à leur sortie d'usine respectivement les 31 juillet, 19 août et 14 septembre 1926, la décoration extérieure est la suivante : toit peint en blanc, haut de caisse en crème, bas de caisse en brun Pullman, lettres avec ombre noire, peintes à l'or fin ainsi que les filets. La disposition intérieure comprend une cuisine, une office, un salon de 12 places pouvant se transformer en salle à manger de 24 places par remplacement des fauteuils, un salon plus petit à 8 places. Dans ce dernier, les baies

sont juxtaposées, offrant une vue panoramique. Autre détail peu usuel dans le matériel C.I.W.L., les tables sont pivotantes et de forme ovoïde.

A partir de 1930, pour renforcer le parc, des Pullman type Flèche d'Or sont mis en service sur le Sud Express, nos trois voitures vont changer d'affectation, c'est ainsi que la 2839 est transformée en voiture restaurant à 42 places en 1930, passe au P.L.M. et assure le Méditerranée - Express (futur train Bleu) jusqu'en 1939. Celle-ci est garée pendant la guerre, pillée par les maquisards en 1944, remise en état et entre dans différents roulements jusqu'en 1967. Elle est la seule voiture-restaurant du parc français pas achetée par la S.N.C.F. le 1^{er} Janvier 1962, avant d'être vendue en 1969 pour être ferrailée puis démolie à Massy, la même année. Des victimes du chalumeau c'était la plus belle, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur.

La 2840 devient aussi restaurant en 1930, les fauteuils sont remplacés par des chaises en 1938, avec ces sièges plus démocratiques, elle reste en service jusqu'en 1960, puis servira de vestiaire à Paris-Conflans jusqu'en 1963, ensuite est vendue en 1966.

Terminons par la 2841 : à la fin de décembre 1929, est repeinte comme les Pullman « Côte d'Azur », toit gris, haut de caisse en blanc recouvert de vernis, bas de caisse en bleu, avec inscriptions PULLMAN 1^{re} CLASSE et filets dorés. Pour l'été 1930, se retrouve identique à ses deux sœurs, en restaurant à 42 places, en bleu avec inscription et filets en jaune.

Entre la fin 1940 et fin 1943 est réquisitionnée par l'armée allemande et sert de salle à manger pour un Commandant d'Armée et son état-major à... Melun. Puis est garée, reprend après la guerre du service... civil cette fois, pour se retrouver en Turquie en 1956-57, retour en France, réformée en 1960, louée à la S.N.C.F. de 1961 à 1964, sert de réfectoire à Dijon pendant les travaux de construction du triage de Gevrey-Chambertin, puis sera vendue en même temps que la 2840, comme elle, dans un piteux état.

Réf. 306 - 307 - 308 : VOITURE-LITS type Z

Nous abordons un type comprenant 100 voitures, toutes peintes en bleu de Savoie. Il ne faut pas vous attendre à en avoir tous les détails, car ce chapitre risquerait d'être beaucoup trop long... Voici les séries construites avec les numéros suivants :

	CONSTRUCTEUR	ANNÉE	Inscriptions	Filets	Monogrammes
2712 à 2715	Breda	1926	lettres bronze	or	bronze
2716 à 2719	Silvestri	1926	lettres bronze	or	bronze
2720 à 2721	Off. Elect. Ferr.	1926	lettres bronze	or	bronze
2722 à 2731	Reggio	1926	lettres peintes or	or	bronze
2732 à 2736	Off. Mec. Napoli	1926-27	lettres peintes or	or	décalcomanie
3033 à 3042	Nivelles	1927	lettres peintes or	or	décalcomanie
3043 à 3052	C.G.C.	1927	lettres peintes or	or	décalcomanie
3311 à 3340	E.I.C.	1928	lettres peintes or	or	bronze
3648 à 3662	Reggio	1930	lettres peintes jaune	jaune	bronze
3768 à 3777	Reggio	1931	lettres peintes jaune	jaune	bronze

A l'origine, celles construites en Italie, ont les bandeaux en français et italien, les autres sont en français des deux côtés. Sur les bas de caisse, nous retrouvons les habituels VOITURE-LITS, SCHLAFWAGEN, SLEEPING-CAR et CARROZZA CON LETTI.

A partir de 1935, elles reçoivent les lettres et filets jaunes et monogrammes en bronze, suivant les services à effectuer, viennent s'ajouter les inscriptions en tchèque, hongrois, suédois et grec, plus parfois l'indication de classe.

Ces voitures à 24 places comportaient à l'origine 12 compartiments de 2 places, pour les 1^{re} et 2^e classe. La disposition des cloisons de séparation leur donna la désignation Z, quelques modifications sont intervenues ensuite. Sont transformées en ZT à 28 places, quatre compartiments passent à 3 lits pour les 3041 à 3049 entre 1935 et 1939 pour les 1^{re}, 2^e et 3^e classe, puis à 26 places en 1951 pour les 3034, 3040, 3042, 3045, 3047 à 3050, un compartiment est modifié en office.

Dans le type Z3, les 12 compartiments sont à 3 lits, pour les 2^e et 3^e classe, nous trouvons les 3035, 3036, 3329, 3332, la 3315 n'a plus que 11 compartiments, un est en office.

Entre 1955 et 1961, 68 sont transformées en ZO, avec 22 places et une office, les compartiments deviennent communicants 2 à 2, ensuite elles sont modernisées avec revêtement intérieur en stratifié et éclairage fluorescent.

A la création du Pool Ten le 1^{er} juillet 1971, ces 68 voitures sont réparties entre les réseaux suivants : 8 à la DB, 4 aux OBB, 13 aux FS, 11 aux CFF, 2 à la DSB, 27 à la SNCF et 3 à la SNCB. L'arrivée des TZ neuves les fera réformer entre 1973 et 1976, depuis sont vendues en partie, dont la 3662 à l'AJECTA en 1974, les autres soit à des ferrailleurs, soit à des entreprises pour en faire des dortoirs.

Dans les 32 manquantes, 14 sont détruites pendant la guerre, 6 sont portées disparues, 9 avariées sont reconstruites dans le type Y, les 3 Z3 restantes sont réformées en 1966.

Ces voitures ont depuis leur mise en service, assuré presque toutes les relations en Europe à voie normale. Certaines sont passées du bleu WL au rouge grenat de la MITROPA de 1941 à 1945 pour les 2714 (1), 2723, 2728, 2732, 2736 (1), 3038 (1), 3039 (2), 3313 (2), 3315, 3328 (3), 3330 (2), 3338, 3340, 3648 (3), 3659 (2), 3771, 3773, 3774 (2) et 3776, même après cette triste période deux des disparues... ont continué de circuler en R.D.A., il s'agit des 3328 et 3648. Puisque nous sommes dans les voitures MITROPA, nous y resterons pour les deux références qui suivent :

2°) MITROPA

Réf. 332 : SCHLAFWAGEN

Cette voiture fait partie des prestigieuses voitures-lits Lx de la C.I.W.L., mises en service en 1928-29 pour le Méditerranée-Express et autres grands trains de luxe. Leurs numéros d'origine forment les séries 3466 et 3495 construites par Métropolitain Carwage et 3496 à 3555 par les E.I.C.

Pendant la guerre, elles étaient prisées par les Etats-major et pour les trains sanitaires.

La C.I.W.L. voulant les conserver le plus possible, pour 35 en fit des Hôtels fixes à Lyon, Marseille entr'autres.

Le bilan en 1946 est le suivant :
en disparues : 3466, 3467, 3474, 3476, 3477, 3488 ;
en MITROPA : 3468 (1942-1944) ;
détruites : 3468, 3521, 3524, 3550 ;
avariées : 3466, 3467.

Entre les disparues et celles de la MITROPA actuelle, il n'a pas été possible de retrouver l'origine exacte (les plaques Métropolitain n'ayant pas le numéro de la voiture).

Les chemins de fer allemands ayant la coutume de faire ouvrir les portes de leurs voitures vers l'extérieur, pour les ex Lx, les nouvelles possèdent des baies rectangulaires à la place de celles ovales d'origine.

Les services assurés par ce type de voiture-lits étaient Berlin-Prague et Berlin-Varsovie. La réforme est intervenue en 1971 avec la livraison de nouvelles voiture-lits du type WLAB 30 construites chez V.E.B. Görlitz.

A la C.I.W.L. pour les 80 rescapés, une partie sera modernisée (revêtement stratifié remplaçant les boiseries avec marquetteries, éclairage fluorescent, bogies Minden) pour le Train Bleu dans les années 60.

Entre 1966 et 1968, 30 seront envoyées en Espagne pour remplacer des voitures-lits de types plus anciens. A la numérotation U.I.C. 49 sont encore à l'effectif du parc occidental. A la mise en place du POOL TEN, 45 reçoivent les nouveaux numéros, 15 pour les FS, 30 pour la SNCF, en 1976 les 3 dernières sont restituées pour être réformées. En août 1974, 3 sont vendues en Grèce (4) aux C.H. pour la relation Athènes-Salonique. La même année une nouvelle tranche de 20 voitures émigre à son tour pour rejoindre les sœurs espagnoles. En avril 1976, la 3532 est redevenue resplendissante dans son état d'origine pour le Musée de Mulhouse et dernièrement la 3519 est acquise par l'AJECTA.

Le groupe Suisse INTRAFUG a acheté les 3472, 3475, 3480, 3487, 3537, 3542 et 3551, en fait un train croisière sur le parcours Zurich-Istanbul et Stuttgart-Istanbul et vice versa pour les nostalgiques de feu l'Orient-Express.

(1) avariées reconstruites en type Y

(2) détruites

(3) disparues

(4) les 3469, 3493 et 3514.

Réf. 331 : SPEISEWAGEN

Cette voiture provient de la série C.I.W.L., construite à Nivelles en Belgique, sortie entre le 23 janvier et le 15 mai 1940, avec les numéros 4201 à 4218. Lors de la commande, avant la déclaration de la guerre, ces voitures-restaurant devaient être affectées pour les 4201 à 4208 à Bucarest avec inscriptions en Roumain, Français et Allemand pour remplacer des voitures en teck arrivant à la limite d'âge. Ensuite les 4209 à 4218 pour la France, avec inscriptions en Français et Anglais, pour des services de trains de luxe, raison de la présence des fauteuils dans l'aménagement intérieur.

L'avance des troupes allemandes changea les prévisions et elles se trouvent toutes en France en juin 1940. En fait 8 sont utilisées pour des trains d'état-major et 2 au train gouvernemental de Vichy.

En 1946, la 4206 est portée disparue, la C.I.W.L. la réforme en 1947. Entre temps est utilisée par la DR avec le numéro 10271 Bln puis devient 055-015 à la MITROPA où elle restera en service jusqu'en 1973.

De cette série reste encore les 4203, 4212 à la SNCB, la 4207 à la SNCF, les 4202, 4211 et 4213 aux NS. La suppression des voiture-restaurant et salon-bar du Train Bleu a fait réduire l'effectif SNCF qui était de 8 au 1^{er} Janvier 1962.

La 4203 est transformée en libre-service depuis février 1976 et assure le service entre Paris et Bruxelles, sa décoration extérieure est restée sans changement, contrairement aux voitures françaises transformées aussi par la C.I.W.L. en libre-service.

Gérard COUDERT.

Pour superdétailer les Voitures

"FRANCE - TRAINS" et les "PERSONNALISÉES" par monsieur Pierre GRIVAUX

Donnons d'abord un bref rappel de la constitution de ces voitures.

Il y a 4 parties principales :

- la caisse solidaire du châssis ;
- le toit solidaire du vitrage ;
- les boggies ;
- les aménagements intérieurs.

Pour effectuer sans problèmes ces petites opérations, ils vous faudra du temps, de la patience et un minimum d'outillage.

L'élément majeur sera une mini-perceuse capable d'accepter des forets de 4 à 5/10^e de mm. La « RATIONNELLE »

diffuse un appareil de ce genre qui a déjà fait l'objet de publicité dans les revues modélistes.

La panoplie du modéliste sera nécessaire ; couteau, limes queue de rat, pince coupante, fer à souder, ainsi que de la colle type cyanolite.

Penser aussi à approvisionner des plaquettes de laiton de 3 à 5/10^e ainsi que du fil de 3, 4, 5/10^e et de la plaque de polystyrène.

Je rappelle que le polystyrène, à défaut de colle spéciale, se soude très bien avec simplement du trichloréthylène.

Maintenant, bonne chance !

Voiture PULLMAN - Salon type « Flèche d'Or » Marron et Crème

Si l'on part d'une voiture toute montée, il faut dégraffer le toit en ayant soin de dégager les 4 pattes d'extrémités ainsi que les 2 soufflets.

On enlèvera les 8 mains courantes, les 2 boggies et les 4 tampons.

La caisse - décoration

Maintenant, vous êtes en possession d'une caisse « nue », un petit travail d'ébarbage reste à faire principalement sur le ventaux de la cuisine et les marchepieds.

Comme l'indique l'article de LOCO-REVUE de mai 1977, les entourages de fenêtres seront peints en marron. Pour obtenir des lignes parfaitement droites, vous pourrez découper de petites bandes de scotch et les appliquer au droit de chaque fenêtre.

La peinture est à composer à l'aide des couleurs « Umbrol » marron, noir et vernis clair pour obtenir du satiné.

Le liseret jaune est à continuer sur les 4 portières.

Sous ces portières, le petit rectangle est à peindre en bronze.

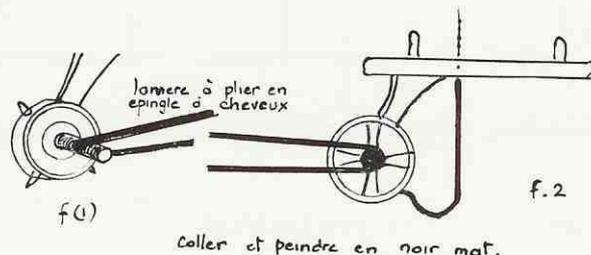
Dynamo

Sous la caisse, on peut modifier la dynamo.

Percer un trou de \varnothing 1 mm très bien centré. f. (1).

Introduire un fil de laiton sur lequel on aura auparavant soudé ou collé une lanière de métal de 1,5 mm de largeur, puis relier le corps de cette dynamo par un fil de 4/10^e sur son support f. (2).

On coupera la longueur des brins au ras du boggie.



La traverse de tamponnement

Cette traverse sera munie de chaînes f. (3) de conduits d'air comprimé et de chauffage. Le câble de chauffage électrique recordement en gare est à disposer sur toutes les voitures WL, mais pas sur cette voiture d'origine.

Afin de ne pas gêner le mouvement de l'attelage, les chaînes et tuyauteries seront le plus rapprochées possible des tampons, espacées de 1 mm par exemple.

Prendre de la chaînette d'horloger avec des maillons de 1 mm, les tuyauteries seront faites en enroulant un fil de laiton de 2/10^e sur un fil de 4/10^e. Percer la traverse dans l'axe des tampons avec un foret de 5/10^e ; recourber les fils et coller derrière la traverse f. (4).

* Pièce détachée France Train.

COMPAGNIE INTERNATIONALE

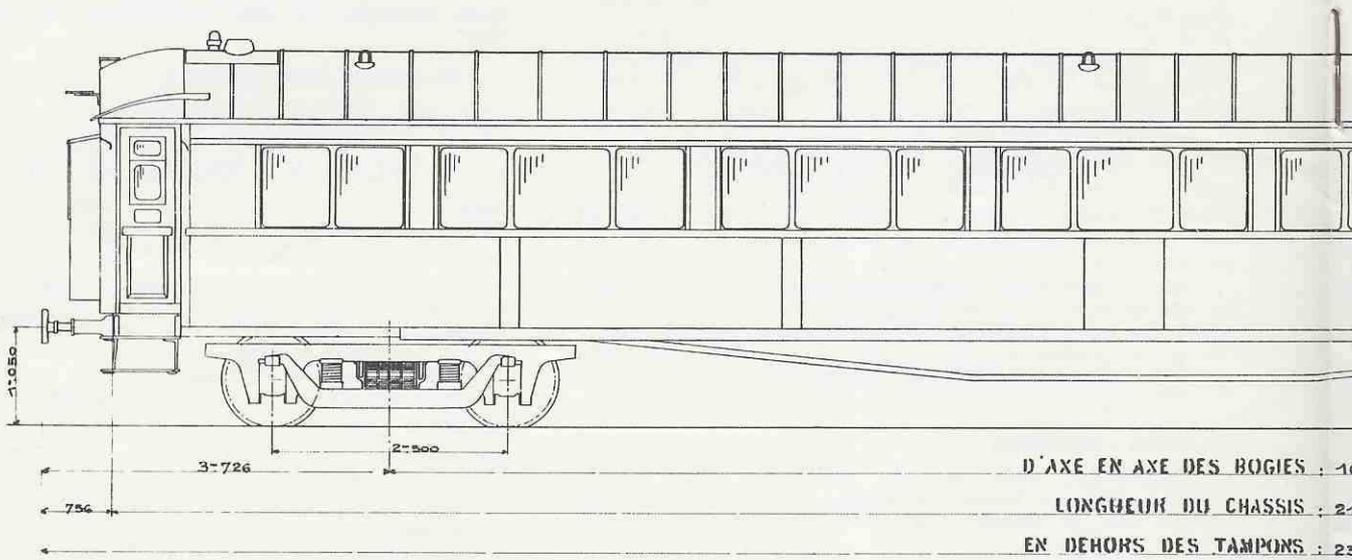
VOITURES LITS

avec couloir

24 PL

ENSEMBLE

Echelle :



D'AXE EN AXE DES BOGIES : 3 726

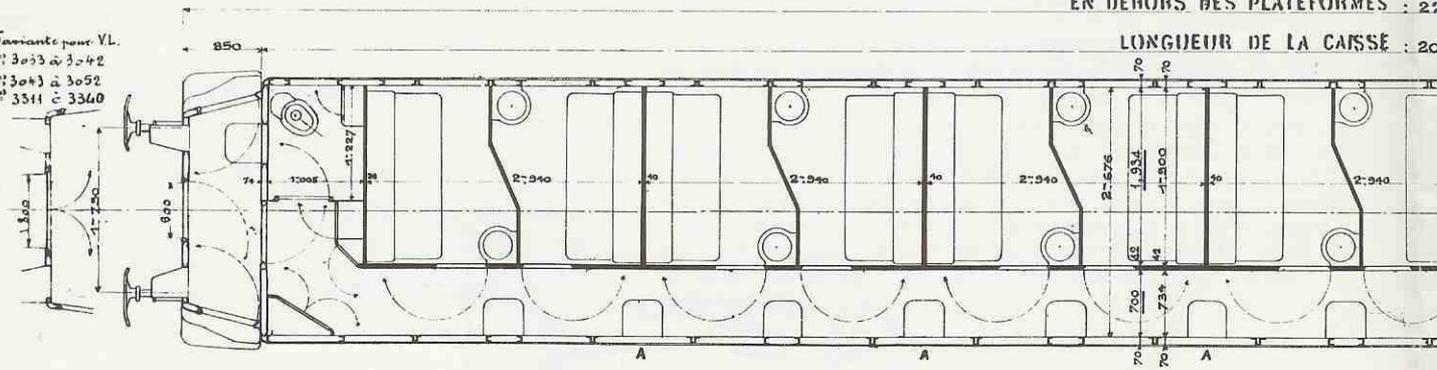
LONGUEUR DU CHASSIS : 2 500

EN DEHORS DES TAMPONS : 2 756

EN DEHORS DES PLATEFORMES : 2 756

LONGUEUR DE LA CAISSE : 2 500

Variantes pour VL.
n° 3033 à 3042
n° 3043 à 3052
n° 3311 à 3360



CONSTRUCTION DES WAGONS LITS

WAGONS DE 2^{ème} CLASSE

compartiments en Z

PLACES

COMPLET

échelle: 1/50^{ème}

APPLICATIONS

cotes soulignées

cotes ordinaires

WL N° 3311 à 3340

VL N° 2712 à 2715

VL N° 3033 à 3042

2716 à 2719

3043 à 3052

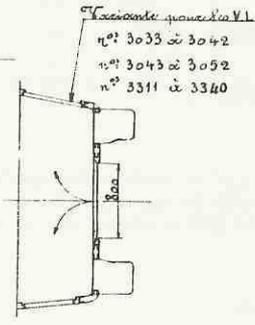
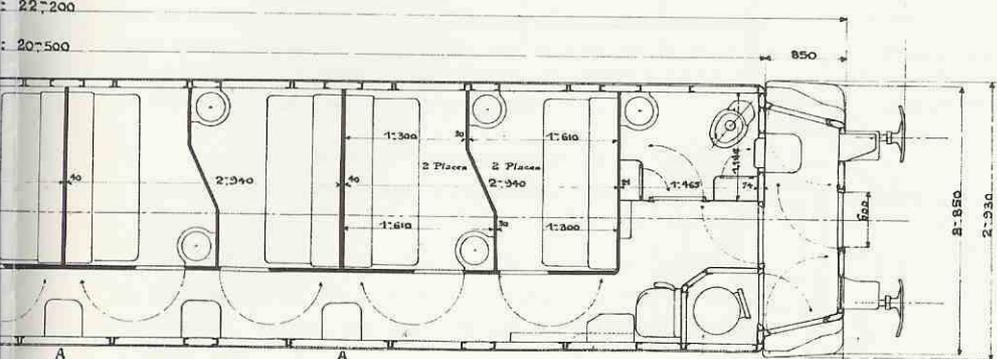
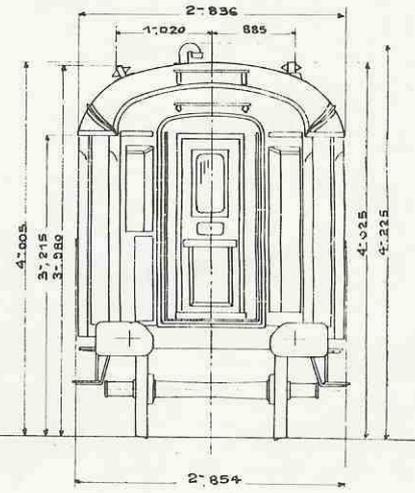
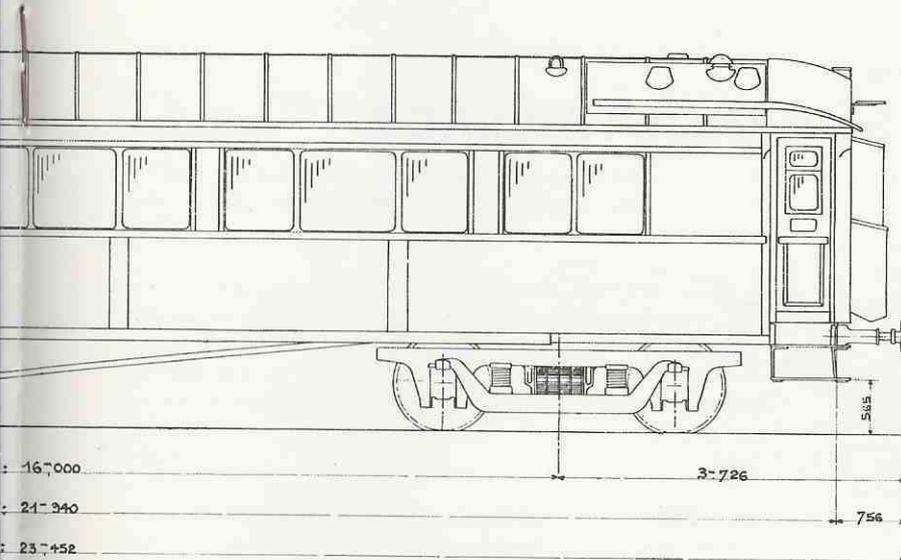
2720 et 2721

3648 à 3662

2722 à 2731

3768 à 3777

2732 à 2736



Notes: Les VL n° 3033 à 3042, 3043 à 3052 et 3311 à 3340 n'ont que 5 compartiments de couloir, en A

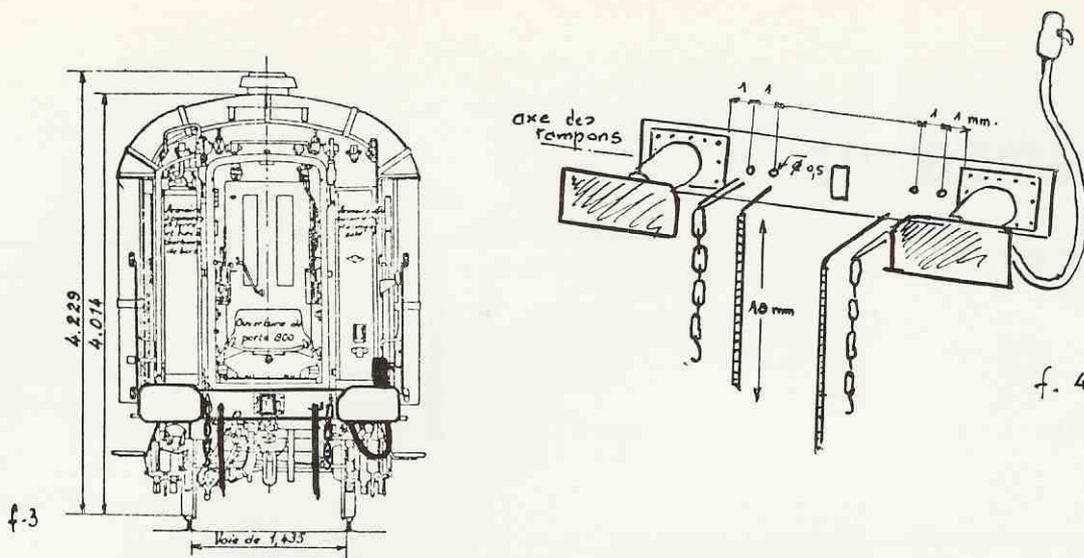
EXPÉDITION N° DU L'INGÉNIEUR DES ETUDES

L'INGÉNIEUR EN CHEF

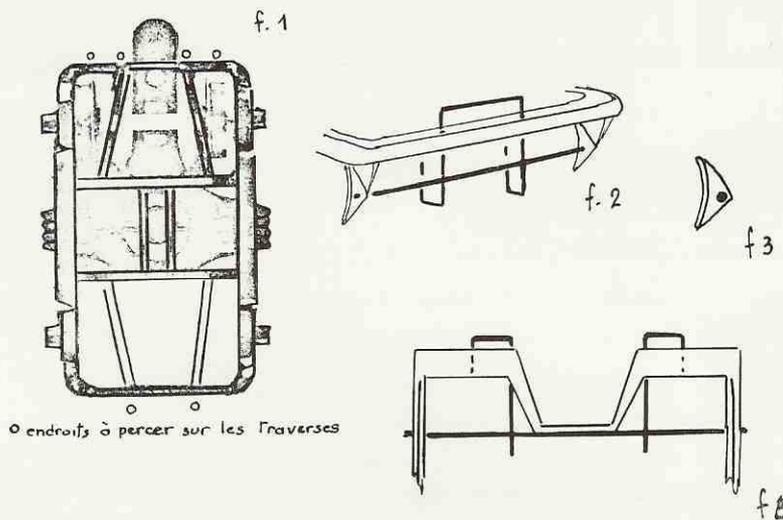
PLAN ORIGINAL N° 14576 (8.1.24)

10 A 54

G.C.



BOGGIES - SUPERDETAILLAGE



○ endroits à percer sur les Traverses

Boggies type W.L.

On peut parfaire cet ensemble en ajoutant un système simplifié de la tringlerie de freinage. De cette manière, on renforce les sabots de freins venus de moulage.

La tringle

Percer les 4 sabots f. (3).

Les étriers

Faire des cavaliers avec du fil de laiton de 3/10^e et plier comme dans la figure 2, puis côté attelage comme dans la figure 4. Coller les ensembles avec une petite goutte de colle dans chaque trou.

Pour la peinture, utiliser un apprêt phosphatant comme base d'accrochage sur laiton, puis peindre en noir mat.

Eclairage des fourgons C.I.W.L.

Découper un rectangle de laiton de 3/10^e d'épaisseur de 8 mm sur 10 mm avec quatre petites pattes que l'on sertira légèrement au bogie sous la base pivotante f. (5), après finition f. (6).

Il faut percer au centre un trou de 2 mm, souder un petit fil électrique ainsi que deux lamelles de bronze ou d'acier qui auront pour fonction de prendre le courant sur

Passer un fil de laiton rigide de 4/10^e et coller à l'intérieur des sabots. Cette tringle ne devrait pas dépasser à l'extérieur des sabots.

Percer le bogie côté attelage de 2 trous distants de 3 mm de part et d'autre de celui-ci f. (1) et l'autre côté de 2 trous seulement f. (2), à 5 mm du centre.

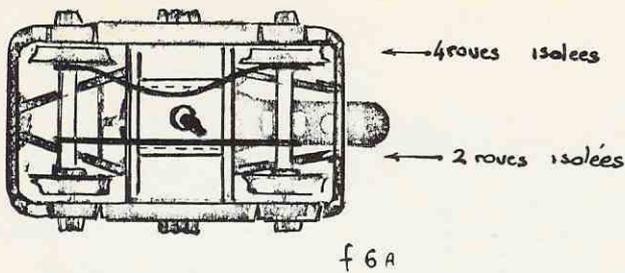
les roues. Dans le cas où les roues ne seraient isolées que d'un seul côté, un simple fil de bronze frottant sur les deux axes suffira f. (6 A).

Le fil électrique passera au centre du pivot (à percer à 1,5 mm) et pénétrera à l'intérieur de la caisse.

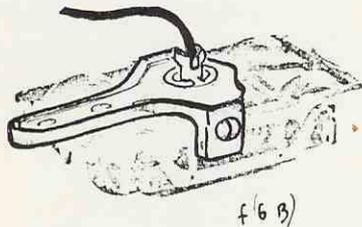
Faire la même opération sur l'autre bogie en inversant la position de la captation du courant.

Disposer une lampe avec support au centre de la caisse et alimenter une lanterne arrière à l'aide de conduit de lumière f. (7), le conduit de lumière sera soutenu du côté lampe par un petit bloc de polystyrène collé au plancher de l'autre après perçage du bout du wagon par la lanterne f. (8).

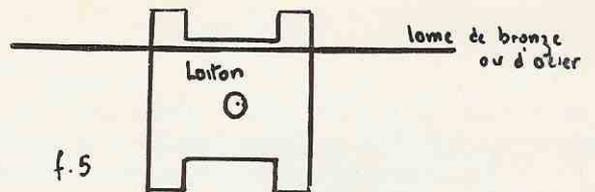
Si la lanterne tourne sur le conduit de lumière, maintenir par un point de colle.



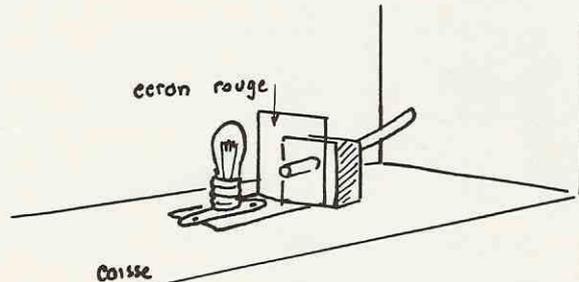
f.6 A



f.6 B



f.5



f.7

Ces voitures ont généralement une parfaite tenue de voile et leur longue caisse laisse supposer des rayons de courbure importants.

En fait, celles-ci circulent aisément sur des voies de 0,75 m de rayon au grand détriment de l'esthétique. Des essais ont prouvé que des voies de 1 m minimum de rayon permettaient de réduire les distances entre les attelages et les divers accessoires ajoutés sur les traverses de tamponnement n'affectent en rien le bon fonctionnement de ces wagons.

Il faut signaler que les caisses ont une fâcheuse tendance à osciller sur les ponts de boggies quand la voie n'est pas parfaitement plane. On remédie à ce léger défaut en disposant une rondelle de bristol de 2 à 4/10° entre le pont et la caisse. Si on ne veut pas augmenter la hauteur des véhicules, on mettra une rondelle de laiton à l'intérieur de l'alvéole sous l'ergot d'encliquetage f. (9 B).

Bouclier des wagons

Pièces à ajouter :

- l'échelle, côté opposé aux cuisines
- main courante à chaque extrémité
- poignée au dessus de l'échelle
- plateforme au dessus du soufflet.

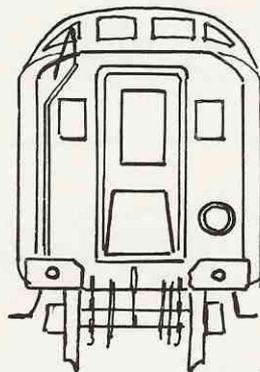
L'échelle peut être en laiton ou en plastique F.T.

Dans ce cas, réduire un peu son épaisseur, la recourber à son extrémité et la fixer avec une goutte de colle sur la boîte « armoire » latérale. L'échelle ne doit pas dépasser la plateforme. La poignée est située juste au dessus de l'échelle f. (5).

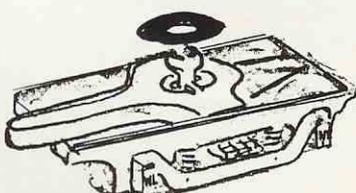
La poignée et les mains courantes seront en fil de 4/10° et les trous percés à 5/10°, dans chaque cas. Ces pièces seront fixées par un point de colle derrière le bouclier.

Plateforme longueur 12 mm - largeur 3 mm - épaisseur 4/10° f. (6).

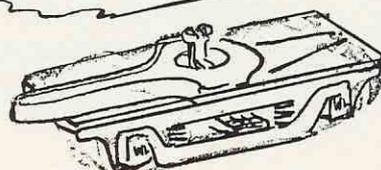
Disposition du perçage sur f. (6) A et B.



f. (8)



f.9 A



f.9 B

rondelle de laiton

caisse

La toiture

A chaque bout du toit, sur 12 mm de long et 3 de large, limer une encoche f. (7). Découper une lamelle de laiton de $11 \times 3 \times 3/10^e$ que l'on striera avec une pointe à tracer. Souder 2 fils de $4/10^e$ sur les extrémités f. (8) et courber angle environ 70^e .

En bout de toit, par rapport au centre, percer 2 trous de $5/10^e$ distants de 5 mm f. (9). Introduire la plateforme et fixer par de la colle.

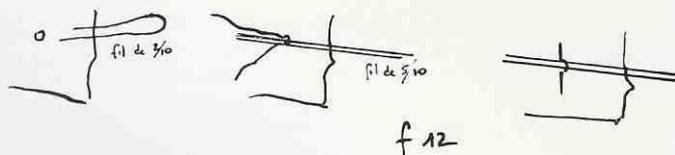
Important : il faut dégager à la fraise sur 1 mm, tout le vitrage avant f. (10).

Le vitrage

Pour remplacer le vitrage enlevé à la fraise, coller à l'intérieur de la caisse, derrière la portière d'intercommunication, un rectangle de rhodoïde transparent.

Ne pas oublier le guide en laiton sur le passage côté opposé aux cuisines.

Percer 4 trous de $5/10^e$ à 9 mm du toit f. (11). Enfiler 4 cavaliers en laiton de $2/10^e$, boucle à l'intérieur. Introduire une tige de $5/10^e$ et serrer chaque cavalier f. (12). Courber les fils et rabattre en pinçant légèrement.



Fourgon « ORIENT - EXPRESS » - Série 1263-1296

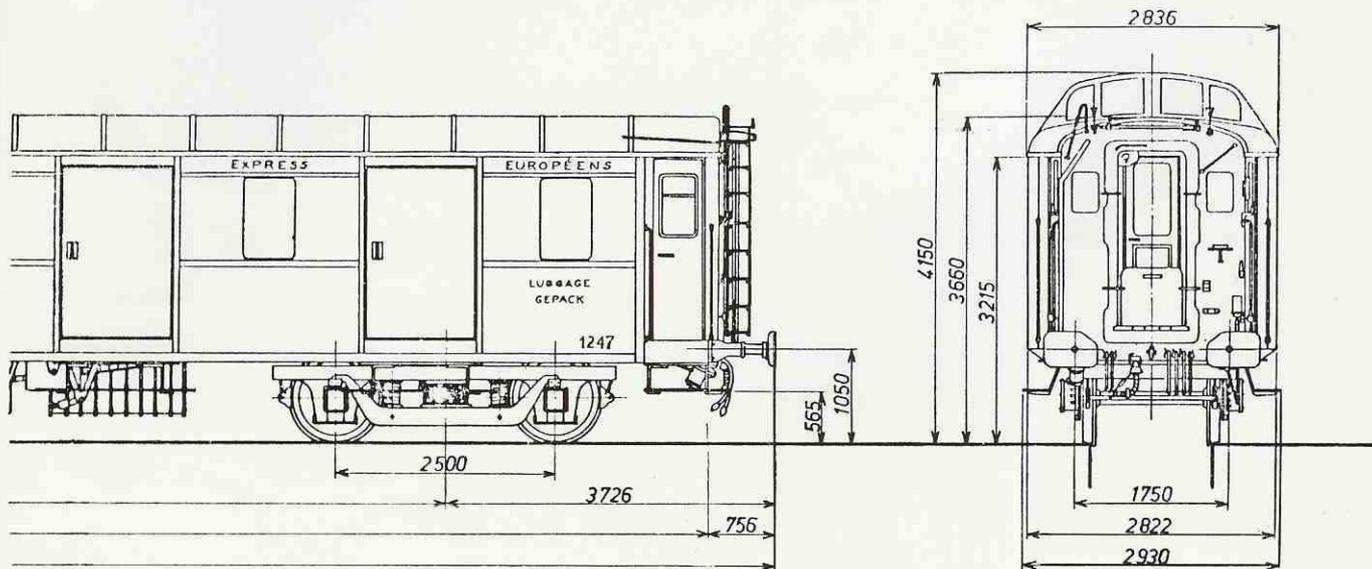
Superdétaillage

- **Boggie** : identique à la voiture PULLMANN.
- **Eclairage** : voir boggie PULLMANN.
- **Vitrage** : diminuer l'épaisseur des vitres servant à emboîter le toit dans la caisse afin d'en faciliter le démontage pour avoir accès à la lampe.

— **Caisse** : on traite uniquement le bouclier.

Plaque de tamponnement identique aux PULLMANN.

Une échelle à chaque bout du véhicule avec sa poignée et sa plateforme, mais pas de main courante de l'autre côté, comme les PULLMANN.



Pour la peinture des encadrements de bases des voitures Sud express on peut utiliser une gouache indélébile type Plakat (Pélikan). Cette peinture lorsqu'elle est encore humide s'enlève avec un peu d'eau savonneuse et il est très facile de supprimer les bavures.

Une fois sèche, la peinture est indélébile **pour peindre les tables et abat-jours** on peut utiliser des marqueurs à encre indélébile type « Onix Marker » dont le solvant attaque légèrement le plastique. L'abat-jour sera traité en jaune ou orange et la table en brun foncé.

Pour avoir un véritable aménagement intérieur Pullman, il faut le peindre avec les références d'Humbrol suivantes pour les différentes parties ci-après.

- pour les sièges N° 3 vert foncé ou marron acajou clair N° 8, en effet, selon les séries les sièges étaient, soit vert foncé, soit acajou clair et même gris, teinte fournie par le constructeur.
Peindre les têtes en blanc sur le haut des fauteuils.
- pour le plancher de la voiture, peindre celui-ci en ocre jaune Humbrol N° 8, cette couleur représente bien le grand couloir qui au milieu, est recouvert d'un tapis rouge mat.

— peindre l'abat-jour des lampes en jaune très clair et peindre ensuite le pied de la lampe en doré.

— pour les tables, le pied central doit être en acajou foncé et ne pas oublier de repeindre en blanc mat le dessus de table.

— peindre les parois en marron acajou foncé N° 10 et après séchage, peindre très finement, la reproduction de marquetterie en rouge mat, citron bleu azur, marron clair (voir photo Coudert) on peut également utiliser des photos miniatures comme il en existe dans les programmes d'agence de voyage pour les parois de bout, mais leur application pose des problèmes sérieux et en cas d'erreur, leur dépose en crée de nouveaux.

Pour la version avec cuisine, le coin vide de la cuisine peut être aménagé très facilement avec l'élément bar de France-Trains. Il faut mettre le réchaud à charbon au-dessus des bogies contre la paroi qui est le long du couloir latéral de la voiture. Mettre l'évier et le comptoir de l'office le long des cinq petites fenêtres et séparer l'office de

la cuisine par deux morceaux de plastique qui se trouvent sur chacune des deux parties principales de l'aménagement pour la séparation des salles. Il en restera toujours deux pour séparer les deux salles et vous aurez évité un collage supplémentaire. Le cagibi bagagerie doit être laqué blanc.

LE TOIT

Le toit de ces voitures est gris clair pour la version chaudron-crème, inox acier pour la version bleu-crème et marron foncé (Humbrol N° 10) pour la version U.I.C. actuelle, cette couleur est maintenant appliquée pour le toit de toutes les voitures de la C.I.W.L.T. y compris les nouvelles lits type MU, P, T2.

FINITION

Peindre des triangles blancs sur les bogies, moyen que la CIWL utilise pour détecter de suite les fissures sur les flasques, ce qui donne encore plus de réalisme au modèle.

V. Weiss

