Hors-série nº 17 - 24 mai 2020 Milinfa.arg ➤ Milinfa-Focus



## **★** 22 ans Milinfo Mai 1998 - mai 2020



## SPECIAL ACMAT TPK 4.25 CSE 285

Par Patrick Comelli

Chers Milinfistes,

Avec ce HS no 17, nous avons ouvert nos colonnes à Patrick Comelli pour que celui-ci nous guide au travers la <sup>™</sup> réalisation d'un ACMAT TPK 4.25

équipé d'un cadre citerne CSE 285. Vous le constaterez par vous-même, Patrick est un orfèvre et nous ne pouvons qu'être admiratif devant cette miniature exceptionnelle. S'il n'y avait le texte et les photos intermédiaires, difficile de percevoir, dans leur entièreté, l'importance des transformations, améliorations et ajouts opérés par Patrick.

Ce Milinfo-Focus HS nº 17 est aussi l'occasion de « fêter » avec vous le 22ème anniversaire de Milinfo. Pour vous et grâce à vous, nous poursuivons l'aventure... ChL passionnément!



## **ACMAT TPK 4.25 CSE 285** Base Cef-Replex - 1/50 par Patrick Comelli

CADRE SUPPORT D'ÉQUIPEMENT CITERNE 2 500 LITRES

Il y a quelques temps, je me suis donné comme objectif de terminer des modèles commencés depuis très longtemps, pour certains. C'est le cas, par exemple, de ce CSE 285 (Cadre Support d'Equipements) avec citerne de 2500 litres, prévu pour rentrer à l'intérieur des caisses arrière de VLRA ou de remorques ACMAT équipées de ridelles.

Si Jérôme Hadacek a évoqué divers ACMAT citerne sur Milinfo, à ma connaissance, le modèle présenté dans ce Milinfo-Focus nº 17 n'a jamais été reproduit.

Pour accueillir le CSE 285, j'ai opté pour un TPK 4.25 STL, tel qu'on peut le voir photographié sur les publicités ACMAT.

Oserais-je vous dire que j'ai commencé le Cadre Support d'Equipements, il y a plus de 10 ans ? Commencé et jamais terminé, il est mon plus ancien "modèle en cours"!

Le cadre est fabriqué entièrement en scratch autour d'une citerne 4500 litres de chez Gaso.Line (réf : GAS50841).



Le premier travail fut de découper la citerne d'origine aux bonnes dimensions puisque de 4500 litres, on passe à une citerne de 2500 litres. Après ce travail de découpe, la pièce en résine a été sculptée à la râpe à bois, puis au papier de verre de plus en plus fin afin d'obtenir la forme ovale qui n'a plus rien à voir avec l'originale.

Le second gros travail a été de réaliser, en utilisant divers métaux (laiton, alu, acier, cuivre...), le cadre et tous les éléments de pompes, le petit moteur auxiliaire, tous les accessoires... d'après plans et documents.

La citerne se glisse latéralement à l'intérieur du cadre. Pour réussir à la glisser sans problème, j'ai du supprimer le bouchon de réservoir d'origine en résine qui bloquait en haut. Il a donc fallu en refaire un en laiton pour le poser à la fin de l'opération...

Il en va de même pour les pattes de fixation de la citerne au nombre de 4 (2 de chaque coté) : deux pattes sont fixées en bas, sur le plateau du cadre (à gauche) et les deux autres en bas de la citerne (à droite) pour que celle-ci puisse s'insérer à l'intérieur du cadre sans blo-

quer... c'est dire si ça passe au millimètre près!

La peinture est un élément essentiel qui va déterminer la réussite ou l'échec du modèle monté. C'est pour cela que je procède en peignant un maximum de sous-ensembles séparément afin d'affiner les doses de peinture à appliquer sur chaque élément. En effet, les grilles latérales, par exemple, nécessiteront un léger voile de peinture alors que le corps de la citerne recevra des couches plus prononcées. De plus, afin d'appliquer partout une couche suffisante et uniforme pour éviter les blancs, il est impératif d'avoir un maximum de sous-ensembles.

Une fois la peinture appliquée, le remontage des sous-ensembles s'effectue dans un ordre

très précis, la place étant compté à l'intérieur du bâti. J'ai terminé le remontage par le dévidoir, sur lequel j'ai enroulé, en guise de tuyaux, du fil de connexion électro-

nique noir de 1,5 mm mono conducteur rigide.

Le pistolet de remplissage est réalisé grâce à un enchevêtrement de tube de laiton de différents diamètre imbriqués les uns dans les autres. Le tout est poli avec une mini-perceuse munie d'une brosse métallique. Deux couches de vernis semi-mat sont appliquées sur le pistolet après afin d'éviter l'oxydation du laiton. Le bout du fil électronique sur le dévidoir a été dénudé sur 1mm pour rentrer et être collé dans le tube du pistolet.

Sur le compteur des chiffres en décalques ont été appliqués (comme il n'a jamais servi, vous remarquerez que cinq 0 s'affichent).

La couronne de fil de masse (pour la mise à la terre) est réalisée avec du câble électrique multibrin souple, épluché sur 10 cm. Un des brin de 0,10 mm de diamètre est enroulé sur un foret de 2mm puis cerclé avec du fil de





jarretière téléphonique qui servira aussi de patte de fixation, et fixé sur le bâti par collage.

L'extincteur est fait "maison", en laiton également...



## D'une cabine à l'autre...

Confinement oblige, en regardant de près ce véhicule, il m'est apparu évident que la cabine tôlée, que j'avais initialement préparée, n'était pas du plus bel effet sur cette version d'Acmat. Sur les catalogues Acmat, toutes les VLRA monté du shelter citerne CSE 285, étaient d'ailleurs équipés de cabines torpédo avec des portes tôlées et un toit hard top avec tourelleau. J'ai donc refait entièrement la cabine, en déconstruisant totalement la cabine tôlée existante, plus une cabine torpédo.

Les 2 cabines ont été reconstruites en mélangeant les éléments de chacune d'entre elles. Les montants de portières ont été réalisés avec du profilé de laiton carré de 1mm d'épaisseur, et la partie vitrée arrière façonnée dans un profilé laiton.



Le toit a été réalisé en tôle d'alu pliée. A ce sujet, il est à noter que les bords du toit ont une forme particulière, en triangle rectangle avec la pointe vers l'avant.

Le coté arrière est lui façonné dans une tôle d'alu épaisse.

A l'origine, il y avait 2 extincteurs sur les ailes avant, j'en ai supprimé un et le châssis a été légèrement remanié pour y ajouter jerrican, parechoc, manilles... en laiton, à la place des pièces d'origine en plastique.

La caisse est d'origine Cef-Replex ; sa ridelle arrière a été modifiée et rendue fonctionnelle pour ne pas cacher les mécanismes de la citerne. Elle a également été équi-



pée de garde-boue en laiton et de plaques pour les marquages du SEA.

Petite « fantaisie », un coupe-circuit a été installé en bas, coté gauche, de la cabine, comme dans la réalité.

Avant la phase de mise en peinture, les derniers détails oubliés sont mis en place. Bizarrement, sur les modèles Cef-Replex, des pièces ont été oubliées et pas des moindres : échappement, bavettes sous la cabine, embouchure de remplissage et bouchon de réservoir d'eau potable, tableau de bord... ces pièces manquantes ont donc été faites en laiton!

Après être tombé sur une photo de chez Acmat montrant un très intéressant système d'arceaux pour bâche, j'ai décidé de le réaliser et si j'ai déjà confectionné plusieurs arceaux de bâche en laiton, sur différents modèles, celui-ci m'a donné pas mal de fil à retordre. L'opération s'est avérée assez fastidieuse mais au final, après plusieurs essais infructueux, je suis arrivé à résultat satisfaisant. A mon avis, pour confectionner ce genre de pièces (arceaux, mains-courantes, rambardes...), le diamètre maximum de la corde à piano en laiton doit être de 0,5mm car il ne faut pas oublier, qu'après une couche d'apprêt et 2 couches de peinture minimum, le diamètre aura augmenté de 1 à 2 mm!

Après passage en atelier peinture de tous les sousensembles, j'ai réalisé les glaces des rétroviseurs à partir d'une feuille de métal souple et parfaitement réfléchissante que m'a donné un jour un chauffagiste. Il eut été dommage de « seulement » peindre en argenté les glaces de ces nouveaux rétros en laiton. L'effet est bluffant et ces rétros n'ont plus rien à voir avec ceux très minimalistes qui équipaient la miniature à l'origine et qui faisaient un peu tache dans le tableau.

Les feux arrières en papier collé ne me satisfaisant guère, j'ai donc refait en laiton les 2 blocs de feux arrières. Les feux rouges qui s'y encastrent sont des feux de chez Tron recoupés en carré avec une lame de rasoir et une grille pour chaque bloc vient compléter l'ensemble.

Après peinture et collage de l'ensemble, j'ai ajouté les divers marquages et notamment des plaques d'immatriculation en décals, de chez

Gaso.Line, posées sur de petites plaques de laiton peintes en kaki à l'avant et en jaune à l'arrière.

Ces derniers ajouts étant faits, ce VLRA TPK 4.25 équipé d'un CSE 285 est terminé... presque terminé car il manque encore deux losanges rouges, en décals, qui seront collés sur les plaques en losange devant les réservoirs.

Composition:

-Base Cef-Replex au 1/50 Cabine: mix de 2 cabines torpédo et tôlée, plus scratch

toit et cotés en alu et laiton

Châssis et caisse arrière Cef-Replex, ridelle arrière fonctionnelle réalisée en scratch

-Jantes, ponts et lames de suspensions avant et arrière en white-metal moulé d'après les originaux par Alain Leluyer que je salue et remercie au passage







-Parechoc, rétroviseurs, manilles, tableau de bord, échappement, embouchure de remplissage d'eau potable, filtre à air, porte-jerrican, garde-boue... sont réalisés en laiton

-Shelter citerne CSE 285 : citerne en résine de chez Gasoline, tout le reste est réalisé en scratch en laiton, aluminium, cuivre et acier.

-Pneus: Gaso.Line

-Jerrican : Angego

-Phares et feux de position : Tron

-Peintures : apprêt gris Motip - peinture Kaki H 191 Autolac - différentes peintures Tamiya, Humbrol, Gunze...

-Décalcomanies : Gaso.Line

