

# Restauration Rapide : "Make America great again"

écrit par Oncle John | 14 décembre 2020

notive located at the  
states. It is the prototype  
tive competed against a  
he Pennsylvania Railroad  
a local chapter of the  
um of Pennsylvania and



**Pennsylvania Railroad 4800**



4800 at the Railroad Museum of Pennsylvania in June 2010

Type and origin	
Power type	Electric
Builder	Baldwin Locomotive Works, General Electric
Serial number	GE 11848
Build date	August 1934

**Specifications**

Configuration:

En ces temps de privations sévères (pas de vacances, pas de ski, pas de promenades, pas de voyages, pas de restaurants, pas de sport, pas de cinéma, pas de théâtre, pas de concerts, pas de danse, pas de soins esthétiques, pas de fêtes entre copains ...), bref, pas de distractions autorisées en dehors de celles qui sont prohibées. Donc, l'Oncle John a décidé d'enfreindre les interdits et de s'amuser quand-même en vous proposant de vous raconter par le menu l'histoire de l'une de ses restaurations.

Le sujet qu'il vous propose de découvrir est la restauration d'une vieille locomotive américaine GG1 produite au siècle précédent (1969) par la marque italienne **Rivarossi**. **Cette locomotive est une des plus puissantes jamais construite et Rivarossi l'a reproduite en pas moins de 12 versions différentes.**

Voici pour commencer l'histoire réelle de ce monstre dessiné par le célèbre Designer français Raymond Loewy : [c'est ici](#) (ce lien est en anglais, mais si vous avez le navigateur Google Chrome et que vous avez activé la traduction automatique, il apparaîtra en français).

En cliquant sur la photo en haut à droite de ce lien, vous découvrirez le projet que l'Oncle John se propose de réaliser, soit la treizième version Rivarossi de cette locomotive mythique.

notive located at the  
states. It is the prototype  
tive competed against a  
he Pennsylvania Railroad  
a local chapter of the  
um of Pennsylvania and



**Pennsylvania Railroad 4800**



4800 at the [Railroad Museum of Pennsylvania](#) in June 2010

Type and origin	
Power type	Electric
Builder	<a href="#">Baldwin Locomotive Works</a> , <a href="#">General Electric</a>
Serial number	GE 11848
Build date	August 1934

Specifications	
Configuration:	

Voici une présentation (en italien) de ce modèle Rivarossi : [c'est ici](#), nouvelle page

***La base de restauration de l'Oncle John :***



Et le projet qu'il poursuit en [cliquant ici](#). Il s'agit de la première loco GG1 construite, dans sa dernière livrée de fin de carrière.

### **LA RESTAURATION**

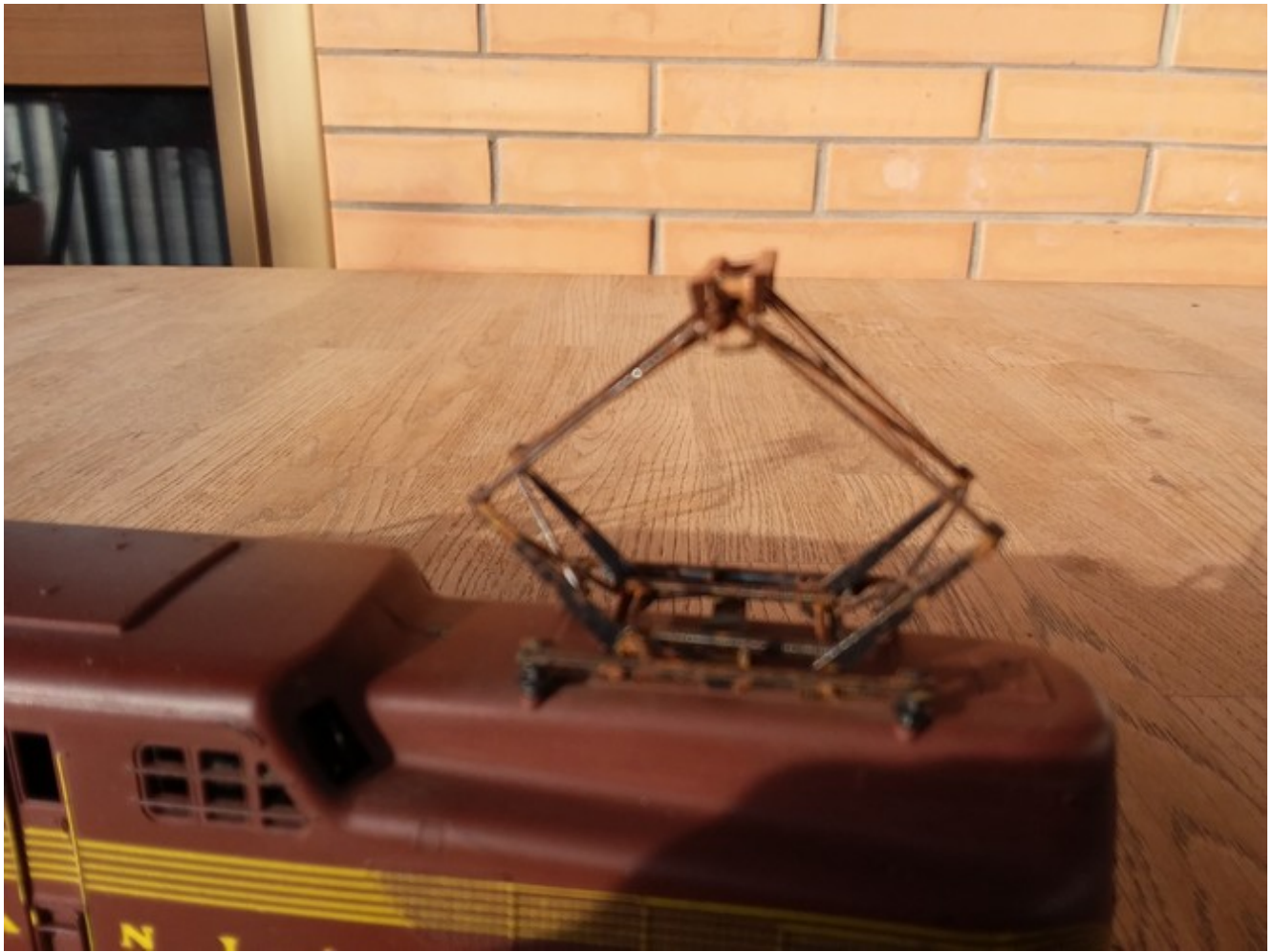
Comme vous pouvez le constater sur les photos qui suivent, la carrosserie en plastique a subi un « coup de chaleur » qui l'a déformée et affecte la ligne et les inscriptions figurant sur les flancs de la carrosserie. Et ce défaut est irréparable et ne peut se réduire que par un habile « camouflé » que l'Oncle John se propose de faire en repeignant complètement celle-ci.

De plus, les pantographes sont fortement rouillés et auront besoin d'un traitement en conséquence pour retrouver une nouvelle jeunesse. En repeignant complètement la carrosserie en gris, les déformations de celle-ci devraient apparaître

fortement atténuées et se fondre avec les bogies de la loco qui sont également gris.

De plus, durant leur longue carrière, les vraies locomotives subissent aussi des dommages qui affectent leur carrosserie et qui laissent des traces. Enfin, la loco bénéficiera d'une révision générale de sa mécanique. Cette bête en miniature pèse 390 grammes sur la balance et mesure 30 cm de long. A côté d'elle la célèbre « crocodile » suisse apparaît presque comme une gamine. Pour vous donner une idée, la GG1 pesait 216 tonnes, la crocodile 131. La puissance de la GG1 4 620 ch, celle de la crocodile 2 460 ... Vitesse maximum de la crocodile, 65 km/h, celle de la GG1, 160 km/h ... America was great (l'Amérique était formidable).







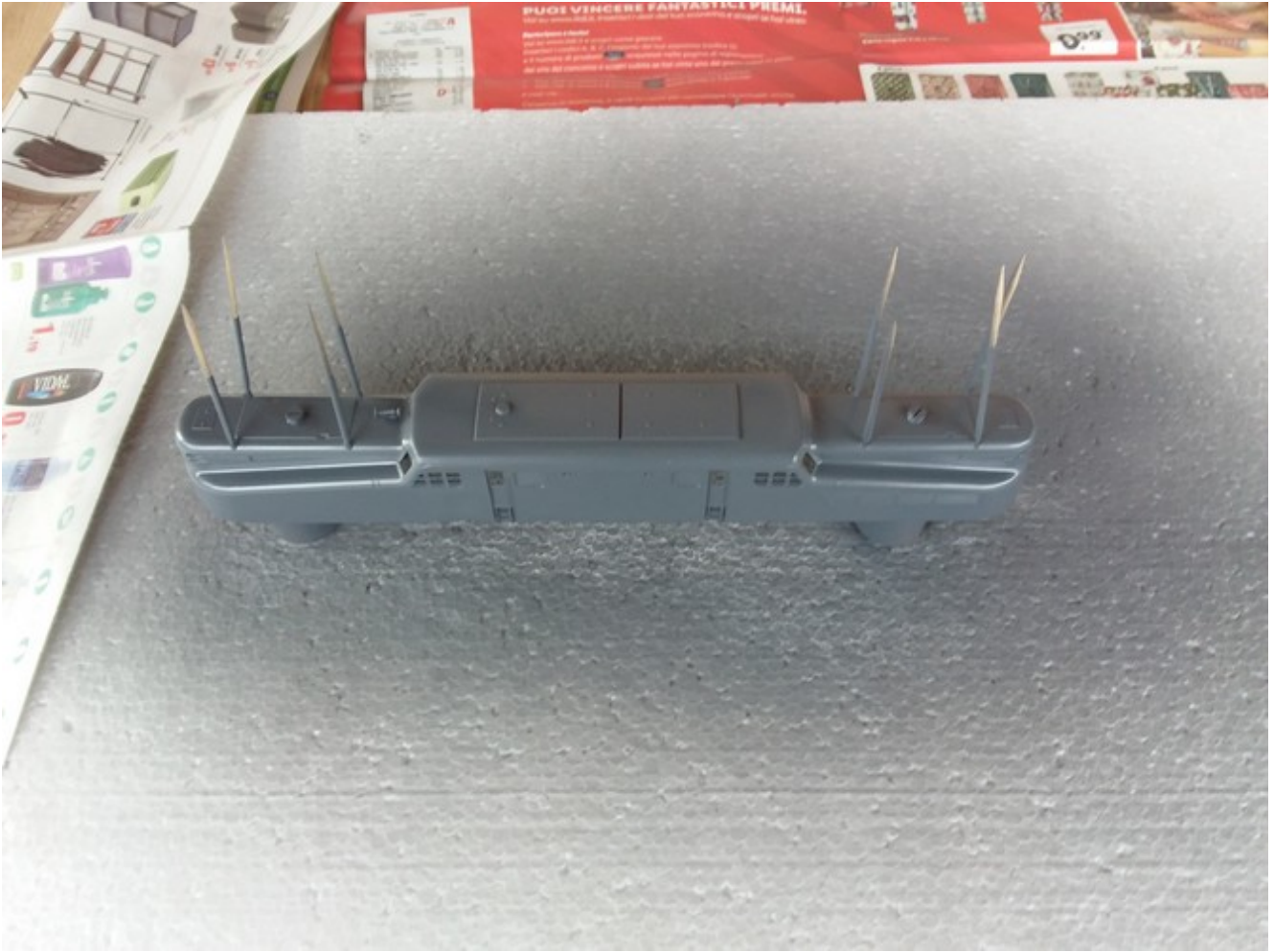
- Etape 1 : démontage de la carrosserie et de tous ses accessoires (pantographes, isolateurs, vitres diffuseurs de phares et décollage des deux minuscules enseignes « Pennsylvania Railroad » situés à l'avant et à l'arrière de la caisse). Seule la trompe solidement collée sur le toit restera en place.
- Etape 2 : lavage de la caisse à l'eau tiède additionnée de détergent de vaisselle à l'aide d'une brosse à dent. Rinçage à l'eau claire et séchage. Ensuite, la carrosserie étant nettoyée, on ne la manipule plus avec les doigts mais avec un papier essuie tout pour que la nouvelle peinture accroche bien.
- Etape 3 : Mise en peinture à la bombe spray. Dans ce cas-ci, aucun décapage de peinture n'est nécessaire puisque la carrosserie est en plastique

et donc la peinture d'origine servira de couche de fond. L'Oncle John a toutefois veillé à replacer les vis de fixation des pantographes et placé des cure dents en bois dans les trous des isolateurs pour éviter que ceux-ci ne se remplissent de peinture. Il a aussi placé à l'intérieur de la coque un bout de « tape » pour couvrir le fil de cuivre qui relie les deux fixation des pantographes pour éviter que la peinture ne recouvre ce dernier et empêche par la suite un bon contact électrique.

Pour la mise en peinture, très important, dans nos relations intimes avec l'objet de nos désirs, on s'occupe toujours des dessous avant de nous occuper des dessus (avec madame c'est le contraire ...) Donc, les cure dents placés dans les trous des isolateurs vont servir à placer la carrosserie sens dessus dessous sur une plaque en frigolite. Et on s'occupera donc de peindre en premier lieu les dessous. Cette procédure est très importante car, lorsque l'on se contente de peindre uniquement le dessus, on s'aperçoit, après coup, que la peinture ne couvre pas bien les détails et, entre autres, les entourages de vitres. Après séchage des dessous (environ 20 minutes), on retourne la carrosserie et l'on peint le dessus. C'est la meilleure façon de bien « tirer son coup ».







- Etape 4 : Pendant que l'on laisse tranquillement sécher la carrosserie, on s'occupera des accessoires.

Les pantographes seront dérouillés à la dremel en prenant garde que ceux-ci ne s'enroulent autour de la mini brosse rotative en mouvement. Ensuite, après lavage et séchage de ceux-ci, on fait briller leur partie cuivrée avec un produit adéquat (l'Oncle John utilise du Sidol). Enfin, on plonge ces derniers une nuit dans un bocal rempli de WD 40. Et le lendemain ils ressortiront pratiquement comme neufs. Il suffira de les essuyer gentiment avant de les remonter sur la loco. Le WD40 leur laissera un film protecteur qui devrait les protéger de la rouille pendant plusieurs années.

- Etape 5 : Une fois la carrosserie bien sèche, on s'occupera de peindre les détails au pinceau. On recollera à la colle plastique les deux blasons frontaux « Pennsylvania Railroad » que l'on recouvrira d'une

couche de vernis incolore pour leur éviter de se dégrader dans le futur.

- Etape 6 : On procède enfin au remontage final des pantographes, isolateurs et diffuseurs de lumière en plastique qui font office de phares. On remonte la carrosserie sur le châssis de la locomotive (dans ce cas-ci, il suffit de la clipser). Et voilà le résultat final :

Sur cette photo on aperçoit à gauche le modèle le plus rare produit par Rivarossi pour le marché US en 1978 à 1050 exemplaires seulement. A droite, le modèle Rivarossi revisité par l'Oncle John et produit à un seul exemplaire au monde ...

>>>







Photos 9, 10 : Deux dernières vues de la loco restaurée.