



# HISTOIRES D'O

TRAIN PEOPLE

Les CAHIERS DU CINEMA d'octobre 86, dialoguent avec Jean Pierre Gorin, cinéaste français vivant aux Etats-Unis. Cet ancien complice de J.L. Godard a produit en 1985 un film "ROUTINES PLEASURES dont il faudra guetter la sortie en France. En effet le sujet est "une bande d'adorables maniaques des trains miniatures".

Ainsi une caméra s'intéresse aux cheminots d'une gare au 1/43. Que de chemin parcouru depuis l'époque de Fournereau père et des "loups solitaires cachés dans des greniers inaccessibles"!

Dans *Routines Pleasures* les "gens du train" vont tous les mardis dans un hangar désaffecté, retrouver un réseau à l'échelle O. Ils se réunissent devant un grand panneau de dispatching et se répartissent des postes de travail. Parfois ils sortent du hangar pour voir passer un train, un vrai, au loin. Ils forment "un groupe qui arrive à se maintenir en réactivant le passé américain comme imaginaire". Cohésion tribale (qu'on retrouve, avant guerre, chez les cheminots de la SNCF), et fascination du modèle réduit (suffisante pour donner un sens à l'existence).

Pour Gorin le train reste une "statuette vaudou" et ces amateurs un monde ésotérique. Dans le hangar des train people il subsiste un mystère que sa caméra n'a pas réussi à percer : "les gars vont continuer

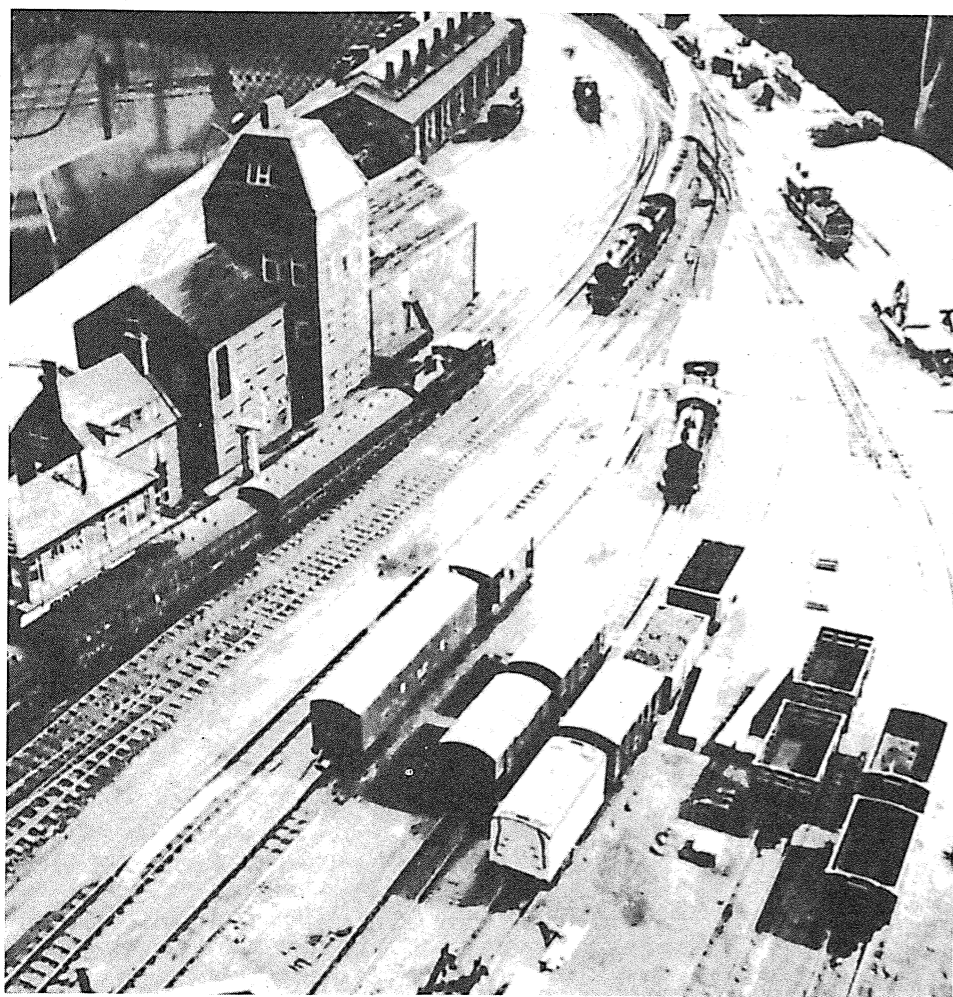


Photo du film ROUTINES PLEASURES

"Dans l'immensité de l'espace américain, la duplication ou la réduction sont le seul salut possible".

Cahiers du Cinéma

Histoires d'O Décembre 1986  
N° 13

HISTOIRES D'O

tous les mardis à faire rouler des trains, et, le mieux que j'ai à faire est de revenir mardi prochain tourner encore quelques plans".

\*

En attendant la sortie sur nos écrans du film *Routines Pleasures*, je ne peux m'empêcher de rêver. Enfant j'ai connu la toute puissance du Zéro. Puis son déclin et l'irrésistible ascension du HO. Pourquoi, aujourd'hui, cette mystérieuse houle vient-elle balayer nos plages? Pourquoi, émergeant de l'abîme, le Zéro éclate-t-il comme la marée au Mont Saint Michel? Ces variations cycliques sont étranges. Elles questionnent. Peut-être témoignent-elles des époques.

Et si le HO n'était qu'une séquelle provisoire du deuxième conflit mondial?

Le mieux que nous ayons à faire, sans doute, est d'interroger HISTOIRES D'O de trimestre en trimestre.

Jacques Archambault

Il n'y a pas beaucoup de différence entre des gens qui envoient des trains d'un point A à un point B et des gens qui racontent des histoires d'un point A à un point B. Avec la métaphore du réseau : tous les systèmes de retards, d'attentes, de re-routage, de croisements, de délais. Sans parler de cet espèce de lien constitutif qui existe entre le cinéma et les trains depuis Lumière jusqu'à tous les films qu'on peut citer, en passant par *L'Inconnu du Nord Express*. En plus, le groupe a vraiment l'air de sortir d'un film de Ford ou de Wellman. Ils s'occupent d'un objet de nostalgie et de désir qui a formé les Etats-Unis : le chemin de fer, mais qui n'est plus aujourd'hui qu'un truc du passé. Ils produisent la métaphore du cinéma comme pratique nostalgique, comme objet aussi désuet que les trains.

J.-P. Gorin.

(extrait des Cahiers du Cinéma)

VOTRE ABONNEMENT  
SE TERMINE  
AVEC CE NUMERO

VOTRE ABONNEMENT  
SE TERMINE  
AVEC CE NUMERO

HISTOIRES  
D'O  
LES TRAINS

26 PARC DE MAUGARNY  
95680 MONTLIGNON

MEILLEURS VOEUX A NOS LECTEURS

IL Y A LE HAUT....ET LE BAS !  
NOUS AVONS CHOISI LE...O DE GAMME !

AMATEURS DU ZÉRO NOUS SOMMES EXIGEANTS. NOUS AIMONS LE BEAU, LE PARFAIT, LE PLUS. L'ÉVOLUTION D'HISTOIRES D'O A ÉTÉ CONTINUE DEPUIS LE N° 1. EN DÉCEMBRE 83 NOUS SOMMES PARTIS POUR NE PLUS NOUS ARRÊTER. LE TRAIN EST EN MARCHÉ. SON TERMINUS EST À L'INFINI. SAUTEZ À BORD, LE VOYAGE NE DEVRAIT PAS VOUS DÉCEVOIR.

ABONNEMENT 1987

Pour nos fidèles lecteurs qui tiennent le régulateur de notre marche le coût reste à 80 F jusqu'au 15 janvier. (les nouveaux venus peuvent en profiter jusqu'à cette date). Au 16 janvier : abonnement 87 : 100 F (pour la CEE). (étranger : 120 F) Prix au numéro : 30 F (à déduire éventuellement de l'abonnement) AVION : nous consulter. Les abonnements sont calendaires. Règlement par chèques émis en France, virement bancaire (Histoires d'O n° 50112425 SOCIÉTÉ GÉNÉRALE-ROISSY 95711.) Virement postal (\*\*\*). Eurochèques ou chèques émis à l'étranger : majorés de 40 F pour frais.

Histoires d'O paraîtra les 15/3, 15/6, 15/9, 15/12. Le n° 1 est épuisé. Année 84 : 50 F franco. Année 85 60 FF. Année 86 : 80 FF.

Les articles et documents paraissent sous la responsabilité de leurs auteurs. Ils doivent nous parvenir 6 semaines avant la date de parution. PUBLICITE : acceptée à partir de 1987 (n°14). Nous demander le tarif. Ou le demander à "ATELIER M.S.A." cidex 638, Gaudreville. 28310 JANVILLE (tél. 37 24 67 49).

Changement d'adresse : prière joindre la dernière étiquette et 10 F en timbres postes (Histoires d'O accepte la reproduction totale ou partielle des articles à condition de préciser l'origine et le nom de l'auteur).

Directeur et rédacteur en chef : Jacques Archambault  
Rédacteur en chef adjoint : Jean Claude Ragot  
Equipe rédactionnelle:  
Jean Pierre Cardeaud, Pierre Chenevez, Jacques Fontaine  
Gérard Petit, Pascaline Pichon.  
Pour la BB 4100 : R. Laborde et R. Chevrot.  
Pour le Om : Jean Dahlem.  
Conseiller technique : Alain Baldit

VOTRE ABONNEMENT  
SE TERMINE  
AVEC CE NUMERO

SOMMAIRE

Cinéma	page 2
La BB 4100	pages 4 à 8 et 23
La voie étroite en Om	10, 11
L'Electronique et nous	12, 13
La Normalisation et nous	13
Barrière pivotante	14, 15
La soudure au chalumeau	16
BB 901 à 935	17
Traction Nord (décoration)	18, 19
Modules	19
Tin Plate	20
Les lecteurs écrivent	21
Cercle du Zéro	22
Toutes les nouveautés	22, 23

PHOTOS

page 1 de couverture : petite gare oubliée sur ligne bretonne.  
page 4 de couverture (24) : le charme du tortillard.  
(page 1 : photo J. Archambault)

\*\*\* : COMPTE POSTAL : 2769 85 U LYON  
(HISTOIRES D'O LES TRAINS)

**LA BB 4100 DE R.LABORDE**

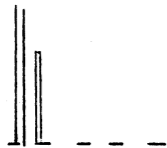
Maintenant les rivets. Chacun sa méthode. Personnellement j'utilise le perchlorure (photo-gravure).  
 Donc : 2 lignes de rivets gros module (plume 4 perchlo.), espacés de 2, à 1 mm du bas.  
 + une ligne de rivets petit module (plume 2 perchlo.) à 2 mm du haut, espacés de 1 mm (en réalité il y a deux lignes).  
 Pour ceux qui utilisent le pointeau :  
 Le gros module : 1mm.  
 Le petit : 1/2 mm.  
 C'est le plus fastidieux (et je suis poli !)

Toutes ces pièces étant finies et bien dressées, vous allez avoir plusieurs solutions pour façonner les couvre-joints :

- a) découper des bandes de 2mm dans du clinquant de laiton par longueurs de 30 cm. Voir les établissements GILLARD; ils en ont (prévoir en plus, 80 cm de 3 mm de 1). Y faire une ligne de petits rivets dans leur axe et redresser au maillet (doucement). (en réalité il y a deux lignes de rivets).
- b) prendre les mêmes bandes de clinquant et faire une ligne de rivets au perchlorure (plume 2) espacés de 1.
- c) je l'ai déjà utilisé sur des machines (2D2, Z 4200) Faire des bandes de 2 mm dans du Vénilia adhésif et, avec une petite roue dentée de réveil, imprimer à force côté adhésif; mais sans enlever la pelure de protection. Le résultat sera meilleur si vous chauffez légèrement la roue dentée (sans la cuire).  
 Donc, quelque soit la méthode utilisée (a) ou (b), ce n'est que lorsque toutes les bandes seront faites que nous ferons les soudures (partout sur le dessin 2 traits parallèles).  
 Dans le cas (c) ces bandes adhésives des couvre-joints ne seront posées que lorsque nous en serons à l'apprêt.

Soudez les bas de caisse sur les flancs, les lignes inférieures justaposées; bien appliquer et, surtout, sans ondulations.

vue de profil



Ne pas souder les bas de caisse sur les faces AV et AR de la loco tant qu'elles ne sont pas mises en forme. Voir, à ce sujet, le gabarit que vous donnera le châssis (\*).

(\*): cette pliure n'est pas à angle vif. Elle n'est pas non plus arrondie. Disons à angle vif adouci.

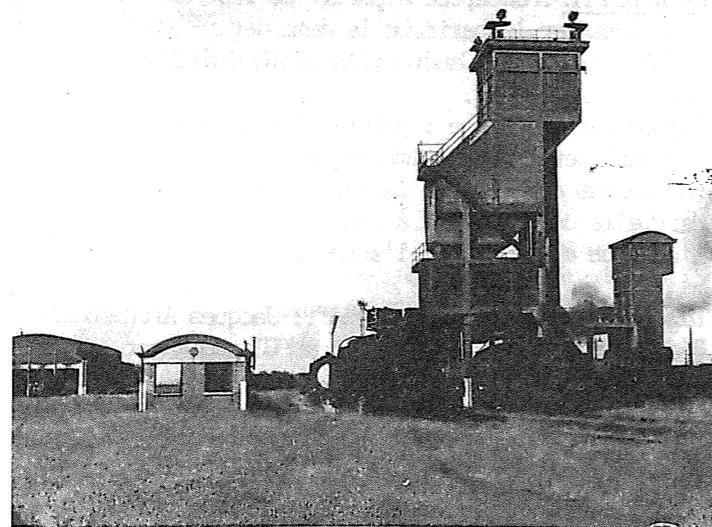


PHOTO VIELZEUF

**HISTOIRES D'O**

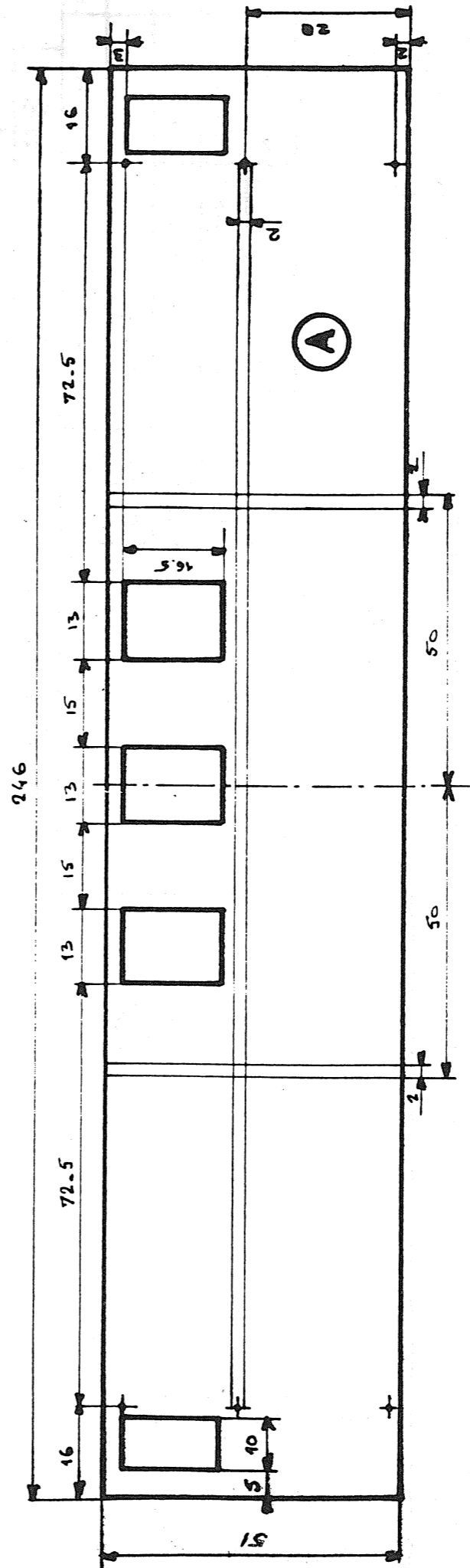
Mettre en forme, ensuite, les bandes bas de caisse avant et arrière, non pas sur le châssis, mais sur les nez de chaudron. Souder et limer pour obtenir le même décrochement avant. Des rivets vont disparaître mais c'est prévu.  
 Si vous êtes bon en gravure au perchlo. vous pouvez faire tous les couvre-joints à l'acide, ainsi que tous les encadrements de fenêtres qui auront 1,5 de largeur. Pour ceux qui ne sont pas équipés, les encadrements de fenêtres seront faits en vénilia. Nous avons le temps pour les coller.  
 Si vous êtes en forme et sans peur des difficultés je vous signale que les portières sur les BB ne sont pas bien plaquées. Aussi, vous pouvez, à la cisaille, même après soudure des bas de caisse, découper les portes jusqu'à la bande de bas de caisse, et, soit les ressouder légèrement en retrait, soit, même, les monter sur charnières. (Ce n'est pas de la tarte !)  
 Soudez, à l'intérieur des flancs, à hauteur du bas de caisse, une patte de 6 x 10 (un contre-fort légèrement plié) qui raidira la liaison flanc/face avant et ceci aux quatre angles.  
 N'hésitez pas à m'écrire si vous avez des difficultés  
 Pour la prochaine fois préparez un bloc de bois dur de 270 de L., 68 de l., et 50 de h. (pour prise à l'étau) Et polissez-le sur la partie bombée. Il servira de gabarit pour la toiture.  
 (Il est bien entendu que cette pièce de bois aura au préalable été mise à la forme du gabarit du châssis + 2 mm des côtés, autant en l qu'en L).

A BIENIOT

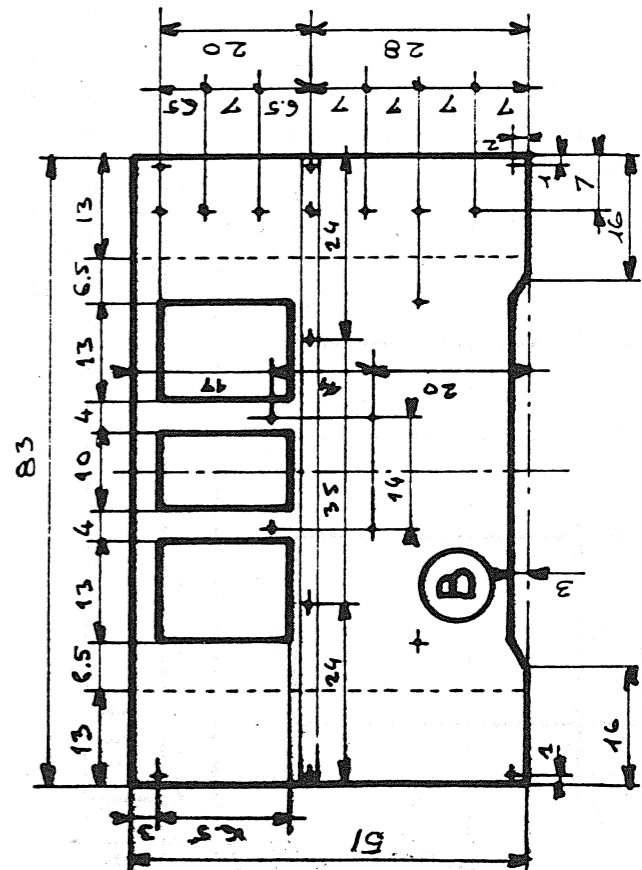
R.Laborde

**HISTOIRES D'O**

DESSIN R.CHEVROT



Trait de pliage  
 + Trou φ 1



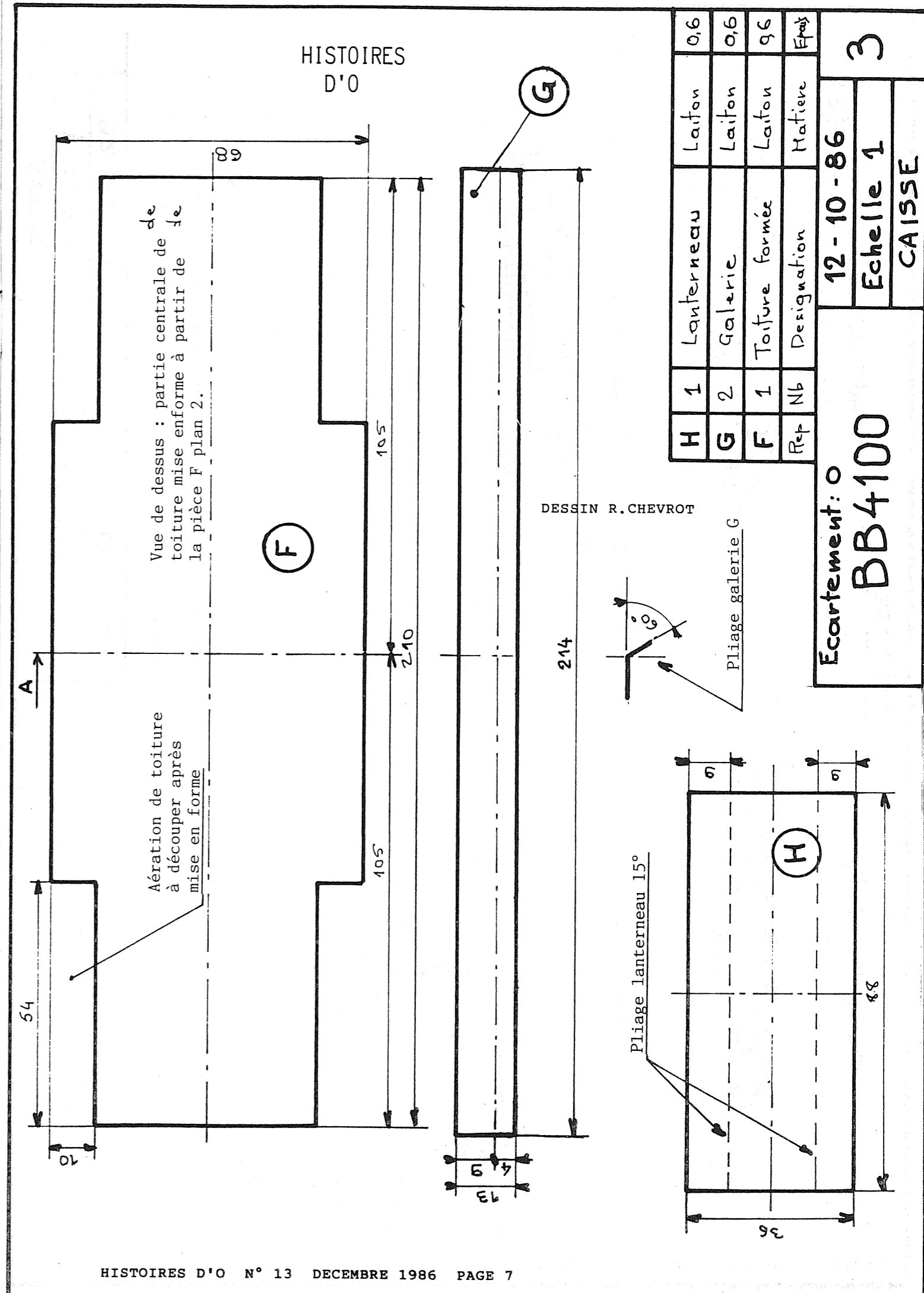
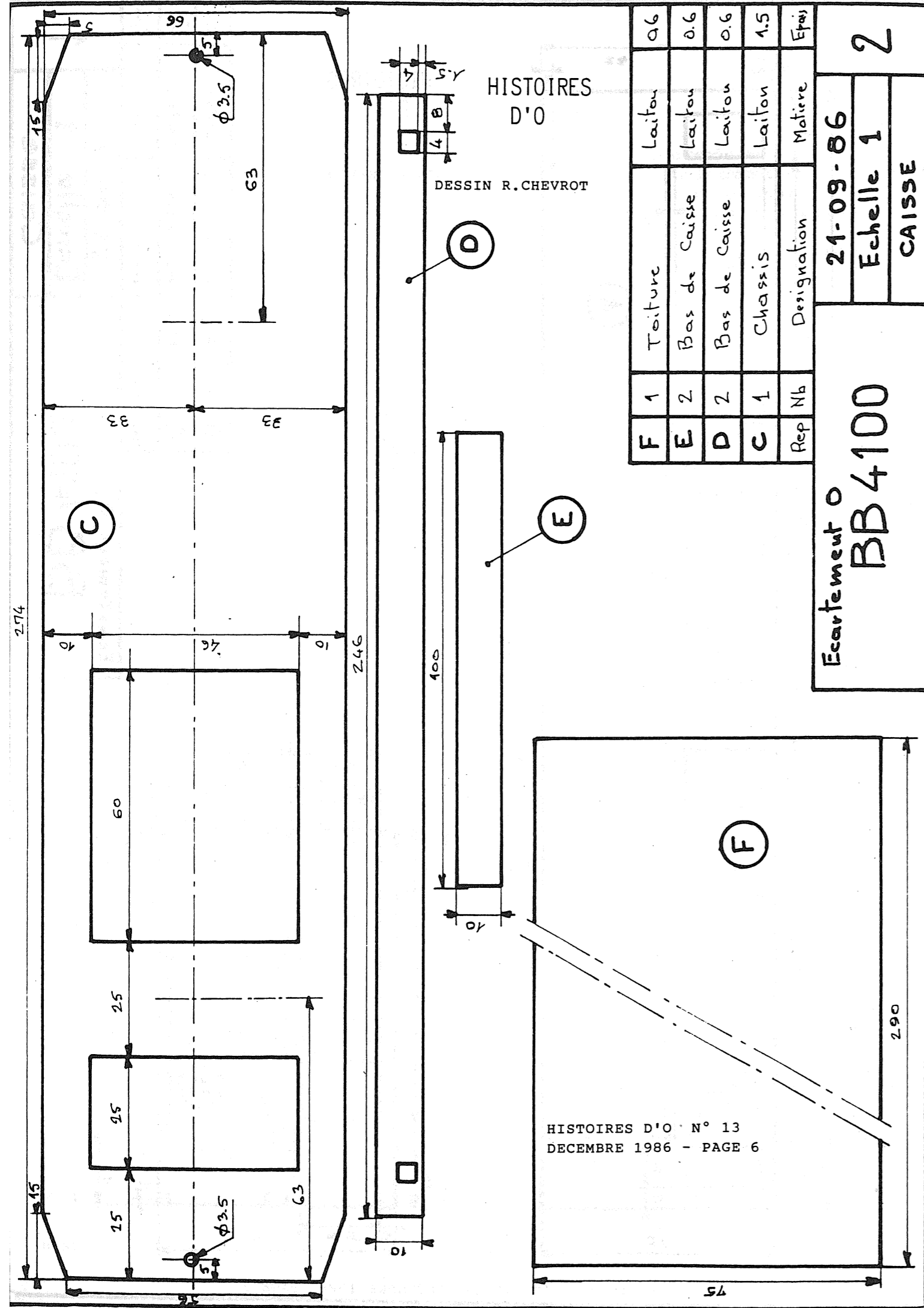
B	2	Bout de Caisse	Laiton	0,6
A	2	Flanc de Caisse	Laiton	0,6
Rep	Nb	Designation	Matiere	Epais.

21-09-86

Echelle: 1

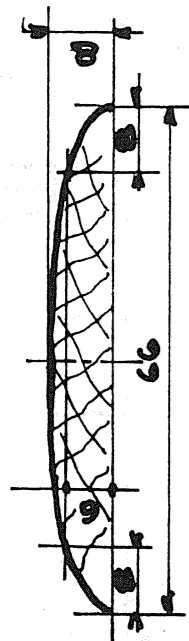
Caisse

Ecartement 0  
**BB 4100**



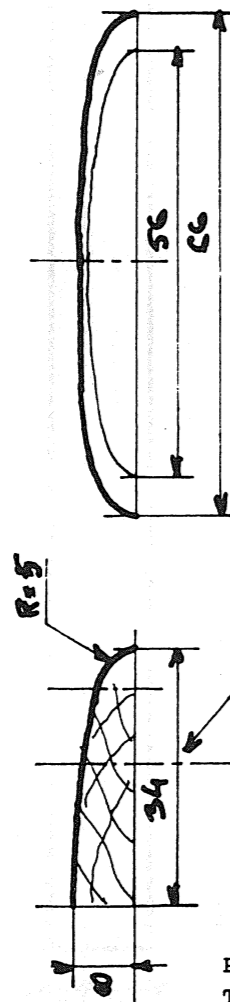
Gabarit de toiture

Partie centrale



Gabarit de toiture

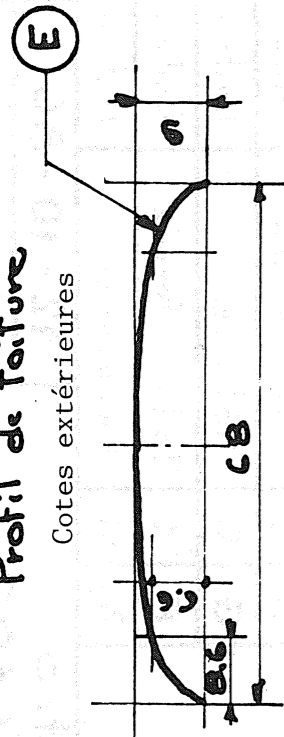
Extrémités



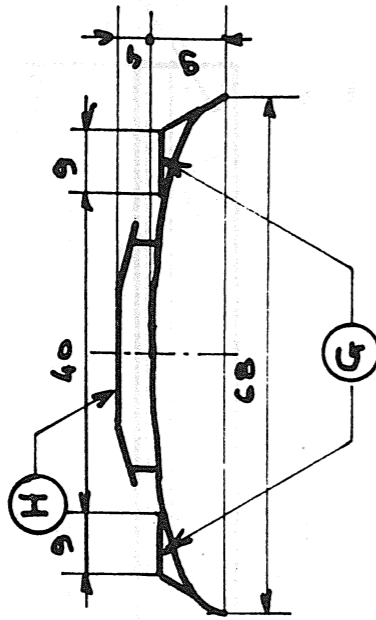
Page 23 : la photo de la BB 4119 de R.LABORDE Terminée le 28/3/86,entièrement laiton,2 files, pantalons isolés,4 portes ouvrantes,inversion des feux,un moteur 12 V. (peut-être équipée de deux moteurs).

Profil de toiture

Cotes extérieures



Toiture coupe A (Plan n° 3)



Position du lanterneau et de la galerie sur la toiture centrale

DESSIN R.CHEVROT

HISTOIRES D'O

Les gabarits de toiture sont à réaliser en bois pour mise en forme du laiton (Pièce E)

Ecartement 0 BB4100

12- 10- 86

Echelle 1

CAISSE

4

**LA CHRONIQUE DE MICROMECA**

A PROPOS DE LA FABRICATION DES ROUES

HISTOIRES D'O

JEAN PIERRE CARDEAUD

**REPRISE DES ROUES DU COMMERCE**

Dans un numéro précédent nous avons vu comment reprendre le bandage d'une roue pour en réduire les dimensions aux normes actuelles. A ce sujet, et suite à la lecture des derniers numéros de Loco-Revue, il semble qu'on puisse encore s'approcher de plus près de la réalité, notamment en ce qui concerne la hauteur des boudins qui pourrait être inférieure au millimètre sans que cela nuise à la bonne tenue de voie, pourvu que celle-ci soit parfaitement posée.

Le Fine-Scale sera-t-il un jour considéré comme grossier ? La notion fondamentale est sans doute de conserver une homogénéité de finesse entre la voie et les roues.

Ceux qui ont essayé de reprendre les bandages de leurs roues se sont sans doute rendu compte qu'il n'était pas possible de rectifier le moyeu puisqu'il était maintenu dans le mandrin de reprise. Il faut donc, dans un deuxième temps, maintenir fermement la roue par le bandage pour terminer l'opération.

Ici le problème est un peu plus délicat car on ne peut pas obtenir un bon résultat en serrant la roue par le bandage, car on risquerait de détériorer celui-ci, et on ne pourrait espérer centrer la roue correctement. En plus la prise est faible et la pièce risquerait de se déplacer.

Il faut donc réaliser un mandrin de reprise par le bandage; mais celui-ci doit être adapté au diamètre de la roue. Il faudra donc faire des mandrins pour des diamètres allant de 5 en 5 mm à partir de 25 mm de Ø, ce qui représente 5 à 6 mandrins au total.

La réalisation en est simple. A partir d'un rond d'acier doux on réalise la pièce externe en ayant soin de la repérer comme il a été dit précédemment. Un perçage à 4 mm au centre permet de placer un petit ergot dépassant de 3 mm pour le centrage de la roue (Si le moyeu est percé à 4 mm). Ensuite une bague maintenue par 3 vis vient se fixer sur le pourtour du bandage. La profondeur de la cupule sera de 3 mm pour permettre un serrage de la roue. Des trous ovalisés facilitent le démontage et le changement de roues ou son retournement.

Il n'y a pas de difficulté pour reprendre alors le moyeu et terminer le voile de la roue. Il ne s'agit d'ailleurs pas d'un travail de précision; seule la portée interne du moyeu doit être bien plane.

Si on souhaite modifier des roues déjà usinées de Kit-Zéro, il faut au préalable réaliser un manchon percé intérieurement au Ø de 4 mm et le souder dans le logement réalisé au centre de la roue pour recevoir la vis de fixation.

**LE TOURNAGE EN SERIE**

**A PROPOS DES ESSIEUX ET DES BAGUES ISOLANTES**

Le tournage en série est une technique enrichissante car elle permet de cerner les problèmes qui se posent aux industriels, notamment en matière d'usure des outils et de respect des tolérances. Et elle permet, surtout, un gain de temps considérable.

Nous allons voir, aujourd'hui, la réalisation des bagues isolantes et des ébauches d'essieux. Il faut moins de 90 secondes pour faire la première et 3 minutes pour le second. A condition de bien préparer son travail.

Le premier accessoire de tour nécessaire pour la série est un porte-outil arrière. En effet toute pièce doit être tronçonnée et c'est justement sur le porte-outil arrière que se fixera l'outil à tronçonner. Il est préférable de posséder sur le tour une marche arrière. Celle-ci peut être obtenue par inversion du sens de rotation du moteur (cela est souvent réalisable si le moteur n'en est pas pourvu d'origine : il suffit de consulter un revendeur ou un artisan spécialisé dans la réparation des moteurs. On peut également obtenir l'inversion

de marche par retournement d'une courroie en 8 ou par interposition d'un engrenage entre pignon-moteur et pignon entraîné). Il est évident que pour la série l'inversion électrique est la plus commode et la plus rapide. Mais que ceux qui ne pourraient pas venir à bout de ce problème ne se découragent pas. Il est aussi possible de simplement retourner l'outil arrière; une adaptation des angles de coupe suffira, mais, dans ce cas, c'est la visibilité qui est moins bonne. Le porte-outil doit être modifié pour que la partie de l'outil qui attaque le métal soit à hauteur de pointes.

Le porte-outil arrière est on ne peut plus simple et se passe de commentaires. C'est peut-être la profondeur du chariot supérieur qui gênera certains dans leur réalisation et il sera parfois nécessaire de placer ce porte-outil en dehors du chariot et donc en porte-à-faux. Il faudra essayer d'obtenir une rigidité maximale surtout qu'on s'en servira pour le tronçonnage et que cette opération est réputée pour les vibrations qu'elle

(à suivre)

J.P. Cardeaud



Je vais aborder les problèmes concernant le câblage des réseaux. Les alimentations ne sont pas, pour autant négligées : je travaille sur une alimentation à efficacité variable et sur une alimentation à éclairage constant.

CABLAGE DES RESEAUX

Je crois qu'il faut distinguer 3 familles de réseaux:

- 1) -réseau à poste fixe,
- 2) -réseau de jardin,
- 3) -réseau modulaire.

1 -Le réseau à poste fixe, qu'il soit personnel ou d'un club, ne doit pas poser de problèmes, vu la littérature existante sur ce sujet.

2 - Le réseau de jardin, phénomène nouveau qui se développe, pose des problèmes de tenue des circuits électriques à l'humidité et à la pluie, à l'oxydation du matériel électrique et des contacts,

LE RESEAU DE JARDIN

1) La sécurité électrique

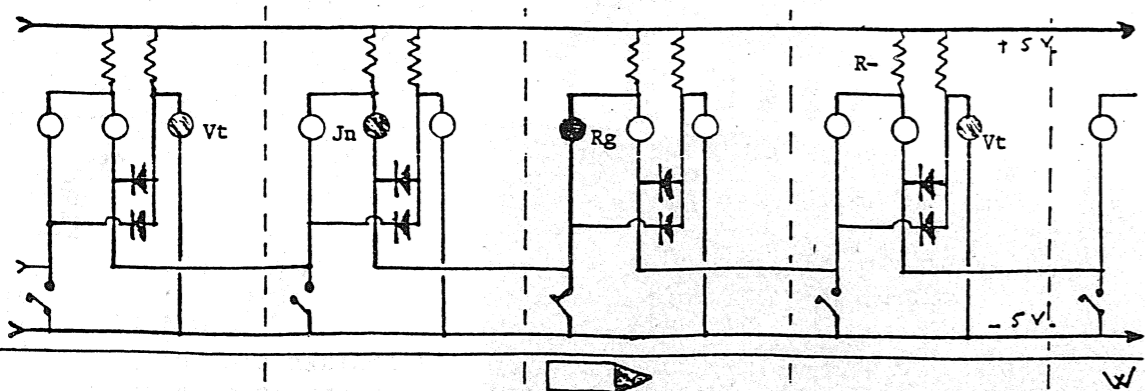
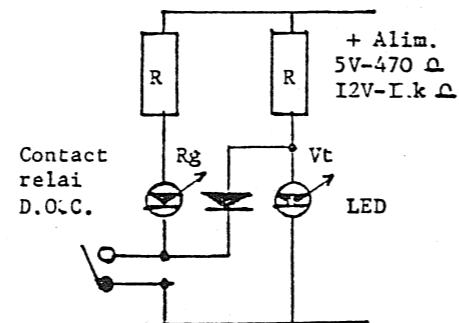
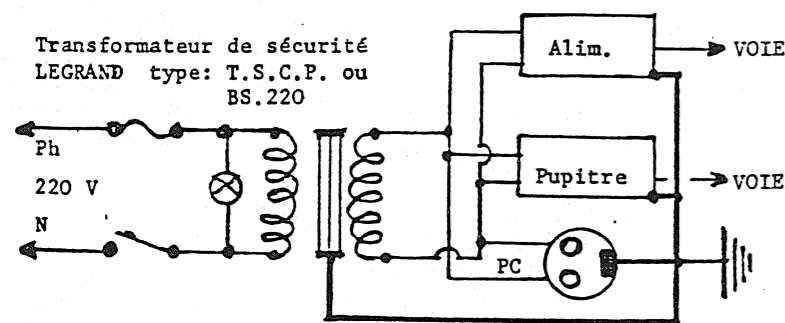
Elle est FONDAMENTALE. Pour éviter tout contact dangereux avec le réseaux de distribution EDF 220 V., il faut isoler l'ensemble des installations électriques concernant le réseau (éclairage, alimentation ferroviaire, prise du fer à souder...) par un transformateur de sécurité de rapport 1/1 et mettre à la terre toutes les parties métalliques de ces installations (pupitre de commande, transfo. alim...). Croyez-en mon expérience d'électronicien, UN ACCIDENT N'ARRIVE PAS QU'AUX AUTRES ! (voir normes NF C 15-100 et 52-220). Le choisir d'une puissance suffisante pour permettre des extensions. Ne jamais utiliser d'auto-transfo.

localisation des convois et, surtout, sécurité aux courants électriques. Il ne serait pas raisonnable de vouloir sophistication les montages; au contraire, ils devront être simples, robustes, rustiques.

3 -Le réseau modulaire pose le problème majeur des normes établies. En effet si on veut obtenir une exploitation sûre en exposition, avec des modules de provenances diverses, le respect des normes est impératif. Je vous proposerai des solutions, l'amateur devra donc obligatoirement y inclure le câblage qui sera retenu.

2) Installation

Les conditions climatiques locales conditionnent le degré de protection et de soins à apporter au réseau (bord de mer, forêt, zone industrielle, retombée acide...) Toutes les connexions électriques devront se faire sur des barrettes de raccordement à l'intérieur de boîtes étanches (Legrand, Sarel...) protégées par de la graisse ou un aérosol silicone. Il en sera de même des relais ou électro-aimants. Les boîtes seront disposées sur le côté de la voie, accessibles facilement; les sorties électriques et/ou mécaniques placées impérativement en dessous et reliées par des moulures ou goulottes plastiques (Théalite...). Les choisir (boîtes et moulures) de dimensions suffisantes pour des adjonctions ultérieures.



Block système 3 feux L.E.D. pour contact relai D.O.C.

SUITE PAGE 13

plus simple ?

3) Cablage

-Choisir le schéma le plus simple possible, il sera toujours temps de le compliquer.

-Rapporter chaque canton ou alimentation de voie à une boîte de jonction.

-Court-circuiter chaque éclisse par un fil soudé.

-Installer une goulotte plastique le long de la voie pour y loger les fils de liaison.

-Prendre une section de fil de 1,5 mm<sup>2</sup> jusqu'à 3 A et 2,5 mm<sup>2</sup> au-delà (pour du 12 V).

Il faut plus considérer la chute de tension en ligne que son échauffement.

-Prendre du 4 mm<sup>2</sup> pour un réseau de plusieurs centaines de mètres.

-Réseau avec une seule boucle à l'extérieur, la gare à l'intérieur. Pas de problème, mettre seulement 1 câble à deux conducteurs shuntant la voie en plusieurs points. Prévoir une coupure sur les deux rails de la boucle, entrée/sortie, pour utilisation de l'installation intérieure en hiver.

-Réseau comportant une boucle avec voie d'évitement et 2 aiguillage. Le schéma est classique. Sa réalisation peut se faire, soit en automatique avec les relais et commutateurs installés en boîte étanche sur place, soit ramener l'ensemble des fils à commuter au local.

-Une bonne solution pour celui qui n'a pas peur de tirer du fil est de ramener tous les cantons ou secteurs de voie au pose de commande; cela permet l'installation de détecteurs d'occupation avec un TOO (très pratique) et de modifier accessoirement le câblage. Lorsque les cantons sont suffisamment longs et donc peu nombreux, le nombre de fils à ramener n'est pas aussi impressionnant qu'on pourrait le croire.

4) Contrôle

Je crois qu'il est nécessaire d'avoir un contrôle du train parti dans la nature. Un contrôle d'alimentation du convoi avec un voltmètre pour la présence de la tension en ligne, un ampèremètre pour la consommation. Leur lecture vous renseignera tout de suite sur l'état de la voie. Ils peuvent être du type électromagnétique, donc robustes et pas chers (50 F max.) ne vous en privez pas.

Un contrôle de position du convoi par TOO est très pratique, mais il demande une détection d'occupation du canton. Celui-ci peut être installé sur le côté de la voie et renvoyer l'information au PC. Mais je préfère pour ma part, alimenter par 2 fils chaque canton en partant du PC; toute votre circuiterie sera au sec.

5) Détection d'occupation de voie -D.O.C.

Je crois qu'avec certaines conditions climatiques la résistance d'isolement d'un canton peut descendre de 100 et moins. Dans ces conditions il ne faut pas chercher à détecter un wagon isolé mais seulement la loco et faire confiance aux attelages. Ce détecteur sera donc simple; il ne devra se déclencher qu'à partir d'un courant de 10 à 20 mA (feu rouge) et avoir une constante de temps suffisante pour absorber les minicoupures; il actionnera un relais. Il faudra donc veiller à avoir d'excellents contacts frotteurs/roues/rails (voir l'article de M.B. GUINOT). Si, à la mise en route du réseau, certains cantons passent au rouge cela signifie qu'il faut aller sécher et nettoyer la voie à cet endroit.

( à suivre )

J. Fontaine

LA NORMALISATION ET NOUS

Jacques Fontaine

LA NORMALISATION DE L'INTERCONNECTION DES MODULES

Ne vous effrayez surtout pas de ce terme de normalisation que l'on pourrait appeler recommandations. Je n'ai pas l'intention de vous imposer une norme, mais de connaître vos réflexions pour l'élaboration d'une recommandation dans un premier temps.

Le raccordement des modules entre eux doit pouvoir se faire aussi facilement que le branchement d'une alimentation sur le secteur. C'est pourquoi il est préférable d'utiliser un connecteur que des fiches séparées. Certes l'utilisation de fiches séparées permet des combinaisons à l'infini, mais devient, de ce fait, rapidement inextricable.

Le choix d'un connecteur doit se faire en préservant l'avenir afin d'éviter des bricolages ultérieurs. Il doit permettre, non seulement la connexion des deux voies, mais aussi l'adjonction de circuits électroniques ou / et électriques complémentaires. De plus il doit garder quelques contacts

pour l'avenir...

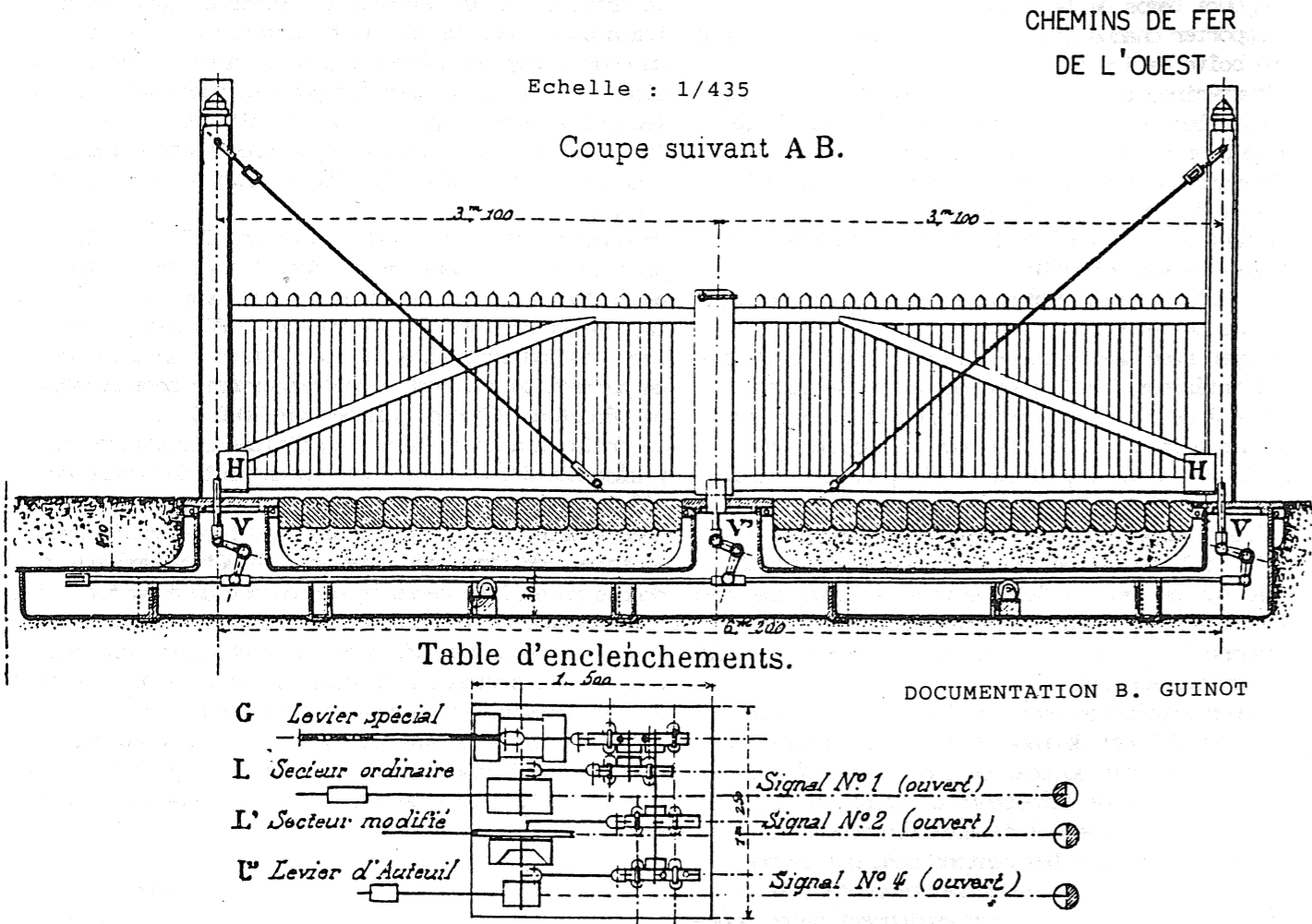
- être disponible partout en France et en Europe,
- avoir un bon rapport qualité/prix,
- supporter des intensités de 3 Ampères,
- être facile à cabler et suffisamment robuste.

Le connecteur des PIT (6 cts) utilisé par des clubs à l'époque où les connecteurs "D.Sub" et "péritel" n'étaient pas répandus, est insuffisant en contacts. La nouvelle prise PIT possède 8 cts (dont 6 bouclables ou pas) et remplace la 6 cts dans les réseaux de télécommunications. Son prix en limite l'emploi.

Je crois, pour une première approche, que le connecteur "péritel" (20+1 cts) remplit ces conditions. Il restera à définir le câblage de celui-ci. Les alimentations de servitudes pourront faire l'objet d'un connecteur séparé ou non - à définir ! Dans ce cas le connecteur pourrait être du type PIT 8 cts.

(SUITE PAGE 15)

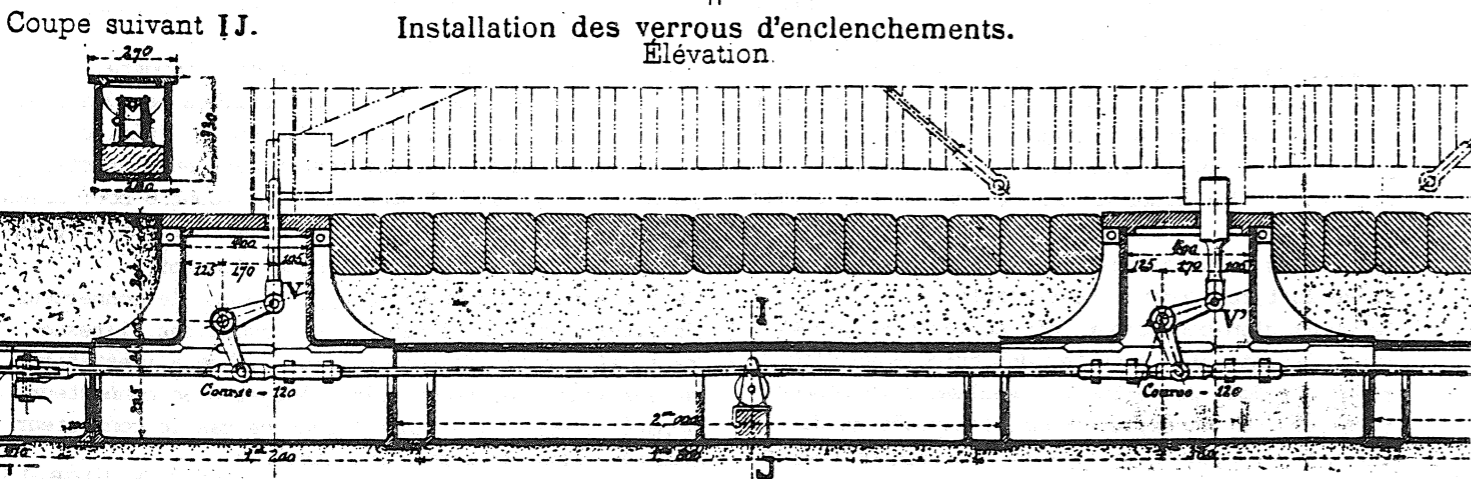
ENCLENCHEMENTS D'UNE BARRIÈRE PIVOTANTE DE PASSAGE À NIVEAU.  
LIGNE DU MANS À ANGERS (PASSAGE À NIVEAU N°1)



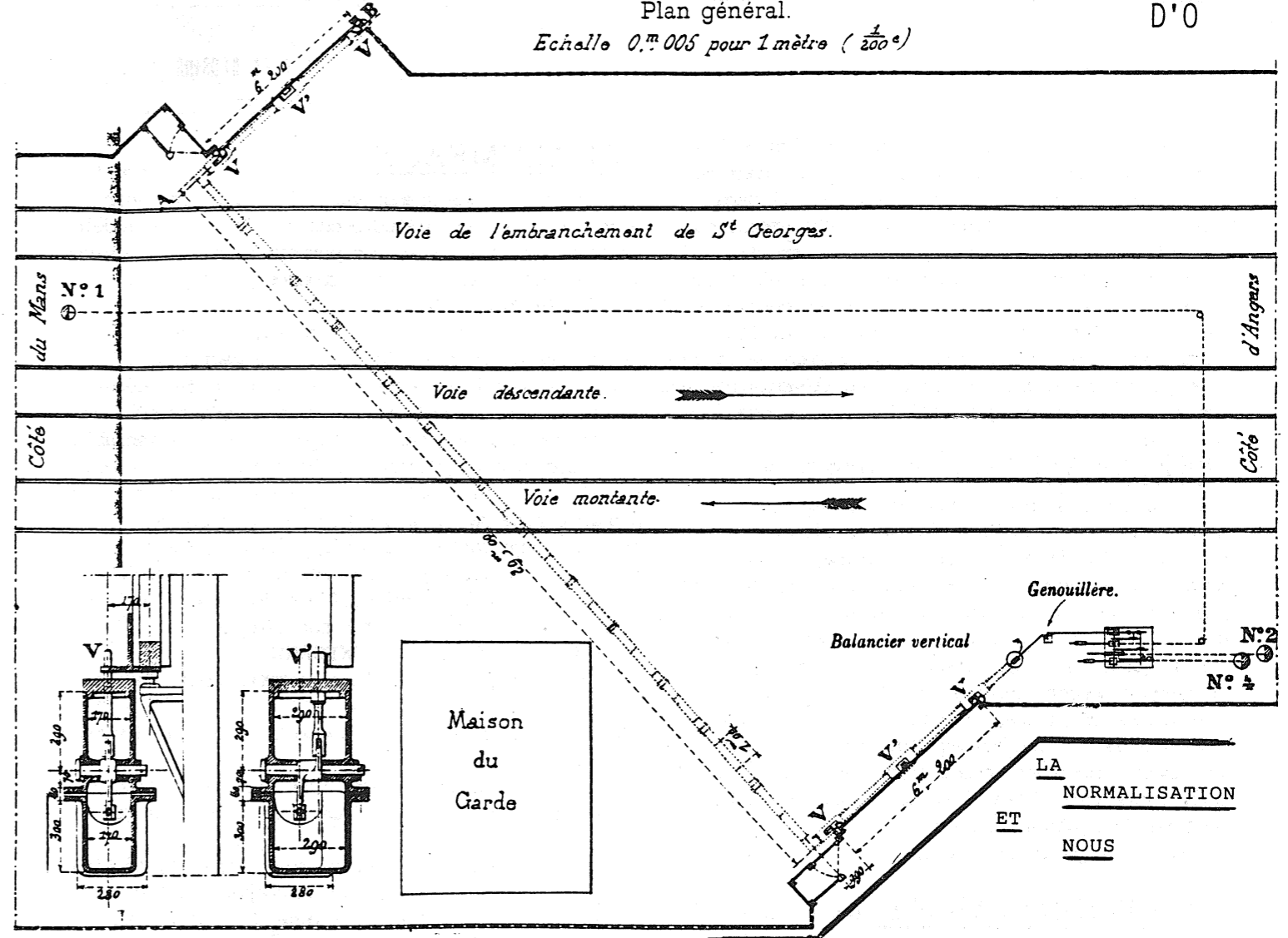
**Légende.**

G. Levier spécial de manœuvre des verrous VV' relié aux leviers de manœuvre des signaux à distance.  
 H. Platines de butée des verrous V.  
 L. Levier du signal N° 1 pour les trains descendants.  
 L' Levier du signal N° 2 pour les trains montants.  
 L'' 2<sup>me</sup> levier du signal N° 4 de la gare du Mans pour les trains montants.

V. Verrous maintenus par les platines H lorsque les barrières sont ouvertes et s'opposant à l'ouverture des signaux.  
 V'. Verrous maintenant les barrières fermées, lorsque les signaux sont ouverts.



Plan général.  
Echelle 0.005 pour 1 mètre (1/200<sup>e</sup>)



Pour rendre attractif un réseau modulaire en exposition, il est nécessaire de faire circuler plusieurs trains sur la même voie. La longueur de 1,20 m d'un module ne permet pas d'installer un block de sécurité. Cette longueur devra être portée à 2,40 pour les circuits électriques. Plusieurs solutions s'offrent à nous; nous en discuterons dans le prochain bulletin. Faites-moi part de vos idées.

TYPE	AVANTAGE	INCONVENIENTS	PRIX	SOURCES	COMMENTAIRES
Fiches banane Ø 4 mm et Ø 2 mm	facile à monter	nombre de contact limité sans sources d'erreurs Identification rigoureuse	seulement valable en petite quantité 4 F	radio/électricien grandes surfaces	réservé à des connexions isolés. Il existe aussi des "dominos" enfichable M-F
Fiches plates 6,35 AMP	à souder ou sertir		vendu par sachets ou boîte de 100	"	fiche très répandue dans l'électroménager, l'électricité
Prise téléphone " télécommunication	robuste répandu	6 contacts 8 contacts	M + F=40 F M + F=40 F	"	chère au contact.
Prise D. Sub.	existe en 9/15/25/37/50. contacts 3 A max.	difficile à souder et réparer	M + F=40 F pour 15 contacts	radio/électricien et informatique	prise classique, très répandue professionnellement et en informatique normalisée internationale
Prise Péritel	20 contacts 3 A max.	isolant plastique soudure rapide	M + F=25 F	radio/électricien et informatique	prise grande diffusion normalisée européenne Péritel Télévision et Vidéo



## CHALUMEAUX.

Il en existe une grande variété pouvant convenir à nos travaux. Nous n'étudierons pas ici chaque modèle certains ont d'ailleurs des performances très voisines. Ils se répartissent en deux groupes principaux :

### CHALUMEAUX A GAZ

La gamme qui nous intéresse comprend de nombreux modèles, Ronson, Miniflam, etc. car on ne peut tous les citer. Ils sont bien adaptés à la plupart des opérations de soudure rencontrées sur nos modèles au 1/435; ils présentent le grand avantage d'être très maniables. Le Soudogaz, bien qu'étant plutôt une lampe à souder, peut-être parfois fort utile s'il est muni du brûleur à pointe fine de la marque. Cependant sa flamme est toujours importante et peu réglable, d'où une utilisation assez délicate pour de très petites soudures. Il est idéal pour le préchauffage des grosses pièces (tube de chaudière en laiton par exemple).

### CHALUMEAU A GAZ ET OXYGENE

Ce sont ceux qui offrent le plus grand choix de possibilités. L'apport d'oxygène est extrêmement utile pour diverses raisons.

-il est irremplaçable dans tous les cas où l'on a besoin d'une chauffe très localisée et à haute température.

-il facilite les soudures au fond d'une cavité (intérieur de caisse de tender, d'un compartiment exigu de voiture, etc.) En effet la flamme d'un chalumeau finit toujours par s'éteindre; car plus la combustion se prolonge moins il y a d'oxygène dans la cavité. Il va sans dire que l'apport permanent d'oxygène à la flamme facilite considérablement cette opération.

-les réglages fins et indépendants du gaz et de l'oxygène permettent d'obtenir toutes sortes de flammes, de la minuscule veilleuse au dard sifflant dont les possibilités vous surprendront. C'est cette vaste gamme qui vous permettra de maîtriser toujours mieux ce qui vous semblait difficile, voire insurmontable.

## SOUDURES.

Quelques mots sur les présentations courantes.

### SOUDURE EN FIL

A utiliser pour tous les assemblages devant être avant tout résistants (ex.: fig 1). Le fil de  $\varnothing 1$  mm est une bonne moyenne, mais il faut parfois plus fin. Si vous n'avez pas de fil plus fin, aucune importance, aplatissez le fil avec un marteau et coupez dans le sens de la longueur des bandes de la finesse désirée. Il est toujours intéressant de marteler légèrement un fil pour l'empêcher de rouler.

J.P.Prevost

à suivre

Les masses de métal importantes des modèles au 1/43,5 limitent le champ d'action du fer à souder; dans certains cas il sera tout à fait inefficace. Il sera alors nécessaire d'utiliser un petit chalumeau, instrument indispensable pour faire du bon travail.

Ces notes s'adressent avant tout aux débutants, ou à ceux qu'un essai infructueux aurait découragés; elles ne prétendent pas être exhaustives, leur but étant plutôt de présenter les aspects principaux de la soudure au chalumeau, quelques principes élémentaires, les connaissances de base pour s'initier à ce mode d'assemblage.

### PREPARATION. NETTOYAGE ET DECAPAGE DES PIÈCES A SOUDER

Les pièces à souder doivent être propres, exemptes de graisse, et, si possible, dépolies à l'endroit des soudures (lime fine à peine appuyée, papier abrasif très fin). Le dégraissage peut-être amélioré par trempage dans du trichloréthylène, mais dans la plupart des cas les nettoyants ménagers suffisent largement.

Pour localiser l'écoulement de la soudure, passer de l'eau à souder (chlorure de zinc) le long des joints avec un pinceau très fin. Pour obtenir l'effet inverse, c'est à dire éviter d'attirer la soudure, les zones à protéger seront graphitées avec la pointe d'un crayon gars. L'eau à souder remplace avantageusement les flux, pâtes décapantes, etc... Sa fluidité permet une plus grande précision et un travail plus propre.

### POSITIONNEMENT. MAINTIEN DES PIÈCES

Les pièces à souder seront maintenues fermement en position à l'aide de cales, mannequins, etc. Le choix de ces accessoires dépend de la géométrie de l'assemblage, et, en fait, il doit en exister autant que de cas particuliers

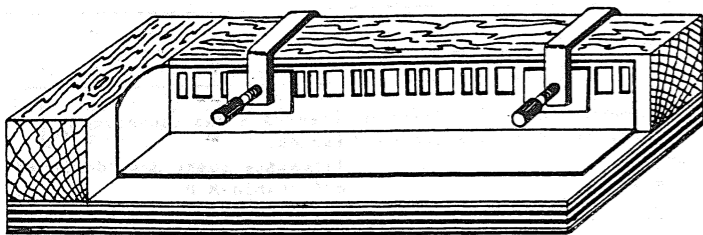


Fig.1 Maintien en position de soudure d'éléments de caisse de voiture. Serre-joints omis sur plancher et dossier pour plus de clarté.

**Exemple :** l'assemblage des éléments d'une caisse de voiture en laiton se fera sur le mannequin représenté fig.1, montage très simple à réaliser avec du contreplaqué d'environ 20 mm parfaitement plan, et deux petites longueurs de bois raisonnablement dur ( $\neq 45 \times 45$  mm) dont on aura vérifié qu'au moins deux faces forment un angle droit.

Le temps passé à fabriquer ce mannequin est très largement récupéré par la facilité d'assemblage de la caisse de voiture

## LES BB 901 A 935 DE LA S.N.C.F. REGION OUEST (EX ETAT 101 À 135)

Le deuxième set se compose des pièces suivantes :

B 1 : Persienne	22
B 2 : Entretoise	2
B 3 : Lanterneau	1

B 4 : Déflecteur	2
B 5 : Aérateur	2
B 6 : Panneau	2
B 7 : Nervure	2

Commencer par la pose des persiennes sur les flancs de caisse. Ces persiennes possèdent au dos quatre pattes permettant de les placer dans les ouvertures prévues. Elles seront soudées par l'intérieur. La pose reste délicate car l'alignement doit-être parfait. Elles doivent toutes être orientées avec la tige de coulée du métal vers le haut de la caisse pour être toutes dans le même sens.

La méthode donnant le meilleur résultat est la suivante: (Le croquis vous indiquera l'ordre à respecter).

Ebarber les ouvertures au fur et à mesure de la pose, et chanfreiner légèrement l'arête extérieure pour que la persienne soit bien en contact avec la paroi du flanc de caisse. Commencer par la n° 1. Le jeu entre les bords de la persienne et les nervures de la caisse est de 0,5 mm que vous pourrez contrôler avec une queue de foret. Lorsqu'elle vous paraîtra bien en place, souder par l'intérieur. Procédez de même pour la n° 2 en contrôlant avec le bord d'un réglet l'alignement, entre ces deux persiennes et la bordure du côté de caisse. Poser les n° 3 et 4 de la même manière. La n° 5 sera bien centrée entre les n° 3 et 4. Contrôler toujours l'alignement avec le réglet. Ensuite les n° 6 et 7 en respectant la cote extérieure entre les n° 6 et 1, puis 7 et 2, qui doit-être la même qu'entre les n° 3 et 5 (48 mm). Il ne reste plus qu'à poser les n° 8, 9, 10 et 11 en veillant à ce que, outre l'alignement, l'écart entre chaque persienne soit équivalent. Nettoyer alors les éventuelles coulures de soudure avec un grattoir.

Passer ensuite à la toiture. Percer dans les deux entretoises centrales (qui servent de bouts au lanterneau) le trou pointé au  $\varnothing 3$ . Assembler-les par une des tiges filetées ayant servi pour la caisse, la cote extérieure doit-être réglée à 62 mm. Aligner-les parfaitement. Souder sur le dessus le toit du lanterneau (il débordé à chaque bout de 8/10). Souder ensuite sous les bords de ce dernier les deux déflecteurs en intercalant une queue de foret de 1,5 mm pour donner l'écartement.

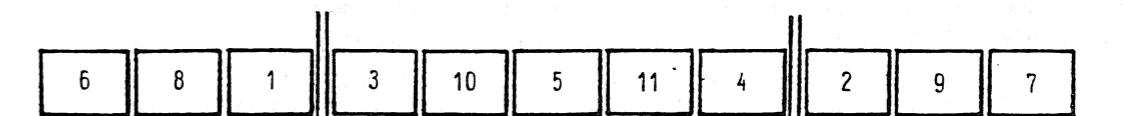
Passer cet ensemble ainsi réalisé par l'intérieur de la caisse pour le mettre en place contre les bords arrondis des hauts de caisse. Contrôler sa position bien d'équerre avec les côtés et le centrage sur le toit, prendre comme points de repère les nervures extérieures des hauts de caisse sur les parties arrondies. Fixer à l'intérieur par quatre points de soudure.

Ebavurer et dresser correctement les deux aérateurs latéraux. Contrôler leur mise en place le long de la caisse. Leur position longitudinale correcte est réalisée par les quatre plots légèrement plus courts que les autres, et venant en appui sur les quatre nervures arrondies des hauts de caisse. Quant à leur position latérale, elle est donnée par la cote de 32,5 mm intérieure correspondant à la largeur des panneaux de toiture supportant les pantographes. Vous devez supprimer légèrement la nervure des bouts de toit au contact des bouts des aérateurs de façon à permettre leur application correcte (utiliser pour cette opération le rifloir qui vous a servi pour la caisse). Leurs faces supérieures doivent-être dans un même plan.

Vous pouvez percer maintenant dans les panneaux de toiture les quatre trous dans les pattes recevant les pantographes, au  $\varnothing 2$ . Ces panneaux s'encastrent par le dessus, les quatre pattes venant en appui sur les aérateurs. Contrôler que la forme arrondie de l'avant correspond bien à la nervure du bout du toit. Souder par l'intérieur. Terminer la toiture en soudant en place les deux nervures joignant les aérateurs au lanterneau. Elles s'engagent par le dessus et se mettent en place d'elle-même, la nervure en butée contre le déflecteur. Souder par l'intérieur.

Le troisième set vous permettra d'aménager les postes de conduite, de terminer les détails extérieurs de la caisse et de monter les pantographes.

K I T - Z E R O



DECORATION ET NUMEROTATION DU MATERIEL DE  
TRACTION DU CHEMIN DE FER DU NORD .....

JEAN CLAUDE RAGOT

Les 032 Tender (Courte-Queue) vont bientôt passer à la peinture, c'est l'occasion dans ce numéro de notre Revue de parler des couleurs (des livrées devrait-on dire) du matériel de traction de ce réseau.

En préambule, mentionnons de suite qu'il y a deux époques distinctes :

De 1845 (création du réseau) à 1898.

De 1899 à 1937 (création de la SNCF).

PREMIERE EPOQUE :

Locomotives pour trains de voyageurs :

Vert clair : Chaudière, abri, couvre-roie, dôme, sablière, cylindres, compresseur, bordure de tablier, flancs de caisse et arrière tender.

Noir : Châssis, roues, bogie, tablier, intérieur d'abri, porte de boîte à fumée, boîte à fumée jusqu'au premier cercle, cheminée, tampons, couvercle de sablière, toit d'abri, châssis tender, dessus de tender et hotte à charbon.

Rouge : Traverse avant, traverse arrière, filets sur machine et tender.

Blanc : Lettres NORD et numéro sur abri et tender, numéro et filets sur traverses.

Laiton poli : Bordure des couvre-roie, fenêtres avant d'abri, cercles de chaudière, plaque numérotée à la base de la cheminée, volant de porte de boîte à fumée, robinetterie.

Locomotives pour trains de marchandises et de manoeuvres :

Noir : Totalité de la machine et du tender.

Rouge : Traverse avant et traverse arrière.

Blanc : Lettres NORD et numéro sur abri et tender, numéro et filets sur traverses.

Laiton poli : Plaque numérotée à la base de la cheminée, fenêtres avant d'abri, volant de porte de boîte à fumée, robinetterie.

DEUXIEME EPOQUE :

Locomotives compound pour trains rapides et express :

Chocolat : Chaudière, abri, couvre-roie, dôme, sablière, cylindres, marchepieds, cylindre vapeur du compresseur, bordure de tablier, pare-fumée, flancs de caisse et arrière tender.

Noir : Châssis, roues, bogie, tablier, intérieur et toit d'abri, tampons, cheminée, cylindre air du compresseur, pompe ACFI, graisseur, turbo-dynamo, châssis et bogies tender, dessus tender et hotte à charbon. Si la machine est équipée de pare-fumée, la porte et la boîte à fumée sont noires jusqu'au cercle de chaudière après la cheminée. (Les ballons des réchauffeurs restent chocolat).

Rouge : Traverse avant et traverse arrière, fond du macaron Nord.

Blanc : Numéro et filets sur traverses.

Jaune : Filets sur locomotive et tender, lettres et chiffres sur abri, couvre-roie et tender

Laiton poli : Fenêtres avant d'abri, lettres et chiffres en relief sur abri, pare-fumée, traverse avant, lettres Nord sur macaron, volant de porte de boîte à fumée, robinetterie.

Locomotives simple expansion et pour trains omnibus :

Comme ci-dessus, mais Vert au lieu de Chocolat. Filets Rouge.

Locomotives pour trains de marchandises et de manoeuvres :

Identique à la première époque.

NUMEROTATION :

La numérotation des locomotives comportait un chiffre indiquant le nombre d'essieux moteurs, puis un nombre indiquant le numéro dans la série, séparé du chiffre précédant par un point.

Par exemple : 2.876 signifie : Locomotive à deux essieux moteurs n° 876 (220 Outrance).

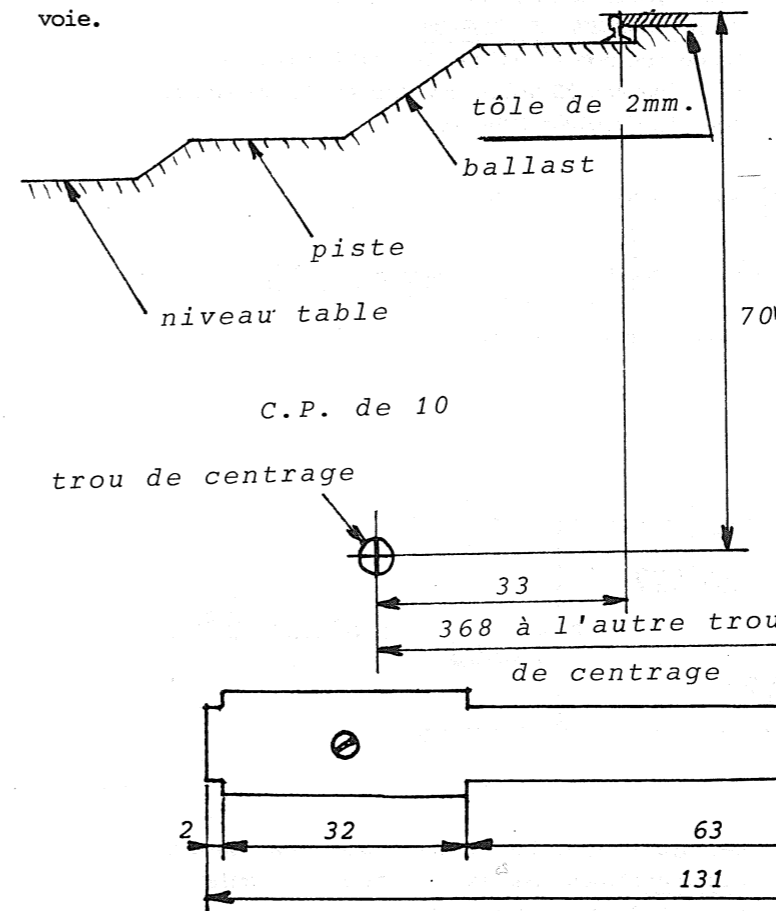
On lisait : Deux, huit cent soixante seize.

3.1252 signifie : Locomotive à trois essieux moteurs n° 1252 (Pacific Nord).

On lisait : Trois, douze cent cinquante deux.

DE L'IMPORTANCE DU VIS-A-VIS.

Sans refaire l'historique des normes modulaires "O" on peut dire que, depuis la définition du profil type permettant de retrouver les pistes au même niveau, on ne peut guère faire mieux...en théorie. En pratique cela se gâte un peu à l'usage. Nous avons, en effet, prévu la fixation des modules entre eux par boulons de 6 dans des trous de 8 pour pouvoir "fignoler" l'ajustage. Très bien si nous avons opté pour la voie unique. Mais dans le cas de la double voie on s'aperçoit vite qu'une seule cote est impérative et qu'elle ne doit jamais supporter de tolérance : c'est l'entre-voie.



Or, si toutes les voies du commerce étaient toutes à l'écartement de 32 mm, il suffirait de passer les deux rails intérieurs au pied à coulisse pour ajuster à 63 (95 - 2x16).

Malheureusement j'ai déjà constaté des différences d'écartement entre Kesselbauer : 31,9 et Péco : 32,1

La seule solution, à mon avis, c'est le recours au gabarit. J'ai prévu quelque chose de simple en deux matières : bois pour les grandes dimensions avec tolérances, et métal pour les petites dimensions précises. On a ainsi le profil en coupe du talus, du ballast, etc. en plus du positionnement précis des deux voies en largeur et en hauteur. Il va sans dire que l'on fixe le gabarit avec des boulons de 8; le profil table doit alors araser le dessus du module.

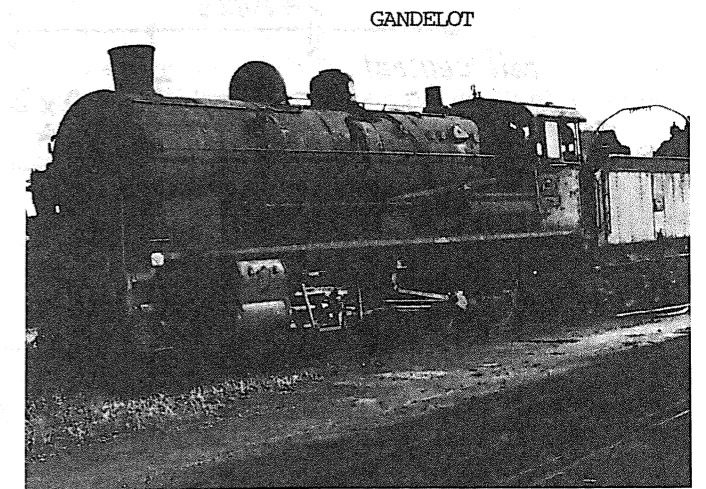


photo Vielzeuf

Jusqu'en 1898 les inscriptions comportaient : sur flancs d'abri et de tender les lettres NORD de quinze centimètres de hauteur, avec, parfois, le numéro de la machine. En dessous, sur le flanc, un nombre suivi du mot "unités" qui indiquait l'effort de traction de la locomotive. L'unité était égale à un essieu de wagon vide roulant à 50 km/h sur une rampe maximum de cinq pour mille. On avait par exemple : 100 Unités pour une machine mixte 030, 80 Unités pour une Outrance, 180 Unités pour une puissante machine de marchandises type Engerth à quatre essieux moteurs.

Par la suite cette immatriculation fut remplacée par le numéro en chiffres découpés et laiton poli sur les flancs d'abri, la traverse avant et les flancs de tender, ainsi que la mention NORD en lettres de dix centimètres de hauteur en laiton poli également sur les pare-fumée. Macaron NORD en laiton poli au centre de la porte de boîte à fumée. Le nom du dépôt d'affectation était indiqué sur les flancs d'abri en lettres jaunes.

JEAN CLAUDE RAGOT

DES LOCOS "TOUS COURANTS" FONCTIONNANT SUR 20 VOLTS

R.LOÏC

Ces locos sont des anciennes machines alimentées par un rhéostat et une ampoule à filament de carbone directement sur le secteur.

C'était il y a cinquante ans. Gare aux poignées de châtaignes...

Aujourd'hui, avec le transfo 20 volts, certaines de ces locos vont rouler doucement ou pas du, parce que sous-alimentées. Elles demandent de 35 à 55 volts pour atteindre une vitesse normale en traînant plusieurs wagons.

Il faut les équiper d'un système de suralimentation pour qu'elles puissent rouler en même temps que leurs plus jeunes soeurs, avec seulement 20 volts alternatif (Bass Volt chez JEP).

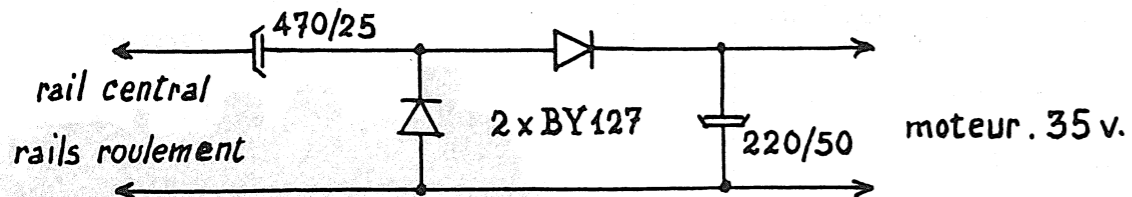
Trois formules :

1) L'AUTO-TRANSFO

20/40 volts. Cela n'existe pas. Il faut la bobiner ou prendre un transfo à deux secondaires de 18 volts. On ne se servira pas du primaire et on montera les deux secondaires en série et en phase. C'est logeable dans la machine (s'il y a de la place dans une grande électrique), ou dans le tender. C'est très fiable, mais encombrant et lourd.

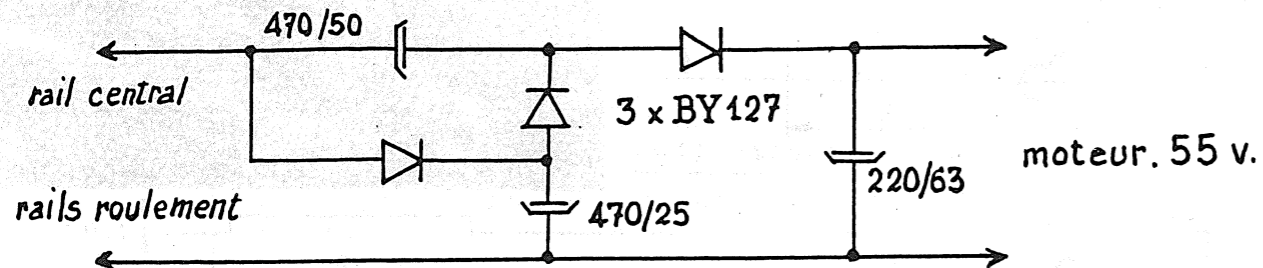
2) LE DOUBLEUR DE TENSION

Comme son nom l'indique, 18 volts appliqués sur la voie donnent 35 volts aux bornes du moteur. On utilisera le doubleur Schenkel.



3) LE TRIPLEUR DE TENSION

Donne 55 volts au moteur.



Le choix est empirique selon les moteurs. On commencera par le doubleur. Si la vitesse de la machine est suffisante il n'y aura pas lieu d'aller plus loin. Sinon, avec un condensateur et une diode en plus, on obtiendra satisfaction avec le tripleur

Ces systèmes ne fonctionnent que sous courant alternatif, donc pas avec un transfo/régulateur donnant du courant continu.

R.LOÏC

HISTOIRES D'O n°12  
L'ERREUR (HELAS !) EST HUMAINE .  
LIRE : (page 3)  
JCR : -La 241 A EST dont le châssis était exposé, suivra de peu.  
PAGES 12 ET 13 (POSTE SURELEVE)  
CONTRAIREMENT A CE QUI EST INDIQUE  
LES PLANS SONT...AU 1/50.  
NOUS REDONNERONS LES PLANCHES DANS LE N° 14

HISTOIRES D'O N° 14 DE MARS 1987  
\* L'EXTRAORDINAIRE RESEAU D'APPARTEMENT DE LA FAMILLE GRAINCE.  
\* ENFIN DE BEAUX WAGONS DE MARCHANDISES EN KIT POUR MOINS DE CINQ CENTS FRANCS.  
\* LES RESEAUX DE JARDIN.  
ETC. ETC.

PETITES ANNONCES

(gratuites pour les abonnés)

J'ai reçu les numéros anciens d'Histoires d'O et j'avoue que j'ai été très agréablement surpris. Cela n'a rien à voir avec l'Echo du P'tit Train des années 50 - qui n'était d'ailleurs pas réservé au O.

BARON (ESPAGNE)

Votre Histoires d'O m'est tombée sous les mains, par hasard, après que je l'eusse "empruntée" à mon ami Levasseur du Cercle Ferroviophile Européen. Depuis 1943 je me passionne pour le train en Zéro. Depuis que me sont tombés sous les yeux deux ou trois fascicules de Loco Revue qui ont hanté mes nuits de collégiens, puis d'adulte. J'ai commencé à collectionner, puis à "réhabiliter" et même à "copier" de l'ancien... et puis, dans les mains, ces démanagements qui poussent à... rassembler les quelques bouts de ferraille jalousement gardés au fond du tiroir d'en bas... Je n'ai aucune prétention encore, mais je suis "prêt" maintenant. Et, en attendant de pouvoir parler technique avec Mrs. Baldit, Ragot et Cie. je vais potasser votre revue, si vous voulez bien m'y abonner. J'y ai retrouvé avec plaisir le ton des Loco-Revue du passé...

Bernard Buznoust

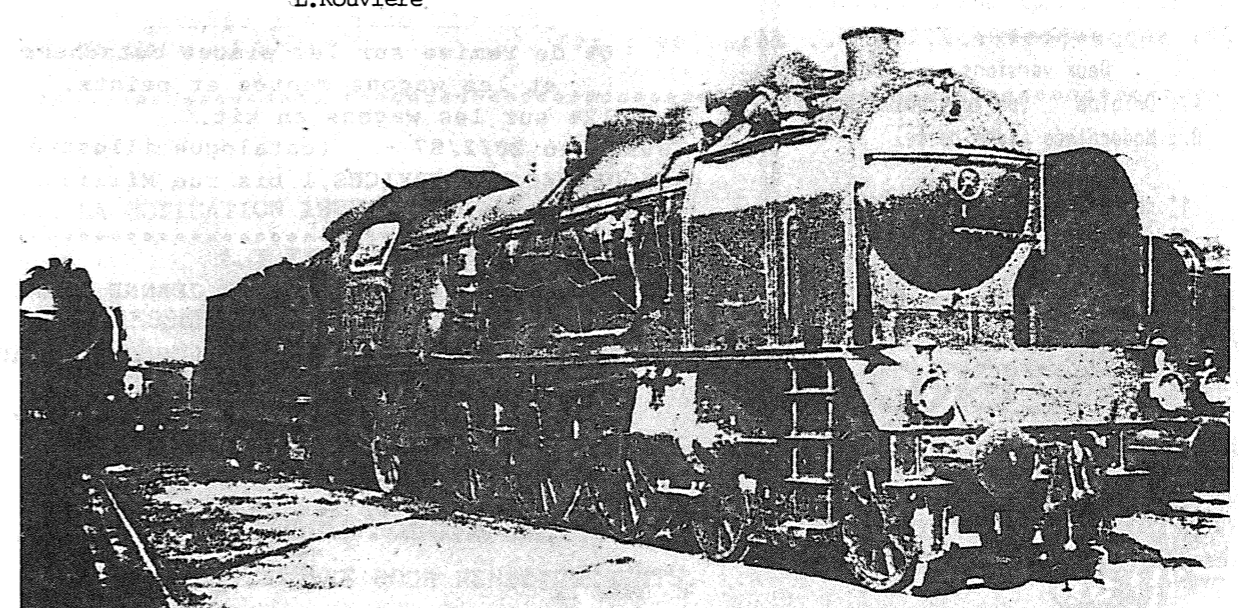
Dans un précédent Histoires d'O M. Michel Ronnay, en conclusion de son étude sur la Pacific PLM 6001, regrettait qu'il n'existât, à sa connaissance, aucune photographie de cette locomotive dans son état définitif. Eh bien si, le livre de M.L.M. VILLAIN "Evolution du Matériel Moteur & Roulant de la Cie PLM", comporte, à la page 119, une photo de cette loco dans son état définitif, prise au dépôt d'Avignon et renumérotée 231 C 1 : haute surchauffe, échappement à trèfle, réchauffeur ACFI, écrans pare-fumée.

L. Rouvière

A vendre montées, peintes et dans boîtes d'origine : voitures Munier 44 cm avec aménagement intérieur; 3xA8 et 3xB9 + 1 restaurant sans aménagement. Voitures GMP sans aménagement : 3xB7, 2xC3D, 2 portes. Prix : Munier : 800 F pièce; GMP : 500 F pièce. Matériel neuf ou excellent état. GRAINCE. 128 COURS LIEUTAUD. 13006 MARSEILLE.

Pour compléter votre collection de Loco Revue nous vous proposons les numéros suivants :  
26 F le n° : 67, 68, 79, 103 à 108, 111 à 114, 116 à 133, 136 à 154, 158.  
22 F le n° : 159 à 161, 163 à 165, 168 à 186, 188 à 191, 193, 195, 196, 197, 203, 217, 221, 226, 238 à 249, 250 à 291, 293 à 296, 298 à 300, 301, 303, 307, 309, 318, 327 à 350, 351 à 367, 368 à 378.  
17 F le n° : 379 à 437, 440, 442, 444, 445 à 448, 450 à 455, 458, 459, 469, 470, 473, 477, 478, 480 à 482.  
Franco de port. Remise par quantité de 10 n° et plus. BROCARD, 11 AVENUE DES FRERES LUMIERE 69410 CHAMPAGNE AU MONT D'OR 78 35 42 66

Recherche documents sur les matériels suivants :  
- prototype 1C1 BROWN BOVERI MIDI (qui a fini en version 2/5 sur les chemins de fer Suisses pour évaluer les transmissions Tchanz et Buchli)  
- Ae 3/6 série 10601 à ... des CFF.  
- Autorail à vapeur KITTEL de la SNCF (le plan Loco Revue étant incomplet.)  
J.F. BARRIE - Apt. 38-B RESIDENCE TAVERNY LA FORET 95150 TAVERNY



PETITES ANNONCES

Pour compléter ma documentation, je cherche quelqu'un qui possède le plan ou une photo de support de caméras du TGV 16 pendant le record de vitesse et qui m'en ferait une bonne copie. PAUL POIZAT; BIBERACHERST. 75; D-7900 ULM 10

URGENT. Je recherche de la documentation concernant les voitures express à 2 essieux du P.O., construction 1875/1890, encore en service à la fin des années 30 (elles figurent dans le Vilain ainsi que dans les Scrabooks n° 11, 16 et 19).

Il me manque en particulier les couleurs extérieures et le marquage d'origine en vigueur avant la livrée "Vert P.O." et un dessin précis de la boîte d'essieu. Je n'ai pas non plus le type de fourgon accompagnant ces voitures. Si quelques amateurs sont intéressés je peux fournir dès à présent l'ensemble des pièces photogravées pour : caisse, toiture, guérite, doublure et cloisons intérieures, sièges, châssis, suspension fonctionnelle, freins avec timonerie complète, ainsi que les roues, axes et tampons (A4, B4 et C5). Le nombre d'exemplaires serait alors suffisant pour envisager un modèle de fonderie pour les boîtes d'essieu et les lampes à huile.

J.F. PICHON -34 17 20 06

Echange, contre numéros LOCO-REVUE 1 et 2, cinq numéros à choisir parmi les 10 à 19, 27, 32.

Vends : années complètes, 1945, 1946, 1947, 1948, 1949, 1950, 1951, 1952. Numéros : 112, 113, 115 à 120, 122, 124 à 127, 129 à 135, 221, 269, 273 à 291, 318, 369, 375 et 376.

Faire offre à de FOUCAUD; SONNAY; 37500 CRAVANT LES COTEAUX.

LES BB 901 à 935 de la S.N.C.F.

+++++

Deux versions

A : Origine (porte frontale)

B : Modernisée (sans porte)

++++

1° set A : 855,00 Frs.

2° set A : 796,00 "

1° set B : 855,00 "

+ Port recommandé : 26,50 "

++++

KIT-ZERO

7, Rue Villebois-Mareuil F 93270 SEVRAN

Histoires d'O n° 13 Décembre 1986

HISTOIRES D'O

CERCLE DU ZERO

SECTION SUD-EST

La section Sud-Est du Cercle du Zéro a participé les 20 et 21 Juin 86 à l'exposition ferroviaire de St. Martin de Crau organisée par le R.M.C.C.

Les modules de MM DOURIEZ, GANDELLOT, GRAINE et SMITS, formaient un L d'environ 12m x 7m, l'équivalent de 14 modules de 1,22 m dont quatre modules courbes pour le 1/4 de cercle. Les membres de la section se sont relayés sans discontinuer pendant les deux jours de l'exposition afin de permettre une animation constante du stand. Ceci fut d'autant plus méritoire que nous étions fort à l'étroit dans la grande salle des fêtes où le public était nombreux et la température élevée.

MM Douriez, Gandelot et Smits eurent notamment la délicate tâche de l'assemblage, le samedi matin. En effet, nos modules ont été réunis pour la première fois ce jour-là. La première voie servait au mouvement des convois, la deuxième et les voies de débord, au garage et aux manœuvres du matériel. L'on vit circuler du matériel divers. Le plus vif succès appartient aux Pacifics, 141 R et 241 P; mais roulèrent également O30 Bourbonnais, autorail FNC, O30 BR 80 de la DB, E 636 des FS et divers matériels remorqués.

Nous avons eu de nombreux contacts et beaucoup d'encouragements. Il reste à parfaire organisation et préparation, mais nous espérons pouvoir, bientôt, récidiver avec, nous l'espérons, davantage de modules.

C. GRAINCE

SECTION ILE DE FRANCE

LES REUNIONS ONT LIEU LES PREMIERS MARDIS DE CHAQUE MOIS A L'HOTEL ARCADE DE ROISSY C.D. G. ( EN bordure de la GARE S.N.C.F.). RENSEIGNEMENTS auprès du secrétaire YVES HATINGUAIS ( tél. 48 62 33 75 ).

Pour fêter ses dix ans de Zéro MAQUETTES ET SERVICES offre des cadeaux !

6% de remise sur les pièces détachées et les wagons montés et peints.

12% sur les wagons en kit.

Jusqu'au 28/2/87 - (catalogue illustré : 25 F) MAQUETTES ET SERVICES, 1 bis rue Milliaux 89000 AUXERRE

MUSEE RAMBOLITRAIN - 4 PLACE JEANNE D'ARC 78120 RAMBOUILLET

IL SE PASSE TOUJOURS QUELQUE CHOSE AU RAMBOLITRAIN

Les chefs d'oeuvre, la vapeur, les modèles du Nord...

Du 22/11/86 au 5/1/87 : LE MECCANO, les DINKY-TOYS et les TRAINS HORNBY

TOUTES LES NOUVEAUTES

ETS SEMBLAT BENOIT 89160 ANCY LE FRANC 86 75 68 66

Sortent les kits super détaillés de la 141 R et de la 141 P (nos lecteurs ont pu voir la 141 R au CNIT sur le stand du Cercle du Zéro)

LAURENT DE BEAUVAIS, 65 rue Laugier 75017 PARIS 45 74 88 74

Organise en décembre avec le concours de "MARKLIN FRANCE" une exposition sur la production Marklin de toutes les époques et tous les écartements. Tous les jours (sauf dimanche) de 14,30 à 19 h.

ATELIER 43 BROCARD 11, avenue des frères lumières 69410 CHAMPAGNE AU MONT D'OR (7 835 42 66)

Amateurs et collectionneurs de trains HORNBY, nous vous proposons pour la restauration de vos modèles, 2 planches de décalcomanies conformes aux originaux (rouge, noir, or, bleu blanc) La planche : 50 F franco.

ACEMO L'ORMET - VALIGNAT - 03330 BELLENAVES 70 58 53 19

TOME 2 DE L'EXPLOITATION SNCF transposée au modélisme : 60 F

BB 4119 de R. LABORDE

HISTOIRES D'O

MOUGEL

EN PROJET : Voiture 2 essieux SUD OUEST modernisée, 2e classe et mixte, aménagement intérieur, essieux suspendus, photogravure, Fines Scale. (en kit). POUR 1987

AMD

Route de Champdivers, 39500 MOLAY-TAUX (AUZOLLE maquettiste)

220 OUEST EN KIT (en projet pour 1987)

TELETRAIN

WAGON TREMIE EDS : 1350 F (en kit), 2700 F WAGON COUVERT K4 : 1250 F (en kit), 2600 F TRACTEUR Y 2321 : 3900 F (monté) TRACTEUR A1A A1A 62000 : 11900 F (monté)

Aux éditions NATHAN :

LE TEMPS DES CHEMINS DE FER EN FRANCE de CL. LAMMING et J. MARSEILLE (UN LIVRE MAGNIFIQUE POUR NOS LECTEURS ET QUEL STYLE !) disponible à LA VIE DU RAIL



34 — Luc-sur-Mer (Calvados) - La Gare Decauville  
*Chemins de fer du Calvados*

