

HISTOIRE D'O



HISTOIRE D'O

" Il s'agit de simplifier, de dépouiller "

JEAN VILAR

METTEUR EN SCENE (1912 - 1971)

POUR UN DECOR SIGNIFIANT

Dans la passionnante description de son réseau ANDRE FAURE nous dit : "Faute de temps le décor n'existe pas; mais je pense que l'effet de présence des trains est suffisant."

Toute forme d'art vivant génère son bouillonnement d'idées et ses querelles de chapelles. Partisans du "réalisme" et intégristes des "réseaux techniques" s'affrontent avec les mêmes passions et les mêmes excès que les meilleurs metteurs en scène de théâtre ou de cinéma.

Je me souviens d'un Falstaff mis en scène par Planchon : scène nue et noire. Mais un Planchon par Vilar et son théâtre des grands espaces à Avignon. Car ce tréteau avait été dressé, en Ardèche, devant le château d'Aubenas.

De même sur le réseau de jardin de Bernard Guinot, la nature "EST" le décor nécessaire et suffisant. Les grands espaces créent leur propre décor qui exige de nous prudence et discrétion.

En définissant un espace le décor délimite une action ou s'intègre à elle. Longtemps le théâtre n'a été qu'un prétexte à décor et costumes, sans souci de message et de justification. D'où cette réaction qui date, peut-être, de Copeau, et nous a amené une avant-garde, dans les années 50, totalement dédaigneuse du décor (les éclairages modulent les volumes).

Longtemps nos réseaux n'ont été que prétexte à entasser voies et bâtiments sans souci de justification. Cette surabondance, des réseaux "Spaghettis", a aussi produit la réaction d'une avant-garde dont Dominique YBERT s'est fait le chantre tout au long de l'exposition Porte de Versailles. Plateau nu, seulement deux voies impeccablement posées, tout juste ballastées, et des trains superbes qui rythment l'espace.

N° 15. BATEAU-LAVOIR : deuxième paragraphe, lire 1892 (et non 1972)

Le dépôt de locomotives de Bar-sur-Aube, en 1908,



Jacques Archambault

Mais si l'avant garde des années 50 se soucie aussi peu du décor, c'est, peut-être, parce qu'elle évolue dans des théâtre pauvres et petits. Lorsque Ionesco connaît le succès il ne dédaigne pas, en 1966 pour son Rhinocéros, les lourdes machines et la somptuosité scénique. De même Genet pour Les Nègres et les Paravents.

Et André FAURE avoue que, si le décor n'existe pas, c'est "faute de temps".

Le théâtre moderne ne saurait aujourd'hui se passer du décor. Seulement celui-ci n'est plus un prétexte. Il est un prolongement de l'action. Stylisé il porte une part de signification, il est intégré.

Porte de Versailles les visiteurs témoignaient d'une lassitude devant ce train qui tournait. Aussi d'une frustration due à l'absence de toute signification.

A l'inverse ne parlons pas, pour les petites échelles, des inévitables réseaux commerciaux de démonstration, miroirs à attraper les enfants... qui finalement préfèrent les jeux électroniques ou les engins radiocommandés.

Ces différentes observations donnent à réfléchir. A Histoire d'O et au Cercle nous sommes un petit groupe hanté par ce problème du décor stylisé, de l'intégration, de la justification, bref ! d'un ensemble linéaire qui serait la revendication même d'un acte réel : un train qui relie deux points, deux pôles d'intérêts complémentaires.

Pour cela, sur nos modules, il nous semble que l'intégration, des volumes et des plans par l'utilisation de la perspective forcée, est un formidable et incontournable champ d'expériences

Nous en reparlerons.

HISTOIRE D'O LES TRAINS 26 PARC DE MAUGARNY 95680 MONTLIGNON

ATTENTION !

EN 1988 HISTOIRE D'O PARAITRA 6 FOIS

(15/2, 15/4, 15/6, 15/8, 15/10, 15/12.)

Vue sur le réseau
ANDRE FAURE

photo n° 1

ABONNEMENT 1987

FRANCE : 110 F (4 numéros dont 2 spéciaux)

ETRANGER : 130 F

Eurochèques ou chèques émis à l'étranger : majorés de 30 F pour frais.

(Société Générale-Roissy 95711 : Histoire d'O n° 50112425), (Compte Postal : 2769 85 U LYON)

~~Le n° 1 est épuisé.~~ Année 84 : 55 F franco.

Année 85 : 65 F franco. Année 86 : 85 F.f.

Les articles paraissent sous la responsabilité de leurs auteurs. Ils doivent nous parvenir 6 semaines avant la date de parution.

PUBLICITE : nous demander le tarif.

CHANGEMENT D'ADRESSE : prière joindre la dernière étiquette et 10 F. en timbres poste.

HISTOIRE D'O accepte la reproduction totale ou partielle des articles à condition de préciser l'origine : revue et auteurs.

ABONNEMENT 1988 : Le prix sera de 180 F (220 F pour l'étranger).

Possibilité de régler en deux fois (pour la France seulement), soit : janvier et juin (2 X 95 F).

Dans le numéro de décembre vous trouverez un encart à nous renvoyer, coché selon l'option choisie).

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.

BB 4100 : R. Laborde et R. Chevrot.

Om : Jean Dahlem.

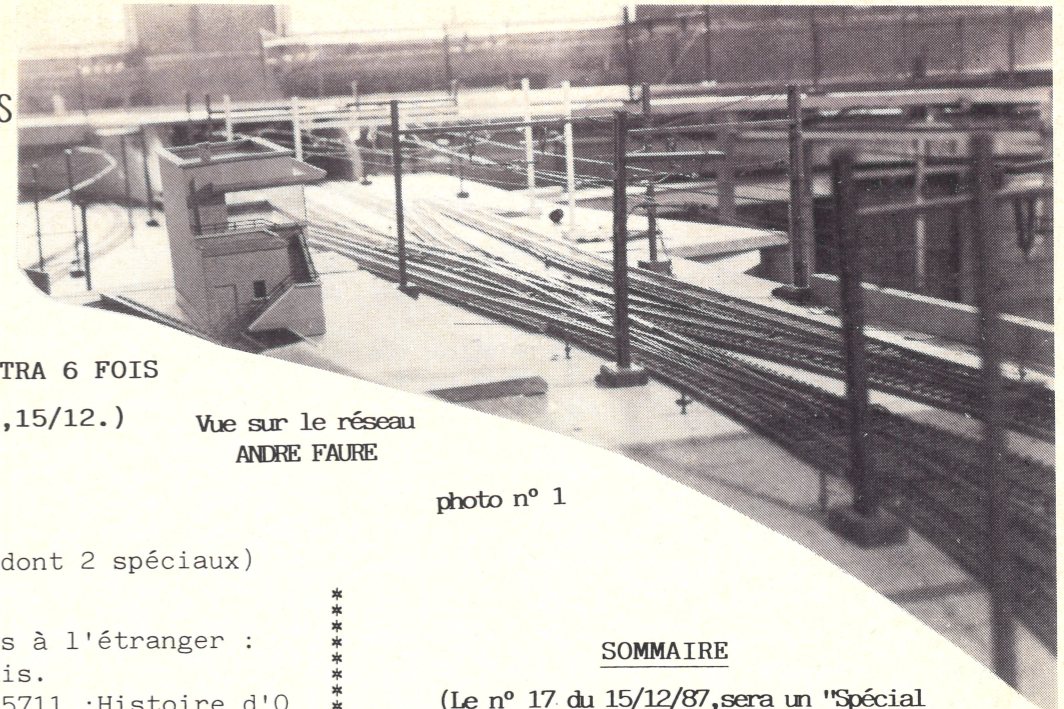
Conseiller Technique : Alain Baldit.

★ N°1 TROISIEME EDITION CONTRE 8 TIMBRES A 2,2

VENTE AU NUMERO : N° 13 et 14 = 30 F.

N° 15 et 16 = 35 F.

Port = 3,50 F.



SOMMAIRE

(Le n° 17 du 15/12/87, sera un "Spécial TORTILLARDS")

*	Pour un décor signifiant	page 2
*	MARSEILLE A.G. du CERCLE	4/5
*	Mme. Graince	5/6
*	PASCALINE	6
*	Trains de grenier	7/8/9
*	La patine des wagons	1/10/11
*	Le Om	12
*	Construisons un wagon	13/24
*	Les chefs-d'oeuvres	14
*	Frein westinghouse	15
*	La BB 4100	16 à 19
*	Questions/réponses	20
*	Des wagons à 500 F	21
*	Signaux et Enclanchements	21
*	La normalisation	22/23/24
*	L'électronique	25
*	Soyez Zérotique	25
*	Les Sous-Ecartés	26
*	Petites annonces	
*	Trucs et Moyens	
*	Courrier	27
*	Un P.N. en 1900	28

PAGE 1 DE COUVERTURE (photo J.A.)

Un wagon photographié à l'automne 86 en gare marchandises d'Erment - Eaubonne. (depuis les bulldozers ont tout nivelé). Regardez bien ce wagon, lisez attentivement l'article de Jean Florin, choisissez les meilleurs pinceaux et... au travail!

PAGE 4 (28) DE COUVERTURE

Une lectrice d'Histoire d'O (Monique Toye) nous a confié cette photo qui date de 1902 ou 3. Le petit garçon est son père.

Nous donnerons prochainement les plans d'une maisonnette de P.N.



CERCLE DU ZÉRO

MARSEILLE 1987 ASSEMBLEE GENERALE

HISTOIRE D'O

Au début de la réunion le Président Pierre Jean Chenevez a rappelé les orientations du Cercle, qui sont trois axes de qualité concernant :

LES MODELES, réalisés de façon aussi détaillée que possible et avec un souci de conformité à l'original, soit à partir de "kits" du commerce, soit de toutes pièces à partir de matériaux divers.

LE DECOR et son adaptation, soit aux réseaux fixes soit aux réseaux modulaires, en fonction des règles de la perspective dite "forcée" pour créer une impression de profondeur vers l'horizon.

LE PROGRES TECHNIQUE réalisable en fonction de l'évolution de la technologie dans les domaines de la micromécanique et de la microélectronique, des automatismes pouvant être embarqués dans le matériel roulant grâce au volume disponible confortable que procure l'utilisation de l'échelle 1/435

Par ailleurs chaque membre peut participer aux activités du Cercle, soit au sein des Sections Régionales, soit par l'intermédiaire du bulletin semestriel établi à partir des compte-rendus des responsables de Sections, comportant les suggestions ou réalisations des membres, etc... Soit au moment des expositions et assemblées, qui sont les temps forts de la vie du Cercle et sont l'occasion d'échanges entre les modélistes et les artisans constructeurs, et de présentation de matériels et de techniques.

L'adhésion au Cercle implique une démarche personnelle favorisant les activités et les orientations indiquées ci-dessus. Les membres présents ou représentés ont approuvé à l'unanimité ce rapport moral du Président.

Le Rapport financier présenté par Dominique Ybert a également été approuvé à l'unanimité. Les membres seront interrogés par le Secrétaire sur l'opportunité d'augmenter la cotisation annuelle fixée actuellement à 66 F.

Le Bureau, par un vote unanime, a été reconduit dans son intégralité. Soit :

PRESIDENT : Pierre Jean Chenevez,
VICE PRESIDENT : Jacques Archambault,
SECRETAIRE : Dominique Ybert,
DELEGUE AUPRES DE LA FFMF : Gérard Petit,
DELEGUE AUPRES DU MOROP : Claude Graince.

Les responsables régionaux présents ont fait état d'une activité soutenue et de rencontres fréquentes, notamment en Bretagne, en Normandie, en Ile de France et dans le Sud-Est.

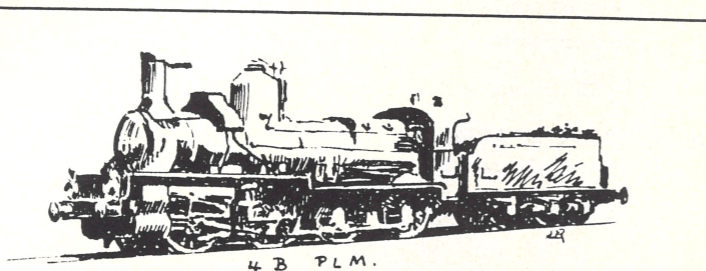
Une intervention de Paul David, Vice Président du Comité Technique du MOROP, et invité par le Cercle, a été particulièrement appréciée. Il a précisé l'intérêt des normes dans différents domaines et la nécessité d'une présentation très détaillée des

projets et de leur élaboration par étapes, groupe de modélistes, Cercle du Zéro, Comité Technique du Morop, afin que leur approbation, toujours longue, puisse être obtenue au niveau européen.

Dans le cadre de cette Assemblée Générale, regroupant environ 50 personnes et très bien organisée par la Section Sud-Est, il y a lieu de noter :

- la participation de quelques membres belges et suisses,
- des échanges très animés et des présentations de matériels variés avec les artisans qui sont toujours les bienvenus lors des manifestations du Cercle, et auxquels il est amicalement suggéré d'adhérer au Cercle et d'envoyer leur catalogue aux membres du Bureau et aux responsables des Sections régionales.
- la présentation de la plaque tournante, avec 24 voies de dépôt, réalisée par Pierre Jean Chenevez, et animée par un automate programmable permettant mémorisations, automatismes, annonces vocales, bruitages divers, etc.

P.J.C.



LOUIS ROUVIERE

Mis à part les indispensables séances de travail conduites par un Président flegmatique et très efficace, il y avait les distractions, les récréations qui ont, je crois, été très appréciées de tous les participants.

Dans la salle de réunion du Palais des Congrès, notre Président nous avait rajeunis de trente ans en nous présentant son dépôt vapeur automatisé et sonorisé, une merveille d'électronique, mais, hélas, pas à la portée de tous quant à la réalisation.

Le premier module de la gare d'Aimargues, apporté par R. Gandelot, permet tous les espoirs. L'auteur s'est rendu sur le terrain pour serrer de près la réalité, et, gageons qu'il ne manquera aucune pierre apparente au B.V.

Tous les lecteurs d'Histoire d'O ont pu lire (et relire !) dans le numéro de mars dernier une notice de la plume de Claude Graince, fort intéressante et très complète sur le réseau de la famille.

Extraordinaire, avez-vous pensé avec un sourire !

Qui extraordinaire, mais il fallait le voir !!!

Une merveille dans un appartement ! Une somme fabuleuse de travail, de patience et d'ingéniosité. Je suis tombé dans une admiration béate devant l'enchevêtrement arachnéen



CERCLE DU ZÉRO

MARSEILLE 1987 ASSEMBLEE GENERALE

HISTOIRE D'O

des caténaires de 1,5 Kv tels qu'on peut les voir dans la réalité, au-dessus des voies d'une grande gare. Un énorme travail qui ne doit rien à la semaine des 39 heures, ni aux conventions collectives.

Mais quel vertige m'a pris quand on nous a ouvert l'armoire qui abrite le "deus ex machina" qui régie automatiquement ou manuellement tout le trafic de cet extraordinaire réseau : une armoire de 3 mètres de hauteur sur 1 m. de largeur, bourrée de relais, d'interrupteurs, de condensateurs et autres résistances avec des centaines de mètres de fils multicolores pour laquelle les armoires des PTT ne peuvent donner qu'un pâle aperçu.

L'histoire de la construction de cette réalisation unique en son genre pourrait faire l'objet d'un livre extraordinaire, dont tous les chapitres seraient d'un intérêt captivant : par exemple la fabrication et la pose des caténaires réserveraient bien des surprises aux plus avertis.

Le réseau court le long des murs avec, sur le devant, une petite jupe ornée en harmonie avec les meubles de chaque pièce, si bien que l'accès de certaines d'entre elles est subordonné au geste que les généraux romains imposaient aux ennemis vaincus.

Tout cela n'empêchait pas que, sans le dire, chacun avait une délicate pensée pour la "maîtresse de maison", madame Graince, musicienne accomplie, à qui il n'était pas interdit de travailler entre deux trains, un impromptu de Chopin ou une sonate de Beethoven, qu'elle se proposait d'insérer dans un de ses prochains concerts.

Le lendemain après-midi une surprise nous attendait : un deuxième réseau, mais celui-ci en plein air... de la même famille Graince. Ici adieu le Zéro ! matériel et voie L.G.B. Point de trou dans les murs, mais à partir d'un gril qui reçoit tout le matériel roulant à l'altitude 0, une voie qui grimpe allégrement à flanc de colline, décrivant toutes les circonvolutions voulues pour monter vers le ciel.

Fascinant spectacle de voir ces trains interminables, tirés en U.M. par deux vaillantes locomotives, se lancer hardiment à l'assaut de la colline !

Il faut dire un mot du buffet pléthorique qui, par la qualité et le choix, a eu le mérite de reconforter les estomacs stimulés par le grand air et d'irriguer les gosiers altérés par les commentaires qui sont allés bon train jusqu'à la nuit.

Qu'il nous soit permis ici de remercier le frère de Claude Graince d'avoir joué le parfait cicérone auprès de nos épouses pour la visite de sa bonne ville de Marseille. Je crois savoir qu'elles ont été enchantées. En résumé une victoire sur toute la ligne pour la famille Graince, une et indivisible, dont chaque membre semble indissociable des autres. Je veux surtout faire allusion à madame Graince qui nous a reçu avec son plus gracieux sourire et sa bonne humeur.

Trois journées qui ont passé bien vite et en bonne compagnie.

Louis Rouvière.

MODEL RAILROADER

AVRIL 1987

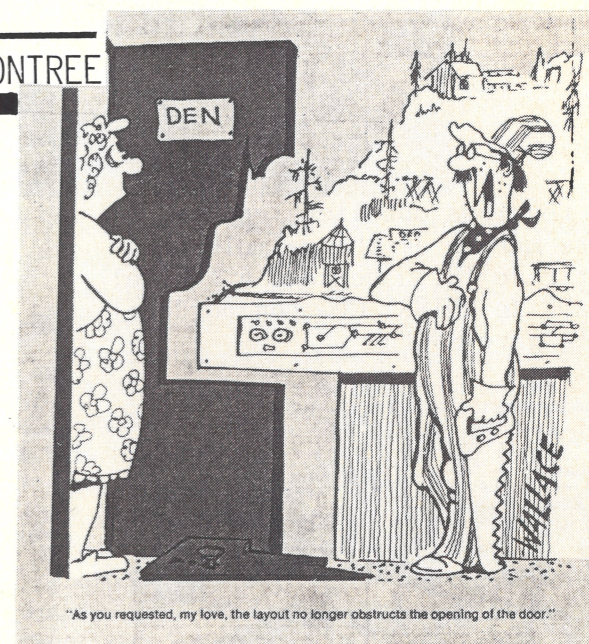
MADAME GRAINCE EXISTE, JE L'AI MEME RENCONTREE

Du réseau Graince Louis Rouvière s'écrie "Extraordinaire !" comme le petit chinois devant l'Ax sur sa Grande Muraille.

Nous étions tous fort curieux, non seulement de visiter ce réseau découvert à travers un film d'amateur et les quelques photos de Claude Graince, mais aussi de savoir si une femme pouvait vivre dans un tel appartement. Y avait-il jamais eu une femme ? Claude Graince avait-il une mère ? Nous avons été tellement perturbé depuis Jean Rostand, ses grenouilles, la parthénogénèse, jusqu'aux prédictions d'Elisabète Badinter, que, parfois, on doute de tout.

Donc tous les membres du Cercle ont gravi les deux étages de cet immeuble bourgeois cours Lieutaud pour sonner à la porte blindée armée de multiples verrous (nous sommes à Marseille !).

Nous entrons au milieu d'un long couloir rectiligne, face à un petit salon, bien sûr, traversé par les voies du chemin de fer. Mais un chemin de fer discrète, bien élevé, qui court le long d'un mur entre fenêtre et voilage. Comme le remarque Louis Rouvière, la bordure



Comme tu l'as demandé, ma chérie, le réseau ne gêne plus l'ouverture de la porte.

HISTOIRE D'O N° 16 SEPTEMBRE 1987

HISTOIRE
D'O

du plateau est en harmonie avec la décoration du salon et nous voilà plutôt rassurés. Pourtant les choses se gâtent très vite lorsque, dans la pièce suivante, nous découvrons une majestueuse courbe qui relègue un piano d'étude dans un angle près de la porte. Encore une chance que le pianiste ne soit pas obligé de s'asseoir dans le couloir. Mais les élèves ? Désinvolte Claude Graince avoue : "La première fois, oui, ils sont un peu surpris. Mais ils s'habituent très vite."

La pièce suivante est...une bibliothèque ? Le réseau se boucle ici (faute de place la boucle se termine dans la pièce du piano via un mur percé et un placard traversé en diagonale). Comme le dit Louis Rouvière pour les romains ou les sicambres, ici on se baisse puisqu'il "n'a pas été possible de creuser le parquet pour réaliser un passage inférieur".

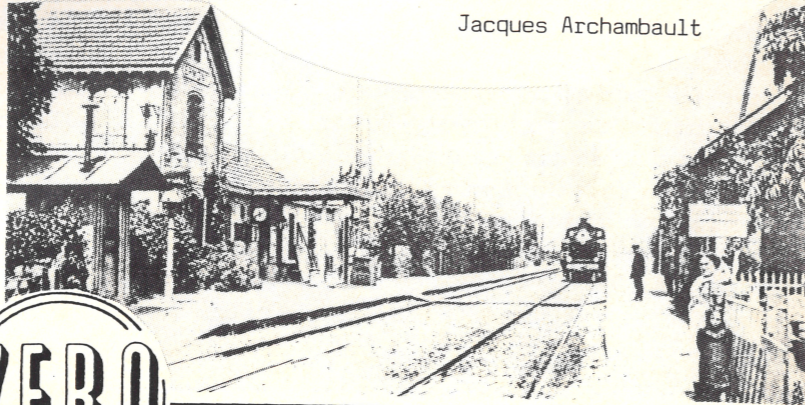
Si nous revenons sur nos pas à travers le couloir nous traversons les "chambres" (?) des enfants et des parents (les lits relevés dans des armoires sont invisibles), pour terminer par l'inévitable boucle de retournement symétrique qui investit la dernière pièce encombrée, en son centre, d'ordinateurs et autres imprimantes (la famille Graince a des passions multiples).

Louis Rouvière est enthousiaste (madame Rouvière beaucoup moins !). Moi, malgré le charme indéniable de l'accueil de cette famille, un instant déprimé je me réfugie dans les toilettes, seule pièce où on peut oublier les trains.

Un peu plus tard j'ai demandé timidement à madame Graince comment elle avait pu ...survivre.

Madame Graince est une femme apparemment en bonne santé, souriante et très aimable. C'est une artiste qui, comme le dit Louis Rouvière, donne des concerts classiques avec l'un de ses fils. Les artistes ont-ils les pieds sur terre ? Vivent-ils en dehors du temps et des contingences ? Peut-être ! Cependant madame Graince m'a fait une réponse que je n'attendais pas. Elle m'a dit : " Mais ainsi nous vivons ensemble !".

Alors j'ai songé à ces hommes solitaires dans des greniers inconfortables, des sous-sols humides, des jardins arrosés de pluies bretonnes. J'ai songé à ces femmes abandonnées dans des cuisines fonctionnelles, devant des téléviseurs multi-canaux, des fauteuils, des chats et des tricots. J'ai songé à ces couples en péril, ces ménages qui s'effritent à longueur d'années, de wagons et de locomotives, et je me suis dit que ce réseau était, avant tout, une très belle histoire d'amour .



Jacques Archambault



PASCALINE

EN VEDETTE ET EN EXCLUSIVITE : "LA FIEVRE DU MARDI SOIR"
(Tuesday Night Fever)
Remake de la version du Samedi

Acteur principal : Jack Travolta
(nom de scène évidemment !)

Résumé de l'épisode :

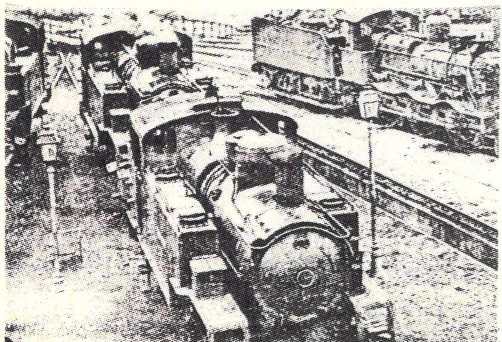
Réunis à l'hôtel Arcade afin de mettre au point un stratagème pour attirer les ferroviophiles non avertis dans leurs griffes acérées, le gang des "O" mené avec fièvre par son chef suprême "Jack Travolta" discute rageusement... Les quelques personnes représentant le sexe féminin sont aussitôt mises à part, et pour cause, leurs chastes oreilles ne pouvant supporter de tels propos... Un "kir" bien dosé leur fera oublier l'existence même de cette soirée. Il n'est que 19 heures... Un 2ème "kir" ne sera pas de trop pour celles qui essaieraient de les doubler, on ne sait jamais !...

La tension est à son comble.
"Jack Travolta" réussira-t-il cette mission périlleuse ?

Notre avis : Pour initiés uniquement.

Pascaline P., votre reporter
préférée

Renseignements auprès du secrétaire YVES HATINGUAI, Tél. 48 62 33 75)



HISTOIRE D'O N° 16 SEPTEMBRE 1987

HISTOIRE
D'O

ANDRE FAURE

Les greniers de notre enfance ont un charme infini. Le philosophe Gaston Bachelard disait qu'une maison qui n'a ni cave ni grenier n'est pas une maison. Hélas nos modernes pavillons balieusards ne sont pas des maisons.

André Faure est un provincial heureux. Il a investi son grenier pour y assouvir sa passion. Et comme les passions sont dévorantes il agrandit sans cesse. Ainsi d'un côté le grenier déborde le bâtiment et sert de grange, et, de l'autre, il abrite une cage d'escalier qui permet de déboucher à l'intérieur du réseau - solution idéale qui élimine les ponts mobiles et autres sujétions. Dans cet espace lambrissé, qu'on ne devine pas de l'extérieur, la féerie commence, les trains rapides se croisent, les lourds convois martèlent les joints, le maître de ces lieux est un personnage tout puissant aux commandes de son T.C.O..

Suivez-le pour un instant magique.

J.A.

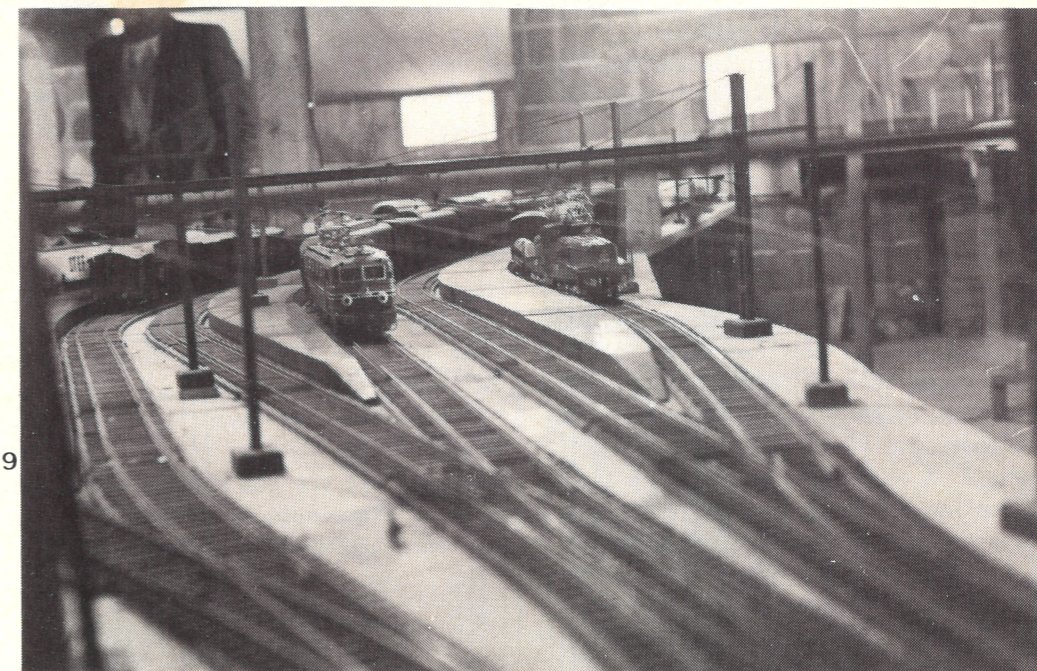


Photo n° 2

voir plan page 9

Ce réseau est le troisième que j'ai réalisé...suivant la place disponible : 8 x 5 au départ, puis 8 x 9 et, enfin depuis 1977, 16,5 x 8.

Fruit de l'expérience de trente années de modélisme, parc de traction et matériel remorqué ont évolué. De fabrication maison en fer blanc, vieux bidons d'huile, 202 9100 et CC 7100. Puis en laiton, BB 9200, BB 16500, CC 14100, CC 6500, 231 E, 241 P. Ou bois et fer blanc : rame inox banlieue sud-est (2 éléments), ou tout bois : 25 voitures OCEM, Forestier, inox, lit P et 48 wagons marchandises. Un essai en aluminium : 7 voitures " grand confort" et 8 voitures Nord Guillemet en kit laiton (en finition) et quelques wagons marchandises en laiton : 2 tombereaux, 2 fourgons M, 4 chassis de wagons citernes.

Poids des locos : environ 3 kg. Poids des voitures : de 1 kg à 1,2 kg. Vitesse des locos : 120 à 160. Exemple : la BB 9200 et 10 voitures (15 kg) : 78,40 mètres en 1 minute.

La table de roulement située à une hauteur de 1 m. à 1,20, est réalisée en bois de peuplier (27 mm) ou aggloméré type extérieur (19 mm).

La voie (d'une longueur totale de 350 mètres) est posée sur semelle en contreplaqué de 6 mm d'épaisseur et 0,07 de large en coupons de 1,00 m. de longueur. Ce procédé permet démontage et remontage faciles pour modifications de tracé. Ensuite 72 traverses en hêtre de 60 x 3 sont collées, et le rail laiton ou maillechort de 4,5 est cloué

PROCHAINEMENT DANS HISTOIRE D'O : TOUS LES PLANS POUR CONSTRUIRE UN AIGUILLAGE
(BRANCHEMENT A DEVIATION, Tg : 0,13, D ou G, R : 150 m.) AU 1/43,5 - 3,45 M de R.

TRAINS DE GRENIER

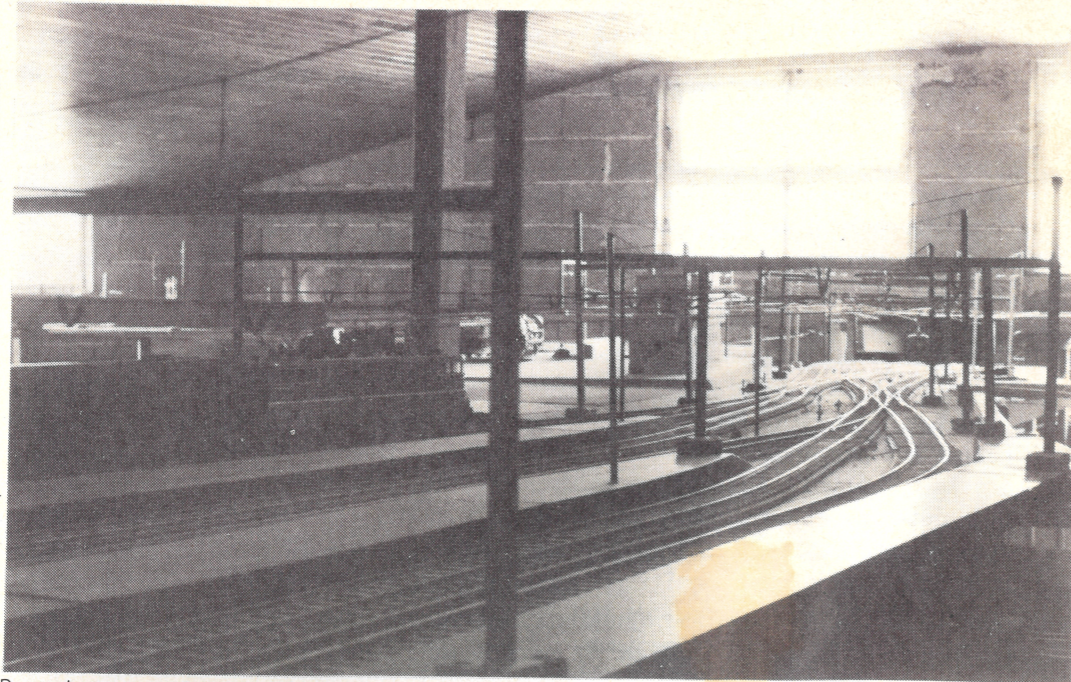


Photo n° 3

toutes les 6 traverses.

La caténaire ne comporte, par simplicité, qu'un seul fil de contact en laiton 10/10. Elle n'est pas soudée mais tendue réellement par de petits ressorts. Les pylones (225), les portiques (40), les ogives du midi (22), sont en fer carré 7 x 7. Les plus récents sont plus fins et plus réalistes (5 x 5). 31 aiguilles et 5 TJD sont en service.

Le rayon des courbes va de 2,00 à 2,30 m., plus une grande courbe à 4 voies aux rayons de 3,10 à 3,50. L'entraxe est de 9,5 à 10 cm.

L'alimentation est fournie par 2 transfos Fournereau pour les manœuvres et 4 transfos maison (2 amp.) pour les circuits.

Faute de temps le décor n'existe pas, mais je pense que l'effet de présence des trains est suffisant.

Les convois ont environ 10 voitures ou 30 wagons, limite de la longueur des quais; mais je peux facilement aller jusqu'à 15 ou 40. Les roues sont en laiton maison sauf pour certaines locos. Tout le matériel est suspendu, tampons et attelages à ressort.

Les rampes atteignent 2 % et mettent à l'épreuve l'adhérence des machines. Les rames marchent à vue, la signalisation est en projet. Les essieux ne sont pas isolés. Je trouve, d'ailleurs, qu'avec la faveur du fine scale c'est un non-sens ridicule, l'alimentation devrait se faire soit par plots, soit par caténaire, ces deux modes de traction

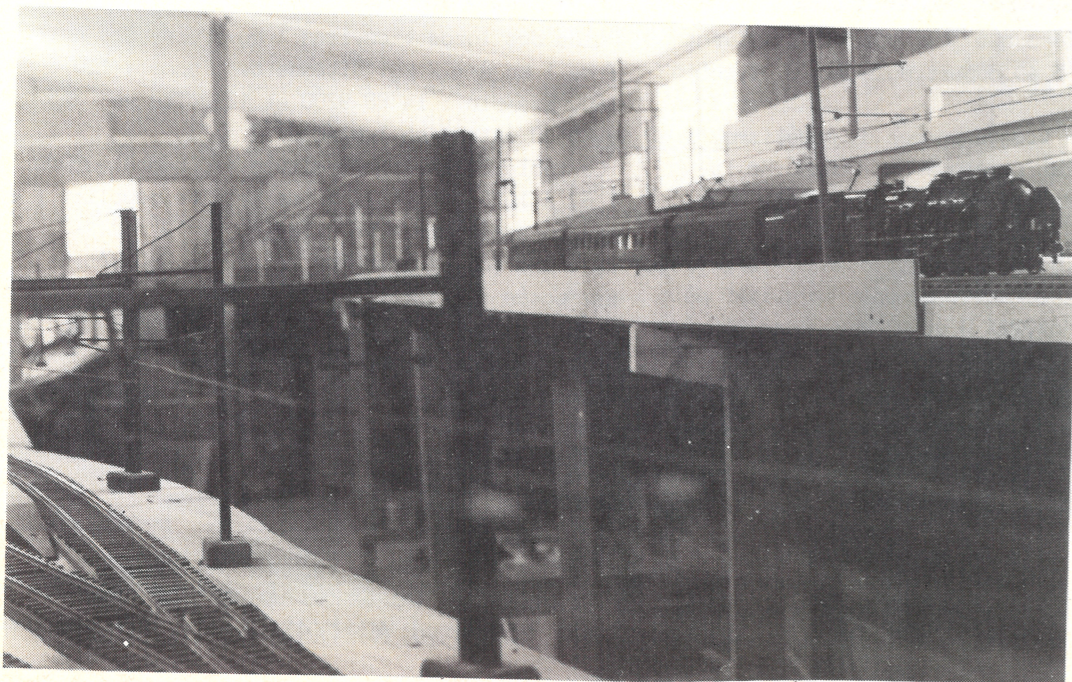
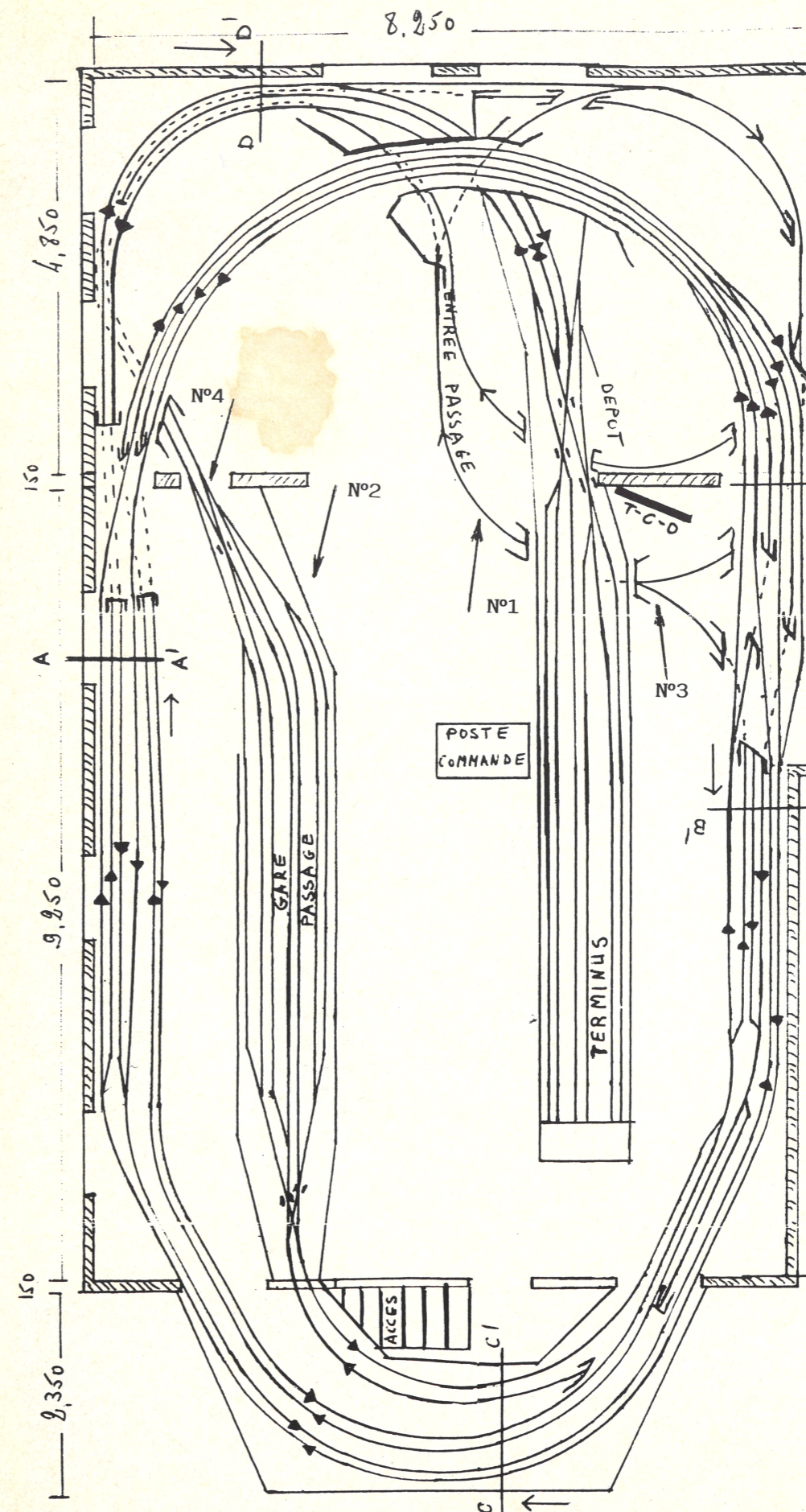


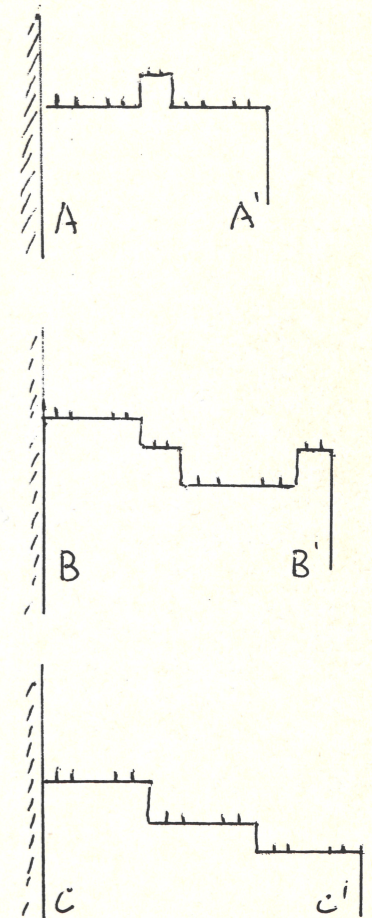
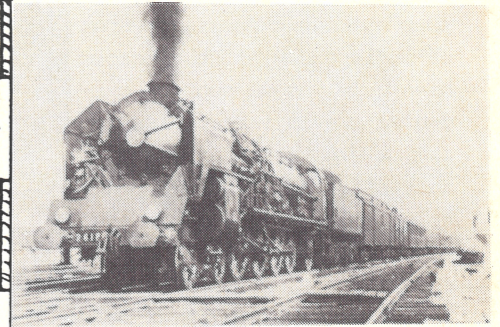
Photo n° 4

voir plan page 9

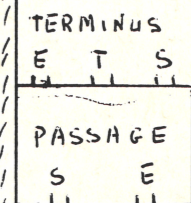
TRAINS DE GRENIER



HISTOIRE D'O



ANDRE FAURE

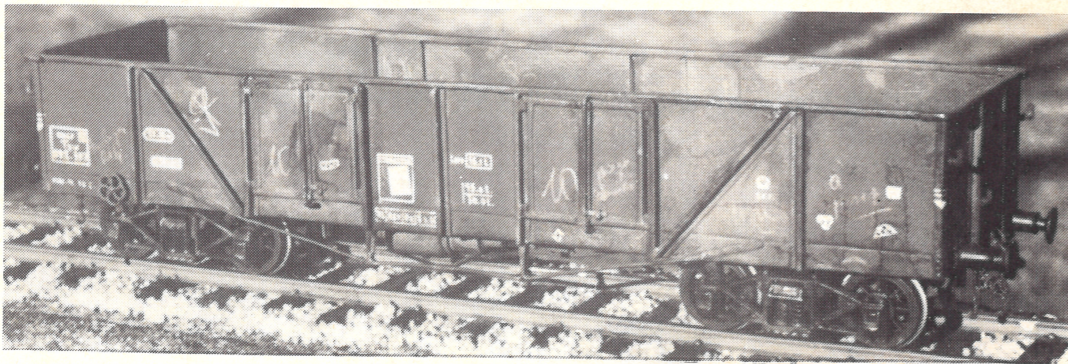


HISTOIRE D'O

JEAN FLORIN

En y réfléchissant je me rends bien compte que le vieillissement, la patine, ce sont pour moi des choses évidentes et indispensables. Et je crois bien qu'elles me sont si évidentes que la façon de les faire me vient spontanément, sans efforts... C'est un peu comme lorsque je regarde - ou plutôt regardais - une machine réelle : les épaisseurs de laiton "à utiliser" (pour le modèle) me sautaient aux yeux. Je "sentais" aussi bien quel Ø de fil il fallait prendre pour réaliser - ou reproduire - telles tuyauteries, que je sentais s'exprimer en moi la façon (toute personnelle) de m'y prendre pour réaliser tel ou tel cylindre...

Mais revenons aux wagons et à leur vieillissement. Je pense d'abord que l'observation joue un grand, un immense rôle. Et, les trains, j'en ai observés, depuis tout enfant (bien que rien, dans ma famille, ne m'y prédisposait). Et, par la suite, des wagons - des vrais - j'en ai vus, contemplés, mais aussi approchés, touchés, et... déchargés ! En moyenne 3 par semaine de 1953 à 1966. Des couverts qui ramenaient le parquet des Landes



d'autres wagons : les tombereaux de charbon encore souvent "faits" à la pelle, les couverts de primeurs, les citernes de vin en vrac, les plats de ferraille... Il est bien difficile aujourd'hui, pour ceux qui ne l'ont pas connue, de se représenter ce qu'était la vie, la vie intense des gares de marchandises - des "gares P.V." - au temps des wagons...

Bien sûr, les wagons, comme le temps et comme le travail, ont changé. Les marquages ont été modifiés. Et, surtout, les inscriptions à la craie ont disparu : il n'y a plus de "chiffonniers", plus besoin de marquer en grand, à la craie, les numéros de lotissement ou les noms des petites gares qui, parfois, sur le train de "détail", chantaient au fil des wagons... plus besoin non plus, dans les grandes gares, de marquer en grand le nom du destinataire, avec l'heure limite de déchargement "avant la manoeuvre" : tout ça c'est fini, la SNCF d'aujourd'hui a réussi, à partir des années 68-70, à faire en sorte que plus personne ne reçoive son wagon. Et les wagons tous similaires des trains-blocs d'aujourd'hui n'ont plus besoin d'étiquettes, ni de coups de craie...

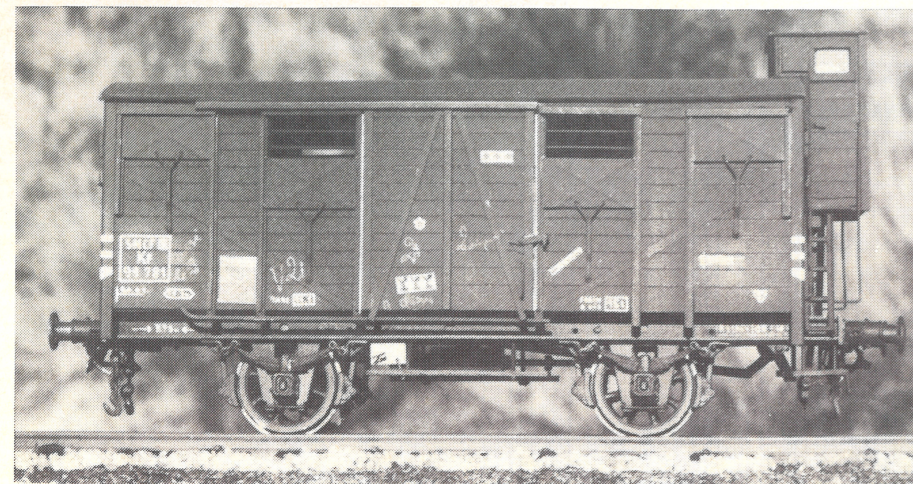
Et pourtant, lorsque je les regarde passer, les wagons des trains d'aujourd'hui, je me dis que, d'une certaine manière, rien n'a changé.

Si les "surcharges" ont disparu, les wagons sont toujours des wagons, avec leurs coulures de rouille, leurs panneaux repeints au fil des réparations parfois hâtives, avec les traces de ce qu'ils ont transporté dans les précédents voyages : simplement, s'ils me semblent ne plus vivre, c'est peut-être parce qu'ils ne vivent plus avec les hommes, qu'ils ne font plus partie intégrante de ce que Charles Agniel appelait si justement dans

des tombereaux pour l'amiante-ciment, d'autres tombereaux chargés de bois d'Autriche, des plats pour les plots de chêne, et combien d'autres ! - en dernier lieu des grands plats bâchés pour les panneaux de particules. Et, tout en les déchargeant, en les transvasant sur les camions, avec mes hommes, je les "voyais", je les "ressentais", je les "absorbais", m'en imprégnais. Les couleurs et les coulures s'imprimaient en moi.

De même que les étiquettes, les marquages à la craie, les panneaux repeints et les traces d'accroc et de réparation, les planches remplacées et repeintes dans une couleur différente.

Et il y avait, à côté des nôtres, d'

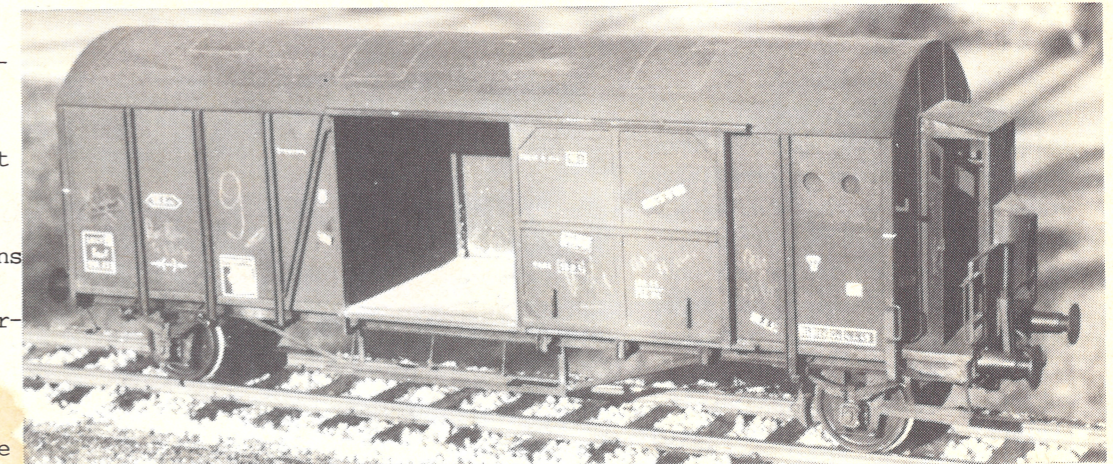


JEAN FLORIN

"Les Laboureurs de la Nuit", "la peine des hommes"... Mais, mis à part cela, il n'y a toujours qu'à regarder, sentir, enregistrer. Même sur une rame de citernes homogènes il n'y a pas deux wagons identiquement sales : les teintes de base, plus ou moins claires, plus ou moins passées, plus ou moins fraîches... et les coulures toujours différentes - et, par-dessus tout ça, les traces de réparation...

Mais comment expliquer tout ça ? Comment convaincre de le faire "délicatement", sans que cela devienne caricatural... ? Dites-moi comment il faudrait l'expliquer. Et pourtant c'est beau du matériel en "O" bien vieilli ! J'ai vu, à Bâle, voici un an ou deux, dans une exposition, une rame que je n'ai jamais oubliée. Il y avait derrière une 1-D-2 électrique suisse 4 ou 5 voitures à bogies et un fourgon. Eh bien cette rame on "sentait" qu'elle avait parcouru de très longs trajets, elle était comme nimbée de la rosée, des fumées et des poussières des grands trajets - elle semblait avoir roulé toute une vie : je ne peux l'expliquer autrement, mais c'était beau. Du grand art. Et très léger, juste évoqué. C'était une sacrée leçon.

Que dire de plus au sujet du vieillissement ? Bien sûr il y a des "combines", des tours de main, des arrangements personnels sur des conseils donnés dans d'anciennes revues ou d'anciens ouvrages... Je veux bien les indiquer, citer mes sources - mais, à côté de cela,



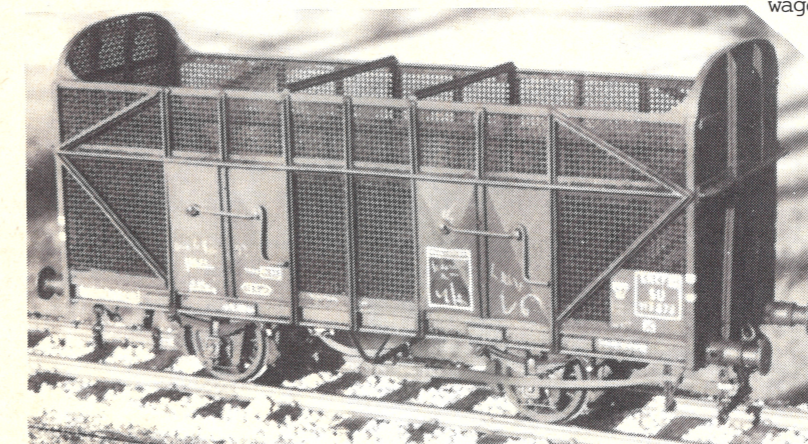
bout de 100 km de route d'hiver (je sais de quoi je parle), mais ce n'est qu'au fil des jours et des voyages des trajets et des stationnements, des poussières et des nuits, des intempéries et des rosées, ce n'est qu'à travers tout cela qu'un wagon se salit : c'est à travers le soleil qui vient sécher en une pellicule imperceptible les poussières, les dépôts qu'une pluie violente venait de commencer à laver : et tout cela, les traces des nuits et des aubes, des décolorations dues à l'action de la lune, et aussi à une certaine usure due au vent de la marche, tout cela se fond ensemble, s'estompe... Il s'agit de choses subtiles qui ne peuvent - sur le modèle - qu'être évoquées d'une façon subtile, transparente - et c'est là que, sans doute, est la difficulté.

Et c'est sans doute parce que, souvent, cette vérité fondamentale est perdue de vue, que l'on voit des wagons salis d'une façon outrée, presque caricaturale. Peut-être leurs auteurs, à leur insu, les ont-ils sali comme des camions - mais pas comme des wagons.

Quant au vieillissement des machines, il y aurait beaucoup à dire. Mais là, c'est une autre histoire...

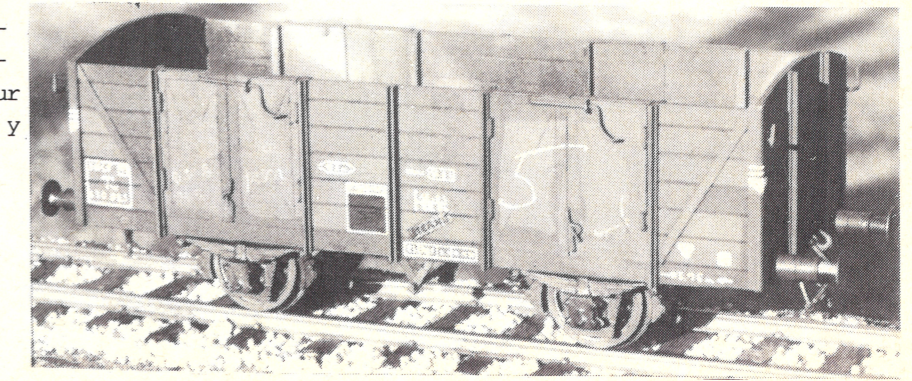
JEAN FLORIN

photos Claude Gerrer



il y aura toujours la nécessité de l'observation lente et patiente... C'est l'observation qui, seule, ressortira à travers le "tour de main", mais toujours avec un impératif : y aller très légèrement, très peu à la fois.

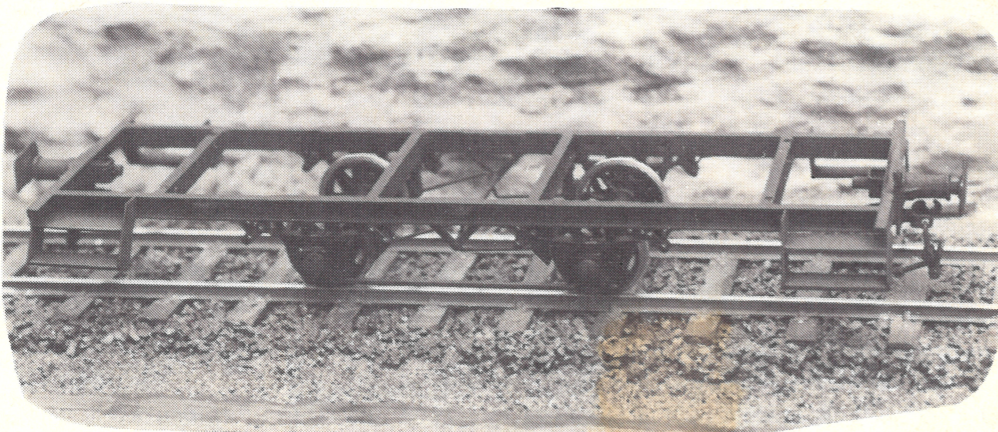
Un camion peut devenir méconnaissable au



LA VOIE ETROITE EN Om

CHASSIS DE VOITURE VOYAGEURS
EN Om

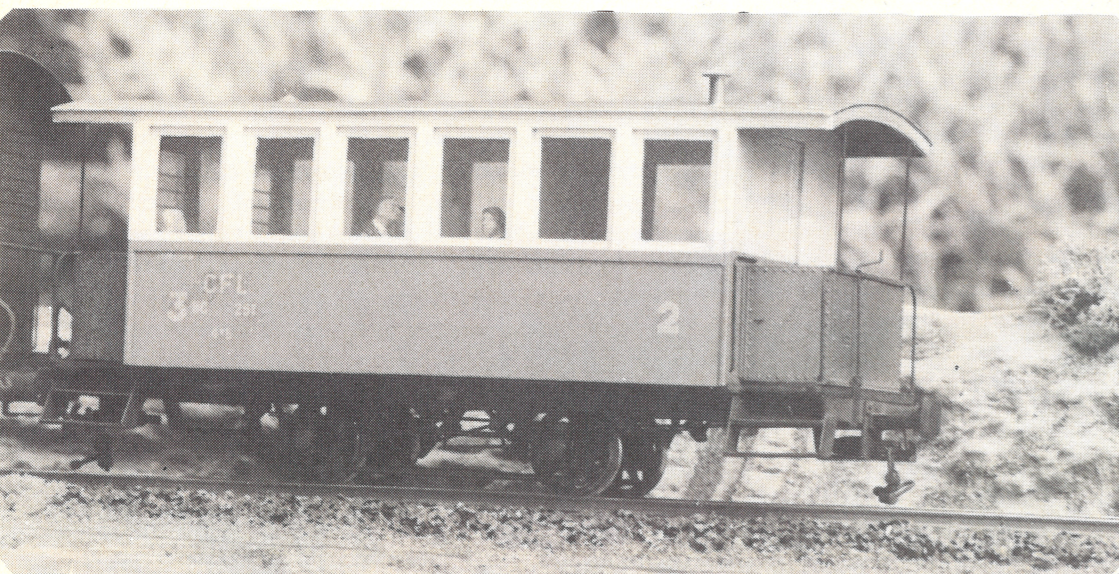
Le châssis est un cadre en profilé laiton U 4 x 2, composé de 2 longérons, de 4 traverses intermédiaires et de 2 traverses de tête. Les plaques de garde sont en laiton 0,5 scié à la main ou fraisé sur une machine Unimat. Celle-ci est indispensable pour faire les boîtes d'essieu munies de couvercles ronds tournés au tour. Les supports de suspension sont faits avec des bandes de laiton 0,2, de largeur 2 mm et pliées avec des pinces de précision. Les lames de ressort fonctionnent réellement et sont faites avec des bandes de bronze de 0,25 x 1,9, assemblées par une bride en laiton pliée ou un petit bout de profil U et un rivet central soudé ou collé dans un trou de la boîte d'essieu.



chassis de voiture CFL 251 en laiton (photo Jean Dahlem)

Les brides sont faites dans les mêmes bandes de laiton par perçage de trous Ø 0,6, distants de 3 mm, puis découpées par éléments de deux trous, et, après arrondissement des angles, le tout est assemblé par des rivets 0,5.

Cette suspension représente beaucoup de travail, mais elle fonctionne bien et on peut varier la dimension des lames en fonction du poids du véhicule (Nemec confectionne des bandes en tôle de laiton ou en bronze sur mesures. Catalogue contre 4 coupes, réponse).



Les traverses de tête sont en profilés L 4 x 2. Elles sont munies d'un tampon central et d'un tendeur à vis (Jackson, Romford OO) désaxé, côté gauche, et d'un crochet côté droit pour recevoir le tendeur du véhicule suivant. Le boisseau de tampon est tourné dans du laiton Ø 5 mm.

Organes de frein (à main seulement). Le support de l'arbre à levier est fait en laiton 0,5, les semelles sont en plastique de WW/H Londre CP 76 par paquets de 10 paires. Elles sont suspendues aux traverses médianes du châssis par un rivet 0,5 sur un petit bout de profilé U 2 x 2.

Les barres d'écartement des plaques de garde sont faites en profilé demi-rond Nemec n° 34 1 x 0,5, aplati au bout, et elles sont munies de têtes de rivets.

Les escaliers en laiton de 0,3 sont soudés au châssis et à la traverse de tête. Après soudure ils sont garnis de marches en bois 0,4.

Les parois des plate-formes et des portillons (fixes) sont en laiton 0,3 et sont solidaires du plancher qui, lui, est fixé au plancher par quatre vis à bois.

Le châssis est fixé au plancher par quatre autres petites vis à bois.

Ainsi on a la possibilité de peindre ces trois parties séparément et d'effectuer ultérieurement d'éventuelles modifications (éclairage...).

Bien sûr cette petite voiture très simple ... ce n'est pas du grand luxe; mais c'est le seul moyen d'avoir, un jour, le matériel typique d'un réseau avec les moyens disponibles sur le marché.

Jean Dahlem

Attelage "Jackson/Romford"
"OO"
disponible :
W. S. H. (Models) Ltd
14 New Cavendish Street
LONDON, W1

PHOTO Jean Dahlem

A SUIVRE

HISTOIRE D'O

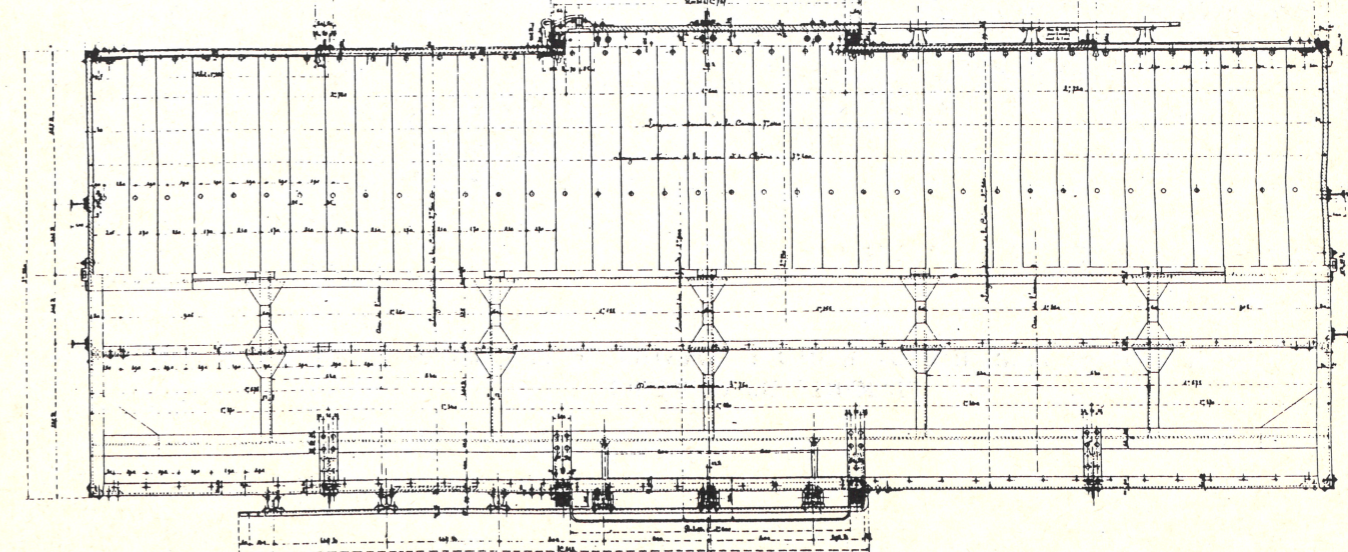
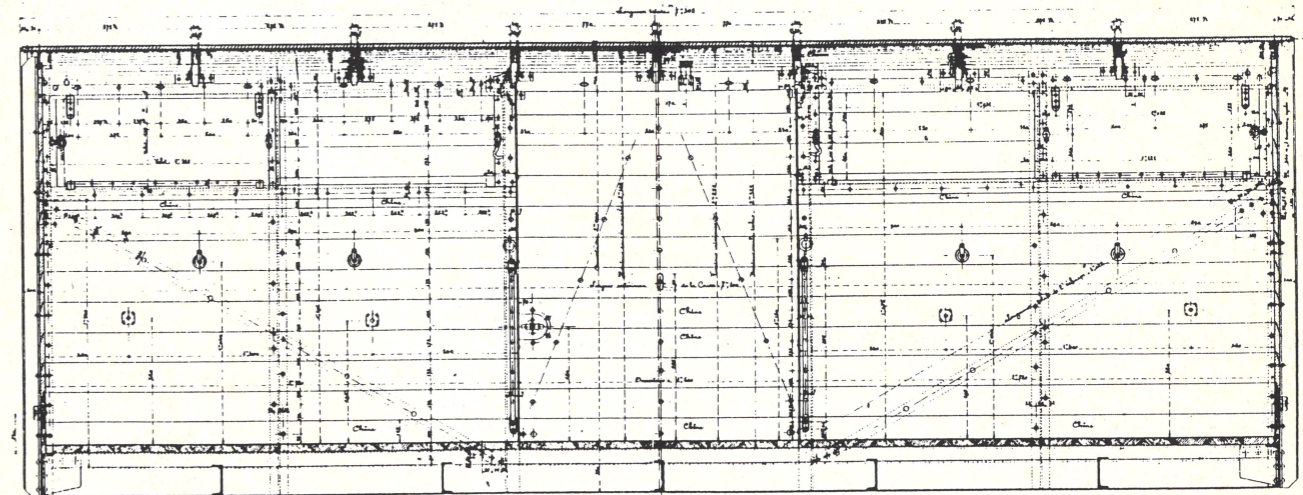
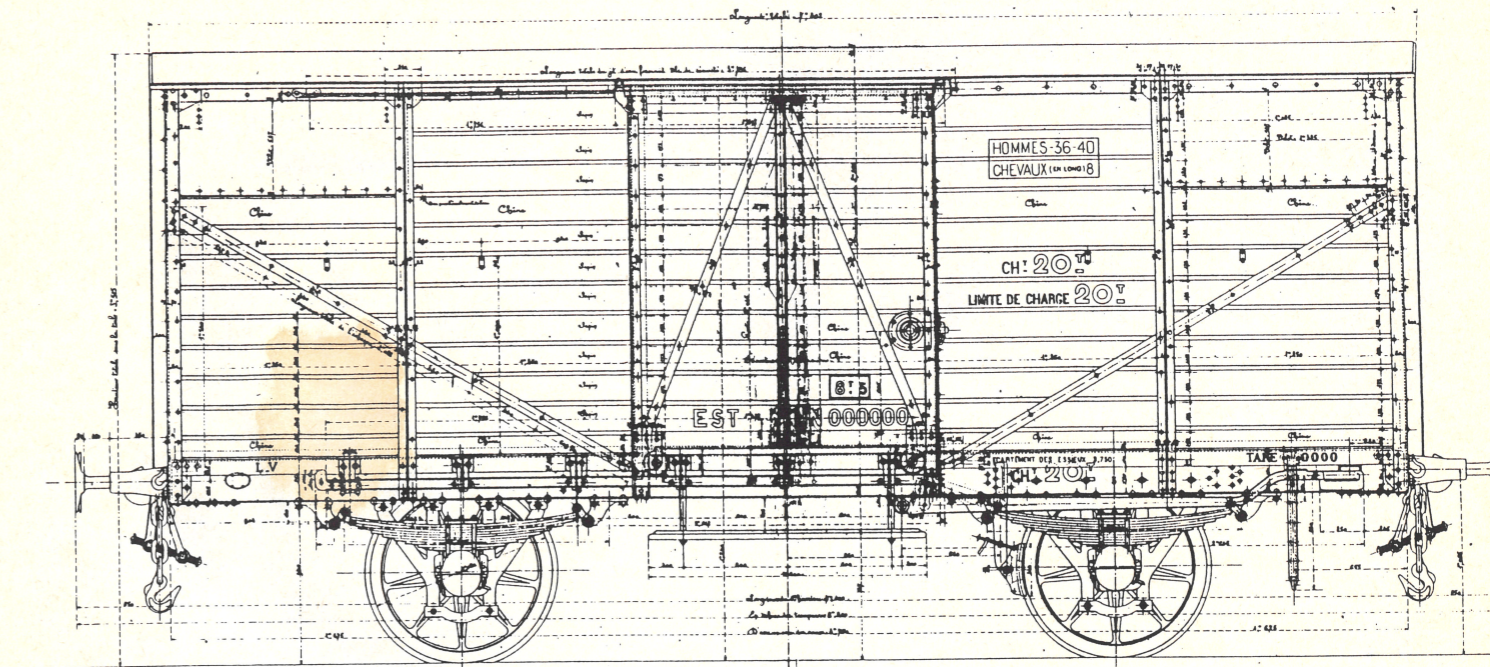
JEAN DAHLEM

VOIR HISTOIRE D'O
N° 9 à 15

CONSTRUISONS UN WAGON

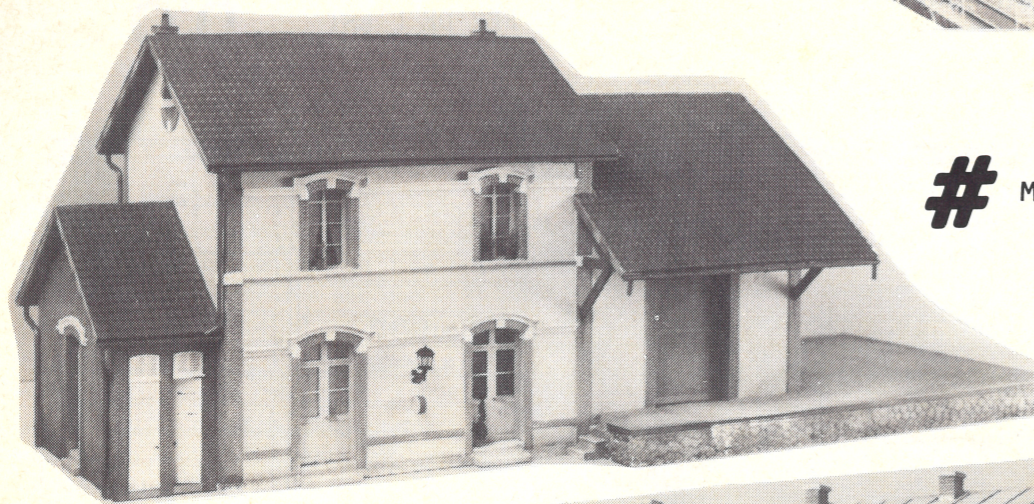
CHEMINS DE FER DE L'EST

HISTOIRE D'O



LES CHEFS-D'OEUVRE

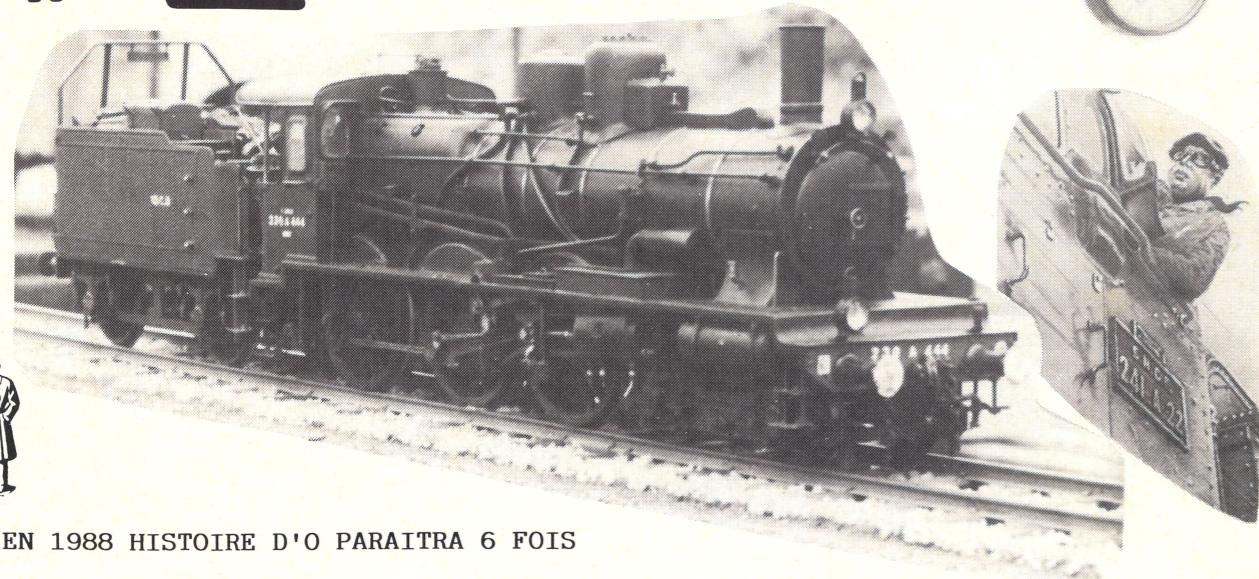
HISTOIRE D'O



MICHEL PAUL



JEAN FLORIN



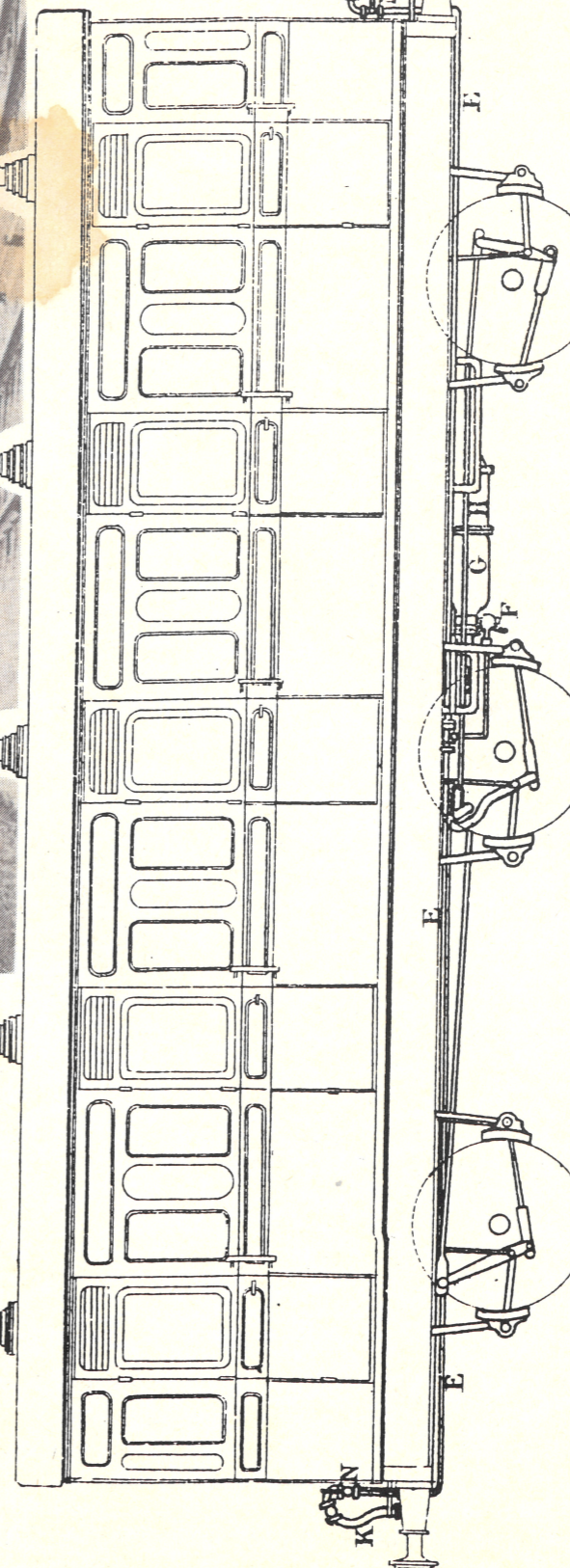
EN 1988 HISTOIRE D'O PARAITRA 6 FOIS

PROCHAINEMENT DANS HISTOIRE D'O : CONSTRUIRE UNE O30 AVEC TENDER A PARTIR DES ELEMENTS DU COMMERCE

Montage du frein à action rapide Westinghouse

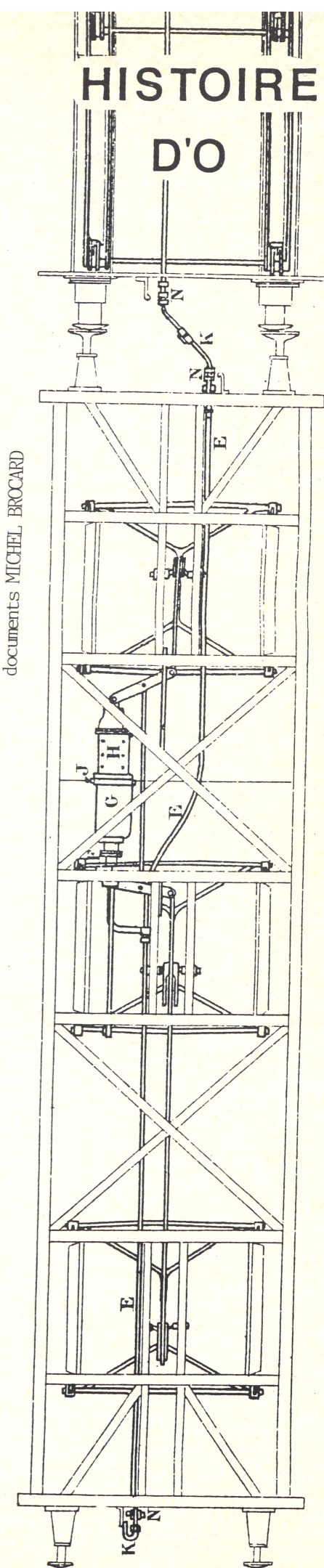
voir Histoire d'O n° 15

EN 1988 HISTOIRE D'O PARAITRA 6 FOIS



HISTOIRE D'O

documents MICHEL BROCARD



● NOUVEAUTE

ATELIER 43
11 AVENUE DES FRERES
LUMIERE
69410 CHAMPAGNE AU MONT
D'OR

VOITURE PLM 1910
TOURISTE, 2 ESSIEUX

PRIX FRANCO :
1220 F

LA BB 4100 DE R.LABORDE
ET R.CHEVROT

BLOC MOTEUR (suite du n° 15)
plans 8,10,11

Continuer le montage du groupe ou des groupes-moteurs en prévoyant deux jets d'acier STUB de \varnothing 3 et de longueur 140 mm. La longueur exacte sera ajustée ultérieurement.

Le groupe -moteur devra se présenter suivant le plan n° 10.

Percer les passages d'axe de roue à 6 mm de \varnothing . Vérifier que les axes tournent librement (Ne pas fixer les roues pour cet essai).

CONSEILS DE PERCAGE.

Percer d'abord un côté, puis tourner le groupe pour percer l'autre côté. Ne pas traverser de part en part, ceci au cas où la perceuse ne serait pas parfaitement d'équerre. Ce sont de petits détails mais ils sont importants pour le bon fonctionnement du modèle.

A l'aide d'un marbre et d'un trusquin (si possible) tracer le passage de l'axe de la vis sans fin. Plans n° 8 et 10.

Ce perçage doit être à 19,5 mm du bas du bloc-moteur, et de \varnothing identique à celui des arbres, soit 3 mm. Monter provisoirement les pignons hélicoïdaux sur les axes de roues, ainsi que les vis sans fin sur les jets de STUB. Cela vous permettra de réaliser les ajustements nécessaires. De la précision de ces ajustements dépendra le bon fonctionnement mécanique de la locomotive.

MONTAGE DU GROUPE-MOTEUR plan 10

Réaliser et former la pièce S. Cette pièce est destinée à rendre solidaire le groupe moteur et les flancs des bogies. Elle servira également à fixer les contacts de prise de courant sur les roues.

Par bogie, façonner en laiton deux pièces identiques à R (plan n°8) en supprimant une aile. Ces pièces percées à 2,5 mm seront taraudées à 3 mm.

Par bogie, façonner, en matière isolante souple, quatre autres pièces identiques. Réduire la longueur à 7,5 ou 8 mm et percer à 3 mm. Ces pièces serviront à fixer et à isoler les lamelles de contact électrique.

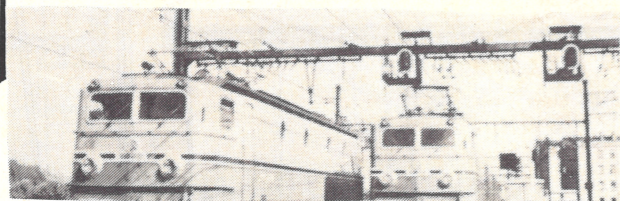
FIXATION DES FLANCS DE BOGIE

Il existe sur chaque flanc quatre trous espacés deux à deux de 32 et 35 mm (plan 6 pièce 1). Ces trous seront alésés à 2,5 mm et fraisés. Placer bien en face l'axe des boîtes d'essieu et les axes de roue du groupe moteur. Tracer les trous sur S. Contrepercer à 1,5 mm et tarauder à 2 mm.

Assembler l'ensemble suivant les plans n° 10 et 11. Vous avez ainsi le bloc moteur, sa plaque pivot, la liaison avec les flancs et la fixation des contacts électriques.

PROCHAINEMENT DANS HISTOIRE D'O LE CABLAGE DES AIGUILLAGES ET DE LEURS MOTEURS

HISTOIRE
D'O



Les lamelles de contacts électriques seront prises en sandwich par les plaquettes isolantes et bloquées par les vis supérieures.

Les vis latérales rendront solidaires les flancs de bogie sur le bloc moteur.

La rigidité des flancs sera assurée vers l'avant par la plaque de tamponnement (plan 6) et vers l'arrière par un longeron légèrement bombé (plan 10 pièce T).

Cette pièce permettra, d'une part de laisser le libre passage de la courroie de transmission allant du moteur à l'axe de la vis sans fin, et d'autre part de remplacer optiquement le tampon de jonction des bogies, lorsqu'on regarde la loco au niveau des rails.

Préparer 2 bagues suivant plan 12 pièce A1. Une des bagues sera à goupiller à l'extérieur du bloc moteur, côté plaque de tamponnement, et l'autre à l'intérieur du groupe même côté. Laisser un jeu maximum de l'arbre de 2 à 3/10 mm. Il faut éviter que les vis sans fin avancent ou reculent lors de la traction. Ne pas engager, non plus, les vis sans fin à fond de gorge sur les pignons hélicoïdaux. Tout doit tourner librement mais sans jeu excessif.

Avant le montage définitif, souder la vis à tête fraisée sous la pièce S qui servira de pivot de bogie (plan 10 - 11). Préparer ou faites préparer autour 2 poulies à gorge de 15 mm de \varnothing , l'une percée au \varnothing de l'axe du moteur. L'épaisseur des poulies sera de 8 mm. La gorge en V devra avoir 3 mm de profondeur et 4 mm à l'entrée. Ces poulies seront goupillées sur leurs axes respectifs.

La courroie sera constituée par un joint torique de 2,5 mm de \varnothing et devra faire 5 mm de moins que la longueur représentant le périmètre des deux poulies espacées.

SUPERDETAIL DES FLANCS DE BOGIE

Réaliser les pièces de tringlerie de frein suivant les plans n° 12. Les axes seront des épingles tête vers l'extérieur et soudées à l'intérieur.

Les deux extrémités de Y seront aplaties à la lime.

Monter dans l'ordre les pièces U, V, X, W et Y. Cet ensemble sera à souder à l'intérieur du flanc de bogie sur l'entretoise de 2 x 2 mm (plan n° 6).

Les extrémités des pièces Y seront réunies, d'un côté à l'autre du bogie, par un fil de laiton de 0,8 mm. Vous pouvez aussi placer les patins de frein à l'intérieur de la partie Y.

Les établissements Gillard vendent des patins en plastique avec queue en laiton. Il suffit de percer à 1 mm la queue au ras du patin et de la souder rapidement au droit de la roue.

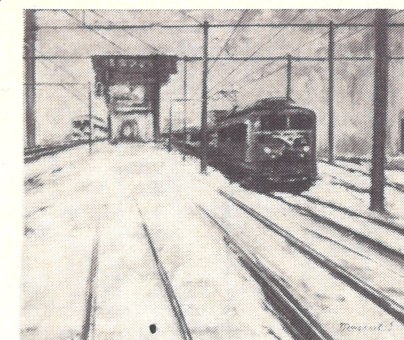
ECHELLE DE MONTEE plan 12 pièce Z

Celle-ci est normalement fixée à la caisse, mais nous la souderons sur le flanc de bogie. La partie pliée sera soudée sur le flanc de bogie et prendra appui sur le ressort avant au droit de la porte.

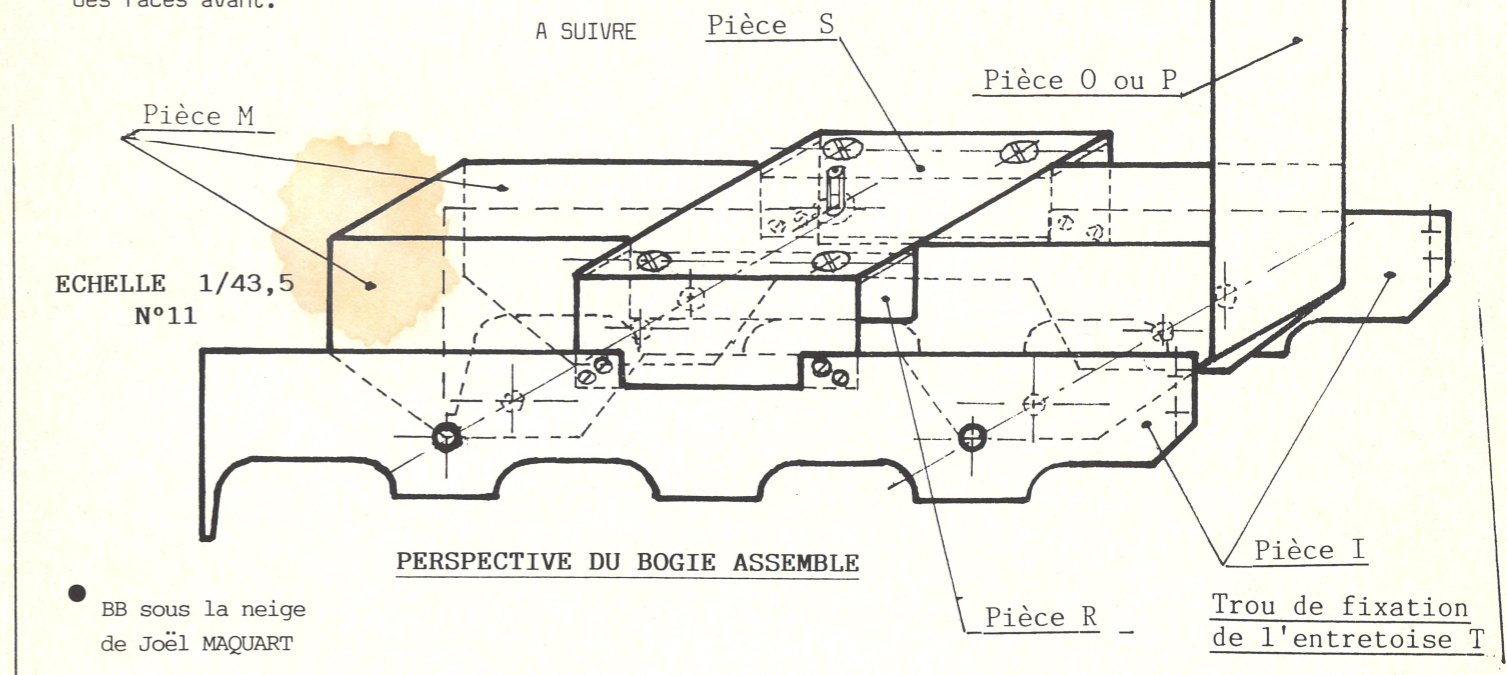
LA BB 4100 DE R.CHEVROT
ET R.LABORDE

Pour ceux dont le courage manquerait, les flancs de bogies, les ressorts primaires avec les suspensions secondaires, les ressorts centraux, les plaques de tamponnement, les tringleries de frein et les marche-pieds, sont disponibles aux Ets GILLARD de TOURS.

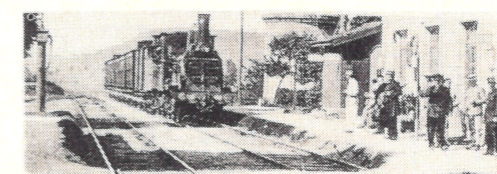
Nous verrons dans un prochain article la finition des faces avant.



HISTOIRE
D'O



DES PANTO A M 18 GV



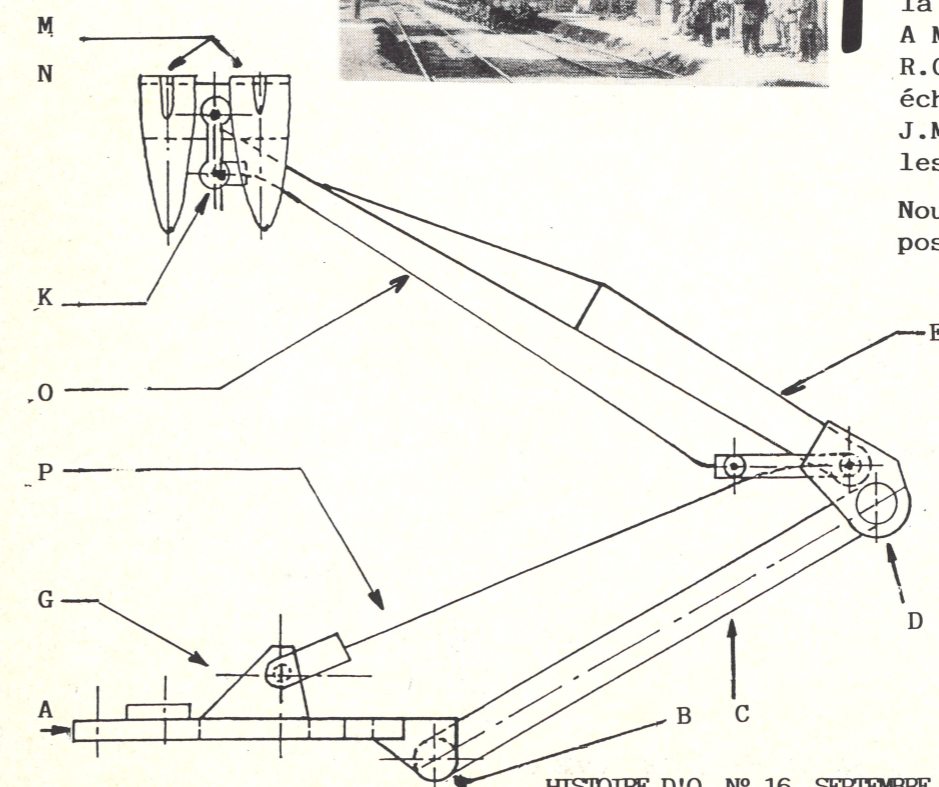
LE DYNAMISME DE NOS AMIS

R.LABORDE vient de mettre au point la fabrication des pantos unijambistes A M 18 GV.

R.CHEVROT en a réalisé les plans à l'échelle.

J.M.GILLARD (de Tours) va prochainement les commercialiser.

Nous donnerons le prix de vente dès que possible



MONTAGE DU PANTO

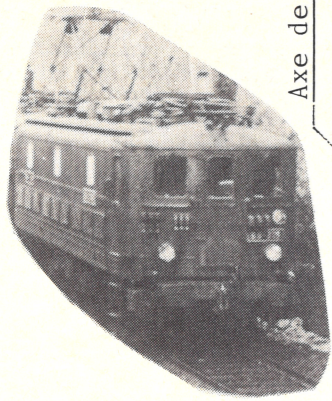
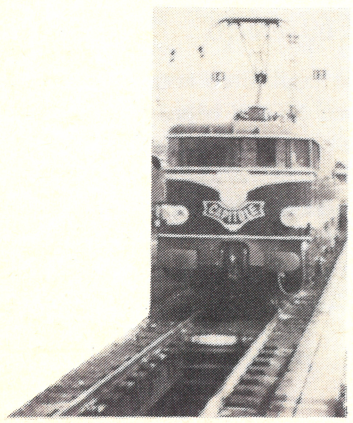
Ce pantographe peut être monté avec un archet 25000 V mono ou 1500 V bipaquette.

Tous les trous sont à repasser au foret de \varnothing 1 ou 1,5 mm.

Ebaucher soigneusement la fonderie et la polir.

Les trous de certaines pièces sont excentrés. C'est normal.

A SUIVRE

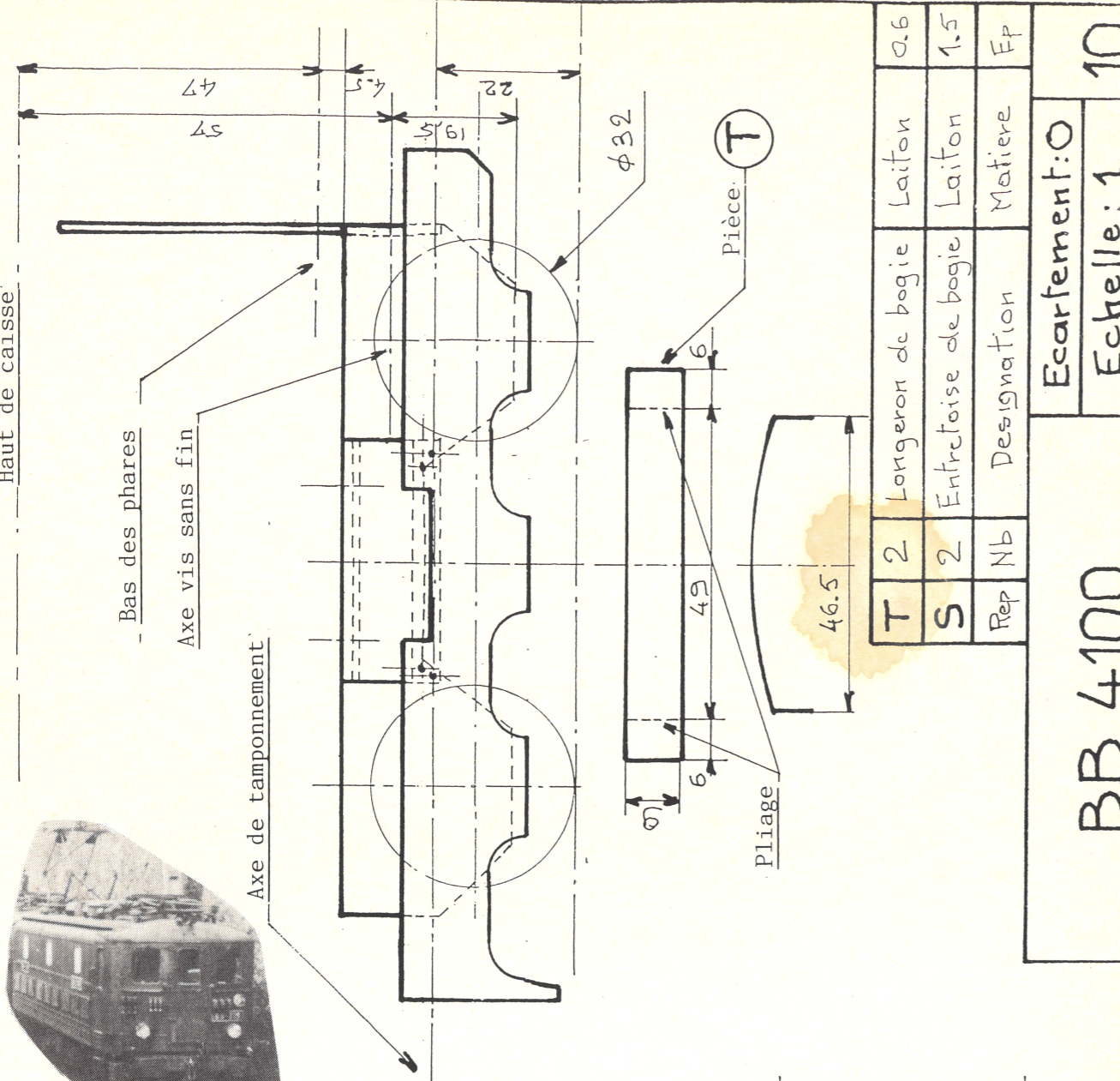
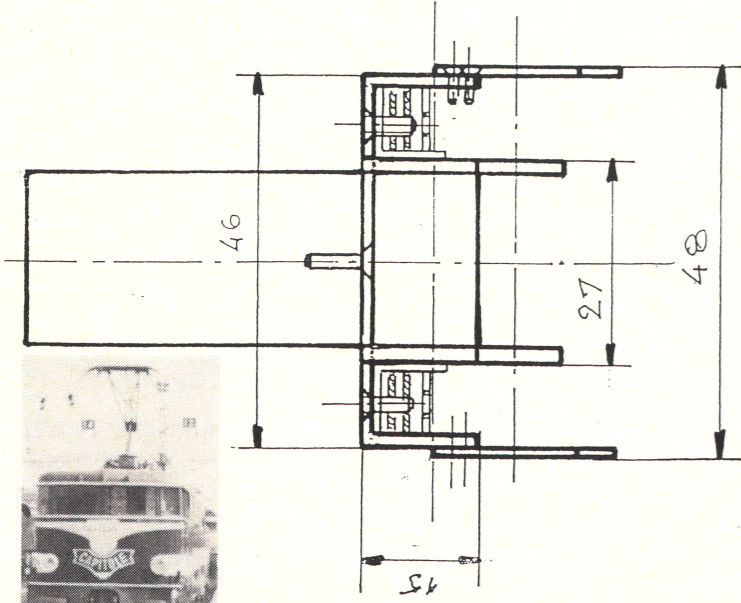


Haut de caisse

Bas des phares

Axe vis sans fin

Axe de tamponnement



T	2	Longeron de bogie	Laiton	0,6
S	2	Entretoise de bogie	Laiton	1,5
Rep	Nb	Designation	Matiere	Ep

Ecartement: 0

Echelle: 1

BOGIE

BB 4100

Rc/7.02.87

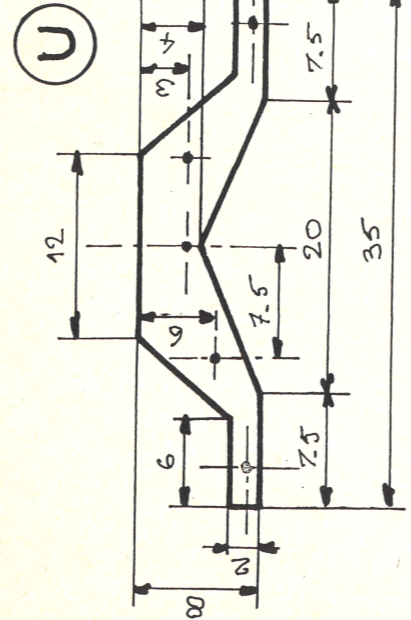
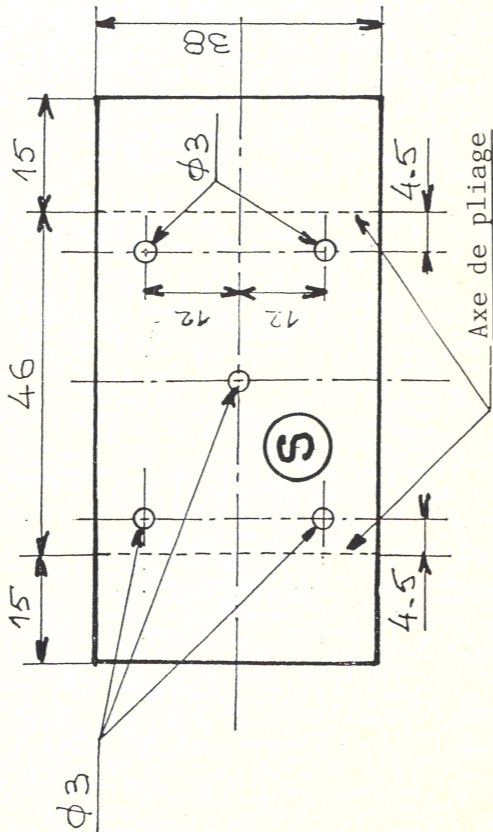
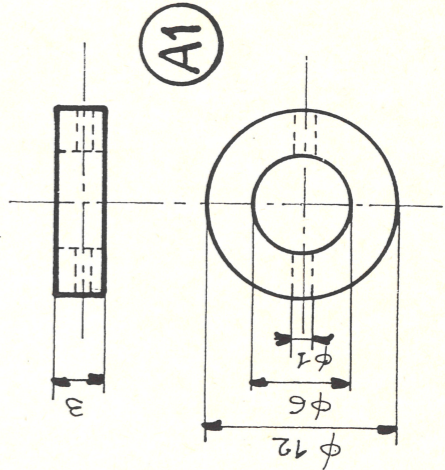
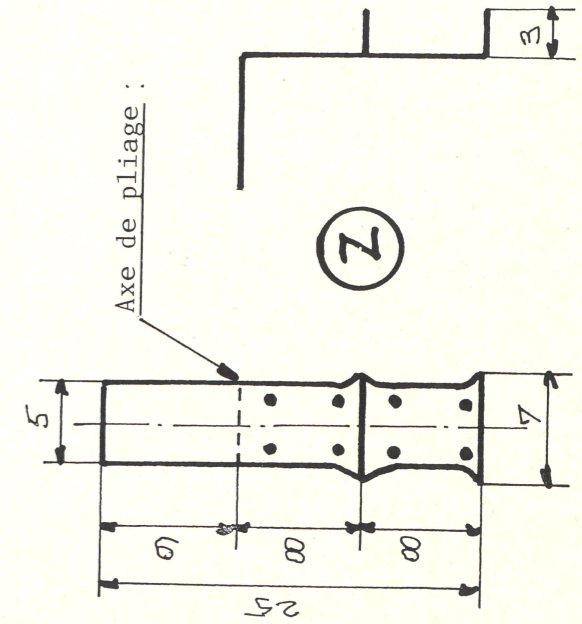
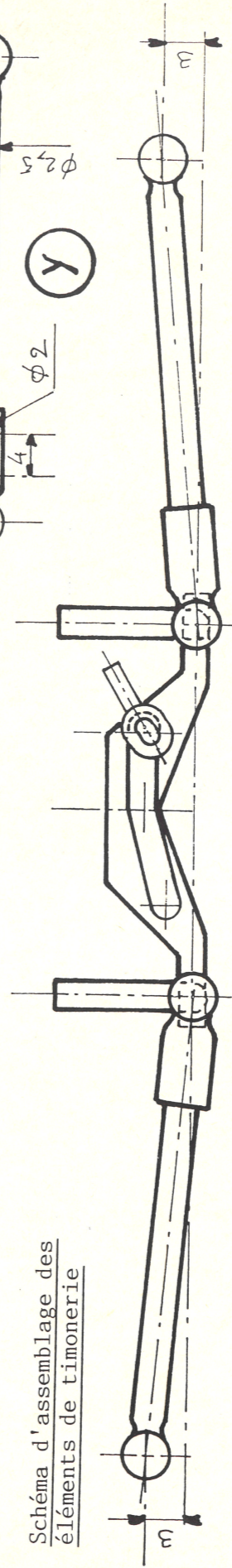
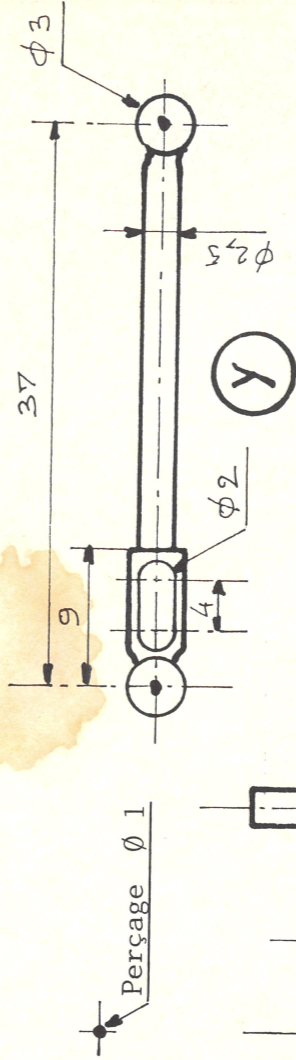
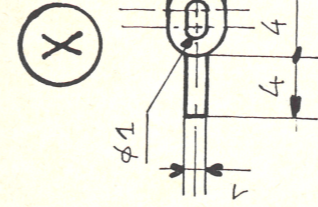
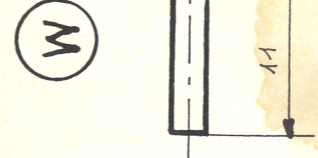
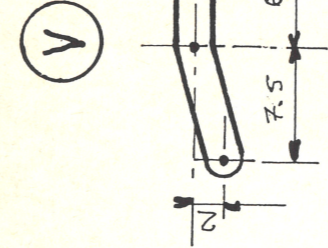


Schéma d'assemblage des éléments de timonerie



A1	2	Bague	Laiton	0,6
Z	4	Echelle	Laiton	0,6
Y	8	Timonerie	Laiton	phi 3
X	4	Timonerie	Laiton	0,6
W	8	Timonerie	Laiton	0,6
V	4	Timonerie	Laiton	0,6
U	4	Timonerie	Laiton	0,6
Rep	Nb	Designation	Matiere	Ep

BB 4100

Rc/14.02.86

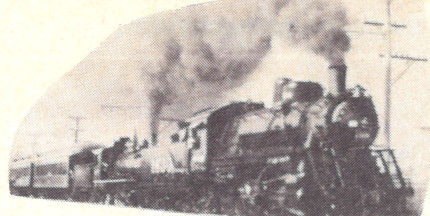
Ecartement 0

Echelle: 2

TIMONERIE

12

QUESTIONS/REPONSES



● ... j'ai acquis une 2D2 de la Vie du Rail afin de me faire la main... Je compte, bien sûr, l'améliorer... Mais là où je me pose un problème... c'est en ce qui concerne les normes de roulement. La notice jointe précise que les roues et essieux sont aux normes "Coarse Scale", compatibles (d'après la notice) avec toutes les normes existantes du Fine Scale au Tin Plate. Et là, j'avoue que je suis perplexe: en effet je possède un document édité par Kit Zéro qui donne les cotes précises de ces différentes normes, et je vois que les différences sont considérables: le F.S. a un écartement de 29 mm entre flancs internes des boudins, le NEM 28,4, le Coarse Scale 28 mm, et le Tin Plate 26,75. Le matériel de belle facture étant actuellement

REPONSE :

Nous avons déjà eu dans Histoire d'O l'occasion de parler de la compatibilité des Normes de Roulement. Il peut, en effet, y avoir compatibilité entre deux normes proches; mais ceci n'est pas élastique à l'infini.

Il semble que pour la 2D2 de la Vie du Rail, compte tenu du prix (relativement) bas, il fallait trouver une solution qui contente un peu tout le monde avec un seul modèle de roues. Le Coarse Scale, par hasard, se trouvait bien placé pour réaliser un compromis. Mais était-ce la bonne solution ?

Je ne sais si les amateurs de Tin Plate pourront la faire rouler sur les aiguillages JEP ou Hornby car, si l'essieu passe, c'est l'empiètement de la machine qui risque de ne pas passer. N'oublions pas en effet, que c'est sur les aiguillages que la vérité apparaît.

Comment cela se passe-t-il sur de la voie plus fine ? Les voies commerciales, en grande majorité, sont aux normes NEM et NMRA (ces deux normes étant prévues compatibles entre elles). Après, les écarts en plus ou en moins dans les cotes ne sont qu'une question de limite de tolérance. Là les normes sont beaucoup moins prolixes en détails. La cote intéressante est en fait la cote intérieure des roues, puisque c'est elle qui justifie la position du contre-rail, le rôle de ce dernier étant d'éviter que le boudin n'entre en contact avec la pointe de cœur, cause fréquente de dérail-

● Venant de me procurer deux revues spécialisées dans le train modélisme, j'ai pris connaissance d'une publicité pour un nouveau produit en O. Mais quelle déception :

1) d'abord un produit prévu par un autre artisan, 2) Et quelle échelle ? voie de 60 en 16,5 ! 16,5 en O donne 717,75 dans la réalité. Quel réseau employait cet écartement ? La voie Decauville était de 60 soit 13,793 mm. GECOMODEL pour sa Péchot a retenu 14 mm. Et la Decauville est prévue à 14 mm. Je sais que, même Geocomodel se sert aussi d'écarte-

HISTOIRE D'O

aux normes F.S. en majeure partie, ou en tous cas aux normes NEM, si je monte ma 2D2 avec les essieux d'origine, pourra-t-elle tourner sur des réseaux dont les appareils de voie sont construits avec les normes fines ? Autrement dit, les appareils de voie actuels de belle qualité (Kasselbauer, Peco ou similaires) acceptent-ils des essieux à 28 mm, ou bien les 28,4 des NEM sont-ils un minimum absolu ? Je compte sur votre expérience pour éclairer ma lanterne à ce sujet, de façon à pouvoir, le cas échéant, modifier mes essieux, ce qui nécessiterait aussi un reprofilage des roues pour respecter l'écartement externe. Je crois, de toutes façons, que cette question des normes est un problème épineux, et que des tests des appareils de voie commerciaux dans Histoire d'O pourraient être très intéressants pour tous les lecteurs.

Robert GARNIER

lement.

La NEM donne 28,4 à ce niveau. En jouant donc sur la position du contre-rail (et là, les aiguillages actuels de Peco, avec les contre-rails ajustables, sont les bienvenus). Il est relativement facile de régler pour 28 mini et de passer au Coarse Scale; mais il faut contrôler rigoureusement les cotes sur chaque essieu (et ajouter, tout de même, 2/10 de mm de jeu).

A ce stade il ne faudra pas faire rouler du F.S., car la cote 29 déportera l'essieu et... la voie étant à 32 mm, la pointe de cœur sera sur la trajectoire du boudin.

En résumé, c'est une affaire de compromis dans une limite de 5 à 6/10 de mm, et si l'on donne du large aux tolérances d'un côté il faut être très précis d'un autre, et sur certains modèles commerciaux, qu'il s'agisse de la voie ou des essieux, on est parfois loin de la cote nominale.

DANGER

(Il va de soi que le boudin sur les roues C.S., affiné, permettra d'être encore plus à l'aise; mais attention de conserver toujours obligatoirement les rayons de raccordement. PAS D'ANGLES VIFS.).

JEAN CLAUDE RAGOT



ments existants pour son Oe avec le 12 et le 12,7 pour quelques modèles... mais la simplicité est-elle la meilleure solution ? Une reproduction ne peut-être l'exactitude en chaque point si on veut qu'elle soit fonctionnelle; mais peut-on accepter une différence de 19,6 % ?

REPONSE

VULLIERME

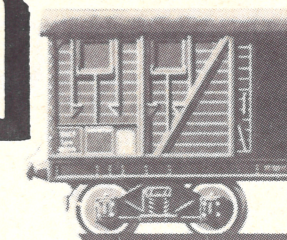
Il est, en effet, inadmissible, sous prétexte qu'un écartement proche existe, d'utiliser pour de la voie de 60, le 16,5 du HO. Saluons ici l'initiative heureuse de Gérard Comélas (alias GECOMODEL) d'avoir pris la décision de fabriquer de la voie de 14 mm. C'est un précédent qu'il fallait créer.

MERCI POUR NOUS

JEAN CLAUDE RAGOT

HISTOIRE D'O

DE BEAUX WAGONS DE MARCHANDISES EN KIT POUR MOINS DE 500 FRANCS



Le modéliste de talent ANDRE FAURE (voir la description de son réseau ci-avant) se propose de réaliser une petite série de wagons TP en kits, bon marché, pour les amis du Cercle du Zéro et d'Histoire d'O.

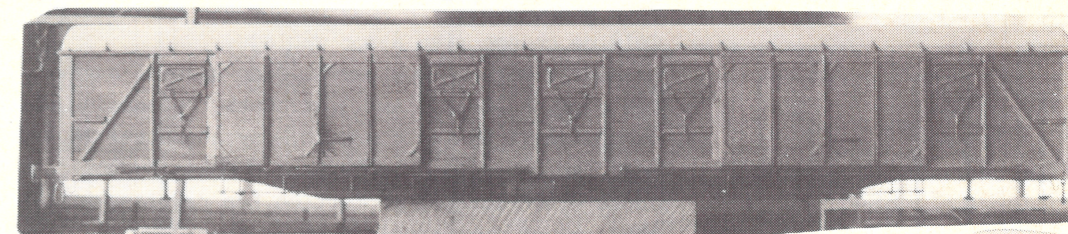
Les amateurs intéressés peuvent déjà se mettre en relation avec lui pour réserver leur kit.

Pour le moment il s'agit du wagon TP plat. Le kit comprend tous les éléments en bois pour réaliser la caisse. Prix 120 F HT, port en sus.

ANDRE FAURE
87310 St. LAURENT /GORRE

NOUS REVIENDRONS SUR LA QUESTION LA PROCHAINE FOIS. AVEC PLANS A L'ECHELLE ET TOUTES INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES.

CE N'EST PAS UN TP
MAIS IL EST EN BOIS
... ET DE FORT
BONNE APPARENCE !



SIGNAUX ET ENCLENCHEMENTS

VOIR HISTOIRE D'O
N° 14 ET 15

Outre le carton, le poste peut-être construit avec des éléments plastiques disponibles dans le commerce (Les références ci-dessous renvoient au catalogue RAILWAY. BP 39. 3, place du Marché aux Bestiaux, 14101 LISIEUX CEDEX.)

TOITURE (tuiles plates)
Plastidécors, feuilles de 174 x 300 mm, épaisseur, 0,6
pas de 3 mm réf. 44 00 425 : 9 F
pas de 6,5 réf. 44 00 428 : 9 F

MURS (briques rouges)
Plastidécors id; réf. 44 00 404 : 9 F

RENFORTS METALLIQUES DE MACONNERIE
A découper dans du plasticart : réf. 44 00 110 :
4,50 F

BOIS DE FENETRES
Bandelettes Plastibande (largeur : 1 mm. Longueur :
250). Réf. 44 01 008 : 12,50 F la douzaine.

ET LES ELEMENTS METALLIQUES ?

BOGIES DIAMOND

on en trouve : chez Guillemet, chez Kit Zéro. (chers!)
Chez Gillard (Tours) : kit complet avec roues nickelées,
F.S., à 305 F. la paire. 76 rue de Beaujardin. 37000 TOURS
Chez Trans-Europ (51 rue de Douai. 75009 Paris) bogies
Walthers à 140 F la paire (attention : échelle du 1/48)

ATTELAGES A CHOQUELLES

Chez Maquettes et Services (1 bis rue Milliaux. 89000
Auxerre), réf. A3-73.

Chez K.Z. réf. 2F 01.

CROCHETS SECURITE ET CHAINE

M. et S. : réf. A3-74

K.Z. : réf. 4F 01

ET LES TAMPONS ?

Chez K.Z. on trouve des OCEM (réf. 1-F-02)

Et puis... ?

VITRAGES

Carte PVC (200 x 300, à coller à la cyano.)
Réf. 58 500 40 : 4 F

ECLAIRAGE

Micro-lampes 1,5 volts. Réf. 50 30 200 : 7 F les 6.

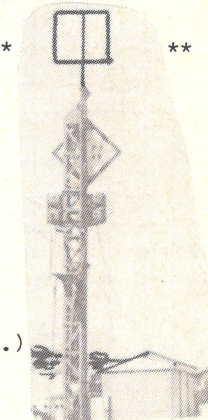
PATINE

A effectuer avec les terres à décor LIBERON (12 F la
boite) et une brosse-pochoir).

LEVIERS D'AIGUILLAGE

Saxby droit réf. A4 32 (chez K.Z.), 1 S 01 (chez M. et S.)
" incliné A4 33 (chez K.Z.), 2 S 01 (M. et S.)

Evidemment, les peintures s'effectuant à l'aérographe !



PROCHAINEMENT DANS HISTOIRE D'O : PLANS ET COMMENTAIRES POUR CONSTRUIRE UNE BOER

LA NORMALISATION ET NOUS

HISTOIRE D'O

JACQUES FONTAINE

Voici donc le projet de normalisation du câblage des modules, soumis aux responsables des sections du Cercle du Zéro. A ce jour je n'ai rien reçu de la part de ces sections dénonçant tout ou partie de ce projet. Mais seulement des acceptations verbales. Je pense donc que le projet doit être diffusé à l'ensemble des amateurs pour utilisation. En effet le nombre de modules augmente tous les jours, il est grand temps de normaliser.

En complément au projet voici quelques informations complémentaires. Le choix du détecteur d'occupation de canton, D.O.C., est laissé au goût de chacun. Néanmoins il devra répondre aux conditions ci-après :

- supporter un courant de traction 3 amp. minimum,
- détecter un courant d'occupation de 10 à 20 mA,
- se terminer par un relai avec un contact de rupture de 3 Amp. mini.
- son câblage sera compatible avec celui du bornier de fonction, (actif/passif),
- permettre l'inversion de marche sur le module.

Câblage de la prise D - SUB - 25 cts. Il existe plusieurs versions de ces prises, de la professionnelle résistant à un environnement sévère, au modèle grand public. A vous de choisir (suivant prix/performance). Cela ne change rien à son câblage.

Le modèle retenu nous permet d'envisager l'avenir avec tranquillité. Cette prise admet 5 Amp. par contact; néanmoins évitez de faire passer 5 Amp. sur tous les contacts. Pour augmenter la sécurité de fonctionnement, les contacts de voie sont doublés. Le contact 13 sera affecté à la masse électrique de protection. Les parties métalliques, si elles existent, seront donc réunies à la broche 13.

Contact	1 - 2	en parallèle	- voie impaire
"	3 - 4	"	+ "
"	5 - 6	"	- voie paire
"	7 - 8	"	+ "
"	9	- traction	voie impaire
"	10	+ "	"
"	11	- "	voie paire
"	12	+ "	"
"	14	- alim. relai	voie impaire
"	15	+ "	"
"	16	- "	voie paire
"	17	+ "	"
"	18 à 23	en attente	
"	24 - 25	tension alternative 12 volts (éclairage)	
"	13	masse électrique de sécurité.	



Câblage du module et de ses borniers.

Il ne présente pas de difficultés particulières. Prévoyez des passages de câbles dans les entretoises de renfort. J'attire votre attention sur deux points :

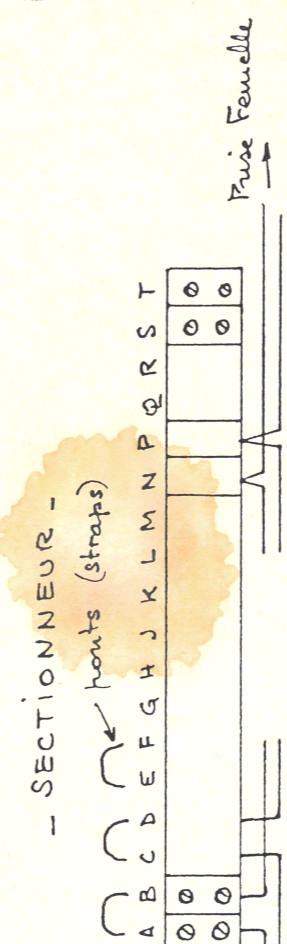
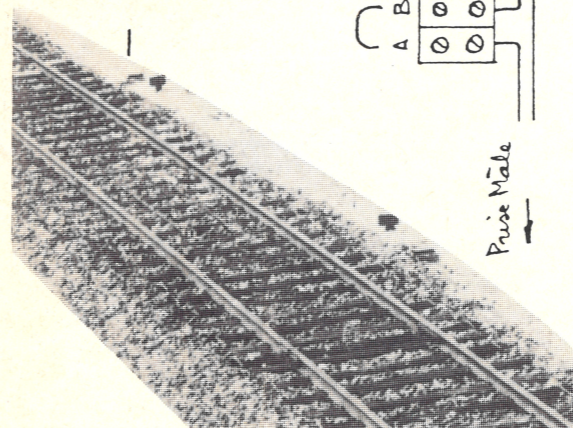
- 1) un bornier d'alimentation du réseau sera placé tous les " n " modules. Il sera équipé de "douilles universelles" Ø 4;4 pour les alim. traction, 4 pour les alim. D.O.C., 2 pour le 12 volts alternatif d'éclairage. Des emplacements seront ménagés pour les connexions futures.
- 2) le bornier déterminant si le module est actif ou passif, sera placé de façon très accessible. Il pourrait être mis sur le module, soit

SUITE PAGE 24

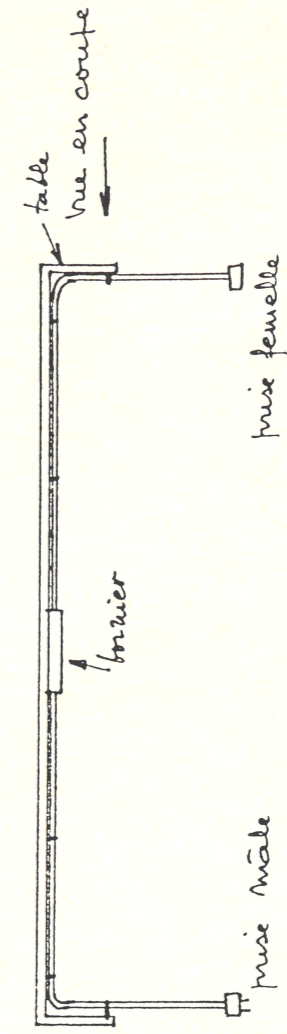
LA NORMALISATION ET NOUS

HISTOIRE D'O

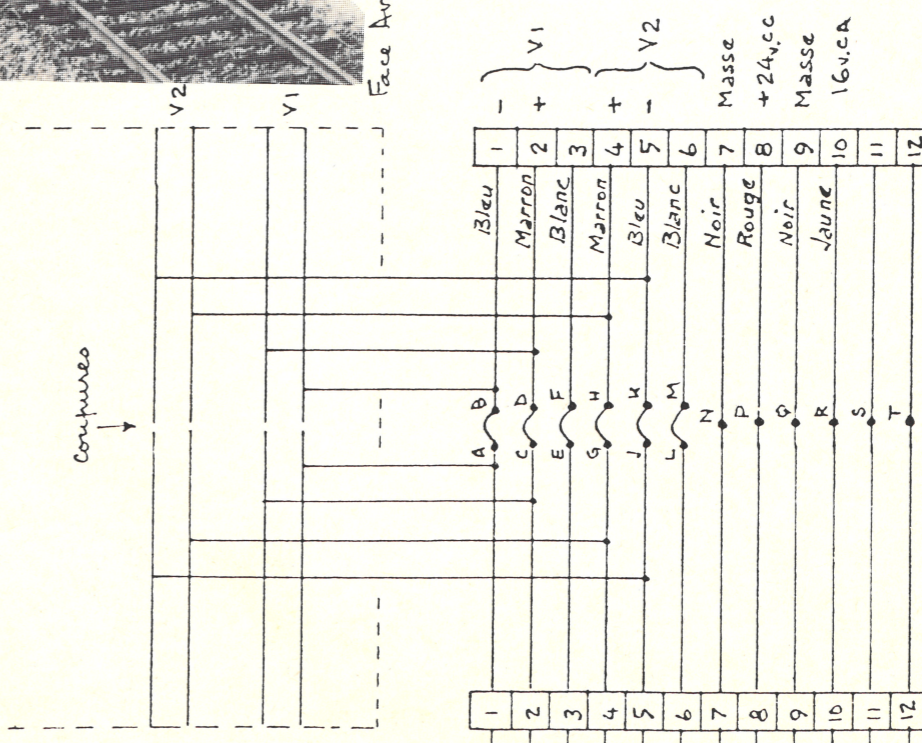
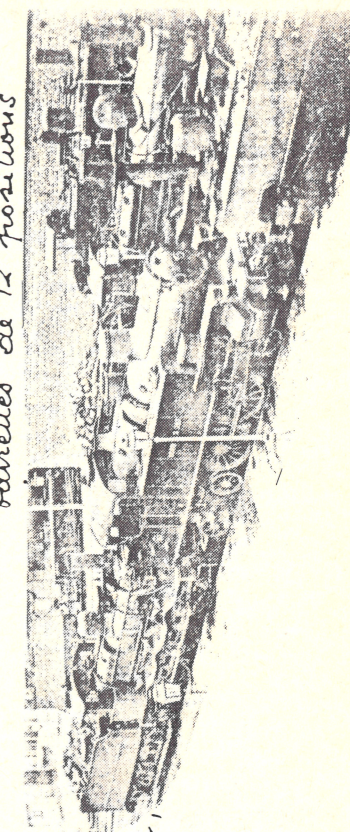
MODULES "0" - PROJET DE RACCORDEMENT ÉLECTRIQUE



à placer au centre, dans un endroit - relativement - accessible
 * ATTENTION: les lettres i et o sont omises pour ne pas confondre avec zéro et un



Matériel: borniers, vendus en paquets de 12 positions
 Note: les couleurs ne font pas partie de la norme indicative.
 fil souple, en toron, 12/10? (5A)



Prise Femelle
 10 11 12
 7 8 9
 4 5 6
 1 2 3

Prise Mâle
 12 11 10
 9 8 7
 6 5 4
 3 2 1

Note: les chiffres sont marqués sur la prise femelle

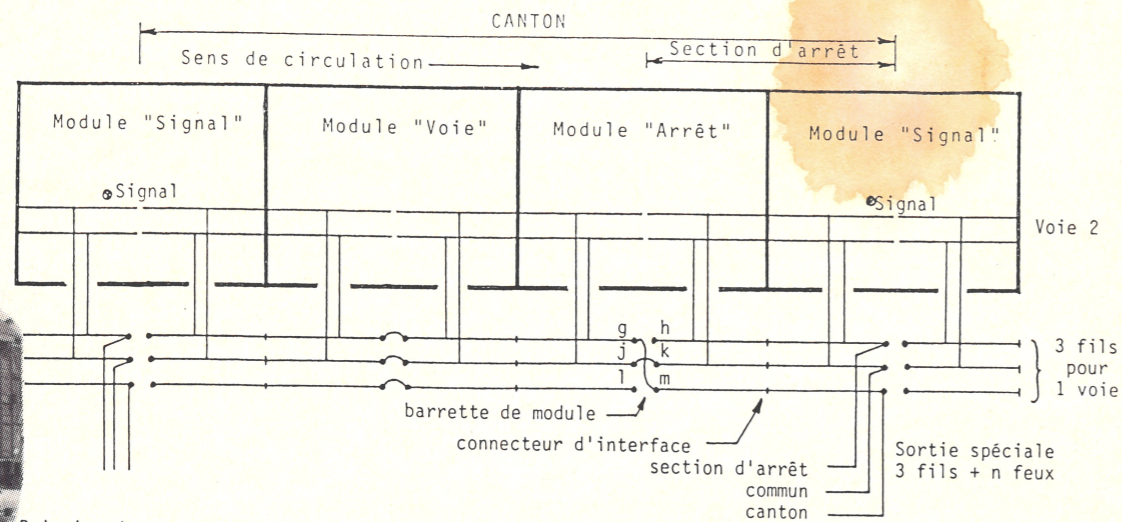
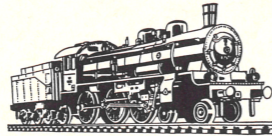
LA NORMALISATION ET NOUS

sur le dessus (camouflé par le décor), soit sur la face arrière (certains "anciens" ont du mal à se baisser). Ce bornier pourra être constitué par un connecteur de C.I. au pas de 3,96 permettant un échange rapide d'une barrette de straps par un D.O.C. et vice-versa. Ce montage est plus pratique que les "dominos". Si vous préférez néanmoins utiliser des dominos, les choisir obligatoirement avec contacts anti-cisaillement, autrement "bonjour les dégats !", et gare aux pannes intermittentes.

(nota : je peux fournir des connecteurs de C.I. 14 cts au pas de 3,96, par emballage de 20 pièces)

Je reste à la disposition des amateurs pour un dialogue constructif. Si vous avez des idées (même totalement opposées !) il est encore temps de nous en faire part. Demain il sera trop tard.

Jacques Fontaine

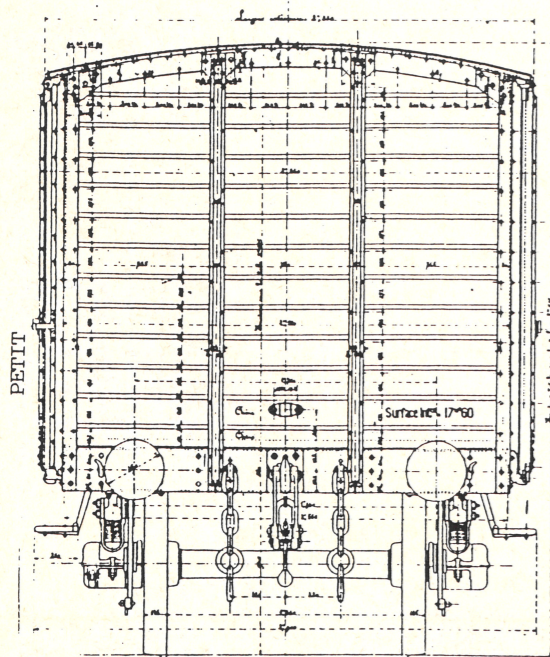


Principe du raccordement des barrettes pour le block-system. Polarités conformes à la NEM 631.

CONSTRUISONS UN WAGON

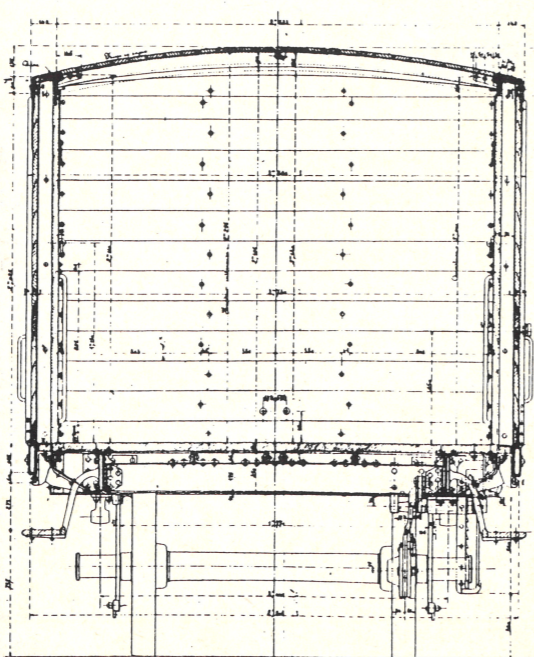
WAGONS COUVERTS SERIE NN à 20 T sur chassis de 7,10 m., à carcasse de caisse métallique. (1908)

nos. 163 001 à 163 350



PLANS DE LA COLLECTION L'ESCARBILLE MIS A L'ECHELLE DU 1/43 PAR GERARD PETIT

Coupe par les poutres soulantes.

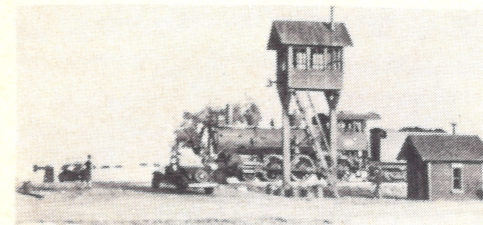
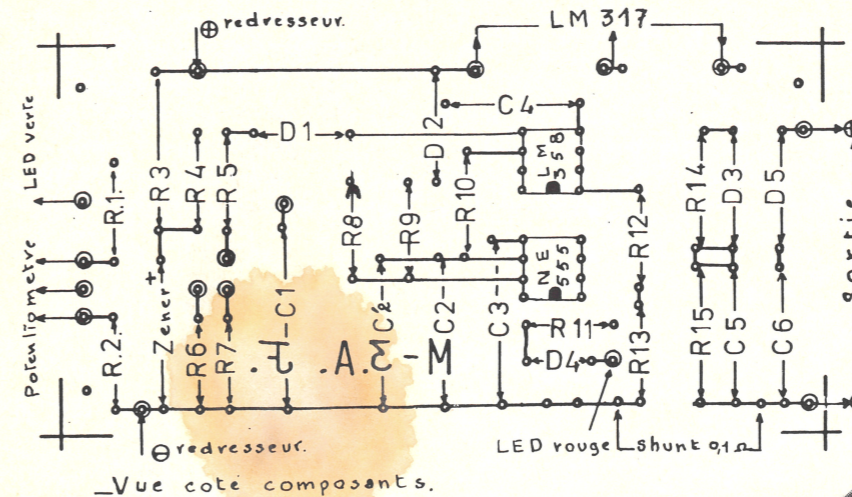


HISTOIRE D'O

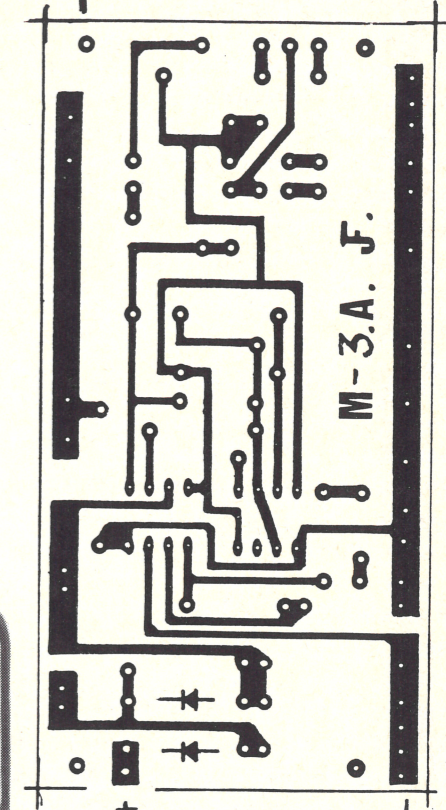
L'ELECTRONIQUE ET NOUS

LES ALIMENTATIONS FERROVIAIRES MODELE 3A

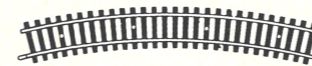
JACQUES FONTAINE



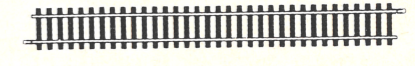
Voir Histoire d'O n° 15



EN 1988 HISTOIRE D'O PARAITRA 6 FOIS



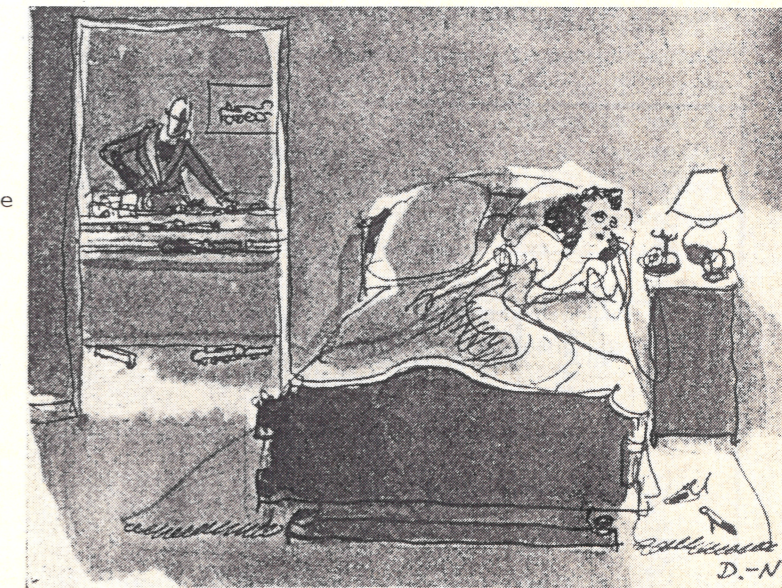
SOYEZ ZEROTIQUE



"Un dimanche d'hiver froid et brouillardoux, alors que je viens de promener mon teckel au parc Montsouris, je sonne à la porte et trouve mon mari, venu m'ouvrir, nu sous sa robe de chambre à la ceinture mal nouée. Il m'entraîne dans le salon dont il a rangé les meubles contre les murs, ne laissant à sa place que le piano. Les quatre prises de courant gisent sur la moquette, seul le plafonnier diffuse une lumière douce. Posés sur un circuit complet de rails, quatre trains attendent d'être branchés pour partir en course. C'est fait. Serpents d'acier, ils parcourent en se croisant toute la pièce. Au centre du salon, un espace évoquant une plate-forme de chef de gare de marchandises surveillant un important trafic a été laissée vide. William me dit de l'y rejoindre. Ce que je fais en enjambant les express éblouissants et déchainés.

"Tu sens bon l'herbe mouillée, ma chérie, dit-il d'une voix rauque dans ce tintamarre crispant. Enlève tes bottes."

EXTRAIT DE LA REVUE "UNION"



Je suis toute seule. Mon mari ne rentre que très tard, après le dernier train de nuit.

Dessin de Delarue-Nouvelière

N.D.L.R. : Désolés ! mais nous avons été obligés de censurer la suite .

MODELES FERROVIAIRES fascicule n° 3- 1950

NOUS SOMMES TOUS DES " SOUS - ECARTES "

HISTOIRE D'O

JEAN CLAUDE RAGOT

Rassurez-vous, cela n'a rien de péjoratif, je dirais même que nous ne nous en portons que mieux.

En effet nous roulons sur de la voie de 32 mm alors que l'écartement à l'échelle devrait faire 33,2. C'est ce fort millimètre qui a créé la scission 1/45 et 1/43,5.

Je suis personnellement un adepte et un défenseur du 1/43,5, de la Norme FS et du 32 mm, pour les raisons que je vais vous exposer.

Commençons par la roue. En FS elle est très proche de la roue réelle. Seul le boudin peut être ramené en hauteur à 0,7 si l'on veut avoir la similitude. (Mais, attention, là il faut suspendre).

L'essieu muni de ses deux roues a un encombrement que vous pouvez voir sur le schéma. Vous constatez son sous-écartement par rapport à l'essieu réel.

Sur une locomotive à vapeur il est tributaire du châssis, de l'embellage et de l'entr'axe des pistons. Même en circulant sur des grands rayons (2,50 mètres correspondent en réalité à des courbes serrées de dépôt prises à des vitesses très lentes... et force grincements !), il faut mettre un jeu latéral plus fort que le jeu réel ramené à l'échelle. C'est là que ce 1,2 mm (soit 0,6 de chaque côté) va nous être très utile. Il va, en effet, se perdre dans l'empilage des cotes au niveau de la roue avant, de la bielle d'accouplement, de la tête du tourillon qui doit éviter d'entrer en contact avec les glissières de crosse, et respecter l'entr'axe des cylindres de façon à garder, et l'allure extérieure de la machine, et le gabarit d'encombrement.

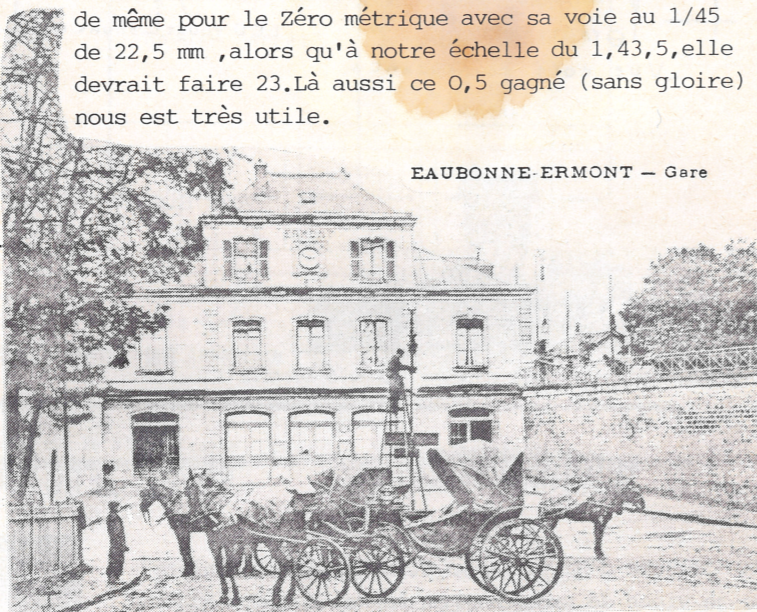
Ceux d'entre vous qui ont construit, ne serait-ce qu'une 230 à distribution Walschaerts, savent de quoi il s'agit.

Le seul résultat négatif est le rétrécissement du châssis dû à la cote de 29, qui n'est gênant que si l'on réalise l'embellage intérieur. De toutes façons il faut faire un choix et il semble que ce compromis soit le plus heureux.

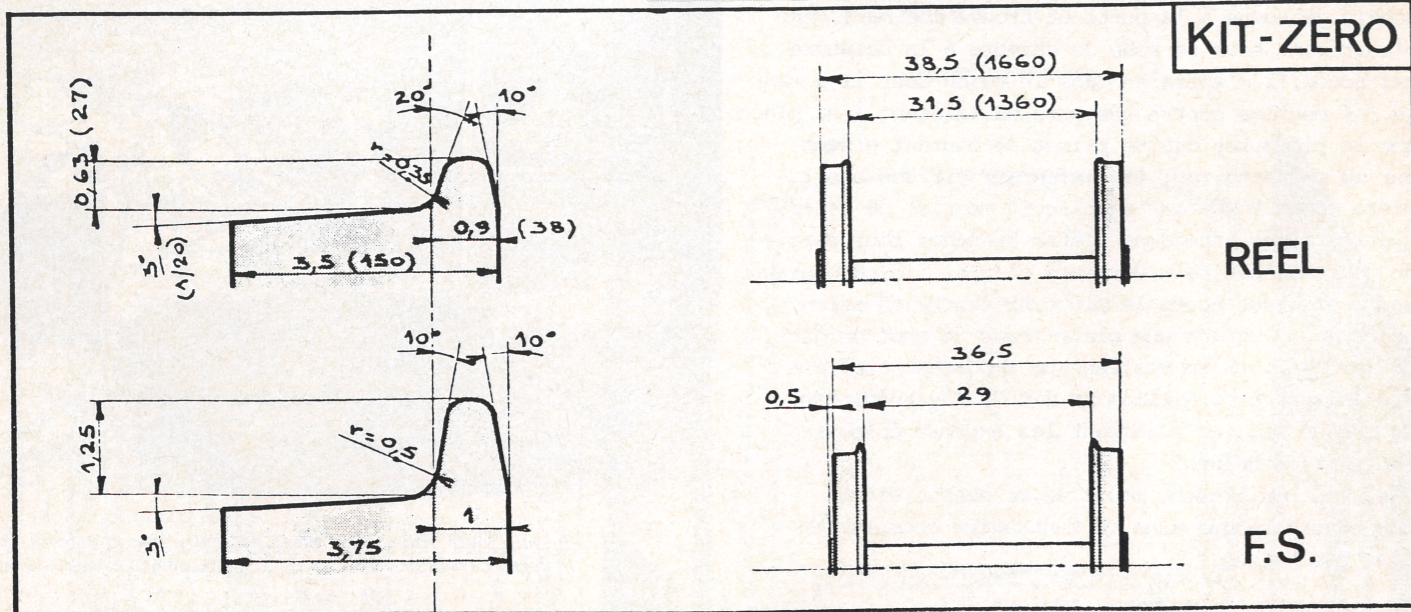
Nous resterons donc, sans nous plaindre, des "Sous-Ecartés".

Jean Claude Ragot

A noter que grâce à la Normalisation, il en est de même pour le Zéro métrique avec sa voie au 1/45 de 22,5 mm, alors qu'à notre échelle du 1,43,5, elle devrait faire 23. Là aussi ce 0,5 gagné (sans gloire) nous est très utile.



EAUBONNE-ERMONT - Gare



PROCHAINEMENT DANS HISTOIRE D'O : UN CHEMIN DE FER A VOIE UNIQUE POUR DESSERVIR UNE VALLEE INDUSTRIELLE



PETITES ANNONCES

gratuites pour les abonnés

Vends 220 Nord Outrance de KIT-ZERO, modèle monté. P. Esparcieux. Tél. 46 55 20 55 (aux heures des repas)

A Vendre : ensemble 4 pièces moulées bronze pour caisse tender 34 P Fourmureau (avec notice). (Réf. M.21-1-D + M.21-1-G + MT 23 + MT24) : 780 F franco par mandat postal. J.C. Ragot, 7 rue Villebois-Mareuil 93270 SEVRAN

Le 27 février dernier on m'a volé des locomotives de ma fabrication :

Loco-tender 222 TA Nord. Loco et tender 230 D du Nord Loc et tender 231 E Nord (Chapelon). Loco et tender 231 C Nord. Loco seule 141 B PLM (à demi construite) 4 voitures Munier raccourcies (WL bleu, WR bleu, Forestier 2° cl. verte, Forestier 3° cl. verte. Voiture Poste GMP grenat. Voiture Rapide Nord 2° classe et une 3° cl. et fourgon (non peintes). Fourgon marchandises Nord à vigie latérale, bois verte.

Prière avertir : Jacques Williot, 6 chemin de la Fontaine, WIMY. 02500 HIRSON. Tél. 23 97 46 67

Je vends deux machines vapeur marchant à la perfection : 120 T ex A.L. = 8500 F. et 230 A EST (voir page "Les Chefs-d'oeuvres") : 30 000 F.

Jean Florin. Les Cèdres. 32 Grand'Rue. 90300 VETRIGNE (Tél. dom. 84 29 81 53 et prof. 84 21 36 13)

Vends FULGUREX O 242 AT PLM. BOSC Lucien, 30 rue de Roubaix. 59210 COUDEKERQUE. Tél. 28 63 35 13

Pour réaliser la voie : semelles contre-plaqué, épaisseur 6 mm en 70 de large. Eléments droits de 1,00 m. ou 0,50 : 6,50 F. Eléments courbes tous rayons : 9,50 F. Port en plus.

FAURE André. 87310 St. LAURENT SUR GORRE

EN 1988 HISTOIRE D'O PARAITRA 6 FOIS

DANS LE PROCHAIN NUMERO D'HISTOIRE D'O TOUT SUR LA COURTE-QUEUE ET LE CLUB



65 F. L'ESCARBILLE 5 rue de l'Abbaye. 50760 BARFLEUR

HISTOIRE D'O

COURRIER

...Serait-il possible de demander à vos lecteurs auteurs de modèles de la voiture-lits ou les superbes machines PLM dont vous avez donné des photos, qu'ils joignent à leurs clichés une description au moins succinctes de ces modèles. J'imagine que plus de lecteurs seraient intéressés.

Enfin me référant à l'article concernant les kits de wagons PECO, je signale qu'il est possible de se procurer directement chez des revendeurs anglais tels que Kittle Hobby, 24 Pennard Road, Kittle, Sevansea SA3 3JS : a) des kits de wagons en plastique avec roues Fine Scale à bandage acier et tampons à ressorts de la marque SLATER'S à des prix variant de 6,50 à 11,95 Livres, selon modèle, soit environ 65 à 120 F.

b) des kits de wagons D.A. en laiton photogravé et métal blanc, avec roues F.S. et tampons à ressorts à des prix variant de 175 à 240 Francs. Le paiement peut se faire par carte de crédit.

Bien sûr il s'agit de modèles anglais, mais, après tout, certains de ces wagons tels que les tombereaux sont utilisables par exemple pour figurer sur un chemin de fer industriel ou minier.

C. DUGUET

TRUCS ET MOYENS

FAISONS LE MENAGE



Un modèle terminé et peint ayant, de plus, la chance de circuler sur un réseau, se retrouve bien vite poussiéreux. Le nettoyage peut être délicat. Le pinceau, s'il est trop raide prend des risques, et s'il est trop mou reste inefficace. Voici une solution qui vous donnera satisfaction : Procurez-vous une soufflette d'objectif photo. Otez la poire en caoutchouc et conservez le tube muni du pinceau. Ce dernier est, bien sûr, très doux, et possède au centre un canal pour laisser passer l'air. A l'aide d'un petit tuyau souple d'aérateur d'aquarium, reliez-le à la sortie du compresseur de votre aérographe et vous obtenez un outil très pratique pour nettoyer dans les coins et chasser la poussière.

Eventuellement réglez la pression d'air à l'aide du détendeur ou diminuez le débit en utilisant sur le tuyau un robinet d'aquarium.

J.C. RAGOT

MAGNIFIQUE le n° 27 spécial "AMERICA" de l'ESCARBILLE !

Photos couleurs ou noir. et 88 pages de textes... un reportage passionnant sur les chemins de fer aux "STATES" ... par Jean Villette

