

# HISTOIRES D'O

DECEMBRE 1987





**TORTILLARDS**

# TRAINS de la FRANCE PROFONDE

De 1938 à 42 mes parents ont habité à Fougères un pavillon dont le jardin donnait sur la voie ferrée des Trains d'Ille-et-Vilaine.

Avec la guerre ces trains connurent un succès précédent et les machines surchargées avaient bien du mal à parcourir les deux ou trois cents mètres de rampe entre notre jardin et la gare. Il fallait parfois abandonner une ou deux voitures pour aller reprendre souffle en gare et revenir haut-le-pied. La plupart du temps les voyageurs étaient déjà rentrés chez eux à pied. A l'époque on ne rechignait pas pour marcher.

Quand la machine cheminait en queue de convoi, tomber en panne posait problème. Alors on dételait une ou deux voitures, on serrait le frein à vis. La machine repartait avec son mini-convoi. Prenait du recul. Et revenait à brides abattues. Au dernier moment l'employé desserrait son frein. Et bang ! Un ou deux assauts suffisaient pour atteindre la gare. Les voyageurs, restés sur les sièges, ne semblaient pas trop se formaliser de ce traitement de choc.

\*

Parfois ma mère m'emmenait à Rennes. Les voyages n'étaient pas beaucoup plus rapides qu'au temps des diligences. Mais on arrivait !

En cours de route les voyageurs s'égayaient à l'occasion des arrêts en gare, s'attardaient dans les bistrotts. Le mécanicien rameutait à force de sifflets son troupeau indiscipliné. On voyait accourir des retardataires hilares. Tout le monde s'amusait. Qui songeait au T.G.V. ?

\*

Le temps a passé, les petits trains ont disparu, leur charme mélancolique imprègne seulement des cartes postales jaunies. Ils ont emporté un aspect de "douce France" et laissé sur le chemin du progrès bien des drames discrets. Lorsque nous avons inauguré l'aéroport de Roissy de vieux employés du Bourget n'ont pas accepté la page tournée, mais sombré dans l'alcool. Dans les mines du Nord on découvre des misères désespérées près des terrils abandonnés. Les dépôts ont vu longtemps des mécaniciens silencieux rôder autour de machines infidèles. Près de moi le portrait de mon arrière-grand-père, correspondant du Chemin de Fer à Chinon. Son père, maître de poste...

Ces gens avaient de la grandeur. Ils aimaient leur travail. Ils voulaient pour nous un monde meilleur. L'Histoire les a écrasés. Nous ne pouvons les oublier. C'est à eux que nous pensons en vous offrant ces pages sur les Trains de la France Profonde.

Jacques Archambault



LUC SUR MER  
au temps de la  
"BELLE EPOQUE"

DANS LE N° 18 D'HISTOIRE D'O : LA CONSTRUCTION D'UNE BOER (PLANS ET DESCRIPTIF)

DESCRIPTION ET PHOTOS D'UN GRAND RESEAU D'AMATEUR.  
LA CONSTRUCTION D'UNE HALLE A MARCHANDISES (PLANS ET DESCRIPTIF)

# HISTOIRE D'O les trains

26 PARC DE MAUGARNY  
95680 MONTLIGNON  
\*\*\*\*\*

La lecture d'Histoire d'O a toujours été un régal, mais devient un festin. Six fois par an, en plus...! L'année 1988 sera bonne. Thierry Prévost

ATTENTION !

EN 1988 HISTOIRE D'O PARAITRA 6 FOIS  
(15/2, 15/4, 15/6, 15/8, 15/10, 15/12.)

ABONNEMENT 1988

FRANCE : 180 F  
ETRANGER : 220 F  
Eurochèques ou chèques émis à l'étranger : majorés de 20 F pour frais.  
(Société Générale-Roissy 95711 : Histoire d'O n° 50112425) et (Compte Postal : 2769 85 U LYON)

\*

N°1 (3ème édition) contre 8 timbres à 2,2 F.  
ANNEE 84 : 55 F franco.  
ANNEE 85 : 65 F "  
ANNEE 86 : 85 F "  
ANNEE 87 : 120 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.

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

\*

Directeur et Rédacteur en chef : Jacques Archambault.  
Rédacteur en chef adjoint : Jean Claude Ragot.  
Equipe Rédactionnelle :  
Jean Pierre Cardeaud, Pierre Chenevez, R. Chevrot, Jean Dahlem, Jacques Fontaine, R. Laborde, Gérard Petit, Pascaline Pichon.  
Conseiller Technique : Alain Baldit.

VENTE AUX NUMEROS :  
N° 13 et 14 : 30 F + port : 3,70 F  
N° 15 et 16 : 35 F  
N° 17 : 40 F + port : 7,40 F

\*\*\*\*\*  
LES ILLUSTRATIONS MARQUEES D'UNE \*  
SONT EXTRAITES DU CATALOGUE DECAUVILLE  
REEDITE PAR LES EDITIONS L'ESCARBILLE  
\*\*\*\*\*

SPECIAL TORTILLARDS  
\*\*\*\*\*

SOMMAIRE



Tortillards	page 2
CFC	4-5
Dossier technique R.DUTON	6 à 14
C.F.Luxembourgeois	15 à 18
Autorail DE DION (C.RIDENT)	19 à 21
Gécomodel	22-23
Maquettes \$ Services	23
Kit Zéro	24-25
Mougel	26-27
GEMM	27
Loco-Diffusion	27
Fulgurex	28
UTZ	28
Decauville (catalogue)	29
Pascaline	30
Petites Annonces	30
BB 4100	31 à 33
Modules à géométrie restreinte	34-35
Trains de jardin	36
Panto AM 18 GV	37-38
Digital (Märklin)	39
Normalisation électrique	40-41
Chefs-d'oeuvres	41
L'expo de Lucerne	41
Briquettes pour loco	42
Les nouveautés	43
QUATRE BOUGIES	43

PAGE 1 DE COUVERTURE :  
Le très beau De Dion de C.Rident  
(photo C.Rident)

PAGE 4 (44) DE COUVERTURE :  
Les Tortillards de l'Ancienne France .

N° de commission paritaire :  
en cours



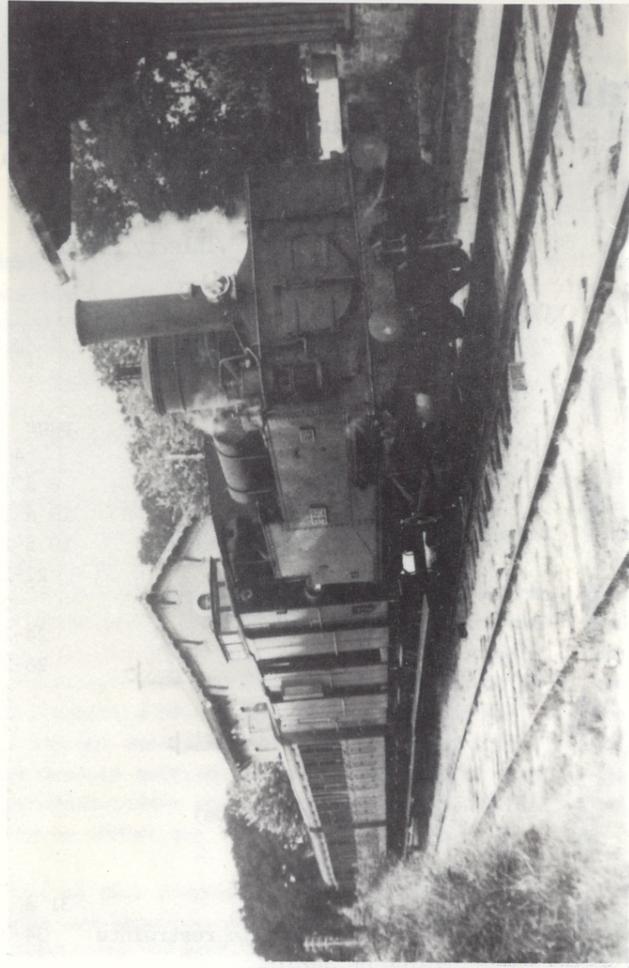
## MEILLEURS VOEUX A NOS LECTEURS

photo n° 1



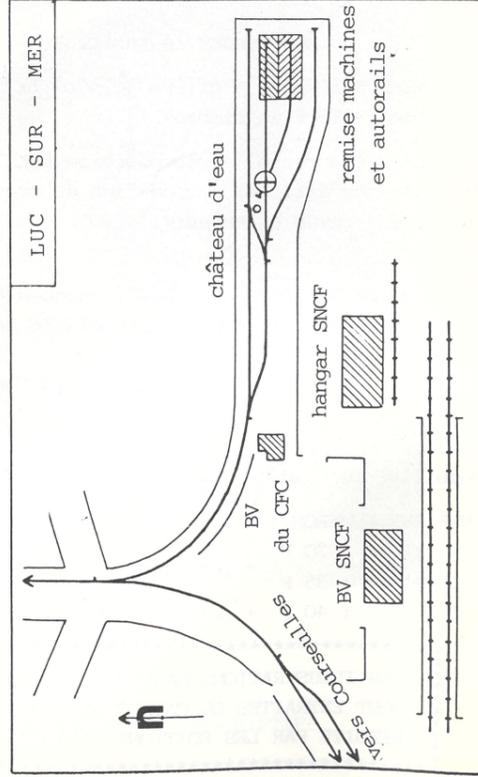
Le BV SNCF côté voies...déposées !  
photo J.A. prise en juillet 87

photo n° 2



Le BV SNCF en 1934 . Machine O30 TA n° 640

## CFC & CAEN à la MER



Voilà un paysage ferroviaire fort plaisant pour un module normalisé. Pour simplifier un peu la géographie on reliera directement la ligne de Courseulles au BV et au hangar du CFC. A la limite le BV pourra être placé de l'autre côté de la voie et peint sur le panneau de fond. Quant au hangar on pourra le réaliser partiellement en volume, partiellement peint en trompe-l'oeil.

Tout n'est qu'une question de goût et d'imagination. Si vous êtes tentés envoyez-nous des photos de vos réalisations. Et bon courage !

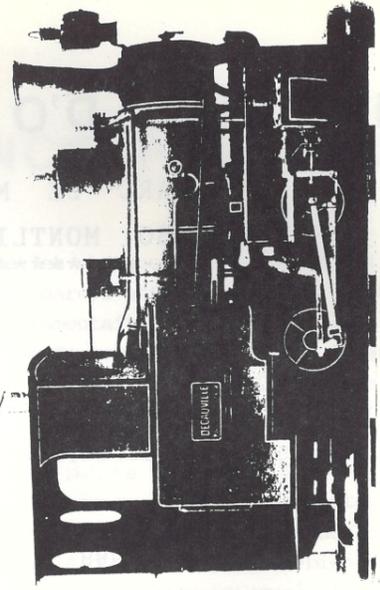


photo n° 3 BONNE PROMENADE !

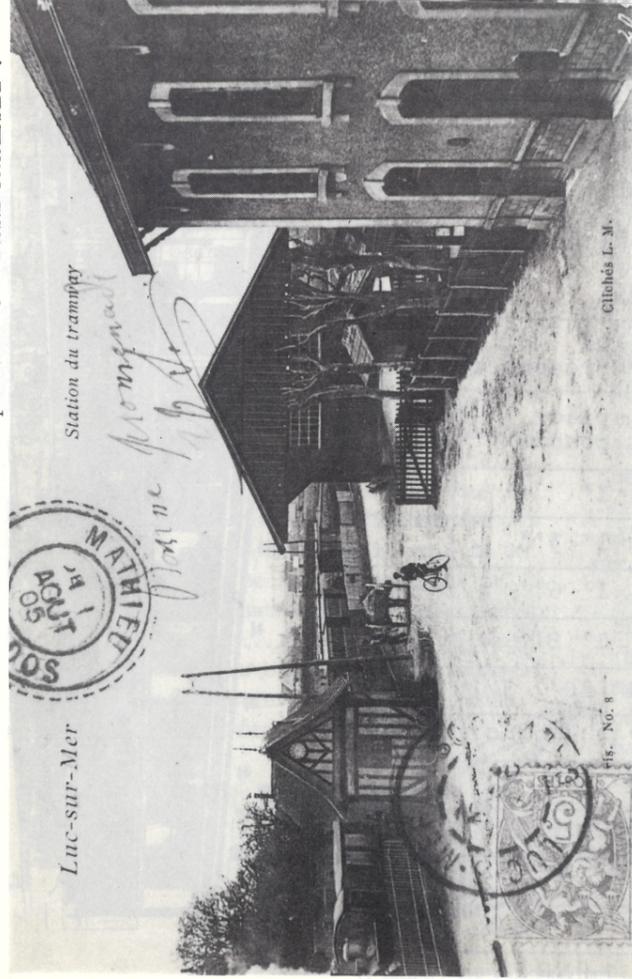


photo n° 4

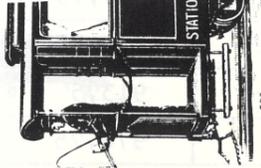


## CFC & CAEN à la MER

EN 1934 BV et hangar du "Caen à la Mer n'étaient, bien sûr, pas encore SNCF. Et ce train tiré par la O30 (photo n°2) transportait des sportifs bien sages. Si on ne "s'habillait" plus vraiment pour affronter la vague, on était bien loin des bikinis et autres "strings".

Le BV n'a pas changé (photos 1 et 4), mais un chef d'orchestre a pris la place du chef de gare. Là où s'étiraient les voies une herbe folle est parfois pulvérisée par les débroussaillieuses suédoises du service municipal. Des pavillons brouillent la piste des Decauville qui descendaient du Nord et se dirigeaient, à droite, vers Courseulles par une voie à trois rails; ou bien, à gauche, vers un romantique petit BV (voir photo page 4 de couverture n° 13 d'H d'O, et photo n°3).

Un château d'eau (figuré par un rond sur le plan) attendait les machines, ainsi qu'une remise et une plaque tournante. Remise doublée, un peu plus tard, pour accueillir les autorails.



Regardez encore ces deux photos nostalgiques : le gamin se passionne pour les jeux électroniques - aujourd'hui. La jeune femme porte la mini-jupe et avale sa pilule journalière. Le cycliste s'est offert un vélo de 3 kg en fibre de verre et sillonne les petites routes dans la fraîcheur matinale des dimanches. Le charretier écoute la FM au volant de son Mercédès à méga-moteur. Le percheron est devenu Selle-Français pour un club hippique et fait des concours. La gare, je vous l'ai dit, vibre des seuls flonflons d'un orphéon municipal...

Pourtant si on tend l'oreille on découvre, certains soirs de soleil, un rythme oublié : quelque train qui martèle ses joints, tout près, cinquante mètres à peine, sur le réseau extérieur de Dominique Ybert.

BONNE PROMENADE DOMINIQUE !

Jacques Archambault



Etats-Unis, échelle 1/48, 1/4 de pouce par pied (6,35 mm pour 304,8 mm).

Echelle	Ecartement de la voie (en mm)	Voie réelle représentée (en mm)	Voie réelle pouvant être représentée	
			mm	pieds ' et pouces ''
On18	9	432	457,2	1' 6''
On2	12,7	609,6	609,6	2'
On2 1/2 ou On30	16,5	792	762	2' 6''
On3	19,05	914,4	914,4	3'

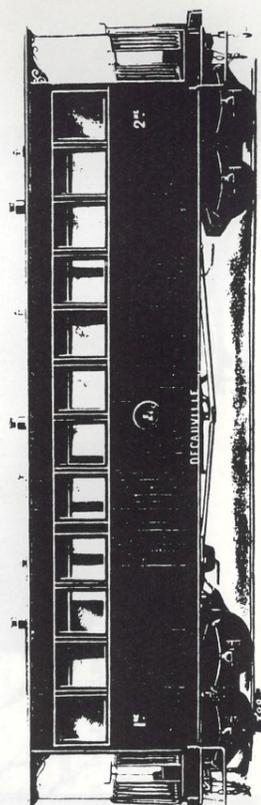


Europe, sauf France et Grande-Bretagne, échelle 1/45, 22,2 mm par mètre (Norme NEM 010).

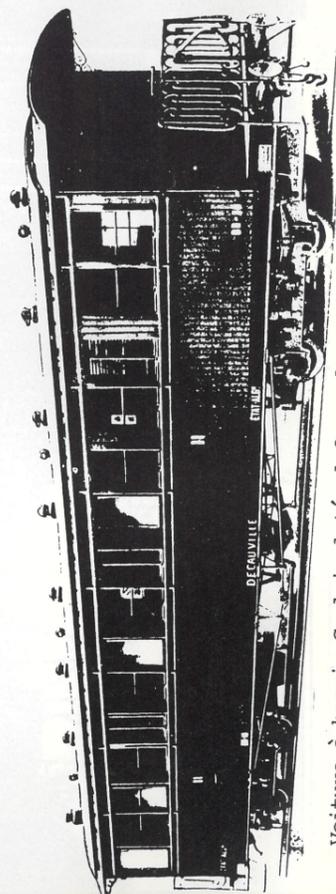
Echelle	Ecartement de la voie (en mm)	Voie réelle représentée (en mm)	Voie réelle pouvant être représentée (en mm)	
			mm	pieds ' et pouces ''
Oi	12	540	400 à < 650	
Oe	16,5	742,5	650 à < 850	
Om	22,5	1012,5	850 à < 1250	

France et Grande-Bretagne, échelle 1/43,5, 23 mm par mètre, 7 mm par pied.

Ecartement de la voie (en mm)	Voie réelle représentée (en mm)	Voie réelle pouvant être représentée		Notes
		mm	pieds ' et pouces ''	
6,5	282,75	304,8	1'	1
9	391,5	381/400	1' 3''	2
10,5	456,75	457,2	1' 6''	3
12	522	500	1' 8''	4
12,7	552,45	570	1' 10'' 1/2	5
14	609	600/609,6	1' 11'' 1/2-2'	6
16,5	717,75	684/762	2' 3''-2' 6''	7
19,05	828,675	800/825,5	2' 8'' 1/2	8
21	913,5	914,4	3'	9
22,5	978,75	1000	3' 3'' 3/8	10



Voiture mixte à boggies.1re et 2eme classe chemins de fer départementaux de l'Artois

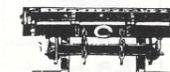
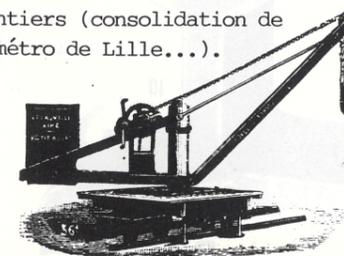


Voiture à boggie. Couloir latéral. 2eme classe chemins de fer Algériens de l'Etat



Notes sur le tableau France et G.B.

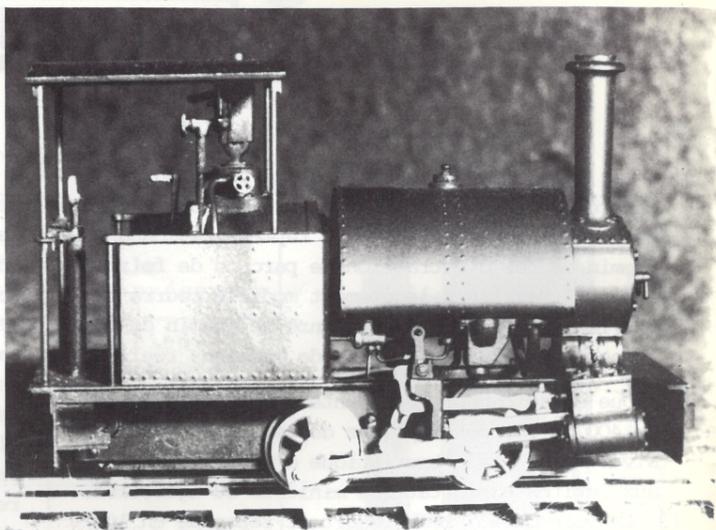
- (1) Cet écartement, bien que n'étant pas d'un grand intérêt pour le zéro en voie étroite, pourra cependant être utilisé pour la représentation d'un chemin de fer d'attraction de parc ou de foire. Du matériel Märklin Z légèrement modifié pourra servir, les locomotives de ce genre de chemin de fer étant souvent des répliques de machines réelles.
- (2) Que ce soit pour représenter de la voie de 381 ou 400 mm les possibilités de cet écartement sont diverses, du train touristique d'Anse, par exemple, aux petites exploitations minières ou agricoles.
- (3) La voie de 457 mm est surtout répandue en Angleterre et aux U.S.A. où divers types de locomotives (vapeur surtout, mais aussi à air comprimé) ont été construites pour le service de diverses industries et des mines.
- (4) La voie de 12 mm offre des possibilités intéressantes grâce au matériel disponible dans le commerce en TT ou en HOm. Dans la réalité la voie de 500 mm était très répandue en France, aussi bien dans les exploitations agricoles que dans l'industrie et les mines. Quelques briqueteries utilisent encore cette voie à l'heure actuelle.
- (5) L'écartement de 12,7 mm représente de la voie de 609,6 mm au 1/48. Le petit matériel industriel produit aux U.S.A. peut être utilisé sans choquer au 1/43,5; le locotracteur Plymouth produit par Grandt Line, par exemple, mesure 71 mm au lieu de 78 mm, ce qui est très acceptable. Dans la réalité la voie de 570 mm est peu répandue en France; on en trouve, cependant, dans les Houillères de Lorraine (voir "L'Echo du Rail" n° 44).
- (6) Le 14 mm est un écartement nouveau en France, inauguré par Gécomodel pour la O20 + O20 T Péchot-Bourdon, qui sera suivie de la O30 T Decauville type 17. En Grande Bretagne Roy C. Link produit entre autre une O30 T Hudswell qui a circulé en France pendant la Première Guerre Mondiale, ainsi qu'un petit locotracteur Simplex utilisé dans de nombreuses industries. La voie de 60 réelle était très répandue en France, aussi bien pour le transport des voyageurs que dans l'industrie. A l'heure actuelle on rencontre de la voie de 60 sur de nombreux chemins de fer touristiques et encore dans quelques industries (mines, carrières, cimenteries, briqueteries...) chez des maraîchers (qui préfèrent d'ailleurs bien souvent la voie de 40) ou même sur des chantiers (consolidation de tunnels de la S.N.C.F., métro de Lille...).
- (7) Le 16,5 mm est l'écartement actuellement le plus utilisé en zéro par les amateurs de voie étroite, surtout pour la représentation de la voie de 60, parfois, même, de la voie métrique. Märklin, il y a une vingtaine d'années, avec son train Minex, fut un pionnier en matière de Oe; malheureusement, tout le système conçu pour le 3 rails n'eut pas le succès qu'il méritait. Actuellement les productions en O - 16,5 proviennent presque toutes de Grande Bretagne. Les modèles reproduits représentent du matériel roulant allant de la voie de 60 à celle de 770 mm. Toutes ces productions sont de très bonne qualité à des prix intéressants, le métal blanc entrant généralement en grande proportion dans la composition d'un modèle. Le gros avantage du O - 16,5 est de pouvoir utiliser les châssis moteurs et les pièces de roulement provenant du HO ou du OO/HO, ce qui permet de construire à bon marché un matériel au fonctionnement parfait. Exemples de chemins de fer réels pouvant être transposés en voie de 16,5 mm :
  - Voie de 66 mm : Mines d'Escaro et d'Aytua (Pyrénées-Orientales), ces mines de fer ont utilisé 2 locomotives à vapeur et 5 locotracteurs diesel;
  - Voie de 684 mm : Houillères du Bassin de Lorraine;
  - Voie de 700 mm : chemin de fer militaire du Donon (Bas-Rhin), chemin de fer industriel des carrières Lambert à Cormeilles-en-Parisis (Val d'Oise); chemin de fer forestier d'Abrescwiller (Moselle), converti actuellement en chemin de fer touristique qui possédait, à son apogée, près de 73 km de voies;
  - Voie de 750 mm : en France il a existé seulement deux lignes transportant des voyageurs à cet écartement, le tramway de Sainte-Foy à Lyon, et la ligne de Roquefort à Lencouacq-Jouarets (Landes). Pour l'usage industriel la voie de 75 était plus répandue. A Claye-Souilly (Seine-et-Marne), une ligne à traction animale, puis électrique, reliait les usines à plâtre au canal de l'Ourcq, avec presque un kilomètre de voie noyée dans la chaussée dans la traversée de la ville. Deux autres lignes en Seine-et-Marne existaient, l'une de 7 km à Nanteuil-lès-Meaux et l'autre de 1,8 km à Trilport; toutes les deux utilisant la traction animale; et il est probable que d'autres lignes à voie de 75 aient existé dans ce département où les carrières étaient fort nombreuses.
- (8) La voie de 800 mm était utilisée sur les chemins de fer économiques des Ardennes, mais c'est dans l'industrie qu'elle était le plus répandue : mines de Blanzay (Saône-et-Loire), où étaient utilisées des locomotives Mallet O20 + O20 T; Annet-sur-Marne (Seine-et-Marne) où une plâtrière utilisait une petite locomotive à vapeur Pétolat; aciéries Usinor-Denain (Nord), dont une O20 T a été récupérée par l'association C.E.F. Nord.





R. DUTON

- (9) Cet écartement est pratiqué en Grande-Bretagne, mais n'est pas très répandu.
- (10) La voie de 22,5 mm, qui fait, actuellement, ses premiers pas, offre de nombreuses possibilités à l'amateur de voie étroite pratiquant le zéro, aussi bien en chemins de fer industriels que secondaires ou en tramways. En 1928, lors de son apogée, le réseau français d'intérêt local atteignait 20 291 km dont la majeure partie était à voie métrique.



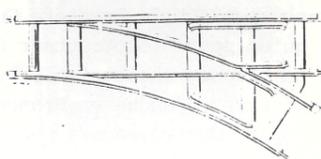
ROY C. LINK :O20 saddle-tank Bagnall pour le 0 - 16,5 (photo R. DUTON)



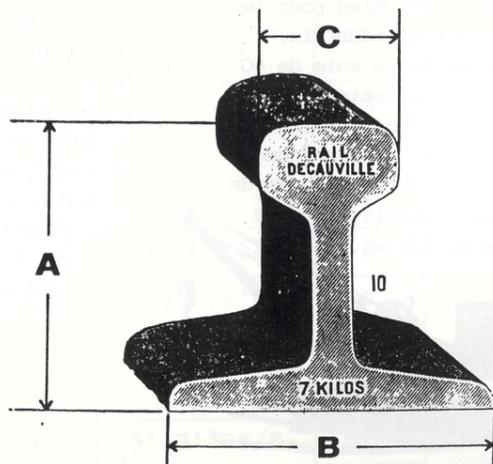
Rails Vignole	Rails réels			1/43,5			
	Poids kg/m	A mm	B mm	C mm	A mm	B mm	C mm
Decauville	4,5	41	44	20	0,94	1,01	0,46
" "	6	60	50	24	1,38	1,15	0,55
" "	7	50	56	25	1,15	1,29	0,57
" "	9,5	60	64	30	1,38	1,47	0,69
" "	12	70	70	34	1,61	1,61	0,78
Tws de la Sarthe	15	84	66	42	1,93	1,52	0,96
Decauville	18	90	80	44	2,07	1,84	1,01
C.F. économiques	20	98	80	50	2,25	1,84	1,15
Tw de Gérardmer	22	103	87	45	2,37	2	1,03
Ouest Lyonnais	25	115	95	50	2,64	2,18	1,15
Bône - Guelma	30	119	105	56	2,73	2,41	1,29
Rail double champignon (Corse)	21,9	100	58	50	2,3	1,33	1,15

CHARACTERISTIQUES DE QUELQUES RAILS UTILISES SUR LES CHEMINS DE FER SECONDAIRES ET INDUSTRIELS.

(liste très succincte établie d'après le n° 85 de la revue "Chemins de Fer Secondaires" de la F.A.C.S. et le catalogue Decauville 1910).



Marque	A	B	C
Märklin Z	1,6	1,2	0,7
Roco HOe	2	1,5	0,7
Bemo HOm	2	2	1
Roco HO	2,5	2,1	1,1
Peco 0.16,5	2,6	2,2	1,1
Jouef HO	2,7	2,1	1,1
Peco 0 (1)	3,2	1,8	1,6



RAILS DISPONIBLES EN FRANCE, UTILISABLES AU 1/435

(dimensions en mm, arrondies au 1/10 le plus proche).



(1) Rail à double champignon



R. DUTON



PRODUCTION BRITANNIQUE EN 0 - 16,5

NOTA : Les prix, en livres sterling (£), sont donnés à titre indicatif, au départ de Grande Bretagne. Tous les vendeurs ne pratiquent pas la détaxe de 12,5 %. Dans ce cas le prix rendu en France est majoré de 18,6 % de TVA, à payer à la douane.

LANGLEY MINIATURE MODELS, 166 Three Bridges Road, CRAWLEY, Sussex RH 10 ILE GB (cartes Access, American Express et Visa acceptées) - diverses voitures voyageurs et wagons du Festiniog et du Lynton and Barnstaple; kits en laiton photogravé. - attelages routiers à chevaux; kits en métal blanc - soudure pour métal blanc.

PECO Matériel disponible en France, en stock ou sur commande, auprès des revendeurs de la marque.

- O20 T Hunslet de carrière, kit en métal blanc à monter sur châssis moteur Hornby; mais peut être adapté sur un châssis de O20 T "Noire Anna" de Fleischmann.
- O30 T du Glyn Valley Tramway; kit en métal blanc à monter sur châssis moteur de O30 T Hornby; mais un châssis de O30 T Boër Jouef convient très bien.
- O21 ST Fletcher Jennings du Talyllyn Railway; kit en métal blanc à monter sur châssis Wrightlines.
- voiture voyageurs, wagons tombereau et couvert à deux essieux en kit plastique complet.
- wagonnets et truck à bois en kit complet en métal blanc.
- voie courbable, aiguillages montés ou kits d'adaptation d'aiguillages et croisements HO/OO en 0 - 16,5.

ROY C. LINK, 1 Station Cottages, Harling Road, East Harling, NORWICH, Norfolk NR 16 2QP GB

- Tous les modèles sont disponibles en 0 - 16,5 ou 0 - 14 .
- O20 ST Bagnall (une locomotive de ce type est en service sur un chemin de fer privé de l'Est de la France), kit complet, laiton photogravé et métal blanc (50 £).
- Locotracteur diesel Simplex de 5 tonnes (utilisé en France dans l'industrie), kit laiton photogravé et métal blanc (30 £).
- O30 T Hudson-Hudswell (utilisée en France pendant la guerre de 1914-18, puis dans l'industrie), kit laiton photogravé et métal blanc, livré sans moteur (58 £).
- wagonnets et roues diverses.



S. and D. MODELS, 13, OATLANDS, CRAWLEY, West Sussex RH 11 8 EE, G.B.

- O20 T Barclay class E, kit métal blanc à monter sur châssis Rivarossi réf. 1225 (21 £ sans le châssis).
- Loco tracteur Dick-Kerr (utilisé pendant la guerre de 1914-18, puis dans l'industrie), kit métal blanc à monter sur châssis Hornby (21 £ sans le châssis).
- char à banc Milnes-Daimler de 1904, kit métal blanc (27 £).
- accessoires divers en métal blanc.

SLATTER'S PLASTICARD LIMITED, ROYAL BANK BUILDINGS, Temple Road, Matlock Bath, Matlock, Derbyshire DE4 3 PG, G.B.

- 132 T à châssis extérieur du Leek and Manifold Valley Light Railway. Kit complet, laiton photogravé, métal blanc et petites pièces en bronze.

VULCAN MODEL ENGINEERING, 36 Northampton Street, BIRMINGHAM B 18 6 DX, G.B. (cartes Visa et Access acceptées).

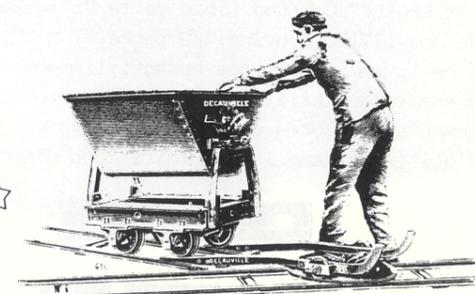
- 131 T du Welshpool et Llanfair. Kit laiton photogravé et métal blanc, livré sans roues ni motorisation (60 £)

WRIGHTLINES MODELS, 141 Portland Road, BOURNEMOUTH BH9 ING G.B.

- O20 VB, locomotive à vapeur de carrière à chaudière verticale, kit métal blanc et petites pièces en bronze, à monter sur bogie moteur Tenshodo WB 31, fourni sur demande (37 £ avec motorisation).
- O20 T "Dolgoch" du Talyllyn Railway; caisse en métal blanc, châssis en laiton photogravé, roues conformes au prototype, livré sans motorisation (45 £).
- Locotracteur Ruston et Hornsby (modèle utilisé en France dans diverses industries). Kit métal blanc, livré avec conducteur; à monter sur bogie Tenshodo WB 24.5, fourni sur demande (31 £ avec motorisation).
- châssis et roues pour O21 Peco, livré sans motorisation (15 £).

- 230 Baldwin (utilisé en France pendant la guerre de 1914-18, puis dans l'industrie); caisse en métal blanc, châssis en laiton photogravé, livré sans motorisation, roues Romford fournies sur demande (45 £ sans les roues).

- wagon à bogies "War Department" (utilisé en France pendant la guerre de 1914-18, puis dans l'industrie), types E et D (10 £ complet avec roues).
- bogies et trucks porteurs "War Department", livrés par paire avec roues.
- voitures voyageurs à 2 essieux et à bogies.
- wagonnets divers.
- personnages, automobiles et accessoires divers en métal blanc.





## EN FRANÇAIS

"CATALOGUE DECAUVILLE n°108", 1910, réédition de la Confrérie des Amateurs de Vapeur Vive (qui n'a rien à envier à l'original). 52 pages, 21 x 26,5, disponible auprès de M. Marcel de L'Isle, 64 bis rue de la Justice, 91230 Montgeron. (55 F).

"LES CHEMINS DE FER DU VIVARAIS", par J. Arrivet et P. Bejui, Presses et Editions Ferroviaires, Grenoble, 1986, 208 pages, 29 x 21,5 (à l'Italienne) nombreuses photos, plans d'installations et de matériels.

"DECAUVILLE, CE NOM QUI FIT LE TOUR DU MONDE", par R. Bailly, Editions Modernes et Illustrées, Paris, 1987, 148 pages, 21 x 29, nombreuses illustrations sur les différents secteurs d'activités de la société de ses origines à nos jours.

"GUIDE DES PETITS TRAINS TOURISTIQUES EN FRANCE, BELGIQUE, PAYS-BAS et SUISSE", Guides Horay, Paris, 1986, 284 pages, 11 x 21, situation, horaires, historique, matériel et description de la ligne de chemin de fer concernée, musées.

"HISTOIRE DU TRAMWAY SUD DE SEINE-ET-MARNE", par R. Housson, Editions Amatteis, 115 rue du Parc, 77350 Le Mée sur Seine, 108 pages, 16 x 24, nombreuses reproductions de cartes postales anciennes et quelques photos concernant la ligne à voie métrique Melun-Barbizon-Milly.

"LES LOCOMOTIVES ARTICULEES MALLET DANS LE MONDE" par L.M. Vilain, Editions Vincent Fréal, Paris 1969 286 pages, 15,5 x 24, description et photos de locomotives à voie étroite et normale françaises et étrangères.

"LA LORDONBAHN, CHEMIN DE FER DE CAMPAGNE ALLEMAND DE LA GUERRE 1914-18", par Jean Joseph, Annuaire de la Société d'histoire du Val de Villé, 1981, Mairie de Villé (67220). Intéressante étude sur ce chemin de fer militaire à voie de 60, photos, plans de ligne et de gares, schémas d'installations ferroviaires.

"MARINE DE RIVIERE, IMAGE DE LA BATELLERIE", par R. Paon, Les Editions du Cabri, 1987, 200 pages, 16 x 24, nombreuses photos dont une quarantaine sur la traction ferroviaire des péniches.

"MINEUR EN ARGILE", Commune Libre de la Ville-Haute 48 rue de Jouy, 77160 Provins; 240 pages, 21 x 29. Bien que ce livre ne soit pas essentiellement consacré au chemin de fer, il comporte de nombreux renseignements et photos concernant les voies étroites utilisées dans les exploitations d'argile.



"LE PETIT ANJOU", Editions Cenomanes, Le Mans, 184 pages, 22,5 x 31, nombreuses photos, plans et diagrammes.

"LES PETITS TRAINS DE JADIS", Sud-Est de la France, par H. Domengie, Les Editions du Cabri, 272 pages, 24 x 32. Nombreux renseignements et photos concernant les chemins de fer secondaires à voies étroite et normale.

"LES PETITS TRAINS DE JADIS", Sud-Ouest de la France, par H. Domengie, Les Editions du Cabri, 252 pages, 24 x 32; dans le même esprit que l'ouvrage consacré au Sud-Est de la France.

"PETITS TRAINS D'ILLE ET VILAINE", Editions Cenomanes, Le Mans; 192 pages, 22 x 31; nombreuses photos, plans et diagrammes.

"LE PETIT TRAIN JAUNE DE LA CERDAGNE", par le docteur J. Chuet, Les Editions du Cabri, 1984, 96 pages, 24 x 32, Nombreuses photos, dont certaines en couleurs; plans de matériels et d'installations; un chapitre consacré aux chemins de fer miniers du Canigou (mines de fer d'Escaro, Aytua et Vernay-les-Bains).

"LE SIECLE DES PETITS TRAINS" Editions Cenomane, Le Mans 176 pages, 22,5 x 31, histoire du réseau départemental de la Sarthe (voies métrique et normale), nombreuses photos.

"LE TEMPS DES TRAMWAYS", par R. Courant, Les Editions du Cabri, 1982, 192 pages, 24 x 32, nombreuses photos dont certaines en couleurs, tramways urbains uniquement, en majorité électriques, voies étroite et normale.

"VOIES ETROITES DANS LA CAMPAGNE VAUDOISE", Suisse, Bureau Vaudois d'Adresses, Lausanne, 1986, 296 pages, 22,5 x 22,5 nombreuses photos souvent accompagnées d'un diagramme au 1/100 du matériel concerné.

"LES VOIES FERREES DU DAUPHINE", par H. Boyer et P. Bouillin Presses et Editions Ferroviaires, Grenoble, 1984, 336 pages, 29 x 21,5 (à l'italienne). Nombreuses photos, cartes et plans concernant la voie métrique reliant Grenoble au Massif de l'Oisans.

## EN ANGLAIS :

"ARTICULATED LOCOMOTIVES", par L. Wiener, Kalmbach Publishing Co, Milwaukee, Wisconsin, U.S.A., 1971, 632 pages, 14,5 x 23. Réédition de l'ouvrage de 1930, description des différents types de locomotives articulées à voies étroite, normale et large construites dans le monde avant 1930.

"EUROPEAN NARROW GAUGE", par D. Trevor Rowe, Bradford Barton Truro, G.B., 1975, volume 1, 96 pages, dont 16 consacrées aux voies étroites françaises, 21,5 x 22.

"THE MODELLER BOOK OF NARROW GAUGE", Peco, Devon, G.B., 1986 72 pages, 21 x 20; toutes les échelles, de la voie de 6,5 mm à celle de 45 mm, avec quelques très belles réalisations en O-16,5.



"NARROW GAUGE AT WAR", par K. Taylorson, Plateway Press 13 Church Road, Craydon, Surrey, CRO 1SG, G.B., 1987, 56 pages, 17,5 x 23,5. Matériel à voie de 60 utilisé par les armées britanniques pendant la guerre de 1914-18 (230 T Baldwin et Unslet, 030 T Barclay et Udson, 131 T Alco, locotracteurs).

"RAILS TO THE SETTING SUN", par C.S. Small, Kigei Publishing Co, Tokyo, Japon, 1971, 188 pages, 22 x 28,5, Nombreuses photos de chemins de fer à voie étroite répartis dans 10 pays du monde (Afrique, Asie, Europe et Océanie), dont 20 pages consacrées à la Nouvelle-Calédonie.

"RAILWAYS AND WAR BEFORE 1918", par D. Bishop et W.K. Davies, Blandford Press, Londres, 1972, 154 pages, 13,5 x 20, dessins en couleurs de matériels à voies étroite et normale utilisés par diverses armées du monde. Une grande partie concerne la voie de 60 durant la guerre de 1914-18. Textes explicatifs en fin d'ouvrage.

"TWO-FOOT RAILS TO THE FRONT", par C.S. Small, Railroad Monograph, U.S.A., 1982, 80 pages, 21 x 28, photos de matériel à voie de 60 des armées françaises, américaines et allemandes durant la guerre de 1914-18.



## REVUES CONCERNANT LA VOIE ETROITE

"CHEMINS DE FER REGIONAUX ET URBAINS", revue bimestrielle de la Fédération des Amis des Chemins de Fer Secondaires, 134, rue de Rennes, 75006 Paris. Abonnement annuel : 210 F (étranger et Outre-Mer + 30 F). Vendu en librairie, format 21 x 29,7; articles concernant les secondaires et les tramways actuels ou disparus, accompagnés de photos et de plans utiles aux modélistes.

"MAGAZINE DES TRAMWAYS A VAPEUR ET DES SECONDAIRES" revue trimestrielle des amis du rail secondaire et touristique, 27, Domaine Saint-Georges, B.P. 16, 64290 GAN Tél. 59 21 56 10. Abonnement annuel : 100 F (étranger 120 F), format 21 x 29,7. Chaque numéro est consacré à l'étude d'un réseau secondaire et comporte de nombreux plans et photos.

## EN ALLEMAND :

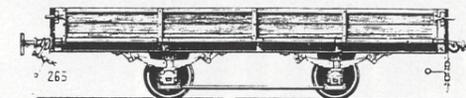
"FELDBAHNEN IN DEUTSCHLAND", par Dierk Lawrenz, éditions Franck, Stuttgart, R.F.A., 1982, 132 pages, 16 x 19,5.

"EIN JAHRHUNDERT FELDBAHNEN" par Dierk Lawrenz, éditions Franck, Stuttgart, R.F.A., 1985, 152 pages, 16 x 19,5.

Ces deux ouvrages, par leur importante illustration, sont accessibles même aux personnes qui ne connaissent pas l'Allemand. De plus, un nombreux matériel présenté a été et est encore utilisé en France sur les chemins de fer à voie étroite.

## EN SUÉDOIS :

"DECAUVILLE, PARIS 1889, HELSINBORG 1890-1906", par M.W. Sanderberg, éditeur, Lund, Suède, 1978, 112 pages, 21 x 15 (à l'italienne), photos, plans de matériels concernant le chemin de fer Decauville à voie de 60 de l'Exposition Universelle de Paris en 1889, et la ligne construite en Suède avec ce matériel. Résumé en français en fin d'ouvrage.



Wagon tombereau  
PECO (photo R. DUTON)



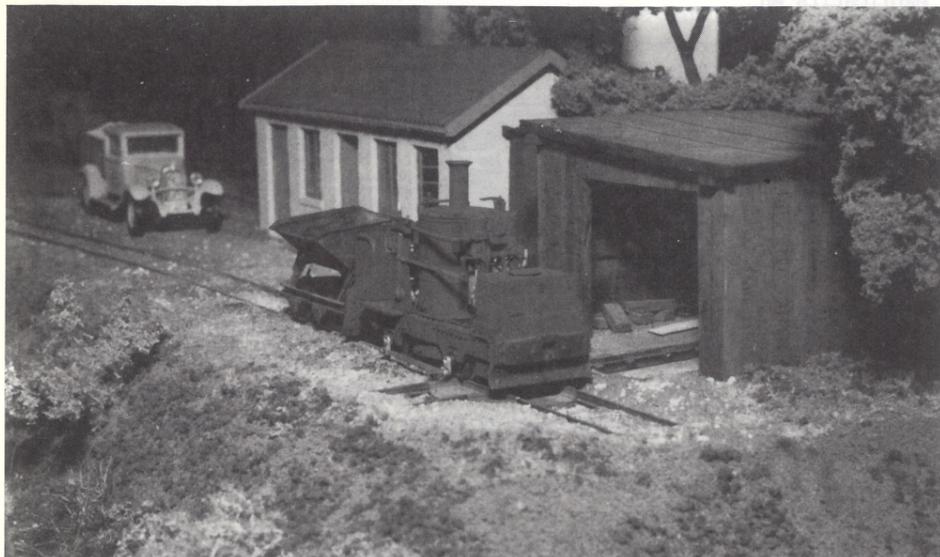
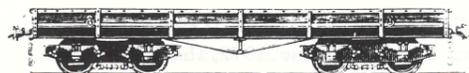


ASSOCIATIONS BRITANNIQUES

-NARROW GAUGE RAILWAY SOCIETY, association qui regroupe les amateurs de chemins de fer réels à voies étroites (secondaires, industriels et touristiques). Cotisation annuelle (France) : 9 £ payable pour la N.G.R.S. auprès de Peter Slater, the Hole in the Wall, Moorend, Bradley, Ashbourne, Derbyshire, DE6 1LQ, G.B.. Cette cotisation donne droit à la réception de deux revues :

- "Narrow Gauge News", bimestrielle, actualités sur la voie étroite en G.B. et dans le monde. Format 21 x 29,7.
- "The Narrow Gauge", trimestrielle, étude sur des réseaux, du matériel, des constructeurs britanniques ou du monde entier.

-THE 7 mm NARROW GAUGE ASSOCIATION, regroupe les modélistes pratiquant la voie étroite en zéro et les échelles qui s'en approchent. Renseignements auprès de Michael R. Brown 51 Pinner Hill Road, Pinner, Middlesex HA5 3SD, G.B., édite une revue mensuelle : "Narrow Lines", qui comporte des articles sur les chemins de fer réels et leurs reproductions en modélisme, des plans et de bonnes adresses.

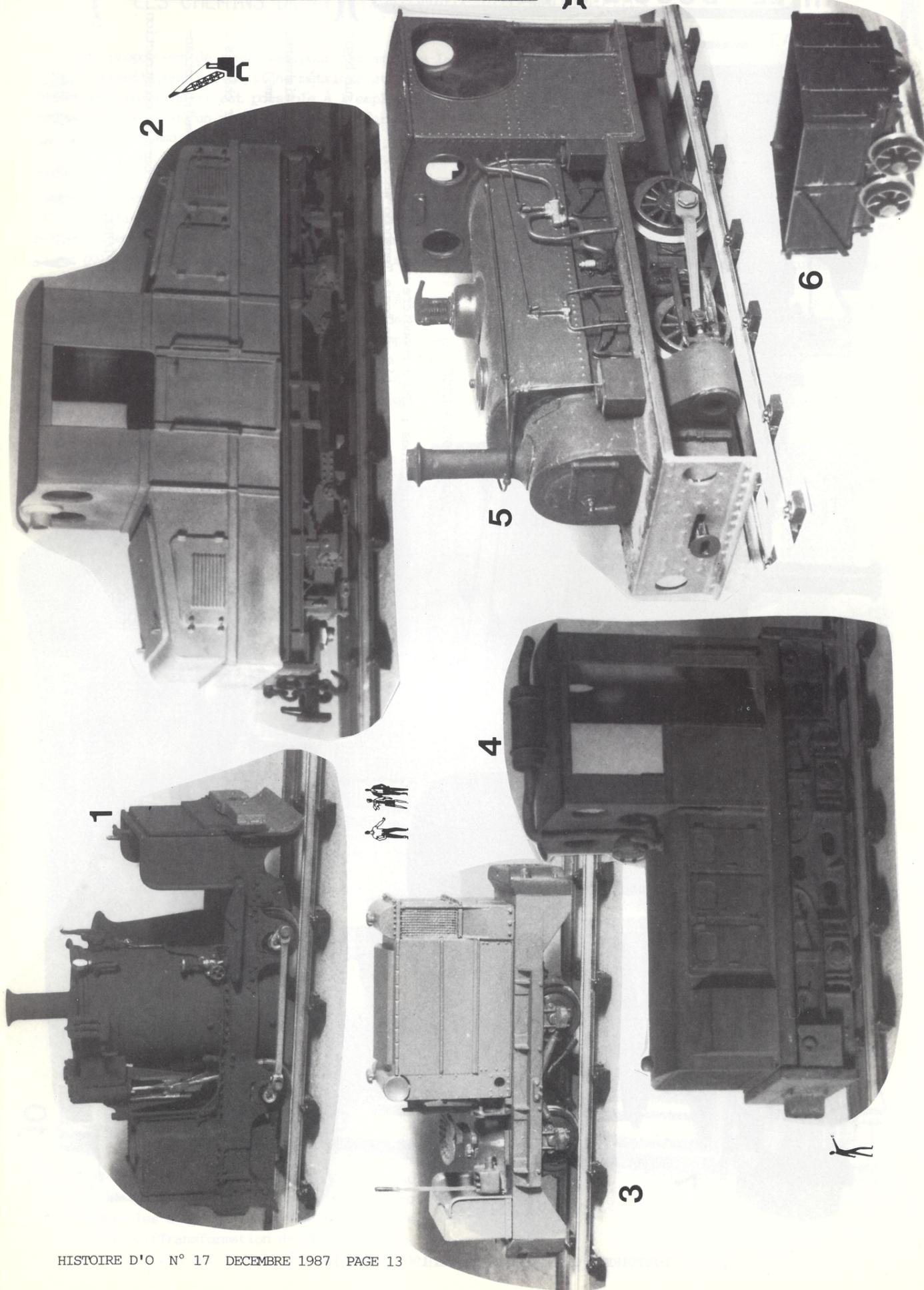
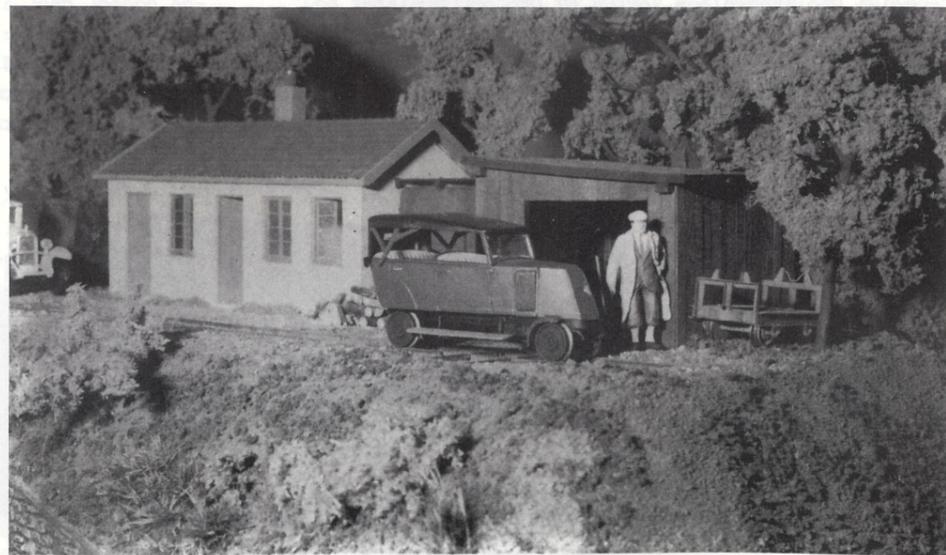


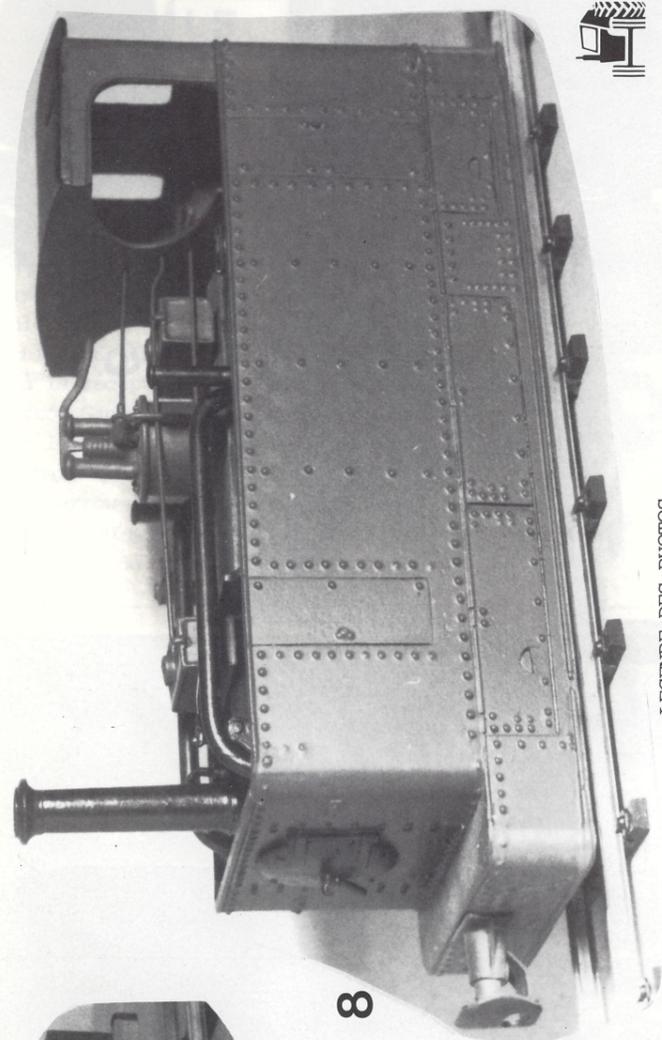
Charme nostalgique des petits trains d'antan  
Diorama Raymond Duton

photos Raymon Duton

Draisine du chemin de fer forestier d'Abreschwiller (réalisée à partir d'une carrosserie Renault d'Eligor)

Réalisation R. Duton.

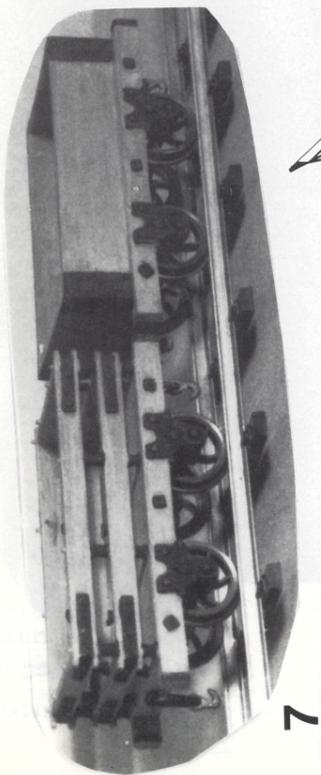




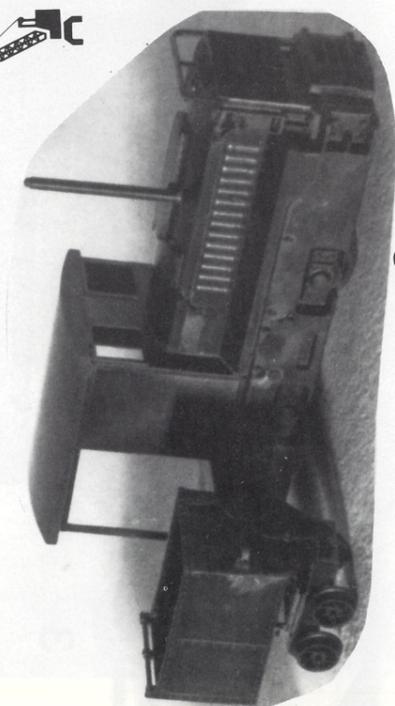
LEGENDE DES PHOTOS

- N°1 - Wrightlines : O20 à chaudière verticale de carrière construite par De Winton, montée sur bogie Tenshodo WB 31 .
- N°2 - Locomoteur de dessin libre réalisée sur base Lima .
- N°3 - Wrightlines : locomoteur Ruston and Hornsby monté sur bogie Tenshodo WB 24,5 .
- N°4 - Locomoteur de dessin libre réalisé sur base Lima .
- N°5 - Peco : O20 saddle tank Humslet, montée sur chassis Fleischmann.
- N°6 - Grandt Line (1/48e) : wagon à minerai en On3 (19,05 mm.)
- N°7 - Wrightlines : wagnonnets de carrière.
- N°8 - Peco : locomotive du Glyn Valley Tramway, montée sur châssis de O30 T Boer de chez Jouef.
- N°9 - Grandt Line (1/48e) : berline de mine en On18 (9mm); Locomoteur Plymouth en On2 (12,7 mm) .
- N°10 - Wrightlines : locomotive 230 T Baldwin en cours de construction.

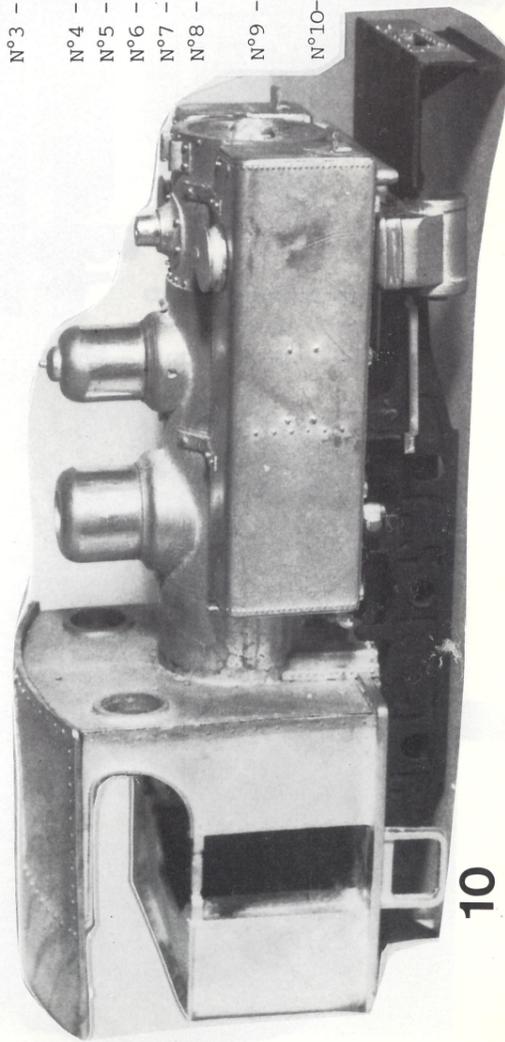
PHOTOS RAYMOND DUTON



7



9



10



LA LIGNE DE DIEKIRCH A VIANDEN

Deux points difficiles à réaliser sont: 1) le croisement à niveau avec deux voies normales à la sortie Est de la gare de Diekirch, 2) la traversée de jonction double à Vianden. Celle-ci pouvant être remplacée par deux aiguillages simples. Quant au PN il est à éviter.

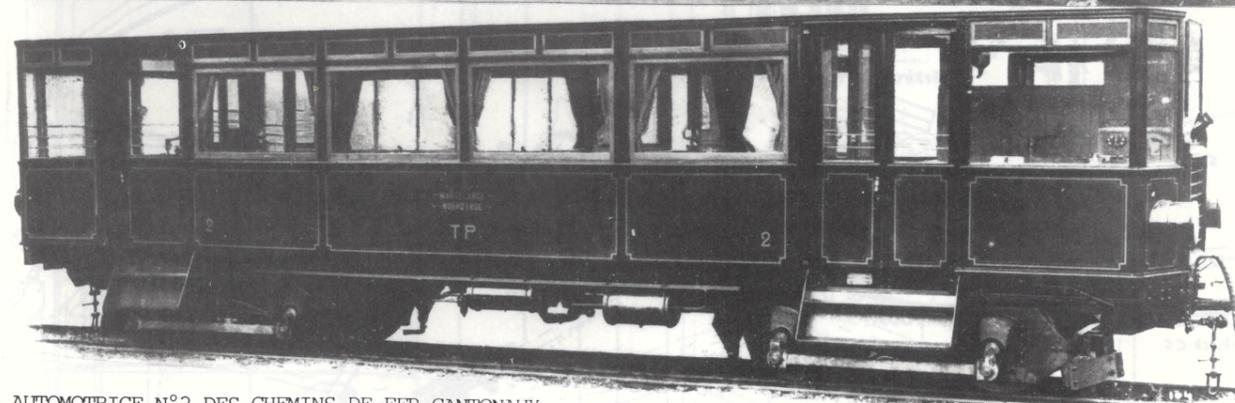
Pour le début une loco, 3 à 4 voitures et quelques wagons suffisent. Plus tard un autorail et une deuxième loco pour renforcer le parc. A partir de ce moment il est possible de faire des croisements de trains en cours de route, par exemple en station de Fohren avec sa voie de garage de 45 mètres seulement.

A SUIVRE

JEAN DAHLEM



Diekirch  
La rue de la gare  
L'Hôtel du Midi

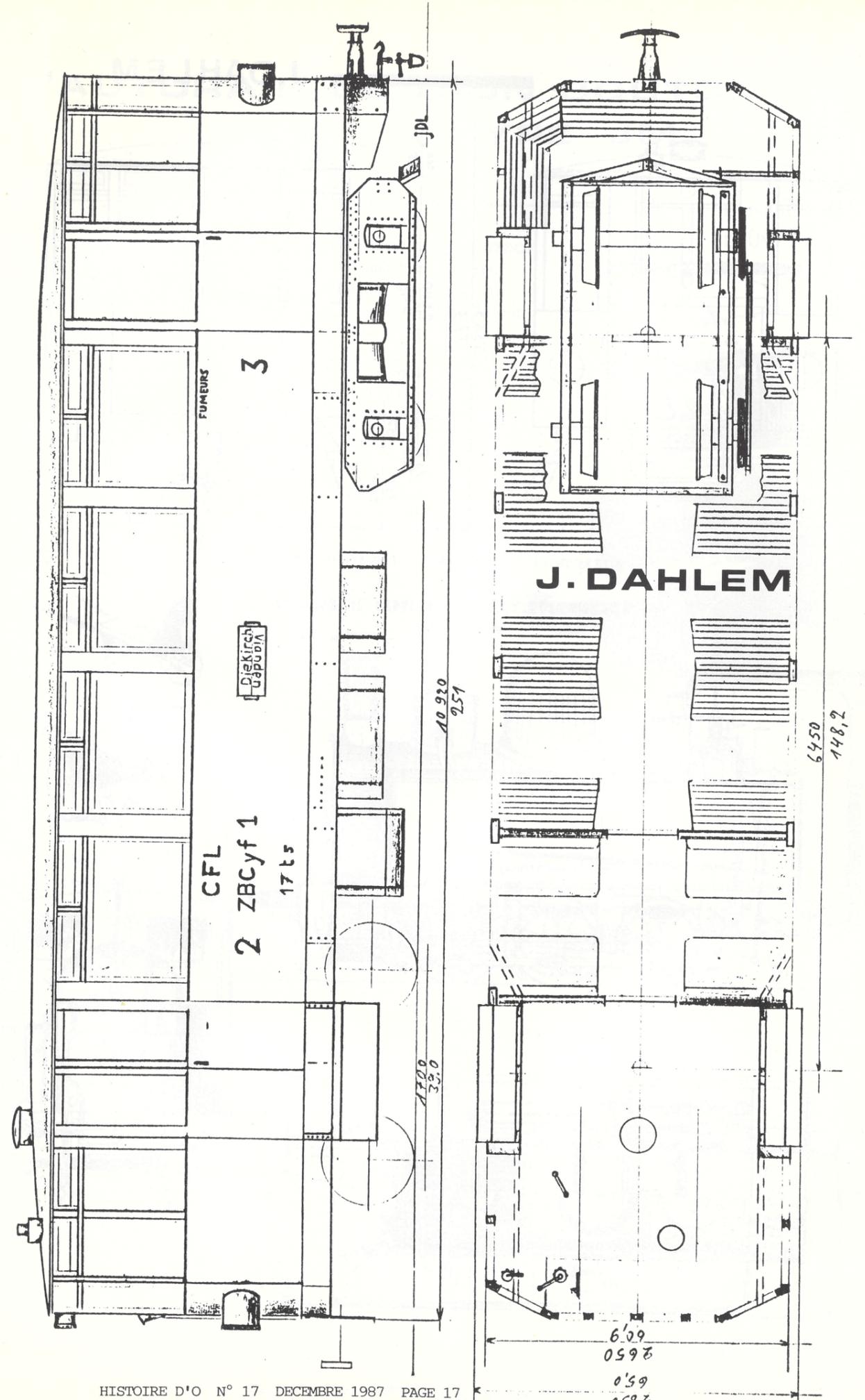
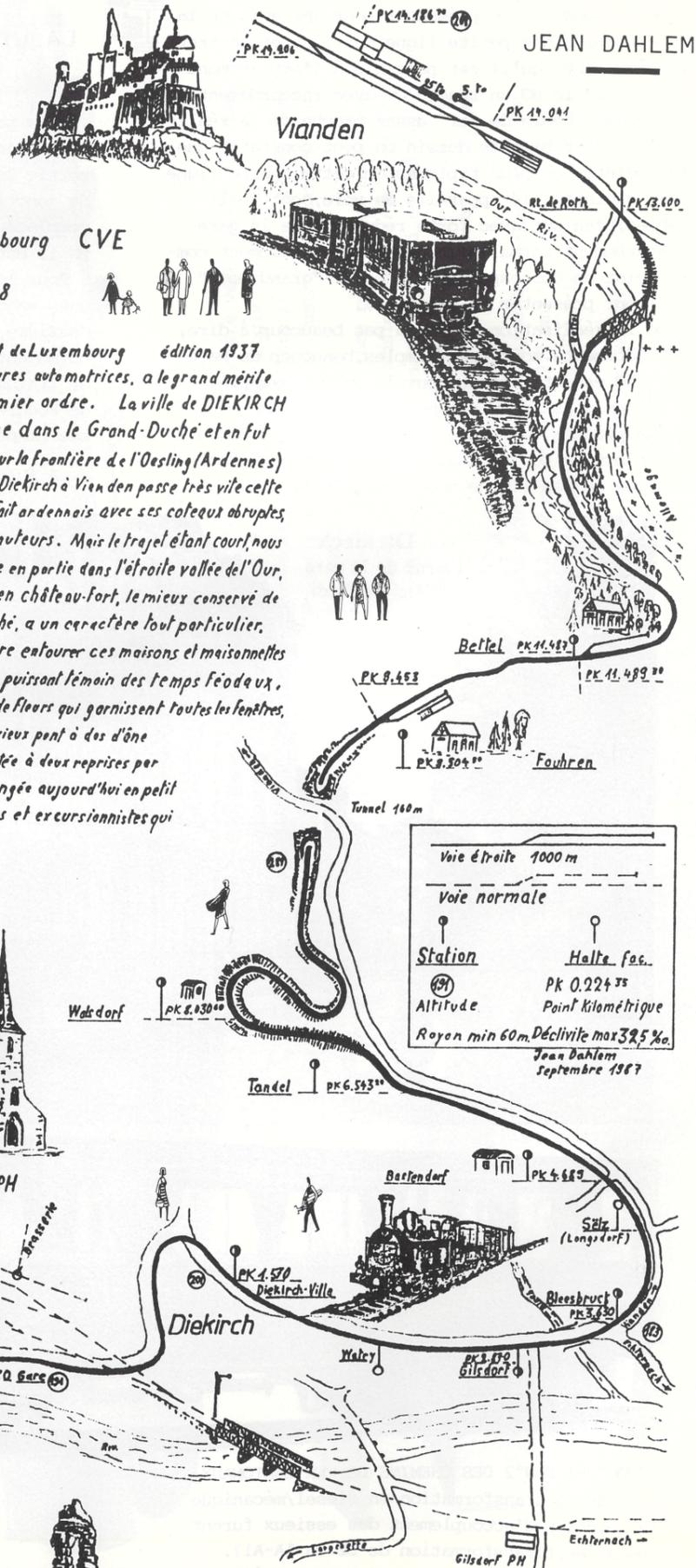


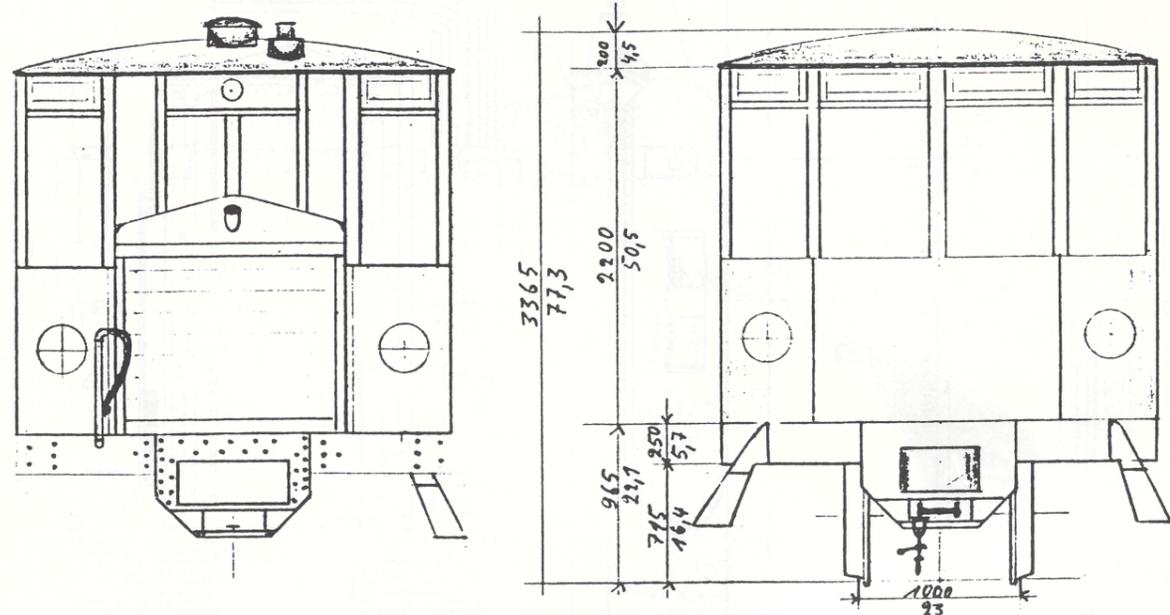
AUTOMOTRICE N°2 DES CHEMINS DE FER CANTONAUX  
Lors de la transformation en diesel/mécanique les bielles d'accouplement des essieux furent démontées. (Transformation de BB en 1A-A1).  
La ventilation sur le toit fut supprimée.

LA LIGNE DE DIEKIRCH A VIANDEN

Société anonyme des Chemins de Fer Cantonnaux  
Luxembourgeois  
Ligne à petite section de Diekirch à Vianden  
Inauguré le 9 avril 1889  
reprise de l'exploitation par l'Etat Grand-Ducal  
le 1er janvier 1924  
Chemins de Fer à Voie Etroite de l'Etat de Luxembourg CVE  
à partir du 19 avril 1934.  
Ligne No 14 des CFL supprimée le 2 mai 1948

Extrait de la brochure Chemins de Fer à Voie Etroite de l'Etat de Luxembourg édition 1937  
Cette ligne qui est desservie exclusivement par voitures automotrices, a le grand mérite de relier l'une à l'autre deux villes touristiques de premier ordre. La ville de DIEKIRCH seconde capitale du pays, est le berceau du tourisme dans le Grand-Duché et en fut longtemps le seul centre. Comme elle est située à cheval sur la frontière de l'Oesling (Ardennes) et du Gutland (bon pays), la ligne de chemin de fer qui relie Diekirch à Vianden passe très vite cette frontière et conduit dans une contrée à caractère tout-à-fait ardennais avec ses coteaux abrupts boisés de haies à écorce et ses villages nichés sur les hauteurs. Mais le trajet étant court, nous sommes déjà arrivés à VIANDEN. La petite ville, blottie en partie dans l'étroite vallée de l'Our, en partie grimant vers la hauteur, dominée par l'ancien château-fort, le mieux conservé de tous ceux qui se trouvent si nombreux dans le Grand-Duché, a un caractère tout particulier. On croit y respirer l'air moyenâgeux qui semble encore entourer ces maisons et maisonnettes accrochées à la colline rocheuse qui porte si fièrement ce puissant témoin des temps féodaux. Mais la petite ville est toute riante de soleil, de gaieté et de fleurs qui garnissent toutes les fenêtres, tous les balcons. Une maison, fleurie également située près du vieux pont à des d'âne qui enjambe la rivière, attire l'attention. C'est la maison habitée à deux reprises par Victor Hugo pendant son fier mais douloureux exil. Arrangée aujourd'hui en petit 'Musée Victor Hugo' elle reçoit la visite de tous les touristes et excursionnistes qui viennent à Vianden.



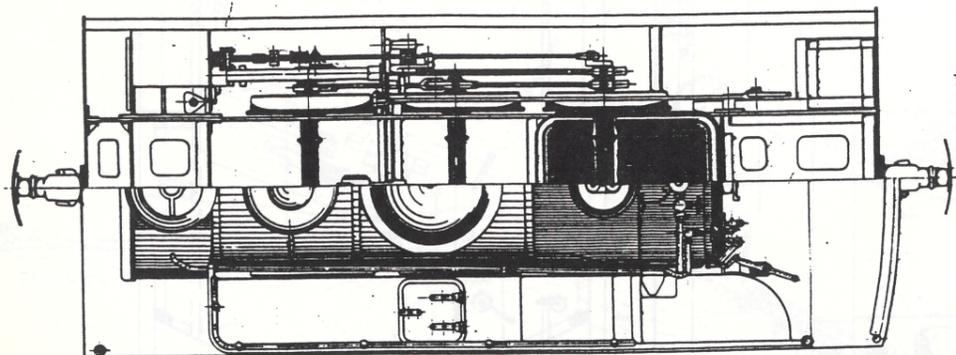
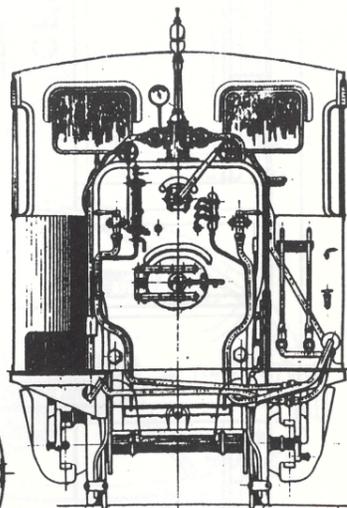
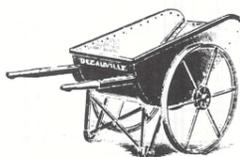
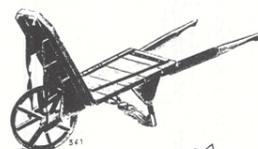
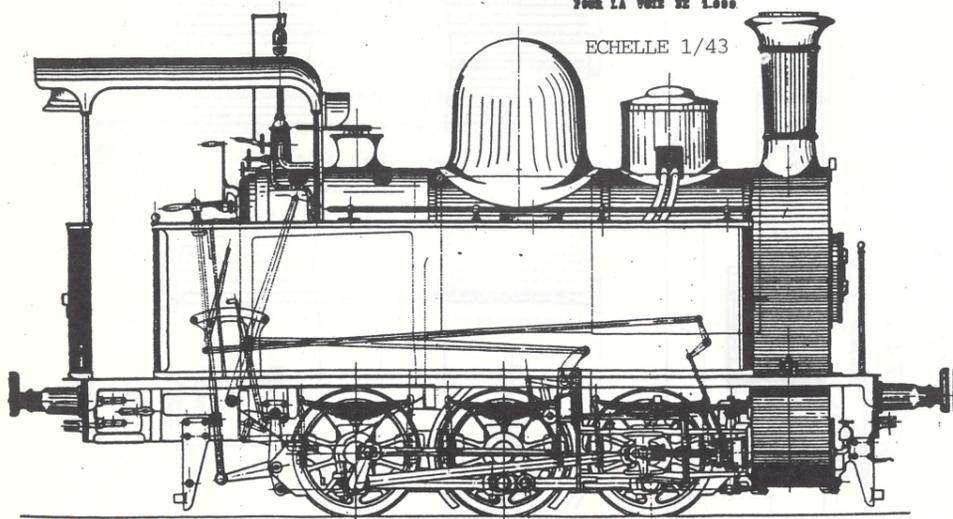


AUTOMOTRICE DES CHEMINS DE FER CANTONNAUX

LOCOMOTIVE TENDER A 6 ROUES ACCOUPLEES

POUR LA VOIE DE 1.000

ECHELLE 1/43



# L'AUTORAIL DE DION BOUTON TYPE JM

CLAUDE RIDENT  
ET LE OM .



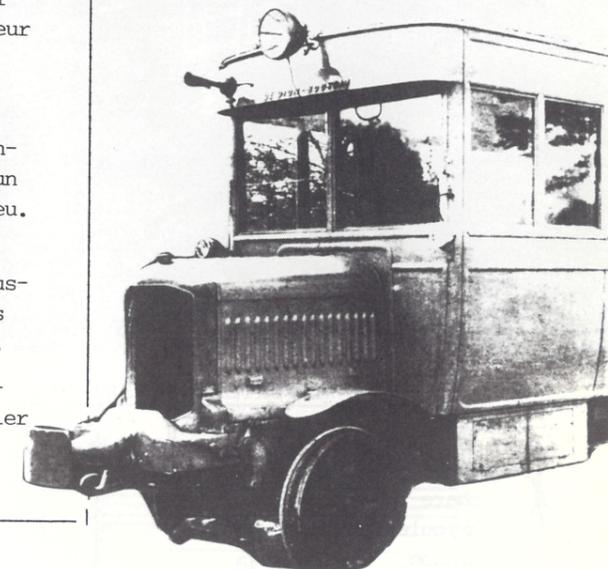
Le 16 octobre 1952 à 7 h. 25 un autorail De DION BOUTON quitte la gare de Metlaoui, dans le sud tunisien, pour effectuer la paye des équipes au long de la voie qui mène à Tabeditt par les gorges du Seldja. A l'intérieur ont pris place le conducteur, le sous-inspecteur, un piqueur et trois employés.

A 7 h.50 un gros bloc au milieu de la voie, oblige à un arrêt en catastrophe. Le De Dion Bouton passe néanmoins sur le bloc à une vitesse de 20 km/h et dans un grand fracas tandis que claque le premier coup de feu.

Ce coup de feu devait retentir sinistrement parmi la communauté Pied-Noir de la région. Un mort (le sous-inspecteur) et quatre blessés pour mes anciens amis de cet autorail - puis combien d'autres attentats...

Quand j'ai reçu l'étude et les photos de la magnifique réalisation de Claude Rident, je n'ai pu refouler ces vieux souvenirs...

J. Archambault



Pourquoi ce matériel à cette échelle ? Pour plusieurs raisons. Au moment où le Om se manifeste en France, il semble opportun d'encourager cette tendance. En effet, les belles américaines, courageuses allemandes ou françaises distinguées ont droit au chapitre depuis longtemps. Bravo !

Mais en dehors des lignes impériales au matériel rutilant, les voies secondaires, la plupart en métrique, souvent pleines de charme, méritent bien un petit clin d'oeil, et le matériel ayant circulé sur ces réseaux économiques ne manque pas d'intérêt.

Nous pensons que le choix de cet autorail répond à ce critère. Concernant cette échelle, une autre raison, enfin, d'ordre pratique à ne pas négliger. Pour les amateurs de O le métrique, par ses dimensions plus modestes permet des aménagements de modules intéressants; naturellement plus difficiles à l'écartement normal.

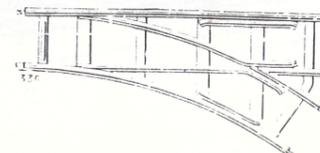
## REALISATION DE L'AUTORAIL TYPE JM

Deux parties distinctes sont à considérer :

1) Le châssis avec le roulement et la motorisation.

Pour des raisons de rigidité et de poids le châssis est réalisé en laiton de 1 mm. Le roulement est au catalogue KIT-ZERO, la motorisation est assurée par un moteur PORTESCAP RG 4, type impérial.

Vous êtes assuré, ainsi, d'un fonctionnement parfait, doux et silencieux.



2) La caisse et aménagements intérieurs

La caisse est réalisée en plasticard de 1 mm, ce qui nous a permis de concevoir et monter l'autorail en cinq semaines, remorque comprise. L'avantage de ce matériau est de se travailler comme du carton rigide.

La finition des portes et fenêtres est du laminé laiton de 12/10 e disponible chez KIT ZERO. Les sièges sont réalisés en bois, et, au sol, le plancher est en baguettes d'okoumé. La même chose pour le porte-bagages. L'armature de celui-ci est en laiton de 8/10 e pour les parties horizontales et 6/10 pour les parties verticales.

A l'arrière l'échelle est en laiton de 6/10 e.

## ENFIN LA PEINTURE

Chassis et roulement, ainsi que le toit, sont noirs. Pour la caisse, ainsi que certains détails, ceux-ci sont fonction de la Société utilisatrice. Par exemple, les Côtes du Nord : rouge. La Sarthe : le haut, crème; le bas, vert foncé. L'Ille-et-Vilaine : le haut, crème; le bas, vert clair. La Haute Saône : le haut, crème; le bas, bleu. L'Anjou : le haut, blanc; le bas, grenat.

Pour une documentation plus complète nous vous renvoyons à la revue MIVS n° 21.

VOILA ! A présent, à nous le plaisir de la réalisation. Pour ceux qui, intéressés mais n'ayant pas la possibilité de cette réalisation, je suis à leur disposition pour la fourniture de cet autorail prêt à rouler.

Claude Rident





## PETITE BALADE EN(TRE) VOIES ETROITES

La voie étroite (ou métrique) on aime ou on n'aime pas. Il y a les détracteurs classiques : j'aime pas, donc c'est trop cher, d'un assemblage difficile, ça ne marche pas... (non, ça roule !), c'est trop petit, etc... Et puis tous les autres : ceux qui aiment et contribuent concrètement au développement de cet écartement et de l'échelle 1/435 e en même temps, ne l'oublions pas.

La voie étroite c'est un monde ferroviaire différent, loin des règles absolues, des horaires (enfin presque), des signaux, des servitudes imposées par la voie normale, du gigantisme des infrastructures... C'est un peu de rêve transposé au 1/43 du rêve oui, mais du rêve cohérent ! pas un cauchemar ! Avez-vous une 141 R sur voie métrique, ou une Mallet du Vivarais en voie de 0,75 ? Avez-vous vu, en décor, une petite Juvaquatre d'Eligor équipée de roues de camions ? Fantaisie ne veut pas dire grotesque. C'est pour cela que les modèles GECOMODEL tournent sur de la voie de 22,5 mm (ou 23) pour le métrique, et 14 mm pour la voie de 60.

A propos nous avons choisi la dénomination de O 14 pour trancher avec le Oe en 16,5, et le Oi (?) en 12 mm. D'après les normes (!), e : veut dire étroit et i industriel. Ce qui sous-entendrait que les étroits (16,5) ne seraient pas industriels ! Et la vraie voie de 0,60 (14 mm) dans tout ça ? Que devient-elle ?

Elle fut industrielle et commerciale... alors ? Messieurs les décideurs, nous sommes de grands enfants, certes, mais pas des gâteux. On voudrait bien que les sujets soient traités à fond, surtout quand le principal intéressé (voie de 0,60 à l'échelle) est délibérément écarté sous prétexte que personne ne réalise cet écartement !!

A notre avis la dénomination devrait s'établir comme suit :

O 22,5 (voie d'1 m) ou Om  
O 16,5 (voie 0,70/0,75) Oe 16,5mm  
O 14 (voie de 0,60) Oe 14 mm  
O 12 (voie de 0,50) Oe 12 mm

(Une parenthèse cependant avec les voies américaines On3 et On2 (19 et 12,7 mm) qui sont traitées au 1/48e).

Qu'en pense le principal intéressé, c'est à dire vous ! l'amateur ? Il ne s'agit pas de polémiquer. Tout le monde a le droit de pratiquer l'écartement qui lui fait envie, mais appelons les choses par leur nom, et les dénominations des voies en rapport avec les largeurs (approximatives) qu'elles sont censées représenter. Etablissons donc tout de suite les bases d'un classement logique pour que l'on n'entende pas sans arrêt : vous faites du Oe ? Dans quel écartement ? Ca correspond à quoi le 14 mm ? etc, etc...

## GECOMODEL



Le terrain est vierge, inexploité, ne l'encombrons pas de voies à plusieurs files de rails.

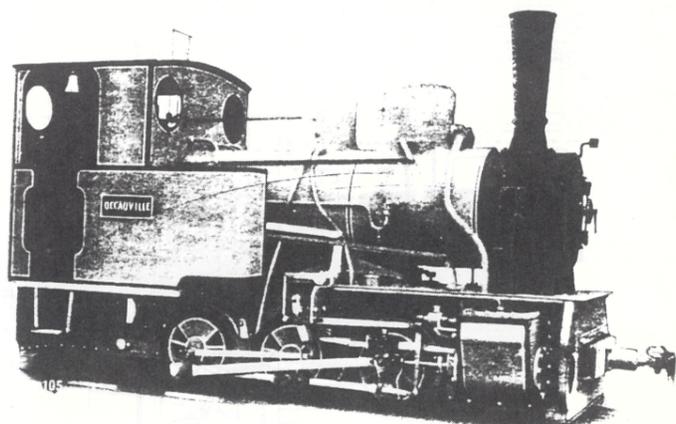
Mis à part cette mise au point sur la terminologie à employer, il est évident que, dès 1979, nous avons, avec la voie métrique en HO, puis récemment en zéro, contribué au développement de ces écartements. Aucun n'est nuisible à la voie normale. L'un peut-être le complément de l'autre et vice-versa, suivant les goûts, les moyens et la place dont chacun dispose. Car il est bien évident que c'est à ce niveau que se dégage le principal atout des voies métriques et de soixante. Les trains MV, composés d'une loco, deux voitures, un fourgon et quatre marchandises, sont tout à fait conformes. C'était la réalité. La longueur totale ne dépasse guère les 1,20 M ! Ce qui signifie que vous pouvez réaliser des gares (raccourcies certes) d'une longueur de 2 m entre les aiguilles extrêmes ; ou même plus court si la voie d'évitement n'est utilisée que par l'autorail. Egalement les rayons de courbure sont moins généreux qu'une voie normale. 400 mm en voie de soixante, et 500 mm en métrique (courbes minima, bien sûr).

Ne pas perdre de vue, cependant, que, malgré leur modestie, les bâtiments et décor restent au 1/43e.

Quel plaisir de voir circuler des trains à vitesse réelle, mais à petite allure comme dans la réalité (35 km/h environ). Des horaires détendus permettant des manoeuvres sans se presser. Pas de signaux (ou si peu). On a largement le temps de boire un café à l'ancienne à la buvette de la gare pendant que la loco chauffe... et on est déjà loin des tracasseries journalières, du stress des transports, du sempiternel horaire à respecter... Alors ne transposons pas nos tracasseries au 1/43,5 ; le train (quel que soit son écartement) doit garder sa part de rêve qui fait pour nous le meilleur des passe-temps. Un rêve, oui... pas un cauchemar.

GECOMODEL

PROCHAINEMENT : les attelages en voie étroite



## LE PROGRAMME GECOMODEL

Actuellement nous avons quatre modèles en zéro, voie métrique et de soixante, en préparation. Tous sont fabriqués en série limitée. Aucune d'entre elle n'est close. Un seul d'entre eux est disponible à ce jour (délai 1 mois environ) presque au complet. Un est en cours de finition. Et les deux autres sont en cours d'élaboration.

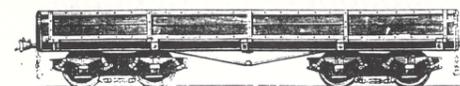
Il s'agit, dans l'ordre, de :

- Om O30 BLANC MISSERON. Le kit aménagement de l'abri est en cours de fabrication actuellement, et celui-ci sera disponible fin 87. (livraison à Expométrique, NOISIEL, près de Paris, autoroute EST, RER ligne A. Dans les locaux de la M.A.A.F. les 5 et 6 décembre 87).

- O 14 O20 - O20 Type PECHOT-BOURDON. Une longue préparation due à un détaillage très poussé, a différé sa sortie. Ce modèle sera terminé à la fin de cette année.

- Om O30 CORPET LOUVET. Réalisée en 4 parties dont la première sera livrée décembre 87.

- O14 O30 DECAUVILLE. En cours d'élaboration, livrée en 2 parties (1er trimestre 88).



Nous réalisons une voie de O14 (voie de 0,60) tirefonnée sur traverses résine. Disponibilité fin 87. Des aiguilles, une plaque tournante et des accessoires sont en préparation pour 1988. Un catalogue zéro pour chemins de fer secondaires verra le jour fin 88. De nombreuses pièces détachées seront référencées, dont certaines utilisables pour le zéro à voie normale.

Notre souci majeur est le réalisme à l'échelle donnée. Nos modèles sont tout laiton avec des motorisations PORTESCAP, MAXON ou MINIMOTOR. Les séries limitées sont numérotées et nos modèles sont livrés à assembler ou tout montés.

Pour plus de renseignements adressez-nous une simple enveloppe timbrée avec votre adresse.

Bien évidemment nous avons des projets mais nous préférons pour l'instant terminer les 4 modèles en cours avant de dévoiler nos prochaines nouveautés.

GECOMODEL

LA GLAVINE - QUARTIER St JEAN

F 83390 CUERS Tél. 94 48 54 10

## MAQUETTES & SERVICES

"MAQUETTES & SERVICES" propose toutes sortes d'accessoires fort utiles pour créer une ambiance ferroviaire (voir catalogue).

NOUVEAUTES en provenance des USA :

- J 1139 - 8 ouvriers avec brouettes, diables etc... peints..... 68 F.
- J 1141 - 8 voyageurs debout dont 2 enfants, peints... 68
- J 1142 - 13 accessoires de quai (chariot, diables, valises, etc...) 62
- 220 11 - 4 chevaux de trait (ou cirque) avec harnais, non peints... 30
- 401 4170 - 32 personnages assortis, non peints... 70
- 401 4175 - 23 animaux de ferme (vaches, moutons, cochons, etc), non peints... 70

(compter 30 F de port au minimum).

MAQUETTES & SERVICES  
1 bis rue Milliaux - 99000 AUXERRE

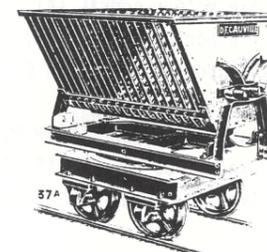
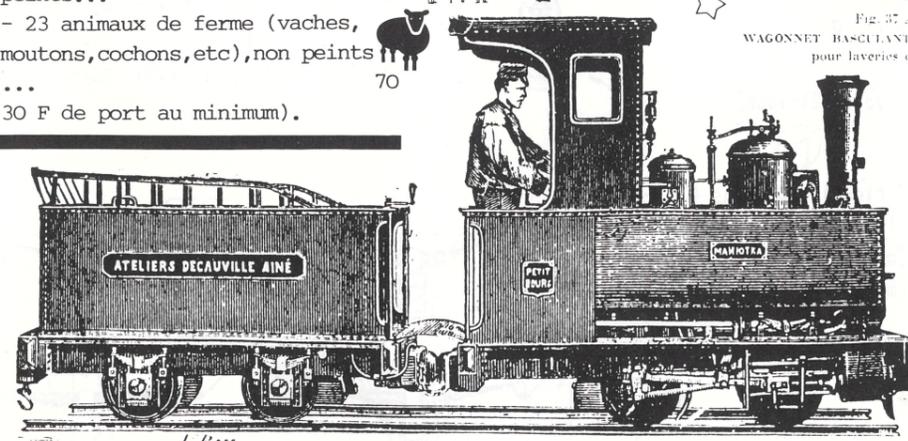


Fig. 37 A.  
WAGONNET BASCULANT A CLAIR-VOIE pour laveries de coke.



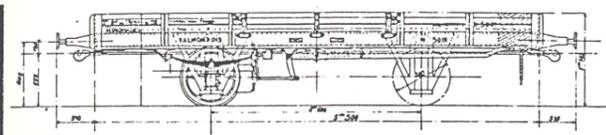
Type n° 1 de 3 T. à vide (4 T. en marche), avec cabine et tender pour porter l'eau et le combustible.



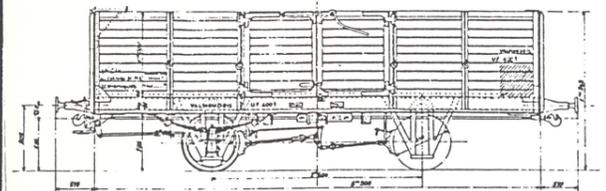
## wagons marchandises

# MOUGEL

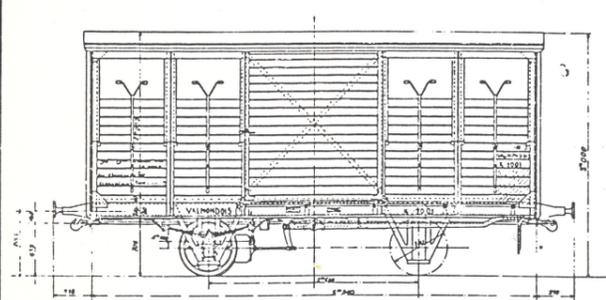
## Om



Wagon plat ordinaire type H



Wagon tombereau avec siège type U



Wagon couvert type K

revue MTVS N°31 - dessin P.P. Soudet

Type: SOCIETE GENERALE des CHEMINS DE FER  
ECONOMIQUES S.E. Valmondois.

Réalisation en laiton  
photodécoupé

Tampons à ressort

Attelage choquelle

Roues à Rayons en ABS, bandage  
laiton, Axe à pointes

Montage simple par soudage

Exclusivement en KIT

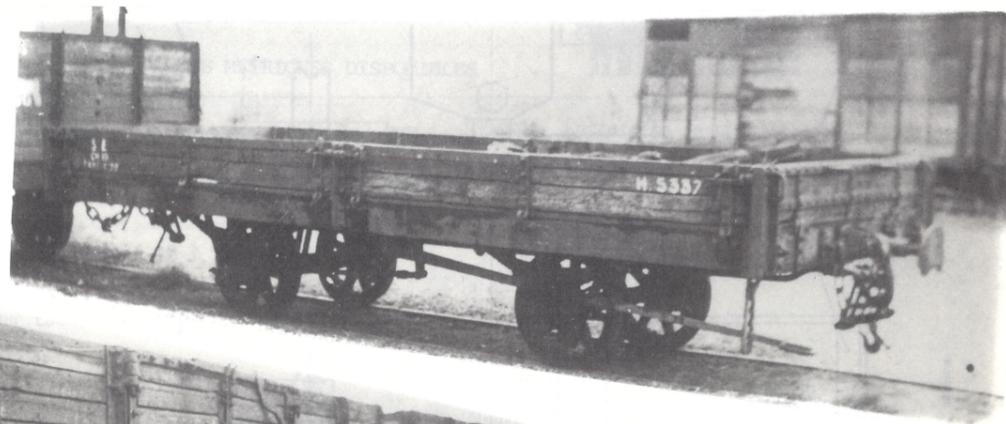
- PLAT Type H - ref. 510

-TOMBEREAU Type U - ref. 520

-COUVERT Type K - ref. 530

**modèles réduits MOUGEL**  
S.A.R.L. au capital de 80 000 F

Chemin de l'ubac, 06740 CHATEAUNEUF-DE-GRASSE  
R.C. Grasse B 314813155  
FRANCE



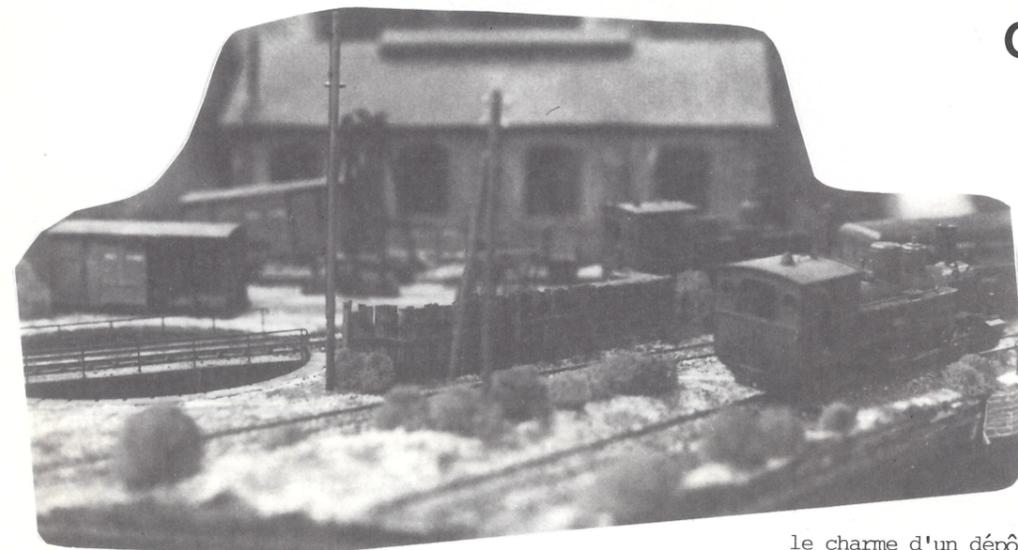
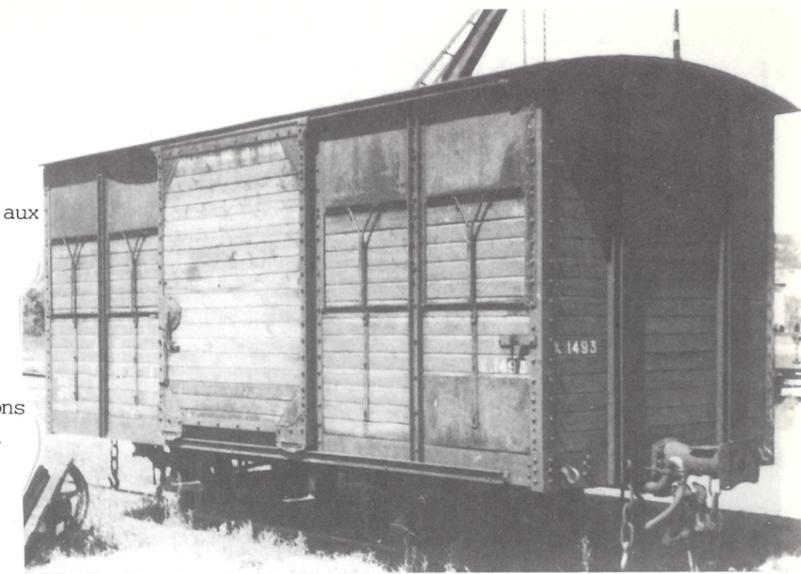
les photos sont de  
M.RIFAULT (1951)

# MOUGEL

Les wagons marchandises MOUGEL sont livrables aux  
prix de :

- wagon plat réf.510 360 F.
- wagon tombereau réf.520 385 F.
- wagon couvert réf.530 545 F.
- (+ frais d'expédition : 30 F.)

-essieux Om : sachet comprenant 4 roues à rayons  
en ABS, bandage laiton, réf.6500, et deux axes à  
pointes. Prix : 85 F.



## GEMM

Le GROUPE D'ETUDE DU MODELISME  
METRIQUE a une nouvelle domici-  
liation :

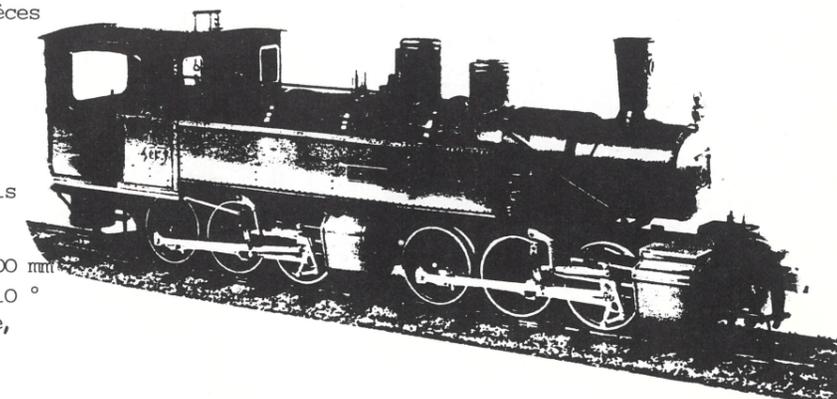
GEMM  
BP 1848, 27018 EVREUX Cédex  
Tél. 32 33 74 38

le charme d'un dépôt en voie métrique...  
Diorama admiré lors d'une exposition du GEMM

## LOCO - DIFFUSION

LES PRODUCTIONS LOCO-DIFFUSION EN Om

- Locomotive O30 - O30 MALLET VIVARAIS N° 403
- Locomotive O30 - O30 MALLET VIVARAIS N° 404  
construction : laiton photogravé, pièces  
moulées en cire perdue.
- Wagons 2 essieux plat,  
" " plat à ridelles  
" " tombereau  
" " couvert  
construction : laiton photogravé, bois
- Voie métrique. Ecartement 22,5 mm.  
Section droite courbable. Longueur 500 mm  
Aiguillage droit et gauche. Rayon 1 m., 10°  
Construction : travelage polystyrène,  
profilé mallechort 2,5 mm





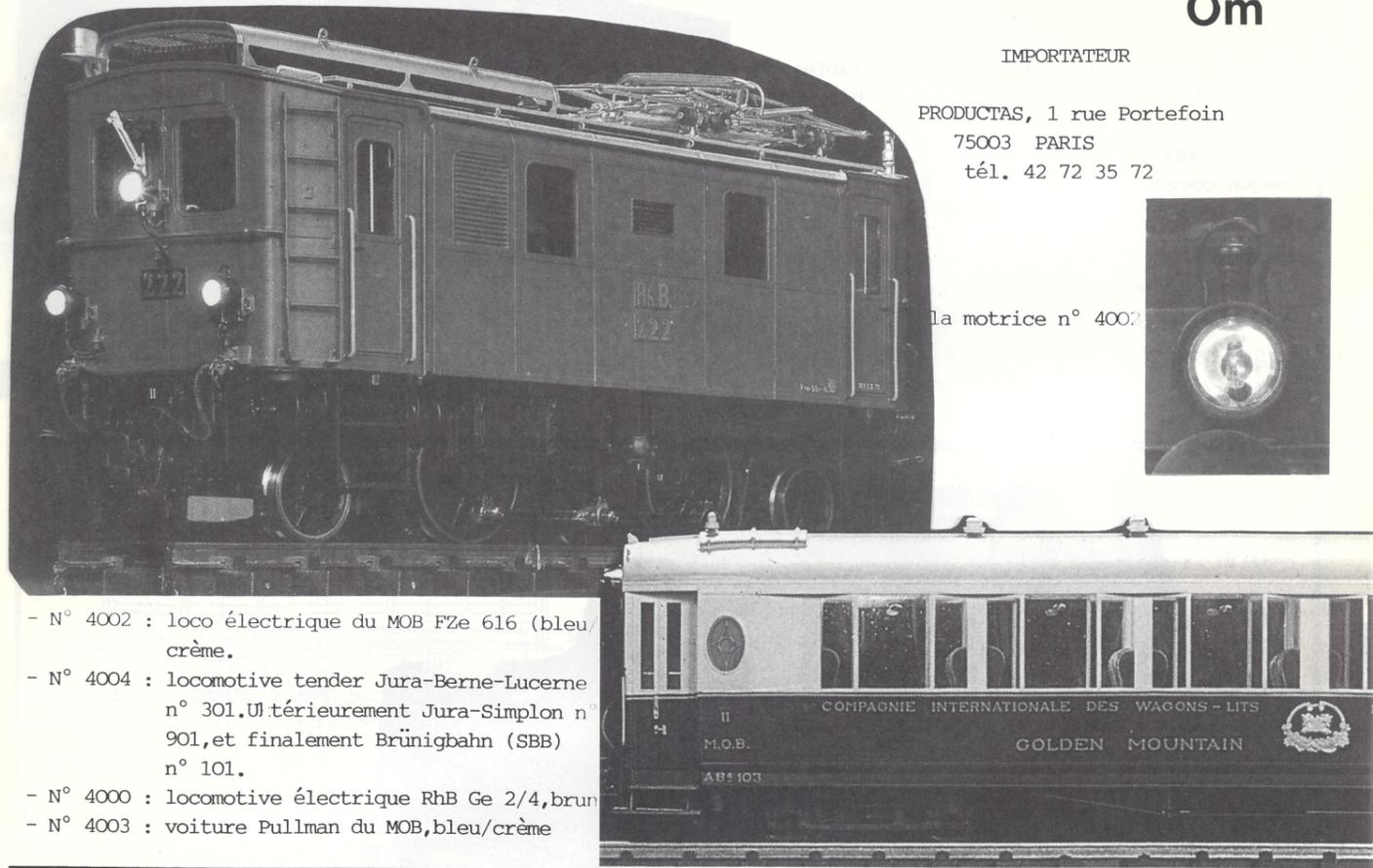
# FULGUREX

## Om

IMPORTATEUR

PRODUCTAS, 1 rue Portefoin  
75003 PARIS  
tél. 42 72 35 72

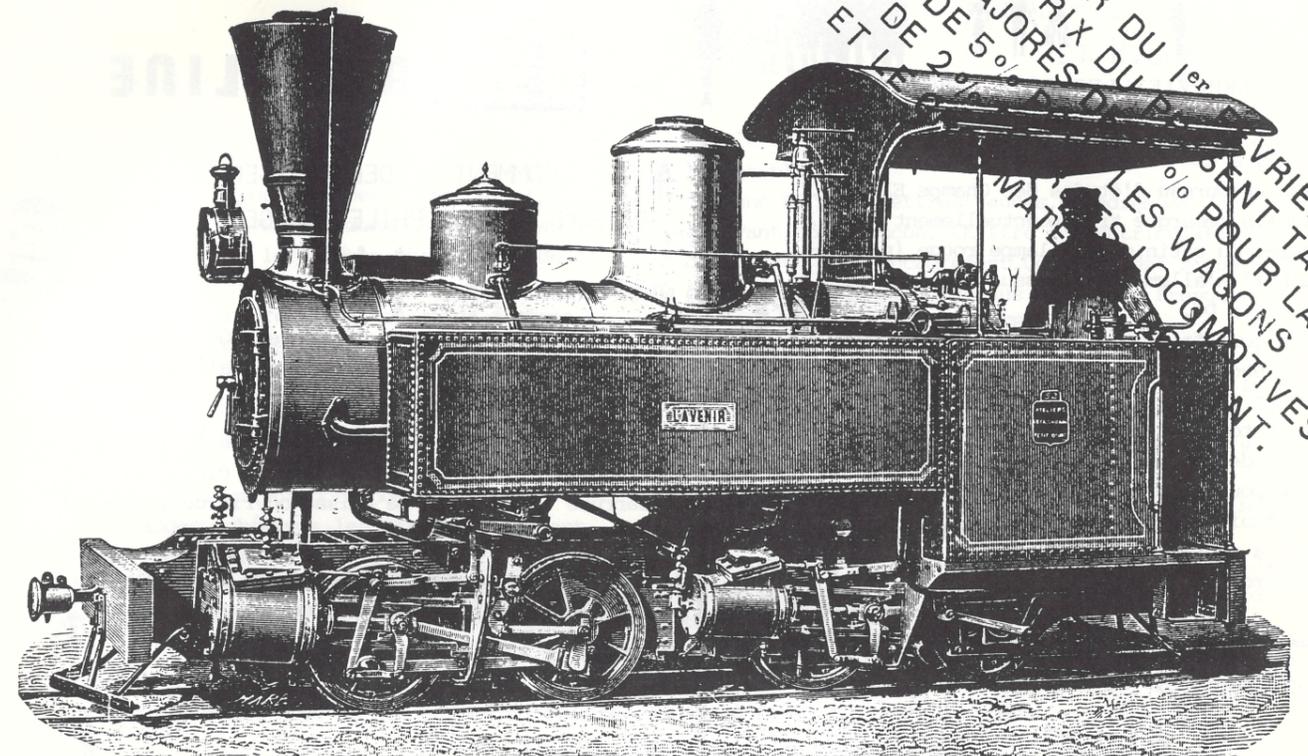
la motrice n° 4002



- N° 4002 : loco électrique du MOB FZe 616 (bleu crème).
- N° 4004 : locomotive tender Jura-Berne-Lucerne n° 301. Ultérieurement Jura-Simplon n° 901, et finalement Brünigbahn (SBB) n° 101.
- N° 4000 : locomotive électrique RhB Ge 2/4, brun
- N° 4003 : voiture Pullman du MOB, bleu/crème

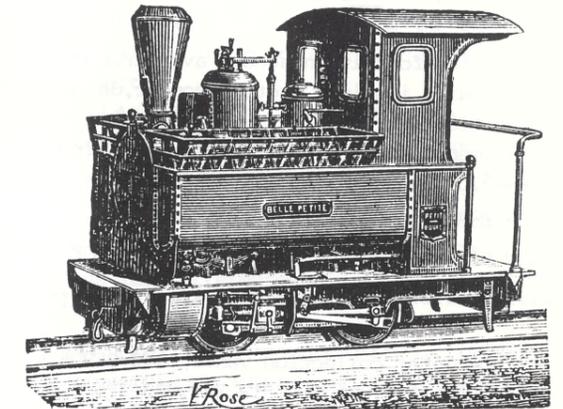


GEORG UTZ AG - CH-5620 Bremgarten  
Téléphone 057/31 12 20  
Télex 828024 utzch  
Téléfax 057/33 46 64



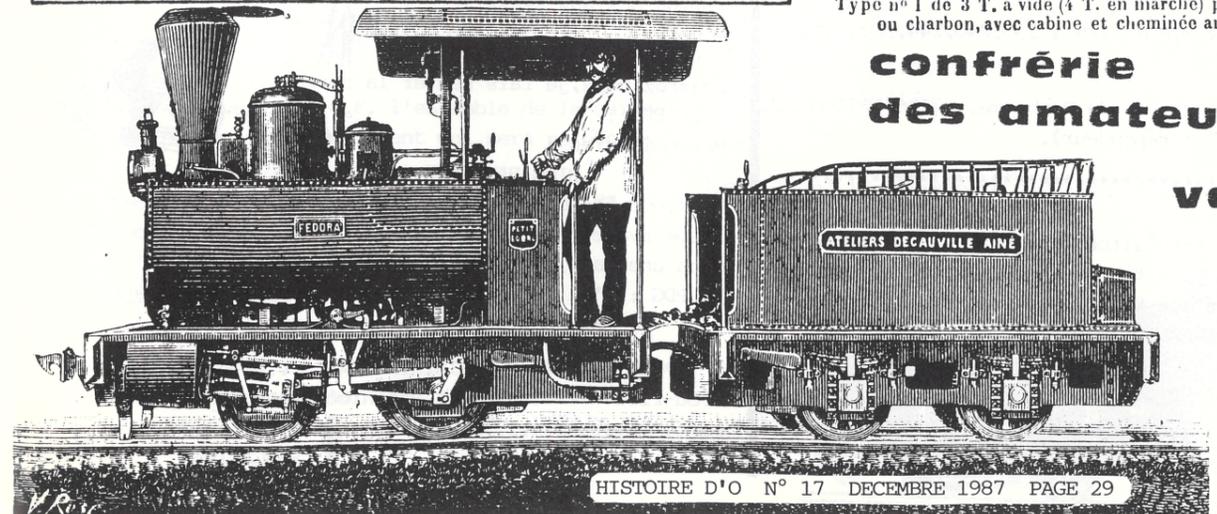
TYPE N° 8. LOCOMOTIVE COMPOUND ARTICULÉE, SYSTÈME MALLET, DE 9 TONNES 1/2 A VIDE (12 T. EN ORDRE DE MARCHÉ), AVEC FOYER A BRULER DU BOIS OU DU CHARBON, PASSANT DANS LES COURBES DE 20 M. DE RAYON ET GRAVISSANT LES RAMPES DE 8 % SUR VOIE DE 0<sup>m</sup>,60 OU 0<sup>m</sup>,75 EN RAILS DE 9<sup>k</sup>,5.

Après la ré-édition du Catalogue DECAUVILLE n°108 de 1910, voici que paraît celle du n°74, de Février 1890...Cent dix pages grand format, avec quantité de dessins au trait, c'est un véritable document, révélant ce que pouvait être la voie de 60 il y a un siècle -y compris les tarifs pratiqués ! - La présentation est tout autant soignée que lors de la ré-édition précédente et le tirage est tout autant limité à 700 exemplaires seulement. Compte-tenu de la rapidité avec laquelle le Catalogue 1910 a été épuisé, les lecteurs intéressés ont intérêt à commander sans tarder leur exemplaire de ce n°74 de Février 1890. Franco de port : 74 frs -par chèque (pas de mandat) adressé au Siège de la CONFRERIE des AMATEURS de VAPEUR VIVE BP 21 F - 50760 BARFLEUR.



Type n° 1 de 3 T. à vide (4 T. en marche) pour brûler bois ou charbon, avec cabine et cheminée américaine.

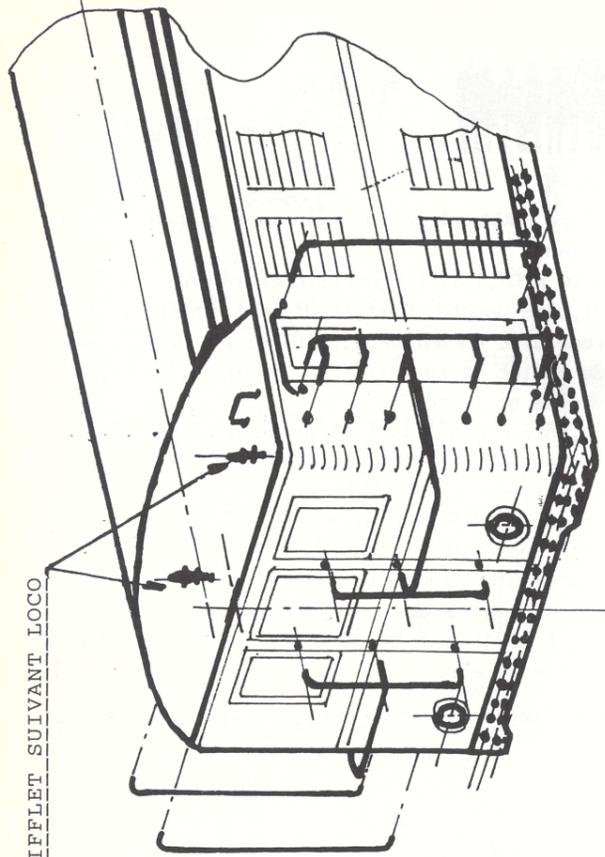
**confrérie  
des amateurs de  
vapeur  
vive**



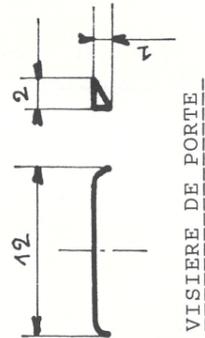
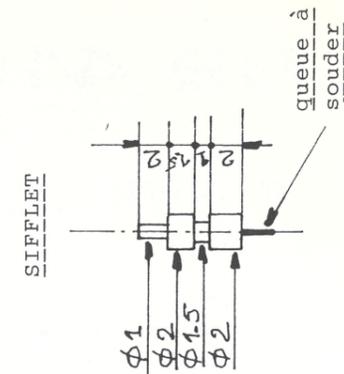
Type n° 3 de 5 T. à vide (6 T. en marche), avec cabine pour les pays chauds, foyer à brûler bois ou charbon et cheminée américaine, pouvant avec son tender conduire un train de 15 tonnes à 50 kilomètres en 2 heures et demie sans arrêter.



SIFFLET SUIVANT LOCO

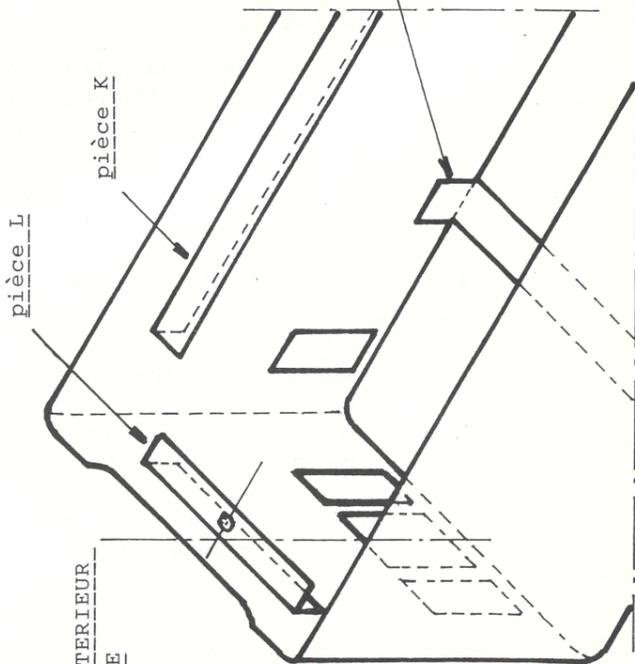


POSITION DES MAINS COURANTES



VISIÈRE DE PORTE

ENTRETOISE DE RIGIDITE



VUE DE L'INTERIEUR DE CAISSE

VOIR PLAN n°7

Ecartement 0

Echelle : 2

Super detail

BB 4100

Rc/22-06-87

13

Qté	DESIGNATION	Reference	Fournisseur	Prix*
8	Roue FS 14 Rayons $\phi$ 32 mm	14-G-32-M	KZ	449,60
4	Axe moteur $\phi$ 6 court	1-G-02	KZ	44,00
4	Isolement (2 rails)		KZ	19,60
4	Tampons OCEM ronds	2-F-02	KZ	130,70
2	Attelage à vis	2-F-01	KZ	69,00
2	Pantho Faiveley Type G	2-I-03	KZ	466,00
1	Peinture Vert SNCF	2-R-01	KZ	44,20
1	Peinture Gris ardoise	7-R-01	KZ	44,20
1	Apprêt Gris	1-R-03	KZ	40,90
8	Boite d'essieu SKF	2-E-11	KZ	151,20
2	Flanc de bogie droit		JMG	240,00
2	Flanc de bogie gauche		JMG	240,00
8	Pièce de suspension		JMG	216,00
2	Plaque de tamponnement		JMG	90,00
4	Ressort central		JMG	96,00
4	Marchepied		JMG	96,00
4	Tringlerie de frein		JMG	240,00
2	Plaques d'intercommunication		JMG	30,00
1	Prise de cablots		JMG	30,00
1	Moteur JFS	T 60	Loco Revue	377,00
2	Jeux de pignons	Gearsets 18/1	H. O Gauge	132,00

- **KIT ZERO** 7 Rue Villebois Mareuil 93270 SEVRAN
- **Ets J. Fournereau** 39 Rue Clémenceau 56400 AURAY
- **J.M Gillard** 76 Rue de Beaujardin 37000 TOURS
- **Loco Revue** BP 104 56401 AURAY Cedex
- **Home of O Gauge** 528 Kingston Road, Raynes Park LONDON SW20 8DT England

\* Les prix sont donnés à titre indicatif et s'entendent pour la quantité totale (Consulter les fournisseurs)

BB 4100

Rc/22-06-87

Ecartement : 0

Nomenclature

Pièces de fonderie

14

# LES MODULES A GEOMETRIE RESTREINTE

## HISTOIRE D'O ET LE CERCLE DU ZERO PROPOSENT DES MODULES A GEOMETRIE RESTREINTE

En août dernier je rêvais à mon futur réseau de jardin et cherchais comment réaliser une voie sous l'avancée de toit de mon écurie.

C'est alors qu'une lettre de Gérard Petit, expédiée du côté de Limoges au cours d'une errance vacancière, me faisait part de ses soucis quant à la présence du Cercle du Zéro au prochain salon.

Les modules de Caen, amenés par Dominique Ybert, ne seraient pas disponibles en 88 et ne pouvaient être montrés raisonnablement une deuxième fois.

Gérard Petit (touchant sûrement l'abîme du désespoir) en arrivait à envisager la construction de modules techniques (alors qu'il réalise un extraordinaire module à perspectives forcées.)

Ne pouvant me résoudre à le laisser s'enliser dans une voie si funeste, je décidai de réaliser ma voie d'écurie en modules démontables, transportables et de dimensions restreintes.

Je passerai sur les détails, les discussions et l'adoption du projet par la Section Ile de France du Cercle du Zéro. Voici donc un module à longueur normalisée de 1,22 m. de hauteur 25 cm. et largeur 21 cm. (voir photo du gabarit), formé de trois feuilles de contre-plaqué (5 et 10 mm), une feuille de liège (5 mm) et trois entretoises (contre-plaqué de 10 mm), une axiale et deux à dix centimètres des extrémités (qui permettent de fixer les pieds). La liaison s'effectue avec des équerres (dites "équerres de chaises") que l'on trouve dans toutes les grandes surfaces.

VOILA, C'EST SIMPLE, VITE FAIT ET PEU ENCOMBRANT.

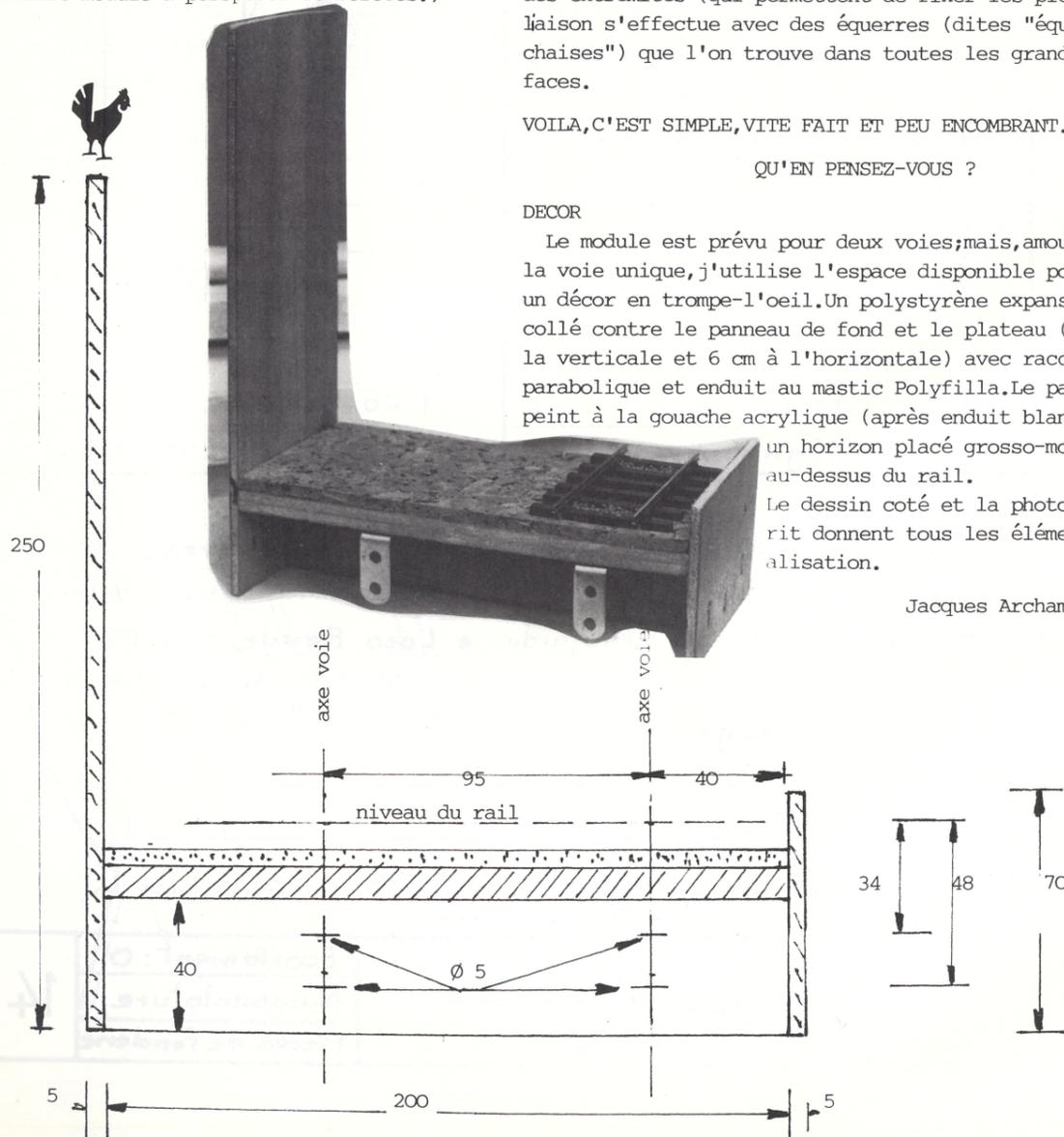
QU'EN PENSEZ-VOUS ?

DECOR

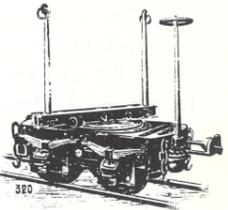
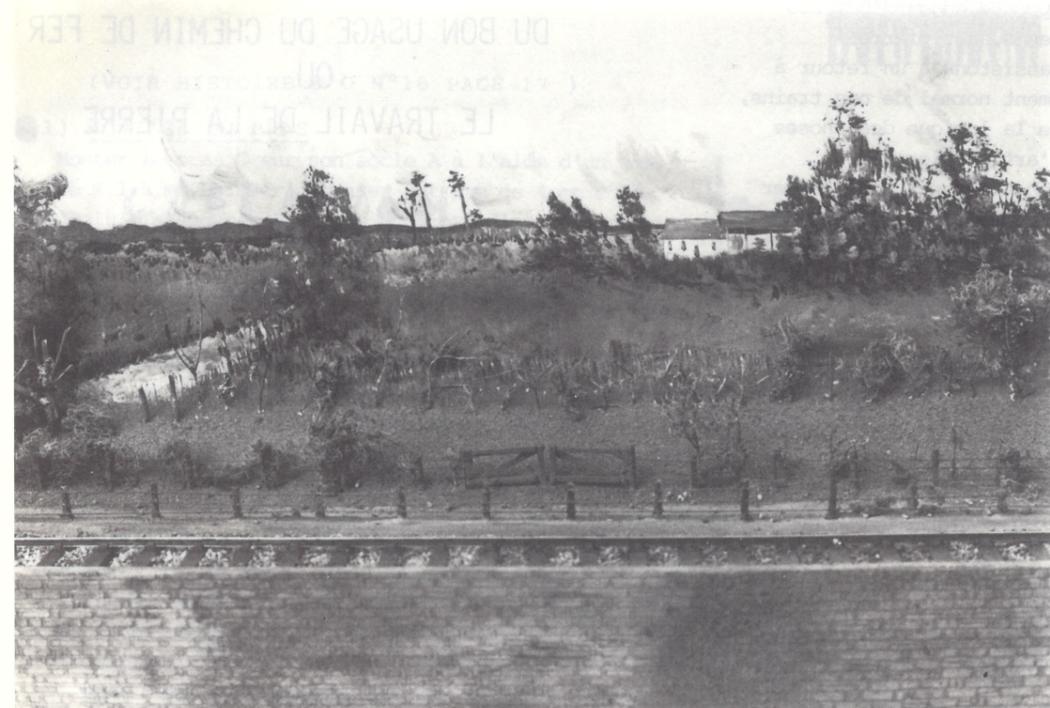
Le module est prévu pour deux voies; mais, amoureux de la voie unique, j'utilise l'espace disponible pour loger un décor en trompe-l'oeil. Un polystyrène expansé est collé contre le panneau de fond et le plateau (4 cm à la verticale et 6 cm à l'horizontale) avec raccordement parabolique et enduit au mastic Polyfilla. Le panneau est peint à la gouache acrylique (après enduit blanc) avec un horizon placé grosso-modo à 8 cm au-dessus du rail.

Le dessin coté et la photo du gabarit donnent tous les éléments de réalisation.

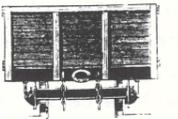
Jacques Archambault



DES MODULES A GEOMETRIE RESTREINTE



MATÉRIEL ARTICULÉ  
SYSTÈME PÉCHOT BREVETÉ S. G. D. G.



Les deux photos prises aux extrémités d'un module à géométrie restreinte, montrent ce qu'on peut obtenir dans un aussi faible volume.

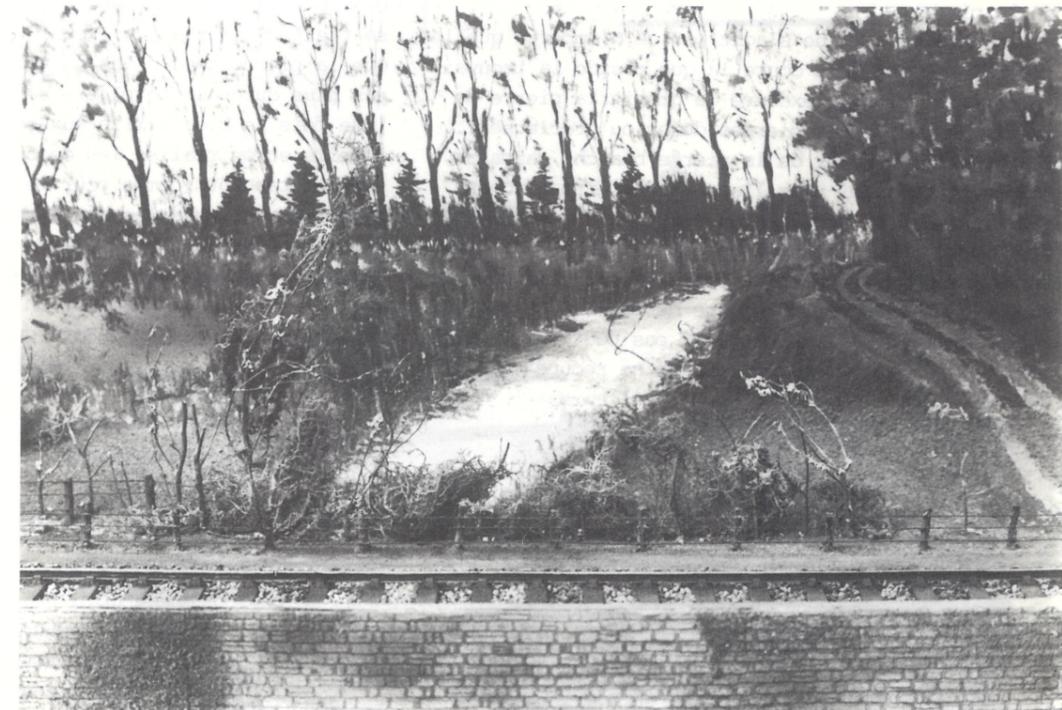
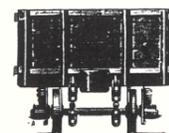
Le paysage représente les marais de Cabourg

Le module vu avec un certain recul il est difficile de situer le raccordement volume/plan.

Ainsi les deux plans d'eau des douves sont en partie peints sur le fond, en partie en relief.

(photos J.A.)

LES MODULES A GEOMETRIE RESTREINTE SONT PARTICULIEREMENT ADAPTES AU  
Om



# TRAINS DE JARDIN

Conquis par les trains de jardin Jean Pierre Cardeaud a répondu à l'appel lancé aux lecteurs d'H d'O n° 15, et nous apporte, aujourd'hui, ses observations, son expérience, sa... pierre.

En effet, puisque nous assistons à un retour à la nature, à l'environnement normal de nos trains, J.P. Cardeaud a pensé que la logique des choses imposait des ouvrages d'art en pierre.

Suivons-le dans sa démonstration : son dossier est en "béton", son enthousiasme contagieux, son idée séduisante.

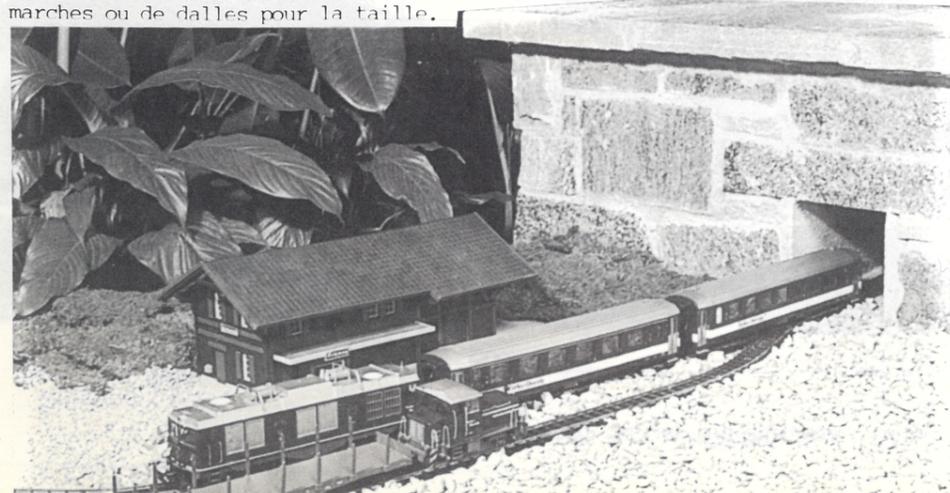
J. Archambault

La lecture du n° 15 d'H d'O consacré aux réseaux de jardin, et la restauration des ouvertures de ma maison, m'ont donné l'idée de l'usage de la pierre de taille dans la construction d'ouvrages d'art ou de bâtiments.

Il me semble, en effet, maintenant tout à fait possible de construire des entrées de tunnel, des piles de ponts, des tabliers de ponts, des quais en pierre. Le travail de celle-ci n'étant pas plus difficile que celui du plâtre. Quel bel effet qu'un matériau conforme à la réalité et à l'épreuve du temps en intérieur comme à l'extérieur.

L'outillage est finalement très restreint : une tronçonneuse à disque avec un disque spécifique aux matériaux et une bonne paire de lunettes de protection, une hachette, un marteau et un burin, et une sorte de rabot appelé chemin de fer, car il s'agit d'une planche de bois sur laquelle sont fixés plusieurs lames, et nous voilà équipés pour le travail de la pierre.

Mais attention, il ne s'agit pas de n'importe quelle pierre, et c'est sans doute là que réside la trouvaille. En effet il faut exclure le granit, la pierre de Volvic et toutes les pierres dures ou précieuses... pour se reporter sur de la pierre blanche, calcaire, tendre et fine. Ici nous l'appelons pierre de Chauvigny, mais on en trouve bien d'autres d'appellation différente selon les régions. Cette pierre peut être récupérée dans les démolitions; elle est utilisée pour réaliser les encadrements de fenêtre, de porte... Mais attention, elle ne convient pas pour les marches ou les sols car trop tendre. Donc ne récupérez pas de marches ou de dalles pour la taille.



J.P. CARDEAUD

## DU BON USAGE DU CHEMIN DE FER OU LE TRAVAIL DE LA PIERRE



Donc vous voilà devant votre bloc. En général de telles pierres ont déjà une ou deux faces taillées et planes ce qui facilite les choses. Il faudra donc, à partir de cette base, tracer le volume des objets à réaliser. La taille se fait à la tronçonneuse. Attention à la poussière qui vole partout et fait le désespoir des ménagères. Si le disque ne fait pas une entaille suffisamment profonde pour couper toute l'épaisseur, il est toujours possible d'entailler les autres faces, ce qui double la profondeur de coupe. S'il reste un noyau central un coup de marteau sur le morceau à éliminer et la pierre casse net. On peut également glisser dans l'entaille un burin mince et frapper d'un coup sec, la cassure est encore mieux réussie. Les parties en relief, après cette coupe, seront attaquées à la hachette et, pour finir, la surface sera planée avec le chemin de fer ou, éventuellement, avec une ponceuse à disque.

Cela se fait très facilement car le marbre se coupe de la même façon à la tronçonneuse, et c'est une pierre bien plus dure. Il se ponce également à la ponceuse et se finit à l'abrasif à l'eau. Ceci pour vous montrer que la pierre tendre est un vrai régal, car elle n'est pas plus dure que le plâtre sec.

Une fois le bloc taillé aux cotes HT, on trace les détails et on réalise les découpes à la scie ou par perçage tangent, comme pour le métal ou le bois. Les arrondis se font à la rape à bois et la finition à l'abrasif. Il suffit, pour terminer, de tailler les détails au ciseau comme les graveurs. Mais la technique est exactement la même que pour un autre matériau (bois, par exemple ou carton). Mais quelle satisfaction d'avoir utilisé le matériau réel.

J.P. Cardeaud

PHOTO EXTRAITE  
DU CATALOGUE  
Om de UTZ

HISTOIRE D'O N° 17  
DECEMBRE 1987 PAGE 36

# MONTAGE DU PANTO AM 18<sup>1</sup> GV

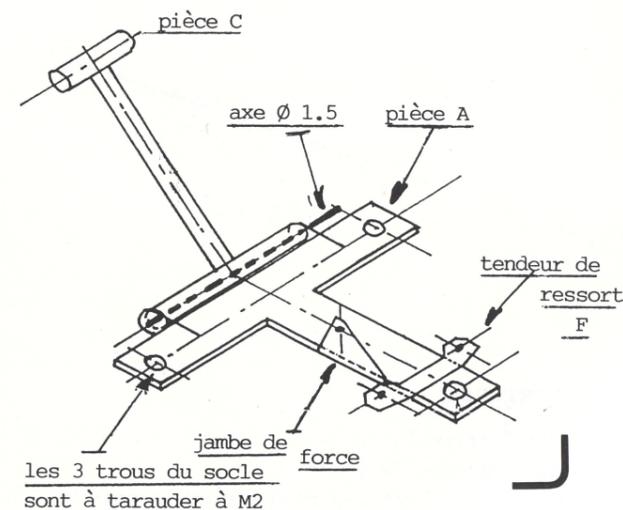


R. LABORDE  
ET R. CHEVROT

(VOIR HISTOIRE D'O N° 16 PAGE 17)

### 1) MONTAGE DU BRAS

Monter le bras C sur son socle A à l'aide d'un axe de  $\varnothing 1,5$  mm. Laisser dépasser cet axe de 4 mm côté droit. Tarauder à 2 mm les 3 points d'ancrage du socle A.



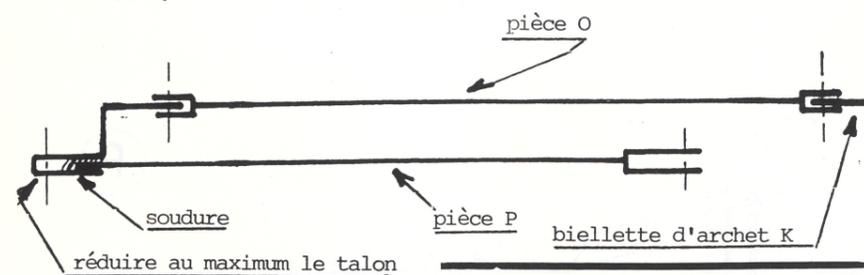
### 2) ASSEMBLAGE DES BIELLETTES

Assembler les bielles hautes et basses à l'aide de rivets de  $\varnothing 0,8$  mm.

Réduire au maximum le talon de la bielle basse P.

Assembler la bielle d'archet K.

Attention le trou inférieur de la bielle K est excentré et doit se trouver vers la bielle haute O.



### 3) ASSEMBLAGE DES BRAS SUPERIEURS ET INFERIEURS

Limer l'intérieur de la genouillère de façon à la rendre bien lisse.

La partie haute du bras C sera engagée dans la genouillère et rivée doux par un axe de 1,5 mm

La manille P sera également rivée dans la genouillère par un axe de  $\varnothing 0,8$  mm, en intercalant côté droit une rondelle de 2 mm d'épaisseur. Cette bielle est la bielle basse. Elle sera fixée à l'autre extrémité sur la jambe de force par un axe de 0,8 mm. Cet axe devra dépasser vers l'intérieur de A de 4 à 5 mm et servira de verrou de repos du panto.

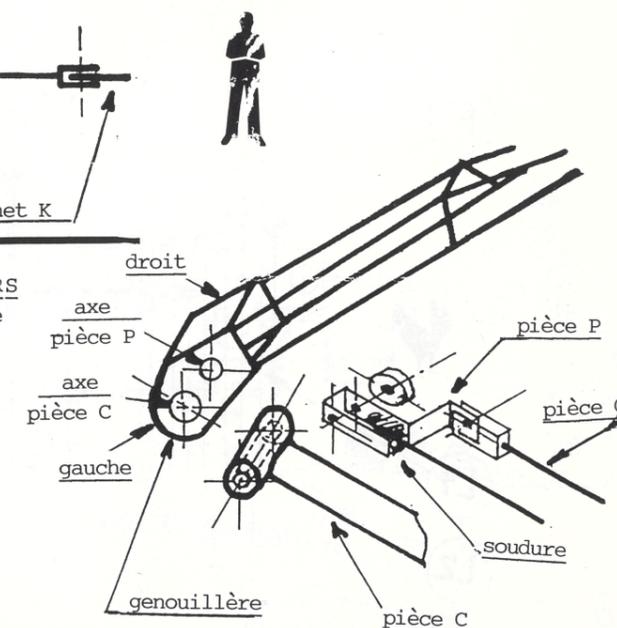
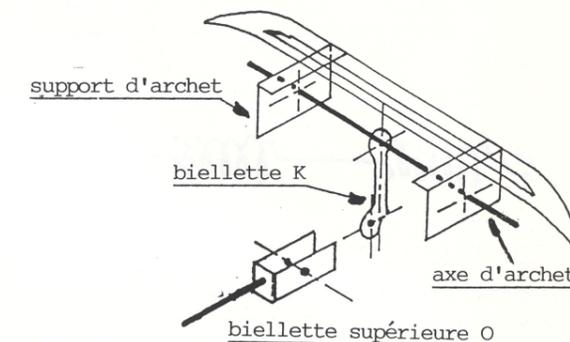
### 4) MONTAGE DES SUPPORTS D'ARCHET

Engager l'axe d'archet solidaire de sa bielle dans les tourillons des supports d'archet (côté le plus large). Souder à l'extérieur de ces supports.

La bielle K sera soudée perpendiculairement et dans l'axe du panto.

River la bielle d'archet à la bielle haute O par un axe de  $\varnothing 0,8$  mm

Vérifier qu'il n'y ait aucun point dur en manoeuvrant l'ensemble.



Montage du bras supérieur  
et du bras inférieur

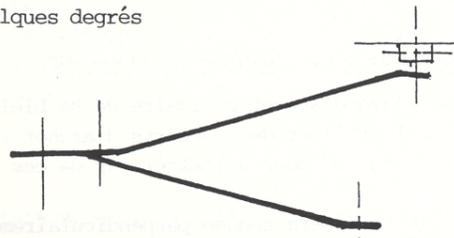
HISTOIRE D'O N° 17 DECEMBRE 1987 PAGE 37

## MONTAGE DU PANTO AM 18<sup>1</sup> GV



### 5) REGLAGE

Régler les bielles hautes et basses suivant le schéma ci-dessous. L'angle sera seulement de quelques degrés



cintrage des bielles hautes et basses

Prendre un ressort à boudin de  $\varnothing$  2 mm et de longueur 4 à 5 mm. Le préparer suivant le schéma ci-dessous.

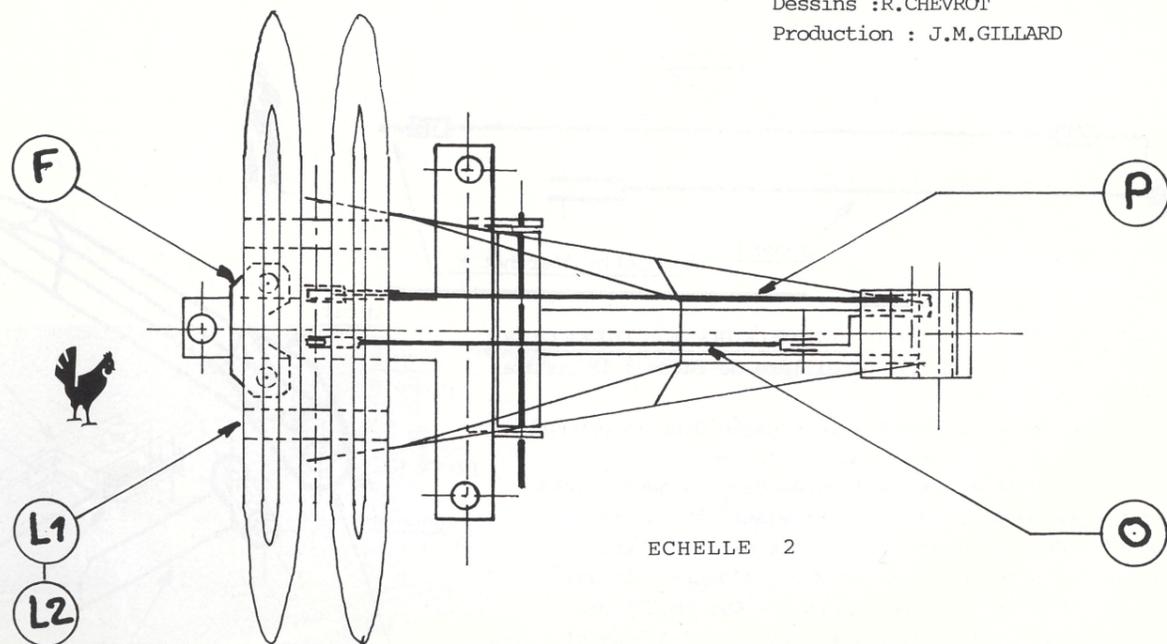


Ressort de rappel du bras

Accrochez une extrémité au tendeur de ressort F, passer devant le bras C et venir accrocher l'autre extrémité au 2<sup>ème</sup> trou de F.

Régler ce ressort de manière à ce qu'il soulève l'archet.

Le poids de montée est de 10 à 15 g.

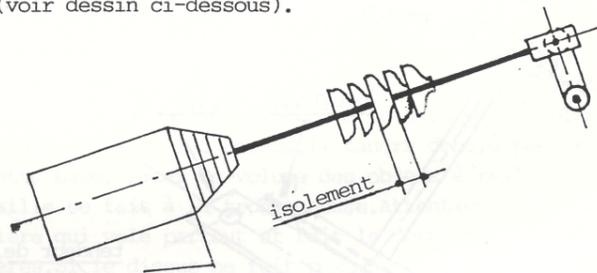


ECHELLE 2

### 6) MONTAGE DU COMPRESSEUR

Sur l'axe sortant de C ( $\varnothing$  1,5 mm) fixer la bielle du compresseur.

L'axe de commande du compresseur devra être isolé électriquement. Cela se fera par l'isolateur en vérifiant que l'axe qui va au pantographe ne touche pas celui qui va au compresseur. (voir dessin ci-dessous).



Montage du compresseur

### 7) PEINTURE

Peindre l'ensemble du panto en gris S.N.C.F., sauf la partie frottante de l'archet.

Peindre en noir mat les ressorts, et en noir brillant les isolateurs ainsi que la partie conique du compresseur.

NOTA : la position de repos du panto se fera par un décalage (dû à la flexibilité de la partie haute) vers la droite et ensuite sur la gauche de manière à ce que l'ergot chevauche la partie de la herse correspondante.

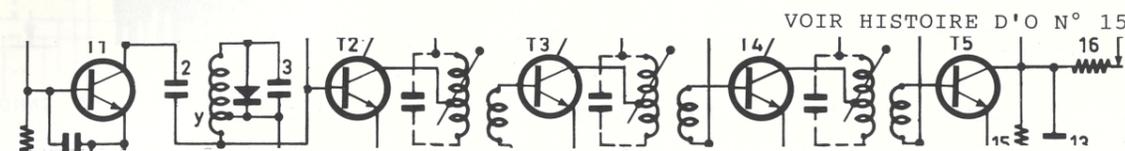
Adaptation à l'échelle : R.LABORDE

Dessins : R.CHEVROT

Production : J.M.GILLARD

VOUS AVEZ DIT **DIGITAL**

# märklin



MESSIEURS

J'ai entre les mains votre numéro de Juin que j'ai lu avec un intérêt tout particulier puisqu'en page 26 il est question de DIGITAL.

Vous me l'avez proposé et c'est bien volontiers que je souhaiterais vous apporter quelques précisions qui seront complétées par les documents joints à ce courrier.

1) LE PRIX : de l'ordre de 10 000 F pour commencer ! Pour nous 5 000 F permettent déjà un bon début, puisque le matériel, dont l'achat est au départ strictement indispensable, est :

- l'unité centrale réf. 6020 - prix public 1 417 F TTC.

- le contrôle 80 réf 6035 - prix public 1 018 F TTC

L'amateur pouvant continuer à utiliser son ou ses anciens transformateurs pour l'alimentation.

Vous pouvez ajouter ensuite un pupitre pour 16 aiguillages (Keyboard 6040 - 970 F), et, pour ceux qui veulent commander des itinéraires, un Memory (réf. 6043 - 1 444 F).

Par multiples de 4 aiguillages ou signaux il faudra prévoir, en outre, un décodeur 6083 (prix 375 F). Nous sommes loin des 10 000 F, même s'il faut équiper 3 ou 4 locomotives.

2) LE DEPANNAGE : il est assuré par MARKLIN FRANCE et ses détaillants spécialisés qui sont formés et équipés pour intervenir sur place.

Qui paye ? la garantie ou l'utilisateur comme pour n'importe quel appareil électro-ménager, ordinateur domestique ou téléviseur.



MAISON DES TRAINS. 24 Passage du Havre  
75009 PARIS

PULLMAN. 70 rue d'Amsterdam  
75009 PARIS

TOUS LES TRAINS. 71 rue de Lyon  
75012 PARIS

FER. 31 bis Boulevard St. Martin  
75003 PARIS

CENTRAL TRAINS. 81 rue de Réaumur  
75002 PARIS

3) COMBIEN DE POINTS DE VENTE EN FRANCE ?

En ce qui nous concerne, au 15/9/87 seize détaillants spécialistes (5 en région parisienne, 2 à Lyon).

4) Déjà un autre constructeur, ARNOLD, a choisi le système Marklin Digitale qui est le plus ancien, le plus élaboré et le plus performant... et le plus répandu. (plus de 20 000 unités centrales en service !).

5) Le système d'alimentation des moteurs de locomotives est bien évidemment compatible avec les moteurs modernes à rotor sans fer.

6) Dans moins d'un an le décodeur pour locomotives système 2 rails courant continu, sera disponible. En attendant vous pouvez digitaliser appareils de voie et signalisation, l'investissement sera plus étalé dans le temps !

Vous souhaitant ainsi qu'à vos lecteurs beaucoup de plaisir avec le DIGITAL, nous vous prions d'agréer, Messieurs, l'expression de nos salutations distinguées.

Pierre Villemagne

Directeur Administratif et Commercial

Jacques Fontaine et la Rédaction d'H d'O ont été heureux de recevoir ces précisions et en remercient M. Villemagne.

Pour conclure provisoirement avec les chiffres donnés (qui forment un total de 6349 F) il convient d'ajouter un ou plusieurs BOOSTERS (à 901 F) - vu la puissance des moteurs en zéro - et ... les décodeurs pour machines.

Nous reviendrons plus tard sur ce système très séduisant. En attendant nous conseillons à nos lecteurs de s'adresser aux détaillants spécialistes dont nous donnons la liste ci-dessous.

LE PETIT TRAIN BLEU. 7 rue de la Charité  
69002 LYON

MINITRAIN. 127 avenue de Saxe  
69003 LYON



DANS LE DERNIER NUMERO D'HISTOIRE D'O  
UNE ERREUR DE MISE EN PAGE AVAIT RENDU  
DIFFICILE LA COMPREHENSION DE "LA  
NORMALISATION ET NOUS". VOICI UNE RECTI-  
FICATION INTEGRALE.

**RACCORDEMENT ELECTRIQUE DES MODULES**

**1) OBJECTIFS**

- a) Assurer la continuité électrique des 4 files de rails,
- b) Permettre la commande des trains à partir d'un (ou de plusieurs) poste central (commande centralisée CC),
- c) Signalisation et automatismes. A ce sujet, il y a lieu d'être prudent et faire simple; prévoir le renvoi en direct de chaque canton à la CC plutôt que de passer en cascade à travers une série de contacts (ça devient vite prohibitif...). Cela simplifie de beaucoup le câblage des modules de base et laisse le champ libre pour chaque réalisation future. Il suffira de prévoir une rallonge par canton supplémentaire.

**2) PRINCIPES**

Le module n'étant que le "présentoir" du paysage ferroviaire, ne comporte que le minimum d'électronique ou d'électro-mécanique indispensable, tels que commandes d'aiguilles, de signaux mécaniques ou de P.N.

On distinguera donc deux groupes :

- a) Les liaisons standard, concernant les V.P. et qui seront normalisées,
- b) Les commandes spéciales, telles que P.N., aiguilles, etc.

NOTE : une gare non alimentée par son propriétaire devra pouvoir être neutralisée (aiguille en voie directe, C.V. sur voies de service, etc.) de façon à être exploitée en double voie normale.

**3) REALISATION PRATIQUE**

Il a fallu d'abord trancher le problème des prises. On verra dans ce qui suit que le nombre des liaisons à effectuer n'est pas trop élevé si l'on s'en tient aux principes ci-dessus.

**LA NORMALISATION**



ROLAND GANDELOT

Il fallait trouver quelque chose de robuste, facile à câbler et peu cher si possible. La prise industrielle MOLEX 12 contacts de chez ARCHER (vendue chez TANDY) remplit ces conditions, accepte 8 A et des fils jusqu'à 1 mm de Ø. De plus les fiches des prises sont interchangeables, ce qui fait que l'on peut se faire des combinaisons non inversables entre elles. Par exemple on ne pourra mettre A qu'avec A' et pas avec B'. Très utile par exemple si l'on sort une prise "canton" d'un module pour éviter de brancher sur la "continuité module". Dans ce cas il suffit de normaliser les prises "canton" avec la première rangée des prises inversées : fiches femelles dans la prise mâle et inversement. La prise "canton V2" pourra avoir, elle, sa dernière rangée inversée pour ne pas confondre avec "canton V1".

Nombre de liaisons :

- a) De module à module, "continuité module" figure 1. On voit que 12 liaisons sont suffisantes pour la continuité des deux VP et quelques circuits annexes tels que masses, 12 v cc et éclairages.
- b) Du canton à la commande centralisée, "canton V1 ou V2" fig.2. Les cantons n'étant pas obligatoirement découpés en symétrie il arrivera que les signaux V1 et V2 ne soient pas sur le même module, d'où nécessité de liaisons séparées vers la commande centralisée.
- c) De la gare vers la commande centralisée : dépend de la gare et de son plan de voies. Chacune étant unique en son genre, il n'est peut-être pas souhaitable de normaliser...

**4) CONCLUSION**

L'étude ci-dessus, résultant d'une cogitation collective de la Section SUD-EST du CERCLE du ZERO, n'avait pour seule ambition que de débroussailler le terrain et clarifier la situation qui nous semblait confuse.

A votre disposition pour renseignements complémentaires.

ROLAND GANDELOT

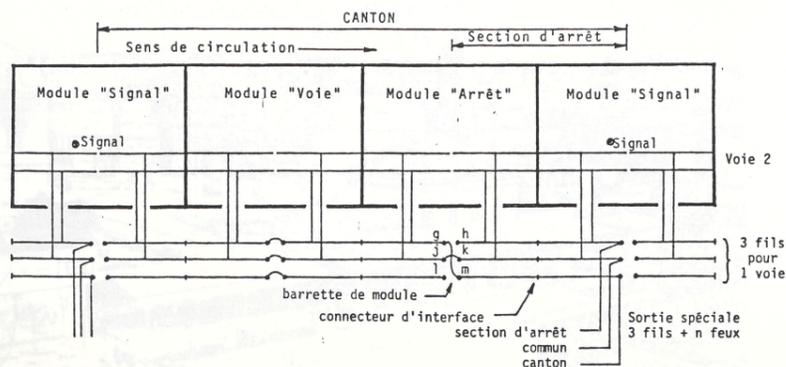


Fig.2 " CANTON V2 "

(fig.1 : page suivante )

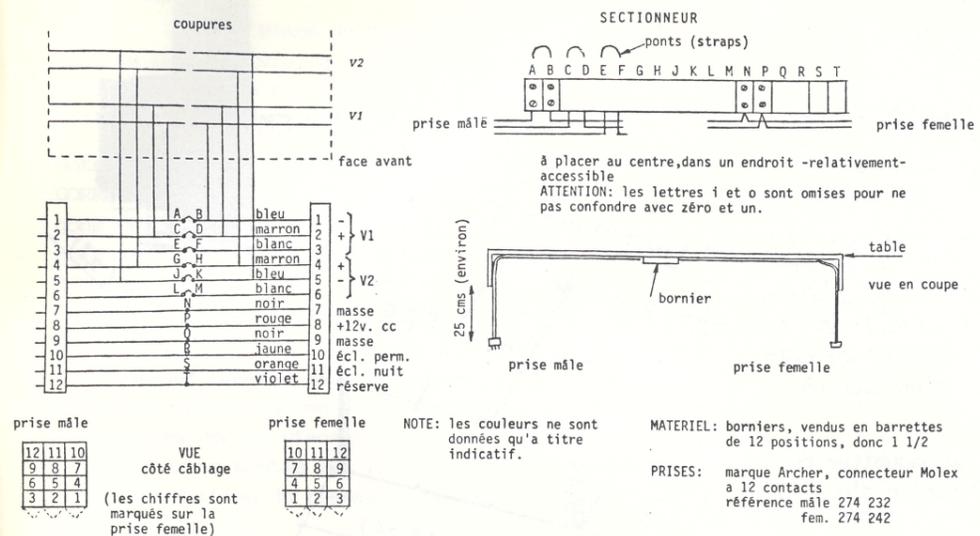


Fig. 1 "CONTINUITÉ MODULES"

**LA NORMALISATION  
MODULES "O"  
PROJET DE RACCORDEMENT  
ELECTRIQUE**

ROLAND GANDELOT

**LES CHEFS-D'OEUVRE**



VOITURE CFL 251  
DE JEAN DAHLEM

(photo Jean Dahlem)

\*\*\*\*\*

**LES PETITS TRAINS DE NOS GRANDS-PERES**

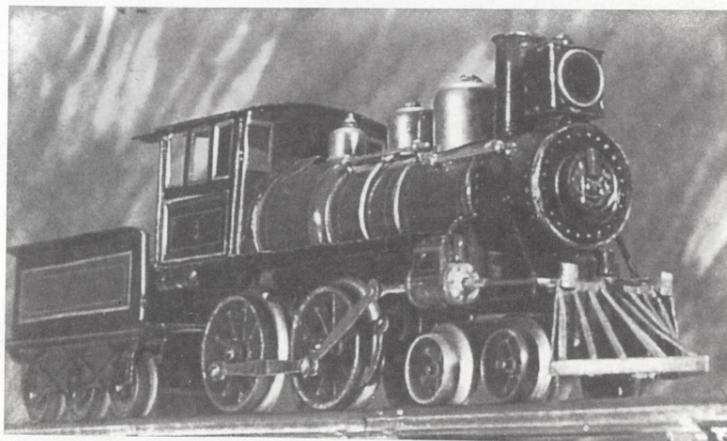
Du 28 novembre 1987 au 21 février 1988, le Musée Suisse des Transports sera le pôle d'attraction de tous les amoureux des jouets en fer-blanc. Il y sera en effet possible d'admirer une sélection de la célèbre collection de petits trains du zurichois ALOIS BOMMER; mais aussi d'autres pièces exclusives, telles que locomotives électriques et à vapeur, machines à vapeur, bateaux etc. Ces magnifiques objets de collection garnissaient autrefois les armoires de nos grands-pères.

Cette exposition, préparée avec grand soin et présentée avec beaucoup de goût, transporte le visiteur cent ans en arrière. Les pièces d'une inestimable valeur susciteront un intérêt d'autant plus vif que nombre de ces jouets sont exposés justement en un lieu réunissant plusieurs des originaux grandeur nature.

LA PLUS GRANDE COLLECTION MONDIALE DE TRAINS EN MODELES REDUITS HOTE DU MUSEE SUISSE DES TRANSPORTS

(ouvert les jours ouvrables de 10,00 h à 16,00 h et de 10,00 h à 17,00 h le dimanche et jours fériés)

**LUCERNE**





## LA FABRICATION DES BRIQUETTES INDUSTRIELLES POUR LOCOMOTIVES

Inspiré par un tas de réserve de briquettes fait d'un bloc de bois rainuré, je me suis décidé à fabriquer des briquettes industrielles au 1/43 pour décorer les tenders des locos et une réserve au dépôt VE, plus réaliste qu'un simple bloc en bois rainuré. Pour cela j'ai collé environ 400 pièces autour d'un bloc en bois de 75 x 60 x 30.

On commence par la fabrication de baguettes de 8 x 5 (longueur de 250 à 300. Voir Histoire d'O n°10 confection des traverses en Om).

Les quatre arêtes vives sont arrondies sur toute la longueur au rayon de 0,9. A défaut de machine-toupie on utilisera la lime ou le papier de verre.

Pour diviser ces baguettes en longueurs de 2,8, une pièce en bois ou en aluminium avec rainure de 8,5 x 6 sert comme boîte à coupe. Dans cette rainure on fixe une butée à distance 2,8 d'un trait de scie jusqu'au fond de la boîte.

Quand toutes ces pastilles sont coupées avec une scie très fine, on exécute sur un certain nombre des traits de casse (une face seulement). Ces dernières sont destinées à la couche supérieure du tas de réserve et aux tenders.

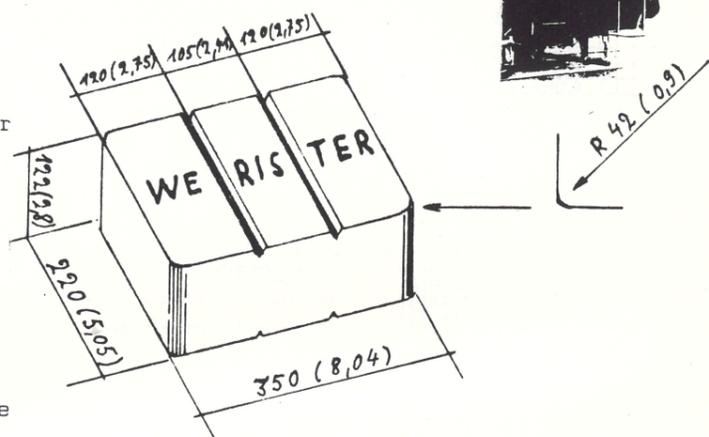
Ces traits sont exécutés dans la même boîte à coupe : deux traits de scie distants, selon le dessin ci-dessus, de 2,75; 2,41; 2,75; à la profondeur appropriée.

Les briquettes sont noircies à l'encre de chine, ou mieux, au colorant noir pour latex. Le tas de ré-



PHOTO  
JEAN DAHLEM

JEAN DAHLEM



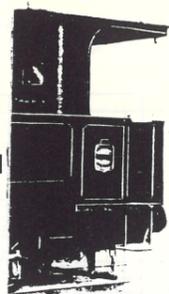
serve sera noirci seulement après assemblage.

Les mesures du croquis sont prises sur des briquettes réelles de la marque WERISTER. Peut-être en existe-t-il d'autres, car j'ai mesuré aussi celles d'un tender d'une loco Boilleau, aux cotes 7,75 x 4,4 x 2,9.

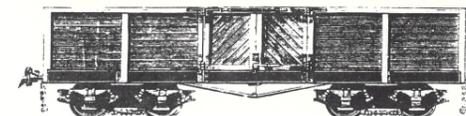
Une bonne machine facilite naturellement ce travail fastidieux. Mais, attention, une scie circulaire doit avoir au moins une table réglable en hauteur, un guide parallèle et un guide coulissant. Toute machine mini sans table réglable est à rejeter. Une table coulissante c'est déjà du grand confort, mais ça existe aussi.

LA PROCHAINE FOIS JE PARLERAI DE LA REALISATION DES PALETTES.

Jean Dahlem



## LES NOUVEAUTES



RAILWAY (BP 39, 3 Place du Marché aux Bestiaux, 14101 Lisieux Cedex) livre (enfin !) ses très beaux signaux Lartigue en kit.

Notre ami, l'amateur ANDRE FAURE (87310 St. ANNE SUR GORRE) met en construction sa première série de wagons TP (plat). Les kits comprennent : 1 plancher bois rainuré de 3 mm, 2 côtés bois rainuré de 3 mm, 2 bouts idem, 1 longeron chassis, 2 traverses pivot et des baguettes diverses de renforts. Le prix est de 142,30 F TTC + 25 F de port et emballage. La livraison est prévue pour fin janvier 88, mais les commandes (accompagnées du chèque correspondant) sont prises dès maintenant. Dans le N° 18 d'H.d'O nous donnerons toutes les informations souhaitables (Voir description du réseau de Faure André dans le N° 16 d'H.d'O).

GUILLERMET (84 Bd de la Croix Rousse, 69001 LYON) vient de mettre en vente son premier wagon de la série TP. Nous avons le plat à ranchers vendu monté et peint (TTC : 2200 F + 32 F port et emballage) C'est une très belle réalisation pour amateur exigeant. Le chassis est en laiton, longerons en U fraisés, volant de frein à main, ranchers amovibles, cylindre frein moulés à la cire perdue, bogies suspendus, etc.

A noter qu'on peut acquérir maintenant les pièces détachées (nous en reparlerons dans le N° 18)



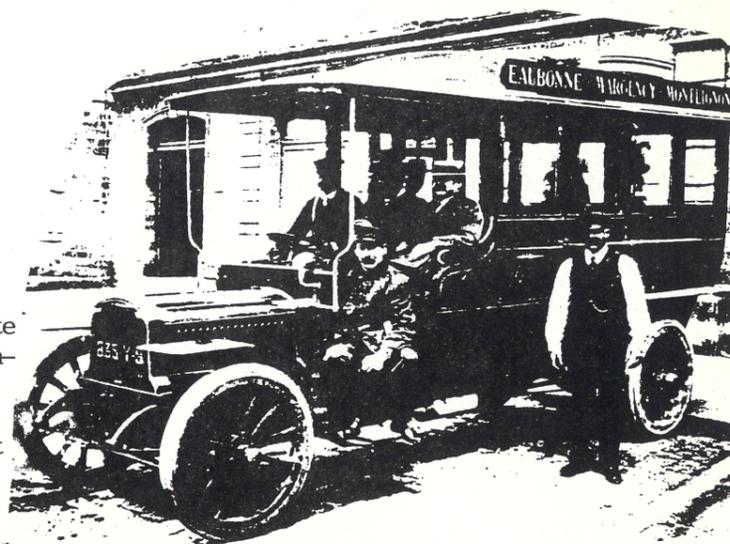
## BOUGIES

Eh oui ! HISTOIRE D'O a quatre ans. C'est un bien grand plaisir pour un "éditeur d'infortune" comme moi de voir tant de gens de talent venir spontanément et bénévolement m'aider pour faire d'Histoire d'O - ce bulletin de 10 pages austères, mal imprimées, mal reliées du n° 1 - une revue encore modeste si on la compare à ses sœurs du HO; mais une revue qui reflète l'irrésistible ascension du ZERO.

C'est un gros travail mais aussi une très excitante aventure qui permet de rencontrer des gens passionnés, passionnants, des gens de tous milieux qui ont une même merveilleuse symphonie dans la tête : un fracas wagnérien de trains lourds qui martèlent des joints dans une vallée oubliée.

A tous j'adresse ma gratitude, mon amitié et mes vœux pour la nouvelle année

Jacques Archambault EAUBONNE (S.-et.-O.) - L'Omnibus automobile de Montlignon



TRAIN PASSION, nouvelle revue de bonne qualité sur le chemin de fer réel et maquette, vient de paraître avec un rythme annoncé de 6 numéros/an. (abonnement : 198 F étranger : 260 F). De belles photos en couleurs et des articles sur la construction des modèles, le décor en HO, etc. (Photos de la draineuse d'Abreschwiler en Oe de Raymond Duton).

Train Passion, 12 rue du Buisson, 45370 CLERY St ANDRE

LE TRAIN, nouvelle revue sur le C.F. réel et maquette, luxueuse (toutes photos en couleurs et superbes) pour le prix époustouflant de 19,50 F le numéro (imprimée en Italie !). Parution mensuelle. A noter un article sur une réalisation exceptionnelle en O : superdétailage de voitures Flèche d'Or (marquetterie, moquette, etc).

Editions Publitrains e.u.r.l. BP 10, 67660 BETSCHDORF

GARDEN RAILWAYS, pour les amateurs de trains de jardin (concerne surtout des échelles supérieures au zéro, mais la technique reste la même. Bi-mensuel. Demander un numéro spécimen (contre un billet de 5 dollars) à GARDEN RAILWAYS PO BOX 61461 DEVER CO 80206 USA.

O SCALE NEWS, le zéro aux USA. Construction de matériel, bâtiments, plans, photos, etc. Plus modeste que MODEL RAILROADER mais concerne uniquement le O des USA. Bi-mensuel. N° spécimen (5 dollars !) à O SCALE NEWS, DAN B HENON, 6514 NORTH 11 th Street, PHILADELPHIA PA 19126; USA.

7 - ANDARD (M.-et-L.) - La Gare

