

# HISTOIRE D'O

*les trains*





# PASCALINE

## HISTOIRE D'O ?



Un mardi soir du printemps de l'an 1922 - le train faisant Paris-Deauville est plein - les wagons-lits affichent "complet" - des hommes d'affaires "accompagnés", des industriels et leur secrétaire, des âmes seules en quête de rencontres coquines... La légende des madones des sleeping vient prendre sa source, le coucher du soleil les rend plus belles...

Des petites Marilyn, bien de chez nous mais à l'échelle du zéro, se rajustent, ou bien se déshabillent, ou encore prennent des poses alanguies sur de jolis coussins de soie, noyées dans leurs dentelles ou réduites à leur plus simple appareil...

Ces petits personnages, uniques en leur genre dans leur nudité minusculeusement ravissante, représentent chacun un modèle de perfection aux formes très appétissantes (point de vue masculin évidemment !).

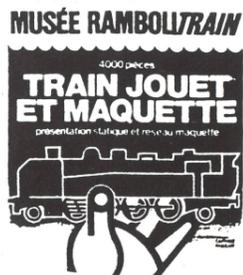
Silence sur l'Artiste (secret professionnel !). Amour et chemin de fer, affaire à suivre...

Pascaline



UNE VUE DU RESEAU J.C.CAILLAULT

photo J.C.Caillaault



## RAMBOUILLET

Le musée du Rambolitrain offre un incomparable charme campagnard. Sous ses grands arbres une rencontre modeste ou internationale prend une allure de garden-party élégante à cocktails de Cadillac et autres vintages, de vapeur vive (merveilleux réseau de Guy Pétel !), mais aussi de flâneries sur des voies cahotantes, fumées parfumées et escarilles, piqueniques, châteaux, démonstrations de modèles ou expositions de chefs-d'oeuvre... On sent que, Alain Baldit le maître de céans, que ses amis et collaborateurs, sont des familiers des grands trains de luxe. (Nous en reparlerons dans les pages d'Histoire d'O).

Jacques Archambault



L'A.G. du CERCLE du ZERO s'est déroulée, un week-end de Pentecôte ensoleillé, à travers les verts paysages de la Wallonie et l'amitié aristocratique de nos amis Belges.

Le nouveau bureau du Cercle est ainsi composé :

Président d'Honneur : Pierre Chenevez,  
Président : Maurice Vielzeuf,  
Vice Président : Jacques Archambault,  
Trésorier : Dominique Ybert,  
Trésorier adjoint : Paul Ciernack,  
Secrétaire : Claude Graince,  
Secrétaire adjoint : Jean François Barrié,  
Coordonnateur des Sections Régionales : Gérard Petit.

Un emploi du temps établi de main de maître par Pierre Heymans, a permis aux membres du Cercle de découvrir, au hasard d'autoroutes paysagées, de très beaux réseaux qui auront un jour leur place dans les pages de la revue.

Un peu essoufflés, nostalgiques, ravis et touchés par l'accueil, les "congressistes" ont repris le chemin du retour, la tête pleine de projets et songeant déjà à la prochaine A.G. (En automne 89 et en Bretagne).

\*\*\*\*\*

# HISTOIRE D'O les trains

26 PARC DE MAUGARNY

95680 MONTLIGNON

\*\*\*\*\*

ATTENTION !

HISTOIRE D'O PARAIT 6 fois en 1988.

(Par suite des congés payés de l'imprimeur le n° 21 paraîtra début septembre)

ABONNEMENT 1988

FRANCE = 180 F

ETRANGER = 220 F

-Société Générale - ROISSY 95711 = Histoire d'O n° 50112425.

-Compte postal - n° 2769 85 U LYON 69000.

\*

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 "

(le lot complet = 320 F franco)

\*

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 de 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, R. Chevrot, Jean Dahlem, Jacques Fontaine, R. Laborde, Gérard Petit, Pascaline Pichon.

VENTE AUX NUMEROS =

N° 13 et 14 = 30 F - N° 15 et 16 = 35 F

N° 17 = 40 F - N° 18, 19, 20 = 35 F

NUMERO DE COMMISSION PARITAIRE = 70042.



VUE SUR L'ANCIEN RESEAU DE GEORGES MARCHAIS

SOMMAIRE

PASCALINE	page 2
CERCLE DU ZERO	2
RAMBOUILLET	2
UNE ATMOSPHERE DE RESEAU	4,5,6
LES CATENAIRES	7 à 10
Les 130 B EST	11 à 13
Les CITERNES	14,15
Les COUVERTS KzF	16,17
Les WAGONNETS LSL	18,19
PETITES ANNONCES	19
COMMUNIQUE	19
BRIQUETTES	20
TP/USA	20
LA DOCUMENTATION	21,22
LA BICYCLETTE	23 - 28
LES MODULES	24, 25
LES NOUVEAUTES	25, 27
LE COURRIER DES LECTEURS	26

\*\*\*\*\*

PAGE 1 DE COUVERTURE =

La GRAND'COMBES au temps de la vapeur

(photo ROBERT ROIGT)

\*\*\*\*\*

CERCLE DU ZERO SECTION ILE DE FRANCE

\*\*\*\*\*

Les réunions ont lieu les premiers mardis de chaque mois (à partir de 18 h.30) à l'hôtel ARCADE DE ROISSY CDG (en bordure de la gare SNCF) (deuxième salle du restaurant).

\*

Une deuxième section d'Ile de France est à l'étude dans le sud de Paris (ORLY ?). Ouverture prévue pour l'automne 1988.

Renseignements auprès de Gérard Petit, 17 avenue Nationale, 91300 MASSY. Tél. 69 20 97 48

\*\*\*\*\*

HISTOIRE D'O N° 20

JUIN 1988 PAGE 2

HISTOIRE D'O N° 20 JUIN 1988 PAGE 3

# UNE ATMOSPHERE DE RESEAU

CE N'EST PAS UN RESEAU D'ATMOSPHERE, MAIS UNE ATMOSPHERE DE RESEAU. IL A ETE CONSTRUIT DANS L'INTERET DE L'EXPLOITATION DES MACHINES DE CONSTRUCTION PERSONNELLE POUR EN JUGER LES PERFORMANCES EN LIGNES : CHARGE REMORQUEE ET VITESSE, ET LES MANOEUVRES EN GARE AU RALENTI.

R. LOÏC

Le dessin joint permet d'avoir une idée de l'ensemble dont l'essentiel est la gare terminus qui oblige à un certain trafic.

L'étude d'un tel schéma a été faite en fonction des formes et dimensions du local mis à disposition, en conservant l'ouverture des fenêtres, avec passages à travers un mur, ce qui a permis un développement maximal du circuit dans une pièce contiguë; à savoir : 2 courbes à niveaux différents, extérieures au dessin dans sa partie gauche.

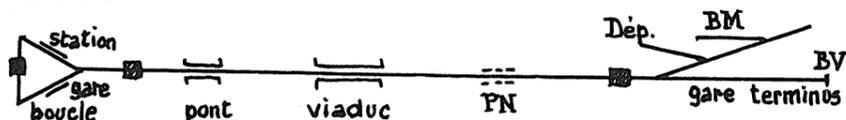
## ENCOMBREMENT

7 m x 3, ( m en surface occupée par le réseau; plus un passage libre de 1 m tout le long de la gare, réservé pour la visite. Le centre est également libre et on y accède en passant sous la gare.

## TYPE DE RESEAU

UNIVERSEL, fonctionne en compatibilité 2 ou 3 rails (rail central), 12 ou 20 volts, continu ou alternatif. Circulation de terminus et retour à terminus, avec changement automatique de polarité en exploitation 2 rails avant la sortie de la boucle de retournement.

## DEVELOPPEMENT LINEAIRE



## LONGUEUR DU PARCOURS

Un engin moteur partant de la gare terminus et y retournant, a parcouru 53 mètres.

## VOIES

De construction personnelle dans sa plus grande partie, dont les embranchements : 14 simples, 1 symétrique 2 triples ( un aiguillage triple en 3 rails ça fait beaucoup de rails : rails de roulement, rails centraux, contre-rails !). Les traverses sont en bois, des agrafes "maison" fixent le rail. Les commandes sont réalisées par relais téléphoniques qui assurent les fonctions mécaniques et électriques des circuits de voies.

## RAYONS DE COURBURE

1,40 m, 1,50 m, 1,60 m et 1,80 m, selon les contraintes d'espace. Exceptionnellement 1,30 à un point du réseau, ce qui a obligé à modifier les longerons de chassis de certaines machines.

## NIVEAUX

Le plan des voies de la gare terminus est à 1,16 m du sol. A la sortie s'amorce une pente continue de 2,4 % jusqu'à la boucle qui se situe entièrement au niveau - 25. Après passage de la boucle c'est la remontée vers la gare par le même chemin (de fer...non, de laiton et de maillechort).

## GARE TERMINUS

BV construction amateur.

Réception sur 5 voies, toutes à quais (butoirs lumineux numérotés) - dégagement de la machine par bretelle sur voie grande ligne - quais couverts (abris parapluie translucides) - accessoires : bancs, personnages, horloges, indic., H.P., pub, fluos, etc...

Gare marchandises (de marque MDM).

3 voies dont 2 sous halle à verrière. Château d'eau de construction amateur. Quai maritime avec portique de chargement. Voie de réception avec dégagement de la

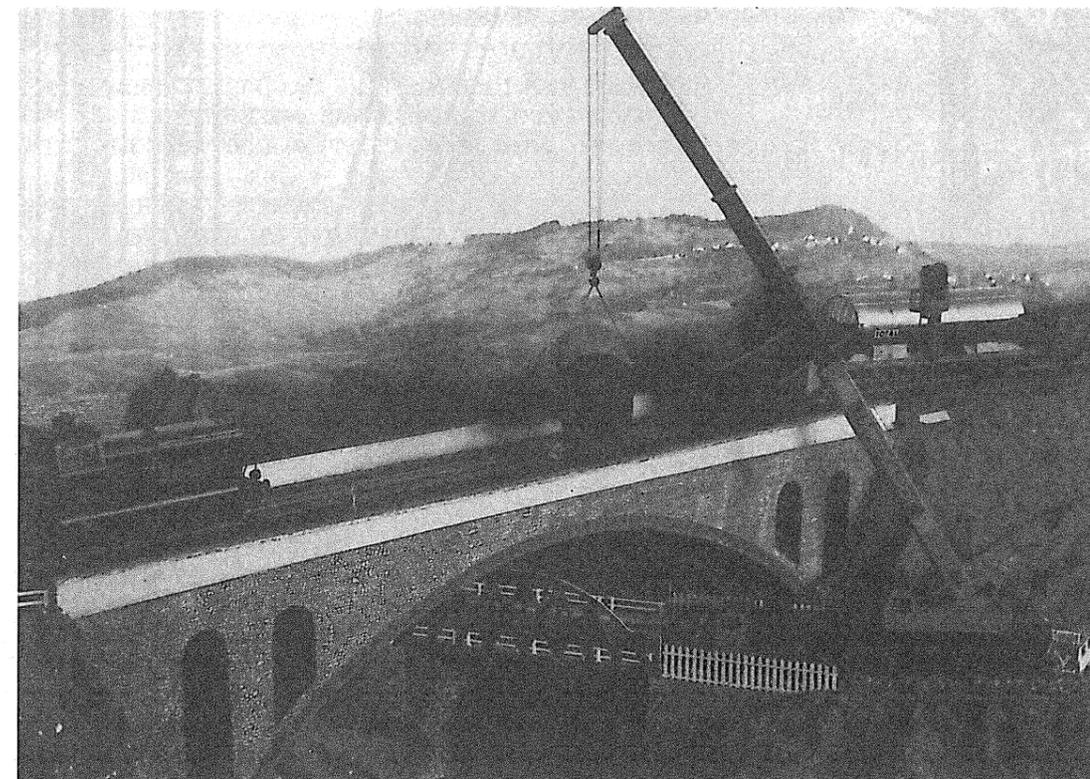
locomotive. Remise à machines à 2 voies (de marque MDM) et 2 voies de débord, accessoires...

## GARE DE PASSAGE

En courbe. Elle s'appelle COURBEVOIE (bien sûr !). Elle est en hors plan de la partie gauche du dessin. Exécution amateur de la façade.

## STATION

Sur la partie droite en retour de la boucle au niveau inférieur. Elle s'appelle LA DROITIÈRE ( re-bien sûr !). De marque MDM, avec bancs, kiosques, etc...



## OUVRAGES D'ART

Grand viaduc en arc façon maçonnerie, longueur 1 m, au-dessus d'un pont routier enjambant un cours d'eau. (voir photo ci-dessus). Pont métallique construction d'amateur, fait en bois et enjambant la route qui se perd dans le décor. Tunnels avec entrées maçonnerie (marque MDM).

## DECOR

Grand panorama en toile de fond fait de deux dioramas Fallier accolés et arrondis dans les angles, ce qui représente un paysage sans cassure.

## SIGNALISATION

Elle est factice et représentée par des feux JEP en pleine voie, et des potences rallongées et transformées, en gare; quelques panneaux indicateurs lumineux divers, mais sécurité assurée à l'entrée de la gare et à la sortie de la boucle de retournement.

## PASSAGE A NIVEAU

A commande électrique avec maisonnette et jardin.

## TABEAU DE COMMANDE

A contrôle optique permettant d'effectuer toutes les manoeuvres en gare - clavier à 8 touches et commutateurs placés sur le synoptique commandant ainsi toutes les aiguilles et les circuits de voies pour les entrées et les sorties de trains par une seule manipulation sans avoir à regarder la position des différents appareils de voie.

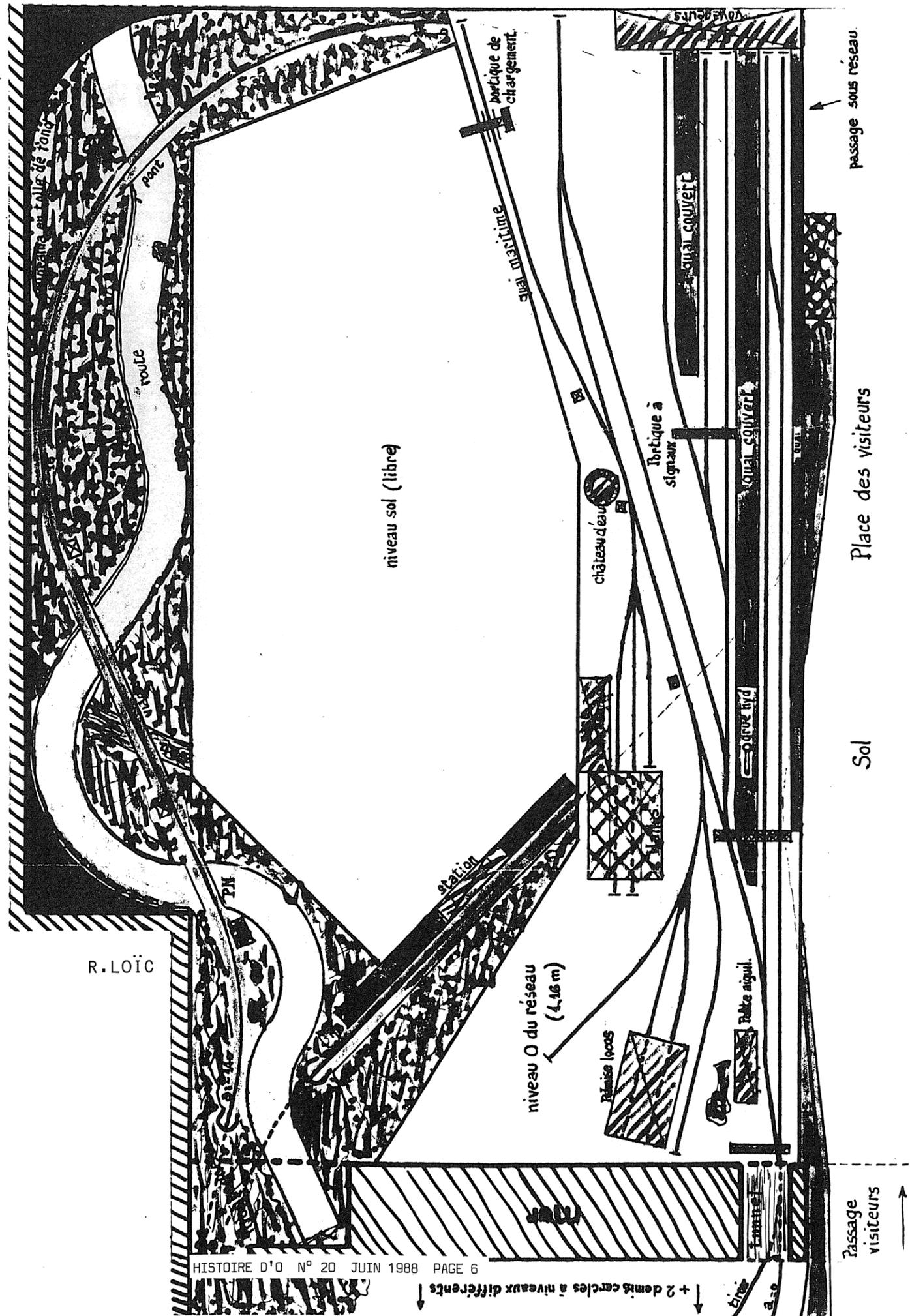
## PONT TOURNANT

Reste à réaliser.

Lorsque paraîtront ces lignes le réseau sera démonté, le local le contenant devant être libéré. Un autre local a été trouvé. Il sera remonté différemment, puisqu'on est toujours tributaire des formes et dimensions d'un autre local. Mais le synoptique de circulation restera le même.

Il faut que ça roule et que tout roule, le 2 et 3 rails, voire le tin-plate.

ROBERT LOÏC



# LES CATENAIRES

\*\*\*\*\*  
 CONSTRUIRE DES MOTRICES ELECTRIQUES C'EST BIEN JOLI, MAIS ENCORE CONVIENT-IL DE LES ALIMENTER COMME DANS LA REALITE, C'EST A DIRE AVEC UNE CATENAIRE ET NON POINT UN RAIL CENTRAL, LATERAL OU MEME LE 2 RAILS !  
 VOILA POURQUOI HISTOIRE D'O COMMENCE AUJOURD'HUI UNE SERIE D'ARTICLES SUR LA CONSTRUCTION DES CATENAIRES. CETTE ETUDE MENE PAR UN "BUREAU D'ENGINEERING" BIEN CONNU DE NOS LECTEURS (R. LABORDE ET R. CHEVROT), DEVRAIT COMBLER TOUS NOS AMIS DE LA TRACTION ELECTRIQUE - ET MEME LES AUTRES (NOUS AVONS DEJA VU DES "VAPEURS" EQUIPEES D'UN PANTOGRAPHE JUCHE SUR LE TENDER, OU ENCORE DISSIMULE, AU-DESSUS DE LA CHEMINEE, DANS UN NUAGE DE VAPEUR EN COTON TEINTE... C'EST CE QUE CERTAINES REVUES APPELLENT DU REALISME D'ATMOSPHERE !).  
 \*\*\*\*\*

ETUDE ET INSTALLATION  
 DE CATENAIRE 1500 v.

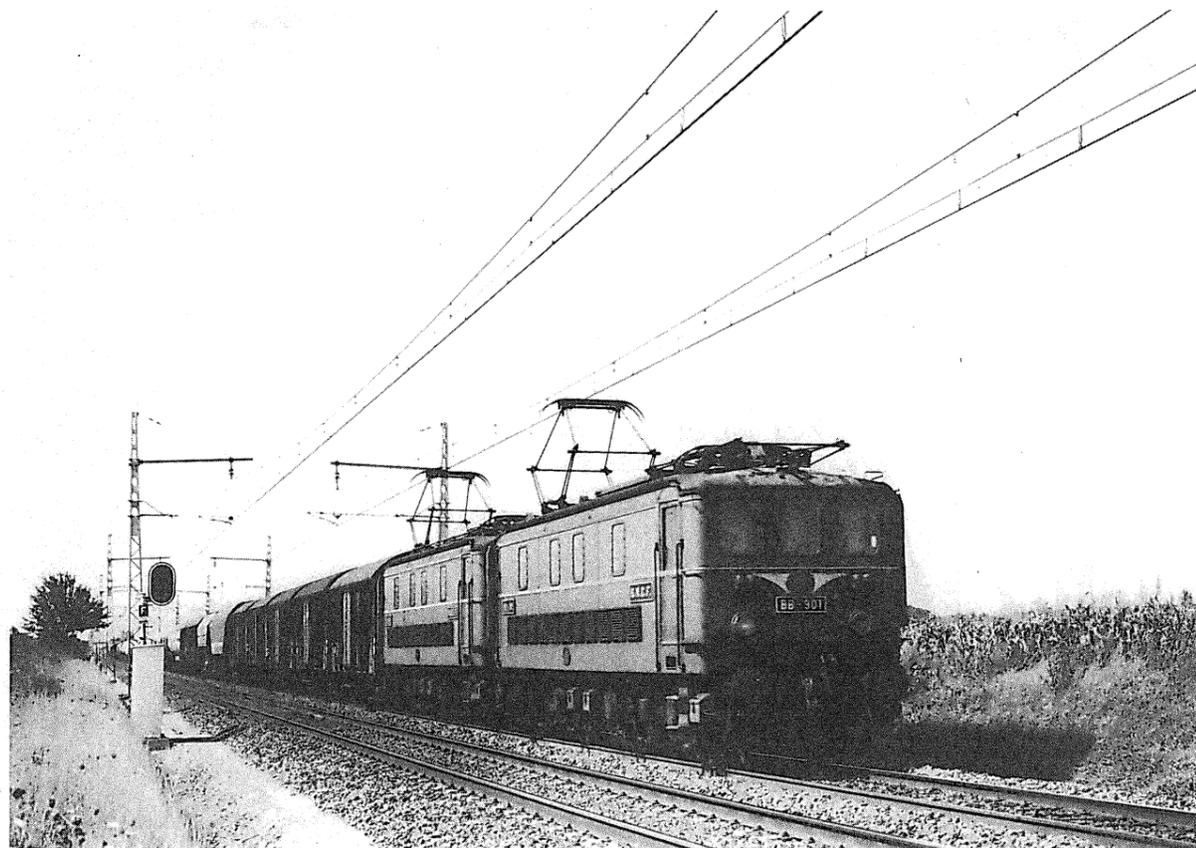
R. LABORDE  
 R. CHEVROT

SOMMAIRE

- I GENERALITES ET TERMINOLOGIE
  - 1 généralités
  - 2 terminologie
- II CONCEPTION ET ADAPTATION A L'ECHELLE 0
- III DEFINITION DES ELEMENTS DE CATENAIRE
  - 1 longueur des éléments
  - 2 pointage sur le réseau
  - 3 matériaux utilisés
- IV CONSTRUCTION DES CATENAIRES
  - 1 confection d'un gabarit
  - 2 gabarit pour pendre les fixes
  - 3 montage final
  - 4 précisions sur l'installation
- V CONSTRUCTION DES POTEAUX
  - 1 généralités
  - 2 les différents types de poteaux
  - 3 construction des poteaux à l'échelle 0
  - 4 les portiques
- VI LES ACCESSOIRES DES POTEAUX ET CATENAIRES
  - 1 les tendeurs
  - 2 les haubans
  - 3 les sectionnements à air
  - 4 les sectionneurs de tronçons
  - 5 les isolateurs de caténaire
- VII CONCLUSION SUR LA PREMIERE PARTIE
- VIII INSTALLATION SUR LE RESEAU



EN GARE DE LIMOGES EN 1974 (photo GERARD PETIT)



St.AUBIN - St.LUPERCE EN 1977

PHOTO J.P.DEMOY

\*\*\*\*\*

ETUDE ET INSTALLATION DE CATENAIRE 1500 VOLTS  
A L'ECHELLE 0

I GENERALITES ET TERMINOLOGIE

1 GENERALITES

Cette étude sur les catenaires n'est nullement un cours, ni une conférence. Tout ce qui va suivre n'engage que moi et je n'ai nullement, non plus, l'intention d'en faire une bible.

La seule chose qui m'incite à en parler est :

- que depuis 23 ans mon réseau fonctionne exclusivement sous catenaires avec 87 mètres de développé.
- que de nombreux amis adeptes du 0 voudraient monter ce type d'alimentation qui, tout en étant réaliste, donne toute satisfaction.

Les astuces que je citerai ont été adoptées après divers essais. De nombreux systèmes ont été refaits et testés pour arriver au résultat actuel. Rien ne vous empêchera d'adapter votre idée personnelle à mes propositions.

Ce sera un grand plaisir de connaître votre innovation, mais à condition que cette idée se concrétise sur votre réseau.

Je vais vous décrire ce que j'ai fait. Je ne parlerai que du 1500 volts. Je vous recommande de lire l'ensemble du programme avant d'attaquer la réalisation. Ne partez pas "la fleur au fusil" !

2 TERMINOLOGIE

La figure 1 donne les éléments constitutifs de la caténaire. (voir page suivante).

A la SNCF il existe 3 types de catenaires :

- a) caténaire souple ou ondulée type MIDI
- b) caténaire polygonale type PO et devenue unifiée SNCF,

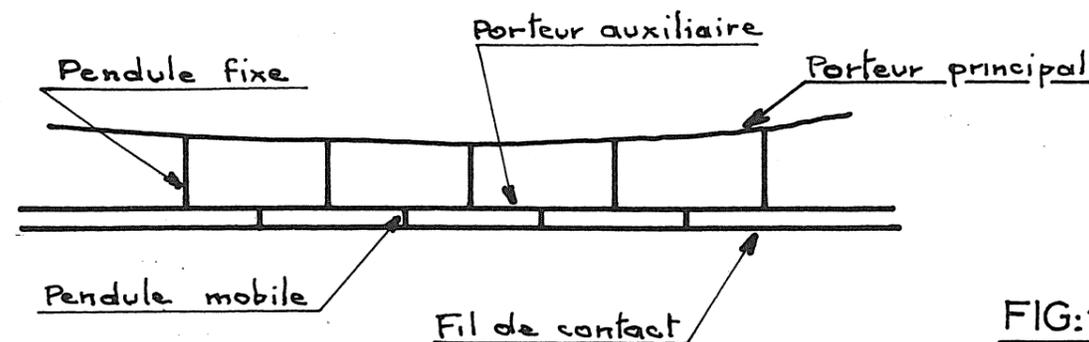


FIG:1

- c) caténaire compound dont le contact est assuré par deux fils parallèles (à rapprocher du type B).

II CONCEPTION ET ADAPTATION A L'ECHELLE 0

La caténaire, que je vous propose de réaliser, sera une souple polygonale, plus facile à construire que la polygonale classique.

J'ai fait un compromis pour l'adaptation au 1/43, ceci pour les raisons suivantes :

- nos courbes sont nettement plus serrées qu'à la SNCF.
- nous n'avons pas les moyens techniques miniaturisés, tels que serre-cables, isolateurs fonctionnels, etc...
- la longueur maximale des catenaires à la SNCF est de 63 m. Pour nous c'est trop : 1 mètre suffira.
- En pleine voie la SNCF utilise des tronçons de 1200 m. maintenus à chaque bout par des compensateurs à poids ou treuils. Nous adapterons, là aussi, cette norme et nous prendrons 6 m. pour longueur maximale. En effet nous sommes obligés d'exagérer le diamètre des fils pour une bonne solidité et, ainsi, nous augmentons le poids pour de longues portées.
- la hauteur normale du fil de contact au plan du rail est de 6,04 m., soit, à l'échelle, 13,90 cm.. La hauteur minimale est de 4,60 m. soit : 10,60 cm.. Ces valeurs immuables doivent constamment vous rester présentes à l'esprit.

La SNCF utilise des sectionneurs pour isoler électriquement certains secteurs. Il sera intéressant d'en mettre un ou deux en pleine voie pour l'esthétique. Par contre nous en mettrons de nombreux, mais invisibles et adaptés au réseau, grâce aux relais qui seront dissimulés sous la table de roulement.

III DEFINITION DES ELEMENTS DE CATENAIRE

En fonction du tracé de votre réseau il va falloir déterminer l'emplacement des poteaux. En fonction de cet emplacement vous pourrez déterminer combien il vous faut d'éléments de différentes longueurs.

1) LONGUEUR DES ELEMENTS

L'abaque de la figure 2 va permettre de déterminer l'espacement des poteaux en fonction du rayon de vos courbes et de la longueur de l'archet de vos pantos. Nous n'utiliserons que des longueurs de catenaires multiples de 10 cm. En effet, dans la réalité, les pendules fixes sont espacés de 4,50 m, soit 10 cm en 0. Nous ne descendront pas en-dessous d'une longueur mini de 0,50 m.

Les longueurs standards seront donc de 1 m maxi et 0,50 mini, avec des éléments de 0,90 m, 0,80 m, 0,70 m et 0,60 m.

2) POINTAGE SUR LE RESEAU

Sur votre réseau plantez provisoirement à l'emplacement des poteaux, des pointes de 100 (pointes charpente). Utilisez l'abaque (fig.2) pour déterminer l'implantation des pointes dans les courbes, et ceci même dans les entrées de gare et sur les grils.

Vous pouvez maintenant faire le compte des différentes longueurs nécessaires pour votre réseau. Ne vous occupez pas, pour l'instant, de l'implantation des portiques en entrée de gare.

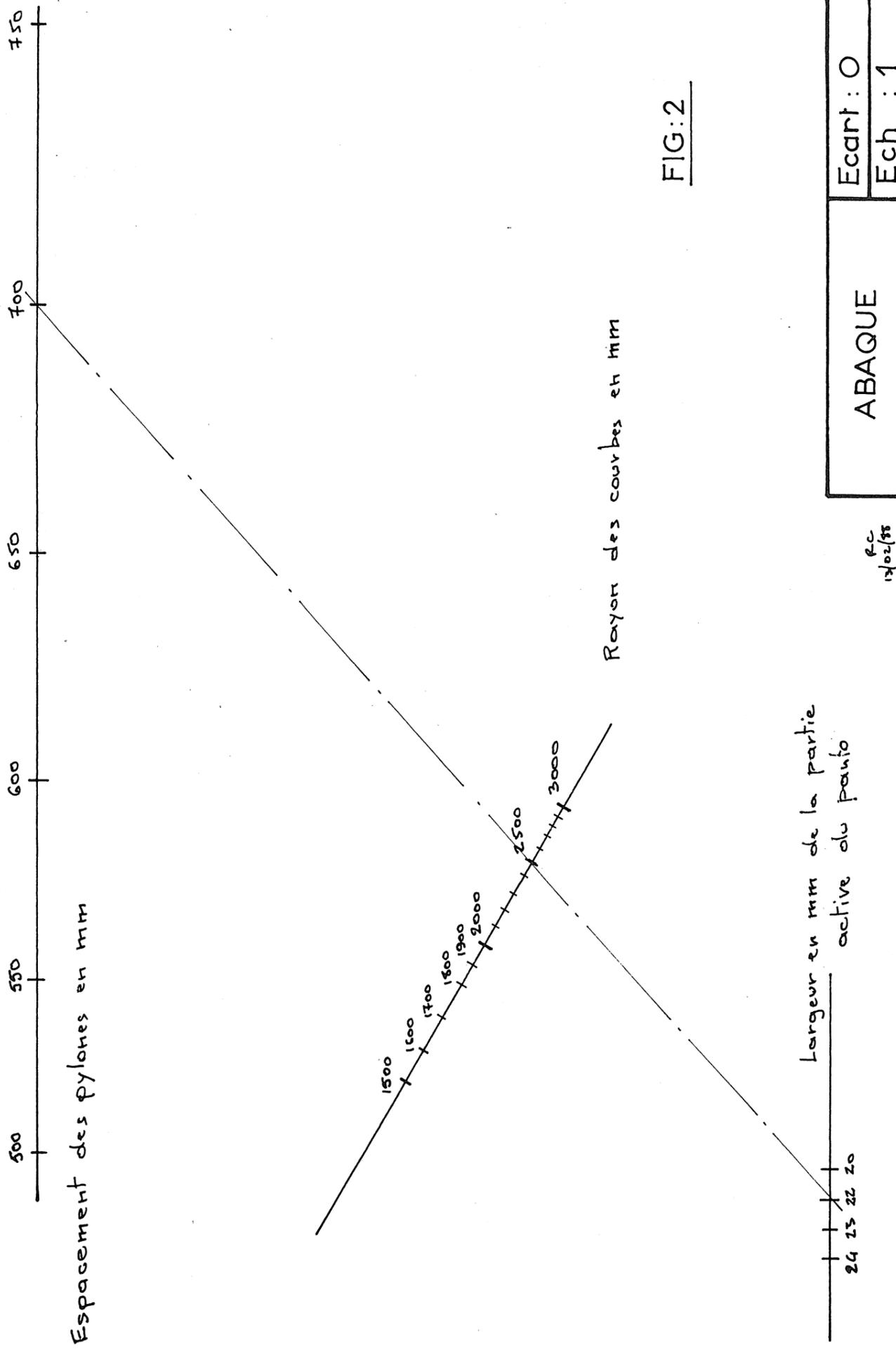
Comptabilisez l'ensemble des éléments de base.

3) MATERIAUX UTILISES

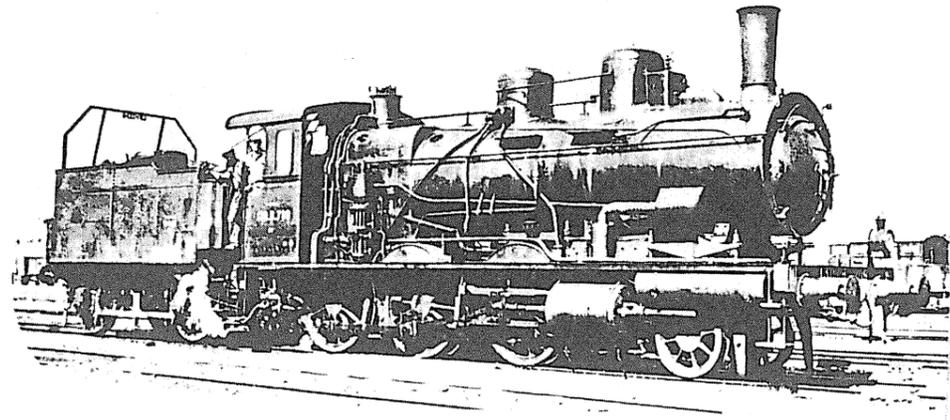
Je vous conseille le fil de laiton, car le cuivre n'en finit pas de s'étirer et le fil de bronze est très rare.

Ne pas recuire le fil laiton, mais uniquement l'étirer. L'oxydation est combattue par le papier de verre et les bombes pour contact électrique. (Le frottement des pantos enlève l'oxyde sur la caténaire comme le fait le ski sur les plots).

A SUIVRE



Espacement des pylones en mm



les 130 B  
EST

Locomotive 130 B 709. Tender 13 C 13.

Photo Fémino.

LES 130 B EST

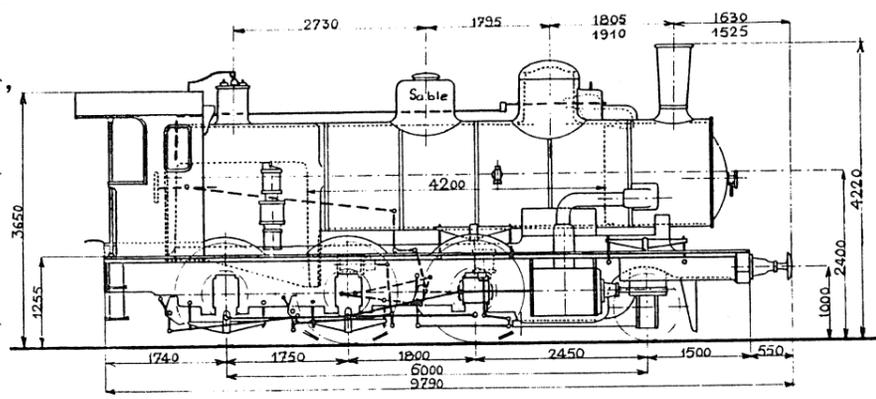
La jouissance suprême tient dans le désir, la conception, le projet. N'est-ce pas Valéry qui disait que le meilleur moment, avec une femme, c'est quand on monte l'escalier derrière elle? Pour les femmes on peut émettre des réserves, mais pour les maquettes c'est terriblement vrai. Et je sais ne pas être le seul à avoir des tas de kits en attente, rangés dans leurs boîtes. Sans compter les maquettes en cours de réalisation sur mon établi (actuellement : deux Courte-queues, une Boer, une 121 PLM et une Bicyclette...!).

Donc si je vous présente cette sympathique petite bouillotte je me suis interdit tout flirt avec elle.

Pourtant elle est bien plaisante avec son allure libre qui la rend apte à tous les services, aussi bien voyageurs que marchandises ou mixtes. Rapidement les réseaux secondaires l'adoptèrent car son faible poids par essieu lui permettait de négocier les voies légères. Et sa facilité d'inscription en courbe la laissait à l'aise dans les lignes les plus difficiles des Ardennes ou des Vosges. Aussi bien que sur nos réseaux maquettes les plus alambiqués.

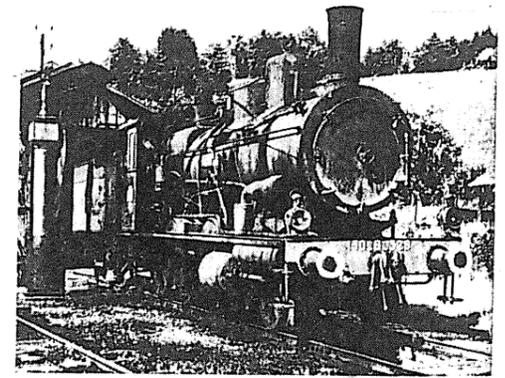
Comme toujours, selon la loi de Darwin, elle est issue d'une évolution, c'est à dire de la transformation, dans les ateliers d'Épernay, des anciennes 030. Ainsi, entre 1859 et 1864 on a transformé en 130 B, 13 machines du type 23 (n° 0250 à 0299). 1858 à 1862 : 17 machines 130 B du type 29 (0300 à 0349). 1868 à 1884 : 48 machines 130 B du type 23 (0350 à 0478). En 1881 : 2 machines 130 B du type 45 (0479 à 0500). Et de 1882 à 1884 : 12 machines 130 B du type 45 (0701 à 0766).

Ces transformations étaient très importantes puisque ne subsistaient que les essieux moteurs, l'embiellage et les cylindres. Le châssis étant allongé et renforcé.



DIMENSIONS PRINCIPALES

Surface de grille		2,06 m <sup>2</sup>
Surface de chauffe	foyer	11,5 m <sup>2</sup>
	tubes	36,4 m <sup>2</sup>
	totale	108 m <sup>2</sup>
Surface de surchauffe		25 à 38 m <sup>2</sup>
Nombre d'éléments		18 de nature variable
Timbre		16 hpz
Diamètres des roues		0,920 m - 1,420 m
Diamètre des cylindres		0,460 m
Course des pistons		0,660 m
Tubulure	gros tubes	18, de 125 × 133
	petits tubes	111, de 44 × 49
Masses	à vide	48,1 à 49,2 t
	en charge	53,2 à 54,3 t
	d'adhérence	39,7 à 40,7 t
Puissance		990 à 1 050 CV
Effort de traction		13,8 t



1967 - PHOTO GILLOT

# LES 130 B EST

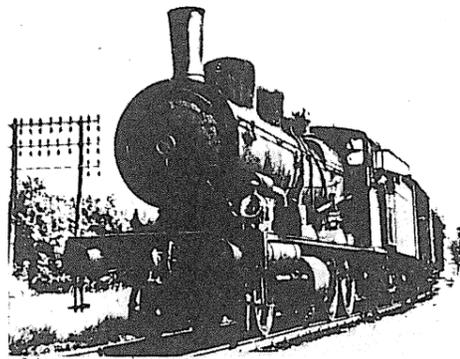
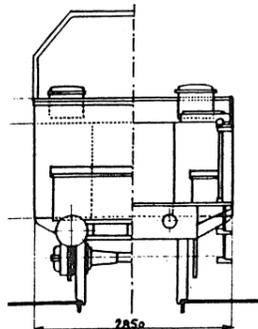
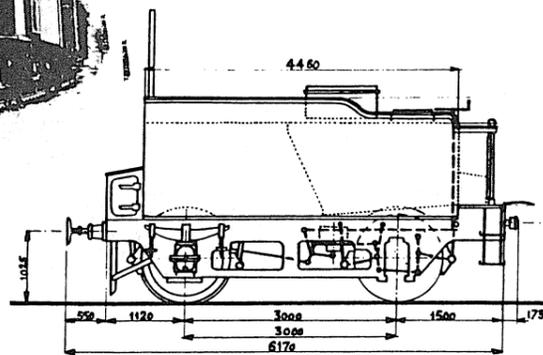


Photo Florin.



TENDER 13 B

## LES 130 B EST

Les transformations en 130 A compounds n'ayant pas donné d'aussi bons résultats que les 130 B à simple expansion (facilités et frais d'entretien) il n'y eut que 48 machines transformées en 130 A (jusqu'en 1884) contre 92 en 130 B.

Ces 130 B légères, économiques, simples et solides, eurent une carrière fort longue. Les dernières furent réformées en 1969, ce qui leur donnait l'âge vénérable de 109 ans.

## LES TENDERS

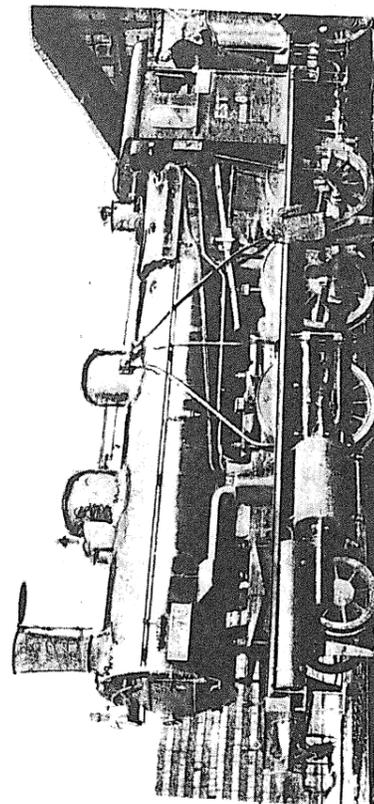
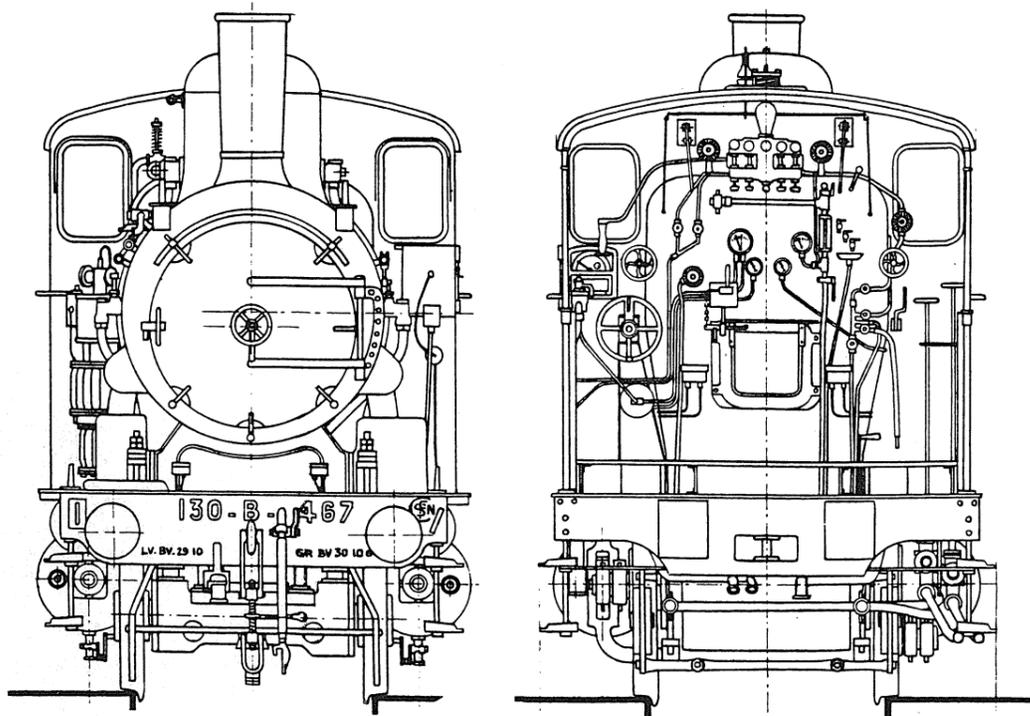
Les machines d'origine furent accouplées à des tenders 7A (comme les locos 021 A, 220 A, 030 A et 030 B). Elles eurent aussi des tenders deux essieux 10 A, 13 A, 13 B et 13 C. Et, vers 1954, des tenders 20 A.

(LES PLANS, DESSINÉS PAR GILLO, QUE NOUS VOUS DONNONS, ONT ÉTÉ CONFIES PAR JEAN FLORIN ET MIS À L'ÉCHELLE DU 1/435 PAR HISTOIRE D'O.)

UNE 130 B (n° 476), EN PARFAIT ÉTAT DE MARCHE, EST VISIBLE À L'AJECTA.

Graisseur à condensation à 4 départs  
Frein à air comprimé Westinghouse  
Indicateur enregistreur de vitesse Flaman  
Semblables aux 130 A, sauf le moteur  
Vitesse limite : 80 km/h.

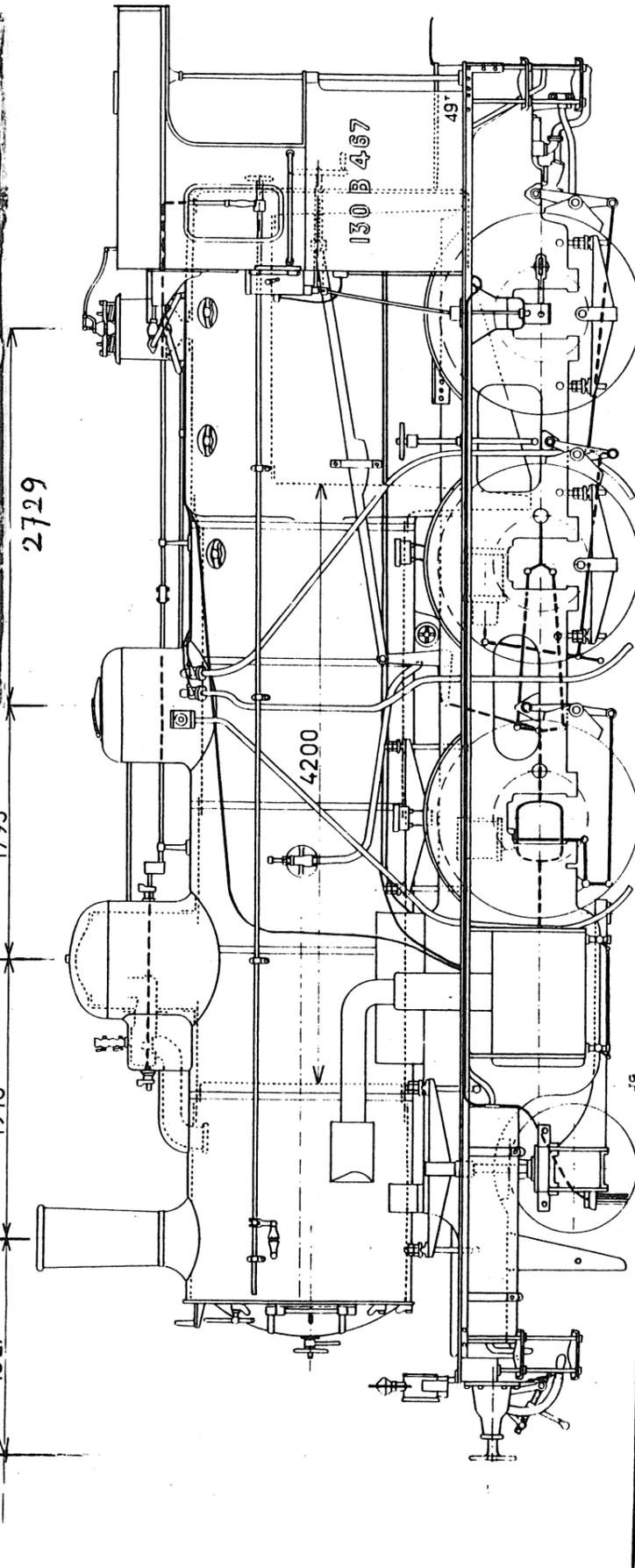
## A SUIVRE



1793

1910

1527



1740

1750

1800

2450

1500

550

9790

225 mm

SNCF - EST - Locomotives 130 - B - 254 à 766

1973

Type 43. Pour le transport de l'eau potable nous construisons des citernes en tôle galvanisée, entourées de deux rails pour les renforcer et pour permettre de les faire rouler sur le sol des caves ou magasins.

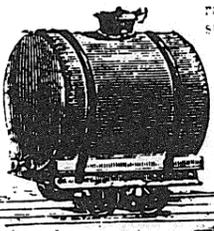
# LA CHRONIQUE DE MICROMECA

## LES CITERNES

JEAN PIERRE CARDEAUD

LES CITERNES

JEAN PIERRE CARDEAUD



DECAUVILLE

### L'EMBOUTISSAGE PROPREMENT DIT

Le montage des outils dépendra de l'équipement de chacun. Pour ma part j'ai utilisé une presse que j'ai réalisée moi-même d'une manière simple et économique. Il s'agit d'un cadre dont les parties horizontales sont en U de 150 mm de large, et les parties verticales en cornières de 100 x 100 mm, boulonnées sur les U après perçage. L'élément pressant est réalisé avec un cric de camion de 10 tonnes fixé sur un U. L'ensemble est à peine assez rigide, et si on n'utilise pas de contre plaque sur le U le cric a tendance à déformer le U sur lequel il exerce sa pression. Il ne faut pas perdre de vue que la force de 10 tonnes qualifie la masse soulevable par le cric, mais que la pression dépend de la surface sur laquelle cette force s'applique. Or, si on n'y prend pas garde on peut atteindre une pression de 1 à 2 tonnes au centimètre-carré, ce qui est suffisant pour maltraiter le U.

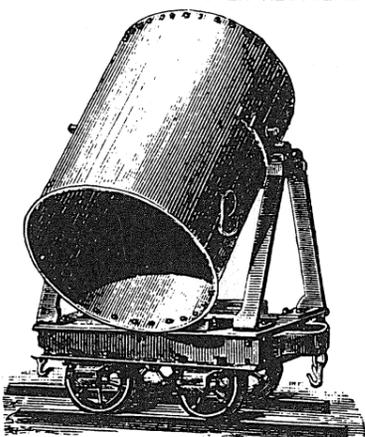
Dans cet exemple on montera une tôle de laiton recuite entre la matrice et le serre-flan après avoir abondamment graissé l'ensemble et notamment la carre. Un serrage suffisant, mais non excessif, est requis. On peut, dans des cas délicats, utiliser une clé dynamométrique pour plus de précision, ce qui donne une meilleure répartition du serrage et une répétitivité plus satisfaisante.

Pour l'emboutissage il n'est pas nécessaire de fixer le poinçon. Cependant, pour un meilleur centrage on pratiquera une amorce d'emboutissage en tapant au maillet sur le poinçon; ainsi le début de déformation de la tôle permet déjà l'engagement du poinçon.

On monte ensuite l'ensemble sur la presse en le centrant du mieux possible. Quelques coups de piston démarrent le travail; si le centrage n'était pas parfait on le referait pour éviter qu'une trop forte pression ne s'exerce sur une partie de la circonférence du flan, ce qui risquerait d'entraîner la rupture. Puis on termine l'emboutissage.

Le démoulage se réalise facilement grâce à la graisse.

### VOIR HISTOIRE D'O N° 18 ET 19



Type 90. Pour décharger les bateaux de charbon, nous construisons des bennes cylindriques que l'on enlève à la grue au moyen de deux crochets, et qui peuvent être descendues dans la cale des navires où on les fait circuler sur des petits trucs roulant sur quelques bouts de rails; une fois sorties du navire, ces bennes sont posées sur des wagons munis d'arcades et, grâce à l'appareil d'équilibre sur deux axes, ces bennes peuvent être basculées à un point quelconque du magasin. Si on les fait circuler sur une estacade, on peut établir un mouvement de déclenchement automatique pour qu'elles basculent à un point déterminé.

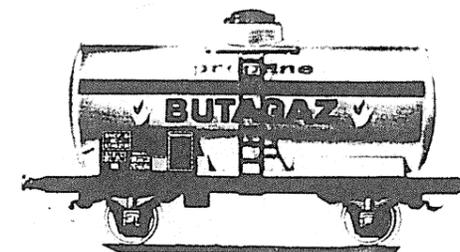
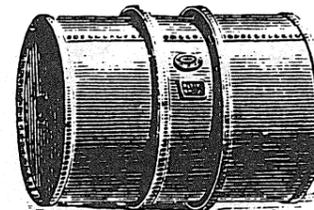
Il nous reste à découper la pièce. Cela ne semble pas facile car une découpe à la lime ne donnerait pas entière satisfaction; en effet il faut obtenir des bords propres et nets et, surtout, une concentricité parfaite de cette ligne de découpe. C'est là que se pose le problème de la fixation de la pièce et de son centrage.

Il n'y a que deux solutions. La première, la plus "industrielle" consisterait à réaliser une calotte aux dimensions et à la forme du poinçon et à plaquer la pièce dessus à l'aide d'un centre tournant comme pour l'emboutissage au tour. Mais ceci nécessite un autre outillage. La seconde, moins "théorique" mais suffisante à l'usage, consiste à réaliser une extrémité de cylindre au diamètre intérieur de la pièce plus quelques dixièmes de millimètres, et à emmancher à force la pièce dessus, puis à tronçonner. Cela permet de réaliser par petites passes successives un tronçonnage correct terminé par un ébavurage à la toile émeri très fine posée sur un marbre. Cette solution est rapide et satisfaisante à condition de ne pas trop appuyer sur l'outil, ce qui risquerait de bloquer la pièce, voire de la détériorer.

### MONTAGE DE LA CITERNE

Dans notre cas nous avons obtenu un tube de 1 mm d'épaisseur et une calotte de 0,5 au même diamètre extérieur, que nous devons souder bord à bord. Pour obtenir un centrage parfait il faut réaliser une bague de centrage qui aura, d'un côté le diamètre interne du tube, et de l'autre le diamètre interne de la calotte.

Cette pièce se réalise facilement au tour par chariotage aux deux diamètres et tronçonnage, sans démontage intermédiaire pour obtenir la concentricité des deux diamètres.



Cette bague est mise dans le tube et soudée à l'étain, puis après refroidissement la calotte est mise en place et soudée.

Un polissage termine cette citerne.

Le cas du montage des bouts pleins sur tube est plus simple puisque le bout va s'emboîter dans le diamètre intérieur du tube. Une soudure ou un peu de colle terminent l'assemblage.

Si la partie cylindrique de la citerne est une tôle le montage est différent.

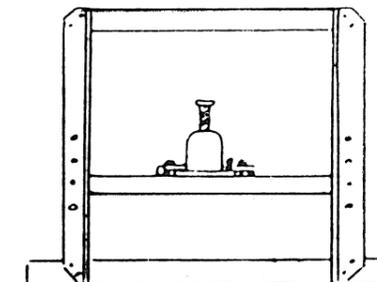
\*

JMG, qui commercialise un wagon-citerne en boîte de construction, utilise une technique intéressante. Il soude, grâce à un gabarit de montage, une tige filetée parfaitement centrée à l'intérieur et au centre des bouts. Les deux tiges filetées sont reliées par un écrou très épais de l'ordre de 20 mm muni d'un contre-écrou à chaque extrémité, de sorte que cet assemblage permet, d'une part de régler la distance entre les deux bouts, et d'autre part de les maintenir fermement en place l'un par rapport à l'autre.

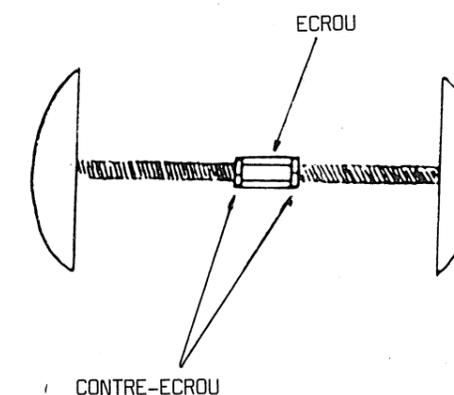
LOCOMOTION, qui commercialise un kit de citerne OCEM, n'utilise pas cet artifice. Le montage est cependant possible. On commence par rouler la tôle avec une rouleuse pour ceux qui en dispose. Rappelons qu'il est possible de rouler une feuille de laiton qui présente des rivets apparents en plaçant côté extérieur une feuille de carton mince qui permet de serrer la tôle tout en préservant les rivets. Le roulage peut également se faire grossièrement à la main, la tôle peut être maintenue en forme par des cilliers Serflex adaptés au bon diamètre. Avec un peu d'expérience la tôle peut être maintenue à la main.

En ayant pris soin d'étamer la tôle et l'embout préalablement il est alors possible de réaliser la soudure de la tôle sur l'embout de proche en proche. Lorsque la moitié de la circonférence est soudée on passe à la mise en place du second embout, puis on termine la citerne. La seule difficulté consiste à bien placer l'embout perpendiculairement à l'axe de la tôle. Si ce n'est pas le cas on constate, au cours de la progression, que le bord de la tôle ne reste pas concentrique à l'embout. Il ne reste alors qu'à dessouder l'embout et à le repositionner.

### LA PRESSE



### GABARIT DE MONTAGE JMG



Si on n'a pas la chance d'avoir une rouleuse on constate que les bords longitudinaux de la citerne ne viennent pas se rejoindre suivant un arc de cercle, mais plutôt suivant un angle remarquable. Cette jonction sera bien évidemment mise en dessous, sur l'axe du châssis pour la dissimuler. Mais, pour cette raison, nous accorderons une préférence à l'emploi du tube.

On pourrait également envisager, pour de la série, un moulage des fonds en résine ou en bronze.

L'ensemble de ces techniques utilisant des moyens variés, mais présentant des résultats satisfaisants pourvu qu'on apporte un peu de soin à leur emploi, prouvent qu'il n'est nullement à redouter la réalisation des citernes. Aussi nous engageons les amateurs à tenter la construction de tels wagons fort attrayants... si ce n'est déjà fait !

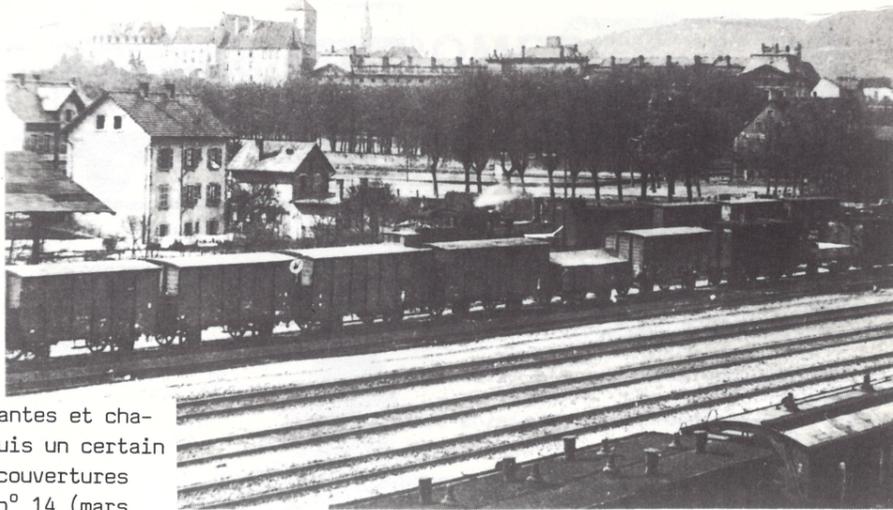
J.P. CARDEAUD

LES LECTEURS NE SONT PAS REPOSANTS  
\*\*\*\*\*

Yves ALLAIN-DUPRE nous envoie des sentiments... sidérodromophiles !

COUVERT

Kzf 13 t.



Pris par une nostalgie des gares vivantes et chaleureuses de mon enfance, je rêvais, depuis un certain temps, à des dioramas évocateurs, genre couvertures d'Histoire d'O n° 9 (décembre 85) et n° 14 (mars 87).

Elles sont sinistres les gares à marchandises de notre époque informatisée, à base de conteneurs et couverts clos sans mystère, alignés dans un vide et un silence que ne viennent même plus troubler les bandes piaillantes des moineaux affamés.

Où sont nos paysans joyeux, les troupeaux flanqués de bons vieux chiens attentifs, la paille qui débordait des "K", les charrettes grinçantes et la petite loco nonchalante, empanachée, qui formait des rames à longueur de jour ?

Pour créer mon ambiance il me fallait une demi-douzaine de couverts vieille époque, bon marché et vite construits. Un soir, entre deux copies d'Histoire d'O, j'ai posé sur ma table une planchette de peuplier acquise dans un magasin "Avions et Bateaux". Et j'ai commencé à tracer au cutter, et d'un seul trait, trois cotés de couverts Kzf, que vous avez découverts, gros plan, sur la couverture du n° 14.

J'ai cherché l'extrême simplification, éliminé l'enquinante guérite, remplacé le métal des nervures et renforts par le bois des baguettes ou le carton de bonne qualité. Enfin je n'ai conservé que les découpes nécessaires, les portes et fenêtres étant collées en position ouverte ou fermée, ce qui évite l'inutile fragilité.

\*

Pour meubler nos vitrines au Salon de la Maquette, Porte de Versailles, j'ai amené deux caisses du Kzf (puis les six), et j'ai eu la surprise de découvrir un intérêt soutenu chez nos visiteurs et amis, pour ces wagons sans prétention.

Les voici noirs sur blanc. Aujourd'hui les caisses, demain les chassis. A vous de jouer.

Jacques Archambault

VOIR PHOTO COUVERTURE  
HISTOIRE D'O N° 14

CONSTRUCTION D'UNE RAME Kzf

COTES

Planchette de peuplier, épaisseur 2 mm.  
Dessiner un rectangle de 46 x 384 mm (trois fois 128 mm).  
Tracer au crayon les joints de planches, espacés de 3 mm.

les ouvertures à pratiquer.

Inciser au cutter les joints de planches.  
Découper les ouvertures.

Marquer l'emplacement des baguettes à coller (colle blanche à bois).

Séparer les trois côtés (longueur 128 mm.)

Recommencer quatre fois l'opération pour obtenir les 12 côtés des 6 wagons.

BOUTS

Sur une même planchette tracer plusieurs éléments de 58 mm, sur une hauteur de 50 mm.

Tracer les joints de planches.

Repérer les emplacements de baguettes à coller.

Séparer les éléments.

Arrondir la partie haute selon le toit (R = 126 mm.).

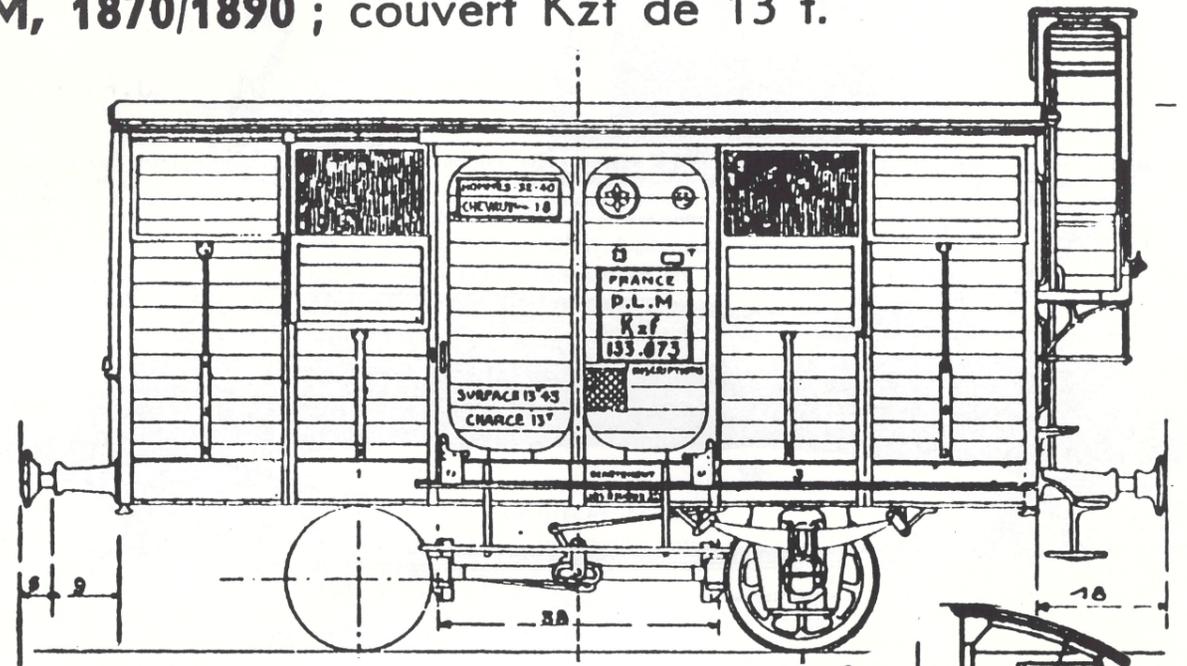
PLANCHER

Dans une planchette de 3 mm découper des rectangles de 128 x 56 mm (à encastrer à l'intérieur des caisses).

Nervurer le plancher si une porte est prévue ouverte.

CONSTRUCTION DE WAGONS MARCHANDISES

PLM, 1870/1890 ; couvert Kzf de 13 t.



TOITS

Dans une feuille de 1 mm découper (6 fois) un rectangle de 70 x 136 mm.

Coller en place sur la caisse.

Une fois la caisse peinte (à l'aérographe), recouvrir le toit de papier abrasif noir, fin.

FINITIONS

Coller les baguettes (hauteur 52 et 57 mm.).

Coller volets et portes nervurés.

Coller les divers renforts et éléments en carton fin.

A SUIVRE

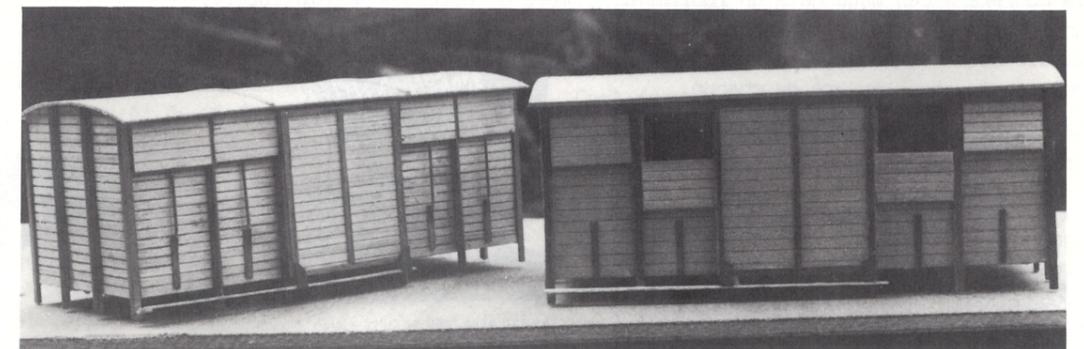
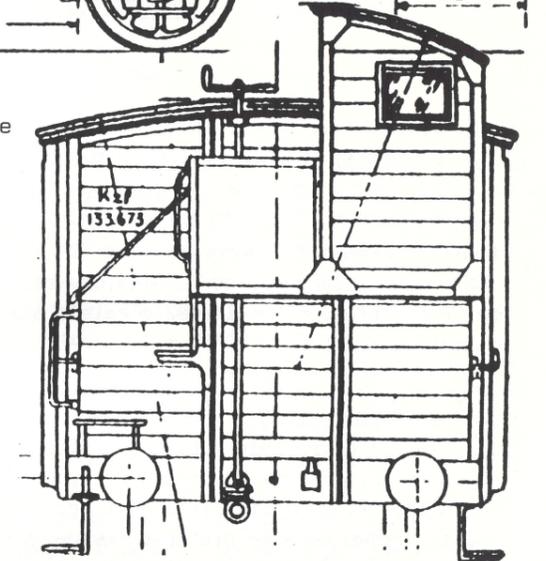


PHOTO J. ARCHAMBAULT

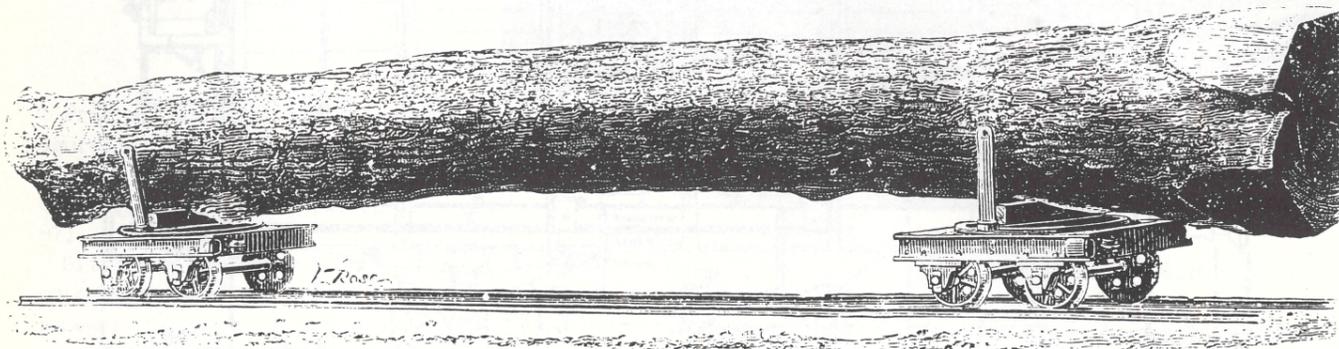


# J'AI CONSTRUIT LES WAGONNETS LSL



J.P. CARDEAUD

**Type 60** Pour transporter les gros arbres, on emploie des wagons montés sur roues, essieux et crapaudines en acier, munis d'une fourche pivotante en acier montée sur galets et munie de coins en fer et bras amovibles; ces wagons servent à transporter les arbres de toute longueur. Pour transporter le bois à brûler, on enlève la fourche pivotante et on met de simples morceaux de bois dans les chapes en fer aux quatre coins du wagon, mais il est préférable pour ce dernier service de faire emploi du wagon type 61 qui est spécial pour le bois à brûler et les traverses de chemin de fer.



Wagon spécial pour le service des forêts, long. 1<sup>m</sup>,00, avec roues de 0<sup>m</sup>,28 en acier, essieux et crapaudines en acier (force 3,000 kilos).....

Encouragé par l'article paru dans LOCO REVUE, j'ai commandé la O30 T DECAUVILLE et les wagonnets de la nouvelle marque LOCO SET LOISIR. L'achat groupé permet d'obtenir le groupe de wagonnets pour 300 F. Soit 2 trucks 60 pour le transport des grumes, une berline 26 à benne basculante, une berline 52 à caisse bois et un châssis nu.

A l'ouverture du kit il n'y a pas de surprise, les essieux sont très corrects, les roues ont le voile plein, mais cela est compatible avec le catalogue Decauville et on imagine mal des roues à rayons dans un si petit diamètre. Les boîtes reçoivent des essieux à pointes comme cela se pratique fréquemment en HO, et cela confère à ces wagonnets un roulement tout à fait correct. On pourrait leur reprocher leur faible poids, mais cela est compensé par les charges rapportées, bois, sable, etc... au gré de chacun.

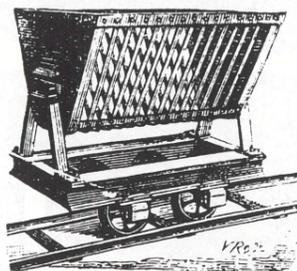
Contrairement à ce qu'on pourrait imaginer, le faible empattement de ces wagonnets ne procure pas de mouvement de lacet exagéré.

En ce qui concerne les châssis ils sont venus de photogravure, et là on est surpris par certaines taches ou trouées dues à des films imparfaits. Quelques retouches permettraient d'effacer ces défauts.

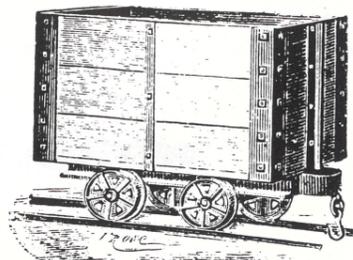
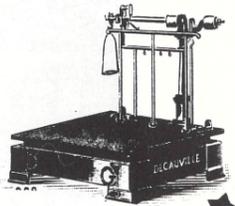
La conception par photogravure surprend cependant puisqu'on retrouve sur les planches les contours en relief des pièces, contours qui auraient dû disparaître. Là il y a donc une méconnaissance des techniques de dessin pour la photogravure; dommage...!

Pour la même raison les pliages sont marqués de deux traits sur la face externe des pièces. Il aurait été préférable, notamment pour le truck 60, de fournir deux U plutôt que d'imposer au monteur ce pliage qui peut difficilement être parfait. La notice très succincte n'est d'aucun secours dans le domaine du pliage et il est préférable de jeter un coup d'oeil sur les photos parues dans Loco-Revue, des modèles montés.

Les attelages dérivés du HO sont assez difficiles à plier et mettre en forme; le résultat est fonctionnel mais très jouet... Un autre système d'attelage serait préférable sur le plan réalisme; mais il ne pourrait satisfaire les amateurs d'exploitation, puisque ceux proposés permettent même un dételage automatique...



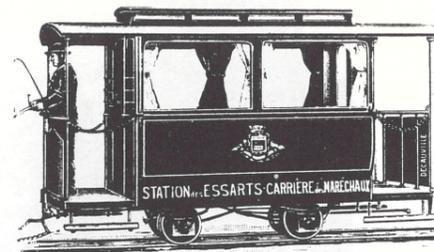
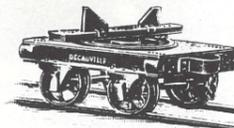
Type 26 avec fond et côtés à cliquer-voit.



Berline type 52



# J'AI CONSTRUIT LES WAGONNETS LSL

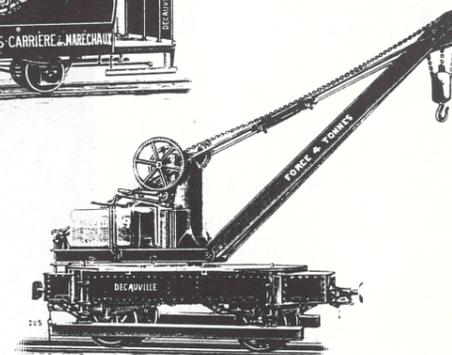


J.P. CARDEAUD

Quant à la fidélité de reproduction il est difficile d'en juger sur l'observation des catalogues DECAUVILLE actuellement disponibles en raison des multiples possibilités offertes par le constructeur réel qui fournissait pratiquement les modèles selon les désirs des clients (heureux temps...!).

En conclusion voici des modèles intéressants pour la voie étroite, peu onéreux pour du 1/43, surprenants par leur conception, mais qui semblent parfaitement adaptés à l'exploitation.

Pour la loco, on verra lorsqu'elle sera montée... Les pièces de fonderie fournies sont assez fines, notamment on remarque une belle porte de boîte à fumée avec "DECAUVILLE" tout à fait lisible... à suivre!



LA VARIETE DES PRODUCTIONS DECAUVILLE

J.P. Cardeaud

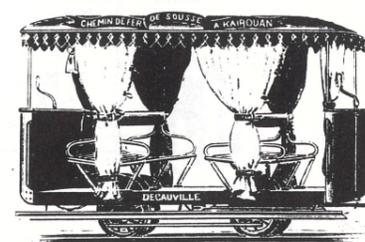
## PETITES ANNONCES (gratuites pour les abonnés)

\* Vends O RIVAROSSO loco diesel DB V 160, prix franco 800 F. Et diesel 2 essieux bleu et jaune 600 F franco.  
Vends pièces détachés KIT ZERO  
Vends O JEP loco électrique 2 essieux, verte et noire deux pantos.  
BOSC Lucien, 30 rue de Roubaix, 59210 COUDEKERQUE  
Tél. 28 63 35 13.

\* Rivets laiton tête 0,8 mm, tige 0,5 mm de Ø.  
Rivets laiton tête 0,6 mm, tige 0,4 de Ø.  
Prix le cent : 15 F franco, ou 120 F le mille.  
CERNAM, 71 rue Chauvigny. 36000 CHATEAURoux.

\* A vendre O30 B EST / 3001/3012, tout laiton et bronze motorisation MABUCHI, roues et accessoires KIT ZERO. Propose citernes rivetées tout laiton pour TP 1918. Eventuellement ces wagons montés et peints.  
ALLAIN-DUPRE Tél. 51 00 85 82.

\* A vendre : un jeu complet de roues montées (loco et tender) de la 241 P Fulgurex, ainsi que réducteur et moteur Fournerau. Le tout FF 1000. Port gratuit. Faire offre à PH. FONTANNAZ, Av. de Lavaux 78C, 1009 PULLY SUISSE Tél. 28 06 04.



## COMMUNIQUE

## KIT - ZERO

Nous mettons en garde les amateurs au sujet de productions artisanales indiquant le montage de roues K Z sur leurs fabrications.

En effet la roue est une de nos spécialités. Elle utilise une partie de notre temps et nous ne tenons pas à ce qu'elle devienne une activité unique, notre but étant également la fourniture de pièces détachées et surtout l'étude et la vente de Kits complets.

De ce fait nous fournissons en priorité, outre nos fabrications, bien sûr, les amateurs constructeurs de modèles uniques, et, dans la mesure du possible, les roulements des Kits concurrents réalisés en très petites séries.

Nous ne prenons aucun engagement pour les autres. En cas de projet d'achat d'un kit livré sans roues, prenez d'abord contact avec nous pour connaître l'ordre de grandeur du délai pour la fourniture du train de roulement.

Ceci ne concerne que les roues usinées. En cas d'achat de roues brutes la fourniture ne pose pas de problèmes.

JEAN CLAUDE RAGOT

## COMMUNIQUE

## EPINAY SUR SEINE

En collaboration avec le Cercle Ferroviophile Européen (4 avenue du Coq 75009 PARIS), le Centre Culturel d'EpinaY/Seine organise une bourse d'échanges le dimanche 18 septembre 88, de 10h à 18h, dans la grande salle municipale, 18 rue du Général Julien.

Prix de location d'une table de 2 M. : 30 F par chèque à l'ordre du Centre Culturel d'EpinaY, Hôtel de Ville 93800 EpinaY/Seine.

Du 9 au 18 septembre une exposition ferroviaire est organisée au Centre Culturel avec le concours de la SNCF, à l'occasion de l'arrivée du RER à EpinaY.

# Briquettes

J'AI LU AVEC INTERET L'ARTICLE DE M.J.DAHLEM SUR LA FABRICATION DES BRIQUETTES. JE PROPOSE UN "TRUC" QUI INTERESSERA LA MAJEURE PARTIE DES LECTEURS ET CEUX QUI REALISENT DES DIORAMAS.

CLAUDE MORICARD

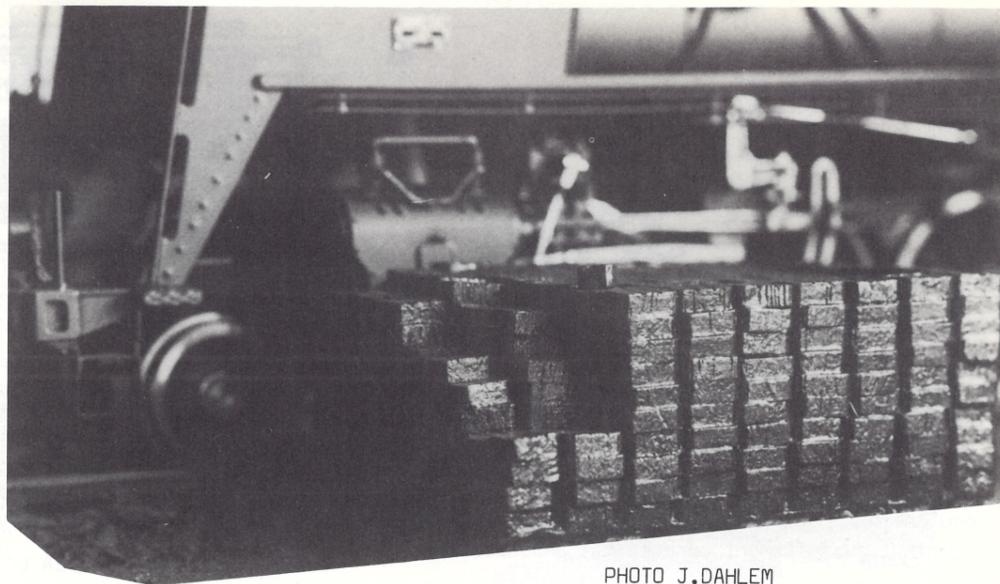


PHOTO J.DAHLEM

- 1) Confectionner une briquette en laiton aux cotes (voir article de M.J.Dahlem dans Histoire d'O n° 17).
- 2) Fixer en son envers une tige verticale (vissée ou soudée).
- 3) Faire une galette de 1 cm d'épaisseur en pâte à modeler pour enfants.
- 4) Imprimer la briquette dans cette pâte autant de fois que l'on voudra.
- 5) Huiler au pinceau les empreintes faites dans la galette.
- 6) Couler du plâtre à modeler et laisser sécher deux jours.
- 7) Démouler, ébarber (il y aura beaucoup à ébarber), teinter.

NOTA :

- a) On peut pousser le détail en gravant au perchlore WERISTER"
- b) Même des briquettes cassées au démontage auront une fracture "naturelle".

### POUR LES AMATEURS DE DIORAMAS

Il est facile, par ce système, de fabriquer des briques ... et de construire !

CLAUDE MORICARD

## TP/USA

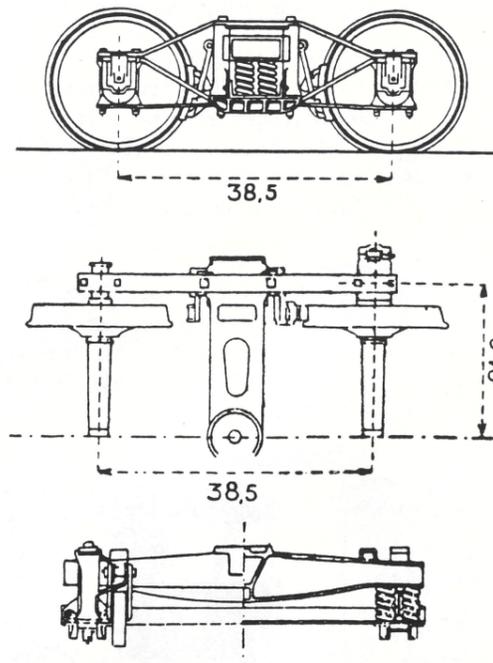
LE KIT ANDRE FAURE (LE BOURG 87310 St.LAURENT/GORRE)

Dans le numéro 19 nous avons vu le montage du kit fourni par André Faure. Ce kit ne comprenant que la superstructure en bois, il est nécessaire de se procurer certains éléments.

Chez GILLARD (JMG 76 rue de Baujardin 37000 TOURS)  
Kit complet de bogies Diamond, F.S. roues nickelées la paire : 305 F.

Chez GUILLERMET (24 rue du Bon Pasteur, 69001 LYON)

- 1) Ensemble tirants... 125 F + port
- 2) Ensemble bogies Diamond (suspendus), roues acier traité, F.S.  
La paire ... 460 F + port
- 3) Tampons à monter. Les 4... 115 F + port.
- 4) Attelages à tendeur (crochet moulé)  
Les 2... 80 F + port
- 5) Volant de frein à main. L'unité... 15 F + port  
Porte-fanaux . Les 6... 30 F + port.



## LA DOCUMENTATION

Nous avons souvent l'occasion de parler du manque de plans au 1/43,5 lorsque l'on envisage de construire un modèle.

Tout le monde connaît les plans édités il y a déjà longtemps par LOCO-REVUE. Ces plans sont hélas inégaux dans leur qualité de représentation, et, bien souvent, certains de vous ont fait une croix sur cette source de documentation pour avoir acquis une fois un plan ayant déçu leurs espoirs.

Dans les tableaux suivants, nous avons classé ces plans par leur pouvoir évocateur, signifiant ainsi à chacun l'intérêt qu'il représente.

Trois colonnes : Diagramme - Plan succinct - Plan intéressant. Dans chacune de ces colonnes, une ou deux étoiles indiquent leur niveau. Trois étoiles sont réservées à un plan exceptionnel.

Par contre, faute de temps, nous n'avons pu contrôler leur fidélité. Il faut noter qu'un plan n'est pas suffisant pour mener correctement la réalisation d'un modèle, il faut également une bonne documentation photographique, et parfois, avec beaucoup de photographies et un simple diagramme à l'échelle, cela suffit, il ne reste alors qu'à extraire les détails des clichés en calculant les cotes par proportions (nous ne sommes pas tout de même à quelques dixièmes près).

REGION	REFERENCE	TYPE DE MACHINE	DIAGRAMME	PLAN SUCCINCT	PLAN INTERESSANT
E-I	1401	241 (série 13)			*
	1401 b	Tender 35 m <sup>3</sup>	*		
	1402	141 T (série 12 S)	*		
	1403	150 + Tender (série 13)			*
	1404	230		*	
	1405	231 A.L.		**	
	1406	Tender		**	
	1407	140 (série 12)	**		
	1408	230 - 803		*	
	1411	Tender 22 m <sup>3</sup>	**		
	1412	231 Chapelon (série 12 S)			*
	1412 b	Tender		*	
	1413	141 T (série 11 S)			*
	1414	131 T (série 11 S bis)			*
	1415	230 K			**
	1416	Tender 35 m <sup>3</sup>			**
SUD-EST	1501	242 BT		**	
	1503	040 (4000) + Tender		*	
	1506	220 Coupe-Vent		*	
	1507	Garrat CFA			**
	1508	Tender 2 essieux 8 m		*	
	1509	231 G		**	
	1509 b	Tender		*	
	1512	141 C + Tender		**	
	1513	Tender 3 essieux 16 m		*	
	1514	230 Coupe-Vent	**		
	1515	241 C		**	
	1516	141 P			*
	1516 b	Tender 34 P			**
	1518	240 P			*
	1518 b	Tender 36 p			**
	1519	241 P			***
1521	030 Bourbonnais			*	
1522	030 TB			*	
1525	141 R			**	
1525 b	Tender 30 R			*	
1539	Crampton			**	
1541	140 G Pershing			**	
1542	Tender 20 G			*	

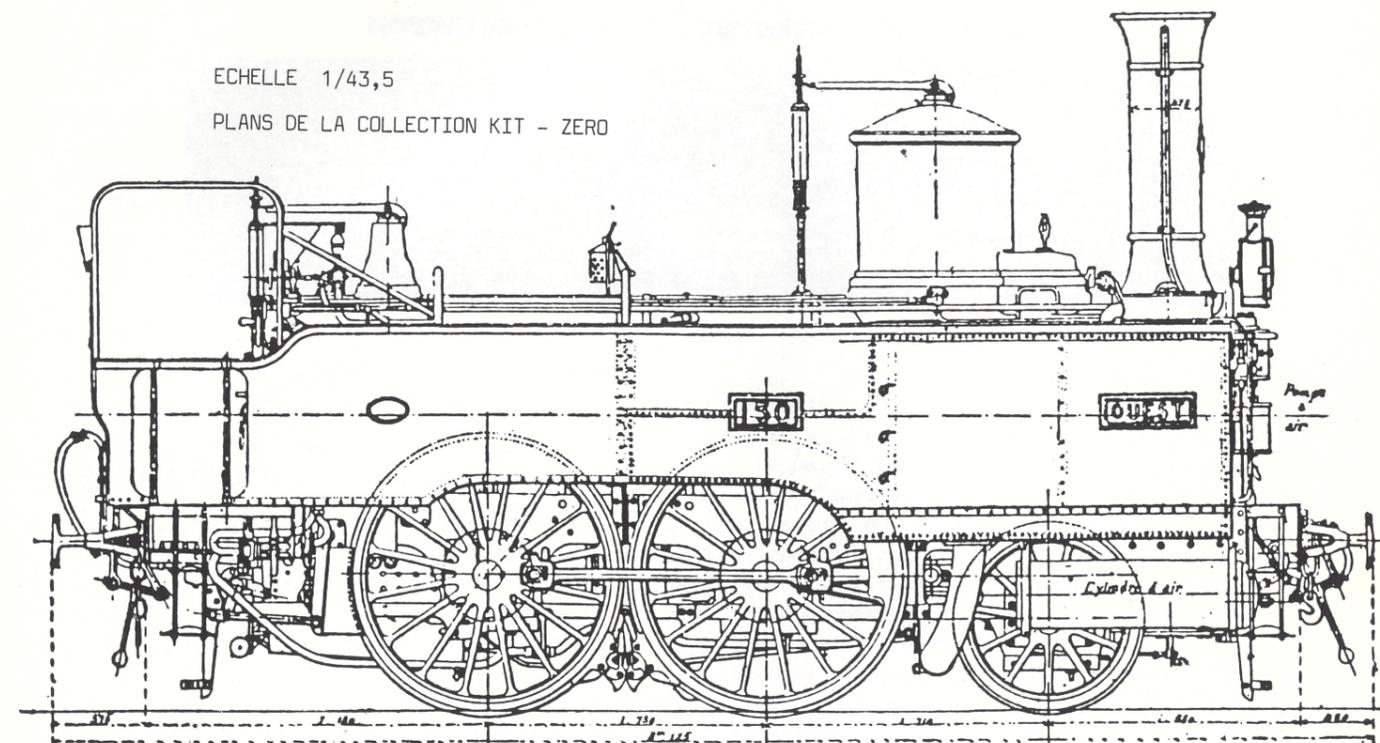


REGION	REFERENCE	TYPE DE MACHINE	DIAGRAMME	PLAN SUCCINCT	PLAN INTERESSANT
SUD-OUEST	1304	140 MIDI			**
	1306	231 3700		**	
	1306 b	Tender	**		
	1307	231 Chapelon		**	
	1309	141 T 5600		**	
	1311	230 G + Tender			***
	1321	160 A1			**
	1321 b	Tender 38 A	*		
	1322	030 MIDI			*
	1322 b	Tender MIDI 7 m <sup>3</sup>			**
OUEST	1202	231 D		**	
	1203	131 TA			**
	1204	141 TD			**
	1205	241 001 + Tender			*
	1206	040 TA			***
	1207	030 T Boer			**
	1208	230 800	*		
	1209	Tender 10 m <sup>3</sup>	*		
	1214	230 042	*		
	1215	230 Anglaise + Tender	**		
	1217	141 B et C			*
	1217 b	141 D et E	*		
	1218	242 A1			**
	1218 b	Tender			**
	1219	030 500 + Tender	**		
	1220	140 C	**		
1220 b	Tender 18 m <sup>3</sup>	*			
1221	141 TC			***	
NORD	1101	231 (3.1251)		**	
	1101 b	Tender 35 A	**		
	1103	150 P			*
	1104	Atlantic			*
	1104 b	Tender		**	
	1106	232 R			*
	1106 b	Tender 36 B			*
	MF-9	222 TA			***
	1107	141 TC		**	
	1108	DU BOUSQUET 031-130	**		
	1109	050 TQ			**
	1110	150 X + Tender		**	
	1151	230 D			**
1151 b	Tender			*	
1152	040 T			**	

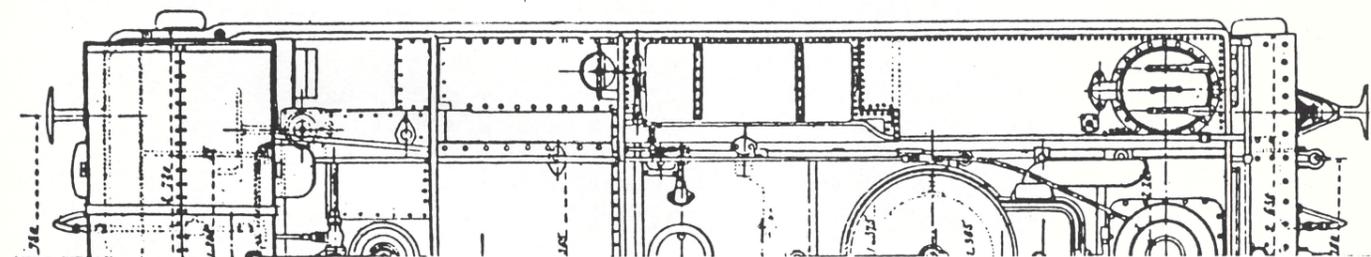
Les prix et conditions d'expédition de ces plans vous seront indiqués en écrivant à LOCO-REVUE et en joignant une enveloppe timbrée à votre adresse.

LOCO-REVUE BP 104 56401 AURAY Cédex

Jean-Claude R A G O T



OUEST 120 Tender Série 101 à 150



Passer dix jours au Salon de la Maquette permet de flâner à loisir. Ainsi ai-je découvert, dans un recoin du stand "LE TRAIN JAUNE", une ravissante "BICYCLETTE" au 1/43,5, due à l'habileté de l'artisan bien connu, M. TITEUX.

Achat immédiat du set disponible, règlement du set motorisation et commande du set à venir en juin. Enfin achat quasiment immédiat du set disponible chez...KIT-ZERO, (roues et super-détaillage). Je ne sais pas quand arrivera le set motorisation - pas plus, d'ailleurs, que la notice qui devait me parvenir dans les dix jours et que je n'ai toujours pas six semaines plus tard (et je ne suis pas le seul !) - mais je ne regrette pas mon achat car le système est attrayant et la machine de fort bonne apparence. Chassis, chaudière et caisses à eau sont en métal enrobé de plastique noir. Cabine, bielles, traverses de tamponnement, etc. sont en mallechort photodécoupé.

Bien que n'ayant pas terminé le montage, l'ensemble ne paraît pas devoir poser de problèmes. Je vous en reparlerai lorsque j'aurai en main la notice et les derniers sets.

En attendant voici le plan de la machine, et, en page 4 de couverture, une photo agrandie de la collection KIT-ZERO.

\*

Un de nos amis, de la Section Ile de France du Cercle du Zéro, m'avait demandé de prendre livraison, à notre stand, d'une machine 141 T qu'il avait commandée à un autre artisan. Donc, un jour, j'ai vu arriver le constructeur avec la machine emballée dans...un sac en plastique d'une quelconque grande surface. Devant ma réticence à prendre livraison de ce joli petit engin de quelque 20 000 F., voilà mon constructeur parti fureter à travers les stands à la recherche d'un emballage. Finalement un carton à champagne (vide !) fit l'affaire. Il y a longtemps que j'ai remarqué que nos artisans sont beaucoup plus artistes que commerçants ou gestionnaires. Serez-vous encore étonné s'ils se plaignent, devant vous, de ne pas toujours manger du caviar à leur faim ?

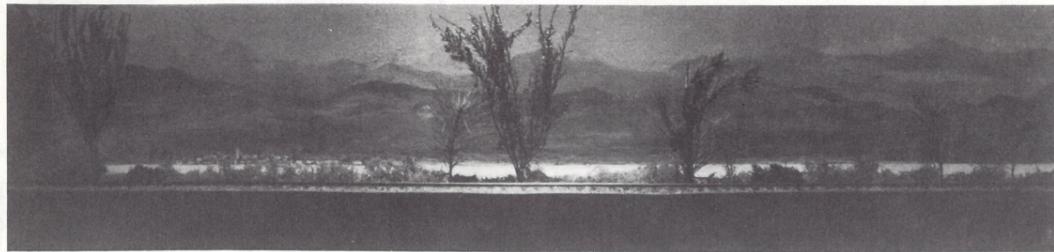


PHOTO  
J. ARCHAMBAULT

PORTE DE VERSAILLES : le module LOUIS ROUVIERE

Nos modules à "géométrie restreinte" (ou d'étagère) ont excité la curiosité des visiteurs durant ce dernier salon. Contrairement à l'année précédente, où de très beaux trains drainaient des "mécaniciens" admiratifs, cette année nous avons plutôt eu un achalandage porté sur l'aspect artistique de nos dioramas.

La section Ile de France du Cercle du Zéro exposait sept modules étagères. Yves Rogel : un paysage méditerranéen, plage de sable fin et mer reflétant le ciel bleu. Guy Le Morvan : un paysage haut en couleurs qui accrocha les plus jeunes de nos visiteurs. Louis Rouvière : deux modules représentant des sites méditerranéens avec fond de montagnes diluées dans l'air chaud des lointains. Personnellement j'avais accroché trois modules : l'un pour les marais de Cabourg; le second, la vallée de l'Epte (passage à niveau n°18), le troisième, un raccourci de l'évolution de notre civilisation (pont ardéchois franchi par un troupeau et son berger, le Paris de Notre Dame et le Paris de l'an 2000 avec son secteur de la Défense).

Ces modules avaient pour but de montrer la possibilité de créer un réseau linéaire dans un environnement restreint. L'utilisation de la perspective forcée a surpris les visiteurs qui ont découvert des paysages allongés à l'infini alors que l'espace entre voie et fond de module est à peine supérieur à 10 cm. (voir Histoire d'O n° 17 page 34).

Ces modules ne sont pas une fin en soi. Ils répondent à un souci de mobilité. Ils ne doivent pas être une contrainte. Autrement dit un réseau devrait être un ensemble d'éléments variables, démontables et raccordables, adapté à la géographie des lieux. Claude Graince qui est maintenant le représentant du Cercle du Zéro à la FFMF, en étudie la normalisation.

Jacques Archambault (Ci-contre Guy Le Morvan nous raconte avec beaucoup d'humour comment il s'est "laissé séduire" par les modules restreints.)

DEVOIR DE REDACTION  
GUY LE MORVAN

Un soir de beuverie à l'hôtel ARCADE, euh... je veux dire de réunion de distingués zéroïstes, j'ai fait une promesse de pochard : "je construirai un module".

CHOIX DU FORMAT :  
Module à perspective forcée, pour raccorder le décor en relief avec le fond peint. J'ai opté pour le modélisme d'atmosphère : peu de détails, mais bien choisis pour suggérer, donner l'impression de regarder une vraie voie dans son environnement.

LE DECOR :  
Ma femme s'est chargée du principal : la peinture du fond et du ciel. J'ai ensuite façonné le paysage en avant-plan.

SOURCE D'INSPIRATION :  
Plusieurs photos dans la Vie du Rail. Pour le ciel : observation du temps qu'il faisait ce jour-là.

NEUTRALITE VOULUE  
Pas de bâtiments, donc pas de région, pas d'époque. Pas de détails ferroviaires afin de pouvoir se raccorder à n'importe quel module. En outre ce module peut servir de présentation, d'écran à des machines très variées

LES MATERIAUX DE DECORATION :  
Les plus simples et moins coûteux possibles. Tant pis pour les gens de RAILWAY qui me traitent de misérabiliste !

Toute la famille s'y est mise : ramasser et tamiser de la sciure de bois pour les floccages : feuilles des arbres, herbe... Teinture à la gouache dans différentes nuances.

Ballast : du liège concassé au moulin à café. La prochaine fois j'utiliserai du gros sable comme a fait M. Rouvière.

La végétation : des branches de thym et de bruyère, des lichens, de la laine d'acier, le tout encollé et "floqué" à la sciure teintée.

L'allée le long de la voie : du marc de café re-teinté à la gouache.



DEVOIR DE REDACTION



Finissons par le plus important : LA PATINE.

LA VOIE :

Peinture des rails au pinceau. Couleur composée pour ressembler le plus possible à de la rouille (essai sur un échantillon de vrai rail !).

Barbouillage, également au pinceau, des traverses (petits pinceaux presque secs - même couleur). Une voie ferrée c'est cracra !

Voile à l'aérographe, enfin, sur la voie, le ballast et l'allée (toujours la même teinte).

POUR LA TOUCHE FINALE :

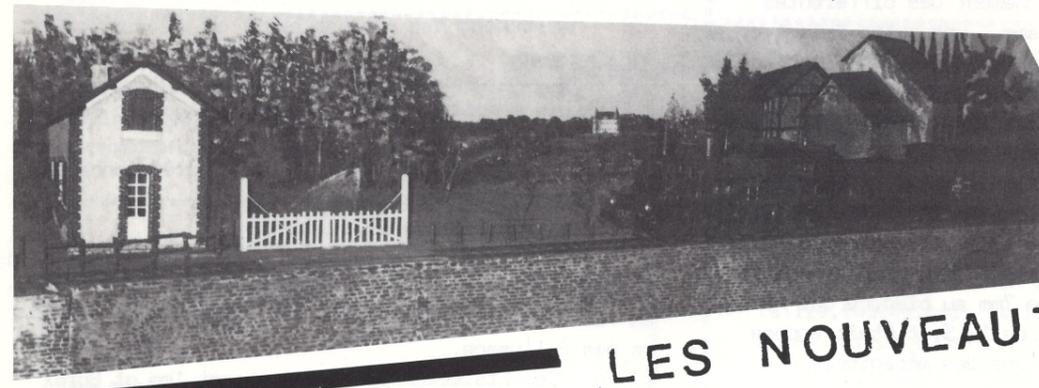
Il fallait éteindre les couleurs du paysage du premier plan et un peu les verts du panneau peint. Ce fut fait à l'aérographe en projetant un voile d'un vernis à teinte "bois clair" très dilué. (Vernis dit "incolore", polyuréthane. En fait, il est assez trouble.)

EN CONCLUSION :

Après avoir vu d'autres modules, je conclus qu'il faut donner de la place à la peinture pure sur une bonne partie du raccordement, et ne pas forcer sur les vrais détails ! Sobriété et bon coup de pinceau font mieux qu'abondance de détails trop léchés.

J.A.

\*\*\*\*\*



GUY LE MORVAN  
\*\*\*\*\*

LA VALLEE DE L'EPTÉ

PHOTO Pierre LAMBERT

LOCO LOUIS ROUVIERE

LES NOUVEAUTES

Hobby - Teknik

Upplandsgatan 16

S-113 60 Stockholm

☎ 08-32 44 73

VOITURE C5fP : livraison en septembre/octobre.

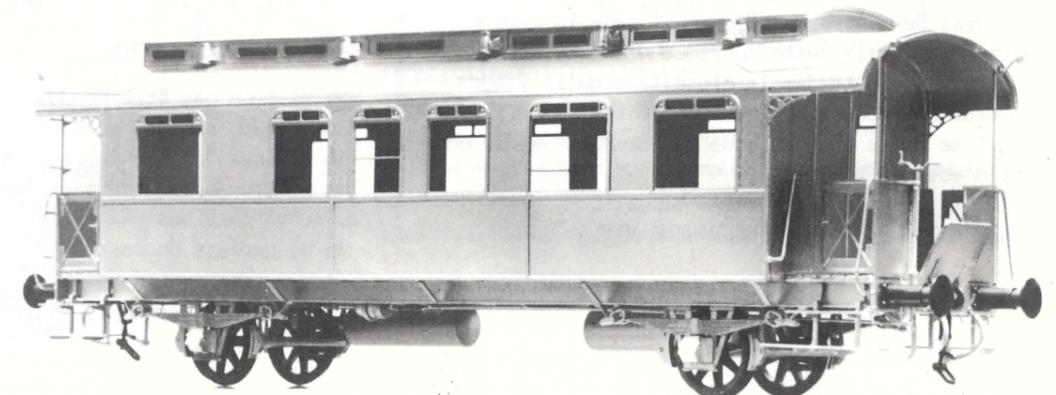
PRIX : 1990 FF + PORT.

ATTENTION : REMISE DE 10 % AUX ABONNES  
D'HISTOIRE D'O !

\*\*\*\*\*

VOIR HISTOIRE D'O N° 19

PAGE 27



Bien reçu ce matin le n° 19 qui montre la poursuite du perfectionnement de votre publication : tous mes compliments! La "Courte-queue" en couverture 1 est très bien, l'on y reconnaît aussi la maîtrise de notre ami JCR.

Je voudrais apporter un autre éclairage sur ses réflexions relatives au 1/43,5 parues en page 26. Je pense qu'il a, à la fois, raison et tort. Raison en parlant de la sous-traitance allemande, et tort quant aux origines du 43,5e. Cette valeur est directement dépendante de la valeur adoptée de 7mm par pied (305 : 7 = 43,57).

La question est donc : pourquoi avoir choisi 7mm (mesure métrique) pour transposer des dessins en mesures dites "Impériales" ? L'on retombe sur la fameuse sous-traitance allemande. Avec une variante : en effet, pour le Zéro il fut d'abord décidé de prendre 8mm par pied car, vu le gabarit anglais, c'était la cote qui permettait d'obtenir des modèles pas trop "riquis" par rapport aux productions germaniques, lesquelles suivaient au 1/45e les dimensions des gabarits continentaux, et d'y loger des mécanismes allant pour les deux productions. Ce rapport de 1/45 nous vient d'ailleurs du rapport réel du 1" 1/4 (choisi arbitrairement) à l'écartement des voies prototypes... L'on aurait, d'ailleurs, beaucoup à dire encore sur l'échelonnement des différentes valeurs adoptées en modélisme... une autre fois !

Donc l'on commença par le 8mm au pied, ce que l'on appelle encore le "coarse scale" (échelle réelle : 1/38e). Mais les amateurs devenaient exigeants et "rouspétaient", car il était facile de voir que les superstructures de tous les modèles étaient "overscale" par rapport à la voie (1/38e sur 1/45e, fichtre, cela donne une dérive de quelque 16 %...). On décida donc de donner aux modèles une allure plus conforme à la réalité et il fut choisi le 7mm au pied, ce qui ne faisait plus qu'une dérive de 12 %, et était encore compatible avec les dimensions des mécanismes disponibles à l'époque.

On voit donc que ce 43,5, rapport pour lequel beaucoup se battent encore, est en fait erroné, et qu'on devrait suivre la proposition germanique (adoptée par le MOROP) de 1/45... Mais, et j'en suis, tant d'amateurs sont habitués depuis leur enfance au 43,5 qu'ils ne veulent pas entendre parler (à tort) de ce 45e.

J'aurai peut-être, lancé un pavé dans la mare d'Histoire d'O, mais cette rubrique des écartements ne sera sans doute jamais close tant qu'il y aura des trains et des modélistes. Et je vous assure que ce qui se passe côté "grands écartements" en ce moment n'est pas triste !

JEAN VILLETTE  
(CONFRERIE DES AMATEURS DE VAPEUR VIVE)

\*\*\*\*\*

LE COURRIER DES LECTEURS  
\*\*\*\*\*

CHER TABAC

Depuis notre dernier échange épistolaire, malheureusement, quelque chose de très désagréable m'est tombé sur le paletot : le "crabe" sur ma corde vocale droite. Grâce à un diagnostic rapide (une voix rauque persistante s'entend très bien), l'ablation de la tumeur a eu lieu il y a un mois, et, maintenant, pendant de nombreuses semaines, je dois me rendre journellement à Berne pour recevoir une radiothérapie appropriée. Voilà où peut mener la conne habitude de fumer. (J'ai arrêté pourtant cette crétinerie il y a plus de cinq années. Le "crabe" c'est pire que le fisc, qui, lui, ne fouine que quatre années en arrière !).

Ce traitement étant très fatigant je suis en total arrêt de travail jusqu'à la fin du mois de juin prochain.

... Si, entre temps, quelqu'un désirait une consultation personnelle, faites-moi parvenir sa demande, j'accuserai réception de son courrier, attendant de pouvoir résoudre son problème ultérieurement.

JEAN-CARL FEDIER  
ARCHITECTE DPLG/SIA (BIENNE)  
(Voir Histoire d'O SERVICE PLUS page 2, n° 18).  
NOUS SOUHAITONS PROMPTE RETABLISSEMENT AU NOUVEAU "COLLABORATEUR" D'HISTOIRE D'O.

\*\*\*\*\*

LA BB 4100  
Deux lecteurs m'écrivent et... oublient de donner leurs adresses!

Le premier me demande si je pourrais lui préfabriquer 2 toitures de BB4100. C'est d'accord.

Le deuxième voudrait savoir :  
1) les raisons pour lesquelles je préconise de la corde à piano pour la fabrication des pantos? C'est possible en fil de laiton soudé à l'étain... mais ça ne résistera pas à l'usage.  
2) Voir les Ets. WEBER : soudure argent 1mm et Borax pour basse température.  
3) Je n'ai pas essayé avec le bec butane, mais avec le propane ça marche très bien.  
4) Il existe aussi des bouteilles 3 kg. Attention, les bouteilles en cours d'utilisation doivent toujours être verticales.

R. LABORDE  
\*\*\*\*\*

ECARTEMENT DES VOIES  
Ne va-t-on pas être conduit à 2 normes, l'une "fine" avec rayon minimal de 2300 cm et entraxe de 95 mm, et l'autre "approchée" avec entraxe de 100 mm, avec un module de raccordement pour passer de l'une à l'autre lors des expositions ? C'est la question que je me permets de poser.

MICHEL PERRIER

\*\*\*\*\*

LES NOUVEAUTES

ATELIER 43  
11 avenue des Frères Lumière  
69410 CHAMPAGNE AU MONT D'OR

NOUVEAU CATALOGUE GENERAL EN 2 FASCICULES  
1er fascicule : les Kits (nouvelle voiture PLM 1910 à deux essieux).

2eme fascicule : les pièces de rechange (nombreuses pièces pour Hornby, Jap etc)  
Chaque fascicule : 5 timbres à 2,20 F.

\*\*\*\*\*

YVON LE TENSORER  
27 rue Fromentin  
56000 VANNES

PROJETS EN 0m : 230 T série E 321 à E 332 du réseau de l'ETAT (chassis laiton, superstructure en résine) Prix du KIT : 2500 F environ (inscription maintenant, livraison début 89)

Egalement prévu : modèles montés, puis les voitures.

\*\*\*\*\*

AJUSTEUR MECANICIEN - MODELISTE PROFESSIONNEL

ALAIN BEAU - 64 Boulevard des Castors, 69005 LYON

- Fabrication, reproduction, motorisation (d'après modèles ou dessins).

- Fabrication de roues de loco par moulage ou dessin.

- Fabrication d'engrenages, pignons et vis sans fin

- Détaillages et superdétaillages.  
- Chromage, nickelage et dorures.  
ETC.

\*\*\*\*\*

CONSTRUCTIONS - KITS .... BATIMENTS FERROVIAIRES  
Maquettiste KOBDEN CHARLEY - 168 rue P. et M. Curie  
36000 CHATEAUXROUX. Tél. 54 22 38 50

EN SEPTEMBRE :

- Une petite remise à machines en 0m, en bois  
- Un petit parc à charbon pour dépôt en 0m.

- Une petite fosse de visite avec escalier pour intérieur de la remise.

- Un bâtiment de jardin, en ruine.

EN FIN D'ANNEE :

- Une gare métrique des tramways de l'Indre.

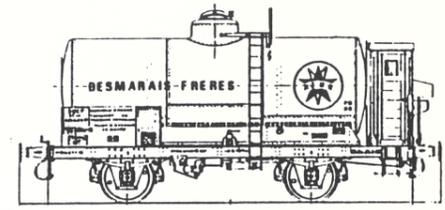
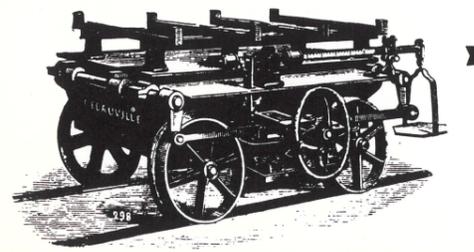
- Un petit WC.

- Un château d'eau de 3 m3

(construction en plâtre synthétique).

PROGRAMME PREVU EGALEMENT EN ZERO.

\*\*\*\*\*



HAXO MODELE  
35 RUE DE CHARS  
95640 MARINES

WAGON CITERNE A DEUX  
ESSIEUX type OCEM.  
Composition du KIT : Citerne et chassis moulés en résistoplast. Tampons à ressort en laiton décollété. Dôme, boîtes d'essieux, etc, en résistoplast. Roues à rayons à bandage métallique, rayons en plastique injecté. Pivots de roulement en laiton. Plaques d'inscriptions, traverses de tamponnement, échelles, etc en arcap photogravé. Décoration complète par décalcomanie de qualité.

(avec ou sans vigie, ESSO ou AZUR, SNCF ou anciens réseaux)

\*\*\*\*\*

ZEBULON - 12 Chaussée du Vexin 27400 LOUVIERS  
Tél 32 40 14 96

Vend par correspondance tout ce qui est nécessaire au modéliste et, parfois, difficile à trouver.

(VOIES PECO, SHINOHARA, outillage, profilés, feuilles plastique, produits BRUNO MORET etc.)

CATALOGUE : 35 F.

\*\*\*\*\*

MAQUETTES ET SERVICE 1 bis rue Milliaux  
89000 AUXERRE Tél. 86 51 23 62

Importe des U.S. :

- Matériel roulant 0, 0n3, 0n2 et 18" (locotracteur industriel Plymouth, métal et plastique, motorisation,

Egalement Loco vapeur PORTER, berline de mine, voie de mine, draine vélo en 0, mobilier, personnages,

- Plaques de polystyrène en relief, briques, pierres de taille, tuiles, bois striés, plancher...

- profilés laiton, tubes, raccords, vannes...

\*\*\*\*\*

RAILWAY 3 Place du Marché aux Bestiaux 14101 LISIEUX  
Tél. 31 31 39 06

PROPOSE : l'automotrice X4900 (tin plate) de AS

La voie AS (genre JEP) à 36 F les 30 cm D et C

\*\*\*\*\*

LOCO REVUE BP 104 56401 AURAY CEDEX

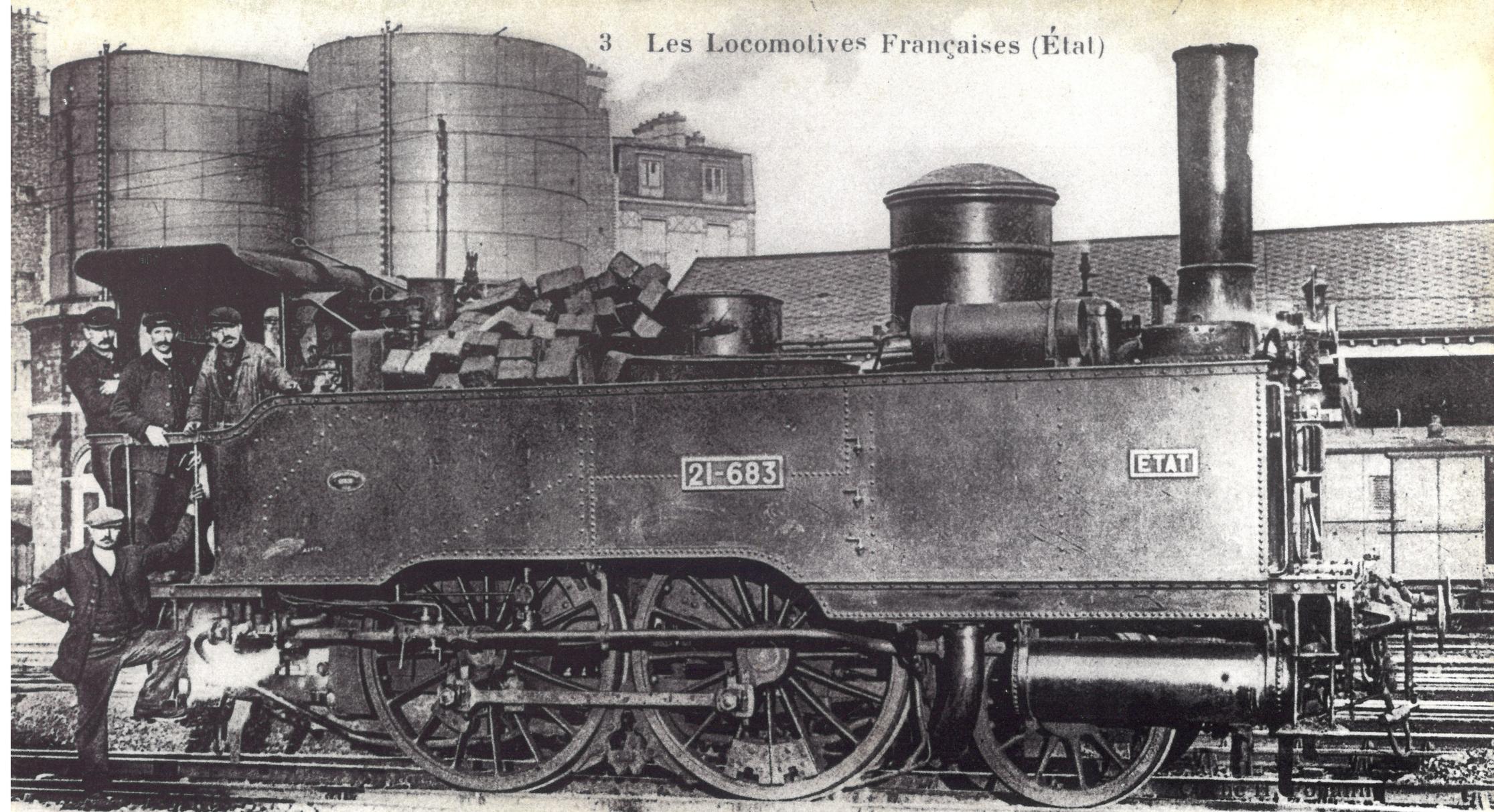
DIFFUSE un ouvrage intéressant : LE RESEAU MINIATURE (CONCEPTION)

("Réaliser un réseau suppose que l'on fasse des compromis, et ceci, dès la phase de la planification")

S'adresse plus particulièrement aux petits écartements, mais intéresse les Zéroïstes.

\*\*\*\*\*

### 3 Les Locomotives Françaises (État)



14000

14000

10800

Machine-tender n° 21-683 (ancien 108 Ouest), à vapeur saturée, simple expansion, mécanisme intérieur, 2 essieux accouplés et essieu porteur à l'avant, pour trains légers de banlieue et service de manœuvres (Série 21-676 à 21-695, anc. 101 à 120 Ouest, construite en 1882)

SURFACE DE GRILLE = 1,04

SURFACE DE CHAUFFE Foyer = 5,79

Tubes = 85,03

Ø ROUES MOTRICES = 1,680

porteuses = 1,140

ECARTEMENT ESSIEUX EXTREMES = 3,440

LONGUEUR TOTALE MACHINE = 8,125

POIDS TOTAL = 38,800

POIDS ADHERENT = 28,000

DOCUMENTATION KIT - ZERO