

# HISTOIRE D'O

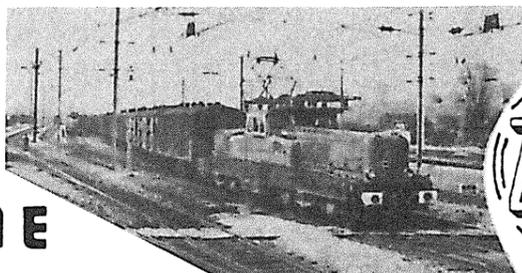
*es Trains*



1988  
AOUT

N°21

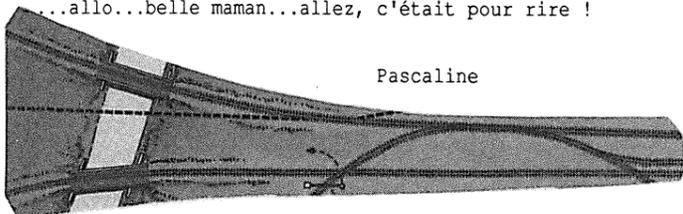
\* 35 F



La famille déménage...

Tout le monde a vécu des déménagements - assiettes empilées, verres en équilibre, malles pleines à craquer, vêtements en vrac - bon - on sait. Mais qui a vécu un déménagement de ferrovophile... Les cartons s'entassent dans les couloirs, dans les chambres, il faut effectuer un vrai parcours du combattant pour s'en aller laver frimousse... Et surtout, point essentiel, le futur logement ne sera apte à recevoir la famille que si celui-ci possède la "chambre des trains" indispensable pour mettre en place le réseau - à l'échelle du zéro, cela complique les recherches, car il ne saurait être question d'envisager une maison sans la plus grande pièce réservée au...train ! Enfin, restons philosophe. Mieux vaut collectionner des petits trains que, par exemple, des meules de moulins (plus lourd et plus encombrant...), ou encore des chiens de traîneaux (problème pour recréer le climat, et tout, et tout...), ou mieux, la belle famille au complet avec l'arbre généalogique en sus !

...allo...belle maman...allez, c'était pour rire !



Pascaline

La cavalerie lourde de ROBERT LABORDE !

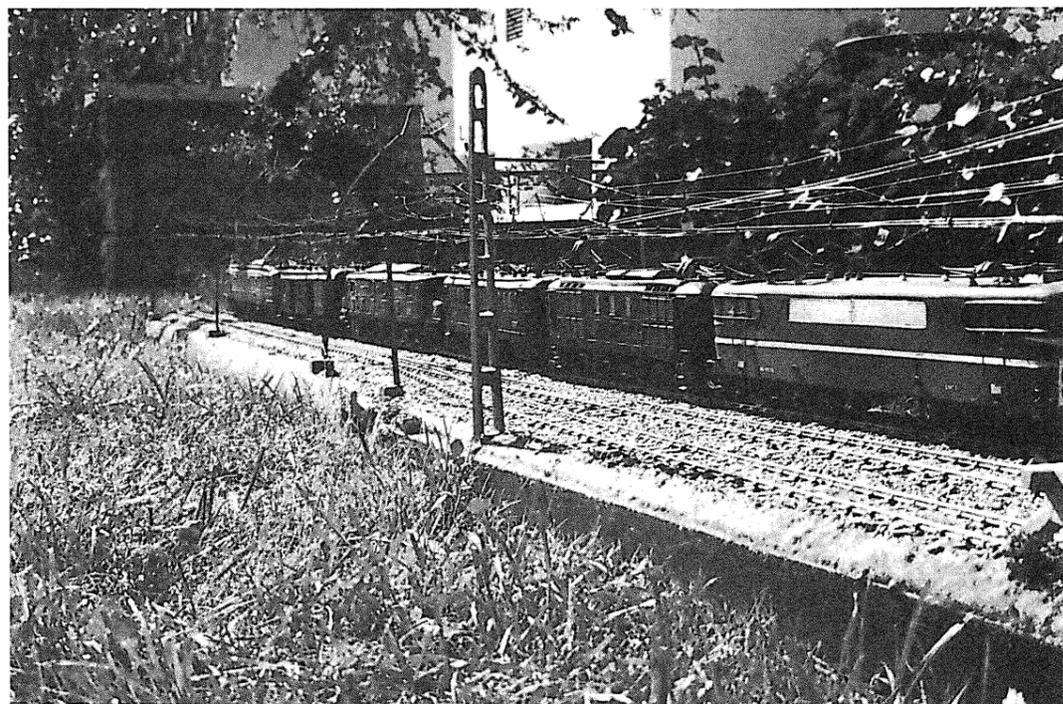


PHOTO R.LABORDE

\* Parler du CERCLE DU ZERO ou des quatre coins de l'HEXAGONE part du même esprit optimiste qui ne connaît point de limites. Et ne cherchez pas à savoir si ce CERCLE s'agrandit ou se remplit, l'important étant qu'il tourne rond. Pour cela on équilibre régulièrement : si à Lille une section apparaît, elle est aussitôt doublée statiquement et dynamiquement en Pyrénées côté Ouest. Mais si vous habitez dans ces régions extrêmes, je vous recommande de vous révéler sans tarder : on y compte sur vous. (voir page 25)

J.A.

\*\*\*\*\* TWENTY FIVE YEARS MODELLING FRENCH LOCOMOTIVES IN HO (Continental Modellers) Dans cette revue anglaise un historique des locos françaises débute avec le N° de Mars-avril 1988. L'auteur en est notre ami MARC NEYRET, dévoué Président de l'AMFI et réalisateur de merveilleuses machines en HO. (Hélas en HO ! Mais sa vue baissant il sera bientôt obligé de passer à la taille au-dessus). \*\*\*\*\*

# HISTOIRE D'O

LES TRAINS

26 PARC DE MAUGARNY  
95680 MONTLIGNON

ABONNEMENT 1988

FRANCE = 180 F (deuxième semestre 88 seulement = 95 F pour 3 numéros)  
ETRANGER = 220 F.

HISTOIRE D'O PARAIT TOUS LES 2 MOIS

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 et suivants = 35 F.

NUMERO DE COMMISSION PARITAIRE = 70042.

PAR LA MEME OCCASION JE TIENS A VOUS FELICITER POUR VOTRE REVUE QUI, JE DOIS LE DIRE, EST LE NEC PLUS ULTRA; TOUT Y EST, ET CELA EST QUAND MEME ASSEZ RARE.

PHILIPPE FOUNGIES

## SOMMAIRE

PASCALINE	page 2
CERCLE ZERO	2 et 25
LE GRENIER DE J.F. NALET	4,5,6
MICROMECA	6
V.M.I.	7 à 11
130 B EST	12 et 13
LEXIQUE FERROVIAIRE	14,15,16
CLUB COURTE-QUEUE	17,18,19
PETITES ANNONCES	19
CONSTRUISONS UN WAGON	20,21
COUVERT PLM 1970	20
LES CATENAIRES	22,23,24
LES NOUVEAUTES	25
CONCEPTION DES RESEAUX	26,27
LES O30	28
Oe	29
LE RESEAU DE R.JULIEN	30

PAGE 1 DE COUVERTURE =

Une promenade dans le temps et en pays de Douce France, grâce au Rambolitrain et au musée de Pithiviers. (voir page 22).

PHOTO ANNIE ROUVIERE.

DANS LE PROCHAIN NUMERO :

- un insolite train de gouttière pour votre jardin,
- la construction d'une 141 PLM,
- la valse des bogies en gare d'Hendaye,
- le réseau de Pierre HEYMANS

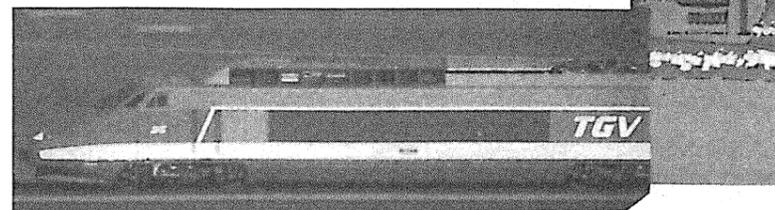
Nous avons appris avec peine la disparition du père d'Alain Baldit le Conservateur du Musée Le RAMBOLITRAIN.

Nous garderons le souvenir d'un homme courtois, discret, que nous retrouvions avec plaisir au musée de Rambouillet ou sur le stand du Rambolitrain Porte de Versailles.

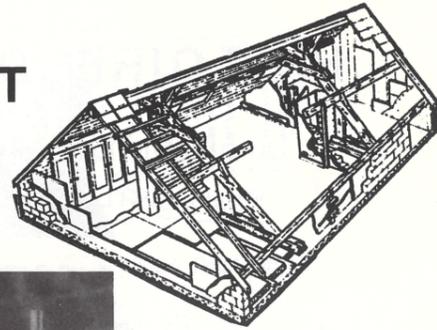
Nous adressons à Alain Baldit et à sa famille nos sincères condoléances.

L'Equipe d'Histoire d'O

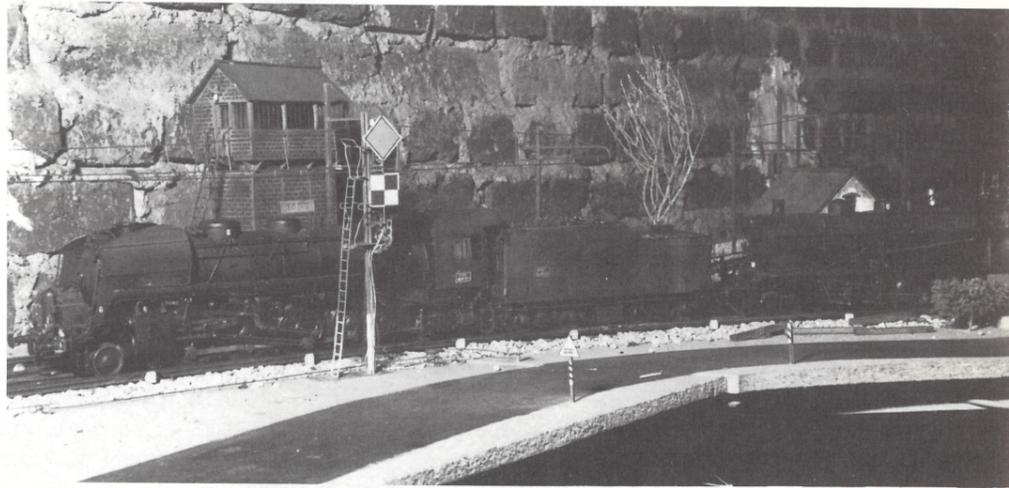
\*\*\*\*\*



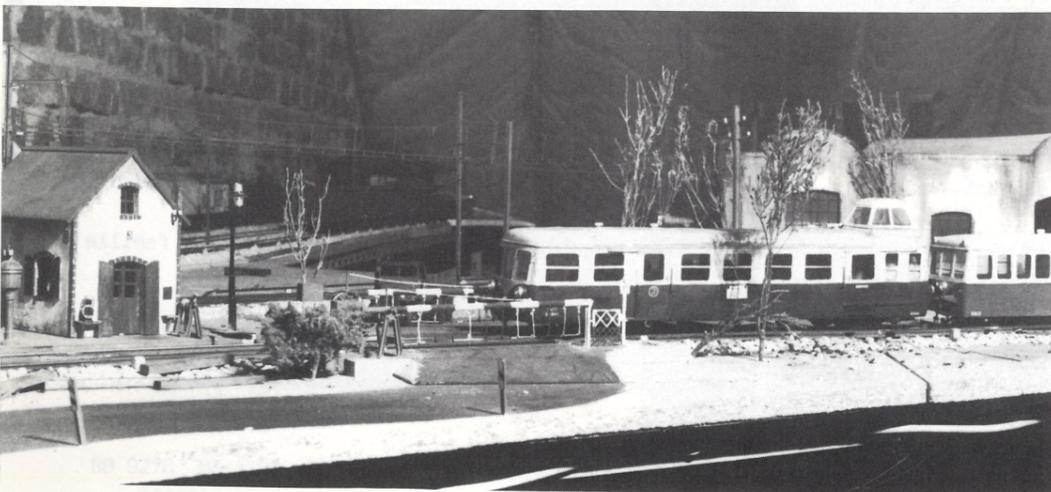
# LE GRENIER de J.F. NALET



LES PUR-SANG A L'ECURIE.  
UNE INCROYABLE IMPRESSION  
DE PUISSANCE.  
ATTENDEZ ENCORE UN PEU :  
FUMEE ET VAPEUR VONT  
ECLATER EN GERBES.

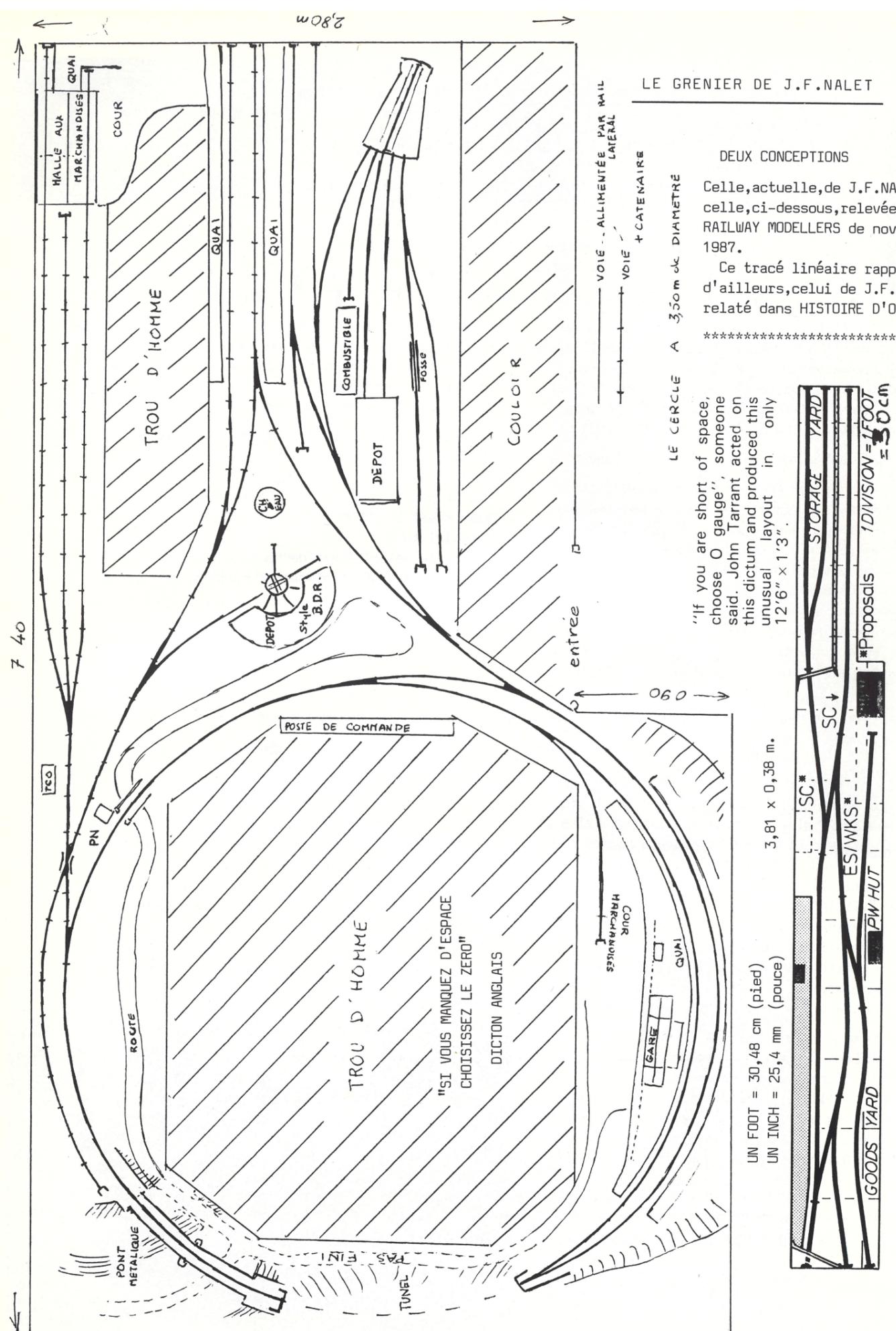


SOUS LE MUR DE BRIQUES  
ROUGES MAL JOINTOYEES  
UN CONVOI LOURD QUI  
MARTELE DES JOINTS



BIENTOT CE SERA LE  
PRINTEMPS ET L'AUTORAIL  
SE COULERA DANS UN  
COULOIR DE VERDURE.

NOUS REVIENDRONS AUX  
BEAUX JOURS !



## LE GRENIER DE J.F. NALET

### DEUX CONCEPTIONS

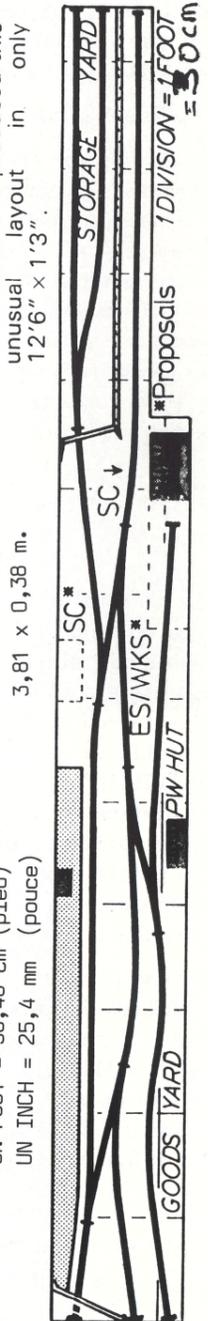
Celle, actuelle, de J.F. NALET, et celle, ci-dessous, relevée dans RAILWAY MODELLERS de novembre 1987.

Ce tracé linéaire rappelant, d'ailleurs, celui de J.F. NALET relaté dans HISTOIRE D'O n°14.

\*\*\*\*\*

LE CERCLE A 350m de DIAMÈTRE

"If you are short of space, choose O gauge", someone said. John Tarrant acted on this dictum and produced this unusual layout in only 12'6" x 1'3".



UN FOOT = 30,48 cm (pied)  
UN INCH = 25,4 mm (pouce)

## LE GRENIER DE

J.F. NALET

"DANS SA CHAMBRE DE QUATRE METRES J.F.NALET REALISE SON RESEAU  
"SUPERBE ET REALISTE.REVEZ UN INSTANT DEVANT CES WAGONS PATINES  
"QUI VONT PARTIR.ILS PARTENT ! ILS VONT,ILS VIENNENT SUR QUATRE  
"METRES,COMME LA VOITURE RESTAURANT DE L'AJECTA QUI VOUS LAISSE  
"BOIRE VOTRE BIERE ENTRE GARE ET DEPOT.VOUS DITES QUE C'EST PEU.  
"MAIS LE TAC TAC DES ROUES EST LA.CHAMBRE A COUCHER OU PLAINE  
"DE LA BRIE,PEU IMPORTE ! : LE REVE PASSE.



HISTOIRE D'O N° 14, PAGE 2



Depuis, J.F.NALET a déniché le grenier introuvable. Et puis il m'a adressé des photos qui dévoilent une nouvelle réalisation : le vieux rêve qui prend forme. Trois photos qui témoignent d'un sens de l'atmosphère, d'une habileté de mécanicien, d'un talent d'artiste : cette patine légère du matériel roulant.

Du profilé de chez WEBER monté sur traverses bois. Les aiguillages ne sont pas encore électrifiés. L'alimentation se fait par deux transfos de A.PERRIN. Un pour la caténaire, l'autre pour le rail de contact latéral, pour les locos vapeur et l'autorail.

Le cercle principal fait 3,50 m de diamètre. La gare terminus n'est pas encore terminée.

Il y a environ 50 véhicules : locos, wagons, autorail... Ma première locomotive date de 1966; malheureusement elle n'est pas tout à fait à l'échelle, mais plutôt fantaisiste.

Tous le matériel est de construction maison, y compris les roues (sauf attelages et certains tampons)."

J.F.NALET

BON COURAGE, MONSIEUR NALET, ET A BIENTOT !  
SOYEZ SUR QUE NOUS RESTONS IMPATIENTS ET  
ATTENTIFS.

J. Archambault

## MICROMECA

Dans le n° 15 d'Histoire d'O Jean Pierre Cardeaud explique comment il faut extraire un foret cassé. J'aimerais signaler une autre manière de faire et qui est utile autant pour les forets cassés que pour les tarauds cassés. Il s'agit d'utiliser un produit utilisé en horlogerie et connu sous le nom de "VISSIN". Voici le mode d'emploi. Mettre platine ou pont (en laiton) dans le récipient, recouvrir de Vissin. Faire cuire lentement sur une petite flamme jusqu'à ce qu'une petite ombre paraisse sur l'emplacement de la vis. Rincer sous l'eau courante et nettoyer à la benzine.

Pour un traçage net et sans risque de rayer le métal, utilisez un feutre "ONYX MARKER INTENSE, noir. Passez ce feutre une fois sur la partie à tracer. Laissez sécher 3 à 4 minutes, et, sans appuyer, votre pointe à tracer vous donnera une marque nette et précise.

Ceci est valable pour le traçage des axes de roues, de pignons intermédiaires et même d'encadrements d'ouvertures.

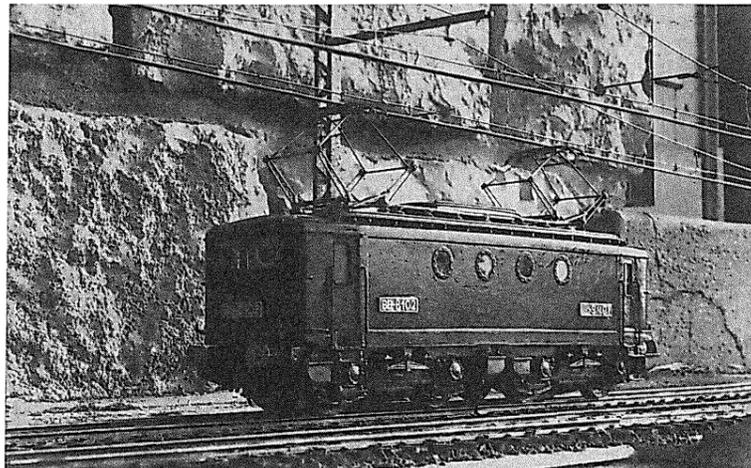
Après travail effectué, le noir du marqueur s'enlève facilement avec un chiffon imbibé d'acétone.

ROBERT LABORDE

Ce produit se trouve sous la référence N° 5397 chez BERGERON SA, 15 rue du Technicum, CH 2400 LE LOCLE. Signalons que cette maison produit plusieurs milliers de références d'outillage et de fournitures pour l'horlogerie et la micro-mécanique (On trouve, par exemple, des forets jusqu'à Ø 0,1 mm). Pour les modélistes c'est une mine d'or.

PH.FONTANNAZ

UNE BELLE REALISATION DE GERARD PETIT =



## Liaison ferroviaire Vallée de Montmorency - Ermont - Invalides

LES TRAINS CAPRICIEUX, CAHOTANTS, BONDES, ESSOUFFLES ET BRUYANTS - CES TRAINS QUI CRACHOTAIENT LEUR FUMÉE A TRAVERS NOS BANLIEUES GLACÉES DES HIVERS DE L'OCCUPATION... MAIS C'EST DE LA PREHISTOIRE !

EN SEPTEMBRE PROCHAIN LA SNCF VA METTRE EN SERVICE LA NOUVELLE LIAISON VALLEE DE MONTMORENCY - INVALIDES. TOUT NE SERA QUE SILENCE ET RAPIDITE .

### SILENCE

- 1) Les voitures à deux niveaux sont équipées de :
  - bogies à suspension sur coussins d'air,
  - freins électriques pour éviter le crissement des sabots sur les roues.
- 2) Les voies ont été renouvelées (entre Champs de Mars et St.Ouen)
  - = adoption de rails soudés de grande longueur.
- 3) Les tranchées sont recouvertes de dalles formant écran phonique.
- 4) Les rails sont posés sur chaussons en caoutchouc. Ou bien le ballast est posé sur un tapis antivibratile (à proximité ou sous les immeubles d'habitation).

### RAPIDITE

Le trafic attendu par la SNCF viendra de :

- 34000 banlieusards du Nord-Ouest,
- 16000 Parisiens,
- 25000 banlieusards du Sud.

Le gain de temps a été estimé à 8 mn. par voyage. Soit un gain total de 5,6 millions d'heures par an.

Enfin la SNCF pense que cette nouvelle facilité de transport incitera les automobilistes à laisser au garage quelque 3000 voitures qui, actuellement, congestionnent chaque jour les rues de la capitale.



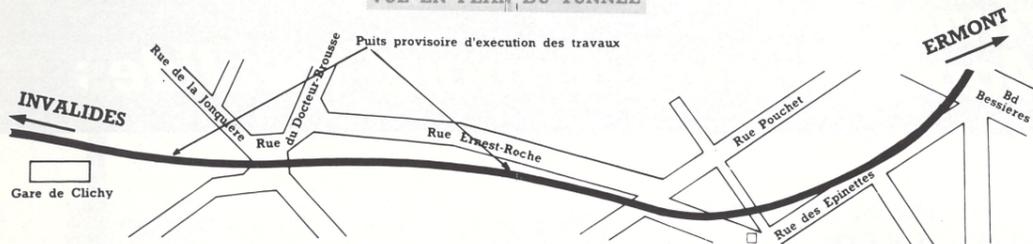
JACQUES ARCHAMBAULT

09. Epinay - La Gare de la Grande Ceinture.



# LOT 2 TUNNEL DU BOULEVARD BESSIERES A LA RUE DE LA JONQUIERE

VUE EN PLAN DU TUNNEL



JACQUES ARCHAMBAULT

METHODE D'EXECUTION DU TUNNEL (SECTION JONQUIERE - BESSIERES)

Déblais en tunnel	53 000 m <sup>3</sup>
Bétons en tunnel	24 000 m <sup>3</sup>
Acier de soutènement	650 000 kg
Acier pour béton armé	130 000 kg

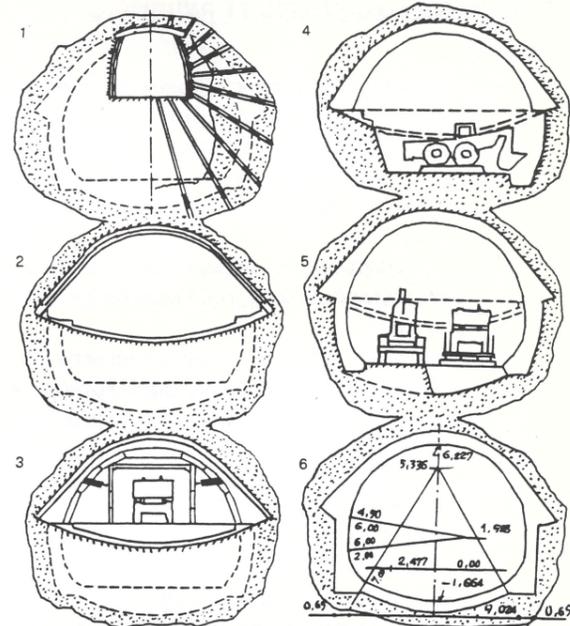
Il s'agit d'un tunnel à deux voies d'une longueur de 612 m. Les attaques ont eu lieu à partir de deux puits qui servaient à évacuer les déblais (proximité gare de Clichy et milieu de la rue Ernest Roche. Voir plan ci-dessus).

A partir de la galerie de façade (voir les croquis ci-contre) et au fur et à mesure de l'avancement des travaux le sol était consolidé par injection de ciment liquide afin d'éviter les inconvénients des fontis dans les zones à gypse, et les tassements différentiels.

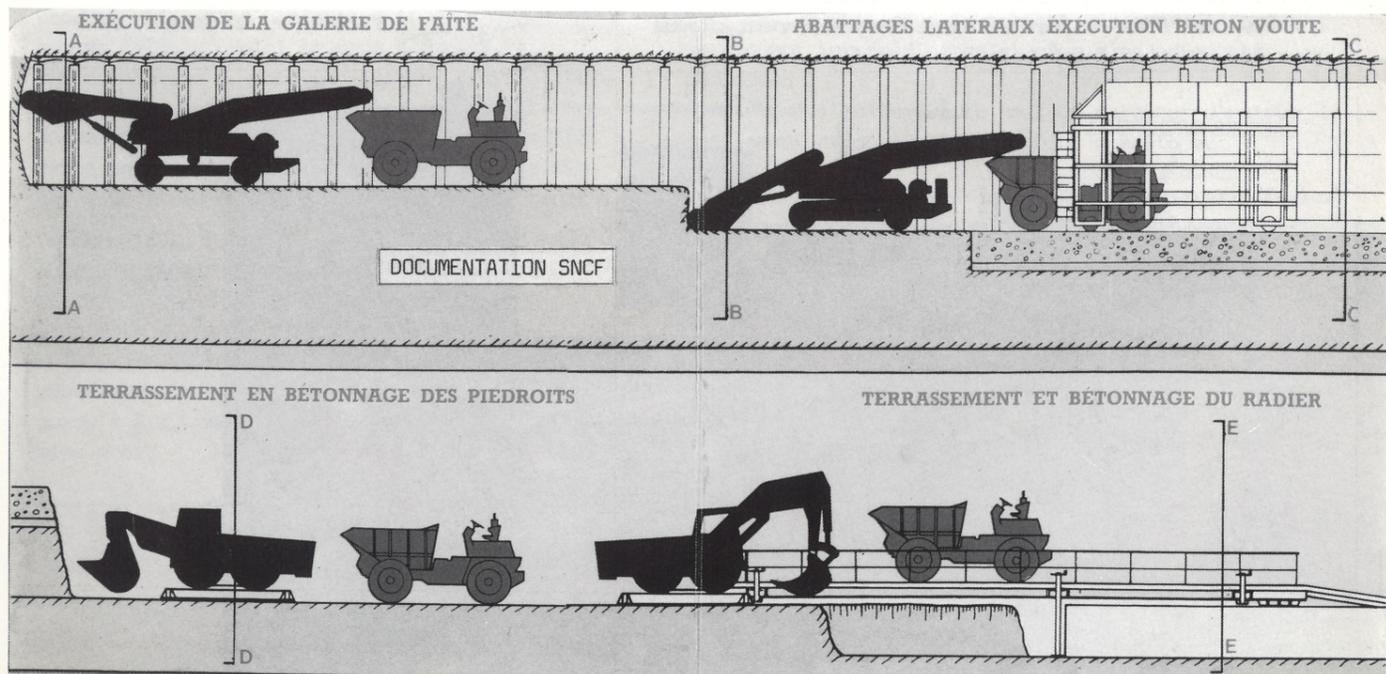
(En son temps, la station de la rue Auber a fait l'objet d'injections identiques, ce qui a permis d'obtenir un tassement des immeubles de cette rue, inférieur à 2 cm. La "consolidation" du sol a coûté aussi cher que le génie civil de la station !)

Suivant les terrassements des profils successifs, le bétonnage de la voûte, puis des piedroits et, enfin, du radier, s'effectue en continu.

- Fig.1 (coupe AA) Exécution de la galerie de façade. J.A.
- Fig.2 (coupe BB) Abattages latéraux.
- Fig.3 (coupe CC) Exécution béton voûte.
- Fig.4 (coupe DD) Terrassement et bétonnage des piedroits.
- Fig.5 (coupe EE) Terrassement et bétonnage du radier.
- Fig.6 Coupe type du tunnel.



Produits de consolidation des terrains	21 500 m <sup>3</sup>
--	-----------------------



# VMI

Le projet a pris naissance il y a une dizaine d'années, et son évolution a subi bien des modifications. Aussi lorsqu'il fut approuvé par le Premier Ministre en septembre 1981, puis ratifié par son Conseil en mars 1982, pouvait-on espérer que la fiction devienne réalité : pensez !... Argenteuil et Montigny-Beauchamp reliés par Eaubonne directement à la Tour Eiffel, au Quartier Latin, à Orly; quel rêve !...

C'était sans compter sur l'esprit public : "d'accord pour le projet, mais qu'il ne me dérange pas". Alors que le cercle d'usagers applaudit à grands cris au moindre tronçon autoroutier haro sur le chemin de fer, cachez cet affreux et magnifiez la pureté de l'air qui embaume dans le moindre embouteillage. C'est à Paris que le 16e et le 17e arrondissements (alors dans l'opposition) ont manifesté la plus vive... opposition ! Le Conseil de Paris a obtenu que la partie du trajet entre Saint-Ouen et la maison de la Radio soit effectuée en souterrain profond (Porte de Clichy), ou recouvert d'une dalle (Pérelre-Henri-Martin) sur laquelle on installera soit des espaces verts, soit des parcs de stationnement. Bien sûr, cela a beaucoup retardé les travaux et gonflé le coût total : près de deux milliards de francs.

En premier point, pourquoi le projet Eaubonne-Pérelre n'a-t-il pas pu être réalisé ? A l'origine il était possible. Le tracé prévu était aérien. On pouvait alors utiliser l'alimentation électrique en courant haute tension 25 000 volts déjà en service en gare d'Eaubonne et qui ne nécessite que des installations légères (le raccord Pérelre-Invalides aurait été effectué plus tard, en courant basse-tension 1 500 volts, qui est en service aux Invalides). On pouvait alors utiliser un matériel uni-courant et envisager, plus tard, la réalisation de matériel bi-courant, (comme le projet a tardé, c'est la ligne A, Chatelet-Roissy qui a profité en premier de ce matériel, maintenant bien au point). Or, si le courant haute tension est bien utilisé à l'air libre il n'en est pas de même en souterrain en raison des arcs élec-



Dans la photo du bas de page on retrouve le clocher



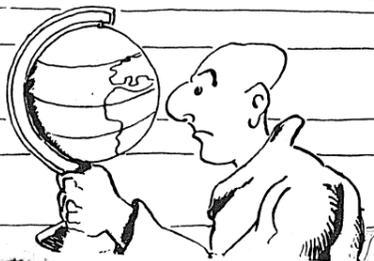
triques qui peuvent jaillir entre la ligne et les voitures. Cela nécessite un gabarit d'isolation plus important et augmente la section des tunnels, donc augmente la quantité de maçonnerie, donc les frais de réalisation. C'est pourquoi ce type de courant ne sera utilisé que jusqu'à Saint-Ouen. Du coup, toute la ligne sera mise en service au même moment.



BON, ALORS:  
ERMONT, EAUBONNE, C'EST SUR LA  
LIGNE PARIS, TOMBOUCTOU OU  
PARIS, TOKYO?

TOUTES GARES JUSQU'À TOKYO VOIE 35

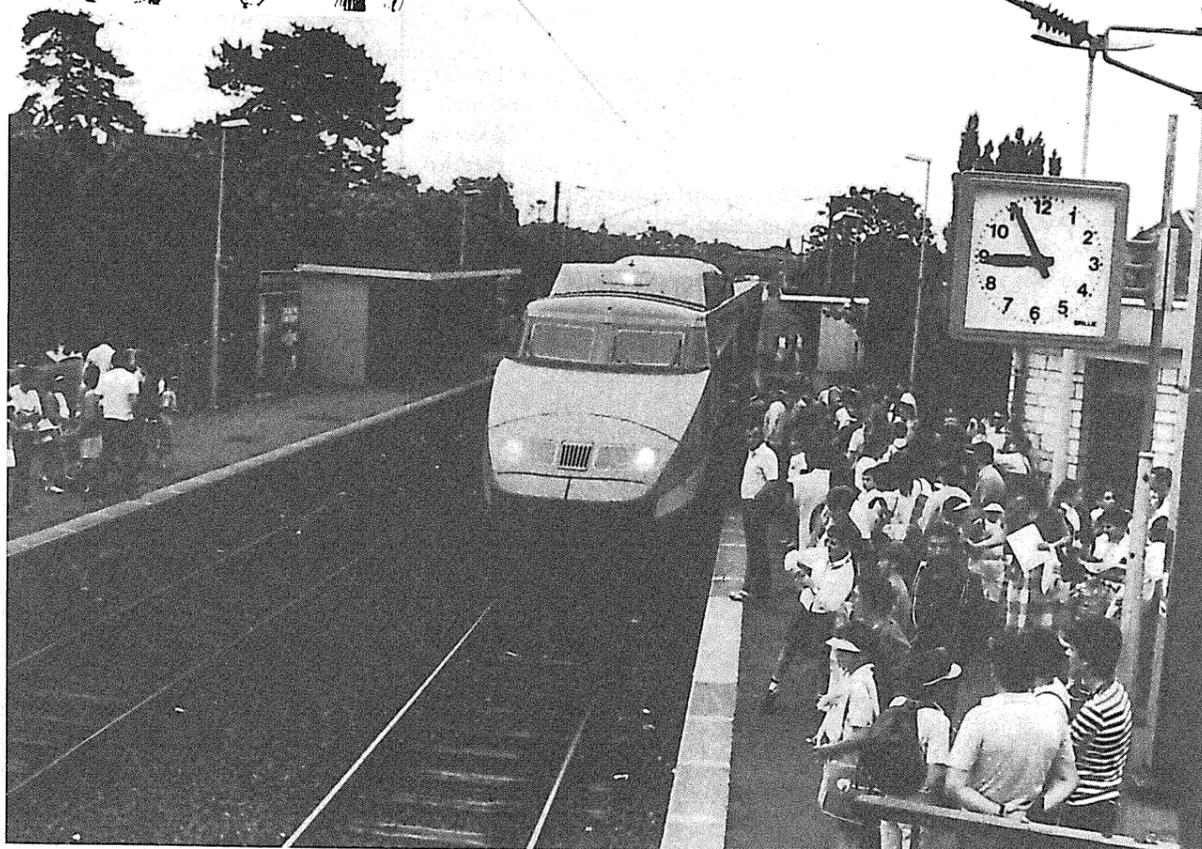
TOUTES GARES JUSQU'À TOMBOUCTOU VOIE 36



LA HALTE DU GROS NOYER AU DEBUT DU SIECLE...  
ET AVEC LE TGV PROTOTYPE (il n'ya pas de  
panto).

Nous devons ces deux documents à  
l'obligeance de Mr. ASSIER, Maire-  
Adjoint de Saint-Prix).

Les dessins sont de  
Pierre-Olivier TOYE



En second point, quel est l'avenir de la ligne d'Auteuil ? Cela intéresse les amateurs de sports. En fait rien n'est prévu actuellement et la section Henri Martin-Auteuil reste neutralisée; pour aller au Parc des Princes ou à Roland-Garros, il faudra changer et prendre le métro à Boullainvilliers-Muette. En revanche, Péreire-Pont-Cardinet sera rétablie (deux changements pour Saint-Lazare !).

En automne 1988, on prévoit huit trains dans chaque sens, d'Invalides à Ermont, quatre directs poursuivront ou viendront d'Argenteuil. Le matériel roulant comportera des véhicules à deux niveaux à grande capacité.

Dans l'avenir, un projet de desserte d'Orly-Aéroport, à partir de la station Orly-Rail, permettrait d'accéder au cœur de l'aéroport

On peut regretter, qu'à la Porte Maillot, la ligne ne soit pas en correspondance avec la ligne A, véritable artère parisienne, passant à la Défense, Etoile, Châtelet, Gare de Lyon, Nation et desservant l'ouest et l'est de Paris. On aurait alors pu, comme à Saint-Michel où notre ligne croise l'axe B Nord-Sud, Roissy-Chevreuse, créer une nouvelle station sur la ligne A entre Défense et Etoile-Charles-de-Gaulle, ce qui desservirait, en plus, le complexe du Palais des Congrès.

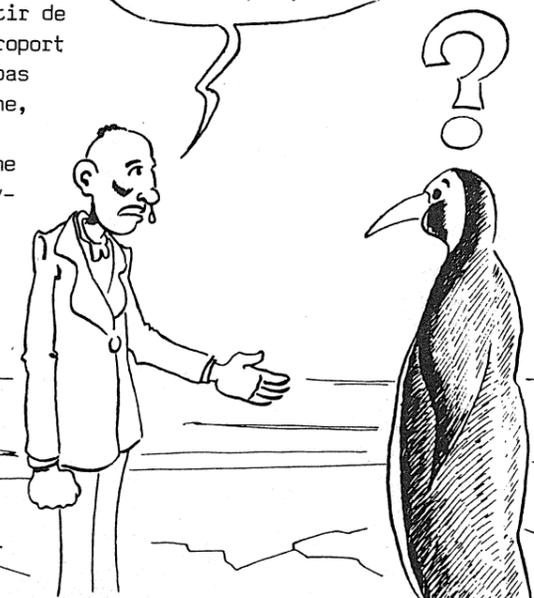
Autre regret, la station Clichy aurait pu être située au croisement des lignes de Saint-Lazare, à quelques centaines de mètres du Pont Cardinet, économisant la coûteuse station de Porte de Clichy, dont l'ouverture n'est prévue qu'en 1991, et qui ne double que la correspondance qui existe déjà à Invalides avec Saint-Lazare.

On peut espérer que la signalisation des itinéraires sera moins obscure



V. P. Paris. No. 3

PARDON, MONSIEUR...  
LE NOUVEAU R.E.R., C'EST  
BIEN PAR LÀ?



A Ermont-halte le photographe  
n'intéresse plus personne.

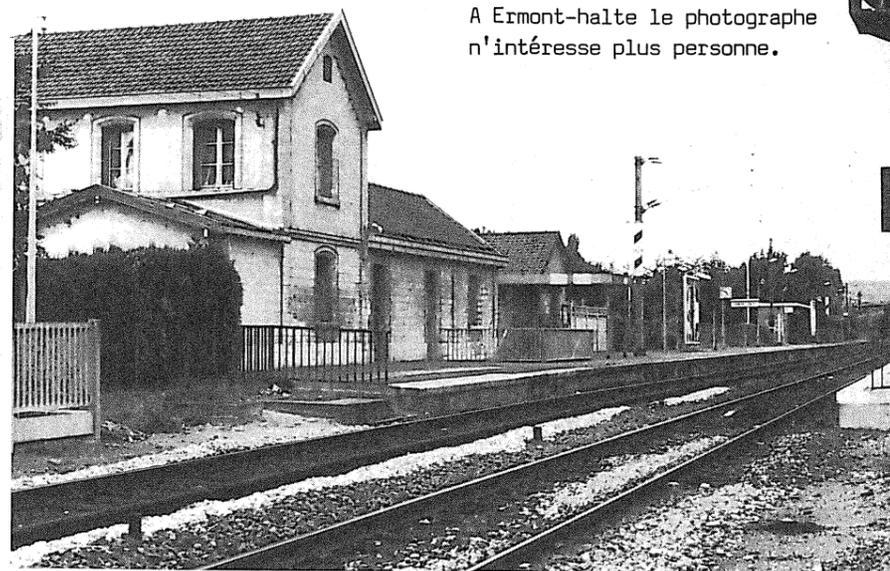
qu'actuellement où, seuls, les initiés  
peuvent obtenir leur billet et ne  
pas se tromper de direction.

En conclusion, cette réalisation va probablement changer notre région; déjà bureaux, parkings fleurissent à Eaubonne, Sannois, près de la gare, accélérant la croissance du monstre Paris-Villes Nouvelles, le Boulevard Paris-Cergy.

PIERRE LAMBERT

Les cartes-postales anciennes  
viennent de la collection  
MATHURIN.

Les photos récentes  
de J.A.



# les 130 B EST

VOIR HISTOIRE D'O N° 20

ENCORE UNE BELLE AVENTURE EN  
PERSPECTIVE POUR OUBLIER LES  
JOURNEES DE PLUIE ET DE FROID !

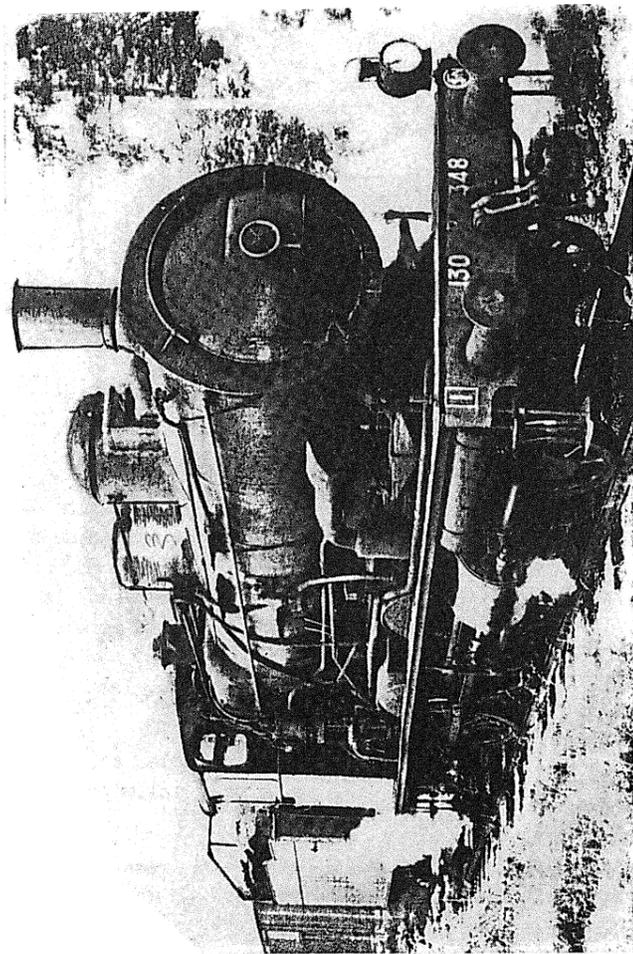


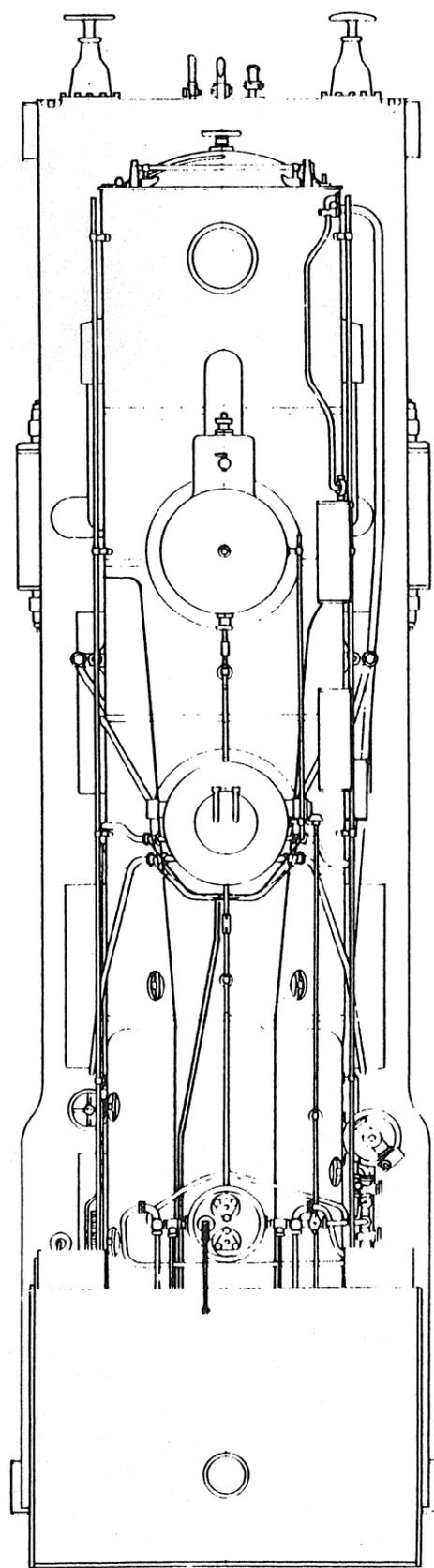
PHOTO VINCENT

## CET HIVER : UNE 141 PLM

Le 15 octobre les vacances seront déjà oubliées. Vous aurez retrouvé le bureau ou l'atelier, débordant d'énergie et peut-être encore, vaguement bronzé. Vous aurez repris l'habitude des choses sérieuses et, dans HISTOIRE D'O, vous chercherez des nourritures substantielles.

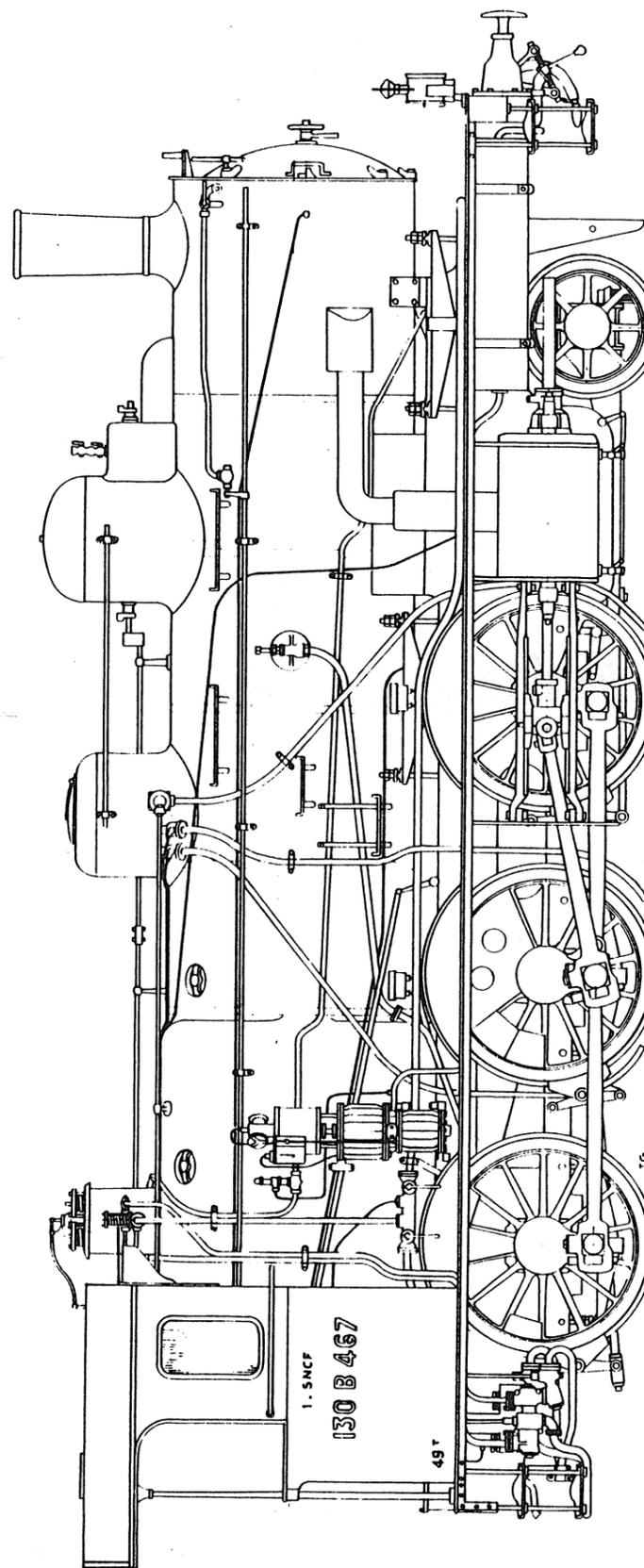
HISTOIRE D'O vous proposera donc une nouvelle étude très détaillée d'une machine de prestige : la MIKADO 141 PLM série 1001 à 1012 (141 A), et son tender.

Le modéliste bien connu, MICHEL PERRIER, vous entraînera dans son sillage hérissé de plans, croquis, cotes, rivets et boulons.



Diamètres des roues : moitrices : 1,42 m. - porteuses : 0,92 m.

## LES 130 B OUEST



SNCF EST. Locomotives 130 - B - 254 à 766 (92 locos)

## ET LA BICYCLETTE ?

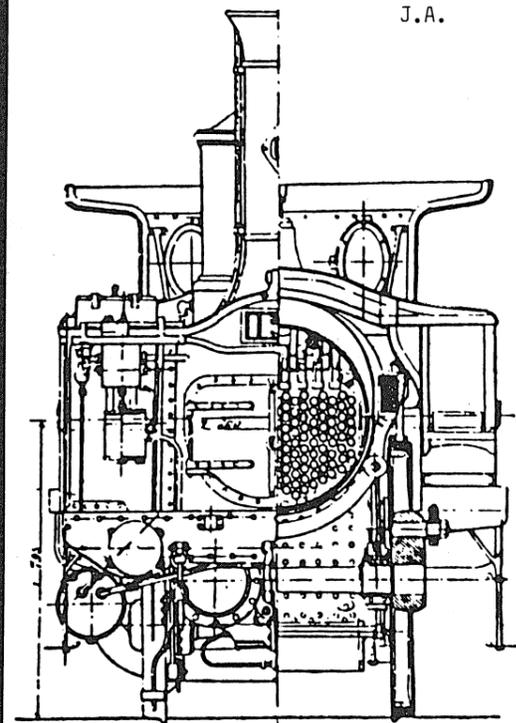
Bien reçu, fin mai, la notice de montage tant attendue. Cela valait la peine de patienter car elle est très bien faite, avec des illustrations, en perspective axonométrique, claires et détaillées.

Pour le set motorisation commandé et réglé au Salon de la Maquette, on en reparlera... lorsque je l'aurai reçu.

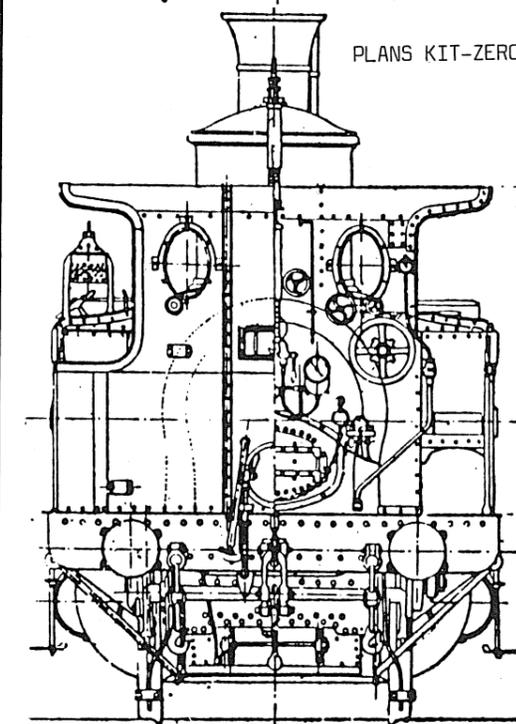
Quant au set prévu pour juin, aucune nouvelle.

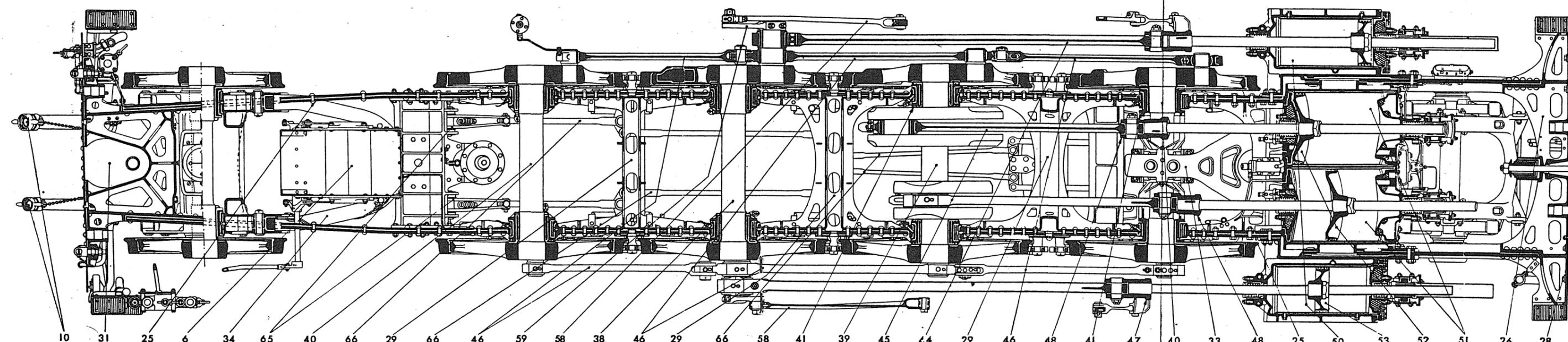
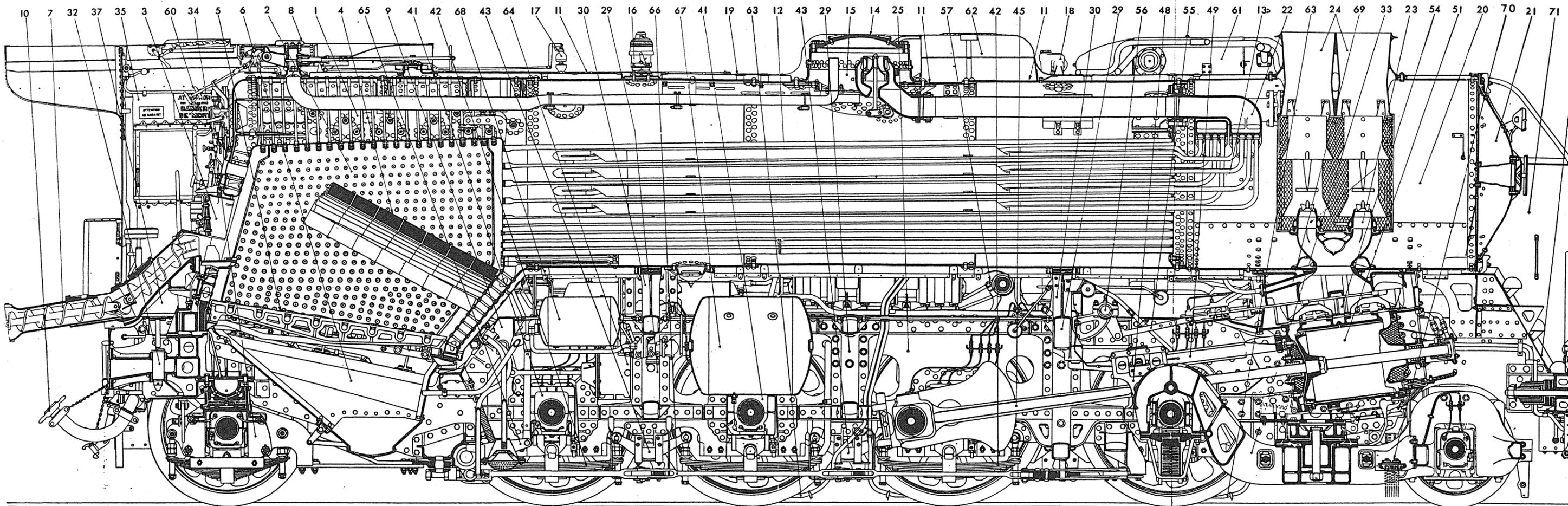
Mais, "patience et longueur de temps...!"

J.A.



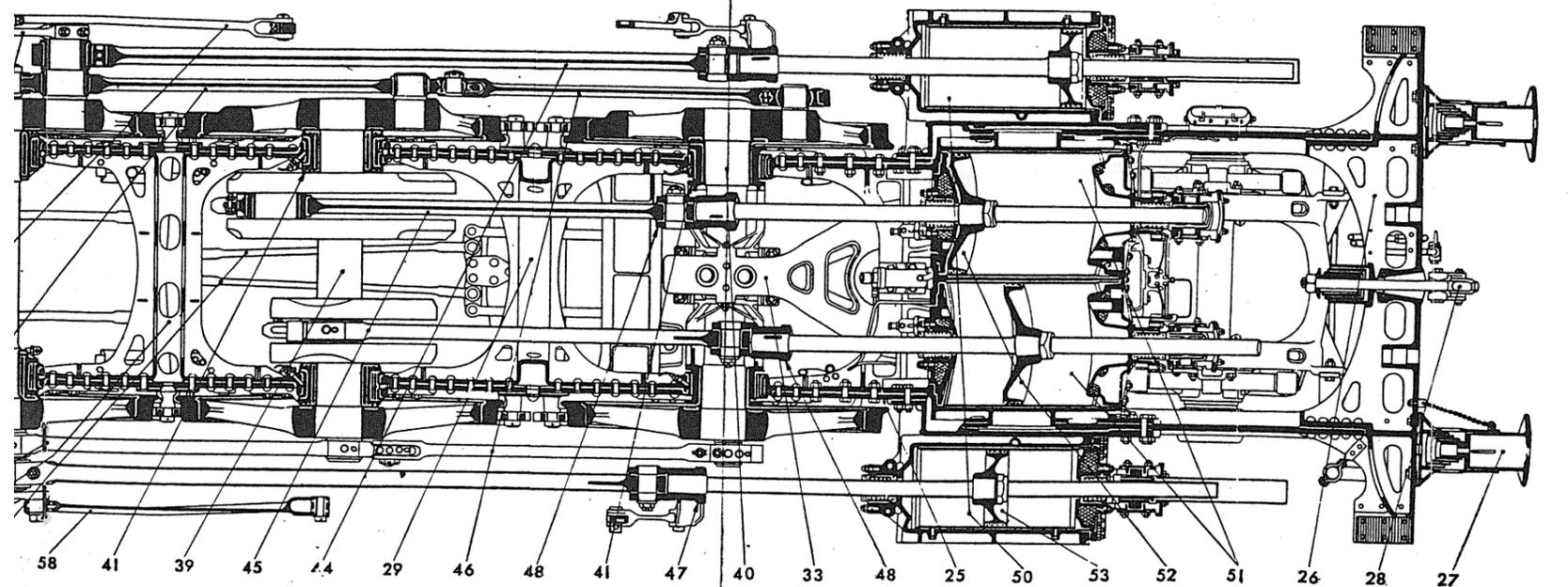
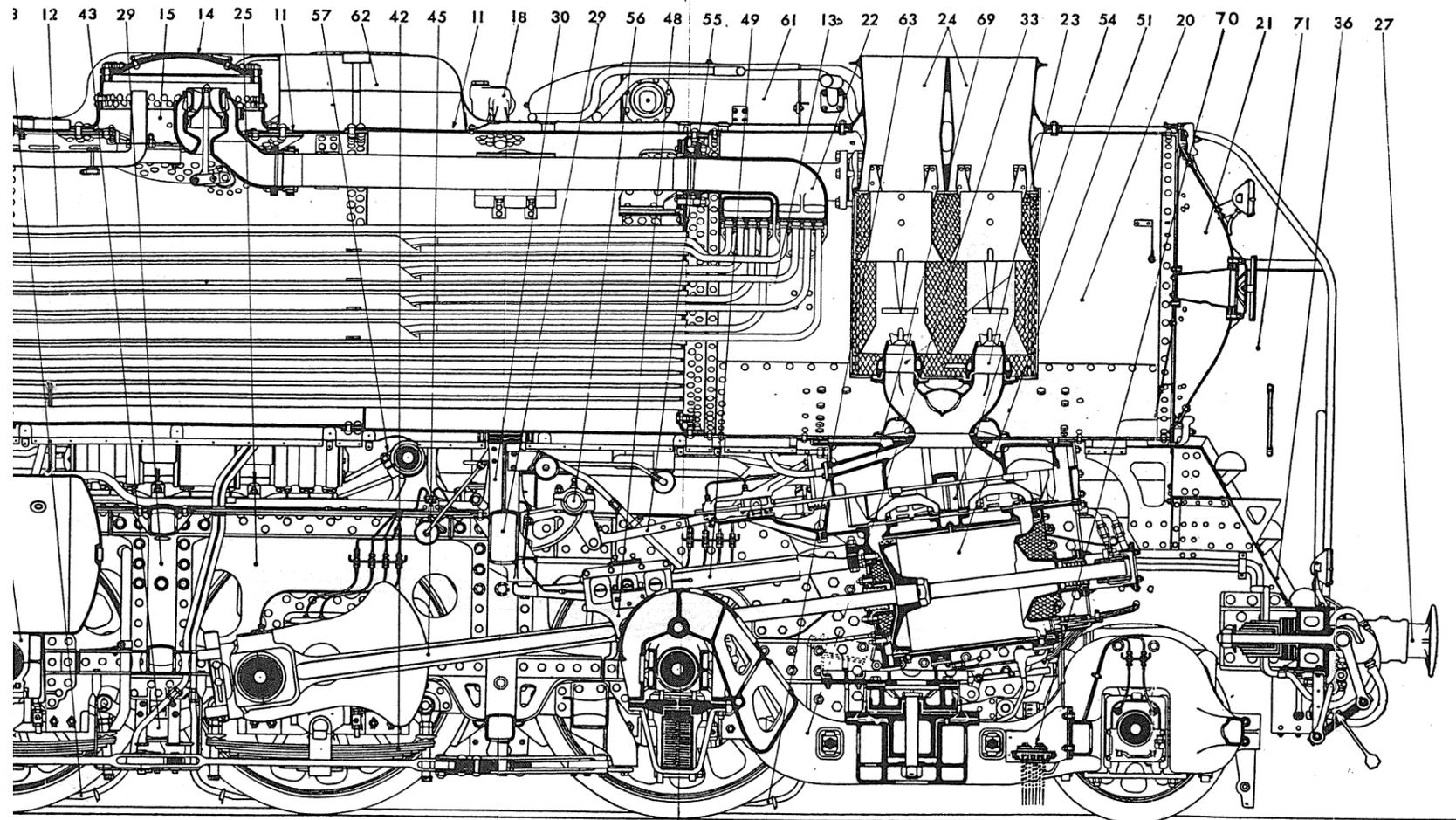
PLANS KIT-ZERO





Locomotive compound à 4 cylindres type 141 — Ensemble.

- |                                   |                                 |  |                                   |                             |                           |  |  |  |
|-----------------------------------|---------------------------------|--|-----------------------------------|-----------------------------|---------------------------|--|--|--|
| 1 Boîte à feu                     | 10 Arrivées d'eau du tender     | 18 Bottes de refoulement des injecteurs et de la pompe à eau | 26 Caisson d'attelage avant       | 35 Abri                     | 44 Bielles motrices HP    | 53 Pistons HP  | 60 Robinetterie et commandes diverses          | 68 Réservoir auxiliaire du frein comprimé          |
| 2 Foyer                           | 11 Viroles de corps cylindrique | 27 Tampons   | 27 Tampons                        | 36 Tablier d'avant          | 45 Bielles motrices BP    | 54 Tiroirs BP  | 61 Réchauffeur d'eau d'alimentation            | 69 Injection de vapeur dans le piston              |
| 3 Porte de foyer                  | 12 Tubes à fumée                | 28 Attelage avant  | 28 Attelage avant                 | 37 Tablier d'arrière        | 46 Bielles d'accouplement | 55 Bielle de commande de tiroir BP                         | 62 Bac à sable                                 | 70 Brosse de contact de l'enregistreur des signaux |
| 4 Voûte                           | 13 Surchauffeur                 | 29 Entretoises de châssis                                    | 29 Entretoises de châssis         | 38 Essieu moteur HP         | 47 Têtes de pistons HP    | 56 Arbre de renvois de mouvements de distribution HP et BP | 63 Tuyaux sableurs                             | 71 Penneaux contre le rabat de la fumée            |
| 5 Grille                          | 14 Dôme                         | 30 Supports de corps cylindrique                             | 30 Supports de corps cylindrique  | 39 Essieu coudé moteur BP   | 48 Têtes de pistons BP    | 57 Arbre de relevage                                       | 64 Cylindres de frein                          |  |
| 6 Cendrier                        | 15 Régulateur                   | 31 Caisson d'attelage arrière                                | 31 Caisson d'attelage arrière     | 40 Essieux accouplés        | 49 Glissières BP          | 58 Bielles de commande de coulisse                         | 65 Leviers principaux de frein                 |  |
| 7 Chargeur mécanique              | 16 Soupapes de sûreté           | 32 Cheville de l'attelage arrière                            | 32 Cheville de l'attelage arrière | 41 Bottes d'essieux         | 50 Cylindres HP           | 59 Contre-manivelles                                       | 66 Timonerie de frein                          |  |
| 8 Prise de vapeur des auxiliaires | 17 Sifflet                      | 33 Bogie bissel avant  | 33 Bogie bissel avant             | 42 Ressorts de suspension   | 51 Cylindres BP           |  | 67 Réservoir principal du frein à air comprimé |  |
| 9 Vanne d'extraction de chaudière |                                 | 34 Bissel arrière  | 34 Bissel arrière                 | 43 Balanciers de suspension | 52 Pistons BP             |  |  |  |



mpound à 4 cylindres type 141 - Ensemble.

- |                          |                           |   |  |   |
|--------------------------|---------------------------|---|--|---|
| abri                     | 44 Bielles motrices HP    | 53 Pistons HP   | 60 Robinetterie et commandes diverses          | 68 Réservoir auxiliaire du frein à air comprimé             |
| ablier d'avant           | 45 Bielles motrices BP    | 54 Tiroirs BP   | 61 Réchauffeur d'eau d'alimentation            | 69 Injection de vapeur dans l'échappement                   |
| ablier d'arrière         | 46 Bielles d'accouplement | 55 Bielle de commande de tiroir BP                      | 62 Bac à sable                                 | 70 Brosse de contact de l'appareil enregistreur des signaux |
| assieu moteur HP         | 47 Têtes de pistons HP    | 56 Arbre de renvois mouvements de distribution HP et BP | 63 Tuyaux sableurs                             | 71 Penneaux contre le rabattement de la fumée               |
| assieu coudé moteur BP   | 48 Têtes de pistons BP    | 57 Arbre de relevage                                    | 64 Cylindres de frein                          |   |
| assieux accouplés        | 49 Glissières BP          | 58 Bielles de commande de coulisse                      | 65 Leviers principaux de frein                 |   |
| rottes d'essieux         | 50 Cylindres HP           | 59 Contre-manivelles                                    | 66 Timonerie de frein                          |   |
| ressorts de suspension   | 51 Cylindres BP           |   | 67 Réservoir principal du frein à air comprimé |   |
| balanciers de suspension | 52 Pistons BP             |   |  |   |

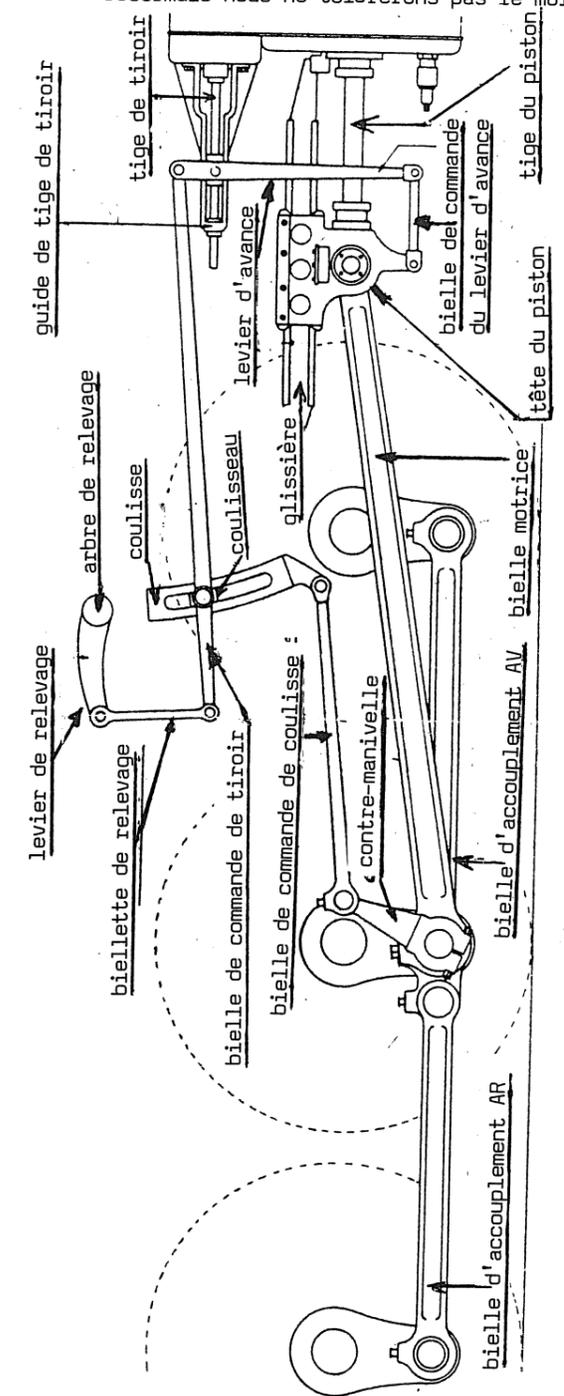
Si on vous prend au débotté et sans ménagement pour vous asséner : IGF.- VGE - IVG - ISF - TGV - OPA ... n'allez-vous pas souffrir de quelques manques dans l'ésotérisme de ce jargon journalistique à la petite semaine ?

Ayant pareillement peiné à travers les SOUFFLEUR,REGULATEUR,PURGEUR,EJECTEUR,BALANCE,INJECTEUR et autres gracieusetés genre COURTE-QUEUE made in KIT-ZERO,j'ai décidé de planter quelques balises ferroviaires dans la zone "CLUB DES COURTE-QUEUES".

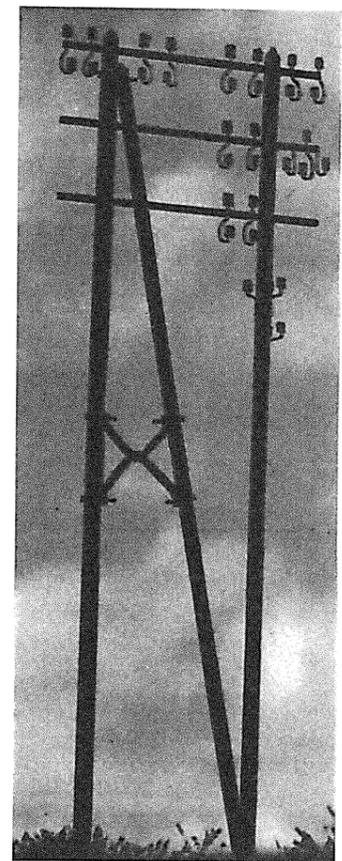
Et puis,comme ces amuse-gueule ne pouvaient guère prétendre assouvir votre fringale,j'ai demandé à Jean Claude Ragot de se pencher sur un lexique qui ne laisserait rien dans l'ombre.

Voici - ci-contre - la première mouture. Désormais nous ne tolérerons pas le moindre lapsus.

Jacques Archambault



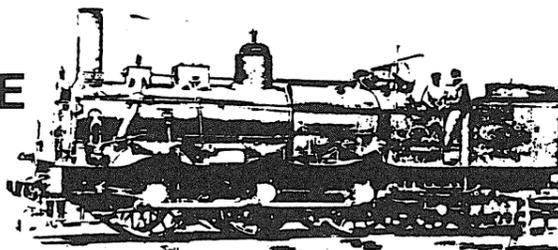
DISTRIBUTION A COULISSE DE WALSCHAERTS



- IGF Impôt sur les Grandes Fortunes
- VGE Valérie Giscard d'Estaing
- IVG Interruption Volontaire de Grossesse
- ISF Impôt de Solidarité sur la Fortune
- TGV Train à Grande Vitesse
- OPA Ordre de Prise d'actions



# LUB COURTE-QUEUE



MONTER UNE MACHINE KIT-ZERO CONSTITUE UNE AVENTURE FERROVIAIRE HAUTEMENT PEDAGOGIQUE. SI VOUS ETES ES-SOUFFLE PAR UN SOUFFLEUR, CONSTIPE DEVANT UN PURGEUR, PERPLEXE FACE A L'ECHAPPEMENT OU L'INJECTEUR...CE LANGAGE ESOTERIQUE ET L'ABSENCE DE PERSPECTIVES AXONOMETRIQUES VOUS PROMETTENT DES NUITS BLANCHES.

AYANT PARFOIS SOUFFERT AU MONTAGE DE MES DEUX MACHINES JE PENSE QUE MA MODESTE EXPERIENCE POURRA SERVIR A CEUX QUI DEMARRENT EN TOUTE CANDEUR.

Question outillage j'utilise deux fers à souder selon l'importance des pièces à assembler (environ 80 w et 150 w) Egalement une lampe à micro-flamme (genre camping-gaz - mais on fait mieux !). J'utilise également un porte-forêt à main qui permet de pointer les trous à percer lorsque cela n'a pas été fait. Ou encore de percer dans les endroits délicats comme les supports de conduite d'huile (qui partent des graisseurs et longent la machine). Une petite goutte d'huile sur le forêt facilite la pénétration.

Pour le reste, outillage classique.

Rien ne sert de courir...alors évitons de fixer les marche-pieds avant qui sont bougrement fragiles et gênants. Une fois façonnés, prêts à poser, on les mettra de côté en vue d'une soudure in situ qui interviendra en tout dernier lieu avant peinture.

De même la barre de relevage, que j'ai fini par retirer de sa commande, car elle jouait les enquinieuses à chaque séparation chaudière - châssis. De toutes façons la fixation du côté de cabine droit maintient en place la dite barre sans autre artifice.

Ne pas oublier qu'au long des sets il y a beaucoup de manipulations chaudière - châssis. (Pour la même raison fixer le couvercle de cheminée en tout dernier lieu.

Prendre garde à souder la balance (derrière le dôme vapeur) à sa bonne hauteur : en alignement avec les trous prévus pour le passage de la commande du régulateur et en tenant compte du décalage imposé par le petit manchon d'accouplement (décalage qu'on ne retrouve cependant pas sur toutes les machines).

En parlant d'alignement, pour obtenir celui : prise, dôme, sablière, régulateur, cheminée, je fixe ces éléments avec des boulons sur la chaudière. Si c'est mauvais, j'ovalise à la demande. Puis je bloque en attendant une soudure qui interviendra plus tard (mais est-elle bien nécessaire ? Les dômes, dans la réalité, étaient posés sur un joint en plomb).

Il y a beaucoup de tuyauteries sur ce modèle et lorsque, comme moi, on est peu familiarisé avec le langage des mécaniciens au long cours... (voir ci-contre) on s'y perd.

J'ai donc soudé les différentes tuyauteries dans leur partie supérieure, laissant libre la partie qui plonge dans le tablier par les trous prévus. Ainsi une légère modification de cambrure reste possible. (Et ne pas avoir peur de dessouder !)

Par exemple : les deux tuyauteries qui descendent de la prise vapeur, longent le foyer en laissant un espace suffisant pour loger la conduite de contrevapeur, la canalisation d'huile, la commande d'échappement et la barre de relevage, sur le côté droit. La canalisation d'huile et la commande d'équerre des purgeurs sur le côté gauche.

Notons encore que ces deux tuyauteries descendent à l'intérieur de la cabine, alors que la tuyauterie émanant de l'éjecteur pénètre côté gauche dans la cabine au ras du couvre-roue.

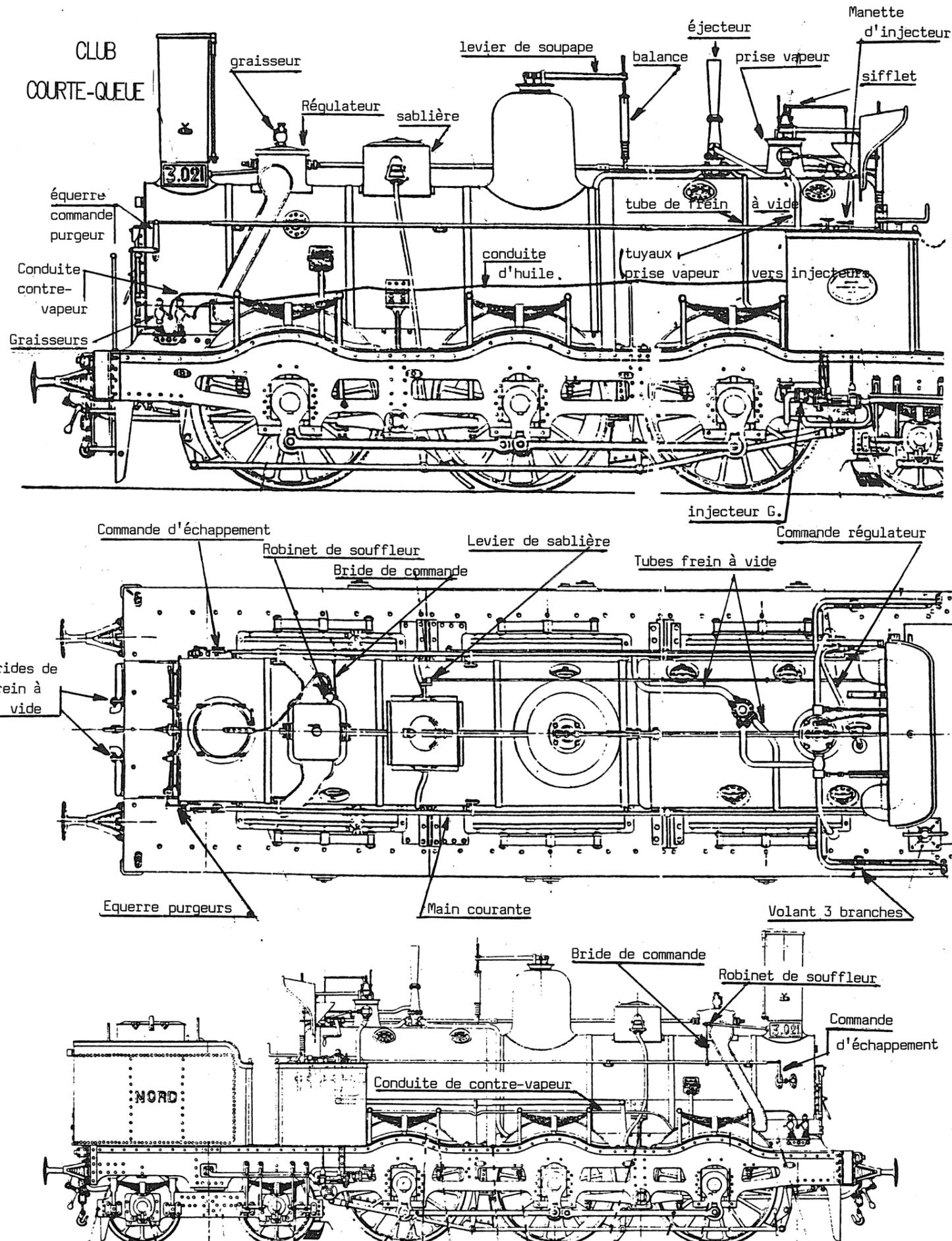
De même noter que le tuyau de frein à vide (soudé sous la bride inclinée qui représente la base du robinet de frein) pénètre dans le plancher par un trou de  $\varnothing 1,2$ , suffisamment écarté du foyer pour laisser place aux conduites déjà fixées : canalisation d'huile soudée sous le graisseur et conduite de contrevapeur.

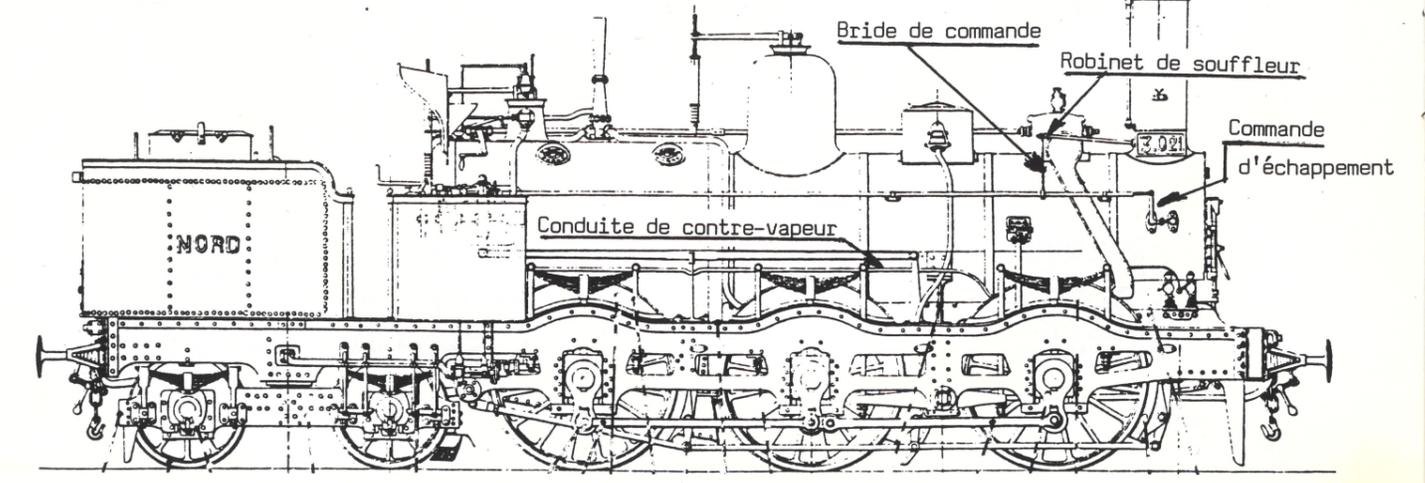
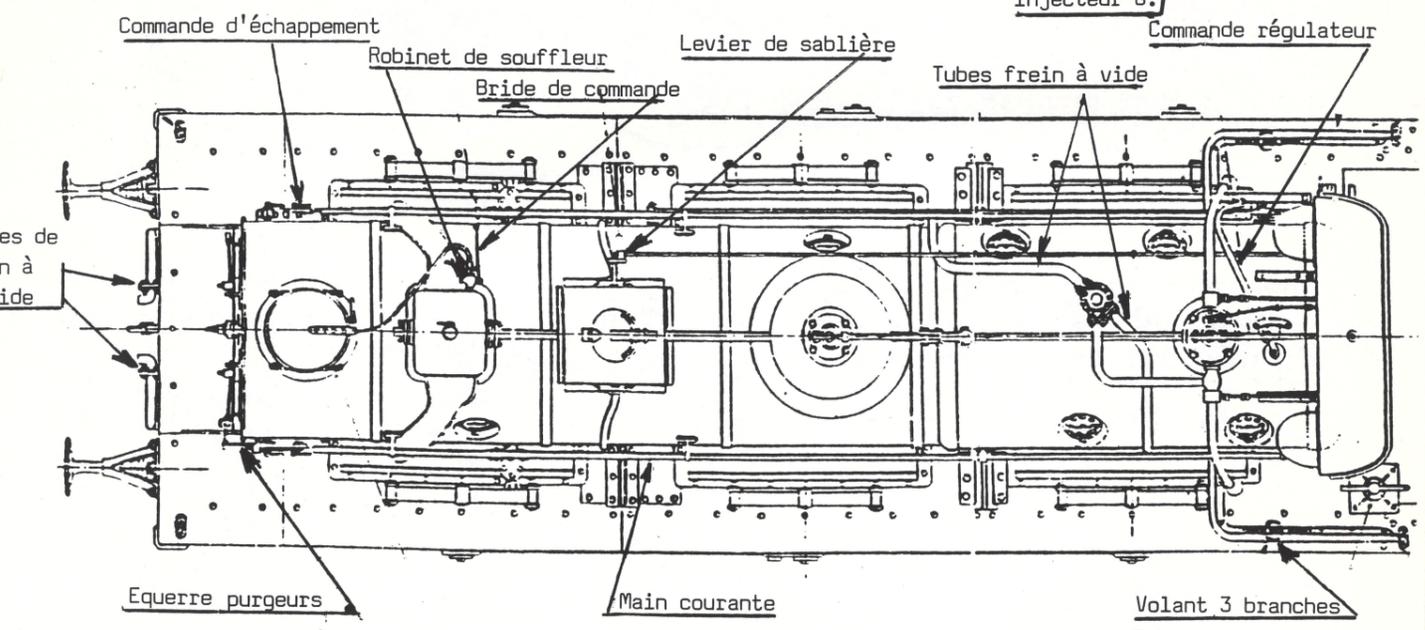
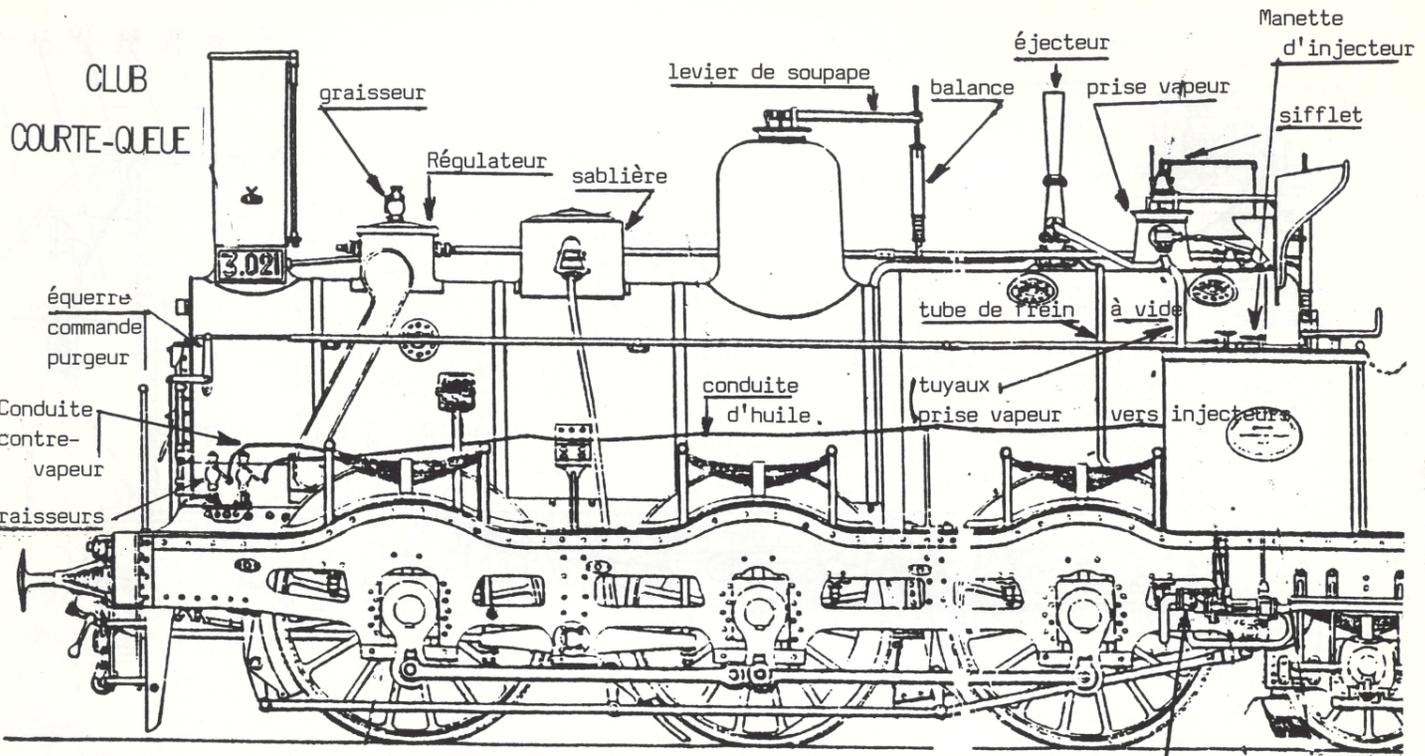
Avant soudure définitive de l'ensemble chaudière/foyer sur le châssis, j'ai utilisé deux boulons de fixation. L'un à l'avant sous la boîte à feu, l'autre à l'arrière sous et contre la plaque de foyer. D'où un ensemble rigide, mais démontable et facile à manipuler.

Une fois soudé tout ce qu'il est possible et nécessaire de souder (en particulier sur la plaque arrière de foyer) on peut coller à la cyano les petites pièces qui ne travaillent pas, mais sont simplement enfichées.

Par exemple : les trois robinets de jauge; l'ensemble robinet de frein à vide et robinet d'isolement reliés par la tuyauterie en fil de 0,4 soudé; le sifflet sur la prise vapeur...

Les longerons du châssis étant minces, bien contrôler que les pistons de prise de courant travaillent de façon optimale. Sinon ajouter des rondelles isolantes comme cales d'épaisseur. Eventuellement prévoir une prise de courant sur les roues du bogie. (pochette de frotteurs souples disponible chez K.Z. pour le bogie de l'Outrance)





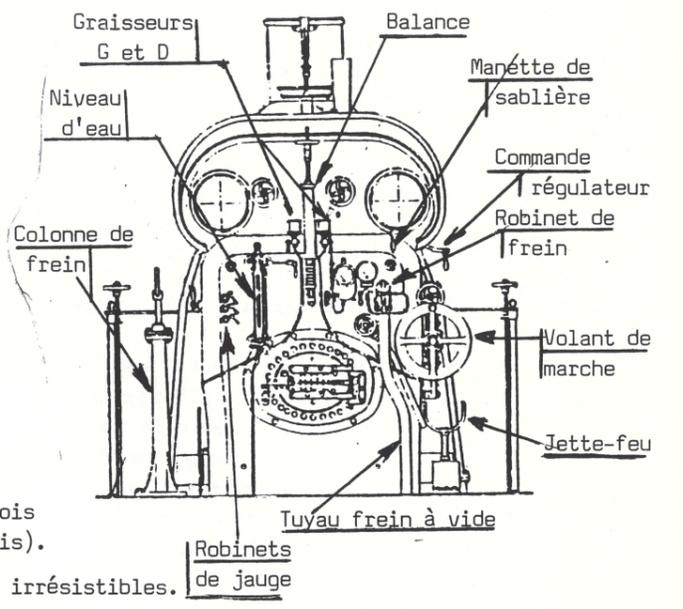
CLUB COURTE-QUEUE

Les conduites de frein à vide AR doivent être pliées pour éviter les roues du bogie. Cependant quand on a donné un jeu maxi à ce bogie (ovalisation du trou de pivot, surécartement des marchepieds), afin de permettre à la machine de tourner sur les aiguillages PECO (Rayon : 1,80 m.), il peut être préférable de couper les conduites afin d'éviter tout risque de heurt avec les roues.

Pourquoi est-ce que je monte deux machines en même temps ? Eh bien, pris d'impatience devant la ... lenteur de sortie des différents sets, un jour j'ai commandé un deuxième kit. Monter deux machines en même temps ne demande pas deux fois plus de temps (le travail de repérage ne se fait qu'une fois).

Ces Courte-queues ont un sacré look. Par paire elles sont irrésistibles. Je n'ai pu résister.

Pour terminer ces quelques remarques je souhaiterais que la soixantaine de constructeurs de Courte-queues, qui actuellement oeuvrent dans des ateliers discrets, sortent de l'anonymat et nous fassent part de leur expérience.



Lorsque le parc des Courte-Queues sera suffisamment étoffé en machines terminées, le club se réunira à Rambouillet pour un premier galop d'essai.

J. Archambault  
(Carte du Club disponible à H.d'O contre 5 F en timbres)

PETITES ANNONCES

( GRATUITES POUR LES ABONNES )

\* A VENDRE : un jeu complet de roues montées (loco et tender) de la 241 P FULGUREX, ainsi que réducteur et moteur Fournereau. Le tout : 1 000 FF. Port gratuit. Faire offre à PH. FONTANNAZ, Ave. de Lavaux 78 C 1009 PULLY (SUISSE) Tél. 28 06 04.

\* RECHERCHE, comme Mr Renault, solution pour l'exécution de soufflets d'intercommunication, fonctionnels pour voiture OCEM. Plans d'aménagement dessous de voiture OCEM, avec timonerie frein à air et accessoires divers existants dans la réalité.

\* AMATEUR O recherche désespérément réédition du catalogue DECAUVILLE n° 108 de 1910. Paie 100 F ou plus. N. RIBON, rue Wilson, 54500 VANDOEUVRE. Tél. 83 51 26 70 le soir.

Recherche plans de bogie autorails U 300 (X 3800) et U 150 CV, plus aménagement dessous de caisse. Faire offre à Denis DAVID, PO BOX 8293 - 11482 RIYADH ARABIE SAOUDITE.

\* RECHERCHE voitures voyageurs LIMA en O, type anglais. Téléphoner heures de bureau : OLIVIER LEGUEDEY, Tél. 34 90 40 00

\* VENDS zéro voitures GUILLERMET ,4 nord, 3 DEV verte, 3 DEV bicolore : 1 000 F pièce. Tombereau RMCF peint : 1600 F. Tombereau RMCF kit : 1200 F. J. BUIRETTE Tél. 16 1 30 24 59 59 18 heures.

RECHERCHE voiture PLM ELETREN; 232 TC FULGUREX premier et deuxième kits 151 A JCR et réservations suivantes. Cède tombereau 2 essieux, laiton, kit ou tout monté. Faire à SMITS 94 25 57 19 HB.

# CONSTRUISONS UN WAGON

## WAGON NORD

### A - CONSTRUCTION DE LA CAISSE

#### 1) LES EXTREMITES ET FLANCS DE CAISSE

Comme dans la réalité cette caisse a été construite en bois.

Dans une latte de peuplier d'épaisseur 1 mm graver à la pointe à tracer les joints des planches qui constituent la caisse du wagon. Parfaire la gravure à la lime "tiers point" pour obtenir une gravure bien régulière. Les traits de gravure sont espacés de 2,5 mm environ et sont horizontaux pour les extrémités de la caisse et à 45° pour les côtés.

Découper ensuite au cutter les 4 faces du wagon suivant les cotes indiquées sur le plan n° 2. Contre-coller ensuite les faces sur une autre feuille de peuplier de même épaisseur. Le contre-collage permet d'obtenir une rigidité supérieure à une feuille de 2 mm. Afin d'obtenir des surfaces bien planes laisser sécher 12 heures entre deux plaques de contre-plaqué de 10 mm, par exemple. Serrer au serre-joint ou à l'étai.

Après séchage complet détacher l'ensemble au cutter pour obtenir les 4 faces du wagon d'épaisseur 2 mm. Poncer l'ensemble et les angles pour avoir un équerage parfait.

Pour plus de réalisme vous pouvez graver également l'intérieur du wagon. Il suffit, à ce moment, de découper 8 éléments gravés au lieu de 4 et de les contre-coller deux à deux.

Dans les baguettes carrées de peuplier 2 x 2 mm découper puis coller les renforts de caisse et les portes (voir plan). Laisser sécher sous presse.

A ce stade les flancs du wagon sont terminés.

#### 2) LE PLANCHER

Découper le plancher suivant les cotes. Celui-ci sera gravé si le wagon n'est pas chargé. Dans la contre-plaque noyer et coller à l'araldite, 4 vis Ø M 2, qui serviront à la fixation de la caisse sur le châssis.

Contre-coller ensuite sur la partie gravée.

Si le wagon est destiné à recevoir un chargement, une variante plus simple consiste à percer le plancher aux endroits prévus à 2,5 mm de Ø, et à coller à l'araldite 4 écrous de 2 mm de diamètre.

RAILWAY BP 39  
3 Place du Marché aux Bestiaux  
14101 LISIEUX CEDEX

MAQUETTES ET SERVICES  
1 bis rue Milliaux  
89000 AUXERRE

#### 3) FINITION DE LA CAISSE

Assembler par collage les éléments constitutifs de la caisse. Vérifier l'équerage et laisser bien sécher.

Coller 4 cornières d'angle de 2 x 2 mm, qui pourront être en laiton ou en bristol. J'ai préféré le laiton pour une meilleure rigidité. Le collage du laiton se fera à l'araldite.

#### 4) RENFORTS SUPERIEURS DE CAISSE

Celui-ci sera réalisé en fil de laiton de 1 mm suivant le plan.

Le fil de laiton sera soudé sur une bande de laiton de 0,5 mm, mise en forme aux cotes données sur le dessin.

L'ensemble sera collé à l'araldite sur la caisse.

Vous pouvez superdétailer celle-ci par les ferrures de portes et charnières réalisées en chute de laiton de 0,3 mm, ainsi que les fermetures de portes (fil de laiton 0,5 mm). S'inspirer du plan paru dans H d'O n° 11 page 5.

Poncer l'ensemble pour que la caisse soit exempte de toute trace de colle.

La caisse est maintenant prête à recevoir la peinture.

RENE CHEVROT

A SUIVRE

### ET LE COUVERT PLM 1870 / 90 ?

Eh bien, pour cause d'essoufflement, je n'ai pu réaliser le châssis.

En attendant vous pouvez toujours commander (si les artisans ne sont pas encore en train de batifoler sur des plages ensoleillées) les pièces nécessaires.

ROUES : Je me suis procuré des roues SLATTERS qui ne sont pas onéreuses malgré leur très belle apparence.

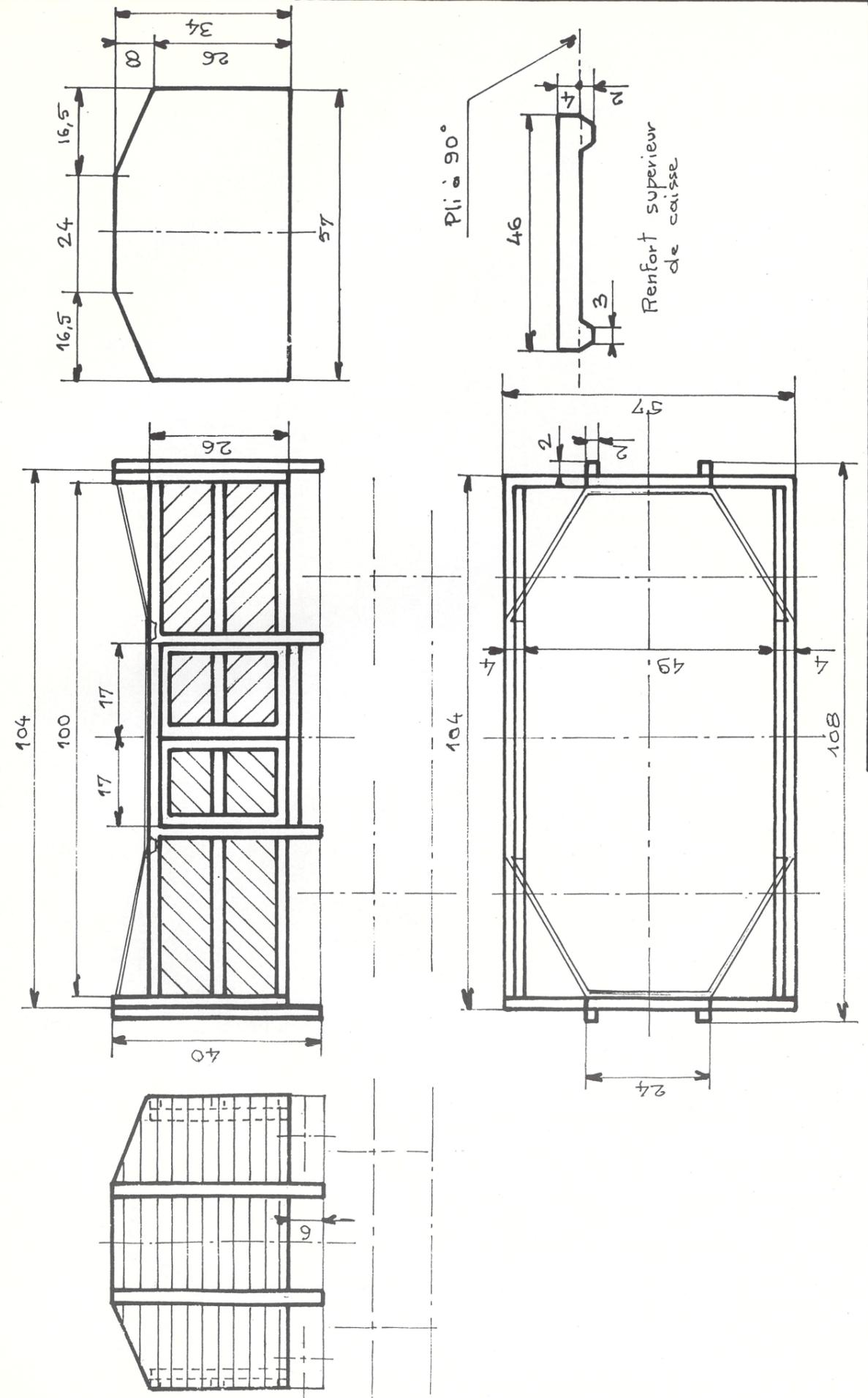
Si vous passez par Lisieux peut-être en trouverez-vous dans un fond de tiroir de RAILWAY.

SUSPENSION : Finalement j'ai acheté un ensemble moulé de chez MAQUETTES ET SERVICES. Seul ennui les plaques de garde sont un peu étroites pour un wagon PLM. Mais les ressorts et boîtes d'essieu sont corrects.

TAMPONS : ATELIER 43 vend des kits de voitures PLM 1910 à 3 essieux équipées de tampons qui conviennent pour notre châssis.

Jacques Archambault

ATELIER 43  
11 avenue des Frères Lumière  
69410 CHAMPAGNE



7-12-86  
Echelle 1  
CAISSE  
Ecartement : 0  
WAGON NORD  
RS

# LES CATENAIRES

## ETUDE ET INSTALLATION DE CATENAIRE 1500 V

(VOIR HISTOIRE D'O N° 20)

R. LABORDE  
R. CHEVROT

Les fournitures nécessaires sont les suivantes :

- porteur principal : fil de nylon de pêche de 6/10 .C'est un bon isolant.
- pendule fixe : laiton  $\varnothing$  6/10.
- fil de contact et porteur auxiliaire : laiton  $\varnothing$  0,8 mm (toret de 50 m N°4 à 88 F.).
- pendule mobile : laiton  $\varnothing$  8/10.

A titre de comparaison la S.N.C.F. utilise  
= porteur principal : 14mm soit 32/100  
= porteur auxiliaire : 11 mm soit 25/100.  
= fil de contact : 12 mm, soit 27/100, et en compound 2 fois 12mm

Ces  $\varnothing$  à l'échelle sont beaucoup trop faibles et ne permettent pas de construire une caténaire fonctionnelle.

REMARQUE : Pour reconnaître une caténaire polygonale d'une caténaire souple, il faut observer le pendule mobile (voir figure 3).

Nous allons fabriquer une souple que nous utiliserons en souple ou en polygonale ou les deux à la fois.

### IV CONSTRUCTION DES CATENAIRES

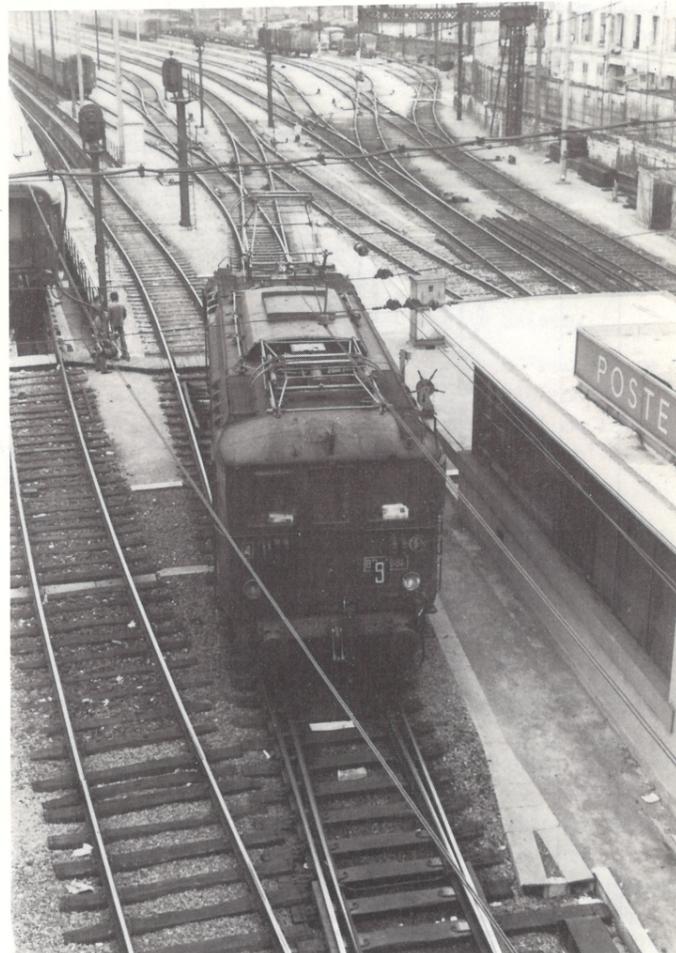
#### 1) CONFECTION D'UN GABARIT (FIG.4)

Le gabarit décrit est pour une longueur de 1 m. Il suffira de l'adapter pour les longueurs intermédiaires, le principe restant le même.

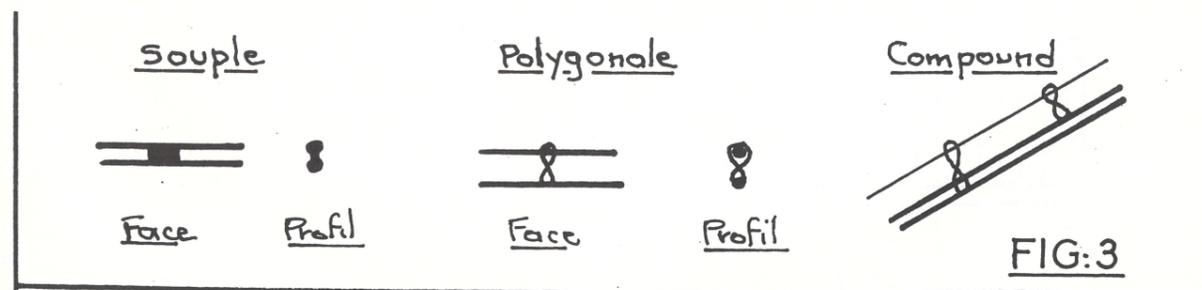
Prendre une planche de 1,20 m à 1,50 m de longueur sur 0,30 m de largeur. Planter en haut et à gauche, en A un clou de  $\varnothing$  25. Couper la tête. Planter sur la même ligne, à un mètre un autre clou en A'. A 43 mm sous A tracer en B et B' une droite qui représente le fil de contact; puis une deuxième droite à 2 mm en dessous. (porteur auxiliaire).

Tracer les axes verticaux des pendules fixes perpendiculaires au fil de contact, et espacés de 10 cm.

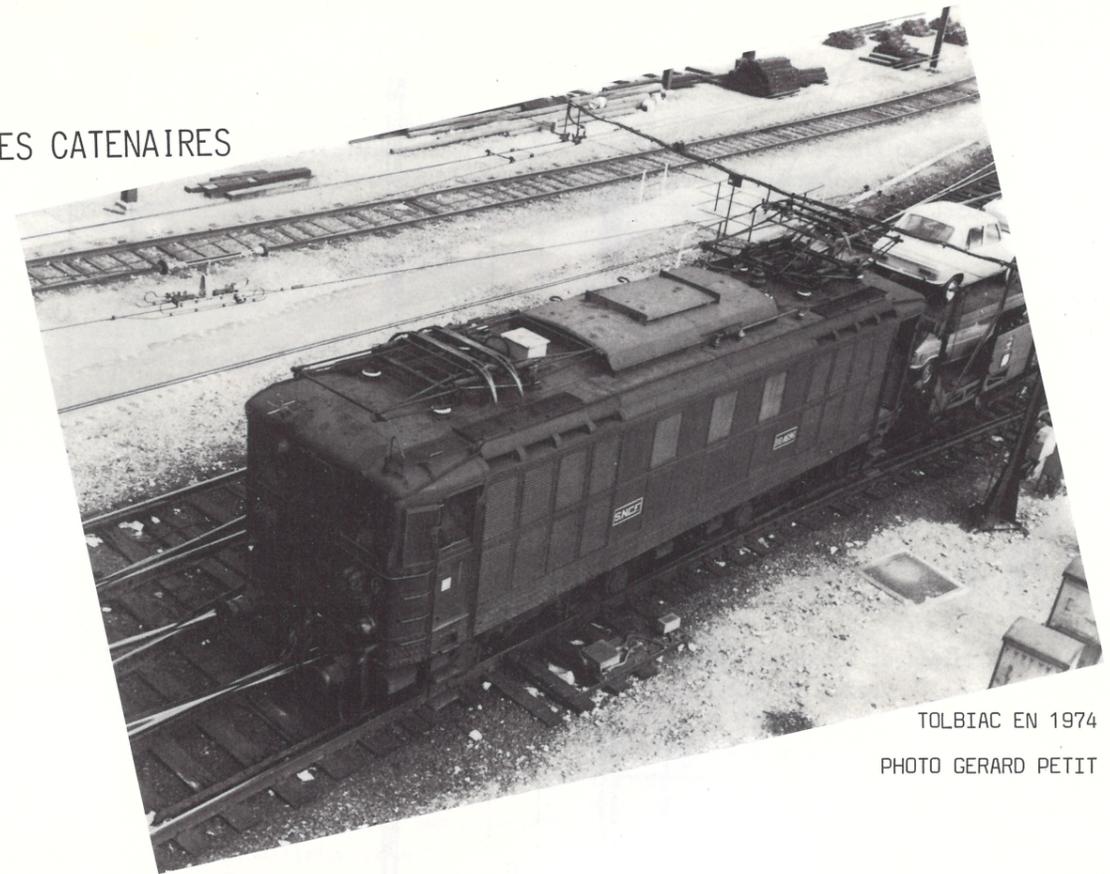
Planter 2 clous de  $\varnothing$  2,5 mm en B et B' (Vérifier 1 m d'axe en axe).



TOLBIAC EN 1974 (PHOTO GERARD PETIT)



## LES CATENAIRES



TOLBIAC EN 1974

PHOTO GERARD PETIT

Prendre un fil de laiton étiré ou un fil d'acier de 1,20 m environ, que vous fixerez provisoirement en A et A'.

Cintrer cette tige de manière à obtenir une flèche qui atteigne 6 mm d'écartement par rapport au fil porteur au pendule fixe central X 5. Tracer au crayon cette courbe.

Planter des clous de  $\varnothing$  1 mm à l'intersection de cette courbe et des tracés de vos pendules fixes. (points X 1 à X 9 de la figure 4). Couper les têtes.

Fixer un ressort à boudin dans l'axe du fil de contact et du poteau auxiliaire.

Ce ressort servira à maintenir tendus les fils pendant les soudures, et compensera les dilatations.

Préparer les pendules mobiles. Pour cela couper une bonne quantité de fil de laiton de 0,6 mm. Ces tronçons seront soudés horizontalement et parallèlement au fil de contact.

Etirer 2,10 m de fil de 8/10 .Plier au centre et présenter celui-ci sur les tourillons B et B', en commençant par B. Lui faire épouser la forme des tourillons, légèrement plat par en-dessous. Accrocher les deux extrémités au ressort tendu.

Souder vos pendules mobiles tous les 5 cm, mais en quinconce par rapport aux pendules fixes (voir figure 4). Souder si possible sans bavures.

Finir l'anneau sur le tourillon B. Enlever le ressort et terminer l'anneau en B'. Pendant ces opérations maintenir le montage par quelques poids pour éviter les déformations. Souder au ras des tourillons sur pendules mobile Y.

#### 2) GABARIT POUR PENDULES FIXES

Sur une planchette séparée préparer les gabarits pour les pendules fixes avec 2 clous de  $\varnothing$  1 mm par pendule. Prendre la cote de chacun d'eux sur votre planchette de montage. Si vos calculs sont corrects les mesures d'une demi-longueur devraient suffire. Il n'y a pas de pendules fixes dans l'axe des tourillons.

Former les pendules fixes en fil de laiton de 6/10. Ne pas fermer totalement les boucles. Elles seront fermées à la pince avant soudure sur le porteur auxiliaire et uniquement fermées à l'installation sur le porteur principal.

#### 3) MONTAGE FINAL

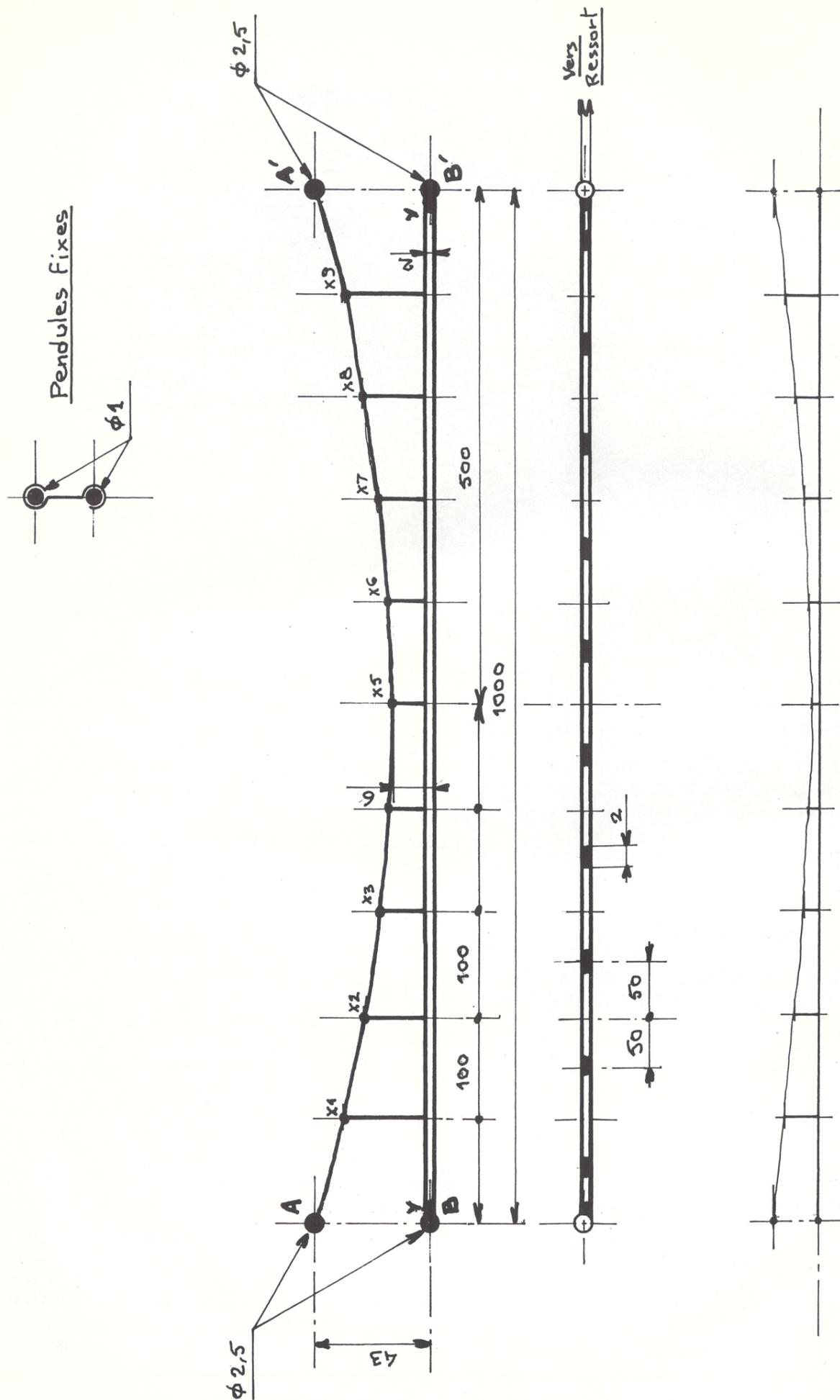
Votre ouvrage toujours maintenu par des poids, engager, sur le porteur auxiliaire, une des boucles des pendules fixes. Enficher l'autre boucle sur le clou X correspondant. Souder sur le porteur auxiliaire. Faire vriller à 90° la boucle libre.

Votre élément de caténaire de 1 mètre est fini.

Au début c'est particulièrement fastidieux, mais avec le coup de main vous arriverez à faire 1 mètre en 12 minutes environ.

Dégager la caténaire avec une lame de couteau. Ne vous en faites pas si elle se déforme. Remplacez-la à l'envers sur le châssis et lissez à l'aide d'un bloc de bois, surtout la partie fil de contact et auxiliaire. Stockez votre élément suspendu.

A SUIVRE



Element de catenaire de 1m Ech 1/5

Ecart: 0  
Ech: 1/5

GABARIT  
CATENAIRE

Ac  
T-02-B

FIG. 4

# LES NOUVEAUTES

J.C.R.  
Nos lecteurs connaissent la qualité des réalisations JCR. Ils apprendront, donc, avec plaisir, que cet artisan étudie des kits en zéro à des prix abordables. Particulièrement un châssis de wagon pour la fin de 1988.

Kit châssis OCEM 1919 (ou 1929), avec plans et notice (entre-axes 3,75 ou 4,50 m) ... 390 F  
Kit de super-détaillage ... 190 F  
Kit wagon citerne (avec ou sans guérite) pour châssis de 3,75 m ... 480 F  
Kit wagon couvert OCEM 1929 (avec ou sans guérite) ... pourrait suivre !

Le programme est un peu fonction de l'enthousiasme rencontré. Les lecteurs intéressés sont priés de se manifester auprès de Jacques FONTAINE. 9 C, rue Gabriel Péri, Bt B, 92320 Chatillon.

\*\*\*\*\*  
 MUSEE "HISTORIAL DU CHEMIN DE FER"  
L'inauguration du nouveau musée de St. LEONARD DE NOLLAT (18 rue de Beaufort. 87400), s'est faite ces temps-ci, en présence de Claude BOLLING, Président d'Honneur.

Une première salle est ouverte avec entrée sur guichet où l'on délivre de véritables billets anciens. Puis exposition de matériel lourd, simulateur de conduite, cabine de 4600, pantographe et caténaire, cloche d'annonce... Enfin exposition de maquettes, notamment en zéro (rame du Capitole...). Et... des projets nombreux. Renseignements auprès de André FAURE - St. LAURENT SUR GORRE 87310.

\*\*\*\*\*  
 RAIL MODELISME COUDEKERQUOIS  
Cette association organise une exposition "TRAINS ET MODELISME FERROVIAIRE", du 8 au 16 avril 1989, salle Jean Villar (centre ville). L'exposition, de caractère international, est ouverte aux chemins de fer européens, Eurotunnel, clubs ferroviaires français et étrangers, importateurs et détaillants de matériels ferroviaires, revues spécialisées... etc.

Inscriptions avant le 30/10/1988, auprès de Mr. Paul THIEREN, 65 avenue de la Libération (appt. 162) 59140 DUNKERQUE. Tél. 28 63 67 28.

\*\*\*\*\*  
 SECTION AQUITAINE  
Une nouvelle section est créée dans le Sud-Ouest. Les lecteurs, qui ont apprécié les études sur la BB 4100 les pantos et les caténaires, seront heureux d'apprendre que c'est ROBERT LABORDE qui préside à sa destinée. (R. LABORDE, 7 allée des Vergnes - 64600 ANGLET - Tél. 59 63 10 90).

\*\*\*\*\*  
 SECTION ILE DE FRANCE  
En effet, un nouveau maître d'hôtel (depuis le début de l'année) sembler penser que la politesse est un luxe superflu lorsque la clientèle est nombreuse. Or, le mardi 7 juin, le Directeur, aussi, avait changé, la caissière (fort gentille et qui nous connaissait de longue date) était en repos, le téléx, régulièrement envoyé par Yves Hatinguais, n'avait pas descendu la hiérarchie...!

\*\*\*\*\*  
 SECTION SUD ILE DE FRANCE  
Les lecteurs intéressés peuvent s'adresser à GERARD PETIT, 17 avenue Nationale - 91300 MASSY (Tél. 69 20 97 48)

UNE NOUVELLE REVUE : INFOS MECCANO

Oui, le jouet de notre enfance est bien vivant ! La preuve, les techniciens de la firme étudient un programme de conception assistée par ordinateur. (JEAN ESTEVE OBJETS - 3 rue Jacques Callot. 75006 PARIS. Tél. 43 54 19 10)

\*\*\*\*\*

LES WAGONS TP "BON MARCHE"

Devant le succès rencontré par son kit de wagon plat TP, André FAURE (87310 St. LAURENT SUR GORRE) étudie un couvert TP selon le même principe. (Pour novembre 1988).

\*\*\*\*\*

CERCLE DU ZERO

SECTION NORD  
LIONEL BARBIER, quittant la région parisienne (au regret de ses amis du Cercle d'Ile de France), envisage de créer une Section Nord (départements 59 et 62). Il souhaiterait que les lecteurs intéressés lui téléphonent le soir (après 20 h), à LILLE, au numéro : 20 72 73 58.

\*\*\*\*\*  
 SECTION ILE DE FRANCE

Après des années de réunions dans le cadre sympathique de l'hôtel Arcade de ROISSY CDG, et l'accueil toujours chaleureux du personnel de cet hôtel (malgré les mutations fréquentes qui sont peut-être le point faible de ces grandes chaînes hôtelières), la Section Ile de France a décidé d'émigrer.

En effet, un nouveau maître d'hôtel (depuis le début de l'année) sembler penser que la politesse est un luxe superflu lorsque la clientèle est nombreuse. Or, le mardi 7 juin, le Directeur, aussi, avait changé, la caissière (fort gentille et qui nous connaissait de longue date) était en repos, le téléx, régulièrement envoyé par Yves Hatinguais, n'avait pas descendu la hiérarchie...!

Quand ce n° d'H.d'O paraîtra, la Section aura inauguré son nouveau lieu de rencontre :

RESTAURANT LA TONNELLE - 73 rue de Paris - 95680 MONTLIGNON   
(à partir de 18,30 h., le premier mardi de chaque mois. Dîner à 80 F, tout compris, et... la gentillesse des patrons !).

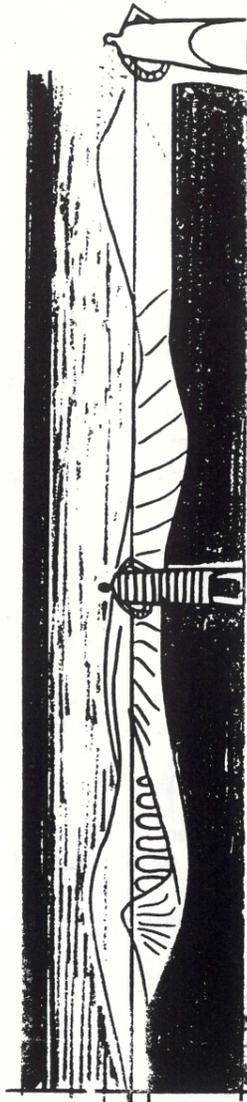
\*\*\*\*\*  
 SECTION SUD ILE DE FRANCE   
Les lecteurs intéressés peuvent s'adresser à GERARD PETIT, 17 avenue Nationale - 91300 MASSY (Tél. 69 20 97 48)

\*\*\*\*\*

# CONCEPTION GENERALE DES RESEAUX

UN PAYSAGE DE PLAINE SE VOIT AVEC UN HORIZON DEGAGE...

D'ARORD..... UN PEU DE THEORIE.....



JEAN-CARL FEDIER  
ARCHITECTE DIPL.SIA

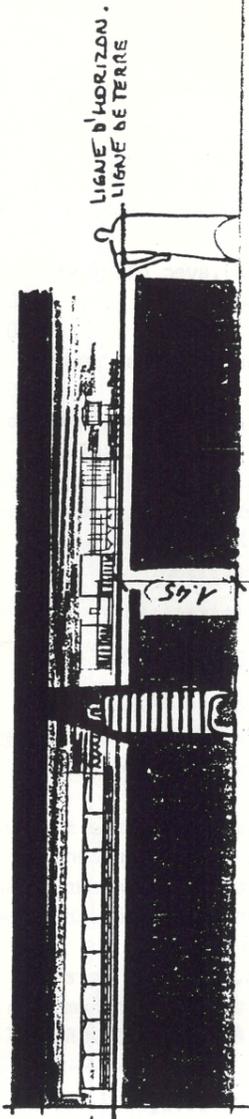
LIGNE D'HORIZON

BUCOLIQUE, CALME, REPOSANT...

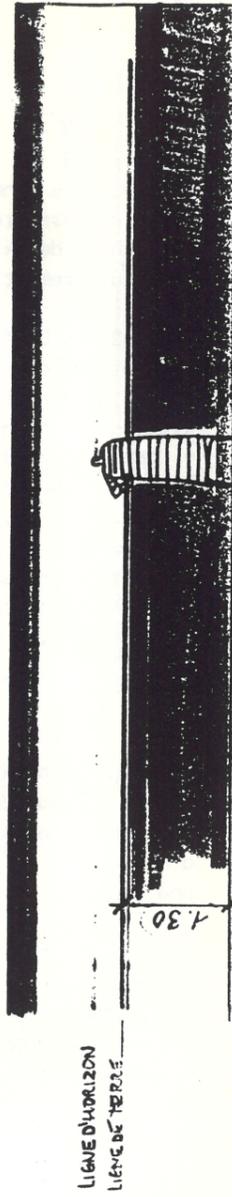
UN PAYSAGE DE MONTAGNE SE VOIT SUR TOUTE LA HAUTEUR DU VOLUME.



LES GARES DE VOYAGEURS SE VOIENT A HAUTEUR DE QUAI. LE PUBLIC S'Y PROMENE...  
LES DEPOTS DE LOCOMOTIVES SE VOIENT SOUVENT PAR LA FENETRE DU TRAIN QUI PASSE A PROXIMITE...  
D'OU : LIGNE D'HORIZON PROCHE DE LA LIGNE DE TERRE. TRES IMPORTANT

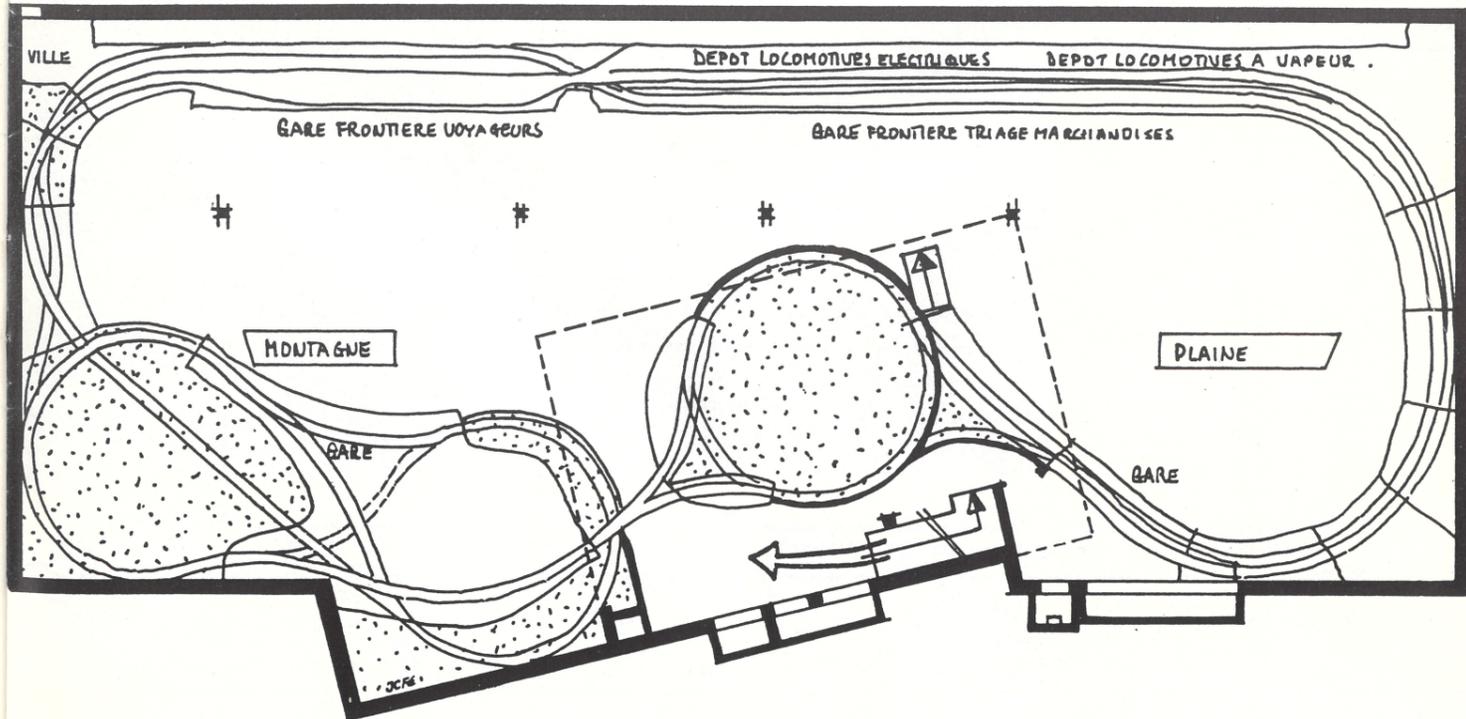


LES GARES DE TRIAGE, OÙ LE PUBLIC N'A PAS ACCES SE CONTEMPLENT D'UN POSTE D'AIGILLAGE EN SITUATION ELEVEE D'OU:  
LIGNE DE TERRE NETTEMENT AU DESSOUS DE LA LIGNE D'HORIZON

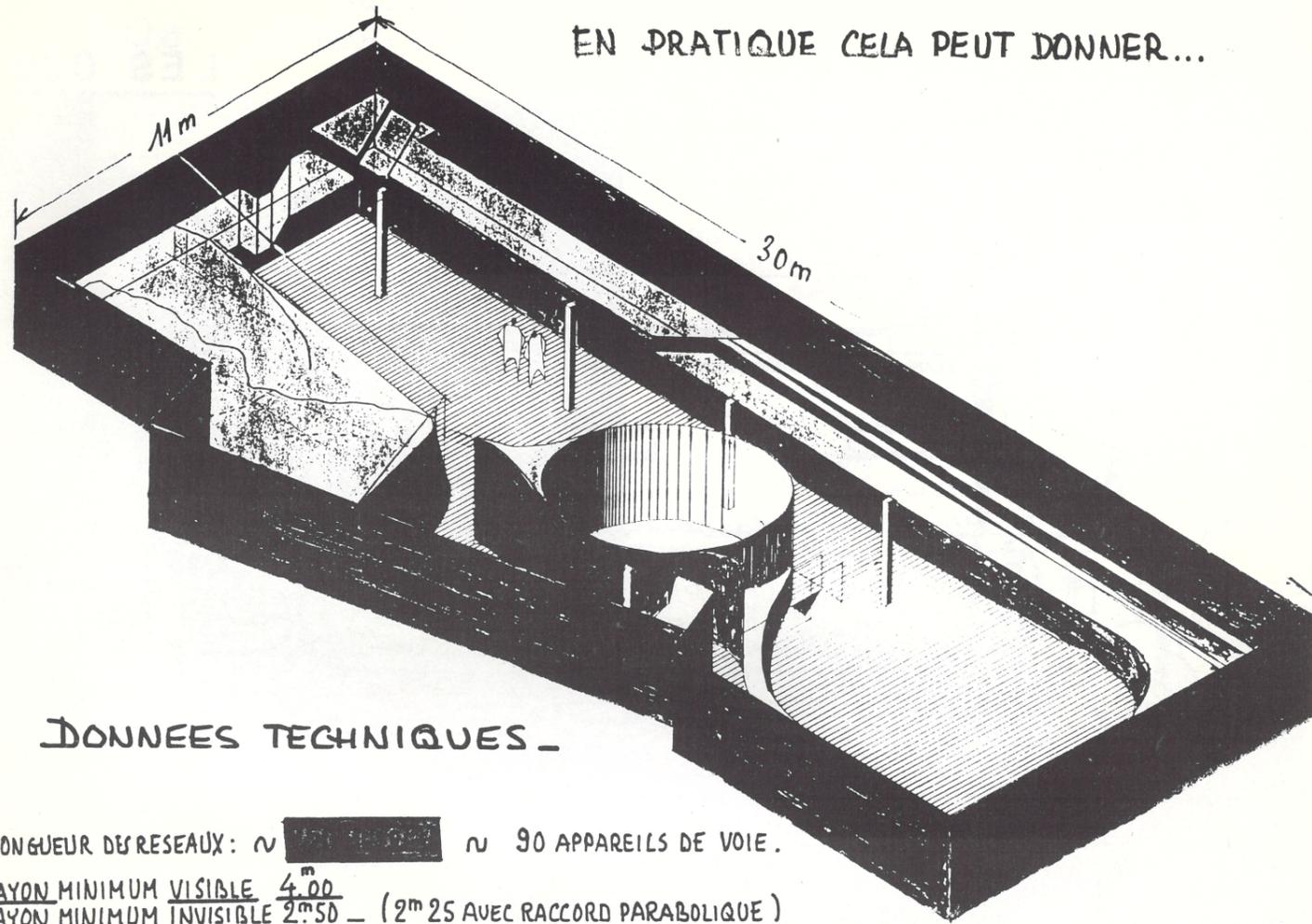


## GRANDIOSE, HERISSE, DRAMATIQUE ...

\*\*\*\*\*  
LE RESEAU QUE VOUS VENEZ DE CONCEVOIR EST, EVIDEMMENT, LE PLUS BEAU DU MONDE.  
LORSQUE VOUS PASSEREZ AU STADE DE L'EXPLOITATION, PEUT-ETRE ALORS, RECONNAITREZ-VOUS QU'IL N'EST PAS LE PLUS RATIONNEL.  
LA VOUS AURIEZ DU... ICI IL AURAIT ETE PREFERABLE... ET CELA... OU CELCI... MAIS CE SERA TROP TARD.  
C'EST POUR VOUS EVITER CES PECHES DE JEUNESSE (QU'UNE VIE ENTIERE SUFFIT A PEINE A EXPIER) QUE J'AI DEMANDE A UN SPECIALISTE DE JALONNER VOTRE TERRAIN DE CES PETITS CONSEILS ESSENTIELS QUI FONT LA VIE PLUS DOUCE.  
LAISSER-VOUS DONC GUIDER ET BONNE PROMENADE !  
Jacques Archambault  
(Voir "HISTOIRE SERVICE PLUS", page 2, n° 18)  
\*\*\*\*\*



EN PRATIQUE CELA PEUT DONNER...

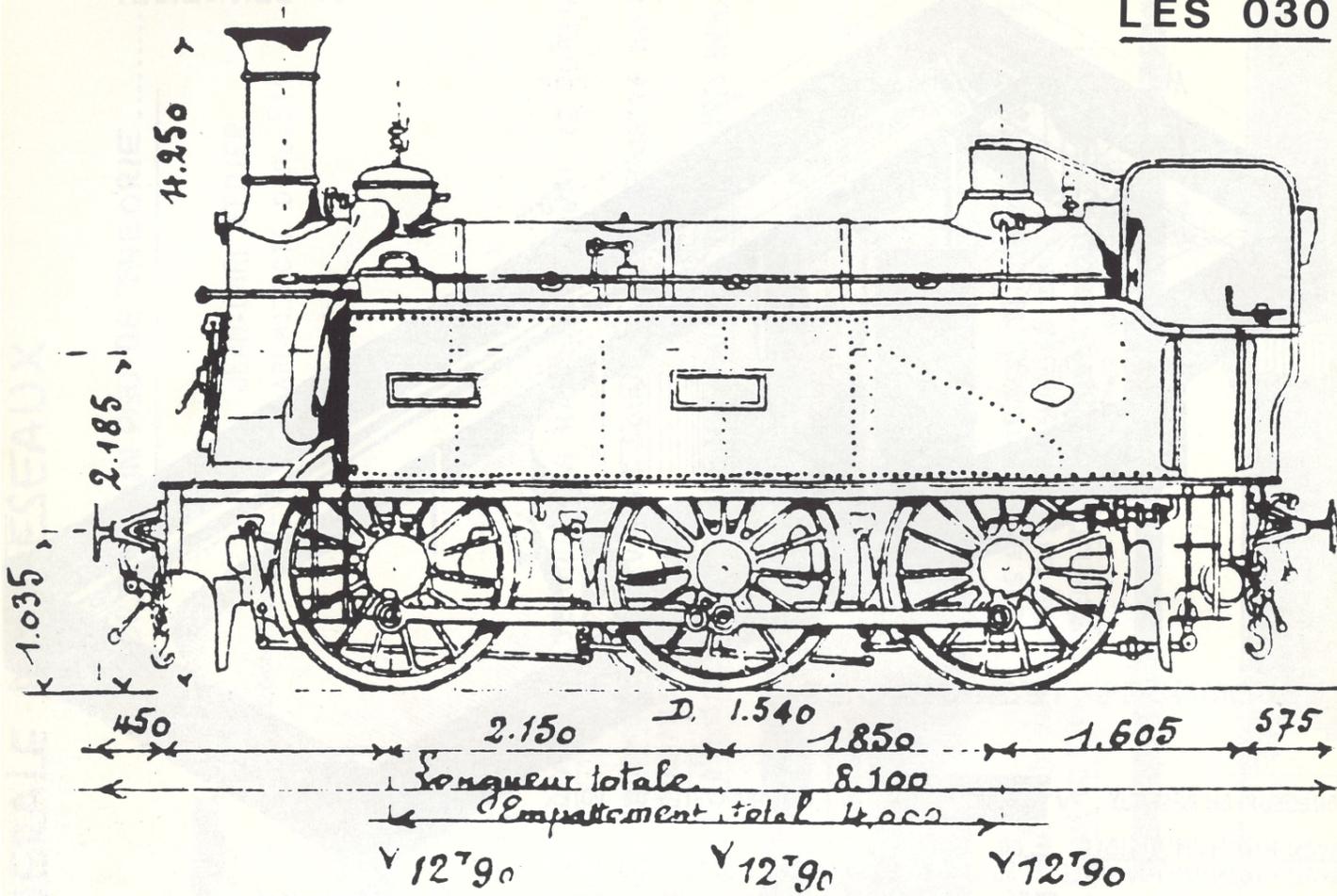


## DONNEES TECHNIQUES

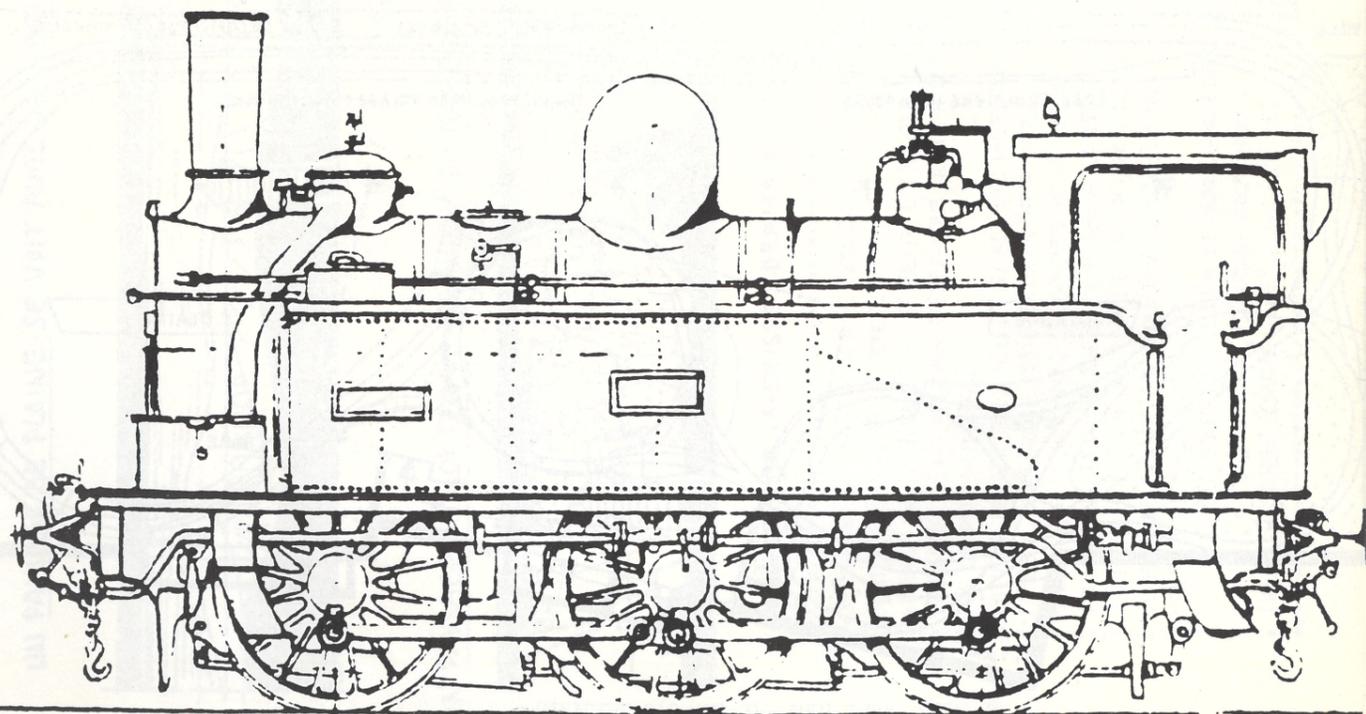
LONGUEUR DE RESEAU: ~ [REDACTED] ~ 90 APPAREILS DE VOIE.

RAYON MINIMUM VISIBLE 4.00  
RAYON MINIMUM INVISIBLE 2.50 - (2m 25 AVEC RACCORD PARABOLIQUE)  
RAMPES MAXIMUM VISIBLE 27‰ (SIMULATION DE LA REALITE "GOTTHARD")  
RAMPES MAXIMUM INVISIBLE 20‰ (FATIGUE DES LOCOMOTIVES)

LES 030



1884



Oe LE TEMPS DE LA NOSTALGIE



DANS HISTOIRE D'O N° 20 (page 2) NOUS AVONS EVOQUE CETTE PROMENADE ORGANISEE PAR LE RAMBOLITRAIN, A BORD D'UN MERVEILLEUX TRAIN CAHOTANT EN BORDURE DES CHAMPS A BETTERAVES OU A BLE DE LA BEAUCE.

NOUS N'AVONS PU RESISTER AU PLAISIR DE VOUS OFFRIR CES TROIS PHOTOS QUI, POUR VOUS, ONT FIGE A TOUT JAMAIS UN MOMENT DE NOSTALGIQUE BONHEUR.

\*

Lecteurs shorts en espace, coincés entre armoire et lit de votre studio, tous les espoirs vous sont permis : la voie étroite en zéro c'est super !

Relisez le "DOSSIER TECHNIQUE" de RAYMOND DUTON (Histoire d'O n° 17), étudiez les différentes possibilités, rappelez-vous que GECOMODEL sort une PECHOT-

BOURDON et une 030 T DECAUVILLE en écartement 14 mm.

Pensez encore que LOCO-SET-LOISIRS produit en écartement 16,5 mm une 030 T et des wagons DECAUVILLE, et importe la voie PECO correspondante (Histoire d'O n° 18,



page 25).

Et sachez que les artisans ont des cartons bourrés de projets. Ils attendent seulement que vous vous manifestiez.

J.A.

GECOMODEL LA GLAVINE - QUARTIER St JEAN  
83390 CUERS

LOCO-SET-LOISIRS 11 rue Montaumer  
77740 St GERMAIN / MORIN

\*\*\*\*\*

# LE RESEAU DE RAYMOND JULIEN



DEBUT 1988

SEULEMENT UNE GARE TERMINUS,  
QUELQUES METRES DE VOIE, DEJA  
UNE ATMOSPHERE... ET L'IRRE-  
SISTIBLE ENVIE DE REVENIR  
VOIR DANS QUELQUES MOIS !