

HISTOIRE D'O

les trains



1989 fevrier

n°24

35f

PASCALINE

LES CHARENTAISES DU CHEF DE GARE

Un détail, un seul, et les ferroviphiles se devinent, se sentent, se retrouvent... car leur cri de ralliement n'est pas forcément le chant bruyant d'une loco vapeur (heureusement !).

Cela peut être la pochette "Tchou tchou" à la boutonnière (remplaçant de façon originale le banal oeil let), les chaussettes du chef de gare (...), le ric-tus ou le coup d'oeil façon mécanicien (plus difficile à détecter... réservé aux super-pros), etc. etc.

Mais le fin du fin, apporté par une vague de mode irrésistible (car on a beau être ferroviphile il faut rester dans le coup), et que seule la Femme, l'Epouse, l'Amante, saura choisir pour Lui, (après un repérage des plus ardues)... ce sont de superbes charentaises, et, (oh summum !) avec impressions ferroviaires !

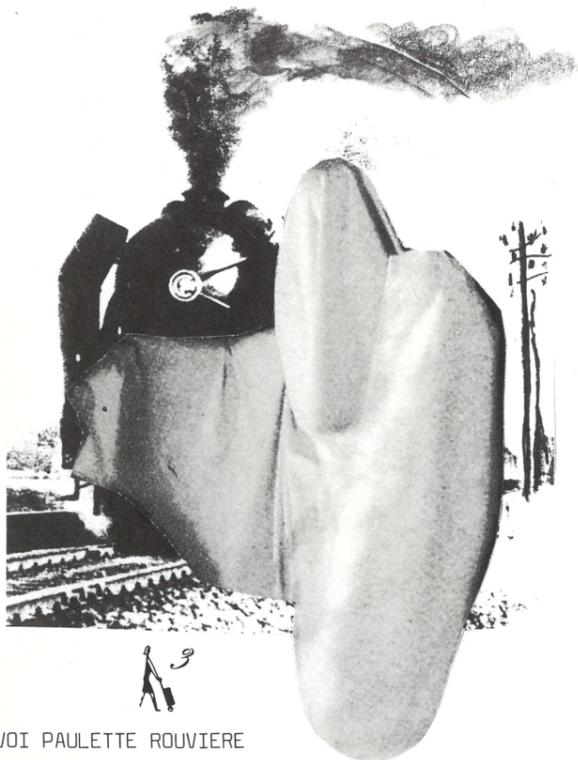
Le "Home, sweet home" prend enfin sa vraie signification. Jusqu'à quelles folies l'amour nous entraînera-t-il encore ?

PASCALINE

N.D.L.R. :

- 1) Pochette "tchou tchou", voir Histoire d'O n° 10 page 20 (mars 86).
- 2) Les Charentaises avec impressions ferroviaires sont en vente dans les boutiques "OLD RIVER"

SOLUTIONS PAGE 14



ENVOI PAULETTE ROUVIERE



FRANCINE

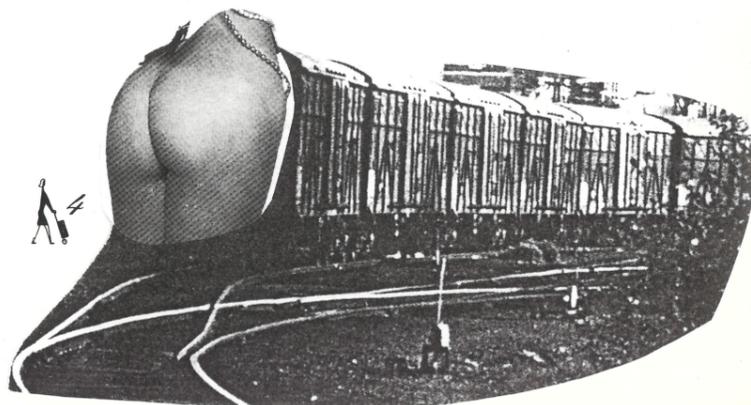
TRAINS - REBUS

FRANCINE propose un nouveau jeu, LES TRAINS-REBUS : des dessins ou des signes ferroviaires analogiques avec ce qu'il faut deviner.

Si cela vous amuse inventez des TRAINS-REBUS et adressez-les à FRANCINE / HISTOIRE D'O - 26 Parc de Maugarny 95680 MONTLIGNON.



ENVOI JEAN FRANCOIS BARRIE



DE SOURCE INDIRECTE, MAIS NON POLLUEE, NOUS CROYONS SAVOIR QUE LE BUREAU D'ETUDES DES ETABLISSEMENTS KIT-ZERO, TRAVAILLE INTENSEMENT SUR LA 140 C.

LE PREMIER SET DU KIT POURRAIT VOIR LE JOUR DEBUT 1990

(photo J. Archambault)

HISTOIRE D'O

26 PARC DE MAUGARNY
95680 MONTLIGNON

ABONNEMENT 1989

FRANCE ET COMMUNAUTE EUROPEENNE : 180 F

ETRANGER : 220 F

HISTOIRE D'O PARAIT LE 15 DES MOIS PAIRS

*

N° 1 (8 timbres à 2,2 F)

ANNEE 84 = 55 F franco.

85 = 65 F "

86 = 85 F "

87 = 120 F "

88 = 180 F "

(le lot complet = 500 F franco)

*

Les articles et documents 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 A CONDITION DE PRECISER L'ORIGINE.

*

Directeur et Rédacteur en chef = Jacques Archambault.

Rédacteur en chef adjoint = Jean Claude Ragot.

EQUIPE REDACTIONNELLE =

Jean Pierre Cardeaud, R. Chevrot, Jean Dahlem, Jacques Fontaine, R. Laborde, Gérard Petit.

ET = CHANTAL, FRANCINE, PASCALINE...

SOMMAIRE

PASCALINE	page 2
FRANCINE et les TRAINS-REBUS	2
LE GRENIER DU RAMBOLITRAIN	4-8
LES CATENAIRES	9-13
0m EXPO-METRIQUE	14 et 20
0m 1e BILLARD A 80 D	15
DOSSIER T.P.	16 à 19
MIKADO	20 à 22
L'ELECTRONIQUE ET NOUS	23
NOUVEAU ZERO aux USA ?	24
DECORATION MATERIEL PLM	24
PETITES ANNONCES	25
CLUB COURTE-QUEUE	25
NOUVEAUTES	26
PICASSO	27

PAGES 1 ET 4 DE COUVERTURE :

Le MUSEE DU RAMBOLITRAIN

(photos J. Archambault)

Dans le N° 25 : le RESEAU DE JEAN DAHLEM

LE CERCLE DU ZERO SERA PRESENT AU SALON DE LA MAQUETTE, PORTE DE VERSAILLES, DU 1 AU 9 AVRIL (voir page 25)

N° de COMMISSION PARITAIRE = 70042

LE GRENIER DU RAMBOLITRAIN

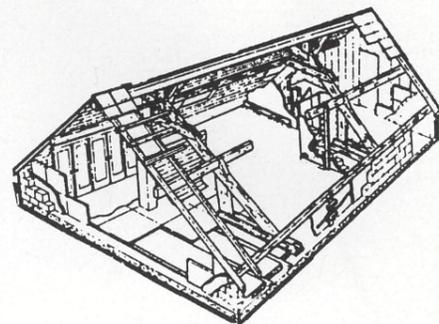
 * Monter au "septième ciel" c'est accéder à un *
 * bonheur parfait. Voilà, sans doute, la raison de *
 * ces réseaux aménagés dans la partie la plus *
 * haute (et la plus incommode) des maisons. *
 * * * * *

* Au RAMBOLITRAIN la tradition est respectée : *
 * les différents degrés de cette ancienne de- *
 * meure forment un parcours initiatique avant *
 * d'accéder à la jouissance suprême : un réseau *
 * qui déroule ses voies, ses fastes et ses pompes *
 * sous le rampant d'un toit d'ardoises, et les *
 * embarras d'une caged'escalier, de cloisons diverse- *
 * ment encombrantes et de murs épais mais éventrés *
 * ou repoussés. *
 * * * * *

* Dans ce haut-lieu règne une Trinité, Alain Baldit, *
 * Jean-Claude Ragot, Michel Paul, et quelques Saints *
 * épars. *
 * * * * *

* Un instant faites silence : j'ai prié le Saint *
 * Esprit de vous éclairer. *
 * * * * *

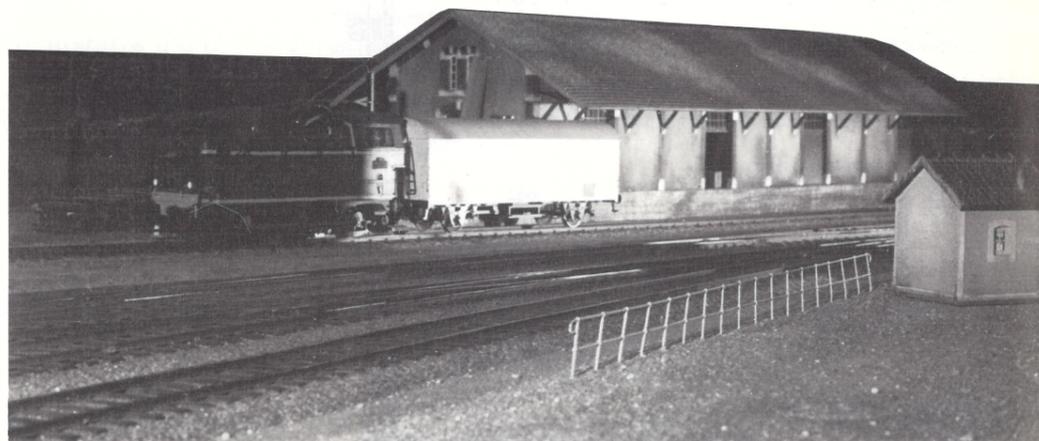
Jacques Archambault



JEAN-CLAUDE RAGOT

VUE NOCTURNE SUR LA HALLE A MARCHANDISES

PHOTO J.A.



Le MUSEE RAMBOLITRAIN représente une formidable collection de trains jouets et de modèles réduits, principalement à l'écartement ZERO (32mm).

Il s'y cotoie à la fois du matériel jouet (TIN PLATE) de toutes les marques possibles, du matériel plus proche du modèle, des marques ayant fait le succès des années 50 (GMP, FOURNEREAU, MUNIER, etc.), des modèles de construction artisanale réalisés à l'unité et représentant l'évolution de la machine locomotive, et des modèles de marques contemporaines.

Afin de présenter du matériel en exploitation, la construction d'un réseau fut décidée dès le projet du Musée. Pour cela l'étage supérieur de l'édifice fut réservé.

RAMBOUILLET

4, place Jeanne d'Arc, 78120 Rambouillet. Tél: 34.83.15.93. Ouvert du mercredi au dimanche inclus de 10h à 12h et de 14h à 17h30.
 Accès par le train : gare Montparnasse à Paris et par route : Route Nationale 10, direction Chartres.



JEAN CLAUDE RAGOT

PHOTO J.A.

éventuelles commandes d'itinéraires, et la difficulté, sur certaines machines, d'installer le ski de prise de courant, fit donner résolument la préférence aux deux rails isolés. Et puis, il faut bien reconnaître que l'avenir est aux 2 rails isolés. Comme le Musée et son réseau ont été conçus pour durer longtemps, le choix du 2 rails est resté la solution.

*

Restait à tracer le circuit proprement dit. La place disponible paraissant grande, et désirant faire rouler de longues rames homogènes, les rayons furent fixés à 2,50 m. minimum. Ce rayon permet de faire circuler des voitures à bogies dépassant 50 centimètres, attelées à tampons joints, avec attelages à vis et soufflets accrochés.

Le réseau étant destiné, avant tout, au plaisir du public, les parties intéressantes furent situées pour être visibles de près (gare terminus, dépôt, ouvrages

d'art...) Le fonctionnement devant être perturbé le moins possible par des incidents, les différents circuits doivent être indépendants, avec une seule circulation par circuit, et sans croisement à niveau (Pas de protection amenant des risques de panne ou d'accrochage).

Par contre, l'absence de croisement obligea à réaliser l'interconnexion des voies par sauts de mouton et nécessité, de ce fait, d'une succession de rampes et de déclivités.

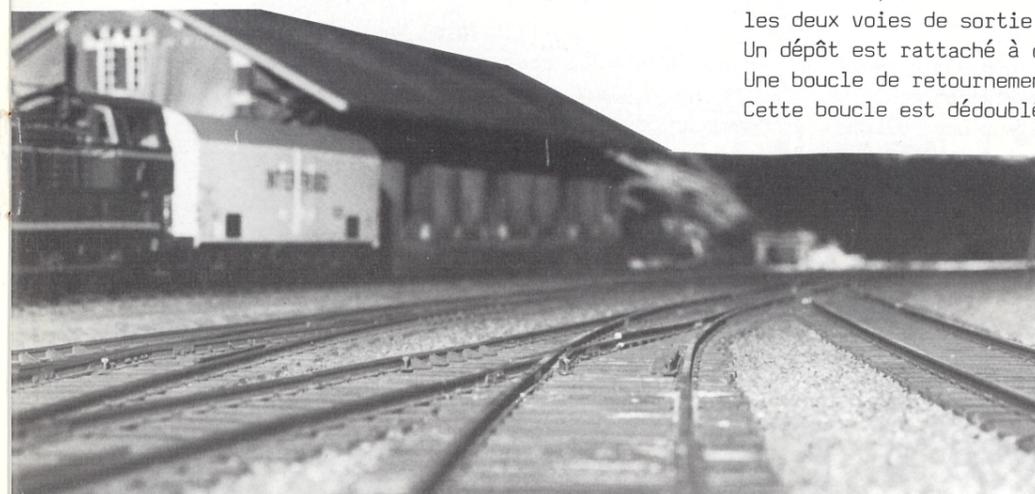
Le matériel roulant étant souvent lourd, et pour ne pas surcharger les machines en les utilisant à la limite d'adhérence, les rampes furent fixées entre 15 et 18 pour mille.

L'électrification par caténaire n'est pas envisagée, mais le gabarit des ponts et tunnels est prévu pour la recevoir sur la totalité des circuits.

*

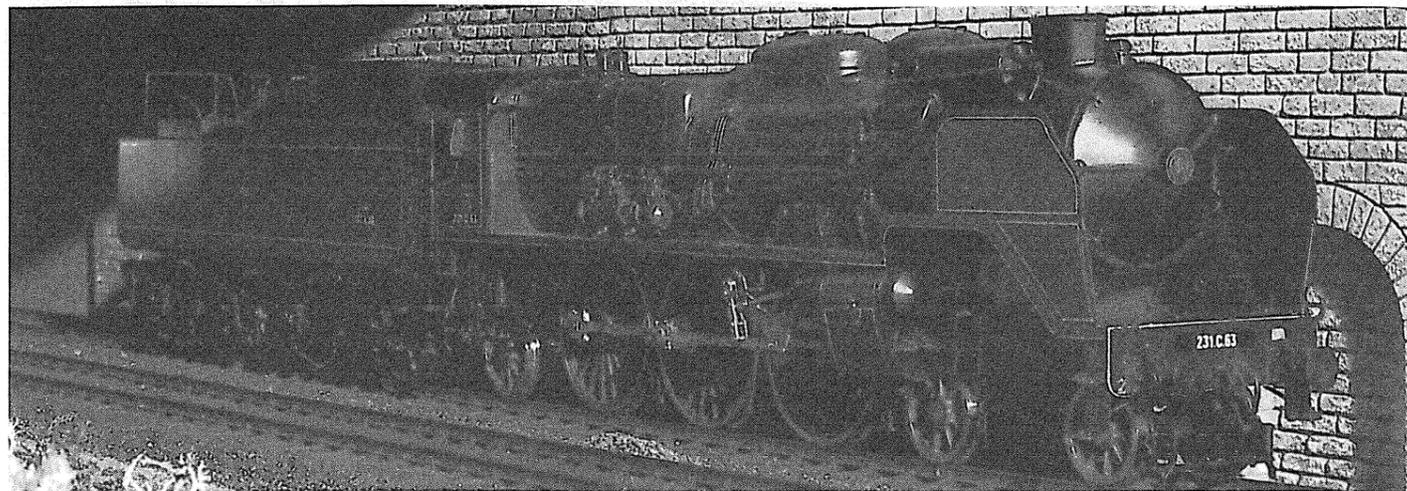
Le schéma du réseau est très simple :

-Deux voies principales font le tour de l'étage. Entre elles, viennent se raccorder, par un saut de mouton, les deux voies de sortie de la gare terminus. Un dépôt est rattaché à cette gare. Une boucle de retournement permet les retours en gare. Cette boucle est dédoublée pour permettre le mouvement



UNE VOIE IMPECCABLEMENT POSEE. LES NOUVEAUX AIGUILLAGES KIT-ZERO.

PHOTO J.A.



d'une navette style banlieue sans perturber la marche des voies principales.

- Deux autres circuits extérieurs permettent le roulement de deux autres rames.

Le circuit complètement à l'extérieur n'est pas raccordé. En effet, le fait de ne pas avoir d'appareils de voie lui permet d'accepter éventuellement du matériel en dehors des normes précitées. Les amateurs, membres de l'Association du Musée, peuvent, de ce fait, apporter du matériel et le faire rouler sur cette voie.

L'ensemble du circuit donne la possibilité de cinq circulations simultanées, nombre largement suffisant pour animer le réseau et donner aux visiteurs une impression de densité et de complexité.

*

Restait à définir la hauteur des tables de roulement et la qualité de celles-ci.

Les trains sont très agréables à regarder à hauteur des yeux pour avoir une impression de réalité. C'est ce qui a fait choisir le niveau haut - le niveau zéro en découlant directement par la hauteur des ouvrages. Les voies sont donc situées entre 1,20 m. et 1,40 m.

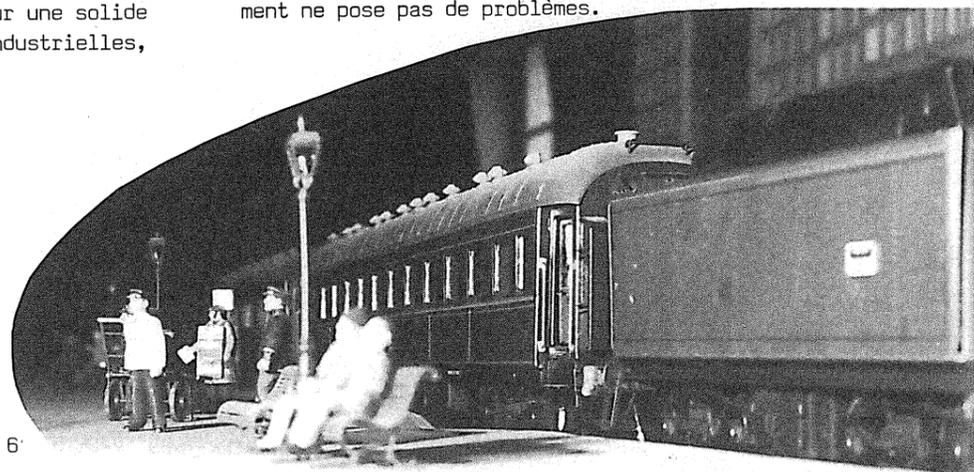
Le plancher de roulement, pour une bonne tenue dans le temps et la précision de la construction, est fait en latté de 22 mm, posé sur une solide armature en cornières perforées industrielles, mise toujours de niveau.

C'est le niveau zéro.

L'EXPRESS DU SOIR.

(Il a été impossible de faire tenir tranquilles les deux amoureux sur le banc. D'où le flou de la photo).

PHOTO J.A.



Toutes les rampes sont construites dessus en aggloméré épais, sur les bordures coupées à la pente, également en agglom. sur des cales posées tous les 33 centimètres. L'ensemble est super-solide et suffisamment précis pour limiter les problèmes.

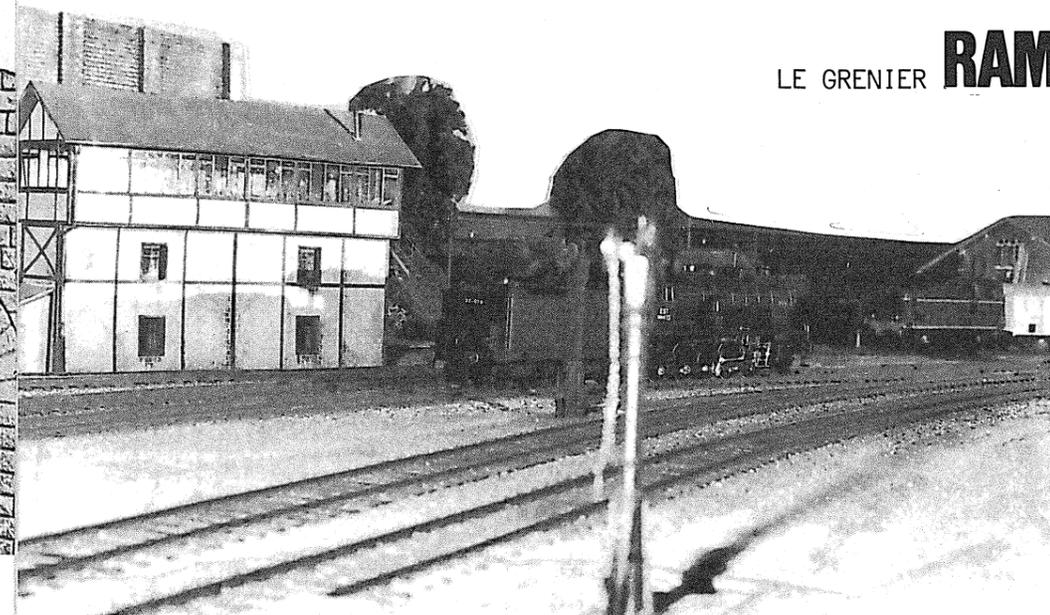
Pour assurer un bon roulement la pose de la voie doit être parfaite.

La voie est donc posée directement sur le plancher de roulement sans interposition de matériaux isolants qui ajoutent, en général, une épaisseur difficile à contrôler. Seule une semelle en contreplaqué de 10 mm clouée et collée donne la hauteur du ballast; elle fait donc corps avec le plancher. De plus, c'est sous cette semelle que, dans les courbes, la cale de dévers est intercalée et permet de conserver ainsi une géométrie parfaite.

Ce dévers, pour garder des longueurs de raccordement assez faibles (60 cm) sans gauche important, est compris entre 1 et 2 mm maximum.

La voie, en profilé maillechort de 3,5 mm (Vignole) sur traverses plastiques (Kesselbauer), est posée et clouée sur les semelles du ballast en contreplaqué, habillée de bordures en carton formé donnant la forme du ballast et la piste. Le tout est recouvert, par collage, de marbre concassé à la dimension et imitant le ballast en pierre. Le réalisme est parfait.

Les aiguillages (Kit-Zéro) sont réglés au niveau des contre-rails pour accepter, comme indiqué plus haut, les essieux aux normes FS, NEM et NMRA. Le fonctionnement ne pose pas de problèmes.



JEAN CLAUDE RAGOT

PHOTO J.A.

4 000 TRAINS JOUET ET MAQUETTE

L'alimentation des différents circuits est réalisée par des sous-stations TEP (EMF), donnant la variation de la vitesse, l'accélération et le freinage programmés, et l'éclairage permanent des rames et des lanternes.

*

Le décor du réseau est réalisé en polystyrène expansé recouvert de bandes plâtrées décorées.

Les ouvrages d'art sont moulés en plâtre par éléments assemblés et collés.

Une mention particulière à l'impressionnant viaduc en courbe de 3,5 m et double voie, réalisé, également en plâtre moulé sur une armature en béton.

LE MUSÉE DU RAMBOLITRAIN

J. VISBECCO, possesseur d'une importante collection de jouets et de maquettes, et ALAIN BLADIT, tous deux passionnés de Chemin de Fer, décidèrent de créer ce musée, avant 1984, pour faire bénéficier les amateurs et le grand public de la découverte de ces modèles.

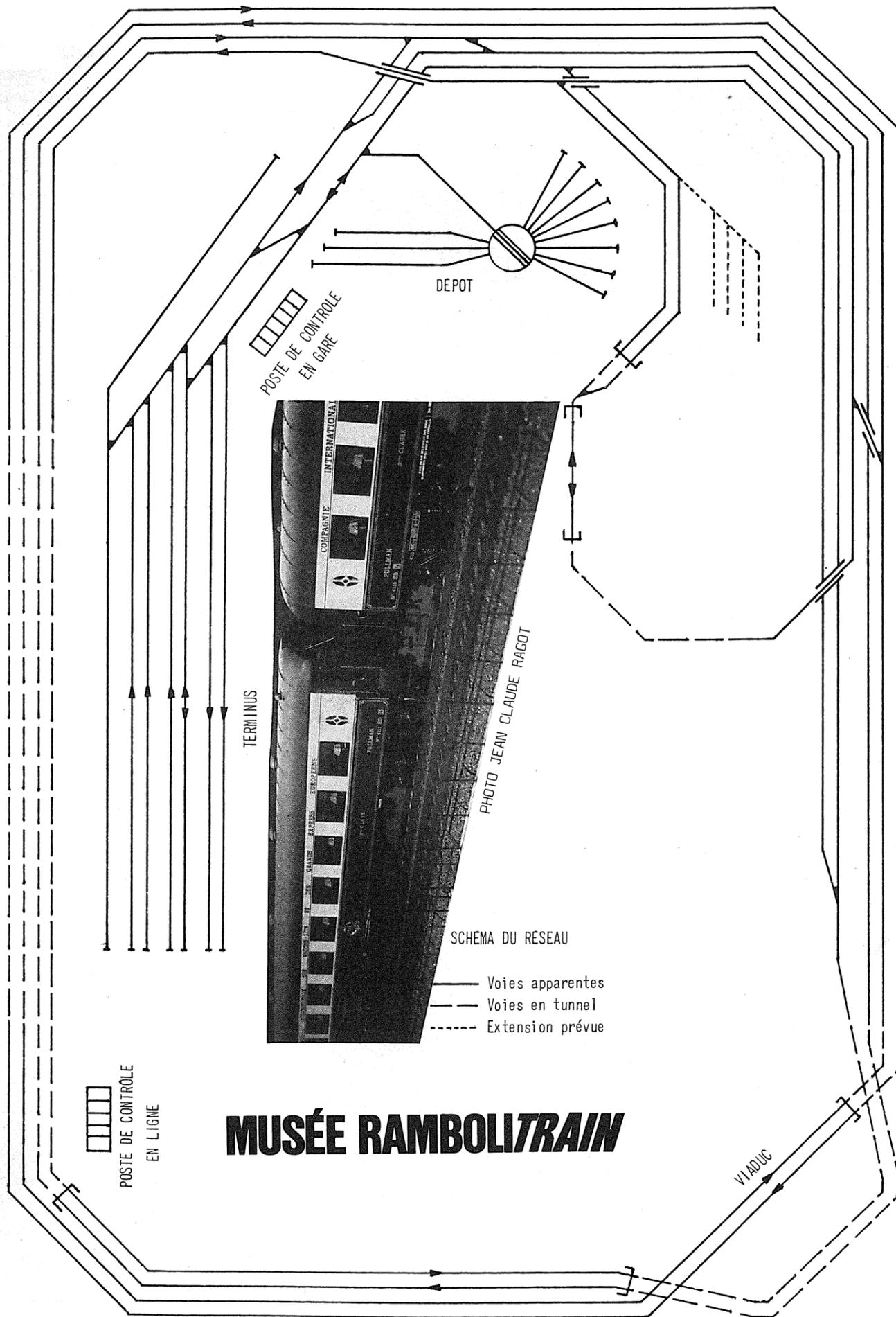
Afin d'assurer la pérennité de cette entreprise J. VISBECCO en fit donation à la ville de RAMBOUILLET, ALAIN BALDIT en devenant le Conservateur.

Le Musée du Rambolitrain fait maintenant partie des MUSEES DE FRANCE.
J.C.R.



PHOTO J.C. RAGOT

PHOTO PIERRE LAMBERT



LES CATENAIRES

R.LABORDE
R.CHEVROT

ETUDE ET INSTALLATION
DE CATENAIRES 1500 V.

2 ème PARTIE

(VOIR HISTOIRE D'O N° 20 à 23)

7) INSTALLATION SUR LE RESEAU

1 / LES ISOLEMENTS

Il sera nécessaire, en fonction de votre réseau, de prévoir des isolements (block automatique, voies de garage etc...).

Nous allons donc examiner la façon de réaliser ces isolements et leur installation sur le réseau.

Nous avons, précédemment, vu que l'emplacement des poteaux est matérialisé par une pointe. Il sera judicieux de matérialiser par une tache de peinture rouge l'ensemble des pointes qui fixeront l'endroit où l'isolément est nécessaire. Lorsque les poteaux remplaceront les pointes, il sera alors plus facile de placer les isoléments.

1 - 1 ISOLEMENT AU DROIT DES POTEAUX.

Ce type d'isolément sera utilisé pour les sections d'arrêt et de ralentissement du block automatique, ou bien pour les sectionnements sur les voies de garage et de dépôt.

Pour le block la section isolée sera de un mètre. La caténaire est isolée électriquement en intercalant sur l'antibalant et entre les deux éléments de caténaire, un tour de fil de nylon et une goutte de cyanolite. Une seule goutte suffit.

Ces sections isolées seront alimentées par un fil spécial provenant des relais de block. Le fil passera contre ou dans le poteau, et l'extrémité non tendue sera soudée sur l'élément de caténaire côté isolé (FIG.20). L'antibalant est isolé lui-même suivant la technique décrite au § 4-2-3.

Il peut être cependant nécessaire d'isoler la caténaire entre deux poteaux, par exemple au droit d'un signal de block. C'est ce que nous allons voir maintenant.

1 - 2 ISOLEMENT ENTRE DEUX POTEAUX.

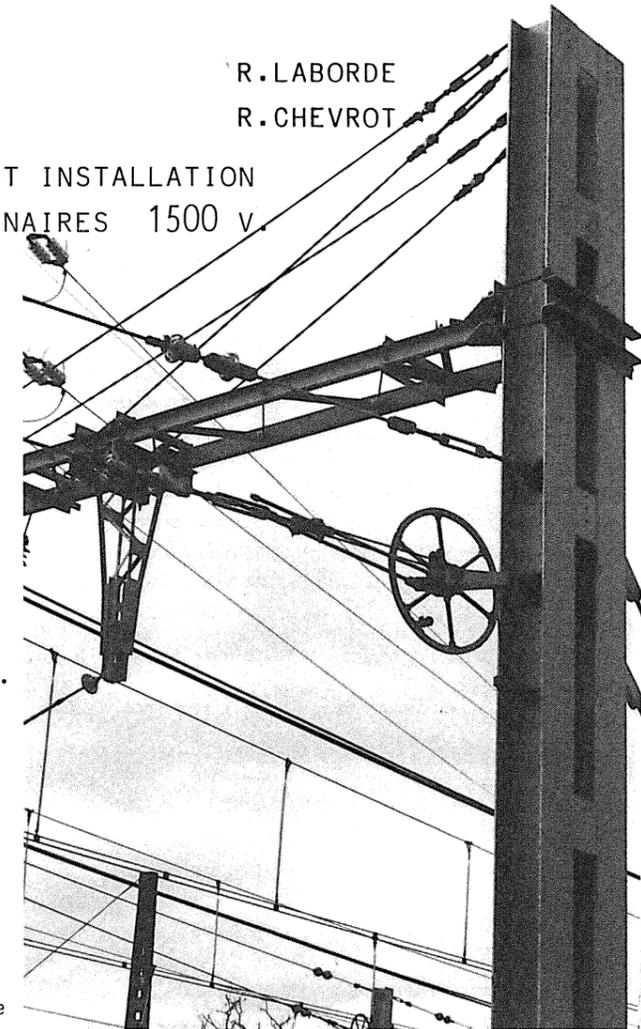
Cet isolément est plus difficile mais tout à fait réalisable.

Prendre une plaquette de circuit imprimé (un côté cuivre, un côté isolant) et découper de 8 à 10 mm de longueur et de 2 mm de largeur. Utiliser éventuellement les "ciseaux de madame" pour la découpe (mais qu'elle ne le sache pas !).

Couper le fil de contact et le porteur auxiliaire sur une longueur de 2 à 3 mm.

Fendre d'un léger trait de scie la plaque de circuit imprimée côté cuivre pour éliminer celui-ci, et réaliser ainsi l'isolément des deux sections.

Souder la plaquette sur les deux éléments de caténaire suivant la fig.21.



- Le porteur principal est tendu par tendeur à vis.
- Le fil de contact est tendu par poids et poulie.

Photo R.LABORDE

Polir le dessous de façon à ne pas avoir de points qui risquent d'accrocher les pantos.

L'intervalle entre les deux morceaux de caténaires ne doit pas excéder 3 mm à cause de la longueur des archets.

Ce système d'isolément étant plus difficile à réaliser que le précédent on aura intérêt à faire tomber les sectionnements au droit d'un poteau.

A l'aide de ces deux systèmes nous pourrons réaliser l'ensemble des sectionnements du réseau, aiguilles, arrêts en gare, triage, etc...

Une alimentation sera prévue pour toutes ces sections à partir des relais de block.

...

2 / PASSAGE SUR LES APPAREILS DE VOIE

Nous avons intérêt à ce que l'ensemble du faisceau de caténaires se trouvant à la verticale d'un appareil de voie, soit alimenté ensemble. Seules les approches seront sectionnées et alimentées suivant la voie désirée, en incluant l'alimentation du faisceau considéré.

Vous trouverez sur les figures 22, 23, 24, quelques suggestions pour les passages d'appareils de voie.

Sur la figure 24 la partie entourée d'un cercle définira les connexions électriques. Les parties droites de caténaire seront espacées de 1 à 2 mm au droit de la pliure. La partie AB sera cintrée et un pont de fil de cuivre réunira électriquement, sur le poteau auxiliaire, les sections AB - CD et CB. L'isolation se fera en amont des quatre pylones. Ne mettez jamais de poteaux au droit des croisements. L'alimentation électrique d'un croisement sera permanente, mais cependant commandée par les relais de voie en fonction des polarités nécessaires à la déviation. Le lorry, que nous verrons plus loin, vous servira à positionner correctement les caténaires.

Sur les grils d'entrée vous aurez intérêt à espacer les portiques de 80 cm pour les voies principales.

Si votre gril d'entrée est en courbe il se peut que votre ligne extérieure soit, la première de 1m., la deuxième de 0,90, la troisième de 0,80 et ainsi de suite.

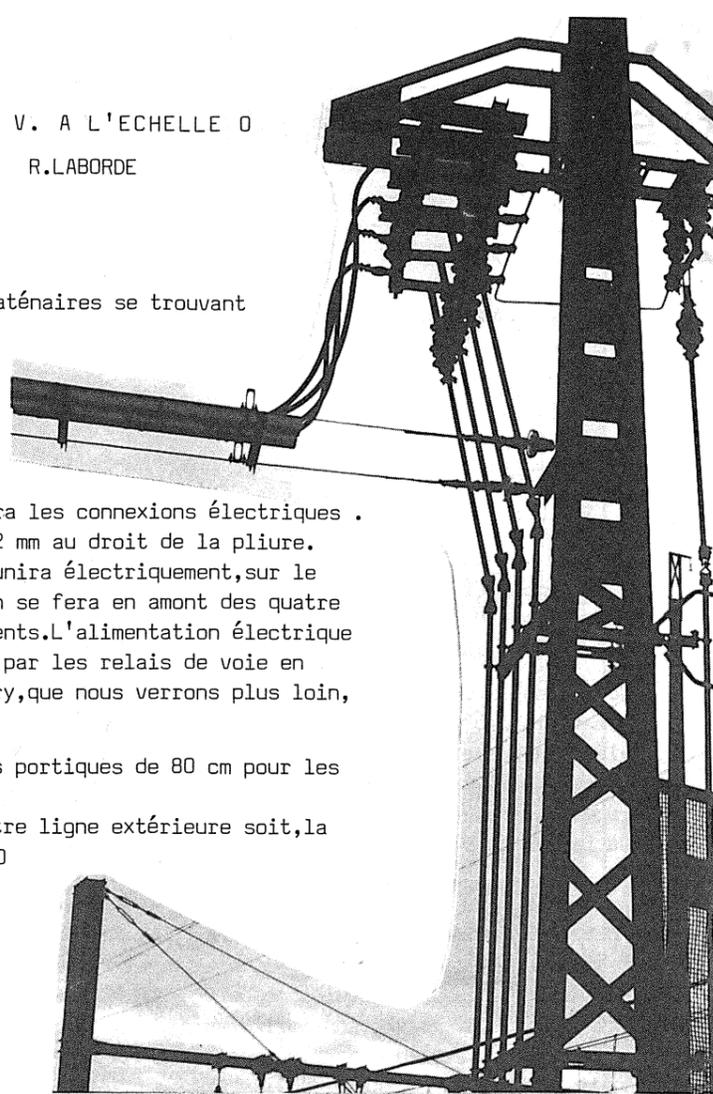
Utilisez alors l'abaque pour déterminer l'espacement des poteaux.

Sur le plus petit rayon l'espacement des poteaux sera réduit. Vous serez, peut-être, obligés de fabriquer des éléments de caténaire de longueurs spéciales.

Il existe alors une solution utilisée par la SNCF. Si la courbure de votre caténaire est trop éloignée de l'axe de la voie, vous pouvez utiliser le système illustré sur la figure 25. Il faut cependant ne pas en abuser.

A l'aide d'un fil de nylon et un isolateur fixer un point d'accrochage sur un pendule fixe B. L'accrochage opposé se fera sur la console du poteau A.

...



- Côté gauche du poteau :
4 sectionneurs de tronçons, à main.
Côté droit :
1 sectionneur.
Peuvent être placés sur :
- voies à quai,
- voies de triage,
- voies de garage.

PHOTOS R.LABORDE

ENSEMBLE MIXTE
Portiques rigides et souples dans le même alignement.

HISTOIRE D'O N°24

FEVRIER 1989 PAGE 10

3 / CONSTRUCTION D'UN LORRY

Ce lorry, comme dans la réalité, a pour but de faciliter le montage sur le réseau de la caténaire.

Deux solutions s'offrent à vous. Ou bien vous fabriquez un lorry occasionnel et fonctionnel, ou bien un lorry permanent qui, sur une voie du dépôt, fera son petit effet.

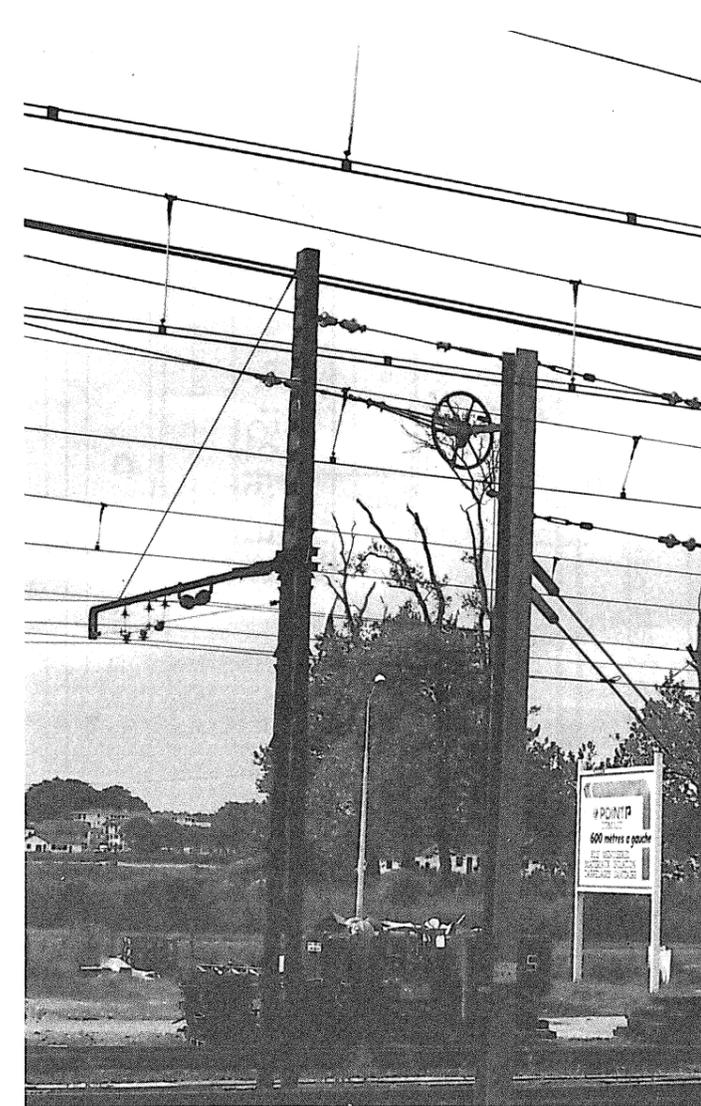
3 - 1 LORRY OCCASIONNEL (Fig.26)

Celui-ci ne présentera pas un caractère décoratif mais uniquement fonctionnel. La figure 26 donne le schéma de montage. La hauteur maximale au-dessus du rail sera de 140 mm, mais il devra pouvoir descendre à 100mm pour les passages en dessous de certains obstacles.

Deux tubes carrés sont engagés l'un dans l'autre, (pièces 2 et 4). La pièce 4 est poussée par un ressort placé dans 2, de 25 g. environ.

Les pièces 2 et 4 sont à ajuster en fonction du Ø des roues utilisées, de façon à respecter les hauteurs au-dessus du rail.

La pièce 5 est marquée d'un trait de scie à 10 mm, de chaque côté de son axe. Ces marques ne sont utilisées que pour les voies à grande vitesse. Pour les voies lentes



- Ci-dessus :
Poteau du 1er plan pour caténaire souple avec tendeur à poids pour le fil de contact.
Poteau du 2ème plan pour caténaire trolley (voies de triage).
- Ci-contre :
Chaises d'antibalant pour caténaire souple Midi.
Le gros câble est le feeder.

Photos R.LABORDE

on utilisera un débattement supplémentaire de 1 mm, soit 22 mm au total. Vous matérialiserez également cette cote par un trait de scie.

La pièce 5 sera réalisée en laiton de 1 mm d'épaisseur et soudée sur la pièce 4 perpendiculairement à l'axe de la voie.

La pièce 1 est en laiton de 1,5 mm environ.

R.LABORDE

A SUIVRE

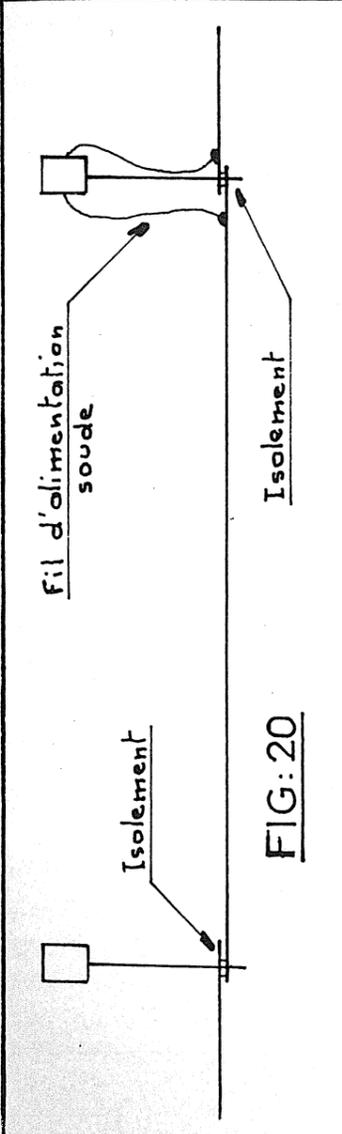


FIG: 20

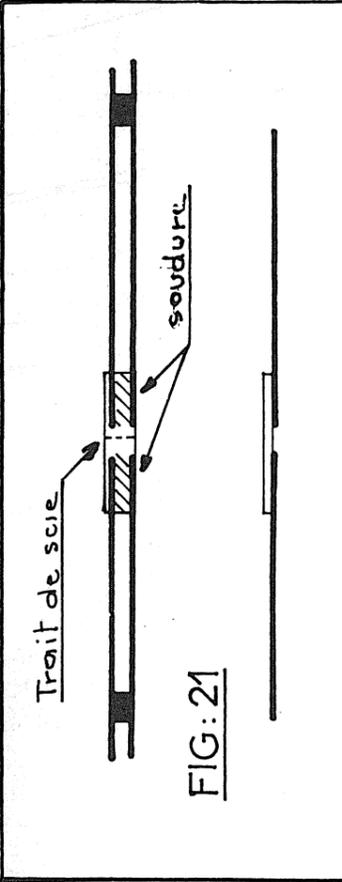


FIG: 21

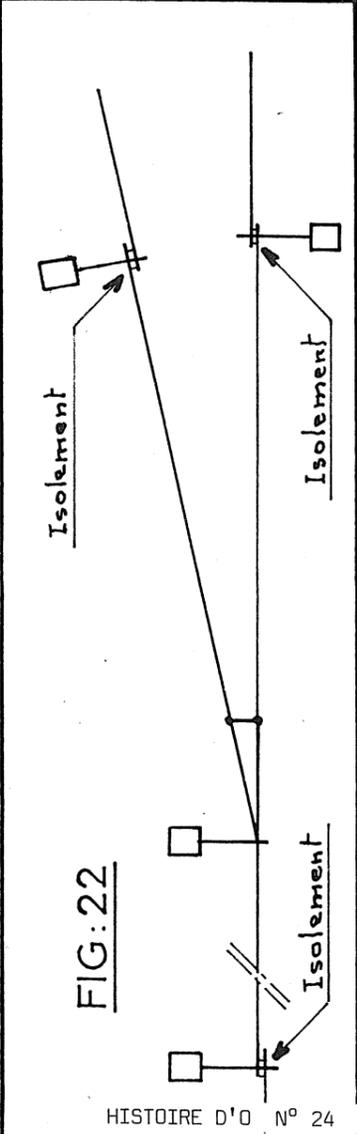


FIG: 22

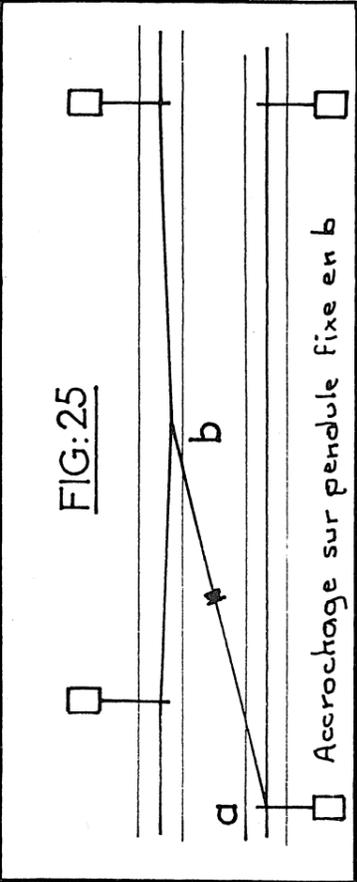


FIG: 25

DESSIN R.CHEVROT

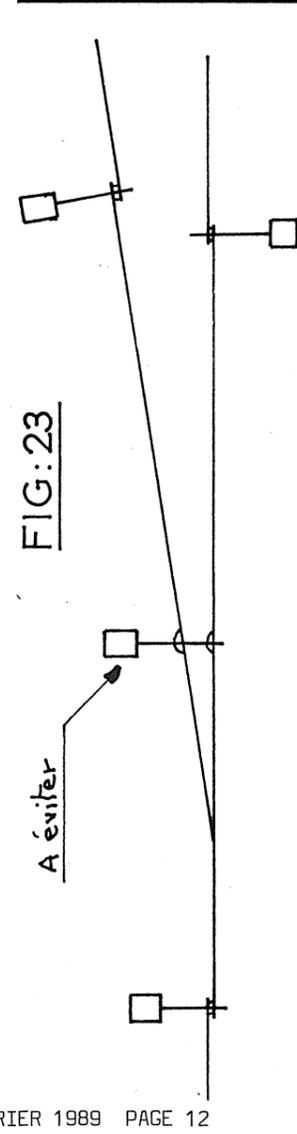


FIG: 23

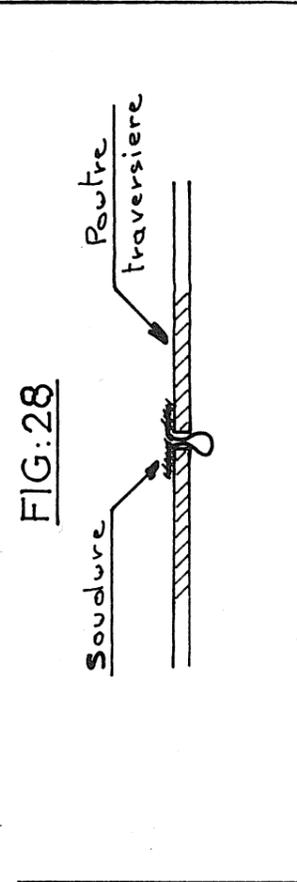


FIG: 28

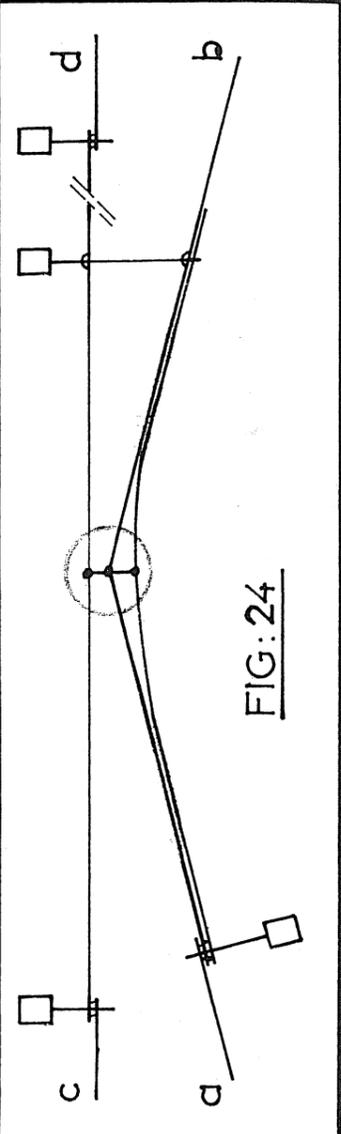


FIG: 24

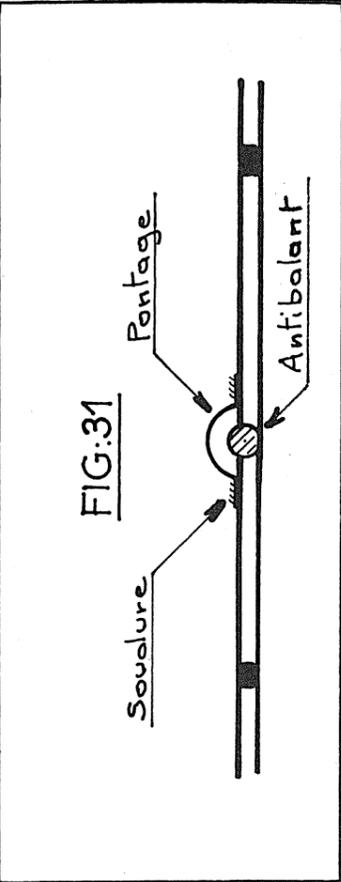


FIG: 31

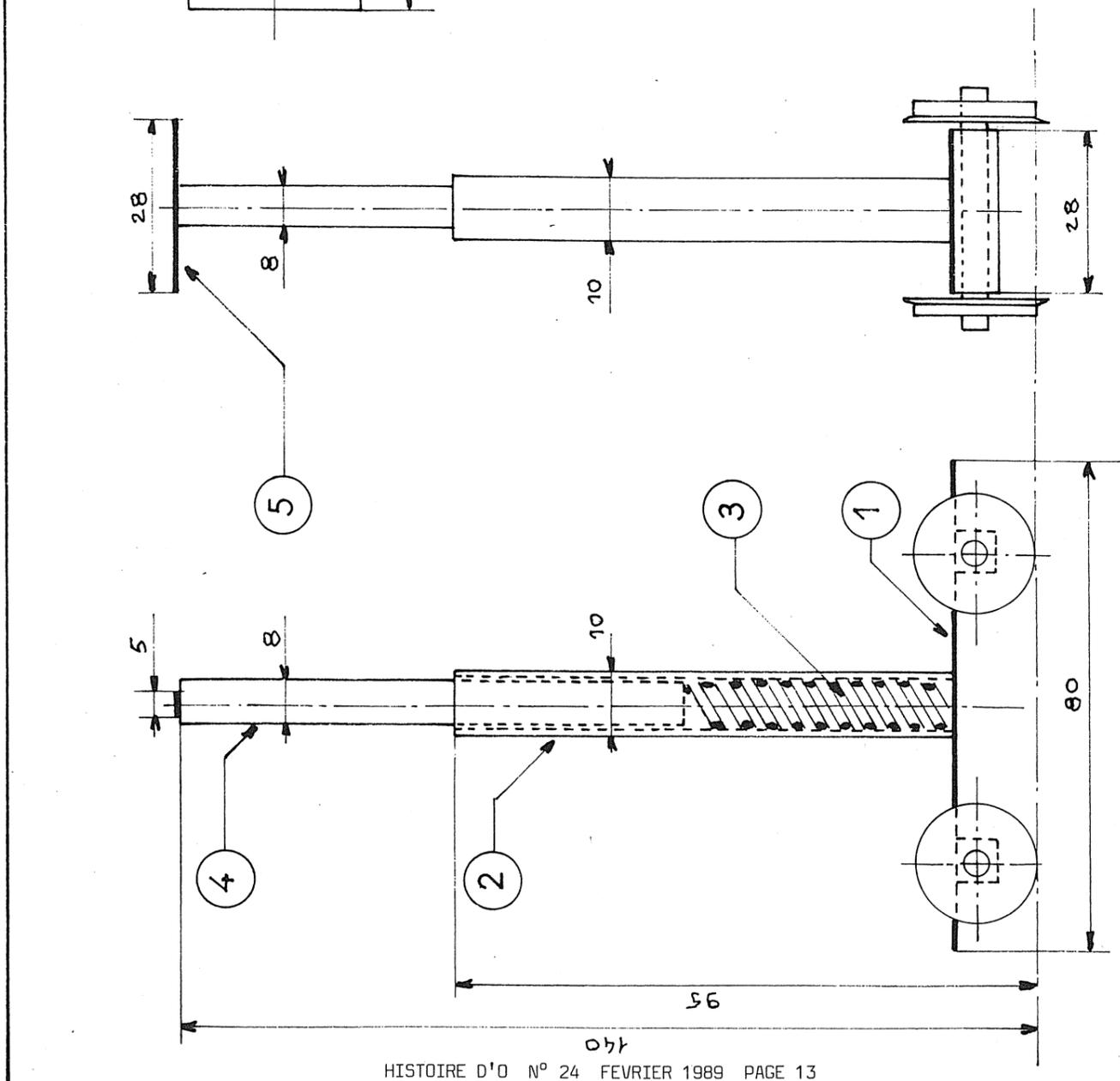


FIG: 26

DESSIN R.CHEVROT

5	Plaqueau	1
4	Tube carré	1
3	Ressort	1
2	Tube carré	1
1	Chassis	1
Rep	Désignation	Qty

LOFFY

Ecart: 0

Ech : 1

NOISIEL, banlieue de l'Est parisien, devenue ce que l'on appelle maintenant une ville nouvelle, serrée entre les bras des bretelles d'autoroute, et traversée en plein cœur par le R.E.R.

Ce n'est pas nouveau cette expo, mais cette année elle avait émigré, du hall devenu trop petit de la MAAF, vers les allées du gymnase communal, avec la bénédiction de la Municipalité. C'était plus accessible, plus aéré, mais, par contre, moins bien signalé.

A EXPO-METRIQUE beaucoup de zéro. Il faut dire que le GEMM (Groupe d'Etude pour le Modélisme Métrique) comporte des fadas, pardon... des fanas du 1/43,5.

Dès l'entrée, bien sûr, le stand des organisateurs. Un réseau déjà encombrant (une boucle avec voies de garage et d'évitement simulant une gare de passage) Sur ces voies une quantité incroyable d'engins moteurs de tout poil, plus jolis les uns que les autres, signés par les Maîtres du GEMM, messieurs GAYRAL, GRAVELINE, FORMARIER, VALLEE et un nouveau venu bien connu, DANIEL HOUEL.

Le matériel hétéroclite allait du classique BILLARD au sympathique: DE DION, en passant par tous les engins pétroléo-mécaniques bizarres du chemin de fer secondaire.

Une splendide MALLET-VIVARAIS LOCO-DIFFUSION présentée en situation à un passage à niveau non gardé, mise en valeur par ce spécialiste de la figurine qu'est Daniel Houel.

Et puis un TGV... métrique ! Oui, métrique, et à traction hippomobile, qui nous renvoyait plus d'un siècle en arrière... dû à ce sympathique plein d'idées géniales BERNARD JUNK (TGV = Train de Givry à Vazy).

Difficile de s'arracher de ce stand car on a toujours l'impression d'avoir oublié un détail, et les organisateurs sont bavards, de ces bavardages où l'on se complaît. Il faut trouver un prétexte pour s'extraire de leur groupe. Il est tout trouvé, le temps passe vite en leur compagnie et la visite n'est pas terminée.

On pousse un peu devant soi. C'est la découverte d'un... aquarium... ? Enfin presque, rempli d'une scierie américaine desservie par voie étroite (On3). Une splendide réalisation qui laisse rêveur, signée MICHEL FOISSY. Du bois, rien que du bois, de la charpente au plancher, et même dans le cours d'eau puisque ce matériau arrive par flottage, et repart en planches par la voie ferrée. Beaucoup d'idées à chiper.

On pousse encore un peu. Tiens! un module... ou presque; une partie du réseau de CHRISTIAN MAYERE. Une voie en tranchée s'engouffrant dans un tunnel... avec tout ce que l'on peut mettre dans une telle situation. C'est du beau, de la qualité des Meilleurs, et le réseau de 18 mètres, en construction, sera une pièce de Musée.

On pousse toujours. Tiens! le Club de Meaux et son réseau en Oe, voie de 16,5. RAYMOND DUTON, PATRICE CASSANO et leurs amis s'amusent bien. Le réseau est sympa. Quant au matériel, comme d'habitude, il est recherché, bizarre et surtout merveilleusement réalisé, surtout avec les moyens du bord, et ça roule, croyez-moi !

On continue. Ah! plus de Zéro par là. On fait un tour quand même pour voir les petites échelles et les amis. Mais mon Rédacteur en chef m'a dit "surtout du Zéro" ... alors...

Malgré tout je ne peux faire autrement que de parler du stand du MUSEE DES TRANSPORTS DE LA VALLEE DU SAUSERON (MTVS). CLAUDE WAGNER est là, fidèle au poste, avec la maquette du futur musée qui va devenir le MUSEE FRANCAIS DE LA VOIE METRIQUE, avec son hall en construction qui abritera 5 voies. Bravo Monsieur Wagner, votre ténacité a eu raison de tous les détracteurs. VALMONDOIS va être prochainement un lieu de rendez-vous privilégié.

Difficile de revenir en arrière pour aller visiter l'autre allée, car on retrouve les mêmes et l'on cause encore... Au passage François Xavier Formarier me fait découvrir l'autorail BILLARD prévu en kit par le GEMM, au 1/43,5 bien sûr, réalisé en commun par plusieurs artisans spécialistes. Mais F.X. Formarier en parle ici même mieux que je ne pourrais le faire.

Voici l'autre allée, plus calme car sans animations. Ici c'est l'autre MTVS... le MAGAZINE des TRAMWAYS A VAPEUR ET DES SECONDAIRES. Une revue pleine de talent, dont chaque numéro est une page d'histoire ferroviaire, et, depuis 3 ou 4 numéros, les plans publiés sont à l'échelle du 1/43,5. Vous êtes béni des "afficionados" Monsieur RIFFAULT.

Quelques pas en avant. Tiens! une connaissance : EMF, l'alimentation qui fait boum... dans l'éclairage. Mais ce n'est pas très sérieux, pas de voie métrique pour démontrer que ça marche aussi avec les voies étroites? Heureusement monsieur PERRIN, vos alimentations, elles, sont très sérieuses, et l'année prochaine... chose promise...

jean claude ragot

(suite page 20)

SOLUTION DES TRAINS-REBUS. N° 1 : Club des Courtes-queues. N° 2 : Voie de fait (e). N° 3 : Train-fantôme. N° 4 : Arrière-train.

F.X. FORMARIER

L'histoire du Om est, somme toute, récente et beaucoup de choses restent à faire pour développer cette échelle et la rendre la plus accessible possible.

C'est, entre autre, le rôle que s'est fixé le GEMM (Groupe d'Etude du Modélisme Métrique), créé en 1985 et qui compte à ce jour plus de 140 adhérents.

Le piège à éviter consiste à concurrencer les artisans. En effet quoi de plus désagréable pour un professionnel que de se voir doubler impunément par une association ? De plus l'expérience, l'outillage, la qualité du travail d'un pro restent quand même des atouts indispensables lorsque l'on parle d'engins à reproduire à X exemplaires.

Tout le monde le sait les métriques français ont vu circuler un nombre impressionnant d'engins de toutes tailles, puissances et au look parfois étrange. Mais, s'il en est un qui doit être choisi en premier c'est le BILLARD A 80 D. A lui tout seul il représente une esthétique nouvelle, une technologie remarquable... et la famille a compté assez d'enfants (et de cousins) pour que sa reproduction soit envisagée en Om.

L'engin est donc sorti fin 88 et les prototypes étaient à EXPOMETRIQUE. La série est désormais disponible avec des délais très courts (Kit = un mois. Monté, peint = deux mois).

Nous avons choisi de créer cet engin pour toutes ces qualités, mais aussi parce qu'il est quasiment impossible de le reproduire correctement à cause, on s'en doute, de son dessin si particulier.

Il est donc réalisé par l'assemblage de pièces provenant de quatre artisans différents, spécialisés et compétents (RAILWAY, DYNAM, KIT-ZERO et MINI-TRUCKS). Absolument rien n'est fabriqué par des amateurs, ce qui est une garantie de suivi en cas de problèmes (casse ou perte).

GEMM BP 1848
27018 EVREUX CEDEX
Tél. 32 38 36 13

Respectant la réalité la caisse est autoporteuse, en résine chargée de verre et d'un seul bloc. Le radiateur intérieur est venu de moulage (la version radiateur extérieur est possible, puisqu'un radiateur en métal blanc est fourni) et les emplacements des accessoires de caisse sont indiqués. Le châssis est, lui aussi, d'un bloc avec les sièges. Il est en résine armée et comporte des renforts en corde à piano. Le tout est rendu solidaire par six vis.

Voilà pour le gros oeuvre.

Les pièces de détail, trompe, déflecteur, tampons, phares etc. sont en métal blanc; les essuie-glaces en photographie, ainsi que le marquage (lettres CFD, N° et plaques constructeur en relief. Le vitrage est un rhodoïd thermofomé pour les extrémités, plat pour la partie centrale. L'attelage est en bronze et comporte les deux variantes, central ou latéral, main-courante en maillechort et supports en laiton décollété.

Voilà pour l'habillage.

Reste le coeur de tout engin ferroviaire moteur : la mécanique. Les deux bogies ont une carcasse en métal blanc, ainsi que leurs flancs. Le bogie porteur est chemisé et la fixation s'effectue par une vis sous la caisse.

Le bogie moteur est, quant à lui, livré avec ses pièces mécaniques montées, essieux et arbre central. La réduction est à deux étages et le moteur lui assure un ralenti excellent. Par ailleurs le poids total de l'engin (500 g.) lui assure une stabilité et un rendu à l'échelle, remarquables.

AUTORAIL	KIT complet = 800 F (+ port = 30 F)
sans moteur	" 650 "
monté, peint	1 600 " "
" sans moteur	1 300 " "
2 Autorails Kit motorisé	1 500 "

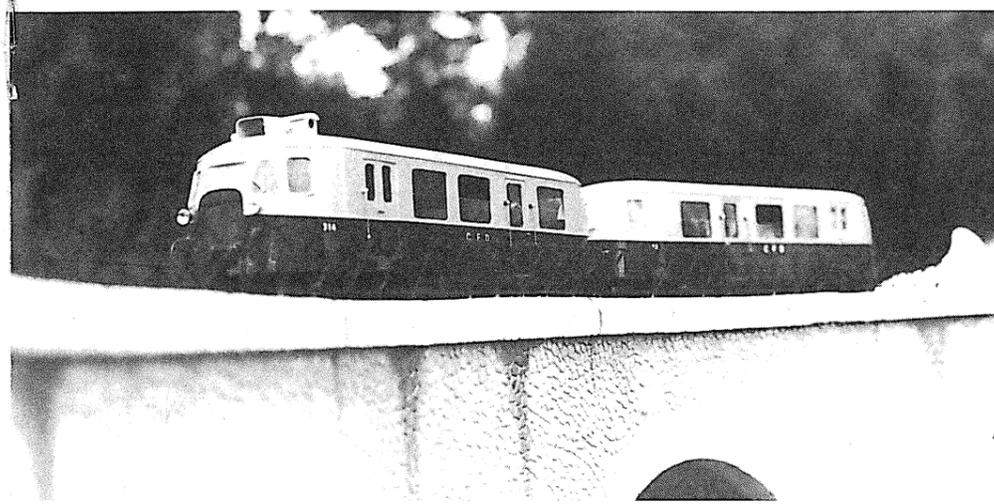
Suivront, au mois d'avril, la remorque R 210 et, à EXPOMETRIQUE 89, le double A 150 D2 (Ainsi, d'ailleurs, qu'un DE DION JM).

Les engins sont disponibles. Il est indispensable d'appartenir au GEMM pour les acquérir (cotisation annuelle : 35 F.)

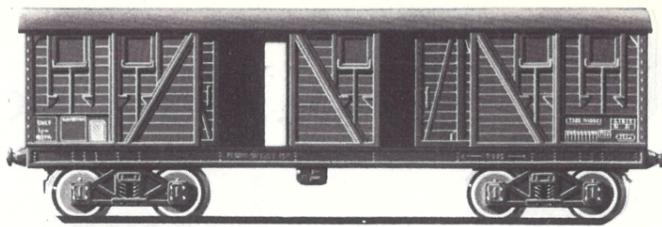
Dans un prochain article nous décrirons le montage et les différentes possibilités du Kit. F.X. FORMARIER

PROTOTYPES DU BILLARD A 80 D ET DE LA REMORQUE R 210, SUR UN SUPERBE OUVRAGE D'ART DU RESEAU DE CHRISTIAN MAYERE.
(photo C. Mayère)

HISTOIRE D'O N° 24
FEVRIER 1989 PAGE 15



LE DOSSIER TP



LES WAGONS TP COUVERTS

J'ai reçu, ces jours-ci, les kits commandés à ANDRE FAURE. Pas le temps, évidemment, de monter quoi que ce soit en ces temps de fêtes; mais l'aventure ne devrait pas être épique car la caisse est un bloc de bois taillé, nervuré, évidé, dans les règles de l'art, et coiffé de son toit.

Il ne reste donc plus qu'à coller les éléments du plancher et nous renvoyons les lecteurs à Histoire d'O N° 16 et 19.

*

Maintenant voyons la superstructure.

En suivant la notice de montage nous avons les opérations suivantes :

BOUTS

Coller :

- les plats 2,5 x 0,5 sur les angles,
- les cornières 2 x 1,5,
- les plats 1,5 x 0,5 (en obliques).

(voir les plans)

COTES

Coller :

- les plats 3 x 0,5 sur les angles,
- les baguettes 4 x 0,5 entre portes et caisse,
- les portes, en plaçant le côté rainuré à :
 .l'intérieur sur le wagon 2 portes,
 .droite sur le wagon 1 porte.
 La porte est à 3 mm du bas de caisse et à 2;5 mm du haut.
- les renforts verticaux et obliques en L,
- les plats 1,5 x 0,5, et le U sur les portes,
- la baguette 3 x 1,5 sur chaque côté, représentant le rail de guidage haut des portes; en ménageant une encoche à chaque bout et en arrasant l'angle des cornières au ras des portes.
- la baguette 3 x 1,5 en haut des volets, les volets, les baguettes 1 x 1, la baguette 0,5 x 1.

Percer les trous pour les tampons et attelages, Passer au xylophène, Poncer au papier fin, Peindre en marron.

J.A.

 FAURE ANDRE
 LE BOURG
 87310 St.LAURENT/GORRE
 KIT bois des wagons TP couverts :
 PRIX TTC 261 F.
 PORT et
 emballage 35 F

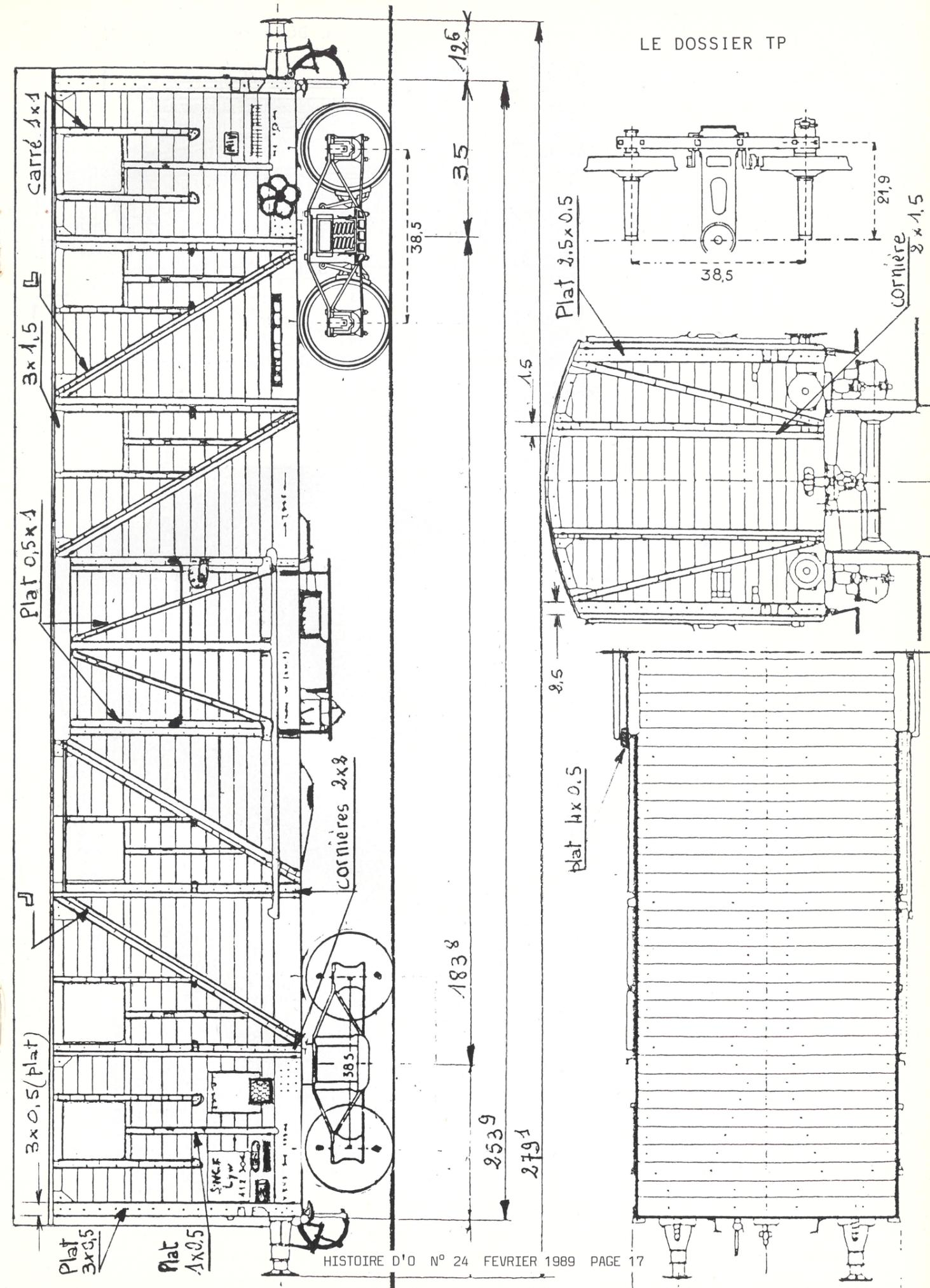
 GILLARD (J.M.G.) 76 rue Baujardin
 37000 TOURS
 fournit un set complémentaire
 comprenant :
 - bogies à monter,
 - tampons,
 - attelages,
 - chaînes.
 pour le prix TTC : 450 F
 + port 20 F

 GUILLERMET, 24 rue du Bon Pasteur,
 69001 LYON
 fournit un matériel plus sophisti-
 qué, mais... plus cher.
 (voir H.d'O n° 20 - page 20)

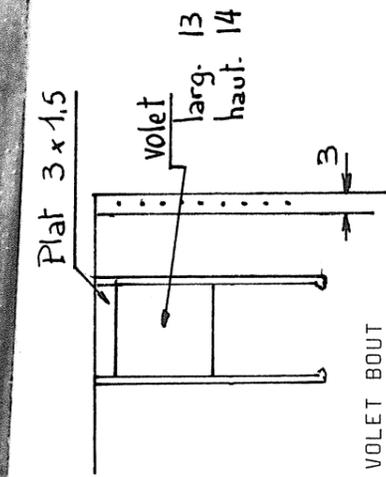
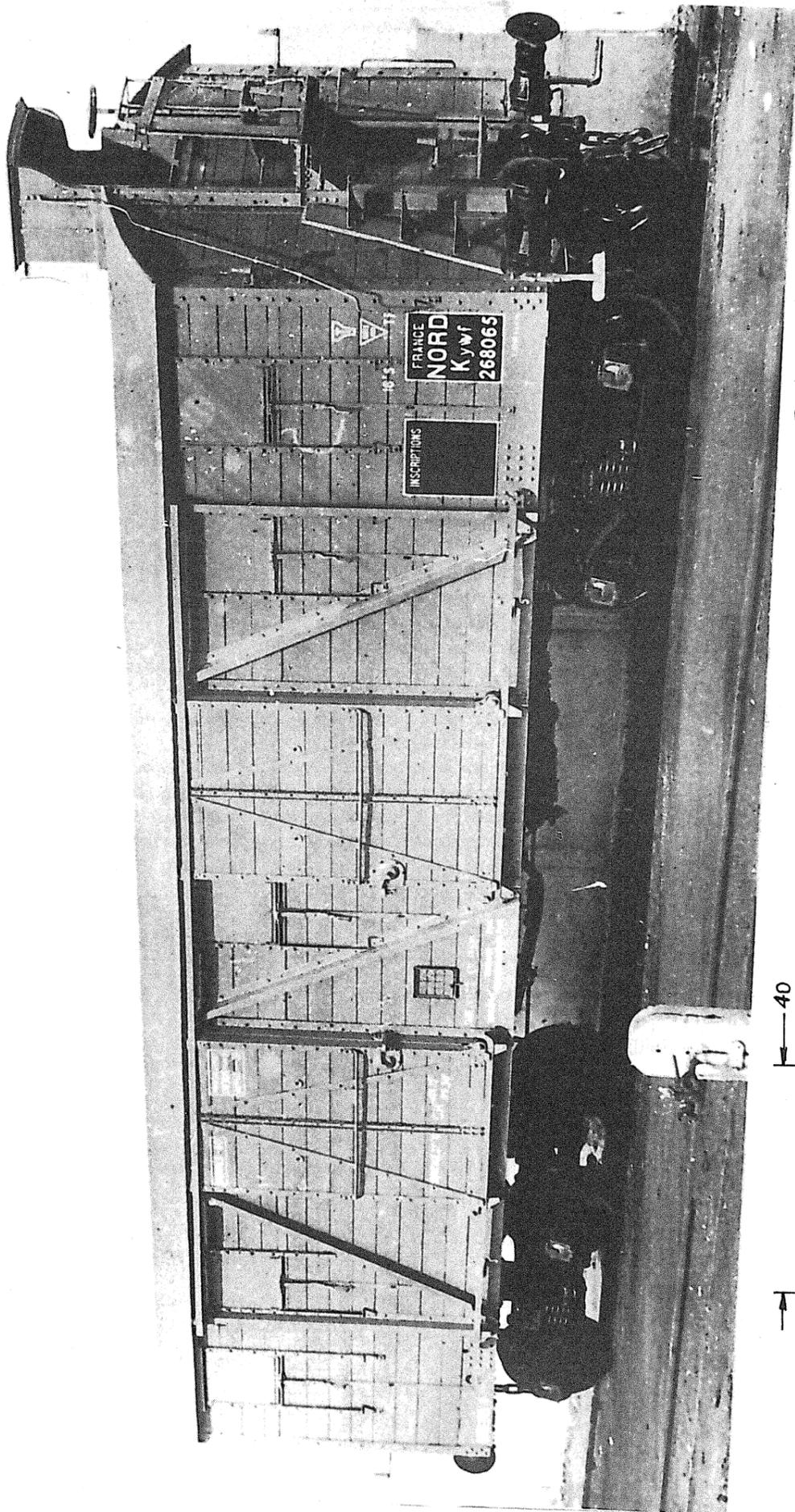
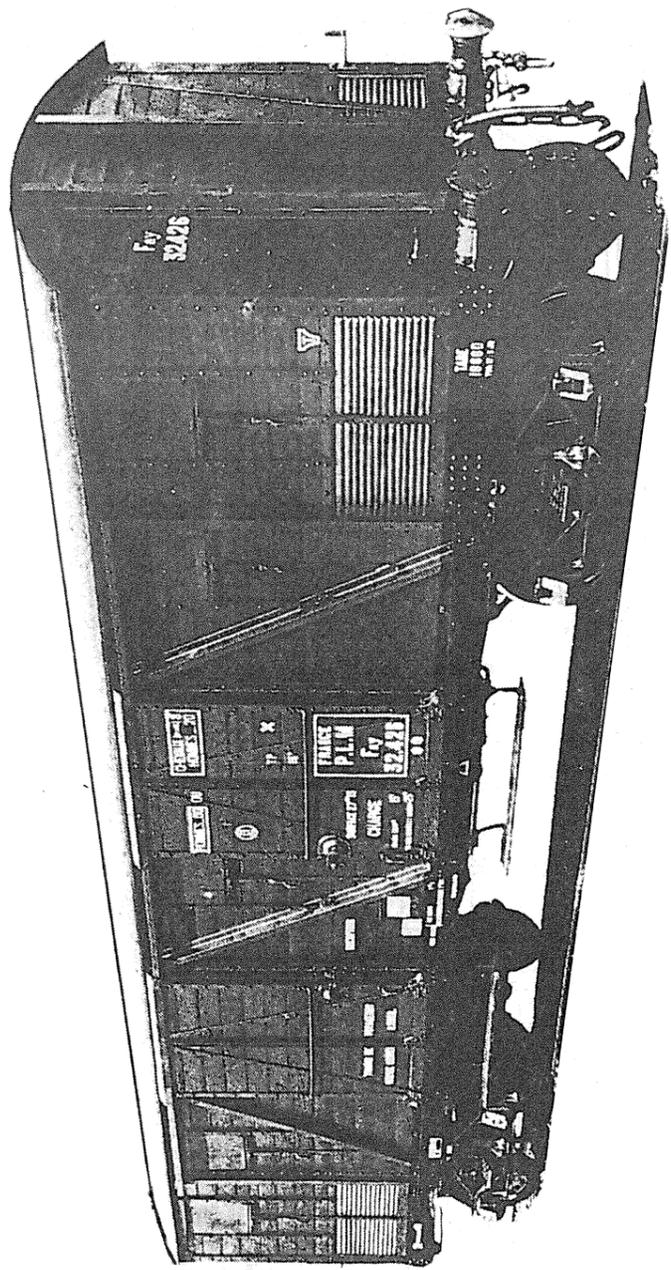
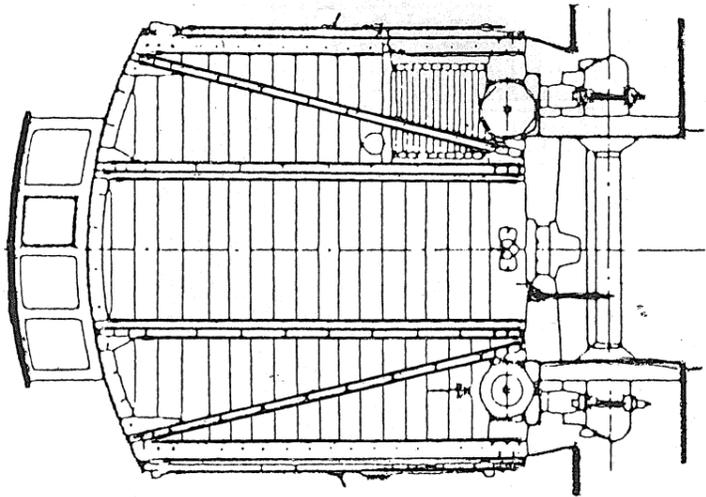
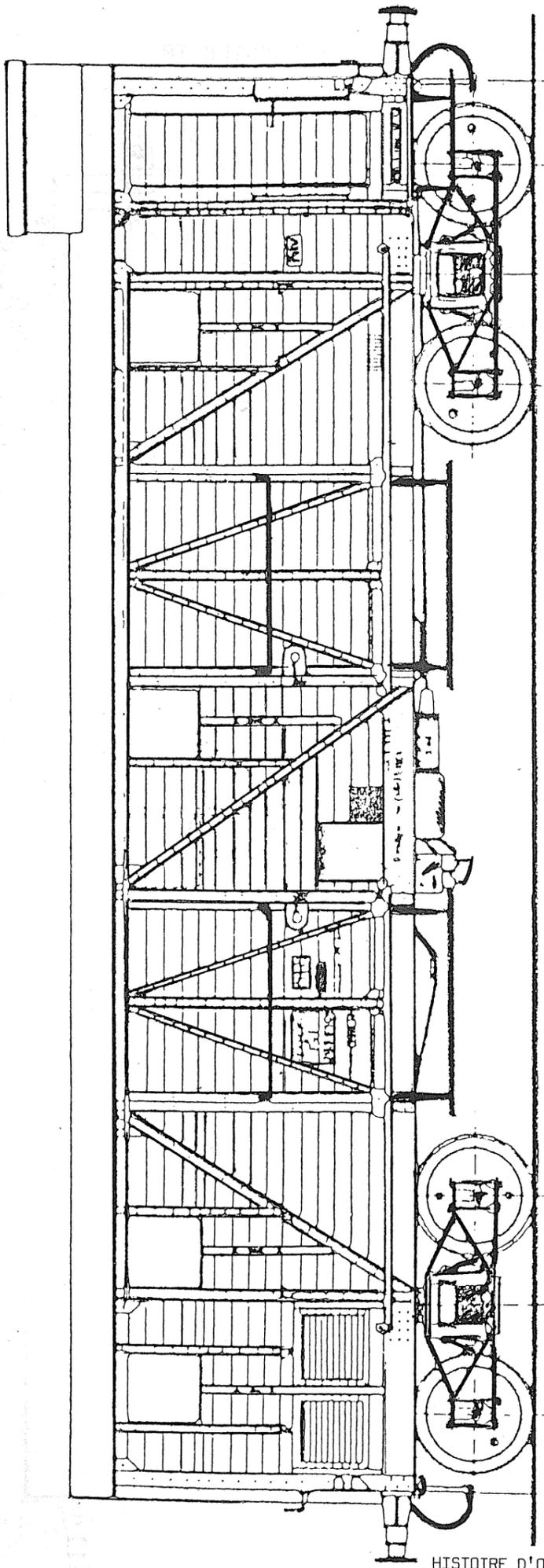
WAGON A BOGIES TYPE T.P. (AMERICAIN)

DIMENSIONS PRINCIPALES :

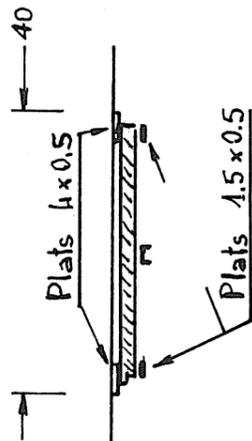
Longueur hors tampons	12,143 m.
Longueur de la plate-forme	11,044 m.
Ecartement des pivots des bogies	7;995 m.
Ecartement des essieux de bogies	1,678 m.
Vitesse maximale autorisée (ramenée à 75 km/h)	105 km/h
Charge maximale	24 t.



LE DOSSIER TP



DETAIL VOLET BOUT



DETAIL PORTE

CONSTRUCTION D'UNE 141 PLM
SERIE 1001 A 1012
DEVENUE 141 A ET TENDER 23 M3 PLM

MICHEL PERRIER

DISTRIBUTION ET EMBIELLAGE

Pour pouvoir effectuer les opérations de montage et démontage, deux points permettent de désolidariser l'embiellement d'une part, les cylindres et la distribution d'autre part, qui forment un sous-ensemble fixé d'un bloc au châssis par cinq écrous de 2 mm. :

- l'articulation entre bielle motrice et crosse de piston,
- la coulisse.

L'embiellement comprend les quatre roues motrices reliées entre elles par la bielle de contre-manivelle et la coulisse.

- 1) l'articulation entre la bielle motrice et la crosse du piston se fait autour d'un tube de \emptyset I/I,5 inséré dans la crosse et fixé par une vis de 1 mm vissée dans la crosse (taraudée) avec écrou de blocage à l'arrière.
- 2) la coulisse (non fonctionnelle sur ce modèle) est maintenue en place par une vis de 1,6 (taraudage dans le support de distribution).

REALISATION DU SUPPORT DE DISTRIBUTION

- 1) découpage et pliage suivant les plans de détail (n° 4).
 - support de glissière en laiton de 7/10 e, avec soudure d'une bordure en laiton de 2/10 e de 1,5 mm de large. C'est un petit détail qui apporte beaucoup sur le plan de la finition.
 - support de distribution en 1 mm, sur lequel est soudé le support de coulisse.
- 2) souder (ou mieux, braser) au support de glissière la vis de 2 mm qui permet de fixer celle-ci au châssis.
- 3) fixer deux tubes de \emptyset 2/3 de 7 mm de long, dans les trous correspondants du châssis.
- 4) mettre en place le support de distribution qui s'encastre dans la fente verticale du support de glissière et recouvre les 2 tubes de 3 ci-dessus.
- 5) souder support glissière et distribution l'un à l'autre, et le support de distribution aux deux tubes.

A SUIVRE

MICHEL PERRIER

EXPO-METRIQUE

J.C.RAGOT

(suite de la page 14)

Voici maintenant le stand MOUGEL. Il s'en est passé des choses depuis un an... Oublions vite l'année dernière. Roger Mougel est là et bien là. Madame Mougel a assuré l'intérim avec foi. Les nouveautés sont sorties et l'année qui arrive est pleine de promesses.

LOCO SET LOISIRS termine la visite. Sur le stand les DECAUVILLE, qui ont assuré le succès de la marque, et, maintenant, la voie métrique qui arrive à grandes enjambées. Les premiers modèles présents sont pleins de promesses

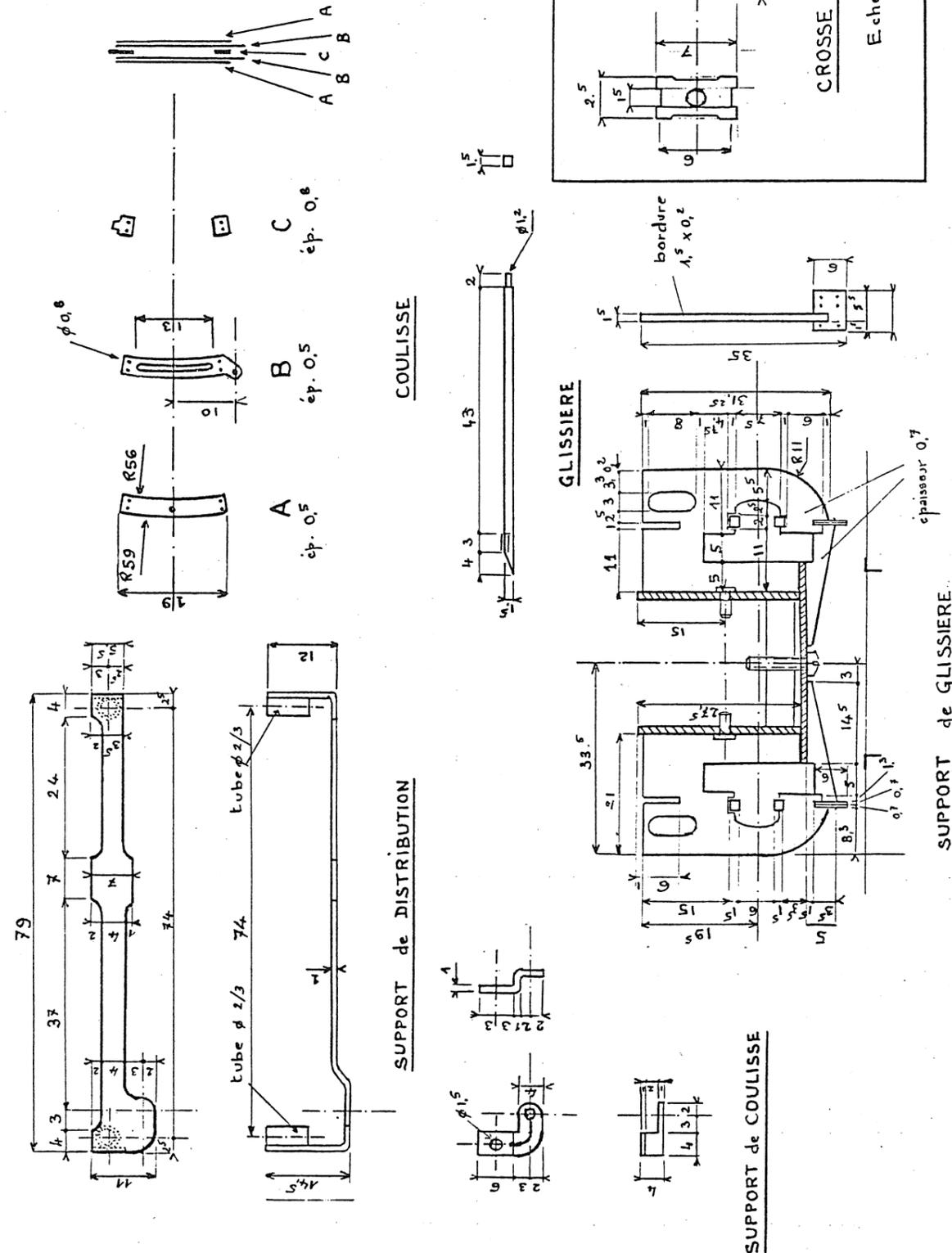
Nous faisons vite un récapitulatif pour voir si rien n'a été omis. Il est déjà tard et, pour partir, il faut se faire oublier. Nous serrons quelques mains et sortons sans nous faire remarquer... car je crois que nous y serions encore.

EXPO-METRIQUE ça a marché. Mais, surtout, ne parlez pas de voie normale aux organisateurs !
Le RER, lui, est en voie normale et, ce week-end, le RER, ça ne marchait pas du tout.
ET L'ON COMPTAIT SUR LUI POUR DRAINER LA FOULE PARISIENNE ...

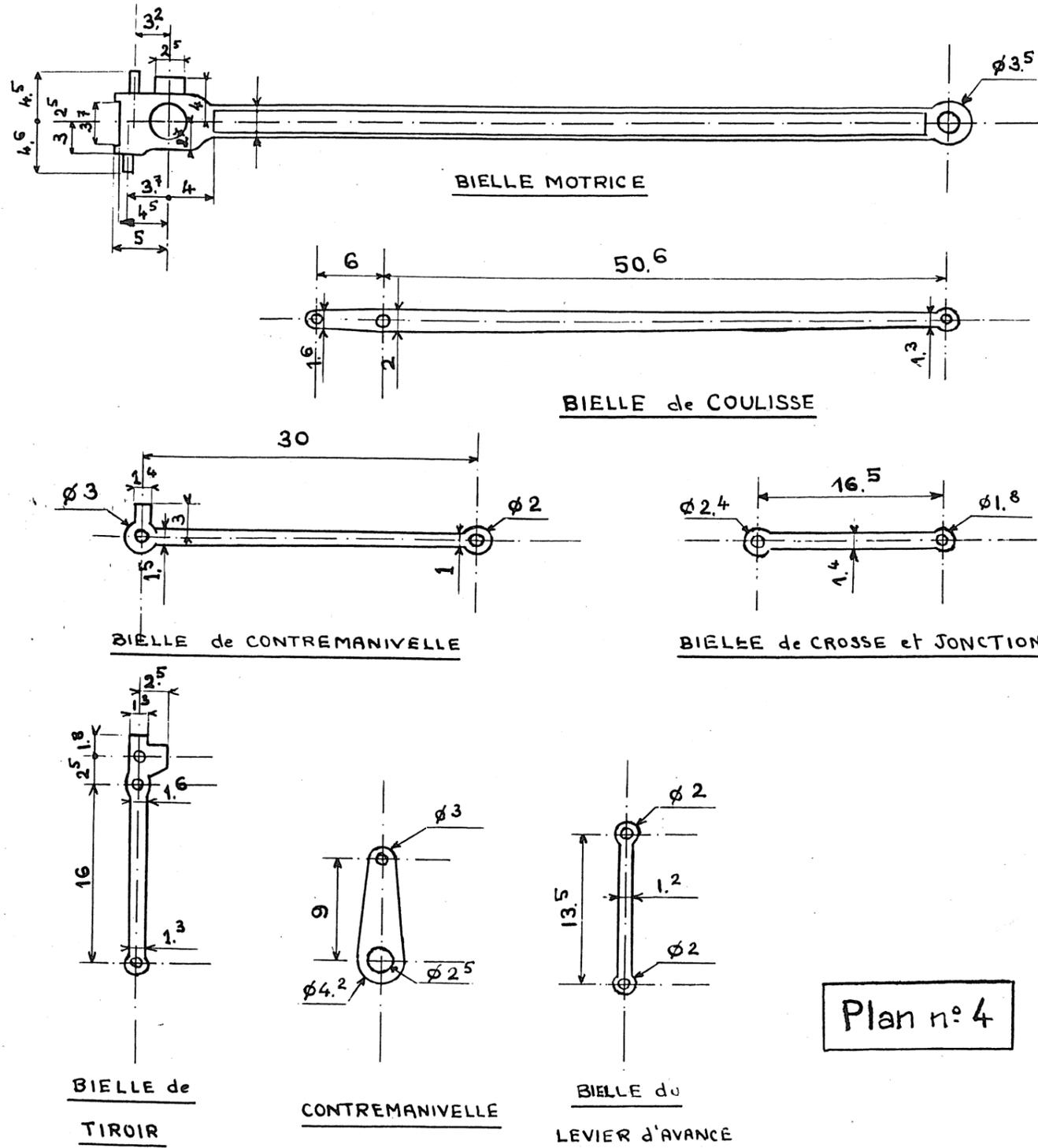
ALORS !!!

La foi dans le chemin de fer ne serait-elle plus présente que chez les Amateurs-Modélistes ...?

Jean Claude Ragot



LES AUTOMATISMES



141-C PLM

Echelle 2/1

Aujourd'hui je devrais dire : "LES AUTOMATISMES ET NOUS". Rassurez-vous je n'ai pas l'intention de vous ennuyer avec les logiques à relais du passé, pas plus qu'avec l'informatique. Au sujet du DIGITAL attendez donc que les constructeurs se soient mis d'accord pour avoir des logiciels et systèmes communs compatibles entre eux.

Pour moi l'automatisme doit avoir la simplicité d'une minuterie de cage d'escalier : on appuie sur un bouton, une série de lampes s'allume; au bout d'un certain temps les lampes s'éteignent et on est prêt pour un autre cycle.

Je vais donc vous proposer une série de petits montages électroniques alimentés par l'alimentation n° 4 décrite dans la dernière rubrique. Je m'efforcerais de conserver les mêmes composants, dans ces montages, afin de simplifier l'approvisionnement. Ces montages se feront, de préférence, sur un circuit imprimé avec un connecteur pour C. Imp., cela facilitera grandement le câblage, le montage sur le circuit ferroviaire, ainsi, qu'éventuellement, la modification et le dépannage.

AUTOMATISME

DEFINITION.

Action qui se déroule suivant un plan établi, suite à un ordre donné. Action qui peut être unique ou répétitive (cyclique).

COMPOSITION.

Un automatisme ferroviaire simple - qu'il ne faut pas confondre avec un automate - se compose de 2 ou 3 parties suivant les cas.

- 1 - L'élément qui donne l'ordre de départ : un contact mécanique, poussoir ou pédale, un contact magnétique, I.L.S. ou effet Hall, une cellule photo-électrique...
- 2 - L'élément électronique qui exécute le travail pour lequel il a été conçu : un ralentissement, un arrêt, un signal sonore, une commande d'aiguillage ou d'itinéraire...
- 3 - L'élément qui matérialise l'action de l'électronique : un relai, un H.P., un éclairage, un moteur d'aiguillage...

BUT

Il sera traité dans cet esprit :

- un va-et-vient pour voie unique d'exposition,
- un sifflet commandé par la locomotive,
- un ralentissement pour travaux, entrée de gare...
- un arrêt en gare avec ou sans éclairage...

Et tout autre montage souhaité par les lecteurs d'HISTOIRE D'O.

Ces montages sont alimentés séparément des circuits de voies et ne peuvent donc pas interférer avec ces circuits.

UTILISATION

Comme il faut faire un choix à la commande de ces automatismes je pense que c'est la locomotive qui doit déclencher l'ordre d'action en passant sur le détecteur. Il est, en effet, plus facile de disposer l'électronique sur le réseau que de l'embarquer sur la locomotive, et le choix de ces automatismes n'est pas limité. Un simple aimant, ou l'occultation d'une cellule-photo suffit pour donner cet ordre de déclenchement. Pour les amateurs utilisant deux modes de traction (vapeur et diesel, par ex.), il suffit de disposer l'aimant à gauche pour la vapeur, et à droite pour le diesel (par ex.) pour obtenir des actions personnalisées - ou, au centre pour des actions communes. Chaque amateur choisira la solution qui convient à son problème.

Exemple d'une solution parmi bien d'autres :

Avec deux aimants sur la locomotive on peut savoir, avec une action sur le pont tournant, s'il faut retourner ou non la locomotive pour qu'elle soit dans le bon sens à l'intérieur de la remise.

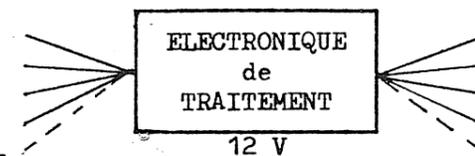
MONTAGES ELECTRONIQUES

Malgré la demande de certains lecteurs d'H.d'O, je ne peux décrire en détails les montages électroniques proposés. Par contre je vous en donne le principe et les points essentiels. Il n'est pas question actuellement d'un cours d'électronique, H.d'O devant rester, avant tout, une revue ferroviaire. Je renvoie le lecteur aux articles de M. R. WALRAEVENS qui paraissent dans R.M.F., en particulier à son cours d'initiation à l'électronique ferroviaire et à la fabrication des circuits imprimés.

Dans le prochain n° d'H. d'O nous aborderons les automatismes pratiques avec un va-et-vient pour voie unique d'exposition.

Jacques Fontaine

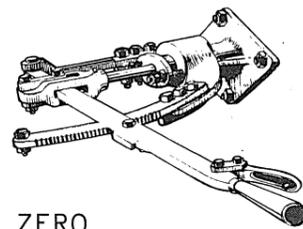
Bouton poussoir
Contact I.L.S.
Cel. photo-élec.
Effet Hall



Relai
Moteur d'aiguille
Lampes, L.E.D.
Haut-parleur

MODEL RAILROADING IS FUN

...MEME POUR LES SUR-ECARTES ?



UN NOUVEAU ZERO

POUR LE NOUVEAU CONTINENT ?

J C RAGOT



Vous vous souvenez, sans doute, du remue-ménage qu'il avait fait, en son temps, l'établissement de Normes Européennes et l'officialisation du 1/45. Eh bien imaginez qu'à la place de ce petit changement de gabarit, on ait modifié l'écartement des rails... Imaginez !

C'est pourtant ce qui risque de se passer aux Etats-Unis. En effet l'échelle du ZERO étant, de l'autre côté de l'Atlantique, le 1/48, la voie à 32 mm pose de gros problèmes lorsque l'on veut affiner les organes de roulement et les châssis.

La voie réelle américaine est la même que la nôtre soit 1,435 d'écartement. Au 1/48 cela donne 29,9 mm. Nos collègues éloignés ont donc été, jusqu'à maintenant des " Sur-écartés ", ce qui leur interdit pratiquement d'adopter des normes fines de reproduction.

Dans MODEL-RAILROADER de juillet 1988, Randy Wilson jette un pavé dans la mare en lançant le "PROTO-48" : écartement de la voie 1,177", soit 29,9 mm, et un profil de roue proche du réel.

Ses avantages sur le modèle et ses inconvénients sur les fabrications sont évidents.

L'avenir va-t-il être favorable à cette initiative ? Souhaitons à Randy Wilson de ne pas avoir à dire comme le célèbre cow-boy :

"I'm a poor lonesome modeller, and a long way to... PROTO 48 !"

JEAN CLAUDE RAGOT



DECORATION ET NUMEROTATION DU MATERIEL ROULANT PLM

LOUIS ROUVIERE

(VOIR HISTOIRE D'O N°22 PAGE 25
ET N° 23 PAGE 14)

AUTORAILS : bleu et gris perle, inscriptions jaunes.

LOCOMOTIVES ELECTRIQUES :

Toit : gris-fer - Vert olive sur toute la caisse. Traverse rouge et filets blancs. Poids en rouge sous plaque d'immatriculation.

WAGONS :

Chassis noir. Caisse grise ou brun-rouge. Inscriptions blanches.

VOITURES (les deux époques) :

- le pavillon est peint en gris-fer,
- du pavillon à la ceinture : noir pour les 1^{ère} et 2^{ème} classes,
- au-dessous :
 - 1^{ère} classe : grenat, couleurs délimitées
 - 2^{ème} classe : jaune, par un liseré jaune ou rouge
 - 3^{ème} classe : vert olive jusqu'au pavillon.

La caisse de certaines voitures de luxe (salon, lit-salon) était peinte en bleu-marine.

- inscriptions jaune d'or ombré vers le bas à droite : classe en chiffres romains - PLM - Immatriculation - fumeurs, non-fumeurs - couchette - poids.
- chassis et extrémités chassis en noir avec inscriptions blanches.

- chassis et extrémités des caisses en noir avec inscriptions blanches.

FOURGON A BAGAGES (les deux époques) :

Caisse verte, toits et extrémités des caisses en noir, inscriptions jaunes.

NUMEROTATION

Créé en 1857, le réseau PLM résultait de la fusion de compagnies déjà existantes qui numérotaient leur matériel-moteur chacune à sa manière. Après plusieurs essais décevants d'harmonisation il fallut attendre 1924-25 pour remédier définitivement à ces incohérences. La numérotation adoptée est, à peu de chose près, celle qui a été retenue par la SNCF.

Le numéro figurait, en peinture blanche, sur la traverse avant de la locomotive et, sur les deux côtés de l'abri, gravé en relief sur une plaque en zinc poli, qui portait aussi le sigle du réseau. Une plaque réservée dans un petit cadre supérieur mentionnait sur la plaque de gauche le nom du mécanicien titulaire et, sur celle de droite, le dépôt d'attache.

Les tenders portaient le même numéro que celui de la locomotive. Il figurait sur des plaques identiques à celles de la machine, sur les côtés de la caisse, et, à l'arrière, au-dessus des armoires de rangement, à la peinture blanche. A partir de 1910 leur matricule était composé de 2 numéros : le premier indiquait la capacité en eau et le second le numéro d'ordre.

PETITES ANNONCES

(Gratuites pour les abonnés)

* Vends FULGUREX : 231 K SNCF, 141 R 1201 charbon, 2 D 2 SNCF. Tél. 50 70 28 16 après 20 h.

* Vends : Kit KM 108 en O de la CC 14100. Prix 2 500 F.

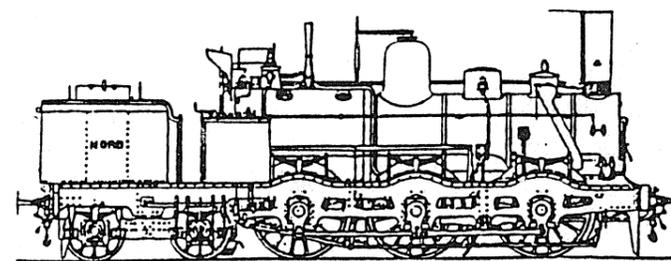
Vends ou échange contre matériel en O : un tour à banc prismatique, HP : 75 mm et EP : 360 mm, passage de broche : 16 mm, avec mandrins 3 mors et 4 mors. Plus très nombreux accessoires. Le tout en parfait état. Valeur d'achat de l'ensemble : 13 000 F, vendu : 6 500 F ou à échanger contre 8 000 F de matériel en O. Tél. (16 1) 39 65 19 24)

* Recherche JEP : 1 aiguillage à droite voie plastique électro-mécanique. Tender marron 5771 et les deux par-fumées de la 5771. Wagon Pullman de la rame 5272. Wagon poste rouge avec lanterne rame 5272. Eclairage 630 VI et V2 pour série 4661 et 4761, et 530.1. Complet frotteur. Block-système 60/37/3 ou 60/39/3 (traverses plastique. Un toit de 19 cm pour Métropa/Marklin.

Vends JEP : tender marron de la 222 carénée 5965, (éclats peinture) 300 F. Tender noir, filets rouges de la 120 SNCF, gros crochet. Neuf : 300 F. Tender marron uni de la 120. Nouvel attelage, neuf : 300 F.

Vends HORNBY : tender vert 34511 TBE 250 F. Tender marron Nord 31801, filets or, attelages choquelles 600 F. Tender marron SNCF, Etoile du Nord. Roues rayons attache AV Hornby : 450 F. RAYMOND TASSART-SIX 19 rue de Rocmets - WILLEMS 59780 BAISIEUX (Tél. 20 79 33 91)

CLUB COURTE-QUEUE



LA CARTE DU CLUB EST PRETE. ENVOI CONTRE 5 F EN TIMBRES. LE CLUB CONSEILLE LA HUMBROL N° 101 POUR LA PEINTURE DES PARTIES VERTES DE LA MACHINE.

Il ne viendrait à l'idée d'aucun constructeur de fabriquer et de vendre des véhicules voyageurs en HO sans en prévoir l'éclairage intérieur. En O, par contre, l'éclairage des véhicules voyageurs semble être un luxe réservé à des amateurs particulièrement compétents en la matière. Je crois que cela provient du fait que l'éclairage des modèles en O n'est pas si simple que l'on pourrait le penser. Si pour éclairer un compartiment en HO une LED, qui consomme au maximum 20 mA semble suffire, (voir LOCO-REVUE n° 501) il est nécessaire, en O, d'installer une puissance d'environ 150 mA. N'oublions pas que le volume d'un compartiment en HO va 8 fois dans un compartiment en O.

J'ai pensé être utile en essayant de trouver une solution acceptable. Je propose donc des éléments d'éclairage spécialement conçus pour les voitures DEV de GUIL- LERMET. Chaque compartiment reçoit 2 lampes de 90 mA et les toilettes une lampe, qui sont commandées par un régulateur de tension de 3 A (LM 350 T) réglé à 1,2 V et monté sur radiateur. Ces éléments d'éclairage peuvent être montés facilement par tous les amateurs. Que ceux qui sont intéressés se mettent en contact avec moi.

PAUL POIZAT
BIBERACHER Str. 75
D - 7900 ULM

* Esseulé et désœuvré, pendant que sa femme écrit nuit et jour des Chroniques pour Histoire d'O sous le nom de PASCALINE, Jean François PICHON cherche à entrer en contact avec des amateurs de la région d'EVREUX. JEAN FRANCOIS PICHON, 47 rue de l'Ancienne Forge, FONTAINE/JOUY - 27120 PACY SUR EURE (16 32 36 42 93)

SECTION ILE DE FRANCE NORD

Le premier mardi de chaque mois à partir de 18,30 h. Restaurant LA TONNELLE 73 rue de Paris. 95680 MONTLIGNON

SECTION ILE DE FRANCE SUD

Le troisième mardi de chaque mois à partir de 18,30 h. Restaurant LA MARMITE. 12 avenue Nationale. 91300 MASSY



CERCLE DU ZÉRO

Le CERCLE sera présent au Salon de la MAQUETTE, Porte de VERSAILLES, du 1^{er} au 9 avril 1989 (Stand FFMF). ACCUEIL TOUS LES JOURS. (Le samedi 8, en matinée, nous invitons les responsables des sections géographiques - et ceux qui sont intéressés par la création de nouvelles sections - à une réunion informelle sur le stand).

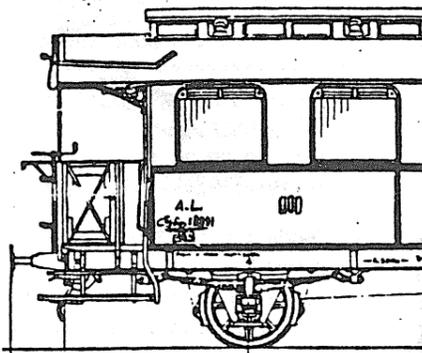
GRAND CONCOURS DE MODELES organisé par la FFMF = pour tous renseignements s'adresser à GERARD PETIT (Tél. 69 20 97 48).

NOUVEAUTES

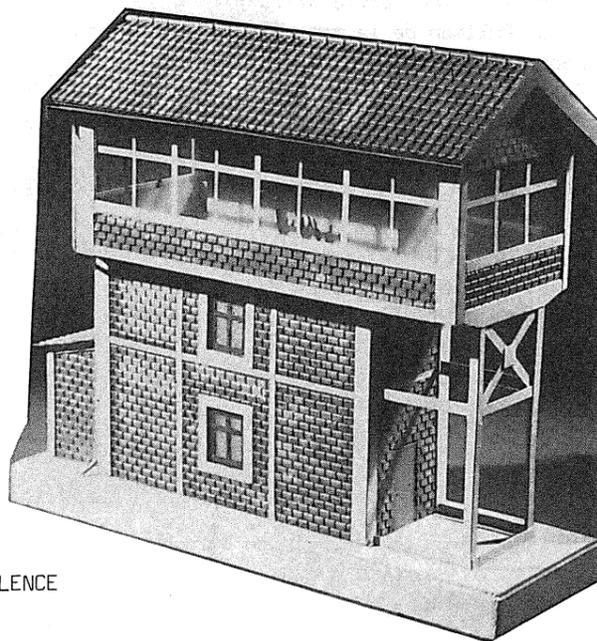


 Avec l'année nouvelle deux artisans, que nous pensions perdus, refont surface. Il s'agit de HOBBY-TEKNIK et de BERNARD FOULARD. Bien sûr chacun fait ce qu'il peut et les artisans jouent souvent sur la corde raide. Mais nous ne saurions assez inviter ceux-ci à nous faire part de leurs problèmes plutôt que de laisser l'oubli faire son oeuvre : les amateurs du ZERO ont l'habitude des difficultés, constructeurs, eux-aussi, ils peuvent comprendre et attendre.
 J.A.

Hobby-Teknik
Upplandsgatan 16
S-113 60 Stockholm
 ☎ **08-32 44 73**



Après quelques déconvenues avec un photo-graveur dépassé par les exigences du ZERO, HOBBY-TEKNIK a trouvé un autre fournisseur mieux équipé. La voiture 2 essieux C 5 fp SNCF sera disponible en avril prochain. Le prix du kit (pour les lecteurs d'Histoire d'O et les membres du Cercle du ZERO) est de 1790 F. Ne pas envoyer d'argent avant réception d'une facture pro-format.



BERNARD FOULARD
 10 avenue St. Jean de Beaugard
 91400 ORSAY (Tél. 1 69 07 54 01)
 mardi et jeudi
 après 18 h.

Amoureux des anciennes et belle Pacific FOURNEREAU de la "Belle époque", Bernard Foulard a acquis, il y a quelques années, l'outillage de cette ancienne marque.

Remettre en état, compléter, préparer un programme de production... n'a pas été une petite affaire.

Aujourd'hui Bernard Foulard propose une première série de pièces détachées en tôle étamée et alliage en métal blanc : chassis, corps de chaudière... bogie, bissel... roues (brutes de fonderie... éléments de tender...)

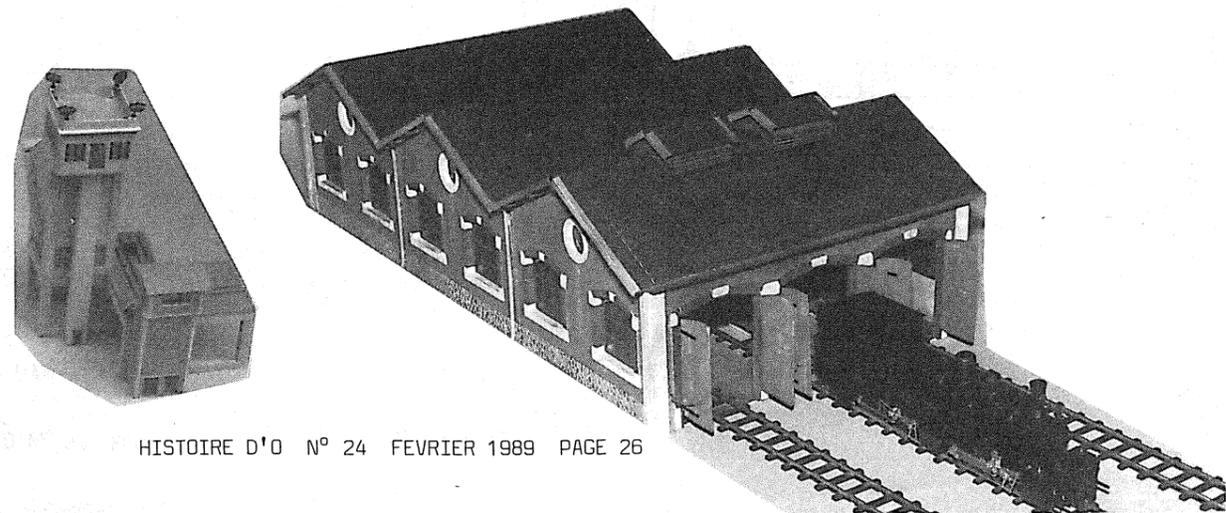
Les séries suivantes (en préparation) concernent l'embellissage et le bloc moteur.

PACIFIC ETAT : liste des pièces et tarif sur demande (enveloppe timbrée).

PAUL SOULLEYS, 50 rue de l'Hermitage - 07500 GRANGES-LES-VALENCE
 (tél. 75 44 40 45)

Cet artisan propose une série de bâtiments en O et Om, qui paraît offrir un rapport qualité/prix très raisonnable. Ainsi le poste d'aiguillage (avec TCO lumineux) coûte 1500 F. La remise à locos 3 voies en Om : 3000 F.

On trouve également une gare-voyageurs Sud-Est, une halle marchandises (Om), une maison de garde-barrière, un château d'eau, une gare voyageurs CFV (Om), et un toboggan charbon. (Construction carton, bois, découpe chimique, plâtre de synthèse, toiture et murs briques en thermoformé...) Liste et prix contre enveloppe timbrée.



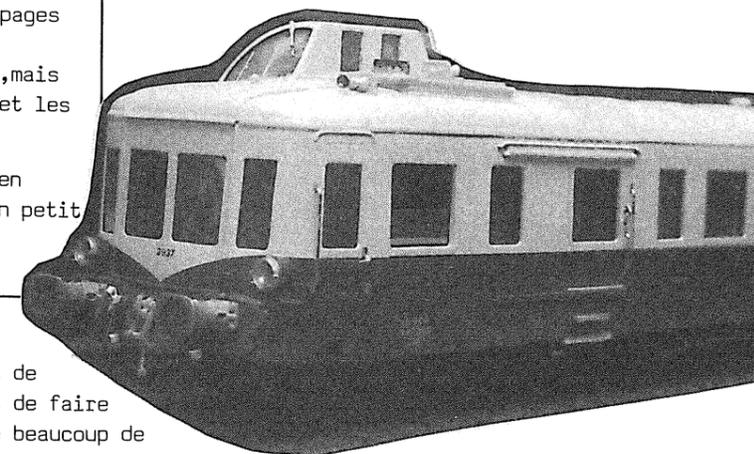
PICASSO

CLAUDE RIDENT

Un soir de décembre 87 un autorail DE DIQN BOUTON glissait dans le jour tombant à travers les pages d'HISTOIRE D'O. C'était un très beau cadeau, non du Père NOEL, mais de CLAUDE RIDENT : plans, cotes, commentaires et les photos d'une magnifique réalisation.

Aujourd'hui cet artiste discret, qui niche en forêt de Rambouillet, évoque avec nostalgie un petit engin que vient de condamner la SNCF.

J.A.



...En effet, au moment où la SNCF annonce le retrait de ces derniers autorails, il est peut-être intéressant de faire un clin d'oeil aux X 3800. Série d'engins connue de beaucoup de monde, même chez les Suisses, Allemands et Belges.

Le modèle photographié a la caisse en plasticard pour la rapidité du travail. En effet cette réalisation a été faite en trois mois en partant des plans SNCF. Toute la partie châssis et roulement est en laiton et bronze. Les roues et pièces de traverses de tamponnement sont de chez KIT-ZERO. La motorisation étant assurée par un moteur RG 4 POTESCAP sur chaque essieu du bogie moteur. Un module de sonorisation est placé dans le compartiment bagages. Ce dernier est une réalisation de Raymond FOSSATI.

Cette maquette au 1/43,5 est un prototype me permettant par la suite de faire une petite série; dont la caisse sera en bronze.

Je vais commencer, sous peu, les pièces pour la fonderie.

Claude RIDENT

PHOTOS CLAUDE RIDENT

