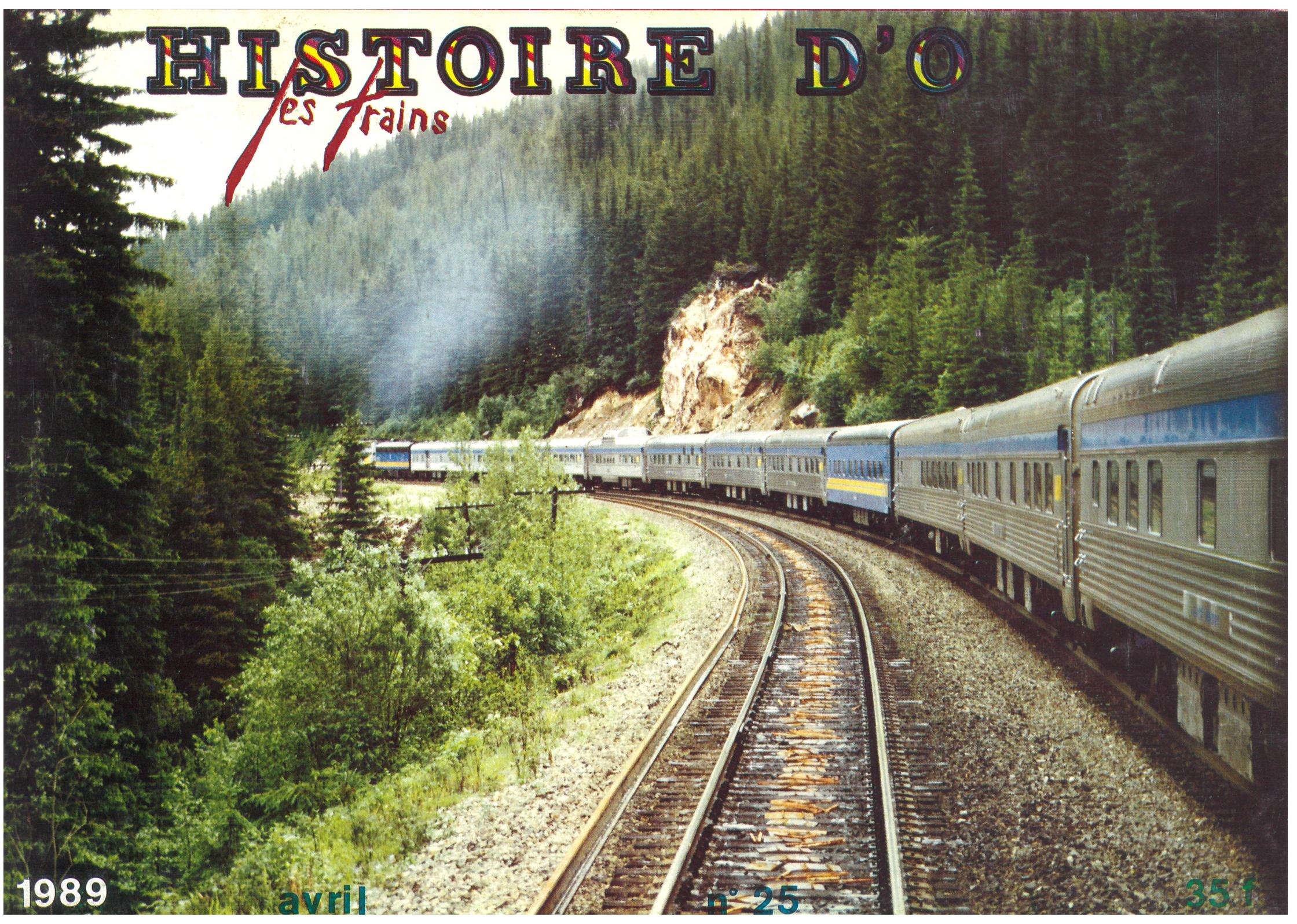


HISTOIRE D'O

es Trains



1989

avril

n° 25

35 f



LA FIEVRE DU MARDI SOIR EXISTE !

J'Y ETAIS ...

Faits étranges, humour noir, magie peut-être... s'em-
mèlent à plaisir...
Les faits relatés ci-dessous risquent d'inquiéter -
A faire pâlir Agatha Christie !

Tout d'abord une fève qui disparaît... (bizarre, non? -
Vous avez dit bizarre? - Moi, j'ai dit bizarre? Com-
me c'est bizarre !...).

Prenez un bout de table avec six FERROVIPHILES à la
mine patibulaire, puis coupable... après avoir englouti
l'unique témoin : la galette...

Ensuite tout se complique, le soir du MARDI-GRAS (*).
HISTOIRE D'O (revue universellement connue pour son
sérieux), modifie curieusement son aiguillage : le
Rédacteur en Chef et son Epouse - les derniers à être
soupçonnés, évidemment, cachent leurs visages sous des
masques de plâtre, tels des Fantomas, ouvrant ainsi un
bal bien étrange.

Nombreux sont ceux qui se sont grimés (pour échapper
à quoi?). On discute, on boit... des enfants insoucians
se bousculent en riant... Ah, mes amis, quelle ambiance!
Et, qui sait ! le prochain mardi retenu pour ces "messes"
ajoutera-t-il à l'étrange en imposant, comme bruit de
fond, le souffle rauque d'une quelconque loco-vapeur...

Car tout semble prétexte à faire oublier l'énigme
numéro UN : mais où est donc passée cette fichue fève ?

L'enquête continue : comme dans tout bon polar, il faut
un coupable !

DU SANG ! DU SANG !

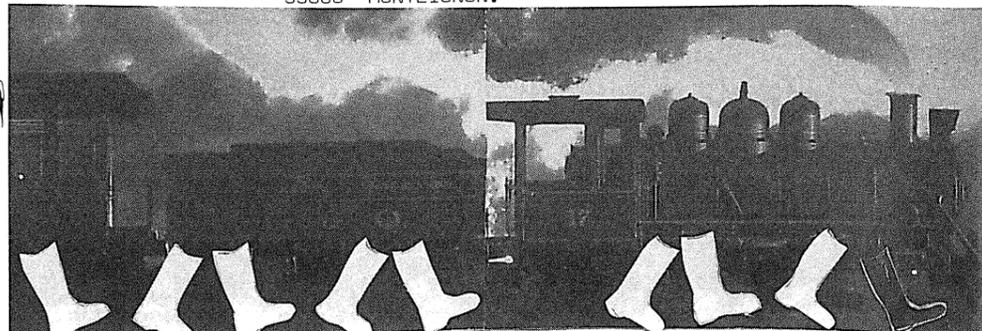
PASCALINE

(* voir page 28



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

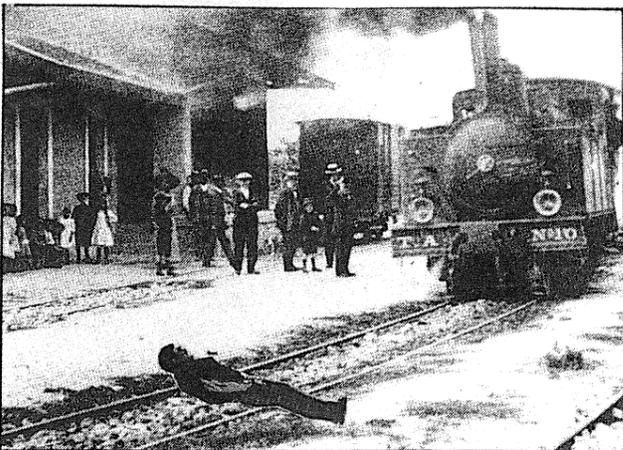
Si cela vous amuse inventez des TRAINS-REBUS et adres-
sez-les à FRANCINE / HISTOIRE D'O - 26 Parc de Maugarny
95680 MONTLIGNON.



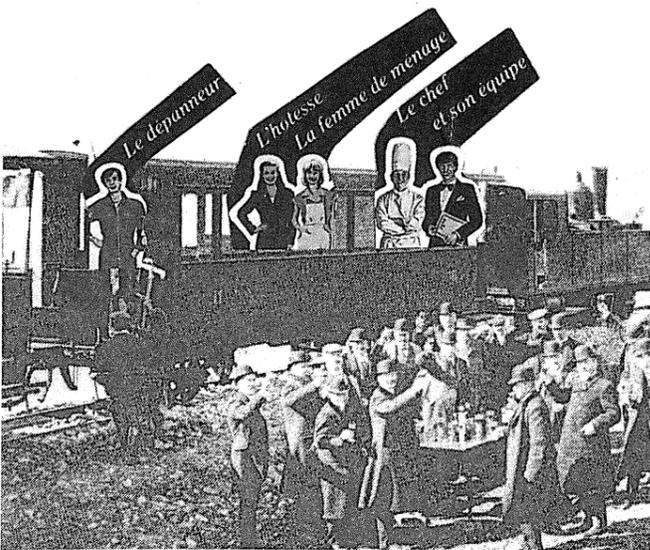
Le mardi 3 janvier dernier, la Section
ILE de FRANCE Nord du CERCLE du ZERO,
a fêté les ROIS avec force galettes et
couronnes.

Mais une galette partagée entre six
vénérables anciens du CERCLE, a échappé
aux fastes d'un couronnement.
Cette fève égarée sur une voie de ga-
rage, est restée étrangement... en travers
de la gorge de PASCALINE.
Ci-contre "notre" Pascaline tousse
et s'étrangle d'indignation.

J.A.



ENVOI JEAN FRANCOIS BARRIE



SOLUTIONS PAGE 12

HISTOIRE D'O N° 25 AVRIL 1989

PAGE 2

"LE CANADIEN" est le nom de
ce train qui relie Vancouver
à Montréal.

Lire le reportage en page 4

(Les photos, y compris celle
de couverture, sont de Jean
Prévatat).

HISTOIRE D'O

-26 PARC DE MAUGARNY
95680 MONTLIGNON

ABONNEMENT 1989

FRANCE ET COMMUNAUTE EUROPEENNE : 180 F

ETRANGER : 220 F

CCP 2769 85 U 69000 LYON

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
la responsabilité de leurs auteurs. Ils doivent
nous parvenir 6 semaines avant la date de pa-
rution.

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.

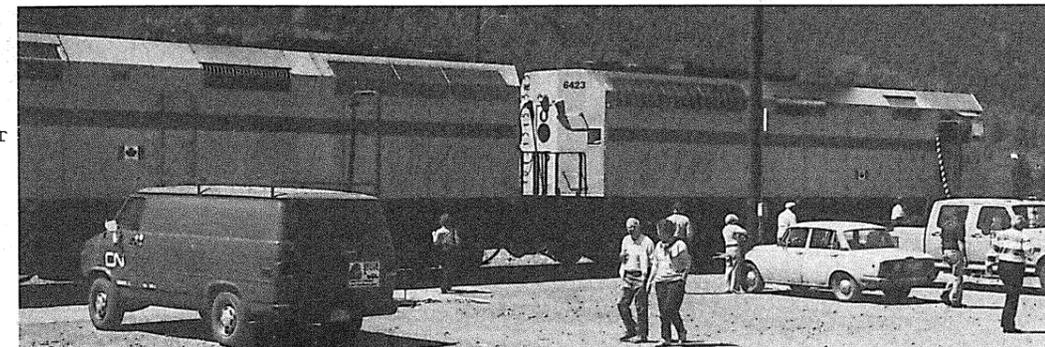
EQUIPE REDACTIONNELLE =

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

ET = FRANCINE, PASCALINE...

N° de COM

HISTOIRE D'O N° 25 AVRIL 1989 PAGE 3



N° DE COMMISSION PARITAIRE = 70042

SOMMAIRE

PASCALINE	page 2
FRANCINE et les TRAINS-REBUS	2
LE CANADIEN	4
UN PETIT RESEAU	8
GEOMETRIE DES AIGUILLAGES PECO	12
LES CATENAIRES	13
MIKADO	17
LA 230 K EST DE C. MORICARD	20
UN INVERSEUR ELECTRONIQUE	22
NOUVEAUTES	24
LE GUIDE DU ZERO	24
PETITES ANNONCES	25
CERCLE DU ZERO	25, 27 et 28
CLUB "COURTE-QUEUE"	
	UN TOIT 26
	UN PLANCHER 27
MARDI-GRAS	28

LA PUB C'EST LA VIE !!!

NOUVEAUTES :

* dans ce numéro vous trouverez la première pub
(jusqu'à maintenant il ne s'agissait que d'
informations gratuites... que nous continue-
rons à donner !). Nous avons jugé bon de réser-
ver un espace pour que les artisans et détail-
lants puissent s'exprimer librement.

* de même nous lançons un "GUIDE DU ZERO" qui
rassemblera progressivement l'aristocratie
du monde ferroviaire : simplement l'adresse
et la raison sociale. Un tel bottin mondain
est un "must" qu'on aimera avoir sous la main.

(Bien sûr les prix de lancement sont dérisoires)

Le Zéro et l'Infini... une passion sans fin
HISTOIRE D'O Les Trains
26, Parc de Maugarny
95680 MONTLIGNON
Abonnement 1989 :
France et CEE : 180 F - Etranger : 220 F

NUMERO DE COMMISSION PARITAIRE = 70042.

LE CANADIEN

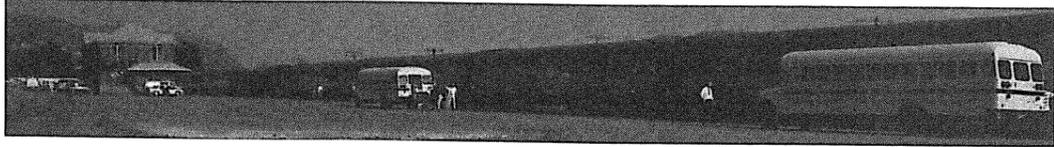
 Jean PREVOTAT a-t-il ressenti "THE CALL OF THE WILD" après Jack LONDON ?

Ce long train-hôtel qui suit une voie unique sur près de cinq mille kilomètres, ce paysage des Rocheuses, de la neige et des rivières, des grandes plaines et des lacs, ces arrêts en pleine nature pour attendre l'autre train qu'il faut croiser - mais pas le moindre bâtiment ni la plus petite construction... cette atmosphère de pionniers a séduit Jean Prévotat et, parfois, il a cru voir sur d'anciennes pistes des chercheurs d'or tirant des mules chargées d'outillage et des trappeurs la longue carabine au poing.

Un instant oubliez le quotidien, nous sommes à VANCOUVER et c'est l'heure du départ.

J.A.

-Dans la remarquable série "Des trains pas comme les autres" la télévision (A2) a passé "LE CANADA D'UN OCEAN A L'AUTRE"
 -Autre train pas comme les autres : "UN TRAIN VENU DU FROID" (GEO n° 120 de février 89), avec de très belles photos de trains dans la neige (en Norvège) et un excellent commentaire ("Soudain, le train redémarre sans bruit, roule à travers une trouée froide et bleutée qui se transforme en un tunnel artificiel...")



TEXTE ET PHOTOS DE
 JEAN PREVOTAT

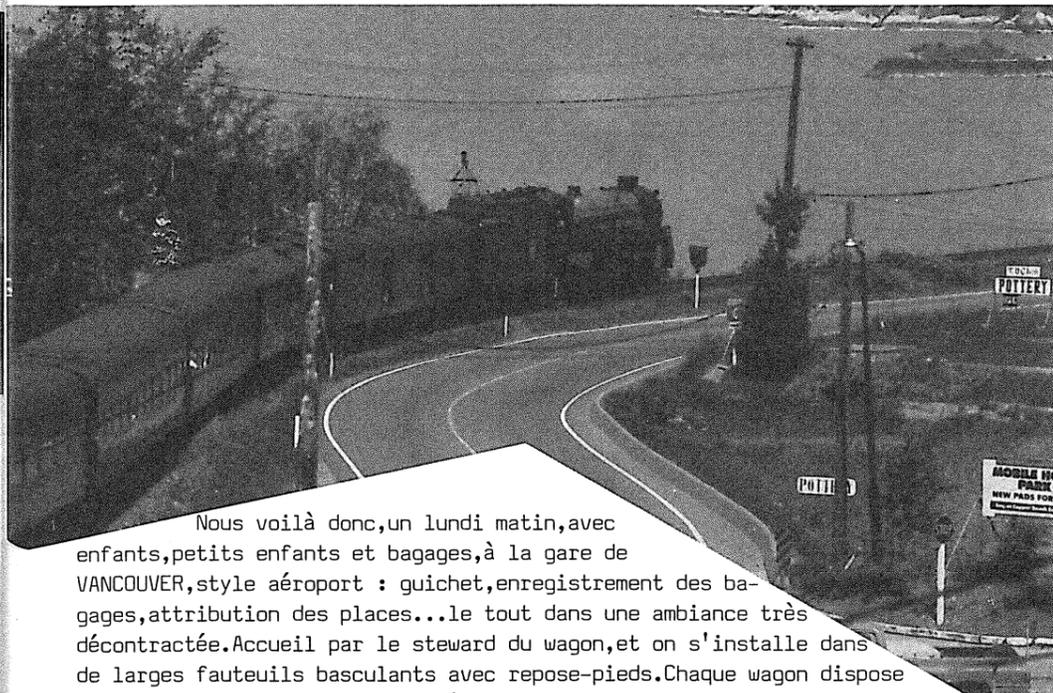
CONQUÊTE DE L'OUEST, RUEE VERS L'OR... la grande migration, qui s'est effectuée au siècle dernier en AMERIQUE du NORD, a trouvé sa conclusion dans la construction des chemins de fer transcontinentaux, qui a réglé le principal problème des pionniers : la pénétration de la nature et, notamment, le franchissement de la chaîne des MONTAGNES ROCHEUSES, épine dorsale qui va de la CALIFORNIE à l'ALASKA et qui sépare l'Est de l'Ouest du continent Nord-Américain.

Aux ETATS-UNIS, le chemin de fer est surtout utilisé, aujourd'hui, pour le transport des marchandises, alors qu'au CANADA une tentative est faite pour lui adjoindre un petit côté touristique.

Plusieurs allusions, faites par des amis canadiens, avaient éveillé notre curiosité et, finalement, nous avons pu goûter les joies de ces paysages en traversant les Montagnes Rocheuses au cours d'un périple de 6 jours en train.

Un axe principal existe au Canada, qui relie Montréal, à l'Est, à Vancouver ou Prince Rupert, sur la côte Ouest.

 THE CALL OF THE WILD = L'appel de la vie sauvage, roman de Jack LONDON (1903), traduit en français sous le titre : "L'APPEL DE LA FORET"



Nous voilà donc, un lundi matin, avec enfants, petits enfants et bagages, à la gare de VANCOUVER, style aéroport : guichet, enregistrement des bagages, attribution des places... le tout dans une ambiance très décontractée. Accueil par le steward du wagon, et on s'installe dans de larges fauteuils basculants avec repose-pieds. Chaque wagon dispose d'une cuisine, de toilettes et d'un spacieux cabinet de toilette - le tout étant, bien sûr, air-conditionné alors que ces wagons, au demeurant fort confortables, semblent ressuscités d'un musée.

C'est parti !

A chacun est remis un guide. Et quel guide ! Chaque tronçon est décrit mile par mile (faune, flore, géographie physique et économique, histoire, anecdotes) les miles étant signalés le long de la voie, tous à leur place et bien visibles.

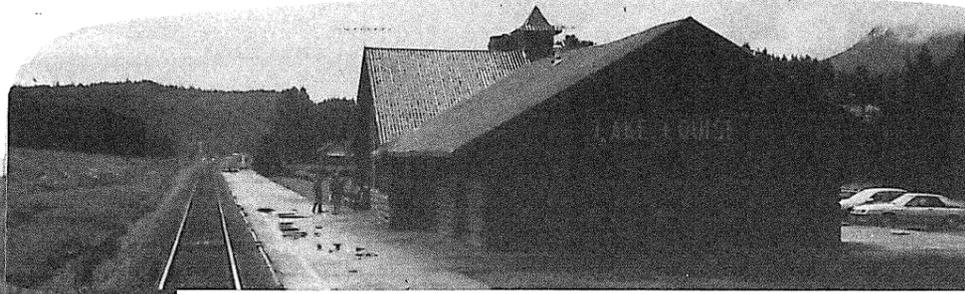
Nous allons suivre pratiquement la vallée de la rivière FRASER, de son embouchure à sa source; puis la ligne de partage des eaux franchie, redés-

LE CANADIEN

JEAN PREVOTAT

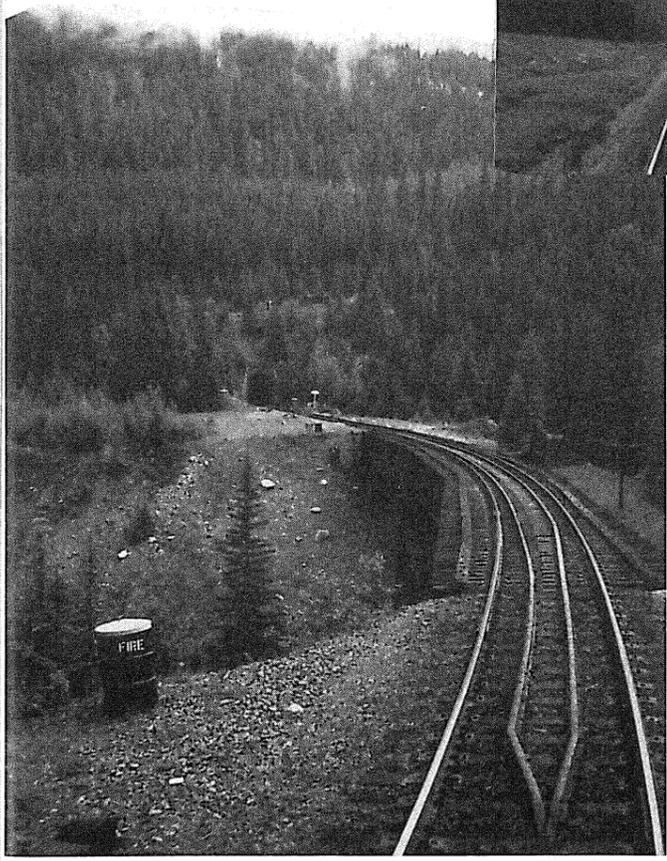
prendre vers les plaines à blé de l'ALBERTA, pour terminer à CALGARY, alors qu'en cours de route, la moitié du convoi nous quittera pour aller vers Jasper et Edmonton.

Dans cette vallée, de plus en plus encaissée, la disposition est classique : au milieu la rivière, le long de ses rives quelques fermes ou villages (un lac et une ville quand il y a un grand plateau), puis la voie ferrée en léger surplomb, à voie unique, doublée maintenant d'une autre voie sur le versant opposé, quand cela est possible et que des ponts permettent de passer d'un versant à l'autre. Et, plus récemment et à un niveau plus élevé, l'autoroute transcanadienne avec son cortège impressionnant d'ouvrages d'art en béton (ceux du chemin de fer sont de construction métallique.)



Au départ de Vancouver, nous traversons les grandes plaines de culture et d'élevage avec leurs énormes silos à grain, et, loin à l'horizon, les sommets enneigés des montagnes, qui s'élèvent jusqu'à 3000 mètres. Puis des plateaux où, grâce à l'arrosage permanent, il est fait 4 récoltes de foin par an. Puis, plus désertiques, les anciennes mines de cuivre. La vallée se resserre ensuite et nous arrivons dans la forêt.

Au fur et à mesure que nous avançons vers l'Est nous verrons de plus en plus de flottage de bois et des scieries (une scierie étant aussi étendue qu'un village de 5000 habitants chez nous), avec leurs montagnes de sciure et leurs piles impressionnantes de planches, matériau de construction n° 1 pour les habitations.





LE CANADIEN

JEAN PREVOTAT

Un arrêt à la gare de Boston - station en bois, bien sûr, - qui ressemble à une de nos petites gares de province, à la différence d'une petite pancarte qui nous indique que nous sommes déjà à 200 km de Vancouver, mais seulement à 4600 km de Montréal !

C'est ensuite le passage dans le canyon de la rivière Fraser sur 60 km; un total de 2,6 km d'ouvrages d'art, ponts, tunnels, sauts de ski sur la voie accrochée à la paroi et surplombant le vide, avec au passage, un endroit privilégié : lors de la construction du chemin de fer, un énorme rocher est tombé dans la rivière créant une suite de rapides très gênants pour la remontée des saumons. Une "échelle à saumons" a bien été aménagée, mais bon nombre de poissons tentent de franchir les rapides en sautant. C'est donc devenu un point d'observation. Un hôtel s'y est installé, ainsi qu'un téléphérique et un pont suspendu.

Enfin, pour franchir le point culminant, un tunnel en spirale, long de 6 km, permet de franchir la "Kicking Horse Pass" (le col du cheval-qui-rue) et nous entrons dans le Parc National de Banff devenu célèbre depuis ses jeux olympiques d'hiver.

Nous irons voir le lac Louise, couleur d'émeraude, serti dans un cirque de glaciers; nous visiterons la station de Banff, et puis Calgary, où débutent les grandes plaines à blé et les champs pétrolifères - ceci justifiant à Calgary deux événements annuels de renommée internationale = le stampede, concours de rodéos et de courses de chariots. Et le Petroleum Show où les dernières techniques de forages pétroliers sont exposées.

Après nos trois jours de trajet dans ces paysages grandioses, deux jours de repos nous étaient bien nécessaires pour visiter quelques endroits du Parc National de Banff.

Il nous a fallu ensuite penser au retour et nous avons repris le chemin de la gare, au petit matin, après avoir salué, au passage, les élans qui passent la nuit dans le parc central de la ville de Banff (ils sont tous munis d'un émetteur radio afin de pouvoir étudier leurs déplacements).

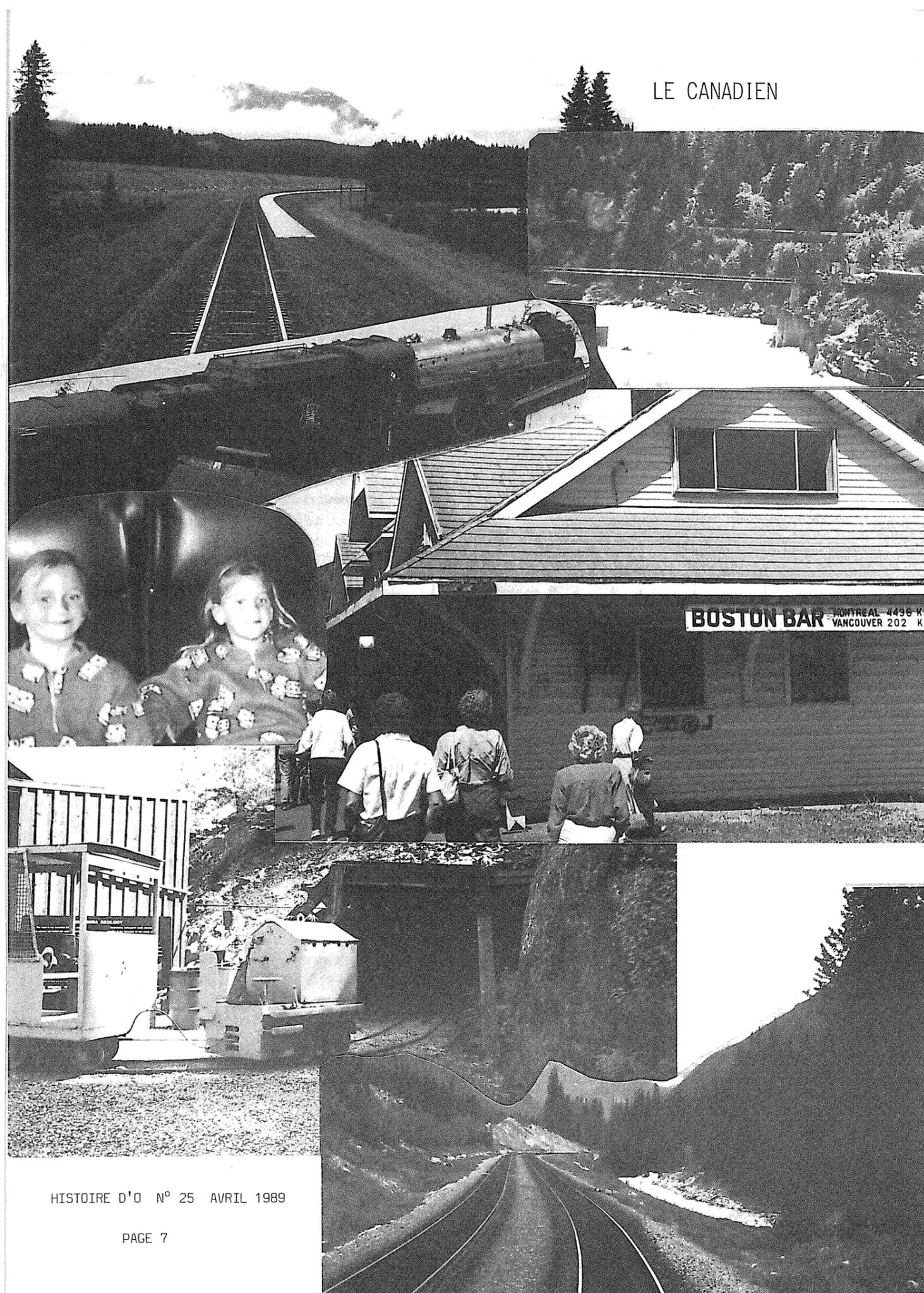
Nous reprenons notre travail de touristes, profitant au retour de l'expérience de l'aller afin de ne pas rater les photos qui n'avaient pas été prises. Sur la plate-forme arrière de notre wagon, identique à celle des trains que l'on voit dans les films de western, nous venons, à tour de rôle, américains,

canadiens, français, non plus la carabine à la main pour tirer les bisons, mais avec le Camescope ou le Minolta pour prolonger le souvenir de ces paysages. Avec une pensée pour tous ces gens qui ont peiné pour construire ces chemins de fer dans ce pays sauvage en ayant à lutter contre la nature, les animaux, les indiens... délogés de chez eux; et à tous ceux qui continuent pour maintenir, par tous les temps, l'activité de ces lignes sillonnées de convois de blé et de minerai (5 locos diesel-électriques - 100 wagons - des trains de 1,5 km de longueur).

Et pourtant, les cheminots canadiens nous envient, nous qui circulons en TGV ! (Nous avons dû faire une moyenne de 60 km/heure). "Ne parlez pas de nos trains en France!" nous ont-ils dit en nous quittant.

Pourtant ce sont deux aspects tout à fait différents et, malgré vous, amis canadiens, j'en ai parlé avec plaisir.

JEAN PREVOTAT



un petit réseau



JEAN DAHLEM

Comme vous allez le constater, ce n'est pas le modélisme "haut de gamme"; mais c'est une possibilité de faire bouger les modèles zéro dans une petite maison sans déranger la vie normale des habitants.

J'ai construit cette maison en 1963/64 de mes propres mains. A ce moment il n'était pas question de prévoir un espace pour le zéro, mais une petite chambre pour le MARKLIN était prévue dans le sous-sol. Pour le moment je suis en train de réaliser, dans cette chambre, mon plan. Toutes les bases sont construites, la gare fantôme (je ne sais si le mot est exact) est installée, avec le prolongement dans l'atelier, la voie étroite contournant également la pièce. Mais avant de poser la base définitivement pour la grande gare, je dois finir le décor de la VE.

Comme vous voyez, il n'est pas trop tard pour d'éventuelles modifications d'itinéraires. Peut-être Jean Carl FEDIER aura-t-il de meilleures idées ...?

VOICI LA DESCRIPTION :

Inspiré par le "GRENIER" de J.F. NALLET (voir Histoire d'O n° 21), j'essaie de démontrer qu'il est possible, avec très peu de place, d'installer un réseau à deux écartements. La chambre de 3,70 X 3,60 hébergeait, depuis la construction de la maison en 1963, un réseau HO. En 1978 j'ai eu l'occasion d'acquérir une loco vapeur en zéro, type 55 CFL (loco allemande de guerre BR 42) pour la vitrine. Mais très vite j'ai perdu le goût pour le HO. Un module de 3,60 X 0,8 représentant une gare terminus, fut construit avec du matériel de voie PEC, et a servi pendant quelques années pour faire du "mouvement".

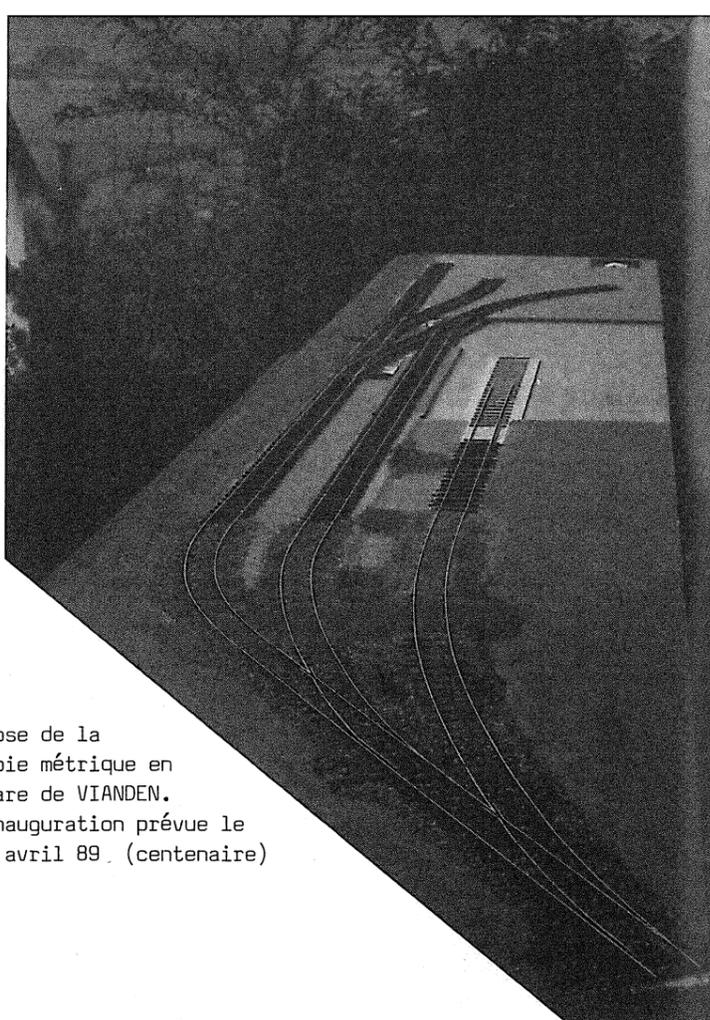
Un châssis-caisson, construit en lattes rabotées 20 X 20 mm, muni d'une plaque de contreplaqué 4 mm ultra léger et très rigide, servait de base et était très facile à transporter.

Cette maquette, plus une rallonge de quelques mètres en ligne droite, a eu un grand succès dans plusieurs expositions du GRAND DUCHE.

Depuis, j'ai étudié toutes les possibilités pour trouver la meilleure solution de construire un réseau à deux écartements dans l'espace disponible.

Au chemin de fer il existe des gares, par exemple celle de Kautenbach dans les Ardennes, ligne de Luxembourg à Liège, située entre deux tunnels distants de 593 m avec bifurcation d'une ligne secondaire. J'ai pris cette situation comme base de départ, en me disant

PHOTOS JEAN DAHLEM

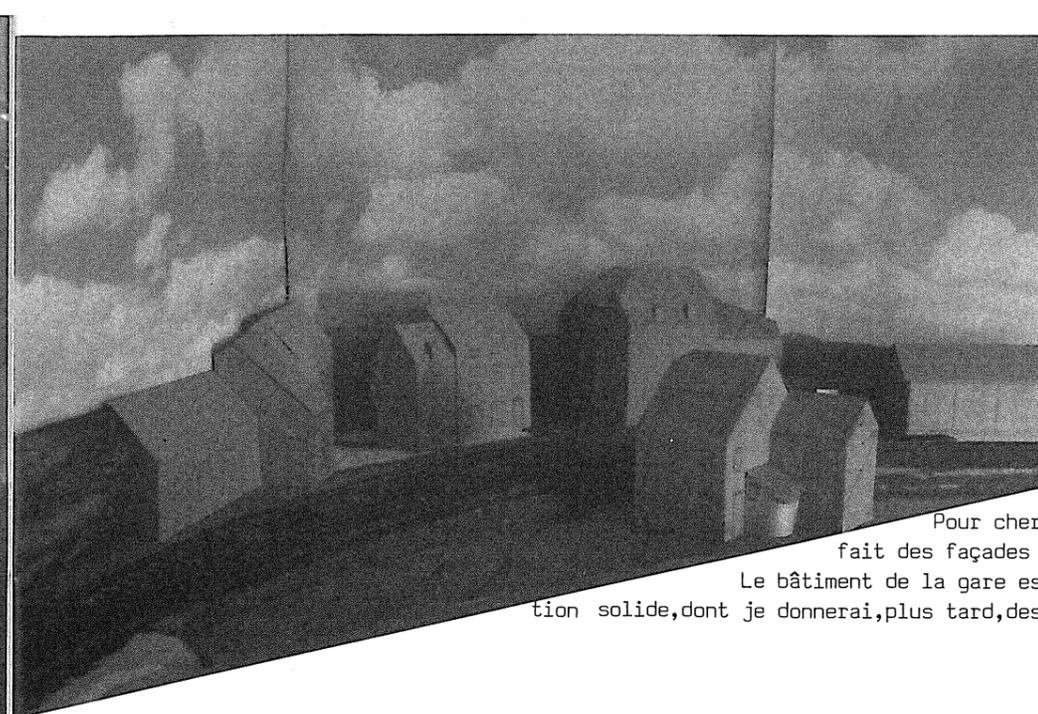


Pose de la voie métrique en gare de VIANDEN. Inauguration prévue le 9 avril 89. (centenaire)

"si tu observe, les trains dans cette gare, tu les vois apparaître et partir entre les deux tunnels. Seul l'autorail de correspondance est visible plus longtemps dans une vallée latérale. Pour arriver à la plus grande longueur possible j'ai posé la gare en diagonale dans la chambre. Le long des quatre murs j'ai posé la base pour la VE à 16 cm plus haut que la VN. Toute la construction de base est en bois et vissée en porte à faux contre les murs. Seule la gare principale aura un support (un pilier) au centre. Le châssis n'a que 45 mm de hauteur pour garder un passage libre en dessous (1015 mm).

Ainsi j'arrive à une longueur de voie principale de 5 mètres (ce qui est encore très loin des 13,60 m qui seraient nécessaires pour une gare de campagne comme Kautenbach). Mais comme j'ai choisi, en thème, une gare de tête d'une ligne secondaire vers 1955, avec correspondance à la VE, je crois que cette conception n'est pas trop irréaliste.

L'exploitation de la ligne à VN se fait des arrivées, des départs et des manoeuvres, en gare. Comme on peut le voir sur le plan, tous les trains doivent passer par le tunnel dans le mur et emprunter la voie en cul de sac (provisoire) de 2,9 m, laquelle est montée dans un caniveau en bois dans la pièce avoisinante (chaufferie et atelier) pour rebrousser ensuite vers la gare "fantôme", en dessous de la VE.



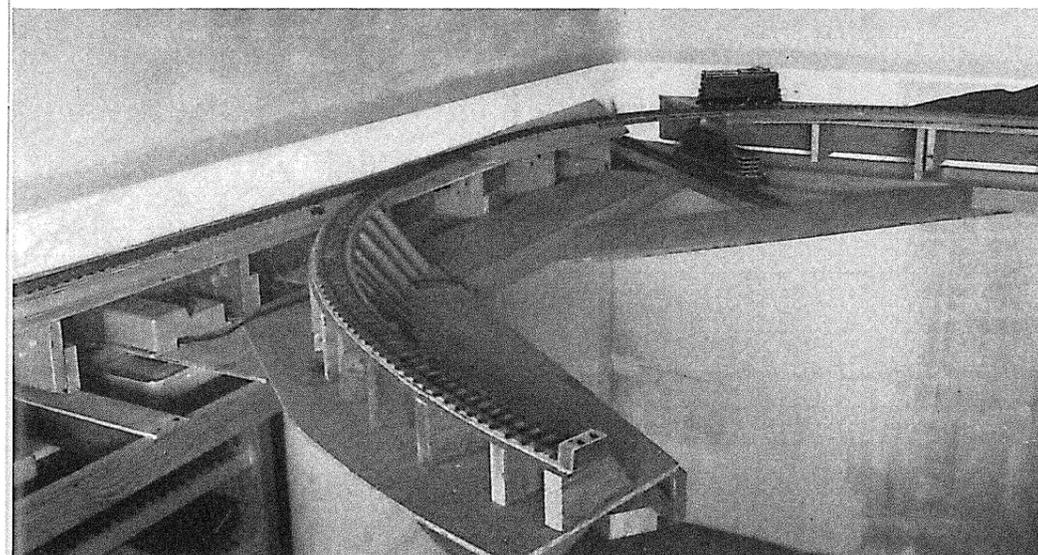
Pour chercher ce qui est réalisable, j'ai fait des façades en carton à la station de BETTEL. Le bâtiment de la gare est déjà remplacé par une construction solide, dont je donnerai, plus tard, des photos et une description.

Dans cette gare à 4 voies, attendent, à droite en bout de voie, des locos prêtes à prendre la relève pour le retour. Les machines, à l'arrivée, sont décrochées pour rentrer à vide ou être mises sur une voie libre de la gare souterraine. Une troisième possibilité est de les laisser revenir en queue du train, non pour renfort, mais pour augmenter la capacité de la ligne à voie unique en évitant des parcours haut-le-pied.

La capacité de l'installation, dans son premier stade, est de 2 trains voyageurs de 4 à 5 voitures à deux essieux; environ 20 wagons de marchandises, et 7 locos.

Le train de marchandises le plus long ne doit pas dépasser les 2,4 m. sans loco, ce qui donne environ 11 à 12 wagons à deux essieux. Les voitures à bogies ne sont admises que pour des trains spéciaux.

La deuxième étape prévoit de percer un tunnel dans le mur séparant atelier et garage (voir plan, en haut et à gauche), et contourner le garage en boucle. Ou une solution à l'anglaise, c'est à dire une deuxième gare de tête, donc trafic plus réaliste parce que les trains reviennent non tournés, comme c'est le cas dans la solution en boucle.



La ligne principale métrique descendant vers DIEKIRCH, et le raccordement des carrières. Et le terminus de la ligne à voie normale. Tous les supports sont en porte à faux et très solides.

PHOTO N° 2

UN PETIT RESEAU



JEAN DAHLEM

PHOTO N° 3

Un mot sur la voie PECO "0 gauge", à ma connaissance le seul système complet existant chez un seul fabricant, prêt à poser et à un prix raisonnable.

La hauteur du rail, code 124, est de 3,16 mm et est très proche des anciens profils, par ex. AL forme 11 et 17, avec 131 et 134 mm, même déjà un peu trop haut pour imiter la voie d'une Compagnie privée comme Prince Henry Luxembourg, hauteur du rail : 125 mm = 2,87 en 0.

L'angle des aiguillages est de 8°, le rayon 1829 mm pour les appareils droits et gauches, et de 2438 pour les aiguillages symétriques.

Cela donne une image assez réaliste pour un changement de voie aussi court que possible.

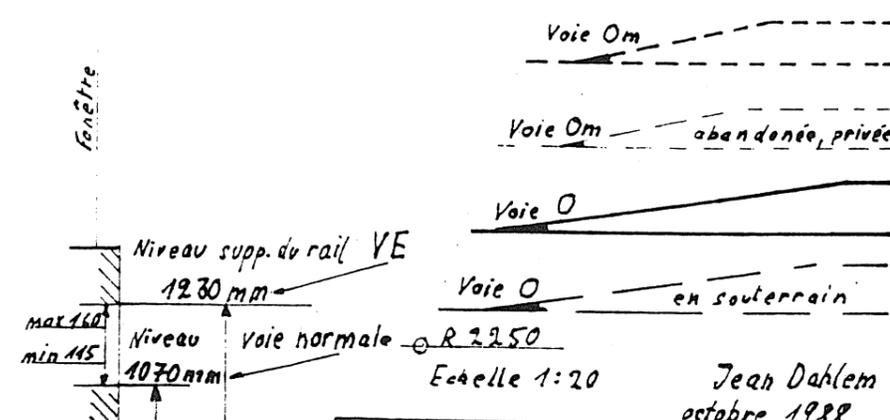
Pour quelqu'un qui n'aime pas le style des attaches anglaises (et qui a le temps !) il reste la possibilité de construire sa propre voie sur traverses en bois (voir Histoire d'O n° 8 page 10 "La Voie Réaliste" par J.P. Cardeaud), avec des rails PECO vendus en paquets de six pièces.

Pour la commande à distance je préfère les relais aux moteurs - non seulement à cause du bruit (un court "claque" est plus réaliste comme bruit de transmission mécanique que le ronronnement d'un moteur moderne), mais aussi pour la commodité de pouvoir (aussi) changer une aiguille "à la main", si on est éloigné du P.C.

suite page 12

2900 mm

- BV: Gare
- C: Cour à marchandises
- CE: Château d'eau
- Ch: combustible
- H: Halle à marchandises
- L: Lampisterie
- Pc: Poste de commande
- PL: Passage libre
- PM: Poste de manœuvre
- Q: Quai à marchandises
- R: Remise ou dépôt
- St: Station VE
- T: Bâtiment souterrain
- V: Quai voyageurs
- VM: Section de Voie mobile (devant porte)
- Y: Asphalage symétrique
- Pp: Pont à peser
- Ca: Carrières
- Tr: Transbordement



3,60

STATION DE BETTEL

PHOTO N° 3

Fenêtre

PHOTO N° 1

VIANDEN

DIEKIRCH

PHOTO N° 2

3700

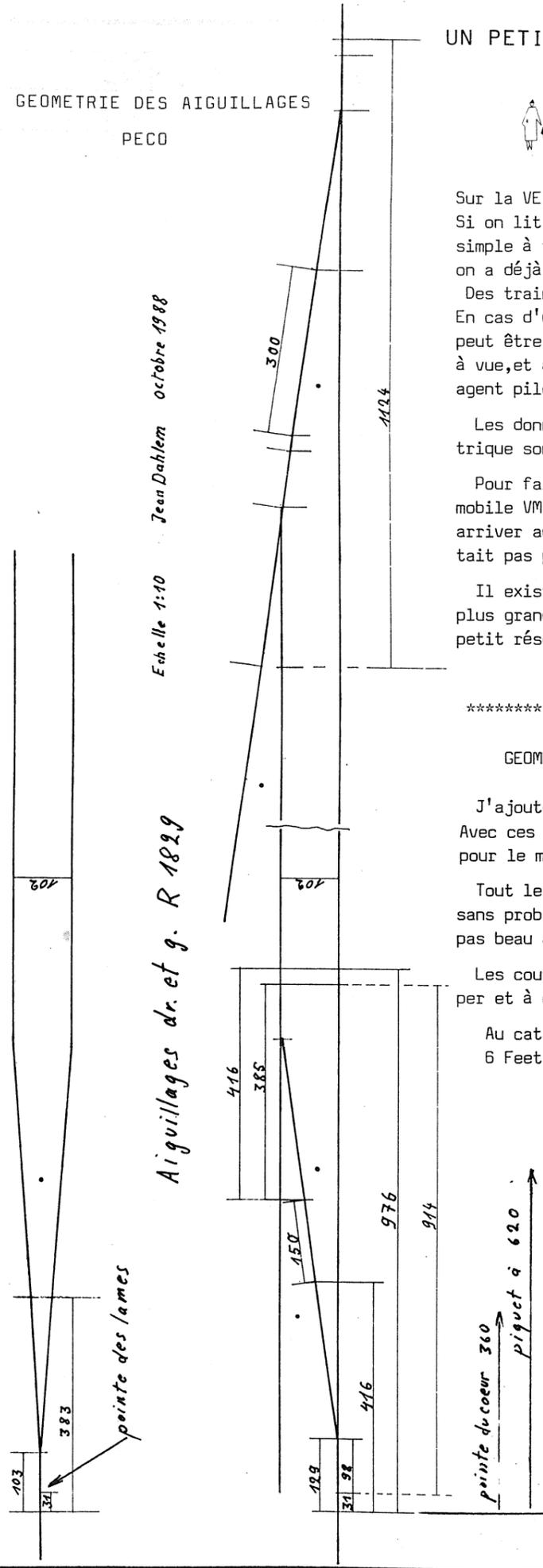
VM
Porte

Voies écartement "O" Aiguillage symétrique 8° R 2438 (ex)

GEOMETRIE DES AIGUILLAGES
PECO

Echelle 1:10 Jean Dahlem octobre 1988

Aiguillages dr. et g. R 1829



UN PETIT RESEAU

JEAN DAHLEM



Sur la VE il ne reste pas grand'chose à dire pour le moment. Si on lit bien le plan on voit qu'il s'agit d'une ligne très simple à trafic très modeste (En réalité c'est en 1955, et on a déjà commencé à démonter des appareils de voie). Des trains de marchandises ne circulent qu'en cas de besoin. En cas d'urgence la voie privée, à travers les carrières, peut être utilisée exceptionnellement et sur demande, en marche à vue, et à condition que le mécanicien soit accompagné d'un agent pilote de la Compagnie des Carrières.

Les données techniques sur la construction de la voie métrique sont à relire dans Histoire d'O n° 9 à 13.

Pour faire de l'exploitation on doit d'abord fermer la pièce mobile VM, et passer en dessous de la gare à l'endroit PL, pour arriver au PC. En raison de la hauteur de la fenêtre, il n'était pas possible de monter l'installation plus haut.

Il existe certainement des réseaux plus beaux et beaucoup plus grands; mais il est sûrement préférable d'attaquer un petit réseau que de rêver d'un grand.

Jean Dahlem

GEOMETRIE DES AIGUILLAGES PECO

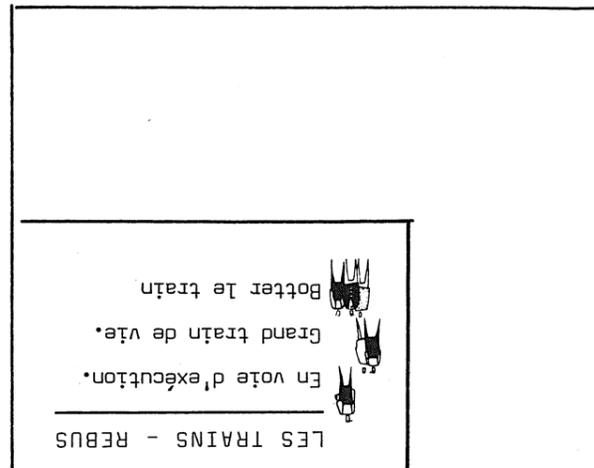
J'ajoute un croquis sur la géométrie des aiguillages PECO. Avec ces données il est aussi facile de dessiner des plans pour le matériel PECO, que pour les constructions "maisons".

Tout le matériel roulant, même une vapeur type 150, circule sans problèmes. (Mais pour les voitures express à bogies, c'est pas beau à voir).

Les couvercles de boîtes d'aiguillage PECO sont à découper et à conserver pour des essais de réseaux.

Au catalogue PECO les indications de rayon sont fausses. 6 Feet donnent 1828,8 mm et non 152 cm.

Jean Dahlem



LES CATENAIRES



ETUDE ET INSTALLATION DE CATENAIRES 1500 v.

R. LABORDE
DESSINS R. CHEVROT
PHOTOS G. PETIT

(VOIR HISTOIRE D'O N° 20 à 24)

3 - 2 LORRY PERMANENT

Nous ne donnerons pas une description détaillée de ce lorry, mais simplement des indications pour son montage.

Il sera réalisé à l'aide de roues de 8 mm de Ø et 2 bogies. Le châssis fera 60 mm de long sur 35 de large. Monter provisoirement, dans l'axe et en bout du châssis, le même système de tube que pour le lorry occasionnel. Souder le gros tube.

Fabriquer une échelle, genre échelle double, d'une hauteur de 110 mm, d'une largeur à la base de 4 mm et de 3 mm au sommet. Faire un balcon circulaire en haut de 5 mm.

Après avoir utilisé le lorry pour le montage des caténaires, enlever le tube carré haut (pièce 4) et son guide, et le remplacer par



une fourche supportant un touret de fil caténaire. Le tout sera peint en gris foncé mat. La bordure verticale du périmètre du châssis sera peinte en jaune.

3 - 3 UTILISATION

Que vous utilisiez l'un ou l'autre lorry, celui-ci vous permettra de réaliser des alignements corrects impossibles à obtenir avec une équerre et un fil à plomb.

En effet, dans une voie avec débord, la position de votre caténaire sera excentrée. Seul le lorry permettra de fixer avec précision la position de l'antibalant.

Sur les voies à grande vitesse vous ne devez pas avoir de débatement de caténaire de plus de 10 mm par rapport à l'axe de la voie.

En outre, je vous conseillerai d'abaisser votre caténaire d'un bon centimètre dans les rampes. La SNCF le fait... pourquoi pas vous ?

4 / INSTALLATION DE LA CATENAIRE

La figure 27 vous montre différents types d'installation. Cela veut dire qu'il faudra envisager que vos consoles de portiques soient percées à la demande, en fonction du tracé du réseau et pour un positionnement correct de vos caténaires.

A notre échelle, les traversières de portique supporteront le porteur principal par une simple boucle enfilée et soudée sur le dessus. (fig. 28)



Notre fil de nylon, qui supporte la caténaire, ne fera que s'appliquer à l'intérieur de la boucle et pourra coulisser. Celui-ci sera légèrement tendu tous les 10 m environ.

Les consoles de poteaux sont réalisées avec des rayons de vélos, dont le filetage est vissé dans le poteau. Une boucle en laiton est soudée à la demande sur la longueur disponible.

Faire coulisser cette boucle pour trouver le point exact. Les boucles d'un Ø 1 mm ne seront pratiquement plus apparentes lorsque seront fixés les isolateurs fictifs.

Attention : le fil de nylon ne supportera pas la chaleur du fer à souder. S'il venait à se couper, ne refaite pas tout. Prévoyez un petit U dans lequel vous engagerez les deux extrémités. Pincez et collez à la cyanolite.

Le fil de nylon peut s'acheter par longueur de 50 m mais cela ne suffira pas. Sans le dévider de son turet mettez-le à tremper dans de l'eau chaude à 60 ou 70 °C, pendant 10 minutes. Rebobinez alors sur une planchette de 70 cm de longueur. Bien tendre sur cette planchette, il ne se tortillera plus.

Votre caténaire, en aucun cas, ne devra être dans l'axe de la voie. Il est, en effet, nécessaire qu'elle soit déportée de 11 mm de part et d'autre de cet axe pour que les archets de pantographes ne soient pas usés toujours au même endroit (comme dans la réalité). La partie active est, comme nous l'avons déjà signalé, de 22 mm ou 24 mm au maximum.

Il faudra donc prévoir un déport de 10 mm sur 2 ou 3 poteaux, puis une remise dans l'axe, et, à nouveau un déport dans le sens opposé. Vous aurez, ainsi, un débattement conforme sans donner l'impression que vous n'avez pas été capable de faire un alignement correct.

Vous vous rendrez compte vous-même que des déports trop rapprochés sont inesthétiques.

Il faut prévoir deux fois 10 mm de largeur d'archet de pantos actifs. Cela permettra de compenser un balancement de la caténaire à vitesse élevée.

Les passages en-dessous des obstacles devront se faire progressivement sur une longueur d'au moins 1 m et de même pour la remise à hauteur normale. Il sera nécessaire de prêter une attention particulière au développement des pantos lors des passages en position basse. Il se peut que certains pantos du commerce aient tendance, au-delà d'un certain point, à se verrouiller en position basse. Reprenez alors la tension des ressorts de rappel de ces pantos.

Sous les tunnels courts et très bas, un point d'ancrage sur la maçonnerie sera nécessaire pour le porteur principal. Pour les tunnels longs les pendules fixes seront ramenés à la longueur minimale de 6 mm.

Afin de vérifier vos pantographes, coulez deux poids de 15 et 20 g. A 15 g les pantos doivent rester hauts. A 20 g ils doivent descendre.

Sur la figure 27 vous pouvez constater que la distance de prise de l'antibalant est différente de celle du support du porteur principal. Avec le système que je préconise vous pouvez le faire, mais ceci n'est valable que pour les courbes. Vous vous apercevrez que vous gagnerez 1 à 2 mm sur le déport de la caténaire par rapport à l'axe de la voie. N'exagérez pas trop. Procédez par tâtonnement. C'est avec votre lorry que vous obtiendrez de bons résultats.

de mm dans les espaces non maintenus par les antibalants.

Toutes les arrivées électriques passeront par les pieds de poteaux. Ce fil sera collé sur le flanc des poteaux et viendra se fixer par soudure sur la caténaire à côté de l'antibalant. Ces fils pourront également courir sur les portiques. Le fin du fin serait de monter sur le U traversier une ligne d'isolateurs pour les diverses alimentations de voies.

A SUIVRE

Il faut se rappeler que les poteaux ne doivent subir aucune contrainte, tant sur le plan vertical que sur le plan horizontal.

Si vous jugez qu'ils doivent en subir il faut les haubanner. Vous n'êtes donc pas tenu de les faire trop rigides.

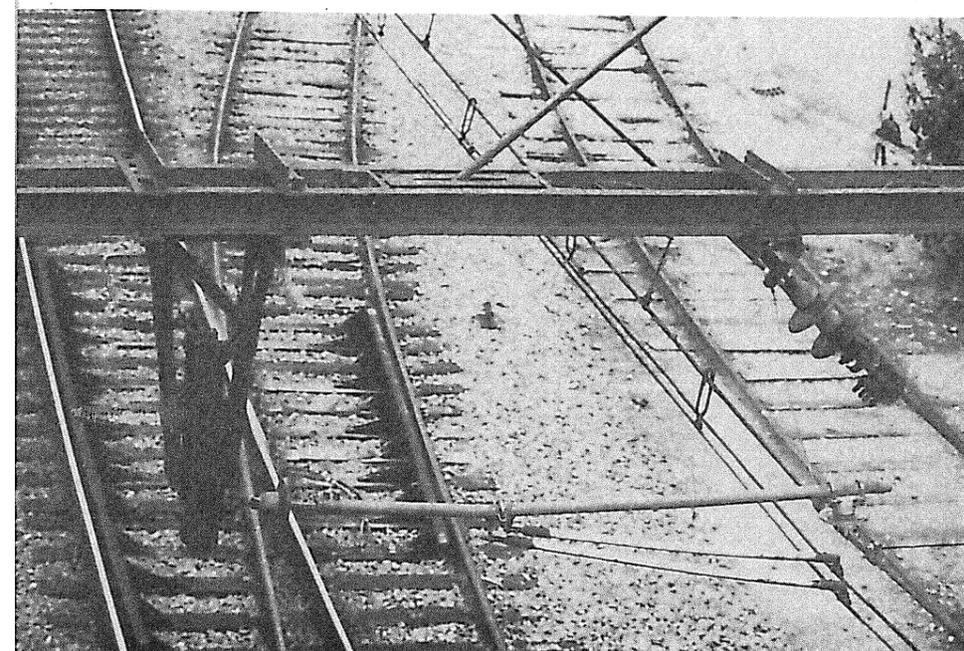
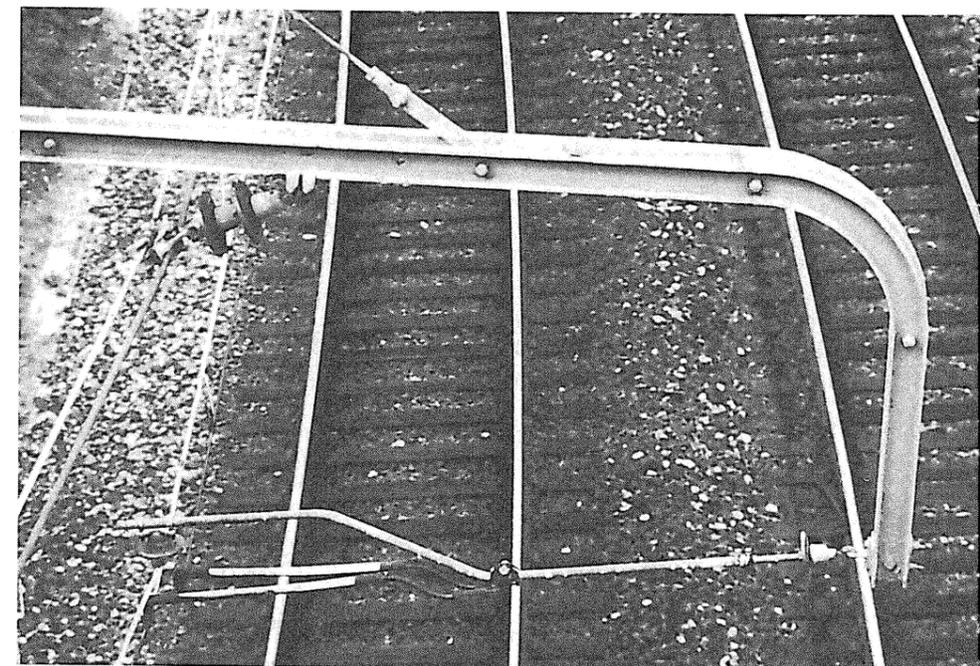
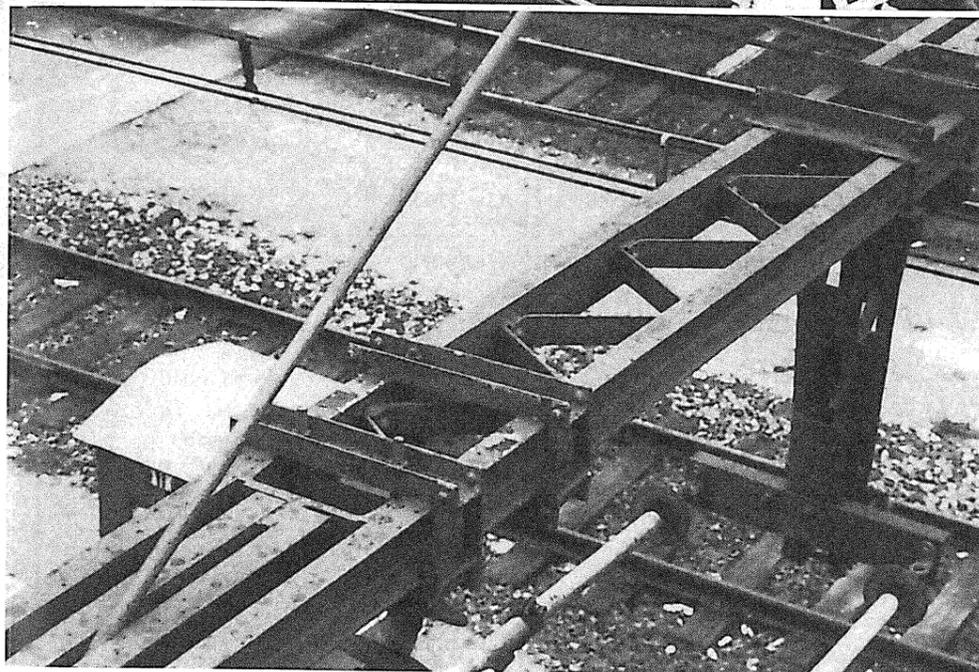
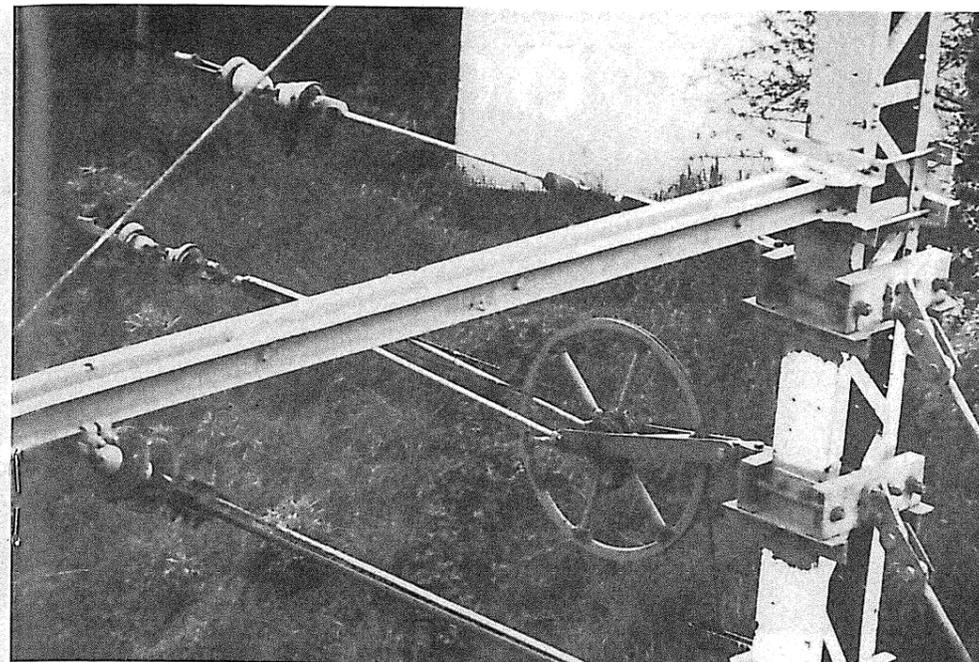
Les poteaux, quels qu'ils soient, ne serviront qu'à tenir la caténaire en hauteur et c'est tout.

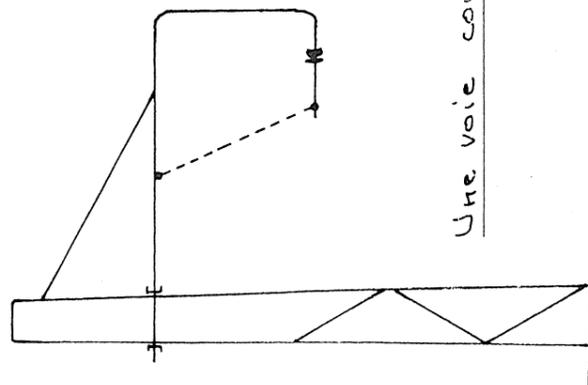
Il se peut que vous ayez un élément de caténaire trop long ou trop court de quelques millimètres. Ne tirez pas dessus. Refaites plutôt la boucle incriminée sur un tourillon "omnibus".

5 / ALIMENTATION ELECTRIQUE

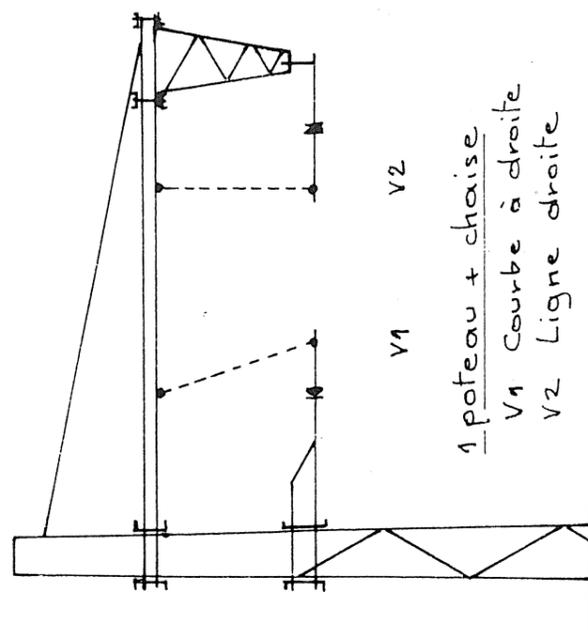
Si vous êtes en 2 files de rails vous pouvez alimenter votre caténaire simultanément avec un des rails. Par exemple si votre rail droit est positif votre caténaire sera positive. Dès que vous inversez votre polarité votre rail droit devient négatif ainsi que la caténaire. Il n'y a donc pas de transformation à prévoir sur vos locomotives.

Maintenez toujours propres vos archets de pantos qui doivent être en cuivre uniquement. Leur pression sur la caténaire sera de 15 à 20 g environ. Ils ne doivent pas lever la caténaire, de plus de 1 à 2/10e

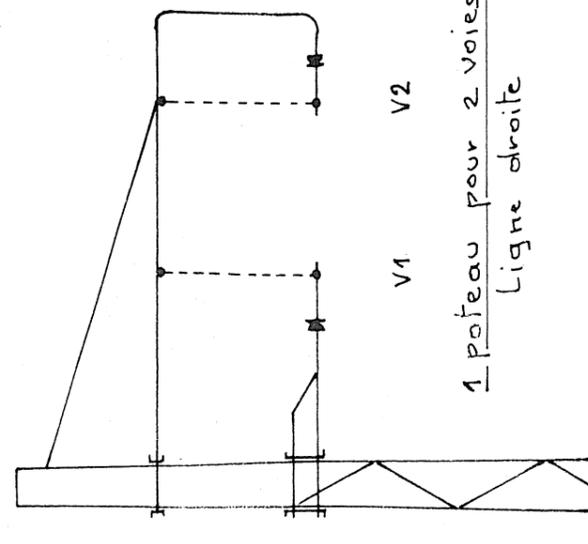




Une voie courbe à droite



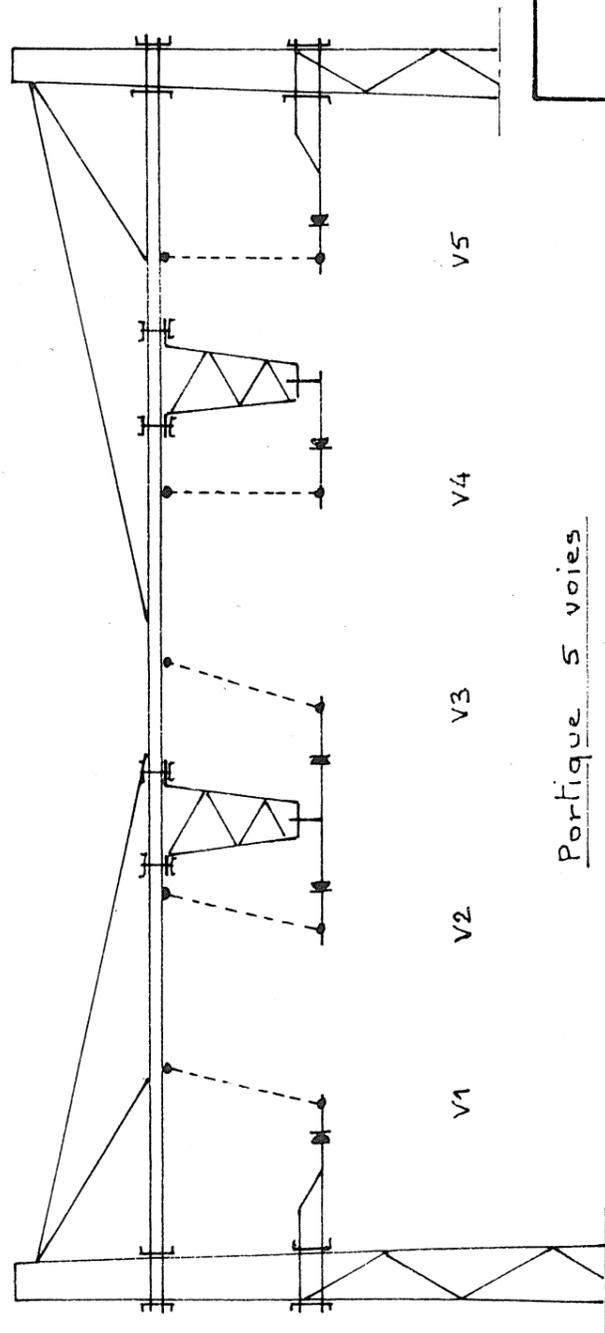
1 poteau + chaise
V1 Courbe à droite
V2 Ligne droite



1 poteau pour 2 voies
Ligne droite

V1 Courbe à gauche
V2 Courbe à gauche
V3 Courbe à gauche
V4 Ligne droite
V5 Ligne droite

FIG 27



V5
V4
V3
V2
V1

Portique 5 voies

Ecart: 0

PORTIQUE

RS/19-3-88

Ech : /

MIKADO



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

MICHEL PERRIER

VOIR HISTOIRE D'O
N° 22 A 24

L'ETUDE DE MICHEL PERRIER A SUSCITE BEAUCOUP
D'INTERET AUPRES DES LECTEURS.

NOUS DONNONS, CI-DESSOUS, LES REPONSES A QUEL-
QUES QUESTIONS POSEES PAR J.P.SIGAUD.

1) Dans le n° 22 il est fait allusion au plan n° 1...
que je n'ai pas trouvé ?

R. En effet ce plan n'a pas été publié. Il s'agit
de la boîte de transmission spécifique du mode
choisi.

Michel Perrier

2) Dans le n° 23 :

a) Les normes NEM à modifier éventuellement pour
obtenir celles du FS... comment faut-il procéder ?

R. Jean Claude Ragot donnera prochainement un
plan de châssis aux normes FS, permettant d'
utiliser les pièces KIT-ZERO.

Jacques Archambault

b) Je suppose que l'essieu-moteur est le troi-
sième ?

R. La vis sans fin peut être indifféremment
branchée sur n'importe quel essieu.

Louis Rouvière

c) Le choix des entretoises en ronds laiton
est-il impératif ou peut-on choisir du carré ?

R. Les entretoises peuvent être en ronds
ou en carrés vissés ou soudés.

Louis Rouvière

J'ai choisi le rond pour une question de
facilité au tour dans un mandrin à 3
mors.

Michel Perrier

Dans le N° 24 (page 20) lire :

L'embellage comprend les 4 roues motrices reliées
entre elles par la bielle d'accouplement, plus la
bielle motrice, la bielle de contremaineville et la
coulisse.

REALISATION DE L'EMBIELLAGE

Les quatre roues motrices sont reliées entre
elles par la bielle d'accouplement, qui est cons-
tituée de trois éléments A, B, C, (plan n° 6) ar-
ticulés pour permettre le jeu de la suspension.

Les trois éléments A, B, C, sont taillés à la di-
mension du plan dans de l'acier doux (ou du mail-
lechort) de 1,5 mm d'épaisseur.

Puis on réalisera, dans le même matériau d'épais-
seur 7 à 8/10e, les pièces D, E, F, G, en double
exemplaire. Les deux pièces D seront soudées (ou
brasées) sur les deux faces de la tête de bielle
A. Les deux pièces E et les deux pièces F seront
soudées respectivement sur les deux faces des
deux têtes de la bielle B. Les deux pièces G se-
ront soudées sur les deux faces de la tête de la
bielle C.

En respectant bien les contours de découpe on
retrouvera, à la fin, sur les extrémités de bielle,
en relief, l'apparence des écrous, clavettes, etc.

Ces pièces D, E, F, G, permettent, d'une part d'ame-
ner les têtes de biellets à l'épaisseur convenable,
le corps étant plus mince, et, d'autre part, de réa-
liser l'articulation.

Perçage : pour obtenir une concordance rigou-
reuse entre l'entraxe des coussinets et l'entraxe
des essieux, on se servira du châssis comme guide
équipé de fausses boîtes (voir croquis).

Celles-ci sont réalisées avec un morceau de
tube Ø 2 ou 3 intérieur, 8 extérieur (tourné, ou en
enfilant des morceaux de tubes de Ø adéquat) sou-
dé dans une chute de tube carré 8/10.

d) Quel est le rayon de courbure minimal admis pour cette machine ?

R. Ma 141 NEM s'inscrit dans des courbes de 1,50 m de rayon. Ce n'est pas très orthodoxe, mais ça passe. Je crois me souvenir que j'ai dû forcer la cote d'écartement des cylindres pour permettre le débattement du bissel avant.

Avec des roues FS on gagne 1 mm, ce qui arrangera encore les choses.

Michel Perrier

Pour ma 141 FS, je ne pense pas que le rayon de courbure puisse descendre au-dessous de 2 mètres.

Louis Rouvière

e) Pour les roues... sans doute à commander chez KIT-ZERO ?

R. Les roues sont celles de KIT-ZERO, qui peut fournir également les axes, boîtes d'essieux, tampons, dôme... etc

Louis Rouvière

A noter : pour la différence entre normes FS et NEM, il y a 1,2 mm de moins en FS. Soit 36,5 mm pour la largeur de l'essieu monté contre 37,7 en NEM.

Aucun problème de passage des roues, tout se rattrapera sur la bielle motrice par rondelle ou léger déport.

Michel Perrier

Deux fausses boîtes sont disposées à l'emplacement des essieux 2 et 3. Après perçage de la 1^{ère} tête de la bielle B on fixera celle-ci dans la fausse boîte correspondante par vis et écrou, et on percera la 2^{ème} à l'aide du guide ainsi constitué.

On fixera ensuite la 2^{ème} tête de cette bielle. Après perçage des têtes de bielle A et C et ajustage de l'articulation et fixation de ces bielles avec vis et écrou, il n'y a plus qu'à percer l'articulation au diamètre \varnothing 1,5 mm en place.

Enfin, après démontage il ne reste plus qu'à river un axe de \varnothing 1,5 mm (placer, pour cela, une cale de 15/100 e pendant cette opération), et s'assurer que l'articulation joue correctement.

L'écartement des trous de la bielle motrice est ainsi rigoureusement identique à l'entraxe des essieux.

Les autres bielles sont découpées dans de l'acier doux ou maillechort d'épaisseur voulue (voir plan).

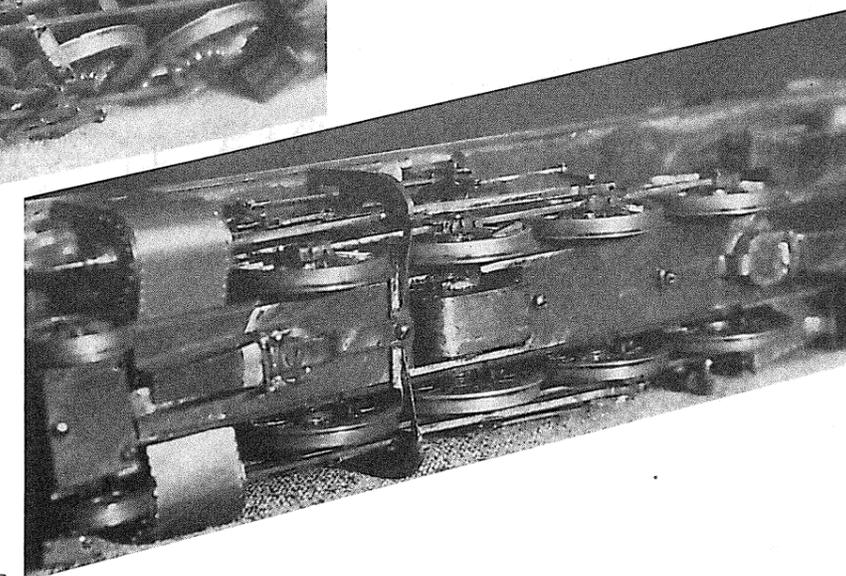
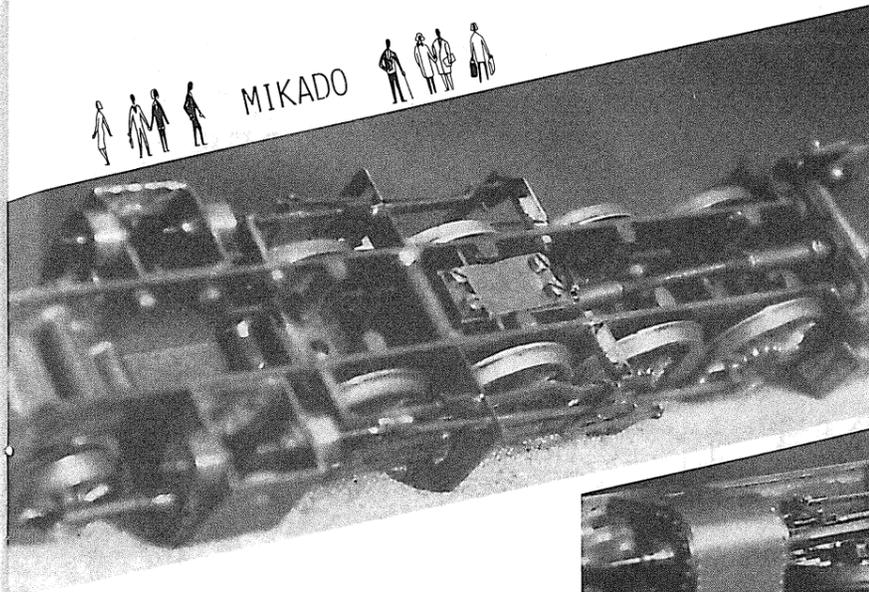
Pour le nervurage de la bielle motrice on procédera comme suit : après découpe suivant plan, dans du métal de 1,5 mm et soudure du renfort des têtes de bielle en 7/10^{ème} comme pour la bielle d'accouplement, (la face visible peut suffire puisqu'il n'y a pas d'articulation) on soudera sur champ, de part et d'autre du corps de la bielle, un morceau de 7 à 8/10 qui formera la nervure. L'ensemble sera ensuite parfaitement ajusté à la lime et on aura l'aspect d'une bielle parfaitement fraisée.

Les points d'articulation démontable des petites bielles seront réalisés avec vis de 1 mm avec une bague de tube laiton \varnothing 1,1,5 permettant le serrage de la vis sans bloquer l'articulation.

REALISATION DES CYLINDRES

Les cylindres sont découpés en volumes simples qui sont ensuite assemblés par soudure suivant la vue éclatée des différents éléments :

côté longeron, en 10 ou 15/10 e avec les deux trous de fixation \varnothing 2 extrémités avant et arrière en 10/10



enveloppe en 7/10 e sur laquelle sera soudée une deuxième enveloppe en 15/100 e comportant l'empreinte des rivets.

METHODE DE RIVETAGE.

Traçage à l'envers à la pointe à tracer (croix à chaque point), puis façonnage d'un coup de petit pointeau, la tôle de laiton étant maintenue sur un "tas" en aluminium. C'est, en effet, le "tas" le meilleur moyen que j'ai trouvé pour obtenir un bon rendu.

Après quelques essais sur des chutes de laiton on trouve l'intensité du coup de marteau à donner pour former des rivets au relief désiré.

C'est simple, économique, mais assez long s'il y a beaucoup de rivets à réaliser, (dans ce cas on peut se faciliter la vie en travaillant avec des gabarits percés au pas des rivets).

*

Les parties avant et arrière des tiroirs seront tournées puis mises en place en prévoyant une tige de tiroir de \varnothing 1 mm qui doit pouvoir circuler librement dans le fond arrière.

Les extrémités des cylindres sont réalisées en plusieurs éléments :

a) une rondelle de \varnothing 18 extérieur, qui recevra 18 morceaux de tige de 1 mm, ou, mieux, de tige à section hexagonale (KIT ZERO), également répartis sur un cercle de \varnothing 16, qui figureront les écrous de cylindres pour l'AV et l'AR.

b) on soudera, à l'avant, la pièce tournée aux cotes du schéma, à partir de tubes ou tiges appropriés.

c) on soudera, à l'arrière, sur la rondelle (a) la pièce tournée aux cotes plus la pièce devant recevoir les extrémités de la glissière représentée sur la vue éclatée.

L'ensemble sera monté sur le châssis, chaque élément soigneusement soudé en place.

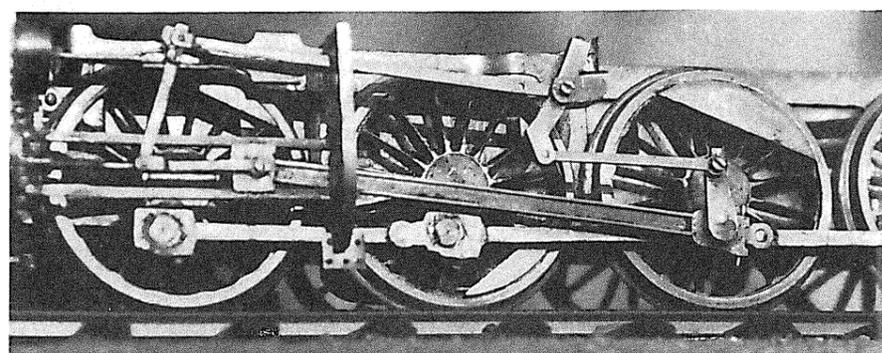
Le démontage se fait sans problème par les vis de maintien du support de glissière et du cylindre.

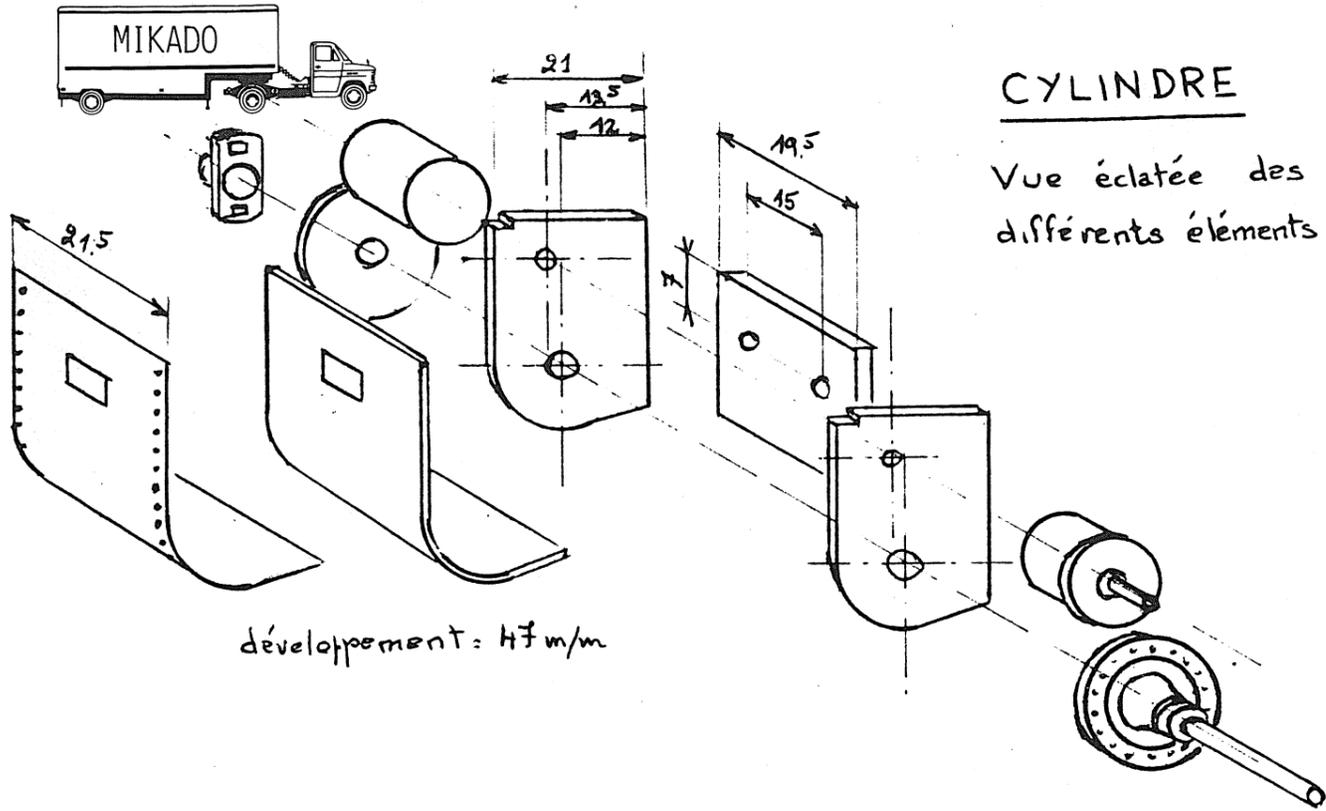
Michel Perrier

A SUIVRE

(LES PHOTOS SONT DE MICHEL PERRIER)

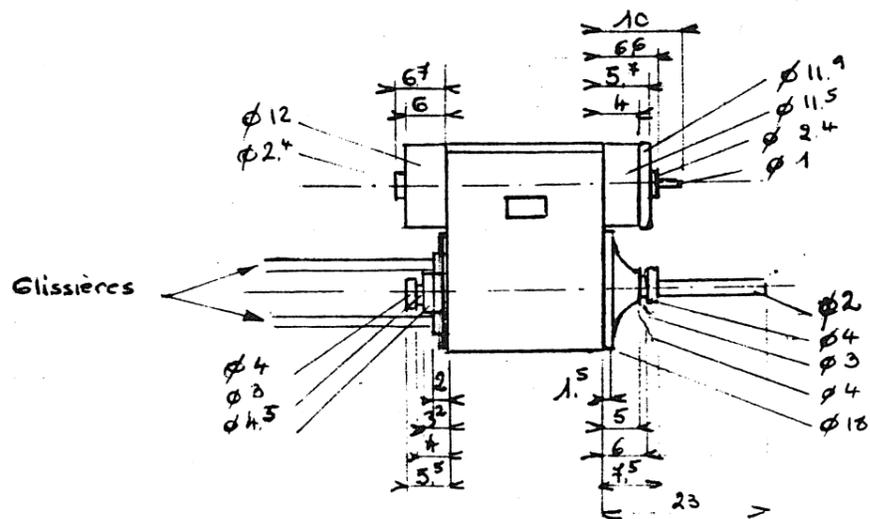
CLAUDE MORICARD ...
(voir page suivante)





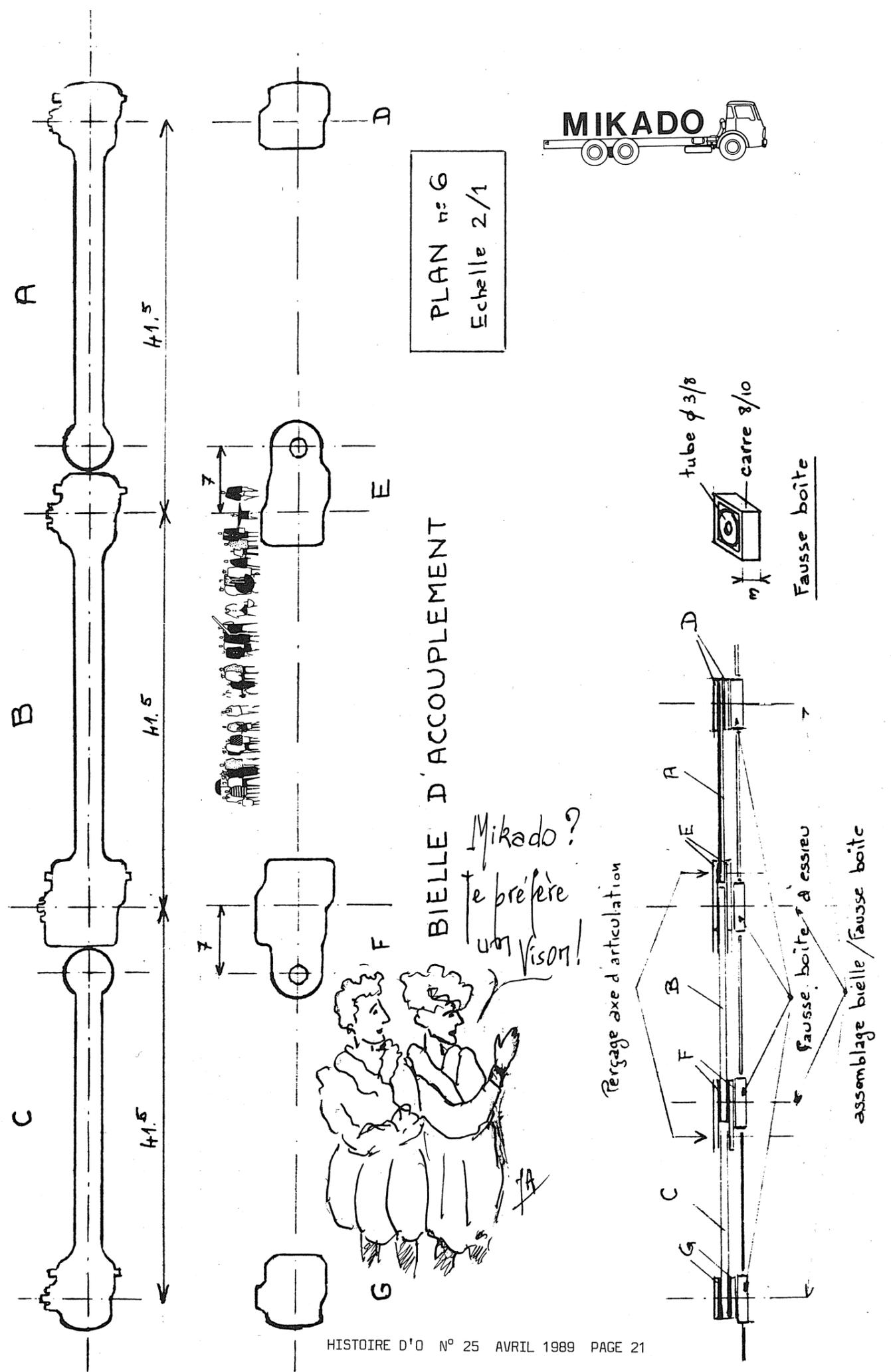
CYLINDRE

Vue éclatée des différents éléments

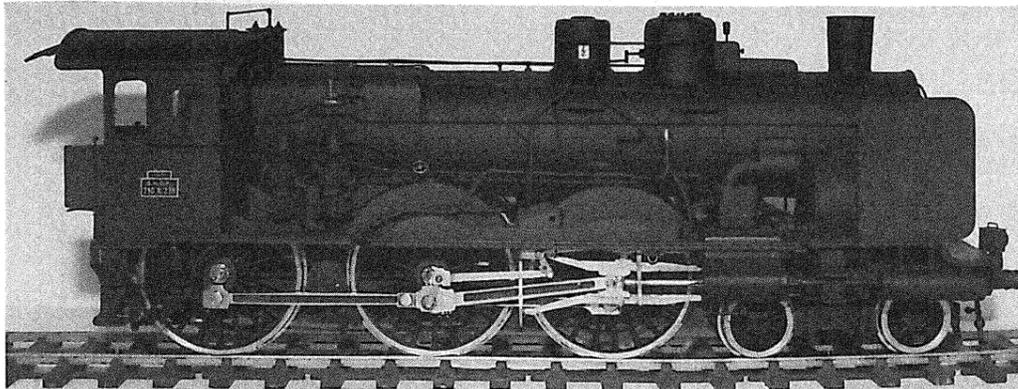


CYLINDRE

Vue de côté droit



UNE SUPERBE REALISATION DE CLAUDE MORICARD



230 K EST

DANS HISTOIRE D'O N°

18

CLAUDE MORICARD décrit la construction intégrale d'une 030 TB 175 OUEST (BOER)

UN INVERSEUR ELECTRONIQUE D'EXPOSITION

Les amateurs, qui nous ont rendu visite à l'exposition 88 de la Porte de Versailles, ont pu voir évoluer des locomotives sur les modules à "géométrie restreinte" du CERCLE DU ZERO d'Ile de France.

La place allouée par la FFMF ne nous avait pas permis de faire mieux. 89 sera l'année de ... la "Révolution".

Le va-et-vient des locomotives est commandé par un inverseur électronique bien connu des amateurs. Le prix de revient de ce montage est inférieur à 50 F. La seule contrainte de ce montage simple est que le temps de parcours de la locomotive doit être inférieur au temps de l'inverseur électronique.

PRINCIPE (voir schéma)

La voie est divisée en trois secteurs. La partie centrale reçoit le courant de traction à travers l'inverseur. Les deux extrémités (sections d'arrêt) sont reliées à la partie centrale par des diodes. Ces diodes jouent le rôle d'interrupteur polarisé pour le courant de traction.

En conséquence, une locomotive, se trouvant sur la partie centrale avec des polarités + à droite et - à gauche, se dirige vers la section B. En arrivant sur cette section B, son courant de traction se trouve coupé par la diode montée en inverse du sens du courant de traction. La locomotive s'arrête et attend l'inversion du courant de traction pour repartir en sens inverse. Elle parcourt à nouveau la partie centrale A, en marche arrière, pour se diriger vers la section d'arrêt C, où, grâce à la deuxième diode, elle s'arrête, attendant l'inversion du courant de traction pour repartir vers B, en retraversant la partie centrale A.

En arrivant en B elle s'arrête de nouveau et... le cycle recommence tant que le montage est alimenté.

Les différentes sections peuvent être représentées pratiquement par des modules. A l'expo de la Porte de Versailles, la partie centrale était composée de deux modules, et les sections d'arrêt par un module. Suivant la place, la partie centrale A peut être composée de n modules.

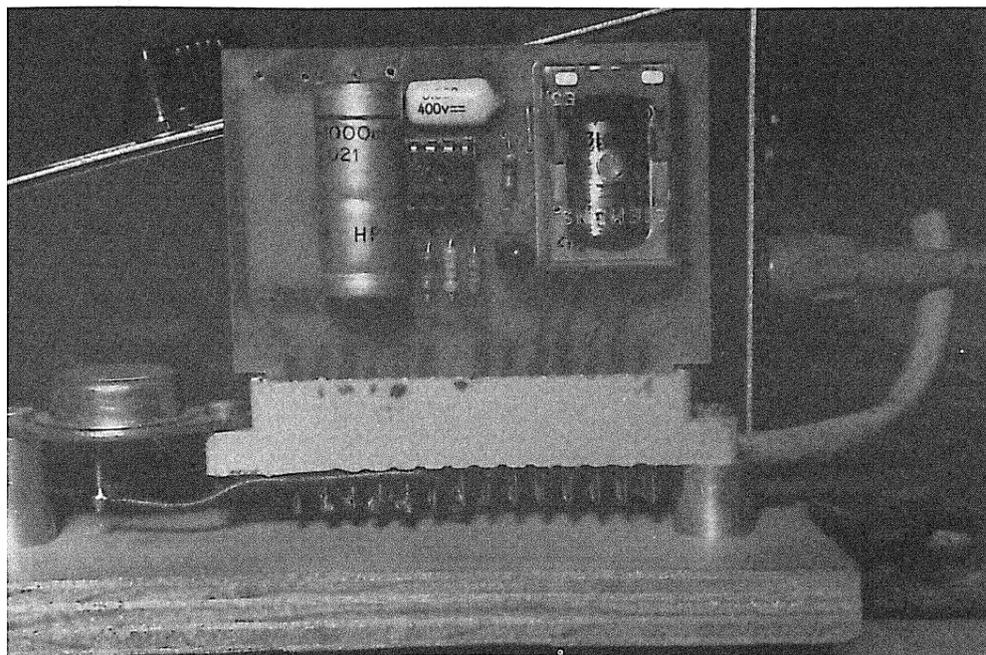
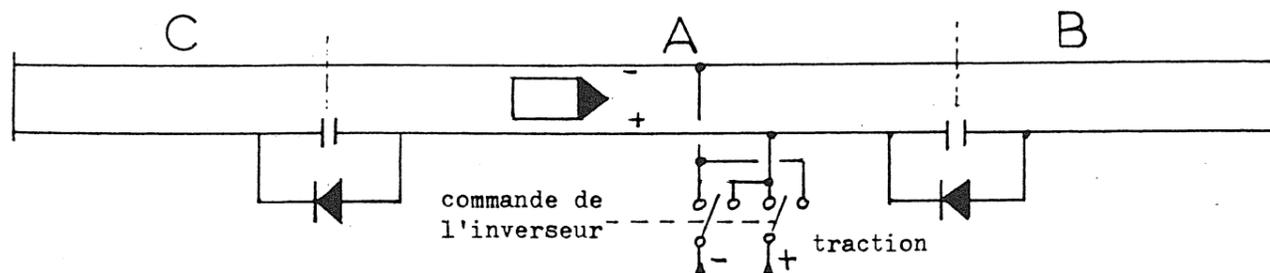


PHOTO JACQUES FONTAINE



HISTOIRE D'O N° 25 AVRIL 1989

DESCRIPTION DE L'INVERSEUR (voir schéma)

Le "timer" est monté en oscillateur astable particulier, c.à d. que le cablage des résistances est monté de telle façon que le temps de travail est égal au temps de repos, soit 50/50. Ce montage, moins connu que l'astable classique, résout notre problème d'un temps de parcours égal dans les deux sens.

Il nécessite un réglage de la résistance RB 2 pour avoir 50/50. Le temps d'un aller et retour est de l'ordre de 1,3 RA.C. Cette formule est valable dans le cas d'un condensateur parfait. Or, comme nous sommes obligés d'utiliser des condensateurs chimiques de fortes valeurs pour obtenir des constantes de temps élevées, la formule se résume à RC (avec R en Ω et C en μF).

*

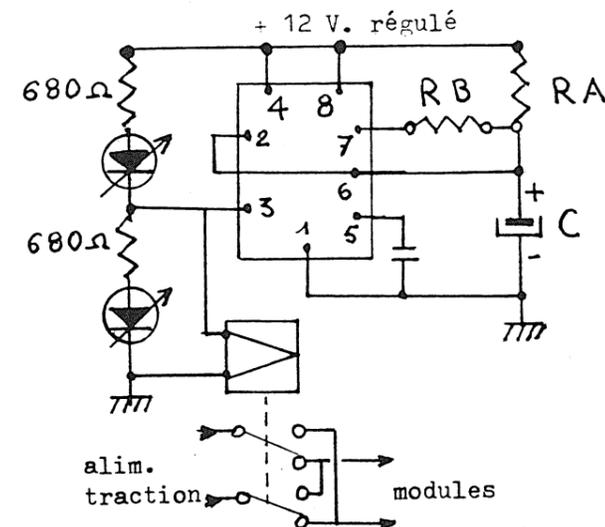
CONSEIL POUR LE CHOIX DU CONDENSATEUR

N'utilisez jamais de condensateur chimique de récupération. Utilisez des condensateurs récemment fabriqués. Le choix d'une tension de service élevée est dicté par le souci d'un faible courant de fuite (sa tension réelle en service ne dépasse pas 2/3 de VCC, soit 8 v). 40 v est un compromis entre fuite et dimensions. Avant de cabler vous pouvez améliorer les courants de fuite en laissant les condensateurs sur une alimentation 12 v à travers une R de 1 KΩ.

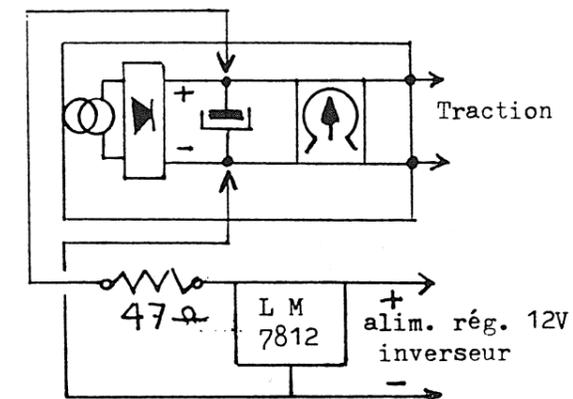
La sortie (Pin n° 3) du 555 attaque la bobine d'un relai 12 v Siemens (pour circuit imprimé) équipé d'un double inverseur.

L'alimentation 12 v de ce montage peut se faire, soit en utilisant l'alimentation 12 v régulée décrite dans le n° 23 d'Histoire d'O, soit en se piquant sur le condensateur de filtrage d'une alimentation type J.F. 1 A, décrite dans H.d'O, à travers 47Ω et un régulateur de tension fixe LM 7812. Cette alimentation servant donc pour la voie, et le montage (voir photo) est bien utile lors d'une exposition ferroviaire.

Cette alimentation peut donc (ainsi modifiée) alimenter à la fois l'inverseur et la traction.



Alimentation J.F. 1.A.



Avec R.A. = 100 K, R.B. = 47 K, C = 100 F
T = 140 sec. environ, le temps est variable avec l'état du condensateur, car ceux-ci sont donnés de - 20 % à + 50 %.

Les deux LED montées à la sortie du LM 555 donnent l'état travail/repos du relai, donc du sens de circulation, protégeant des surtensions du relai.

JACQUES FONTAINE

DANS LE PROCHAIN NUMERO = UN SIFFLET POUR MOTRICE ELECTRIQUE.

NOUVEAUTES

 Très encouragé par le succès de son dernier wagon TP, notre ami ANDRE FAURE (87310 St. LAURENT SUR CORRE. Tél. (55) 00 02 59), envisage de mettre en construction un kit de wagon deux essieux, selon le même principe. Il souhaiterait connaître les désirs des lecteurs.

LIONEL BARBIER (responsable de la Section NORD du CERCLE DU ZERO. LILLÉ, Tél. 20 72 73 58 - après 20 h.) a été séduit par la voie et les aiguillages importés par GERARD HUET (5 rue des Anciens Combattants - 59175 TEMPLEMARS). =

" Le programme de voie pour le O me semble très intéressant de par sa qualité et sa variété. Il reproduit de la voie DCDS MIDI, avec coussinets, qui peut convenir pour l' OUEST, l'ETAT et le PO.

Bien qu'assez semblable à la voie PECO, son apparence est plus fine, surtout dans sa version à monter avec des coussinets et des traverses plus détaillées, et des éclisses à coller, qui parachèvent le réalisme de l'ensemble. Mais le plus intéressant est sans conteste, la gamme d'aiguillages disponibles : huit appareils de 11° à 7° de déviation, montés ou en kit, à un prix très abordable. Gérard HUET présente l'ensemble de ses produits dans un catalogue et propose des fiches de montage pour la voie et les aiguillages en kit."

LIONEL BARBIER

 R.LALUQUE a quitté la VIE DU RAIL et abandonné ses réalisations genre Tin Plate, pour se rapprocher de la SARL FERHOBBY (195 bis rue Royale B.P. 204 MOUROUX 677120 COULOMMIERS.), bien connue pour la qualité de ses réalisations en HO.
 Le modèle étudié, et que nous verrons peut-être PORTE-DE-VERSAILLES, du 1er au 9/4, est l'autorail X 5500 en O. Nous en reparlerons dès que possible.

Le CERCLE PROVENCAL DU JOUET, en collaboration avec le CERCLE DU ZERO, SECTION SUD-EST, et l'ECOLE INTERNATIONALE DES AFFAIRES, organise sa traditionnelle exposition et bourse d'échange, les 15 et 16 avril 1989, à l'Ecole Supérieure de Commerce de Marseille (Faculté de Luminy route de Cassis)
 Pour tout renseignement et réservation, contacter J.L. CARPENA, 14 rue Marcel Semblat, 13001 MARSEILLE



MICHEL BROCARD (11 avenue des Frères Lumière - 69410 CHAMPAGNE au Mt d'OR), propose des planches de lettres transferts pour le zéro, en noir et en blanc.

Le CERNAM organise les samedi 22 et dimanche 23 avril 89 une réunion portant sur les techniques de micromécanique appliquées au modélisme ferroviaire.

Cette année la réunion sera ouverte à tous les amateurs intéressés par ces techniques qu'ils soient ou non du CERNAM.

Les artisans sont également invités à participer à cette réunion de travail.
 C.E.R.N.A.M. 71 rue Chauvigny - 36000 CHATEAUROUX (Tél. 54 27 66 17)

LE GUIDE DU ZÉRO

C.M.F. di Stuardi Aldo
 COSTRUZIONE MODELLI FERROVIARI
 Via Petrarca 5
 I - 10060 ROLETTO (TO) ITALIE
 Tél. 121 - 54 23 32

 LES WAGONS MARCHANDISES EUROPEENS
 FS SNCF SNCB SBB-CFF

BERNARD FOULARD, 10 avenue St. Jean de Beauregard - 91400 ORSAY

 Pièces détachées d'origine FOURNEREAU : Pacific OUEST, voiture. SIGNAUX
 Tarif contre enveloppe timbrée

KIT - ZERO
 7, rue Villebois-Mareuil
 93270 - SEVRAN
 Tél. (1) 43 83 52 87
 Pièces détachées
 Boîtes de construction
 Roues, Moto-réducteurs
 catalogue contre 10 timbres-poste

CET ESPACE VOUS EST RESERVE
 DEMANDEZ NOS CONDITIONS

SARL FERHOBBY - 195 bis rue Royale. BP 204 MOUROUX. 77120 COULOMMIERS. Tél. (1) 64 04 25 54

 AUTORAIL X 5500 dit 150 CV
 KIT ou Monté

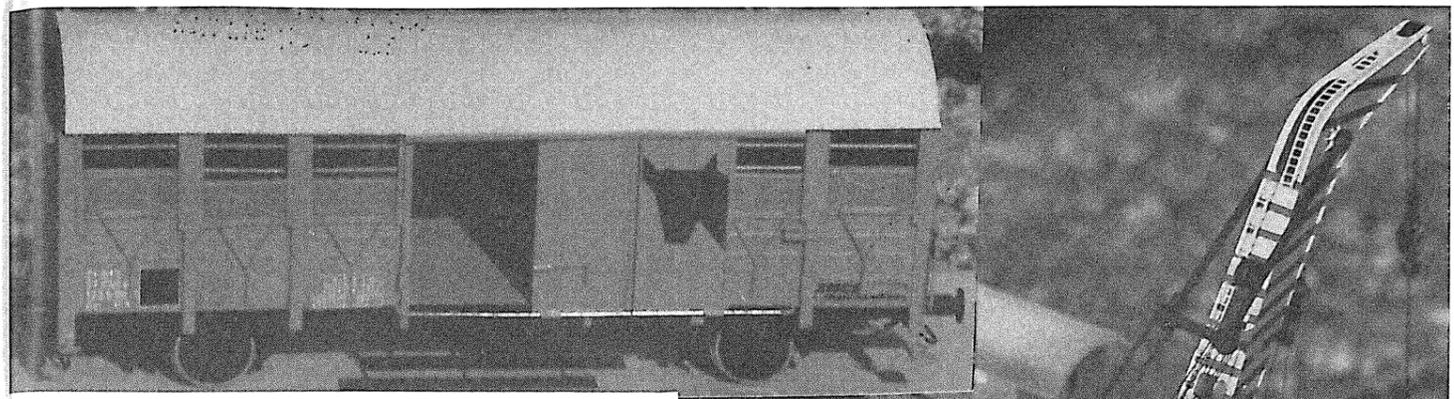


PHOTO N° 1 **SNCF** marchandises

CONSTRUCTION METAL ET BOIS
 SUSPENSION ET TAMPONS A RESSORTS
 FINITION POUSSEE
 SYSTEME 2 RAILS

INTERFRIFO M 01 B	1400	FrF
WAGON KANGOUROU M 02 B	1300	"
TOMBEREAU Eaos M 04 B	900	"
COUVERT "SERNAM" M 05 B	1300	"
COUVERT (photo n°1) M 05 C	1300	"
FOURGON (" n°3) M 06 A	1400	"
PLAT à RANCHERS Roos M 07 A (chargé de tubes)	1000	"
PLAT à RANCHERS Kmms M 08 B (chargé de bois)	1100	"
GRUE 85 TONNES (version SNCF)		

PRIX FRANCO, FRAIS DE TRANSPORT ET DOUANE ITALIENNE INCLUS
 EXPEDITION POSTALE CONTRE REMBOURSEMENT
 RESERVATION AVEC FICHE DE COMMANDE

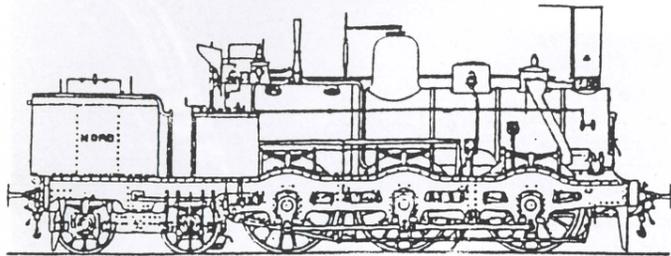
EGALEMENT LES LOCOS ITALIENNES
 Construction métal. Cabine détaillée.
 Phares fonctionnels. Pantos automatiques.
 Moteur Faulhaber, 12 V DC. Peinture.

C.M.F.
 COSTRUZIONE MODELLI FERROVIARI
 Tél. 121 54 23 32
 VIA PETRARCA 5 I-10060 ROLETTO (TO)

PETITES ANNONCES (gratuites pour les abonnés)
 Recherche doc. VH RENAULT d'avant 38, version PLM, et PO MIDI. Aménagement intérieur, peinture, marquage, photos, divers...
 Recherche également toute doc sur les machines O30 (houillères du BASSIN des CEVENNES), photos, croquis...
 PHILIPPE LARGUIER, 15 allée de la Mosson
 34080 MONTPELLIER (Tél. 67 75 31 71)

CERCLE DU ZERO
 SECTION ILE DE FRANCE NORD
 A PARTIR DE 18,30 H. LE PREMIER MARDI DE CHAQUE MOIS. (SAUF EN JUILLET)
 RESTAURANT LA TONNELLE -73 rue de Paris 95680 MONTLIGNON
 Pour le mois de Juillet : se renseigner auprès de Jacques FONTAINE, 9c rue Gabriel Péri. Bt. B - 92320 CHATILLON.

CLUB COURTE-QUEUE



UN TOIT ET UN PLANCHER POUR VOTRE COURTE-QUEUE

Dans le n° 12 de septembre 1986 d'Histoire d'O, nous avons donné la longue liste des modifications apportées à cette machine. Vous aviez pu voir qu'au cours de sa carrière elle s'était transformée, et que, comme beaucoup de ses soeurs, l'esthétique du départ avait un peu souffert.

*

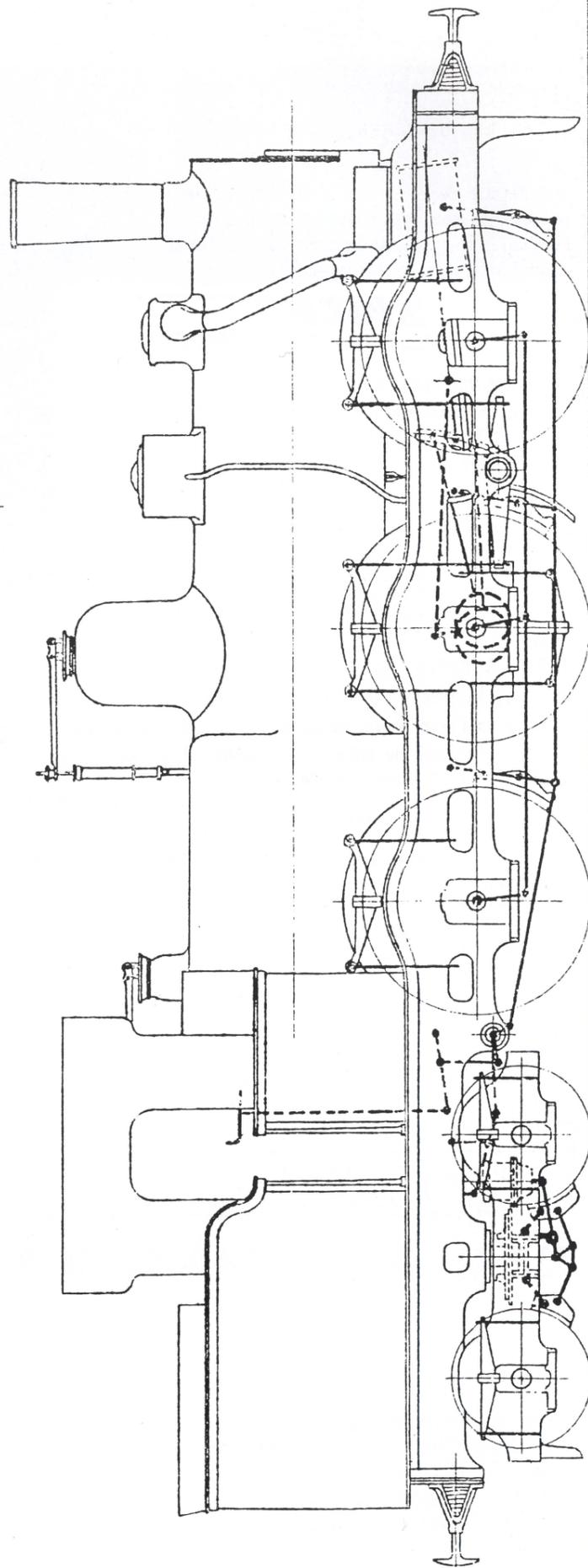
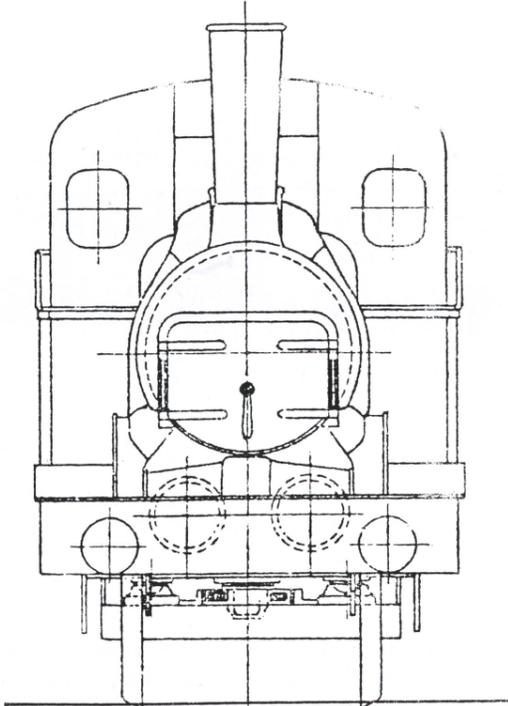
Pour les amateurs de métamorphoses nous donnons aujourd'hui le plan issu d'un diagramme NORD de 1935 de la locomotive nantie d'un abri complet, abri, bien sûr, plus confortable pour l'équipe de conduite.

On est, en effet, bien loin de l'époque (1880) où l'on allait à tous vents tiré par son cheval. Les chevaliers du chaudron étaient alors privilégiés. Ils avaient le foyer brûlant pour se réchauffer.

Vous pouvez remarquer, sur ce diagramme, le freinage de bogie, la réhausse du tender et, devant la cabine, le carénage de la commande du régulateur.

A noter que, sur ce diagramme, la soupape de balance du dôme est restée.

JEAN CLAUDE RAGOT



CLUB COURTE-QUEUE

ET LE PLANCHER D'ABRI ?

A défaut de réaliser l'abri de la page précédente, qui alourdit la ligne de votre modèle, il faut confectionner le plancher d'abri d'après la vue ci-contre.

Le plancher isolait du chaud et du froid de la plateforme en tôle, et était moins glissant.

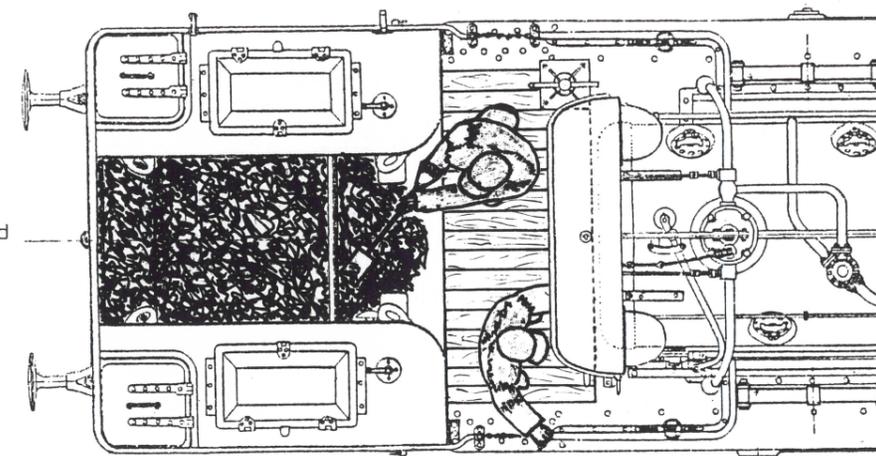
En général il était réalisé en planches de 3 cm d'épaisseur et de 12 cm de largeur.

Vous pouvez le faire en lattes de bois de 1 mm d'épaisseur et 2,7 mm de largeur.

Ces lattes seront teintées en foncé et collées en place après peinture.

Personnellement je préfère le réaliser en laiton de 0,8 mm convenablement rayé à la pointe à tracer pour imiter les raccords des planches et les fibres du bois.

L'avantage du plancher en laiton réside dans le fait que vous pouvez fixer dessus le mécanicien et le chauffeur, à l'aide de vis TF de 1 mm, dans les pieds des personnages; ceux-ci devant être solidement fixés, surtout s'ils sont en métal.



Le plancher sera lui-même fixé sur la plate-forme par deux vis TF de 1 mm, convenablement réparties pour rester démontable.

L'ensemble plancher + personnages peut être décoré tranquillement, puis mis en place et vissé. Les têtes de vis seront ensuite cachées par quelques brisures d'anthracite collées çà et là, en même temps que le garnissage de la hotte à charbon.

JEAN CLAUDE RAGOT

ALAIN BALDIT INVITE LES MEMBRES DU CLUB DES COURTE-QUEUES A ESSAYER LEURS MACHINES SUR LE RESEAU DU RAMBOLITRAIN.
LE MEILLEUR ACCUEIL LEUR SERA RESERVE.

Les membres du CLUB, qui veulent peindre leurs machines avec le vert HUMBROL n° 101 (voir HISTOIRE d'O n° 24), ont intérêt à vaporiser un vernis incolore satiné pour estomper l'effet mat.
J.A.

* CERCLE DU ZERO *

SECTION ILE DE FRANCE SUD

Réunion le troisième mardi de chaque mois

RESTAURANT "LA MARMITE"

17 avenue Nationale - MASSY 91300

Renseignements : Gérard PETIT

Tél : 69 20 97 48

(Les réunions ont lieu à partir de 18,30 h.)

(PHOTO CI-CONTRE)

NOUVELLE SECTION

S'adresser : JEAN VULLIERME

164 avenue Victor Hugo

26000 VALENCE



MARDI-GRAS

Et toc ! en février la réunion du Cercle tombe le jour du Mardi-Gras. Occasion trop belle pour ne pas chahuter un peu : les habitués viennent ferroviairement costumés. Ainsi Guy Le Morvan, gueule noire de fumée, me tient compagnie en mécanicien de route. Annie Ragot, garde-barrière campagnarde, est coiffée d'un bonnet de dentelle d'une époque révolue. Francine, masquée, s'affiche ferrovifille eng(r)agée recto-verso de son pull. Jacques Archambault offre un supplément gratuit (pour une fois !) d'HISTOIRE D'O imprimé sur sa chemise blanche. Jean Claude Ragot a troqué sa légendaire casquette contre un chapeau melon (sans bottes de cuir).



Louis Rouvière
Guy Le Morvan

Annie Ragot
Puis...



Pascaline

vinrent les choses sérieuses.

Parce que... quand même ! le CERCLE c'est pas que la rigolade !

D'entrée Jean Claude Ragot nous a gratifié d'un magnifique cours magistral sur les frottements, les roulements, les fusées, les boîtes d'essieux, les matériaux... C'était clair et net, expliqué simplement par la formule :

$$F = \quad \quad \quad \text{(on n'a pas bien compris ???)}$$

Ensuite la réunion prit son habituel train-train (!) : on admire les pièces de la 151 A PLM de J.C.R., on se pâme devant le châssis de la 2 D 2 de KIT-ZERO, on... rêve !

Puis projection very appréciée de diapos (de J.C. Ragot) effectuée sur l'appareil très sophistiqué de Pierre Lambert.

Puis... le diner. Nombre record de couverts (pas compté faute de calcullette)

QUELLE AMBIANCE !

LOUIS ROUVIERE et JACQUES ARCHAMBAULT

NOTA : parmi les "personnalités" présentes, nous avons pu remarquer dans la foule, le bureau du GEMM (dont le Président, F.X. FORMARIER), Jean VULLIERME, et Madame, responsable de la nouvelle Section du CERCLE de VALENCE dans la Drôme...



Francine

Jean Claude Ragot

cercle du zero

