

HISTOIRE D'O

es Trains



JUIN 1989

n° 26

35 f

UN SCOOP

Toujours à la pointe de l'information et avant toute la presse ferroviaire, HISTOIRE D'O l'avait annoncé dans son numéro 19 (avril 1988, page 2) : PASCALINE attend un bébé chef de gare.

D'éminents professeurs de la Faculté de Médecine de Paris, et des chercheurs de la SNCF, spécialistes en Cx du TGV, l'ont nettement discerné sur les dernières échographies.

J.A.

trains-rébus

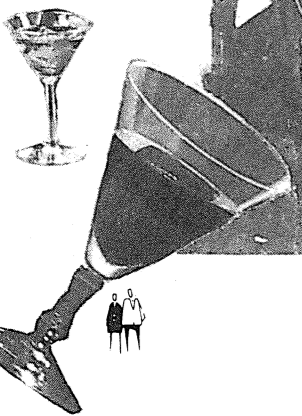


PHOTO EN COUVERTURE DE EDGARD DANIS
(NOUS REVIENDRONS PROCHAINEMENT SUR CE BEAU RESEAU)



FERROHOROSCOPE

"Ah les filles...! Ah les filles...! Elles me rendent marteau!"
Refrain tant fredonné par tel père de famille que "ses" trois femmes savent pourtant entourer de mille attentions!

A quand le rejeton qui prendra enfin un plaisir souverain à discuter "TRAINS", et à manipuler avec délicatesse les wagonnets extrêmement précieux de son papa?

Il manquait un fils au père.
Un enfant doit naître bientôt, et, grâce aux moyens techniques actuels, (et à la petite graine, bien sûr!), nous savons déjà que le petit à venir est un garçon.

Hourra! Quel soulagement, n'est-ce pas, papa? Et, en plus, né sous le signe du TRAIN, ascendant ECHELLE ZERO! du 22 au 30 juillet.

Un événement important prévoyant de grands changements et beaucoup de bonheur se prépare. A moins d'une erreur de l'ordinateur...! le bambin assumera pleinement, et ce dès la naissance, le lourd héritage ferroviaire qui l'entoure déjà.

Le seul regret paternel: ne pouvoir l'appeler GONTRAIN, ou BERTRAIN

...
OUF! On l'a échappé belle!

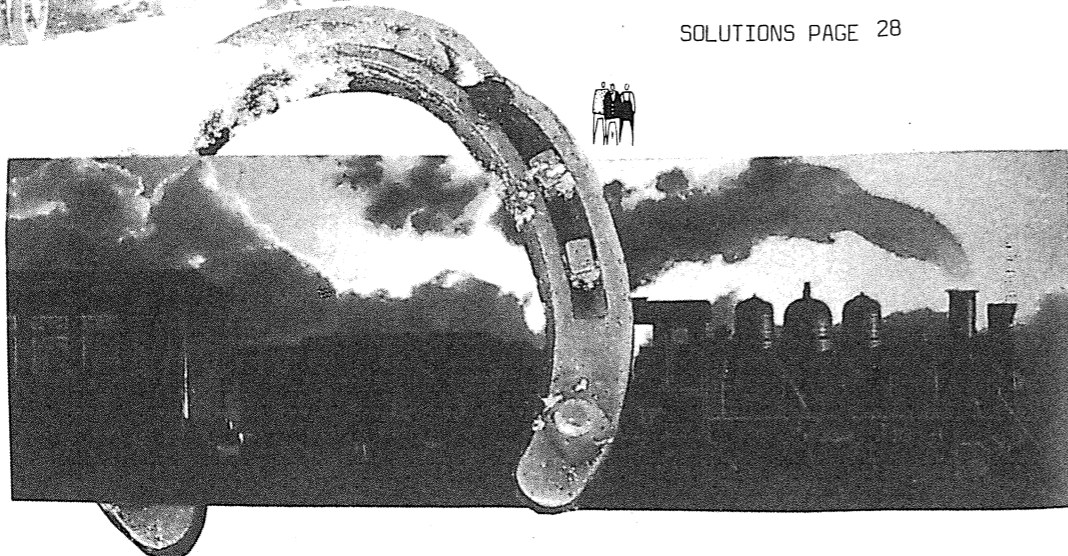
PASCALINE



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

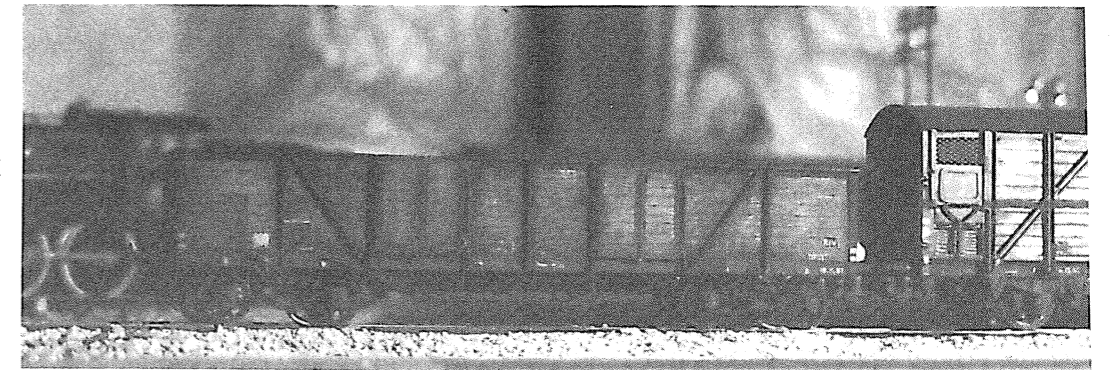
Si cela vous amuse inventez des TRAINS-RÉBUS et adressez-les à FRANCINE / HISTOIRE D'O, 26 Parc de Maugarny. 95680 MONTLIGNON

SOLUTIONS PAGE 28



ATTENTION: LE N° 27
PARAITRA DEBUT SEPTEMBRE

PHOTOS CI-CONTRE
ET CI-DESSOUS
DE J.F.NALLET



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 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 = FRANCINE, PASCALINE...

(voir H d'O n° 21, page 5
LE GRENIER DE J.F.NALLET)

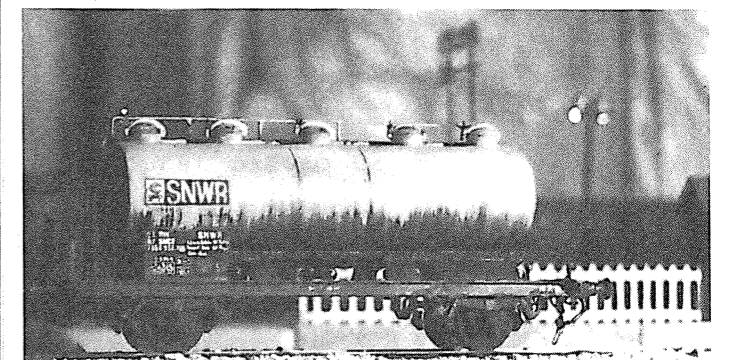
SOMMAIRE

PASCALINE	page	2
FRANCINE ET LES TRAINS-RÉBUS		2
SALON DE LA MAQUETTE		4,5,32
EXPOMODELE		6
NOUVEAUTE		6
LES TRAINS DE LUC/MER		7,8
LES CATENAIRES		9,10,11
UNE INTRUSE CHEZ ELLE		12
CONSTRUCTION D'UNE 141 PLM		13 à 17
L'ELECTRONIQUE ET NOUS		
(le sifflet)		18,19
PANTO AM 18 GV		20/22
RETRO-PEDALAGE (la bicyclette)		24/27
LES LECTEURS NOUS ECRIVENT		28
CECI VOUS INTERESSE		28
PETITES ANNONCES		28
LE GUIDE DU ZERO		29
CERCLE DU ZERO		30
UN PETIT RESEAU		31

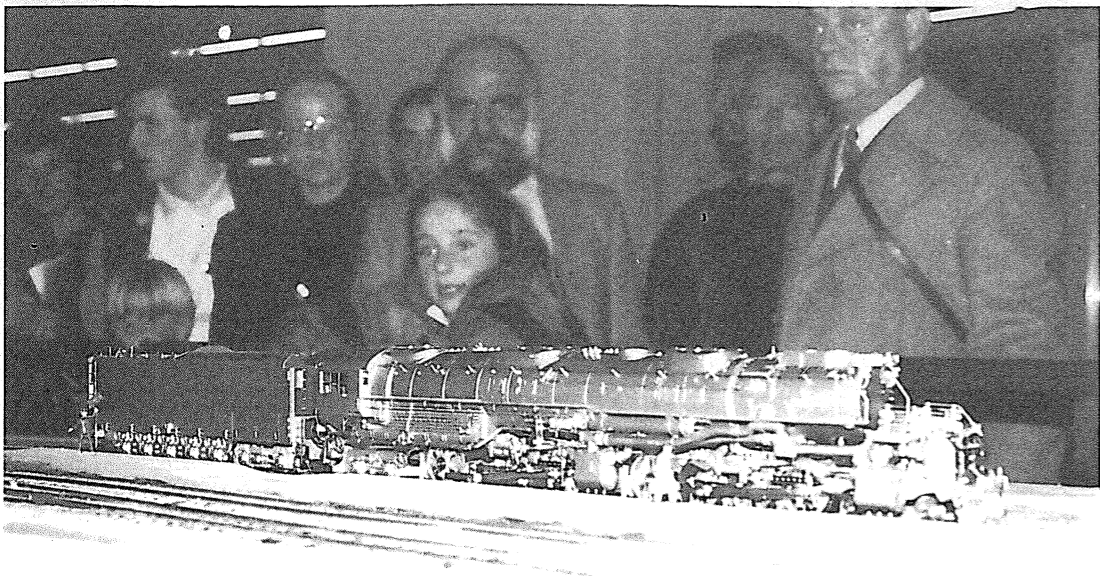
LA PATINE DES GRANDS CHEMINS

(DE FER)

DES WAGONS SUPERBEMENT
REALISES PAR J.F.NALLET



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



SALON DE LA MAQUETTE

IMPRESSIONNANTE BIG BOY

Quelques jours après le SALON du MODELISME nous avons reçu ce mot d'un nouvel abonné :

"Une certaine tendance, déjà, une visite à votre stand au Salon, votre accueil si sympathique... et je suis tombé dans l'O !"

SERGE TOTCHILKINE

Dans les coulisses de son théâtre, lors de certaines représentations bénies des dieux, on entendait la voix grave de LOUIS JOUVET :

"CE SOIR LE PUBLIC A DU TALENT"

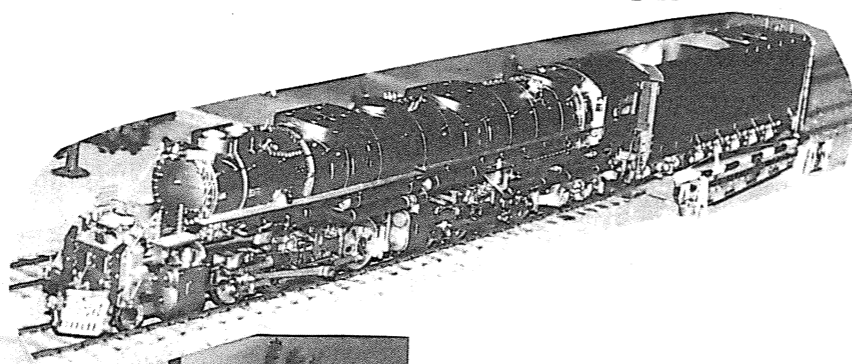
Que l'on soit acteur, conférencier, ou simple animateur du CERCLE DU ZERO, c'est vrai, il y a un public qui porte, comme il peut y en avoir qui éteignent.

C'est une soudaine qualité de l'air, des longueurs d'onde qui s'harmonisent, un moment exceptionnel et fragile : alors l'inconnu qui est en face de vous n'est plus tout à fait un inconnu, un dialogue subtil vient de s'engager, un pont se hasarde sur le fossé d'une indifférence.

"Ce qui me plaît en vous ce sont mes souvenirs" (ALAIN FOURNIER), et ce qui vous plaît en moi ce sont vos souvenirs.

Voilà donc le miracle de cette Expo où les trains en O n'étaient guère présents en dehors du CERCLE DU ZERO : un lieu de rencontre privilégié.

Jacques Archambault

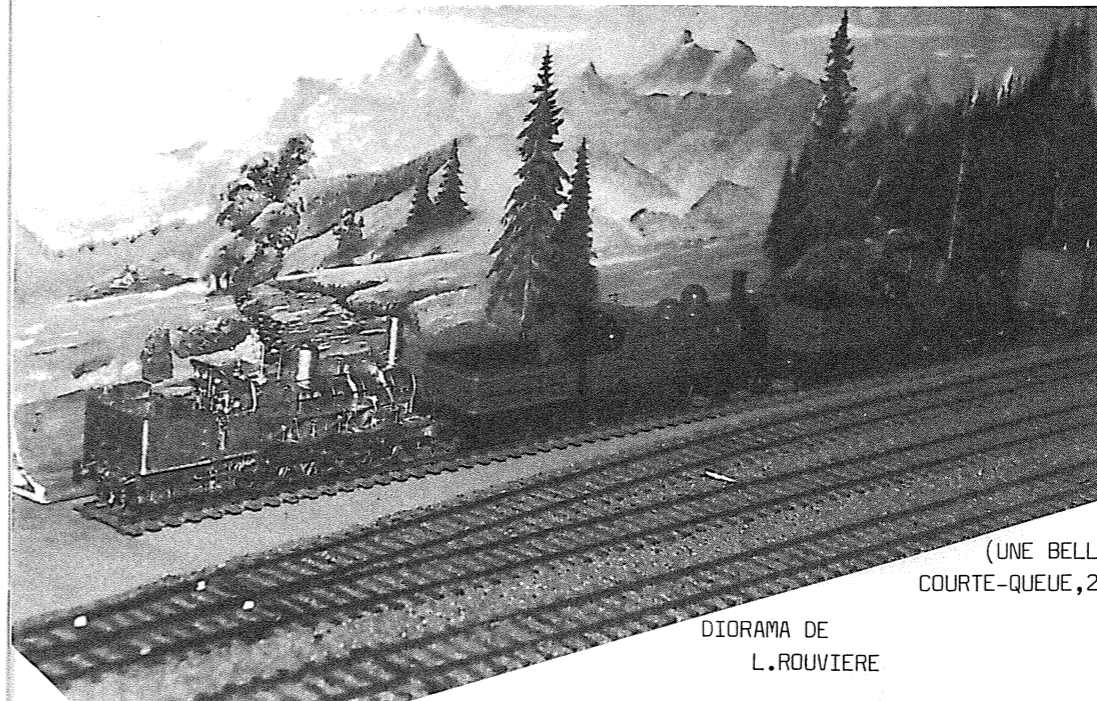


Louis Rouvière



DIORAMA GUY LE MORVAN

REPORTAGE PHOTOGRAPHIQUE : JACQUES ARCHAMBAULT



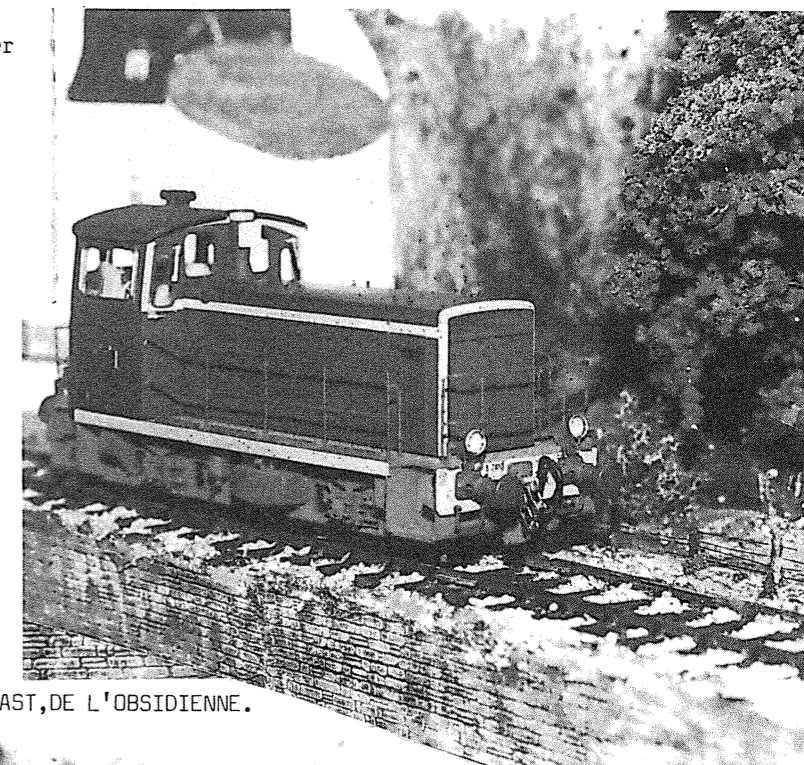
DIORAMA DE L. ROUVIERE

(UNE BELLE BROCHETTE DE MACHINES. COURTE-QUEUE, 220, OUTRANCE. COLLECTION DUBUISSON)

SALON DE LA MAQUETTE

Nous avons eu le privilège de pouvoir faire rouler diverses machines apportées par des adhérents du CERCLE, notamment une BIG-BOY, locomotive impressionnante à l'échelle O; une 141 TC PO modifiée et des locomotives de grandes marques connues comme la 2D2 de FULGUREX appartenant à M. Eynard, et la dernière sortie des ateliers MAGROU, la BB 4100 d'une finition tout à fait remarquable et d'une douceur de roulement inégalée - qualités auxquelles nous sommes d'ailleurs habitués de sa part. GABRIEL CHABBERT avait apporté une très belle rame marchandise. MICHEL PAUL avait prêté une gare de voyageurs et un château d'eau, tous deux de très belle facture. DOMINIQUE YBERT avait amené une partie du circuit du RAIL MINIATURE CAENNAIS. Une voie posée à la perfection qui permettait bien des manoeuvres.

LOUIS ROUVIERE



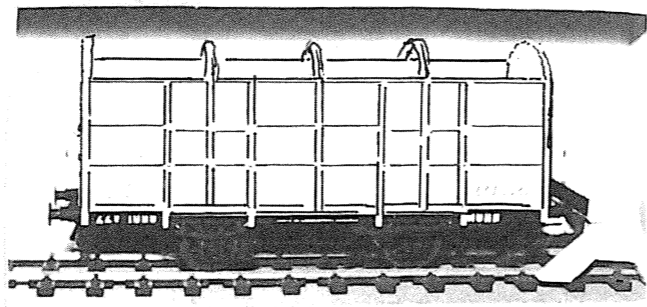
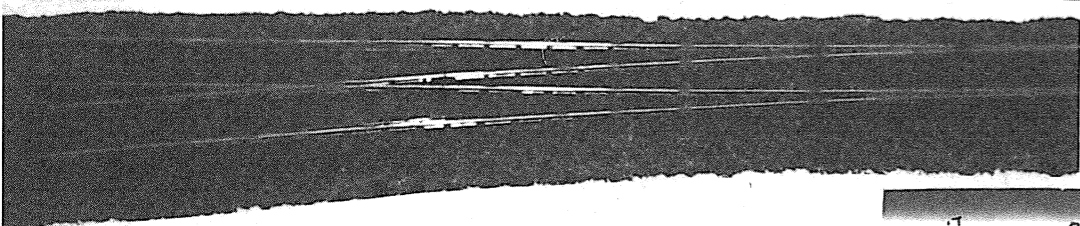
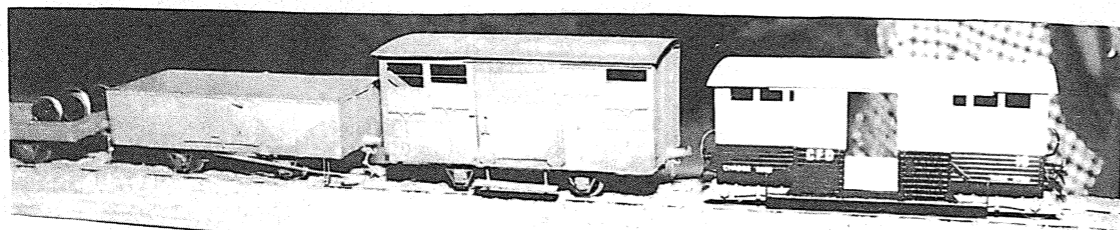
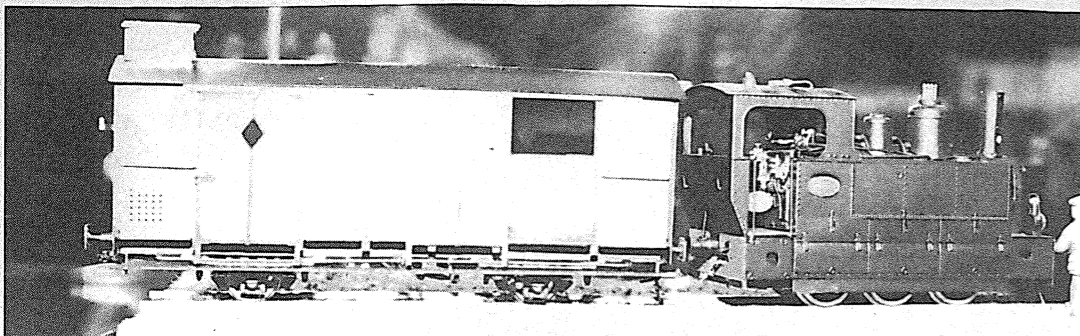
LE TRES FINEMENT REALISE LOCO-TRACTEUR, EN RESISTOPLAST, DE L'OBSIDIENNE.

DIORAMA J. Archambault



SUITE EN PAGE 4
DE COUVERTURE

EXPOMODELE



Le 10 e. SALON INTERNATIONAL DE LA MAQUETTE c'était aussi, à deux pas de la PORTE DE VERSAILLES, une salle de patronage transformée en hall de gare grâce au dynamisme de F.X.FORMARIER, président du GEMM :

EXPOMODELE

Le circuit étant simple il suffisait de se laisser porter par un flux migratoire dans le sens des aiguilles d'une montre, pour découvrir les splendides aiguillages grands rayons de HUET, le stand KIT-ZERO et son incroyable collection de pièces détachées, les wagons Belle-Epoque de MAQUETTES ET SERVICES, les impressionnantes 151 et 241 de J.C.R., le charme campagnard des wagons Vivarais de GECOMODEL, ou de LOCO-DIFFUSION, ou encore les wagons MOUGEL. Aussi le fourgon à marchandises Nord de HAXO, et quelques beaux modèles réalisés par les membres du GEMM.

Il y avait encore... mais la foule m'a empêché de voir. De l'ennui de n'être pas d'une grande taille.

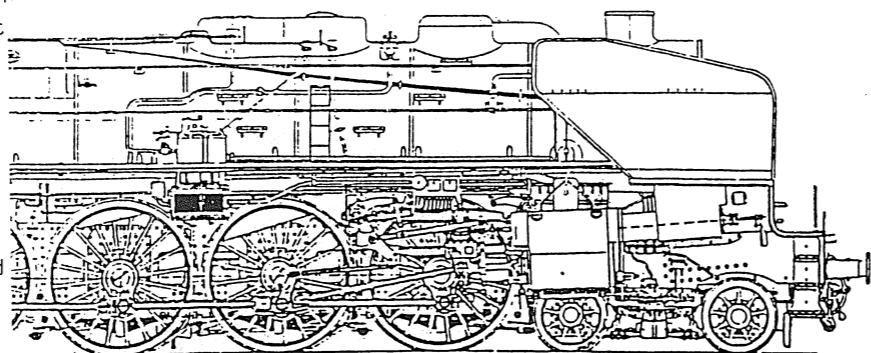
JACQUES ARCHAMBAULT

***** **NOUVEAUTE** *****

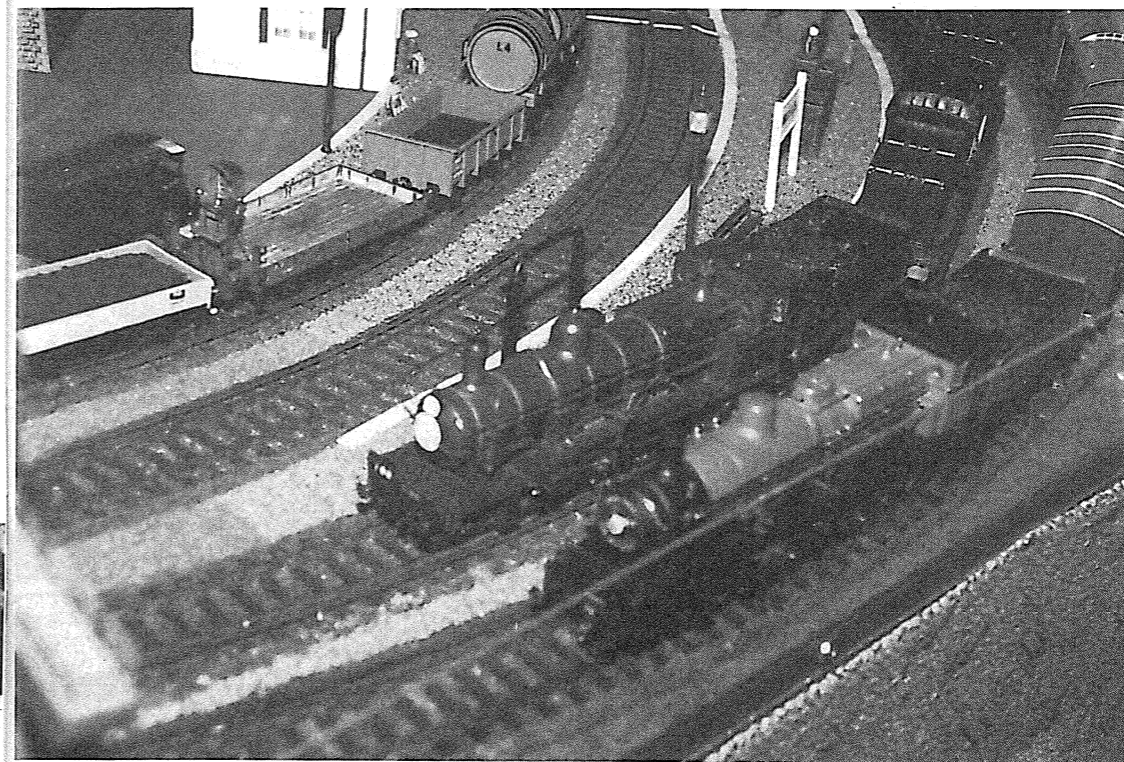
Il faut avouer que la souscription pour la 151 J.C.R. présentait tous les caractères d'un délit d'initiés. Sûrement, en Bourse l'affaire aurait été étudiée de très près par la COB.

Cette fois-ci la 241 A bénéficie d'une large information qui devrait permettre de faire bien des heureux.

Vous avez donc jusqu'à fin juin pour réserver votre premier set (1250 F franco), qui correspond au châssis (longerons en laiton, usinés, percés, brunis...). Sept autres sets (au même prix) suivront sur une période globale de deux ans. Le premier set sera livré en octobre prochain. (J.C.R., La petite Hitte. 47230 LAVARDAC)



241A.10 SNCF ☐ Côté droit.



(GROS PLAN SUR LE RESEAU DE LA O GAUGE GUILDE)

remarquer le rail latéral de traction.

JACQUES ARCHAMBAULT

LES TRAINS DE LUC-SUR-MER

5 ET 6 MAI 89

L'infatigable Dominique Ybert, aux multiples occupations - trésorier du CERCLE DU ZERO, responsable de la Section Normande et pluvieuse du même Cercle... sans compter quelques activités secondaires comme un métier pour assurer le pain à sa famille - donc D.Ybert avait organisé une exposition/rencontre avec la O Gauge Guild, sur le ZERO dans tous ses états.

Près d'une gare tristounette malgré son affectation en école de musique (voir H.d'O n° 17), une grande salle de patronage abritait des réseaux variés.

D'abord l'imposant ovale de 30 modules (environ 13 x 6 m) du Rail Miniature Caennais, que de nombreux lecteurs ont pu admirer en version réduite - faute de place - à l'expo. Porte de Versailles.

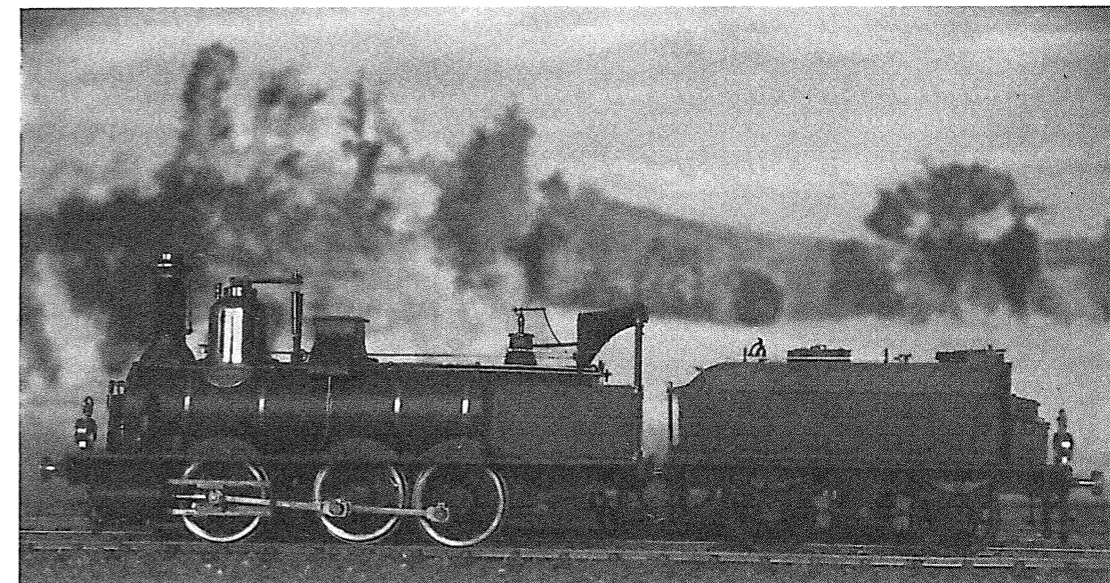
Sur ce réseau s'ébattaient quelques pin up, dont les extraordinaires machines de M.Dubuisson,

un nouveau venu dans le monde de la maquette. Un reportage photographique pour le prochain H. d'O nous a paru tout à fait justifié : pensez ! si votre doigt est assez fin pour pénétrer dans les cabines et tourner le volant, les sabots de frein viennent immobiliser les roues.

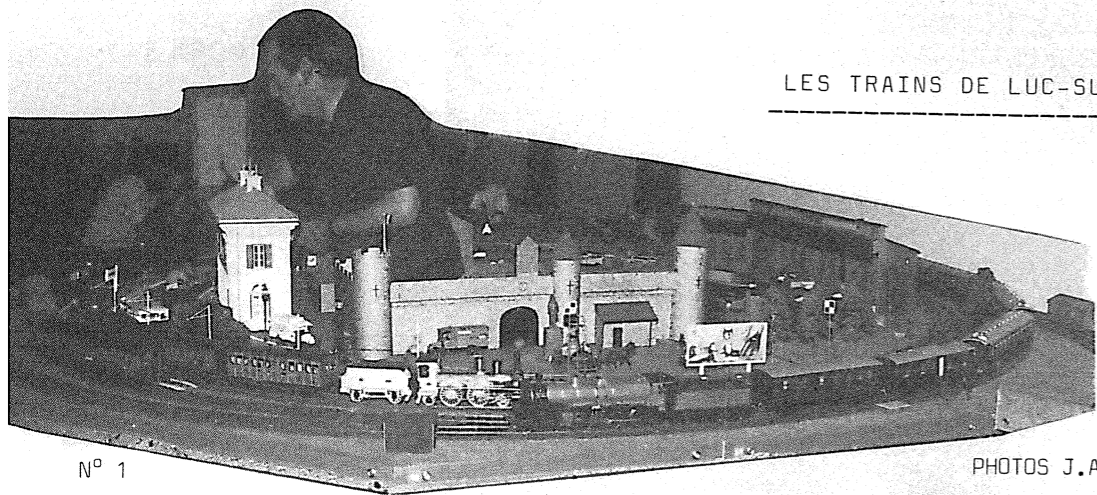
Côté anglais, nos amis de la Guild avaient apporté un plaisant réseau minimal offrant le plus dans le moindre espace. Du matériel français (mais oui ! c'est le côté gentleman de nos visiteurs) parfaitement réalisé et peint que les photos vous feront découvrir mieux qu'un long discours.

Toujours volubile l'artisan électronicien Perrin (E.M. F.) goûtait les joies de l'exportation pour ses alimentations. Marchadour (Maquettes et Services) que les km. depuis son Morvan, n'avaient pas effrayé, déployait un large présentoir de ses délicieux wagons old timer.

UNE BOURBONNAIS DE M.DUBUISSON



HISTOIRE D'O N° 26 JUIN 1989 PAGE 7



N° 1

PHOTOS J. ARCHAMBAULT

Photos n° 1,3 et 4 : le réseau de la O.G.G.

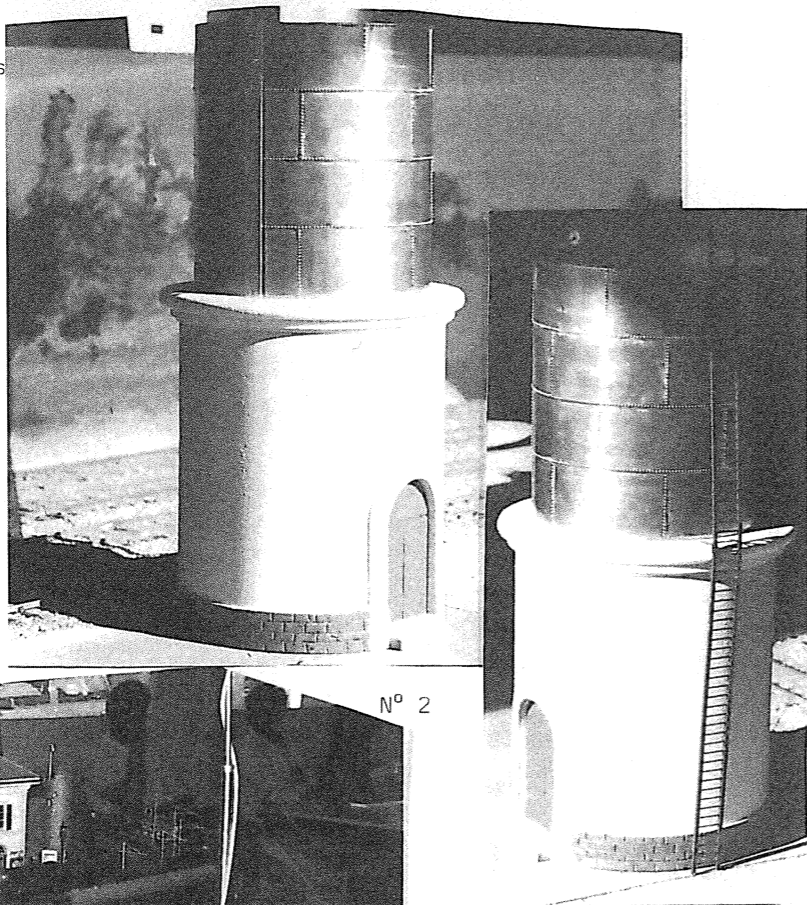
Photo n° 2 : le château d'eau de Paul Cierniack.

Des nouveautés chez Maquettes et Services : des accessoires en résine petits prix, comme bordures de trottoir, caniveaux, guérites... en attendant des aqueducs, murs, passages en planches, etc...

Côté personnalités on remarquait la présence de M. et Mme. Fournereau, qui avaient traversé le continent pour venir goûter aux brumes du Nord et aux charmes du ZERO.

Mais c'était une belle journée ensoleillée et optimiste. Jean François Pichon, qui m'avait convoyé dans sa nouvelle voiture, fut extirpé de ses douces rêveries sur l'autoroute du retour, par une Ford Cosworth impatientée. En effet, on ne roulait qu'à 230 km/h./compteur.

J. Archambault



N° 2



N° 3 et 4

LES CATENAIRES



ETUDE ET INSTALLATION
DE CATENAIRES 1500 V.

R. LABORDE

DESSINS R. CHEVROT
PHOTOS G. PETIT

(VOIR HISTOIRE D'O N° 20 à 25)

5 / ALIMENTATION ELECTRIQUE

(suite du n° 25, page 15)

En plus des lignes de caténaire, les consoles supportent des lignes appelées FEEDERS. Ces lignes sont placées sous la console entre le poteau et les isolateurs du porteur principal. Les feeders 1500 V sont trois fois plus gros que les fils de contact. Ils servent à alimenter la caténaire de loin en loin pour éviter les chutes de tension en ligne. N'hésitez pas à placer vous aussi vos feeders pour éviter une perte de puissance loin de votre bloc d'alimentation. Au lieu d'alimenter votre caténaire vous alimenterez vos relais de traction éloignés. Cela vous évitera de perdre 2 à 3 volts.

6 / SIGNAUX PROPRES A LA TRACTION ELECTRIQUE

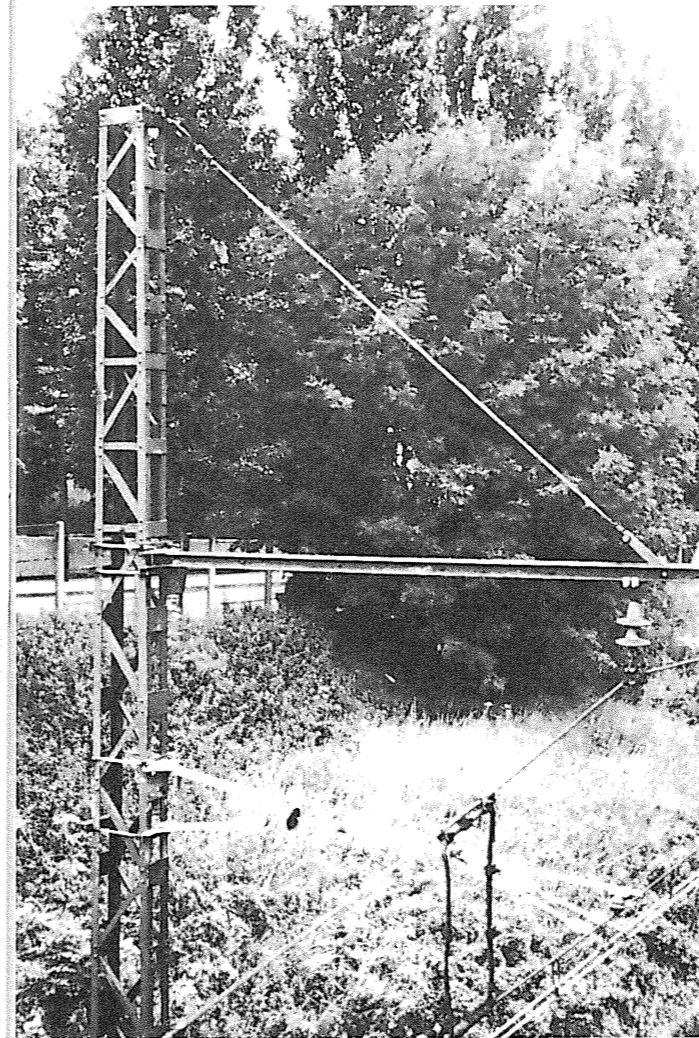
Ce paragraphe est destiné à ceux qui voudraient le passage du 1500 V au 25000 V, et vice versa, tout en respectant le modèle de caténaire 1500 V et 25000 V. (Voir LOCO-REVUE)

Cette opération s'effectue en pleine ligne et le train roulant sur l'erre.

Cette signalisation comprend :

- 1) un signal à distance sur poteau, au minimum 200 m. avant le signal d'exécution (fig. 32).
- 2) un signal d'exécution pour abaisser le panto avant la section neutre ou la section de séparation (fig. 33).
- 3) un signal de relevage de panto en 1500 V, par exemple après la section de séparation (fig. 34).

Ces signaux sont éclairés la nuit par réflexion. Pour passer du 1500 V au 25000 ou inversement c'est le même processus. La dimension de ces signaux est identique aux signaux R et Z. Ces signaux sont munis d'un répéteur sur la locomotive.



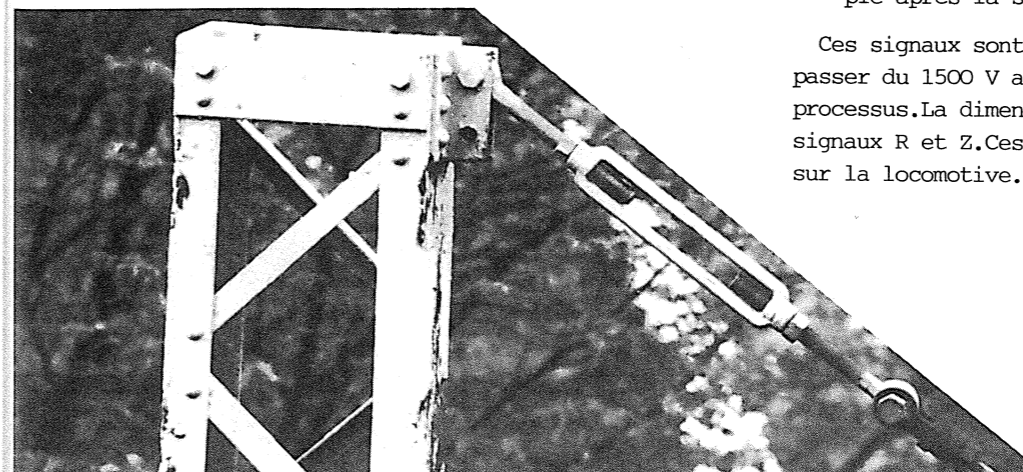
Les figures 29 et 30 donnent un exemple d'alimentation d'un croisement et d'une TJD.

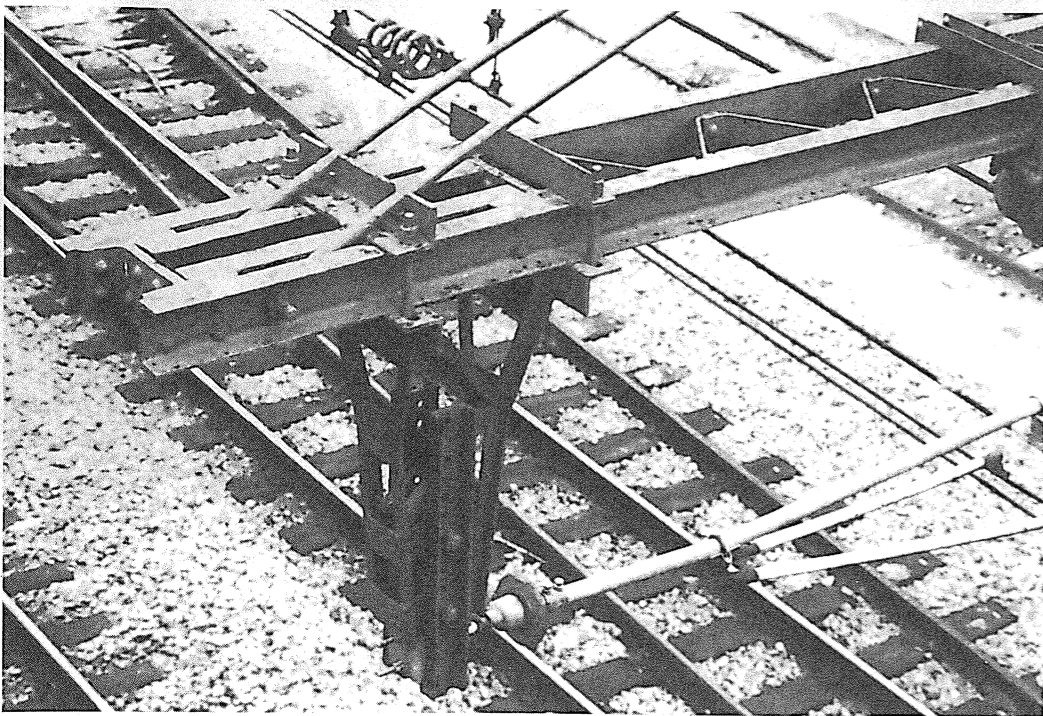
Sur la fig. 29 les points X seront reliés mécaniquement et électriquement par un fil de cuivre de 5 à 6/10 de mm.

Sur la fig. 30 le même système sera utilisé en X que la figure 29.

L'alimentation sera assurée sur les poteaux I. Les 4 aériens auront, suivant nos normes, la même longueur. La pliure en X compensera l'arc de cercle des déviations CD ou AB (courbes égales ou inférieures à 2,50 m.).

Partout où les tronçons de caténaires ne devront pas être isolés entre eux il faudra assurer la continuité électrique par un petit pontage en fil de cuivre fin suivant la fig. 31.





ETUDE ET INSTALLATION
DE CATENAIRES
1 500 V.

4) un autre superdétail est le signal de fin de caténaire qui sera placé horizontalement avant l'isolateur et le fil allant à un tendeur. C'est un signal impératif. (fig. 35)

7 / CONSEILS GENERAUX

Nous listerons, pour terminer, quelques conseils généraux pour mener à bien votre installation.

Tout d'abord il est inutile de faire un dessin de vos voies à l'échelle, à moins que ce soit à l'échelle 1. Mais cela devient sans intérêt. Le mieux est sur le terrain. Vous avez le meilleur éclairage pour envisager le positionnement de vos poteaux. Rappelez-vous que si un poteau peut gêner à droite de la voie, il rendra le même office à gauche et sans ennui.

Regardez et prenez exemple sur la SNCF.

La méthode à suivre sera la suivante :

- partez d'une pleine voie droite pour attraper le coup de main. Haubanner le premier poteau dans le sens opposé à la progression.
- avancez mètre par mètre en continu.
- ne fixez rien (sauf, bien sûr, les poteaux eux-mêmes), tant que vous n'êtes pas arrivé aux tendeurs extrêmes d'un tronçon (6 m. environ).

Haubannez des deux côtés.

- un tronçon étant terminé, tendez, seulement, la partie active de la caténaire. Le porteur principal sera tendu sur 3 ou 4 tronçons au plus.

- assurez le suivi électrique sur les éléments posés. Faire un point d'araldite sur les jonctions au droit des antibalants.

- ne laissez pas d'intervalle entre les éléments de caténaire en cours de pose.

Stoppez le montage pour rectifier un élément s'il le faut, plutôt que de laisser un vide pour installation ultérieure.

- contrôlez souvent avec le lorry sur le rail. Il doit progresser avec la pose.

- les joints d'isolement entre éléments seront posés au fur et à mesure de l'installation. Assurez la liaison électrique des éléments isolés par rapport aux relais de block. Après tension de la caténaire fixez les points d'isolement par une goutte d'araldite.

- pour les portiques, la poutre traversière sera amovible dans un premier temps afin de percer les points de passage des anneaux du porteur principal et, surtout, de la fixation des chaises. Après remise en place et fixation des traversières la pose des antibalants se fera à la demande et avec précision.

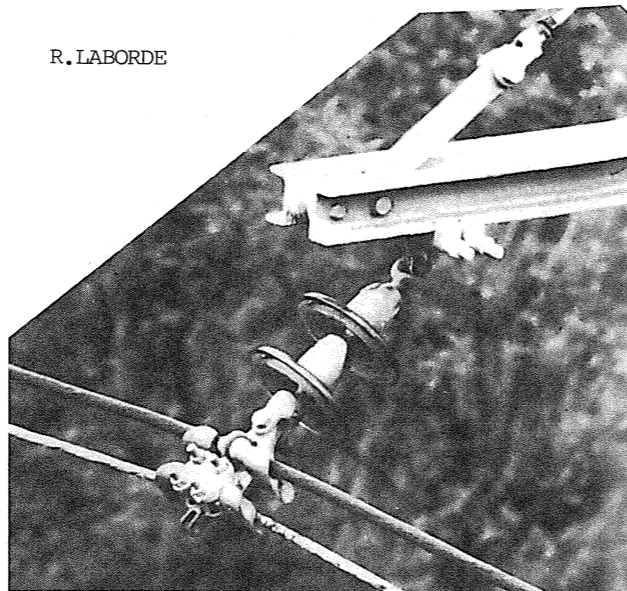
- si, pour une raison quelconque, vous n'avez pas la possibilité de placer un poteau tendeur avec ses haubans, vous pouvez placer un point d'ancrage sur un bâtiment et assurer la tension par une manille d'attelage.

- enfin, avec mon système, tous les isolateurs sont fictifs. Les parties isolées sont assurées par le fil nylon. Celui-ci est pincé dans une boucle de laiton et un point de cyanolite qui assurera la solidité.

- travaillez par-dessus le faisceau, mais attention au travail entre voies. A l'aller ça passe, mais au retour de la main, la manche accroche à chaque fois, surtout au début.

- le poids du tendeur de caténaire sous table est de 200 grammes environ.

- le poids du tendeur du porteur principal est de 100 grammes environ



R. LABORDE

A SUIVRE

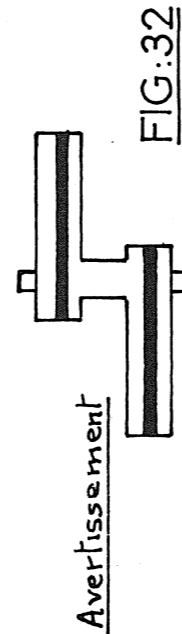
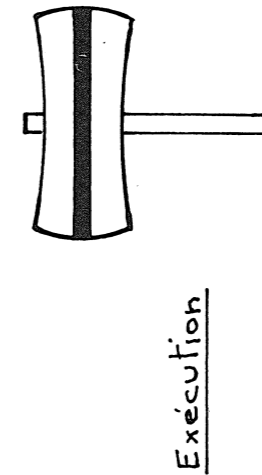


FIG:32



Exécution

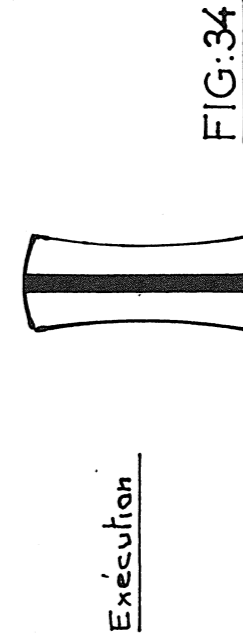


FIG:34

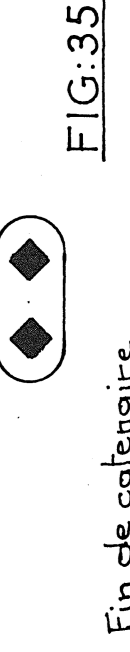


FIG:35

Fin de caténaire

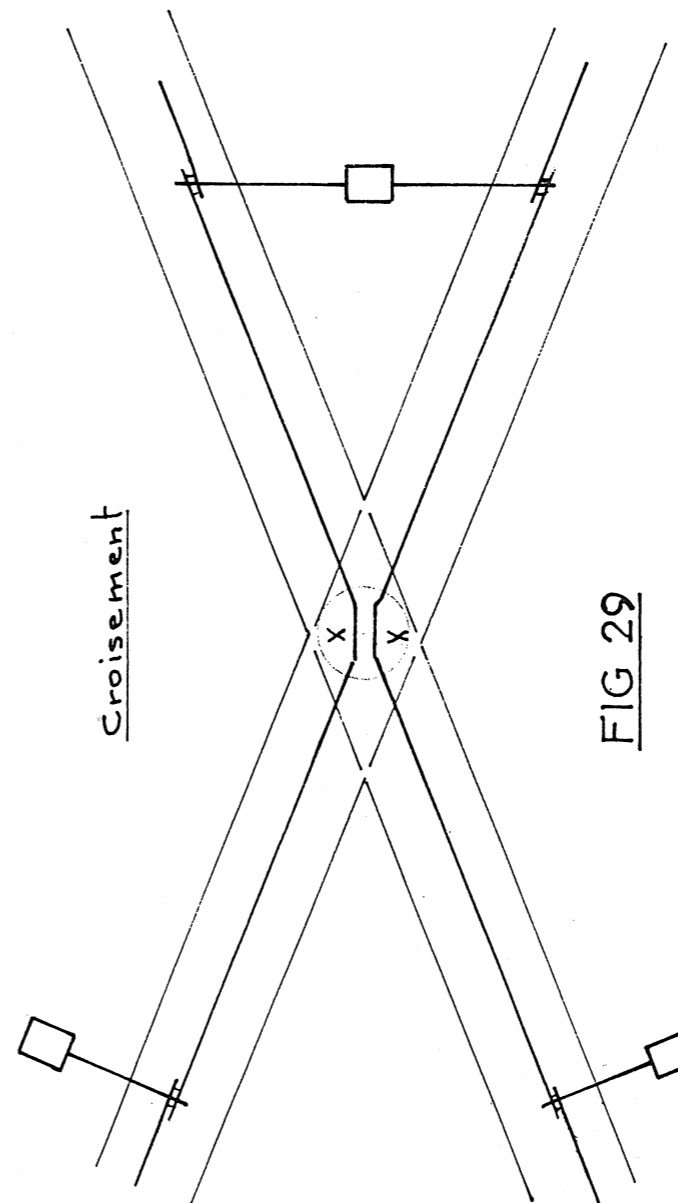


FIG:29

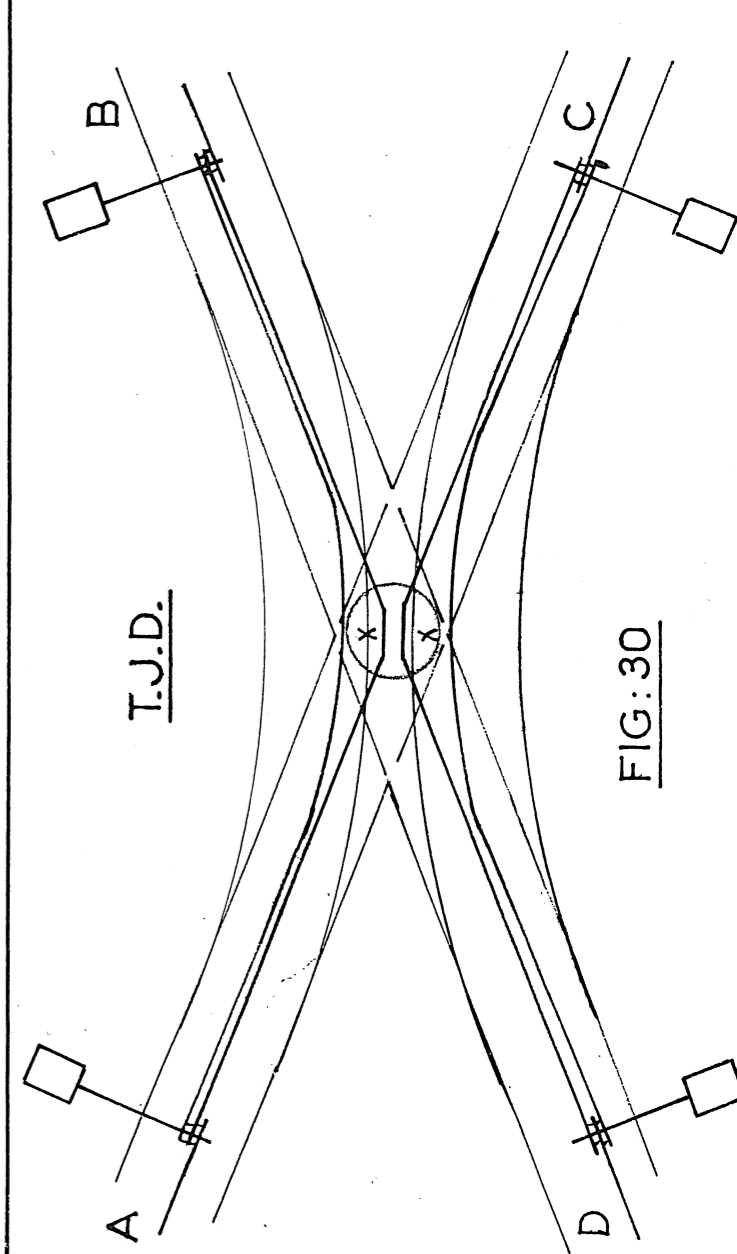


FIG:30

GARE ST.LAZARE

UNE INTRUSE CHEZ ELLE

La gare St.Lazare a accueilli du 11 au 16 mars dernier la PACIFIC 231 G 558 de Sotteville. Cette initiative a été annoncée par un petit paragraphe dans le n° du 9 mars de LA VIE DU RAIL.

Trop tard, bien sûr, pour vous l'annoncer dans HISTOIRE D'O, et c'est dommage car c'était un spectacle inhabituel et fort intéressant.

En fait ce n'était une intruse que dans le tableau actuel du Chemin de Fer, car depuis vingt ans la vapeur a perdu sa couronne.

Tout le monde connaît maintenant la réputation de la 231 G 558 et du PACIFIC VAPEUR CLUB qui a mené à bien sa remise en service. Elle était superbe le long de son quai, et surtout elle était sous pression toute la journée. Inutile de vous dire le succès, particulièrement pendant l'heure du midi où tous les Parisiens des alentours profitaient de la pause casse-croûte pour venir lui faire un brin de cour.

Elle arrivait vers dix heures pour occuper sa voie libérée de l'affluence du matin, et s'en retournait vers 17 heures pour laisser la place aux rames écoulant l'affluence du soir.

Elle était suivie de la voiture postale du PVC nous montrant une rétrospective photographique et cartophilique de cette ligne sortant de Paris par le pont de l'Europe et les Batignolles, au 19 e et début du 20 e siècle. Des documents fort intéressants dont le Pacific Vapeur Club assure d'ailleurs la vente pour les amateurs d'histoire ferroviaire.

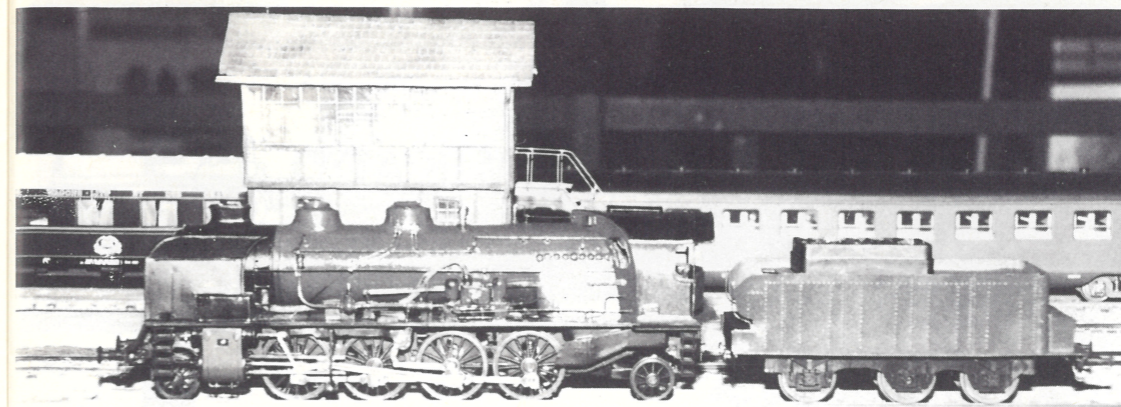
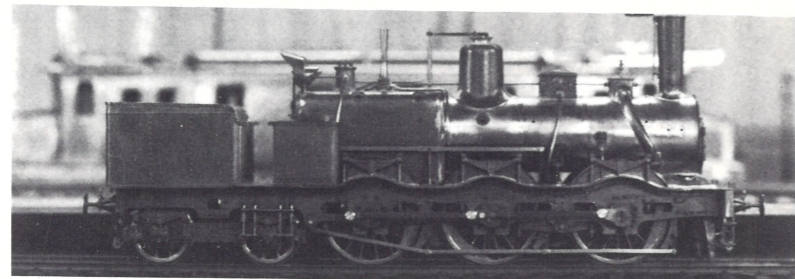
Et puis, surtout, pour les amateurs de la voie de 32, des vitrines fort bien disposées et présentées, avec les "REINES" de l'Ouest du temps de la vapeur au 1/43,5. On reconnaissait la très jolie collection de Messieurs MABILAIS. Souvenez-vous, l'exposition de la défunte gare de la Bastille et du dépôt Ouest. Ce dépôt présenté, on ne peut plus vivant et rempli de machines, modèles réalisés à la grande époque FOURNEREAU.

Difficile, croyez-moi, de s'extraire de cette voiture postale... Ensuite, on pouvait visiter la voiture du CCAC et son réseau HO bien connu.

Messieurs du PVC et Messieurs de la Région Ouest SNCF, bravo et merci. Mais il faut recommencer cet exploit, car, en voyant les banlieusards et les autres dans la gare et sur le quai, la preuve est faite que la locomotive à vapeur devenue si rare, ne laisse personne indifférent.

Mais, la prochaine fois, prévenez-nous à l'avance, à grands coups de sifflet et d'échappement. Votre machine mérite de fuguer souvent de son dépôt.

JEAN CLAUDE RAGOT



CONSTRUCTION D'UNE
141 PLM SERIE 1001
A 1012
DEVENUE 141 A

MICHEL PERRIER

(n° 1)

141 PLM

ADAPTATION DU CHASSIS AUX NORMES FINE SCALE

PAR JEAN CLAUDE RAGOT

Afin de ne pas nous éloigner de la réalisation de MICHEL PERRIER, et rendre compatible l'ensemble de la machine avec les normes F.S. et les pièces standards KIT-ZERO, voici (page s suivantes) le plan adapté du châssis paru dans le N° 23 d'H.d'O.

(PHOTOS N° 1 ET 2 : LA 141 E
DE DANIEL BOURDAUD'HUY)

Trois aménagements sont à prévoir :

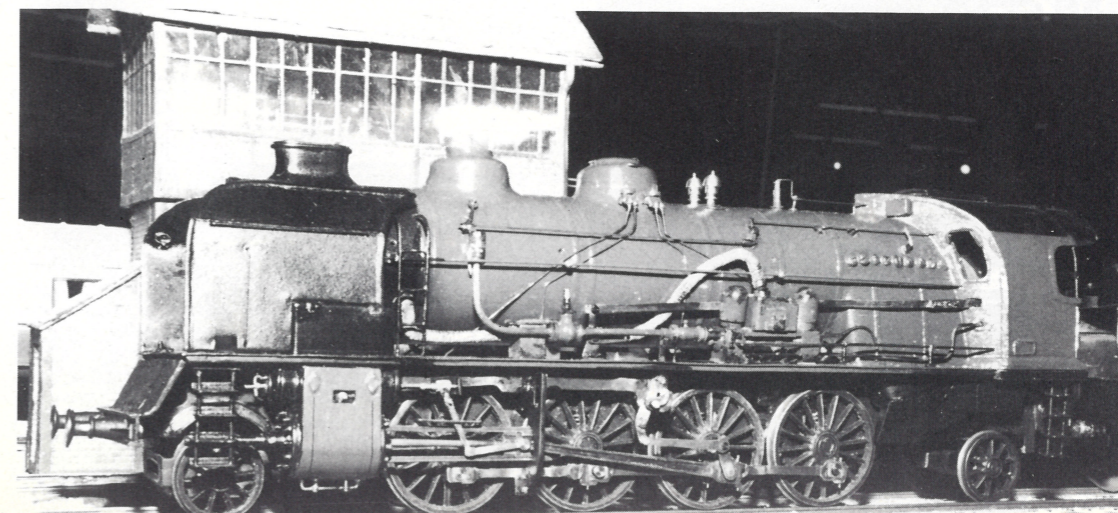
- 1) La cote intérieure des longerons passe à 23 mm, au lieu de 22. Les longerons restent en 15/10 e. ATTENTION : il faudra diminuer de 0,5 mm la largeur des supports de glissière et des supports de distribution (voir page 21 du n° 24) et des plaques avant et arrière des cylindres (page 20 du n° 25). Afin de ne pas remettre en cause la cotation de ces pièces nous vous conseillons de les réaliser conformes aux dimensions indiquées sur chacune d'elles, et, ensuite, lorsqu'elles sont terminées, d'enlever 0,5 mm sur l'arête en contact avec les longerons.
- 2) L'utilisation des entretoises K.Z. de section rectangulaire oblige à modifier l'emplacement des perçages sur les longerons. Ces cotes modifiées sont indiquées. Six entretoises suffisent. Les trous sont à percer au Ø 2.
- 3) Les boîtes d'essieux coulissantes K.Z., de même, obligent à modifier légèrement les cotes des glissières. Elles sont appliquées par un ressort hélicoïdal maintenu par la patte

verticale découpée dans le longeron. C'est le bas de cette patte qui sert de butée à la boîte. Lorsque votre modèle sera terminé les ressorts installés devront laisser un jeu de 0,5 à 1 mm entre le dessus de la boîte d'essieu et la base de cette patte. C'est indispensable pour avoir une suspension effective. Le tarage de ces ressorts reste le point délicat à réaliser. Pour simplifier vous pouvez faire une suspension négative, c'est-à-dire être en contact permanent contre les butées. Les ressorts, dans ce cas, seront plus faibles et ne serviront qu'à garder le contact de la roue avec le rail. Dans ce cas la cote (A) passera à 10,5.

Pour maintenir les boîtes d'essieux dans le châssis vous pouvez réaliser, comme le conseille Michel Perrier, dans le n° 23, une plaque de laiton de 10/10 e, de 23 mm de large et de 154 mm de long. Cette plaque recevra par en-dessous les ressorts à lames factices et la timonerie de freinage.

VOIR HISTOIRE D'O DEPUIS LE N°22

(n° 2)



HISTOIRE D'O N° 26
JUIN 1989 PAGE 13

HUET

* VOIE SUR COUSSINETS K&L FINESCALE *

Voie à double champignon sur coussinets, type MIDI, PO, OUEST

* VOIE COURBABLE *

* VOIE & AIGUILLAGES EN KIT *

- Rails maillechort code 125
- Travelage et coussinets superdétaillés en ABS
- Pièces pour réalisation d'aiguillages
- Notices de montage très détaillées

* AIGUILLAGES GRANDS RAYONS, PRETS A POSER *

- Rayons de 1,6m / 2,3m / 3,2m / 4,2m
- Superdétaillés, avec lames flexibles, bielles de lames

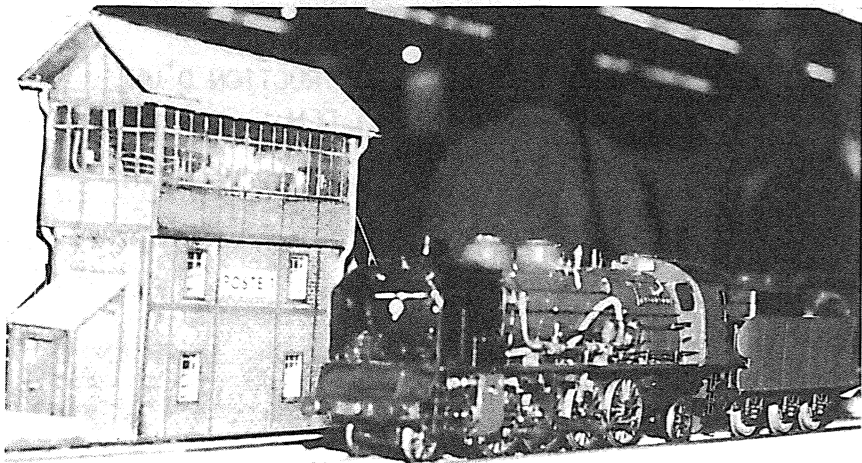
* COFFRETS LUXE *

Pour mettre en valeur vos plus belles machines
Couvercle en PERPEX, socle en Palissandre avec voie ballastée et patinée

Documentation et tarif contre enveloppe timbrée à

HUET, 5 rue des Anciens Combattants 59175 TEMPLEMARS

LE TRAIN
HAUTE FIDELITE



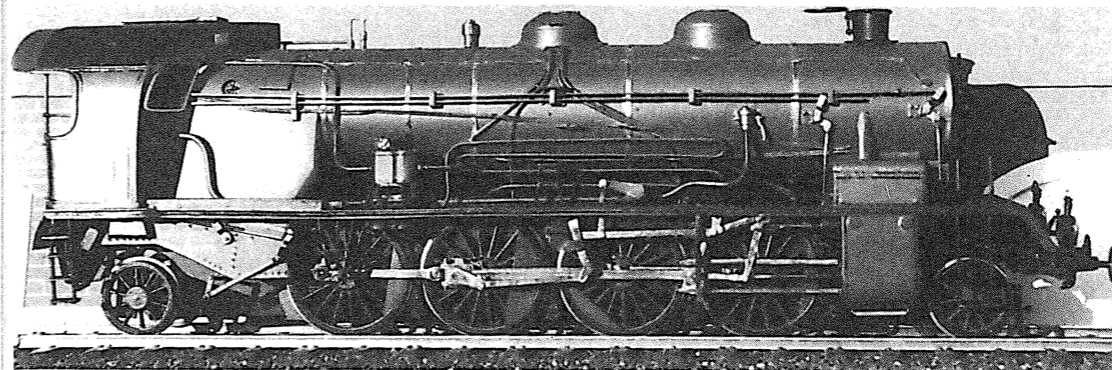
PHOTOS JACQUES ARCHAMBAULT

la 141 E de DANIEL BOURDAUDHUY

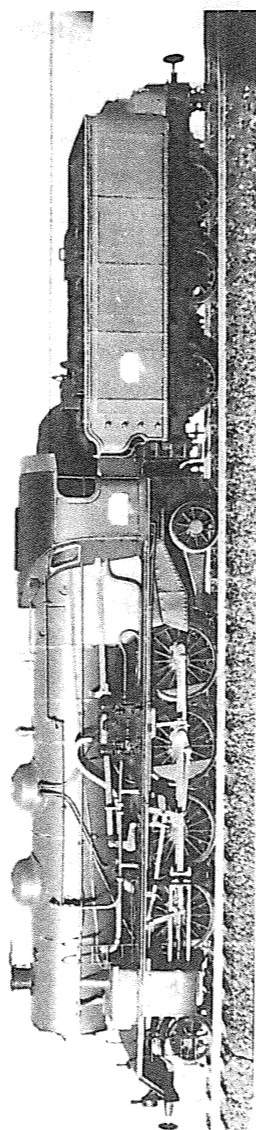
En cas d'utilisation d'un moto-réducteur 10- H -01 sur le troisième essieu moteur, tracer et percer au Ø 2 le trou (B) recevant l'entretoise, et encocher légèrement le châssis comme indiqué au-dessus du quatrième essieu, pour permettre au moteur de passer.

Si votre machine n'est pas destinée à tirer de lourdes rames vous pouvez employer le motoréducteur 10- H -02 directement sur l'essieu arrière.

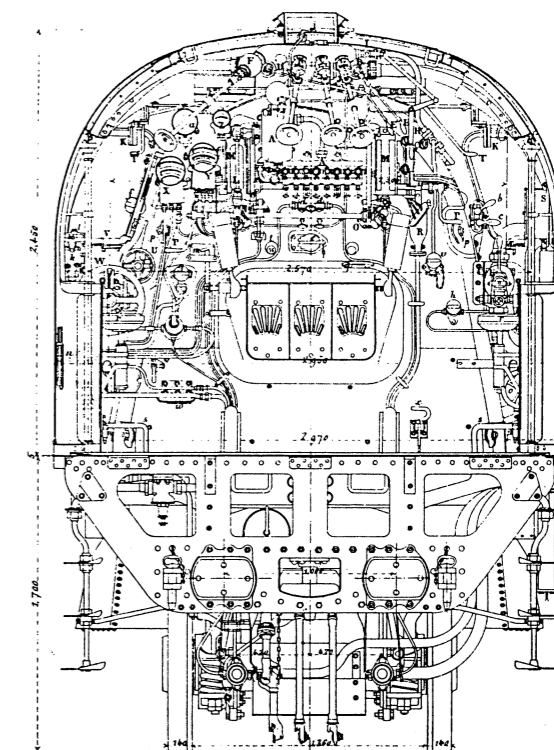
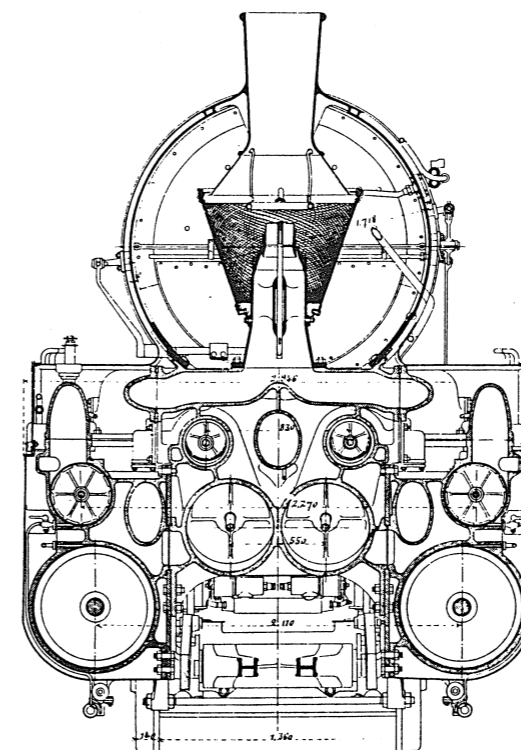
JEAN CLAUDE RAGOT



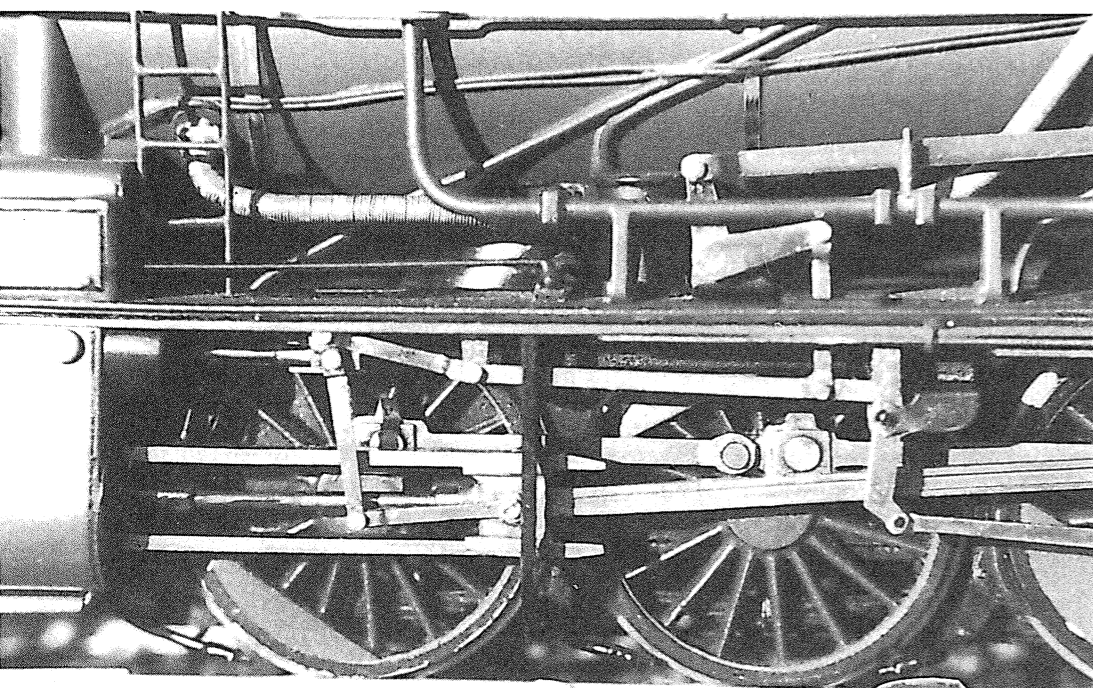
A SUIVRE



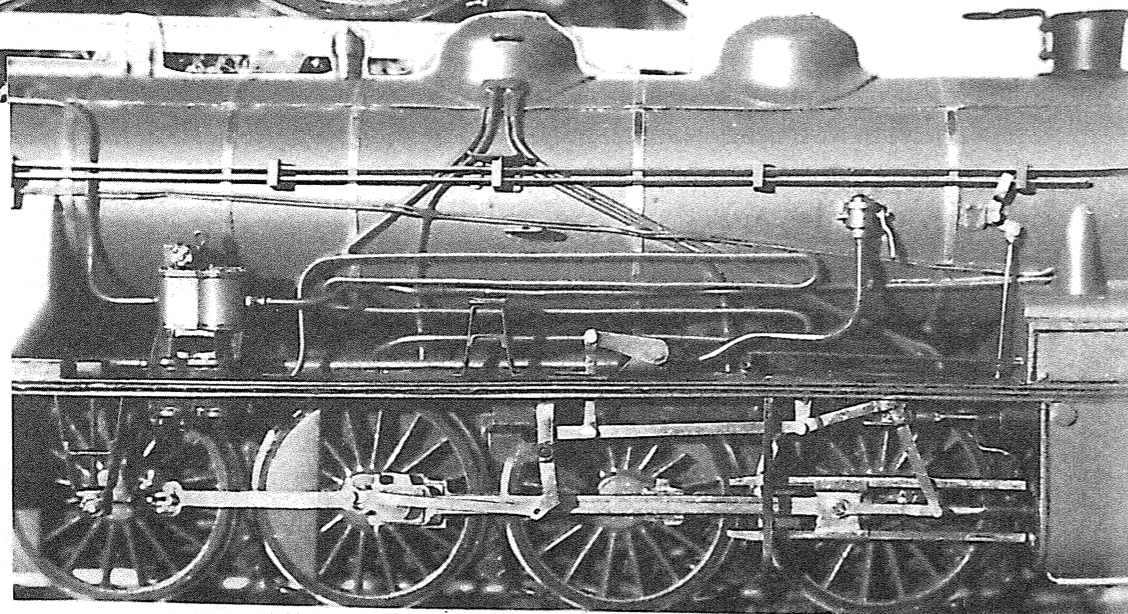
LA 141 C de LOUIS ROUVIERE



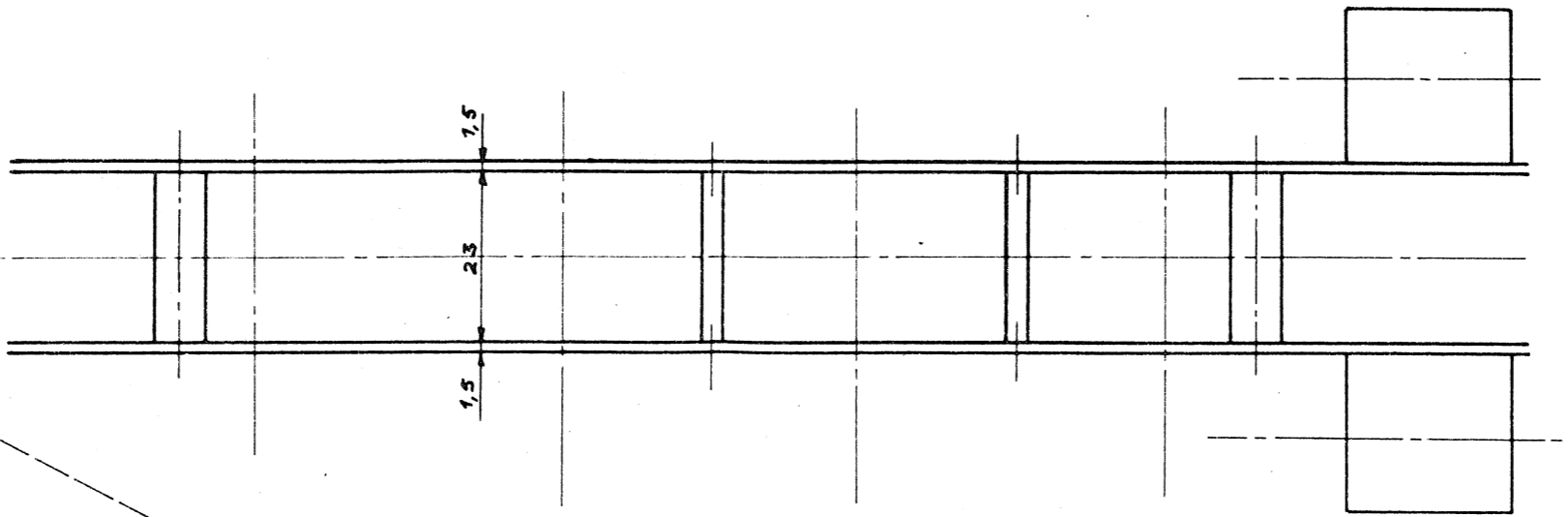
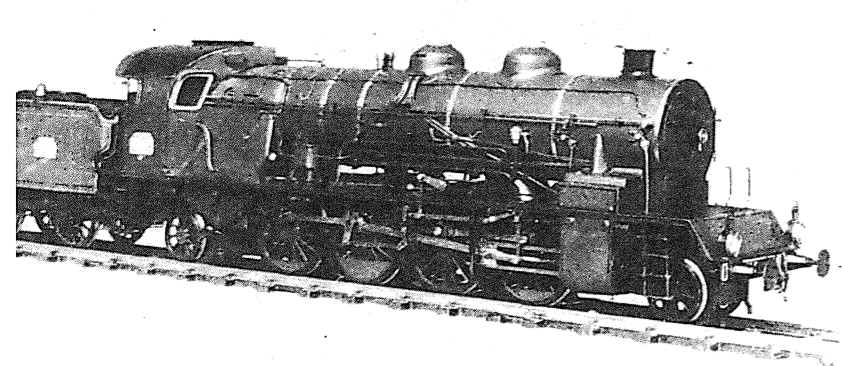
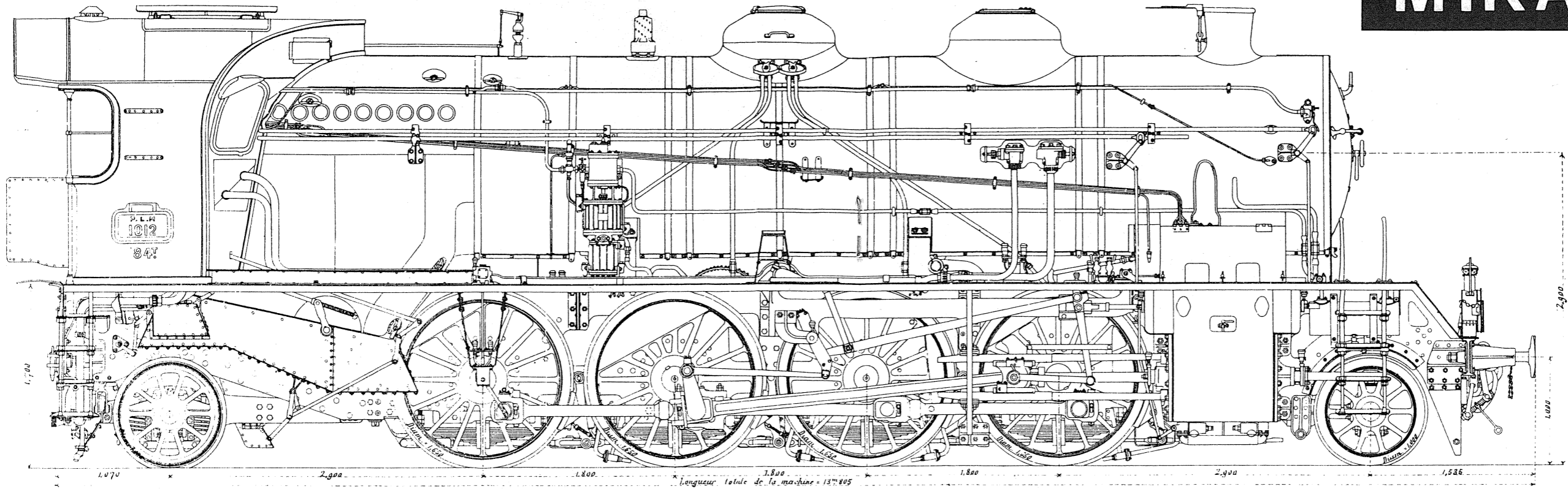
- A - graisseur à condensation et réservoir d'huile.
- B - robinet de prise de vapeur du graisseur.
- C - robinet de prise de vapeur du chauffage.
- D - robinet de prise de vapeur des injecteurs.
- E - manoeuvre de la prise vapeur des injecteurs, et injecteurs.
- F - robinet de prise de vapeur du démarreur.
- G - robinet de prise de vapeur du petit cheval.
- H - manoeuvre de la prise de vapeur du souffleur.
- I - robinet de prise de vapeur du souffleur.
- J - robinet de prise de vapeur de la sablière.
- K - manoeuvre des registres de ventilation.
- L - niveaux d'eau.
- M - protection des niveaux d'eau.
- N - robinets purgeurs des niveaux d'eau.
- O - support de la lanterne de niveau d'eau.
- P - manoeuvre à distance des niveaux d'eau.
- Q - robinets de jauge.
- R - collecteurs des robinets de jauge.
- S - Indicateur de vitesse.
- T - manoeuvre du sifflet.
- U - manoeuvre de l'échappement.
- V - manoeuvre du régulateur.
- W - volant de manoeuvre du changement de marche.
- X - manomètre de la chaudière et des boîtes à vapeur.
- Y - manomètre du frein modérable et du frein automatique.
- Z - manomètre du chauffage par la vapeur.
- a - pyromètre.
- b - manoeuvre des purgeurs des cylindres d'admission.
- c - manoeuvre des purgeurs des cylindres de détente.
- d - robinets réchauffeurs des rotules de prise d'eau.
- e - regard d'arrière de boîte à feu.
- f - robinet d'injection d'eau et de vapeur dans les cylindres de détente.
- g - robinet d'injection d'eau dans les cylindres d'admission.
- h - robinet arroseur de la porte de boîte à fumée.
- i - robinet de manoeuvre de la sablière.
- j - robinet de prise de vapeur du manomètre de la chaudière.
- k - robinet de manoeuvre du frein automatique.
- l - robinet de manoeuvre du frein modérable.
- m - poignée des registres des portes du foyer.
- n - robinet de manoeuvre du chauffage.
- o - volant de manoeuvre de la grille mobile.
- p - autoclave d'angle de boîte à feu.
- q - support de burette à huile.
- r - sièges pour mécanicien et chauffeur.
- s - barre d'appui des pieds du mécanicien et du chauffeur.
- t - timbre de la chaudière.
- u - entonnoir de vidange du graisseur à condensation.
- v - ramonage des tubes par l'arrière.
- w - marchepied d'accès au graisseur.
- x - manoeuvre des portes arrière du cendrier.



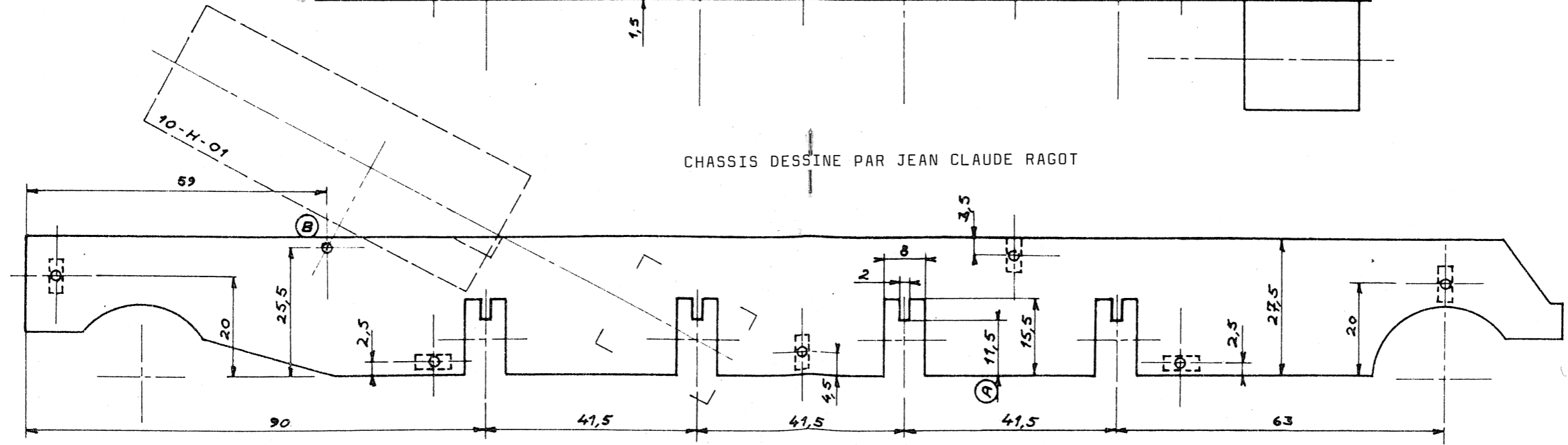
CI-DESSUS ET CI-CONTRE :
LA 141 C de LOUIS ROUVIERE



MIKADO

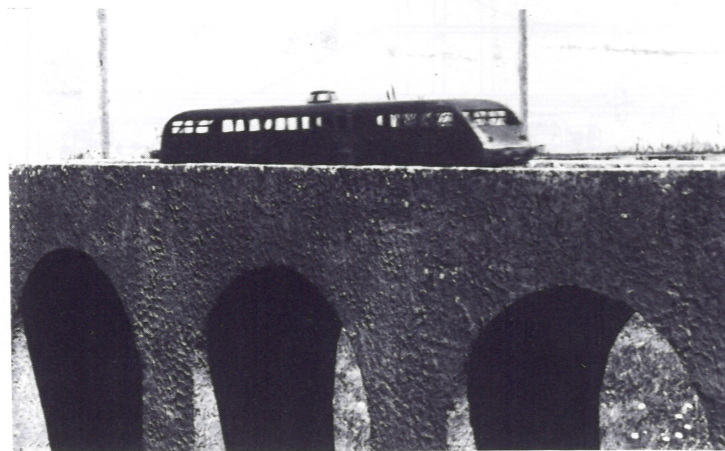


CHASSIS DESSINE PAR JEAN CLAUDE RAGOT



LE SIFFLET

JACQUES FONTAINE



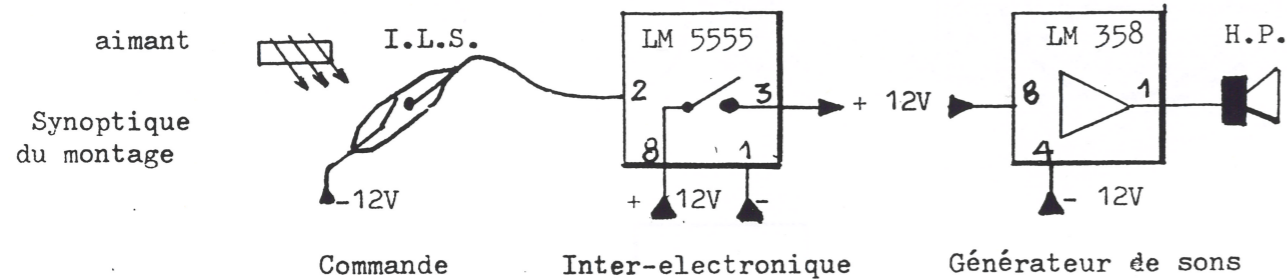
RESEAU DOMINIQUE YBERT

Le sifflet que je vous présente aujourd'hui a été testé en écoute par les amis du Cercle du Zéro d'Ile de France. La tonalité que vous obtiendrez restera fonction du H.P. utilisé et de son emplacement (voir H.d'O n° 3). Il produit un effet intéressant.

Le montage comprend deux parties : le déclencheur/minuteur (qui sera utilisé pour d'autres montages), et le sifflet lui-même.

Sa tonalité le destine principalement aux premières locos électriques du P.O. ("Boîte à sel, 5500 ...). Le son vapeur est à l'étude.

SYNOPTIQUE DU MONTAGE



PREMIERE PARTIE : LE DECLENCHEUR/MINUTEUR

Il utilise un circuit intégré LM 555, qui a déjà servi pour l'alimentation à efficacité variable, et l'inverseur électronique d'exposition.

L'utilisation du C.I. nous simplifie les montages, aussi n'avez aucun complexe à les utiliser.

Chaque C.I. réalise une fonction qu'il serait difficile de faire avec des composants séparés.

LE LM 555

Son arrangement interne de 28 transistors et 11 résistances associés sur une "puce", et avec un câblage approprié, nous permet de résoudre nos problèmes de temps. Les deux montages de base sont : L'ASTABLE - c'est un relaxateur qui fournit des impulsions avec une fréquence fonction de la constante de temps R.C.

LE MONOSTABLE - à chaque commande extérieure il délivre une impulsion dont la durée est fonction de R.C.

Les autres montages dérivent de ces deux principes de base. Les impulsions de temps sont disponibles sur la sortie (pin 3) avec un courant maxi de 200 mA, ce qui permet la commande directe d'un relai, de lampes, de L.E.D., ...

Le LM 555 en interrupteur.

Il est donc monté en monostable. A chaque impulsion de commande il va appliquer l'alimentation sur le sifflet pendant une durée de 2 à 3 secondes. Ce temps est déterminé par R8 et C5. En augmentant ces valeurs vous augmentez ce temps et inversement.

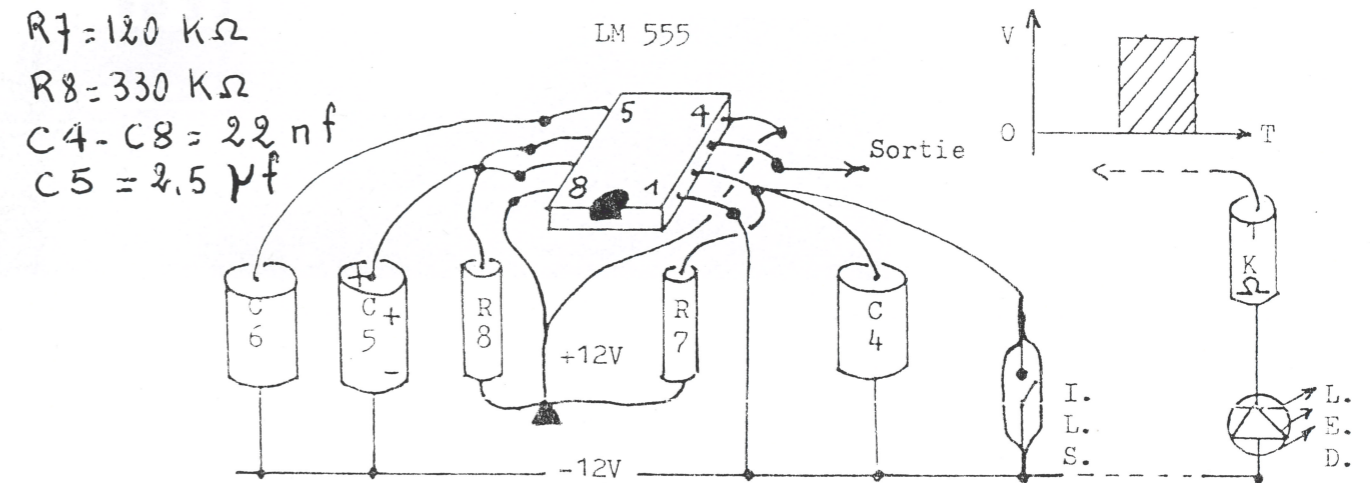
Le déclenchement de l'interrupteur s'effectue en appliquant une impulsion négative sur l'entrée du 555 (pin 2), cette impulsion est obtenue à partir de R7 - C4. En attente ce condensateur se trouve porté au potentiel de l'alimentation (+ 12 v) à travers R7. En court-circuitant ce condensateur fugitivement par un poussoir, une I.L.S., une L.D.R. ..., on obtient une tension décroissante vers 0 (d'où une impulsion négative), et le 555 conduit le + alim. vers le sifflet. D'où fonctionnement de celui-ci.

Si je me suis attardé sur ce montage, c'est pour qu'il soit bien compris, car vous le retrouverez dans d'autres applications. Je vous conseille, en attendant le dessin du circuit imprimé, de l'essayer en montage volant, selon le dessin ci-après, avec le 555 monté sur un support. Pour matérialiser le fonctionnement j'ai placé sur la sortie (pin n° 3) une L.E.D. avec, en série, une résistance de 1 k vers le moins alimentation.

Notez que le câblage d'un circuit intégré est toujours vu de dessus, alors que les transistors sont vus de dessous. C'est idiot mais c'est comme ça !

LE SIFFLET

JACQUES FONTAINE



EXEMPLE DE CABLAGE D'ESSAI SUR PLAQUETTE COSSES RELAI

Le circuit de déclenchement.

Pour avoir un déclenchement sûr, il faut que la tension sur la pin 2 passe très rapidement en-dessous de 1/3 de la tension d'alimentation du 555.

Cette condition est bien remplie avec un I.L.S. résistance presque infinie à l'état ouvert, et résistance presque nulle à l'état fermé.

Certains auteurs utilisent une L.D.R. (Light Dependante Resistance), mais ce composant présente une infinité de valeurs de résistance entre l'obscurité et le plein éclairage. On peut obtenir jusqu'à 10 de rapport de résistance, mais en pratique un rapport de 3 ou 4 est courant. Cela est dû à l'éclairage ambiant, à une mauvaise occultation de la L.D.R....

On améliore son fonctionnement en utilisant une ampoule d'éclairage focalisant la lumière sur la L.D.R. Un réglage de sensibilité est nécessaire. Ce composant, associé à un transistor amplificateur, est plutôt destiné à des réglages de luminosité.

C'est pourquoi je préfère les I.L.S., mais, dans certains cas, les deux systèmes peuvent se compléter.

Jacques Fontaine

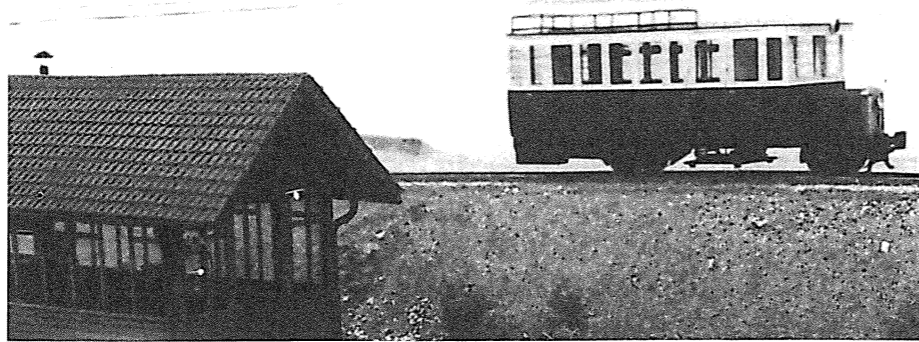
Dans le prochain n° d'H d'O la réalisation complète du sifflet.



ET AU 1/43 ..?

DANS LES N° 16 ET 17 D'H.D'O. NOUS AVONS PASSE UN ARTICLE DE ROBERT LABORDE ET RENE CHEVROT SUR LE MONTAGE DU PANTO AM 18 GV, DONT LE KIT EST DISPONIBLE CHEZ J.M.G. (GILLARD, DE TOURS).

AUJOURD'HUI NOUS COMMENCONS, DES MEMES AUTEURS, L'ETUDE DE LA CONSTRUCTION DE CE PANTO.



Pourquoi faire, un panto ?

1) FABRICATION DES ELEMENTS

L'ensemble des pièces constitutives du panto est donné par les plans n° 1 et 2.
Le plan n° 3 (voir Histoire d'O n° 16 et 17) donne l'assemblage des pièces entre elles.
Le plan n° 4 fournit les dessins des accessoires du panto.

1) SOCLE PIECE A PLAN N° 1

Celui-ci est réalisé à partir d'une feuille de laiton d'épaisseur 1 mm.
Les supports de bras B seront encastrés sur le socle A et soudés après perçage.
Les trous de fixation du socle sont taraudés à M2.

2) BRAS PRINCIPAL Pièce C, plan n° 1

Le bras est obtenu à partir d'un tube de laiton de \varnothing extérieur 2,5 mm et de \varnothing intérieur 1,5 mm et d'un rond laiton de \varnothing 2,5 mm vertical.
Ces trois pièces sont assemblées par soudure suivant plan.

3) GENOUILLERE Pièce D, plan n° 1

Cette pièce, réalisée suivant plan, sera pliée en forme de U, et c'est à l'intérieur de celle-ci que sera soudée la partie basse du bras supérieur E.

4) BRAS SUPERIEUR Pièce E, plan n° 1

Afin de réaliser correctement le bras supérieur il est nécessaire de confectionner un gabarit.
CONFECTION DU GABARIT :
Prendre une plaque de base en fer doux de 30 x 60 x 10 mm. Visser dessus une autre petite plaque ayant la forme de E moins 1 mm sur toutes les cotes, tant en profil qu'en plan.
Ce gabarit va servir à cintrer le fil et à souder.
Rainurer, sur une profondeur de 2 mm, le gabarit, perpendiculairement à l'axe et à 25 mm de la partie la plus longue (voir plan).

Perçer à 1 mm de \varnothing les points indiqués, sur une profondeur de 4 à 5 mm, et à 1 mm des bords du gabarit, pour les trous extérieurs.
Engager à force, dans tous ces trous, des pointes fines.
Couper la tête.

Ce gabarit permet donc de cambrer les fils et de les maintenir pendant la brasure.
La rainure servira à positionner et souder exclusivement à l'étain la demi-ceinture.
Celle-ci sera soudée après que la pièce E aura, elle-même, été soudée à l'intérieur de la genouillère D.

REALISATION DU BRAS (herse)

Prendre une longueur de fil d'acier de \varnothing 0,6 mm et de 108 mm. Sur le côté le plus étroit le fil n'est pas coupé mais repart après une boucle de 3 mm de \varnothing , pour passer entre les chandelles et être rabattu sur le fil horizontal bas et soudé.

Le socle en fer doux sera utile pour la prise à l'étau de l'ensemble du gabarit.

5) BIELLETES Pièces O et P, plan n° 1

Réaliser les manilles H I et J suivant le plan.
Façonner les biellettes de commande avec du fil de laiton de \varnothing 0,7 mm.
Soudé, à chaque extrémité, les manilles.
Une manille H à chaque extrémité de la bielle supérieure.

Les manilles I et J pour la bielle inférieure. Maintenir les entr'axes indiqués sur le plan.
L'extrémité de la bielle inférieure sera soudée à l'intérieur du U de la manille J.

6) TENDEUR DE RESSORT Pièce F, plan n° 1

A réaliser suivant plan.

7) JAMBE DE FORCE Pièce G, plan n° 1

A réaliser suivant plan.

A SUIVRE

R.LABORDE

Rep	Nb	Designation	Matiere	Epai
A	1	Socle	Laiton	1.0
B	2	Support de bras	Laiton	0.6
C	1	Bras principal	Laiton	$\varnothing 2.5$
D	1	Genouillere	Laiton	0.6
E	1	Bras superieur	Laiton	0.6
F	1	Tendeur de ressort	Laiton	0.5
G	1	Jambe de force	Laiton	0.5

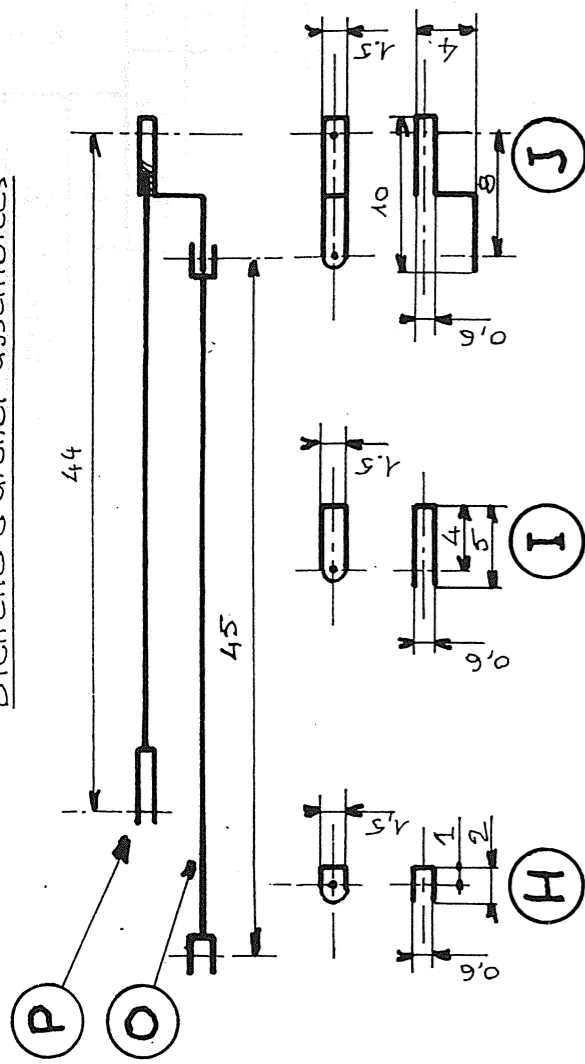
PANTO AM18
Rc/Z-05-87

Ecartement 0
Echelle : 2
ELEMENTS

1

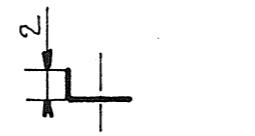
HISTOIRE D'O N° 26 JUIN 1989 PAGE 21

Biellettes d'archet assemblées

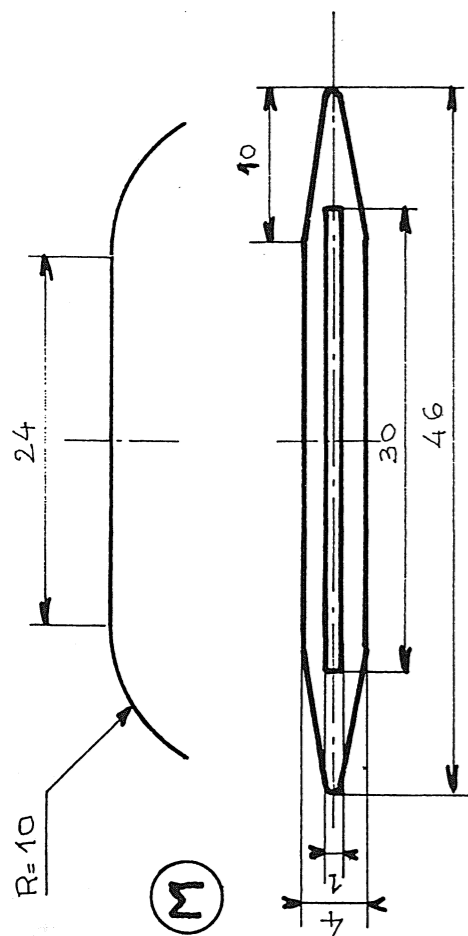


P	1	Biellette inferieure	Laiton	0,6
O	1	Biellette superieure	Laiton	0,6
N	1	Archet 25000 V	Cuivre	1,0
M	2	Archet 1500 V	Cuivre	1,0
L2	2	Support d'archet	Laiton	0,6
L1	2	Support d'archet	Laiton	0,6
K	1	Biellette d'archet	Laiton	0,6
J	1	Manille	Laiton	0,6
I	1	Manille	Laiton	0,6
H	2	Manille	Laiton	0,6
Rep	Nb	Désignation	Matiere	Epoi

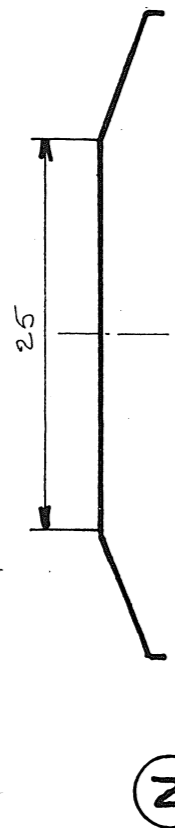
Les manilles sont percés $\phi 1$



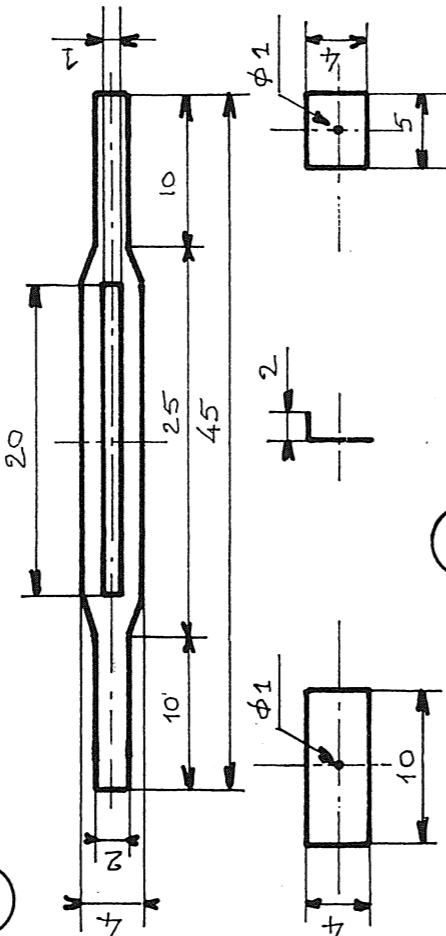
L2



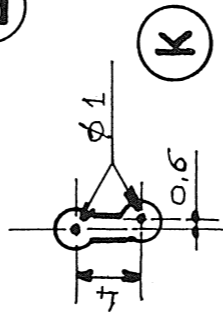
M



N



L1



K

PANTO AM 18

Re/z-05-87

Ecartement 0
Echelle: 2
ELEMENTS

2

B. P. 204 MOUROUX
77120 COULOMMIERS

VENTE EXCLUSIVEMENT
PAR CORRESPONDANCE



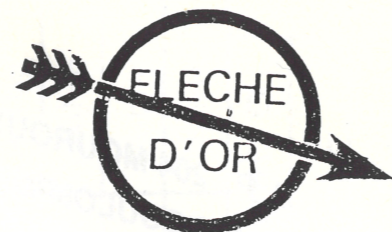
modèle à l'échelle 0

AUTORAIL 150 CV (X5500)

Documentation contre 5F. en timbre



RETRO-PEDALAGE



LA BICYCLETTE
DE
FLECHE D'OR

JACQUES ARCHAMBAULT

PHOTO N° 1

PHOTO MONTRANT LE RENFORCEMENT
DU BERCEAU MOTEUR

Ne relisez pas le n° 20 d'H d'O, oubliez le paragraphe sur la "Bicyclette" et la naïve observation : "l'ensemble ne paraît pas devoir poser de problèmes", comme si Boileau n'avait pas prévenu : "cent fois sur le métier, remettez votre ouvrage", comme si les amateurs du zéro pouvaient se contenter de la facilité !

De pareilles bévues peuvent tuer une réputation. Il m'a fallu un an pour m'en remettre. Et puis, j'aurais aimé ne pas revenir seul, mais rencontrer un homme juste qui aurait accompli son devoir et terminé son montage. Hélas ! je n'ai croisé que des amateurs à court d'inspiration, ou sevré de motorisation, ou de je ne sais quoi.

Même Jean Pierre Chevollepe, rencontré à l'expo de la Maquette Porte de Versailles, m'a déçu. Auteur d'un article magistral et de belles photos dans la revue VOIE FERREE (n° 51), il avait excité ma curiosité. Ravi, je l'ai vu arriver sur notre stand avec sa 120 ciselée, peinte, belle, vierge, désirable... C'est terrible ce que les amateurs du HO peuvent être habiles lorsqu'ils flirtent avec le Zéro. Est-ce parce qu'ils ne sont pas empêtrés dans de vieux tabous, ces chères vieilles choses comme le COARSE-SCALE - bien plus coarse que scale, d'ailleurs ?

Encore hélas !, J.P. Chevollepe, le coquin, avait caché le vide de sa machine : elle aussi était démunie de motorisation.

Me voilà donc seul devant vous, nu et tellement fragile avec des photos, quelques trucs, des bidouillages sans garantie.

Dans LOCO-REVUE n° 51 (décembre 88) J.P. Quatresous, également handicapé de motorisation, fait une découverte qui me laisse encore rêveur : FLECHE D'OR

aurait réalisé sa 120 à partir d'une fiche documentaire L.R. (au 1/120 e !), elle-même établie d'après des documents officiels de la Cie de l'OUEST... lesquels documents présenteraient de notables différences avec les documents non moins officiels de la REVUE GENERALE DES CHEMINS DE FER... d'où plan KIT-ZERO passé dans H.d'O n° 20 ... bref ! essoufflé J.P. Quatresous avoue : "On ne sait plus très bien à qui se fier", étant donné que ces machines ont subi, au cours des temps, nombre modifications et que, s'il manque quelques millimètres au châssis FLECHE D'OR, (selon le plan KIT-ZERO), il est fort possible, qu'à l'instar des constructeurs automobiles, la Cie de l'OUEST ait raccourci un châssis pour en faire une bicyclette... de course !

Après tout, la seule erreur de FLECHE D'OR est peut-être de nous avoir donné une bielle motrice pour châssis long, puisque la notice conseille, avec une désarmante candeur, de la raccourcir.

Aussi ne vous laissez pas complexer, ne suivez pas de trop près les recommandations de cette notice : "Avant de procéder au montage il est indispensable de réunir une documentation aussi complète que possible", les menus soucis livrés en prime dans le kit étant bien suffisants sans chercher plus loin.

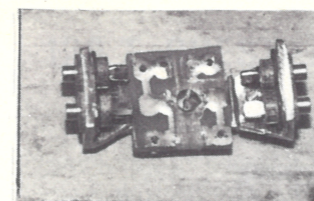
Quand une fille est jolie il est grossier de demander si, en plus, elle a une dot. Et cette 120 est fort gironde!

*

MONTAGE DU KIT

LA DISTRIBUTION INTERIEURE

La D.I. avec ses bielles motrices trop longues, m'a paru devoir poser un problème aussi passionnant que le sexe des anges. Je l'ai donc virée.



LA BICYCLETTE DE FLECHE D'OR

L'ESSIEU MOTEUR

Pour que les roues dentées travaillent bien dans l'axe, l'essieu moteur ne doit pas avoir de jeu latéral. Une fois positionnée la roue de 25 dents est à goupiller sur l'essieu. J'ai jugé sage de goupiller également la roue de 15 dents sur l'axe moteur

Attention, pour que les dents des deux roues ne glissent pas les unes sur les autres, il est nécessaire d'avoir :

- un jeu minime dans le couple d'engrenages,
- une fixation très rigide du moteur.

Voir sur la photo de la page précédente comment a été renforcé le berceau du moteur en soudant sur la partie horizontale deux petites barres.

Le support arrière du moteur est renforcé et relié par une patte, à une tige maillechort 8/10 e qui traverse le châssis à hauteur des consoles des caisses à eau.

LES CONSOLES DES CAISSES A EAU

Ces consoles sont soudées sur et sous cette tige 8/10 e. (voir photo n° 2).

Les consoles situées entre les roues motrices sont à souder à deux petites tiges qui s'enfoncent dans les caisses à eau. (Mais je n'en suis pas encore arrivé là, à l'heure où j'écris ces lignes).

A noter que les tubulures des injecteurs peuvent également être soudées sur cette même tige.

SYSTEME DE FREINAGE

Les sabots de freins sont à fixer sur la partie basse du châssis (en résistoplast très fragile). J.P. Chevollepe a renforcé cette barre (de section 2,00 x 1,5 mm) à l'aide d'une patte en laiton soudée sur la partie haute du châssis (celle-ci en laiton enrobé de résistoplast).

Cette astuce m'était interdite, ayant mobilisé

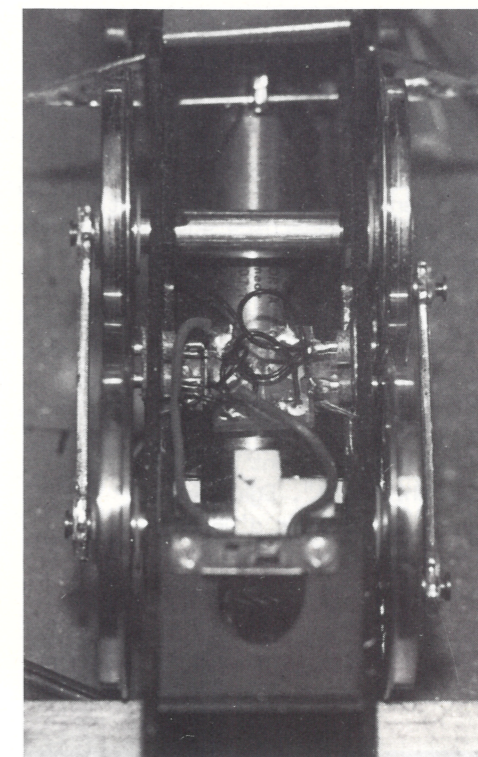


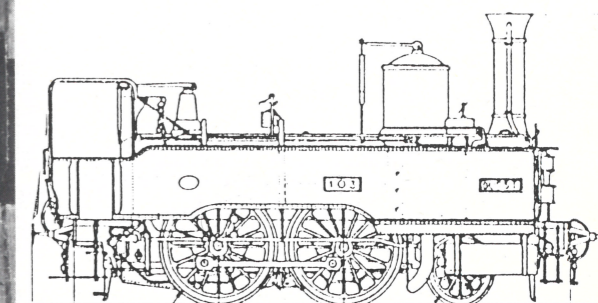
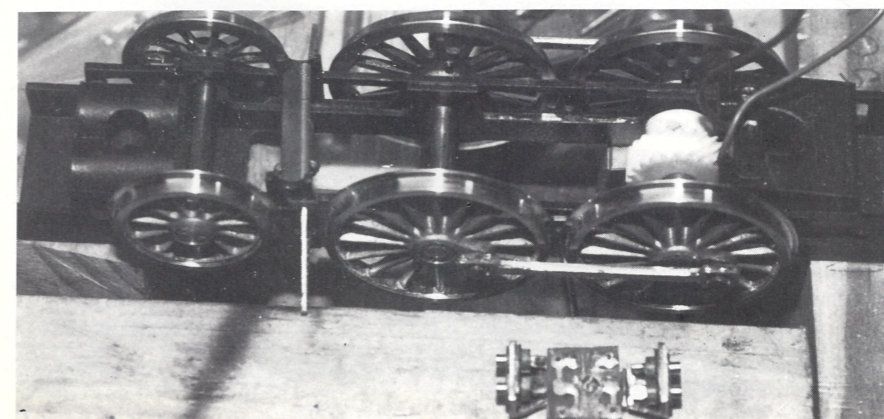
PHOTO N° 2

cet espace pour mon système de prise de courant. J'ai donc éliminé le freinage à air. Pas de sabots entre les roues, pas de réservoir à air et pas de pompe à air (très jolie mais tellement fragile !). Quant au frein d'immobilisation il ne pose pas de problème particulier

MARCHEPIEDS ARRIERE

La notice prévoit de les enfoncer dans le résistoplast (une résine de 2 mm d'épaisseur ?). J'ai préféré les souder sous le plancher de cabine (quitte à dégager leur encombrement au cutter) et renforcer le bord (comme pour la plate-forme avant, avec une chute de maillechort.

PHOTO N° 3



Extrait Fiche Doc. LOCO REVUE.

LA BICYCLETTE DE FLECHE D'OR

ABRI

Avant de cintrer la plaque photogravée (à chauffer au rouge) percer le trou à ovaliser pour passage de la soupape et de la commande de sifflet.

Les côtés de cabine particulièrement cassants (en résistoplast) seront utilement renforcés en collant, à l'intérieur et sous la ligne oblique de rivets, deux baguettes en PVC, imitant les deux trémies à charbon.

PRISE DE COURANT

Ne cherchez pas sur vos plaques photogravées. Rien n'est fourni. C'est tout juste si la notice vous suggère : "les prises de courant se feront au moyen de lamelles ou de fils en chrysocal". Egalement : "Il est possible de prendre le courant d'un côté sur le châssis en supprimant les rondelles d'isolement sur les roues". (Gardez-vous bien de suivre ce conseil !). C'est tout !

J'ai donc réalisé un berceau qui s'encastre dans la découpe du châssis - que les photos montrent tant bien que mal.

Ce berceau supporte quatre pistons KIT-ZERO et une petite plaque imprimée pour les connexions électriques.

Un switch encastré dans le vide du foyer permet d'immobiliser la machine sur une voie sous tension.

*

Voilà ma modeste contribution à ce montage. Que les ténors du ZERO nous fassent part de leurs trouvailles !

Nonobstant ces menus problèmes, bon prince, J.P. Quatre-sous conclut : "Ce modèle court et pittoresque s'adresse à tous ceux qui, sans outillage ou connaissances particulières, mais moyennant patience et minutie, souhaitent aborder la construction en Zéro". (LOCO-REVUE n° 510).

Il a raison, ne vous laissez pas abattre, cette petite machine en vaut la peine.

Jacques Archambault

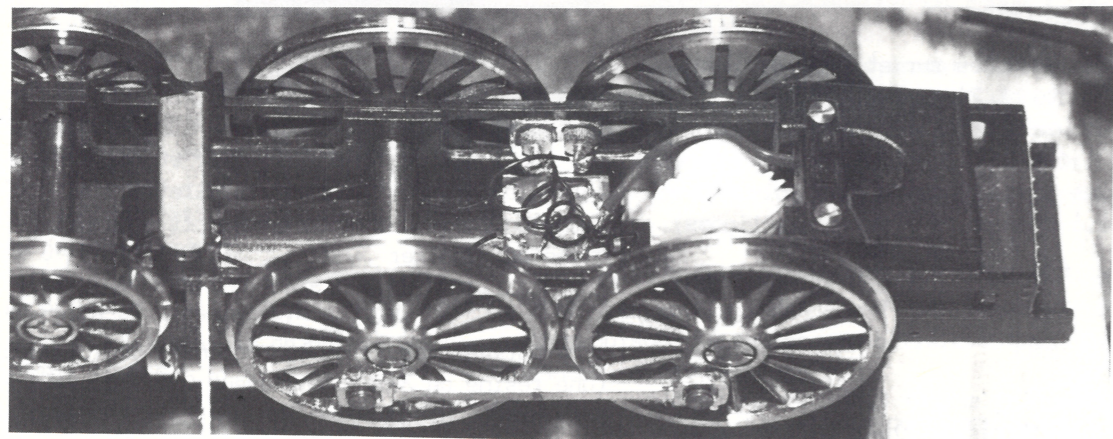


PHOTO N° 4

JEAN CLAUDE RAGOT

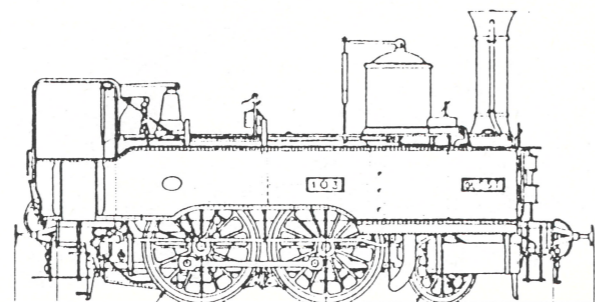
Pour répondre à la curiosité de nombreux lecteurs j'ai sorti d'un tiroir oublié une vue quelque peu poussiéreuse de l'abri de la Bicyclette.

La photographie, elle, correspond à une Bicyclette NORD, à sa sortie des ateliers de Fives-Lille.

Elle diffère du modèle de l'Ouest par la forme de la cheminée, du dôme à vapeur, des caisses à eau et de la sablière.

Elle a encore des injecteurs sur le dessus du foyer. Pas d'abri et une simple balustrade à l'arrière.

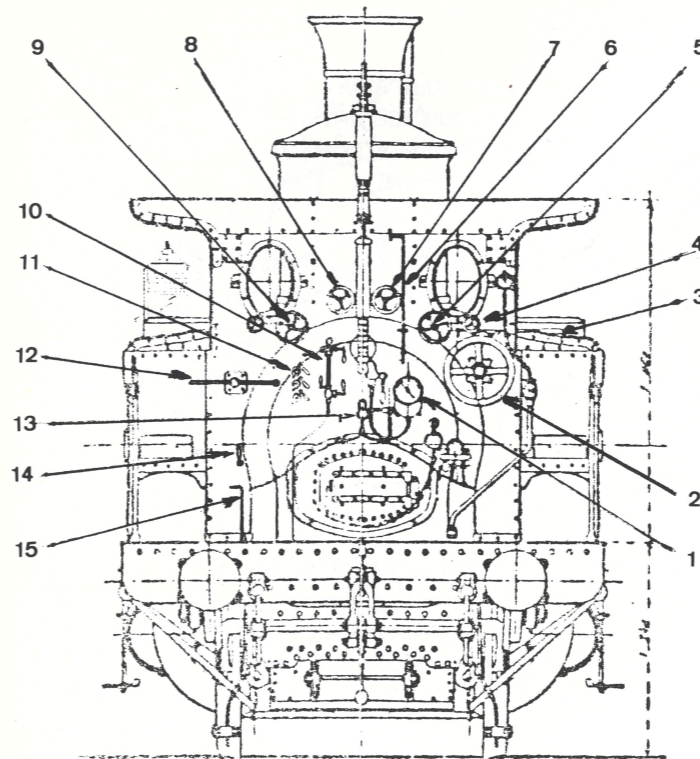
(VOIR PAGE SUIVANTE)



Extrait Fiche Doc. LOCO REVUE.

120 T OUEST. BICYCLETTE

LA BICYCLETTE DE FLECHE D'OR

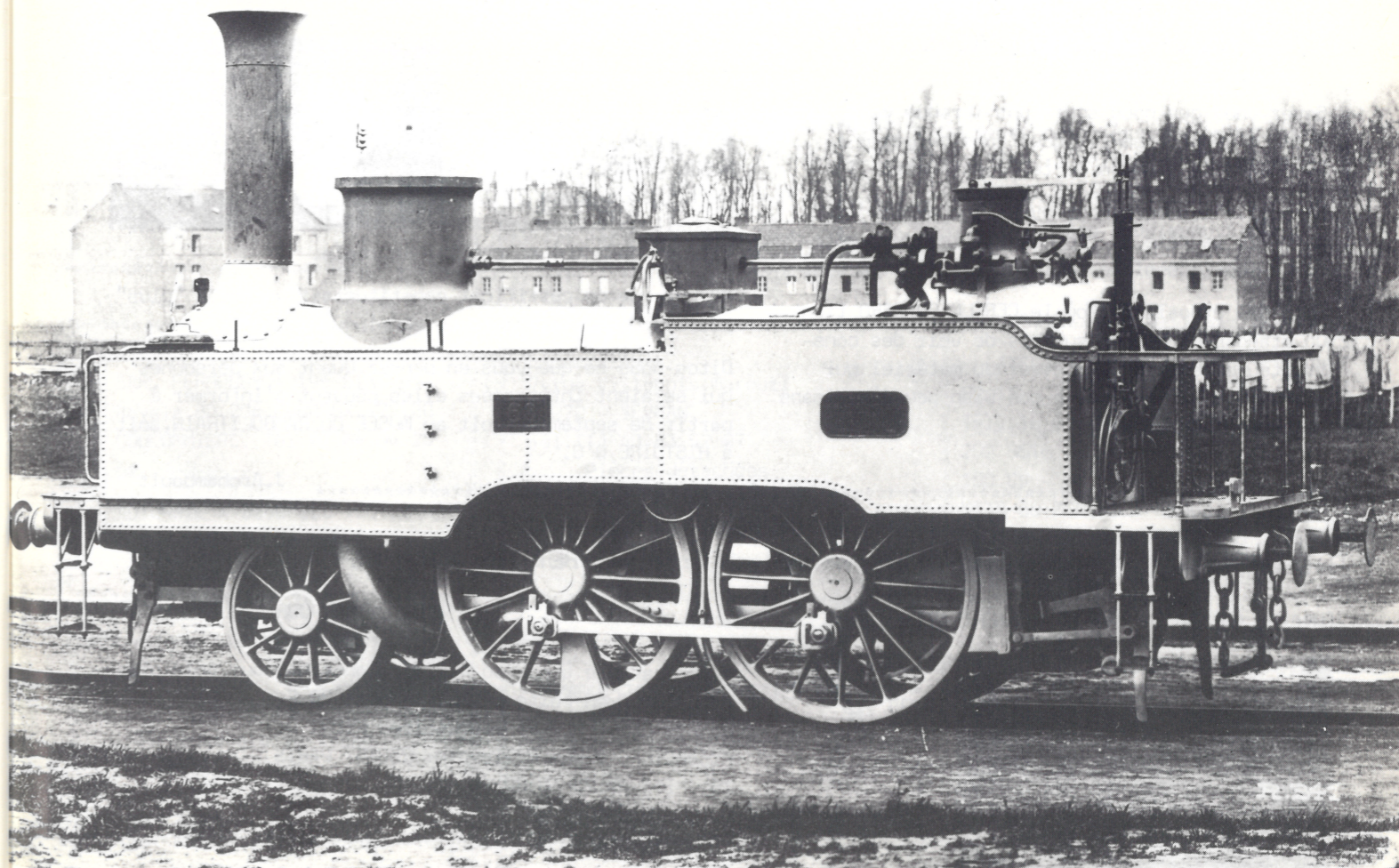


APPAREILS DE COMMANDE

- 1 - manomètre,
- 2 - volant de changement de marche,
- 3 - levier du régulateur,
- 4 - commande d'échappement,
- 5 - commande de compresseur,
- 6 - sifflet,
- 7 - volant d'injecteur droit,
- 8 - volant d'injecteur gauche,
- 9 - souffleur,
- 10 - niveau d'eau,
- 11 - robinets de jauge,
- 12 - volant de frein à main,
- 13 - graisseurs de cylindre,
- 14 - purgeurs,
- 15 - cendriers.

JEAN CLAUDE RAGOT

(ci-dessous : 120 NORD 1866 - documentation K.Z.)



LES LECTEURS NOUS ECRIVENT

M. ANDRE COLLET (Winterthur, Suisse) nous a adressé un dossier concernant un artisan français. Voici donc copie d'un extrait d'une lettre de M. Collet en date du 15/2/88 :

AMIRAIL MAQUETTES - M. Claude Garnier,
Route de Lunerette. Léchalusse-Primelles
18400 St. FLORENT/CHER

Monsieur
Le 14 spt. 1987 je vous ai adressé la somme de 6500 FF, et ça après l'acompte de 2150 FF demandé au printemps 87 pour la commande ferme d'une automotrice Z 4900, et d'un fourgon PAYI en zéro, tous deux montés et peints. Et... je n'ai plus rien entendu ni vu de votre part..."

Nous avons envoyé copie de cette lettre à AMIRAIL MAQUETTES. Retour pour motif : "N'habite pas à l'adresse indiquée". Recherche sans résultats sur Minitel... AMIRAIL MAQUETTES a eu plusieurs adresses successives ces temps-ci... Si des lecteurs en savent plus...

CECI VOUS INTERESSE.....

Savez-vous que nous souffrons lorsque vous nous posez d'embarrassantes questions du genre : "Que vaut la machine de tel constructeur ?"

Même si, d'aventure, nous avons une petite idée derrière la tête, la réponse est toujours délicate, voire impossible. Comment rester impartial ?

Lors des expositions où le CERCLE DU ZERO tient un stand nous sommes surpris de voir des constructeurs venir nous montrer du matériel qui n'a jamais roulé... parce que bien peu d'artisans possèdent un réseau !

Aussi le problème a occupé des soirées du CERCLE et s'est affiné : ALAIN BALDIT, le dynamique conservateur du MUSEE RAMBOLITRAIN, pourrait prendre à l'essai (une huitaine de jours ?) le matériel que le constructeur souhaiterait éprouver. Au bout de cette période un certificat de bonne marche serait remis.

Avouez que ce certificat constituerait un sacré "plus" pour celui qui l'aurait obtenu !

Dites-nous ce que vous en pensez. Quant aux personnes qui seraient intéressées elles peuvent s'informer à partir de septembre, soit au MUSEE DU RAMBOLITRAIN, soit à HISTOIRE D'O.

J. Archambault

PETITES ANNONCES

(GRATUITES POUR LES ABONNES)

Vends passage à niveau JEP 0 clignotant, pour voie plastique. Neuf, en boîte : 150 F + port 20 F. Achète gares MDM et accessoires KIBRI 0. F. SAUCIER, 8 rue Fallempin. 75015 PARIS Tél. (1) 45 75 18 80

LE PICASSO

DE NOMBREUX LECTEURS NOUS AYANT ECRIT AU SUJET DU PICASSO ANNONCE DANS H.d'O n° 24, SON CREATEUR, CLAUDE RIDENT, NOUS A ADRESSE UNE MISE AU POINT :

"...que les amateurs de kit se rassurent, ils ne seront pas oubliés, mais sous une forme nouvelle, du moins je l'espère. Cette formule pourrait s'appeler "kit prêt à rouler". C'est-à-dire que l'autorail serait monté et fonctionnel; mais sans aménagement intérieur monté, ni peinture, ni sono mise en place. Ceci pour répondre aux trop nombreux amateurs de train, quelque soit l'échelle, qui accumulent des kits sans avoir le temps ou les moyens de les monter.

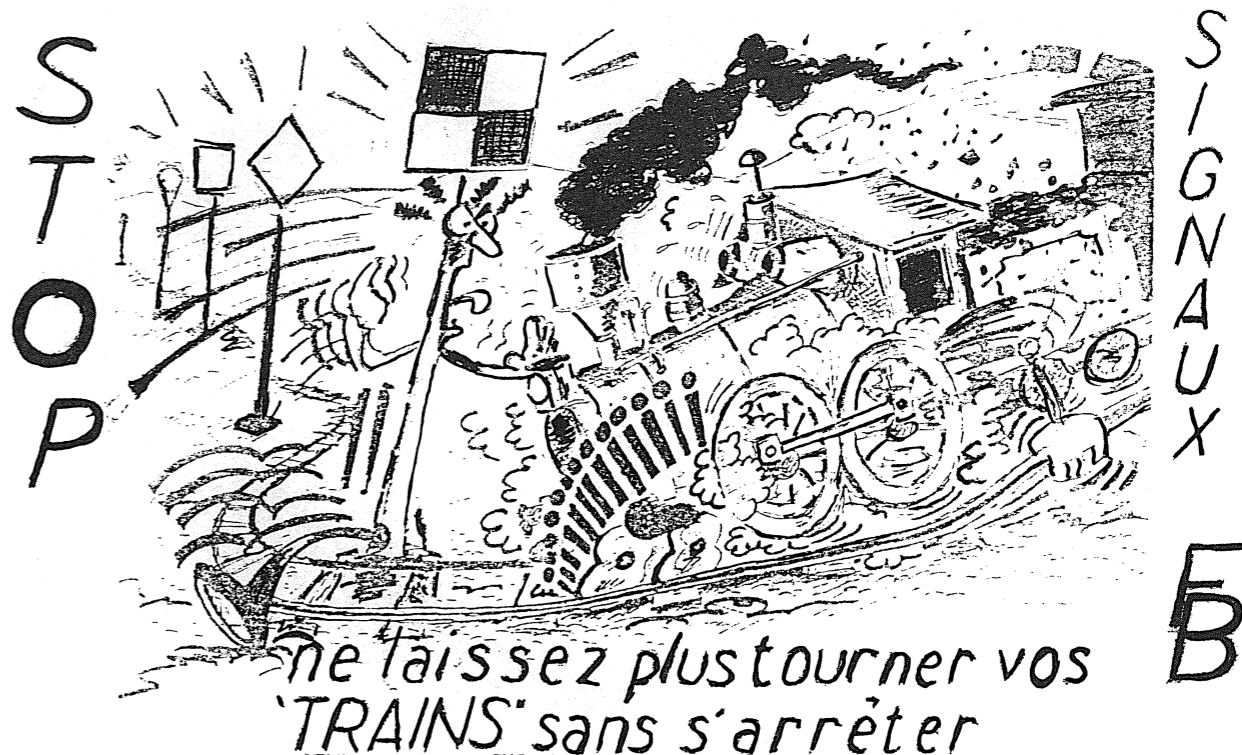
Par ailleurs, pour répondre aux demandes dépassant mes prévisions de modeste amateur, la série va être confiée à une firme pour la commercialisation de cet autorail, tant pour des raisons techniques que de droit. La réalisation sera de qualité, en laiton et bronze fin et prévue début 90.

Claude Rident

PIECES DETACHEES D'ORIGINE *****
OUTILLAGE FOURNEREAU AU 1/43

PACIFIC 231 REGION OUEST.
VOITURES VOYAGEURS, SIGNAUX.

TARIF CONTRE ENVELOPPE TIMBREE.



FOULARD Bernard
10 Avenue Saint Jean de Beauregard
91400 ORSAY (FRANCE)

Téléphone : 16 (1) 69.07.54.01
Mardi et Jeudi après 18h00

LE GUIDE DU ZERO

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

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

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

ATELIER DU CHATEAU D'O
BP 11 77730 SAACY-sur-Marne
Tél. 16 1 60 23 72 68
202 5516 - 230 D NORD - X 5500
150 CV - BB 12001 - WAGONS
KITS ou MONTES - Pièces - Roues
ENGRENAGES Mod. 0,40 0,50 0,75
CATALOGUE 10 T (à p de septembre)

L'OSIDIENNE
30 Boulevard Voltaire
75011 PARIS
KIT COMPLET DU Y 7410

MAQUETTES ET SERVICES
9 rue de Valmy
89000 - AUXERRE
Tél. 86 51 23 62

MAQUETTES ET ACCESSOIRES FERROVI.
KITS WAGONS ANCIENS
CATALOGUE : 30 F



TRANS-REBUS SOLUTIONS
LE CERCLE DU ZERO.
LE TRAIN SIFLERA TROIS FOIS.
TRAIN D'ENFER. (Envoi de Guy Le Morvan)

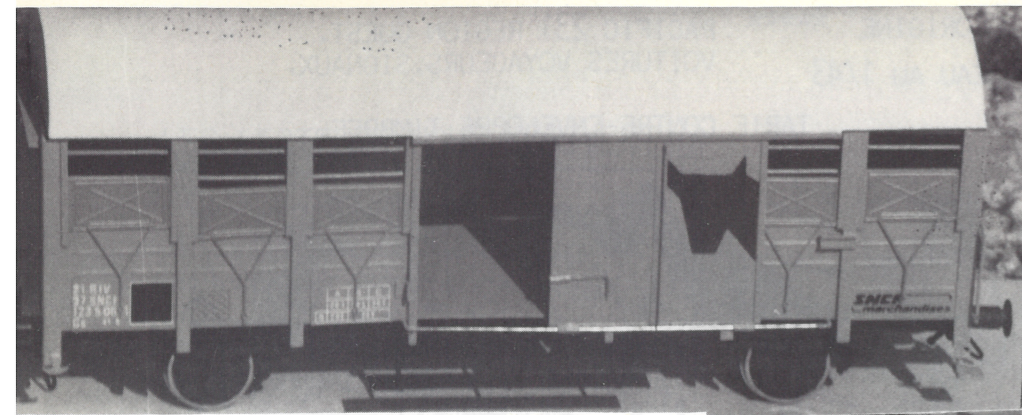


PHOTO N° 1

SNCF
marchandises

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

INTERFRIFO M 01 B	1400 FIF
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

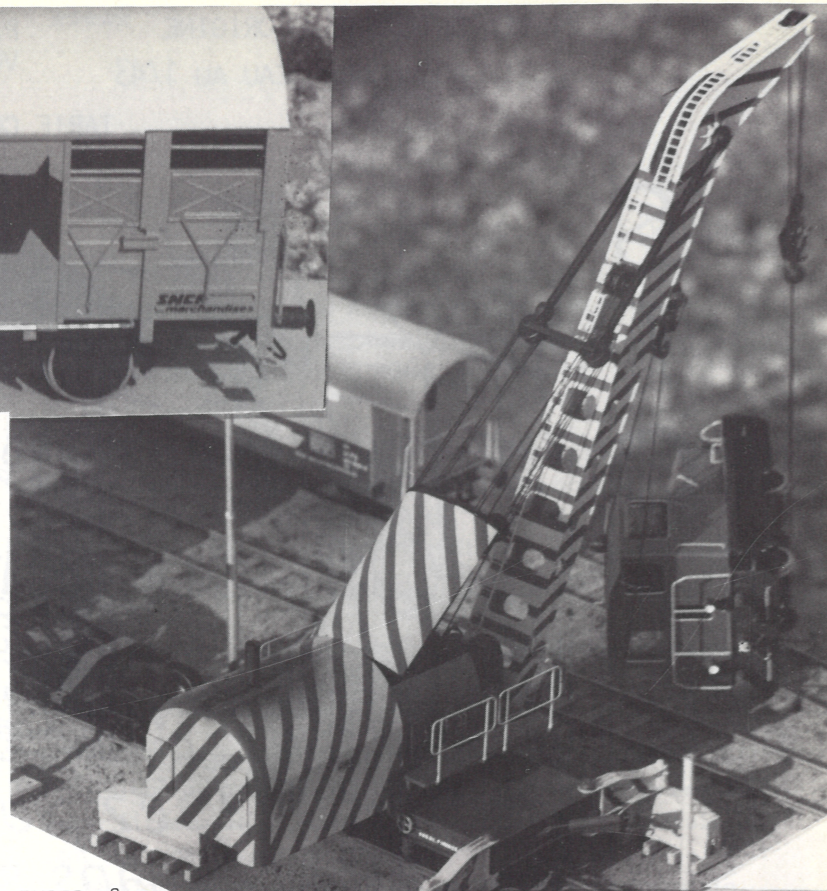


PHOTO N° 2

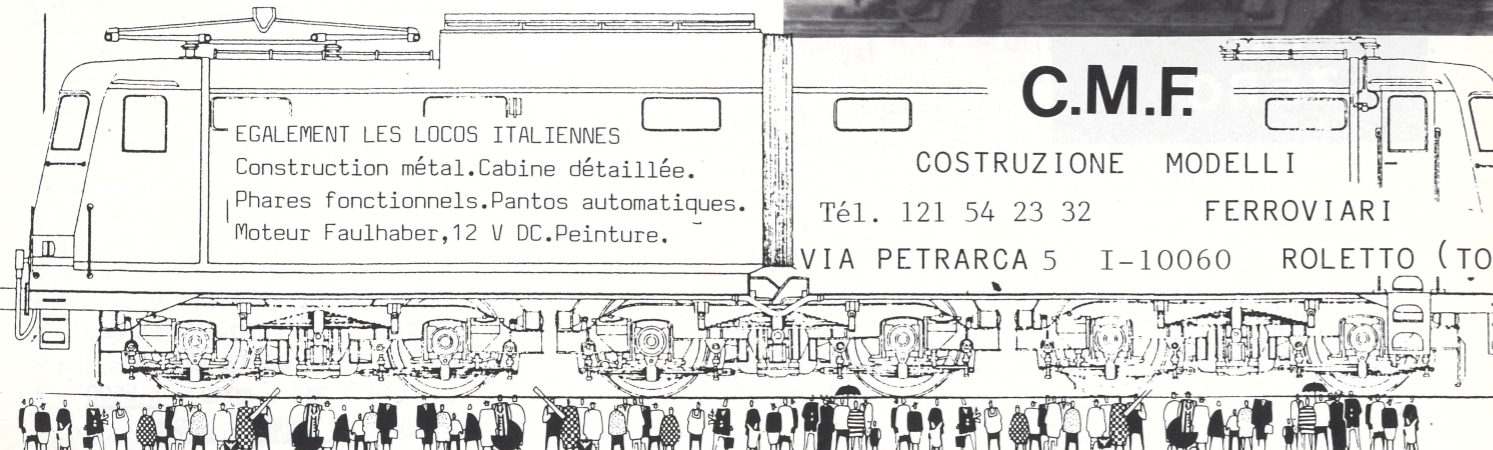


C.M.F.

COSTRUZIONE MODELLI

Tél. 121 54 23 32 FERROVIARI
VIA PETRARCA 5 I-10060 ROLETTO (TO)

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



CERCLE DU ZERO

LE CERCLE DU ZERO / ILE DE FRANCE PREND DES VACANCES SECTION ILE DE FRANCE

Pas de réunions en Juillet, ni à MONTLIGNON
ni à MASSY. Mais une sortie le dimanche 2
Juillet, dans le sud de Paris.

(Renseignements auprès de Jacques FONTAINE
9c rue Gabriel Péri. Bat. B - 92320 CHATILLON

En AOUT : le mardi 1er réunion à Montlignon
(restaurant LA TONNELLE, rue de Paris

: à Massy = vacances.

En SEPTEMBRE : le mardi 5 = réunion à Montlignon.
: le mardi 19 = réunion à Massy.

ET BONNES VACANCES !

GERARD PETIT

un petit réseau

JEAN DAHLEM

PHOTO N° 1

PHOTOS N° 1 ET 2 : VIANDEN
L'ANCIENNE REMISE POUR UNE
LOCO.

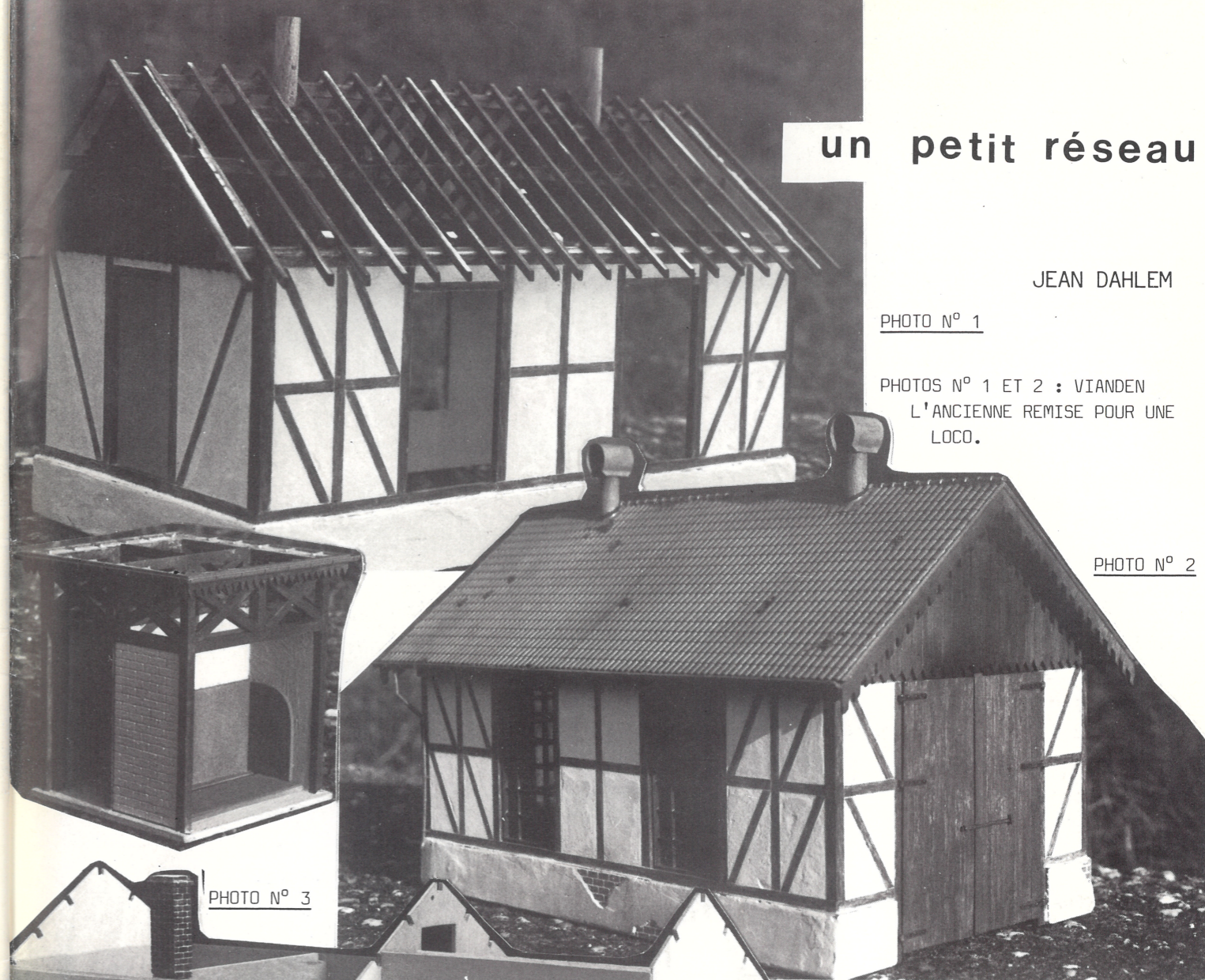


PHOTO N° 2

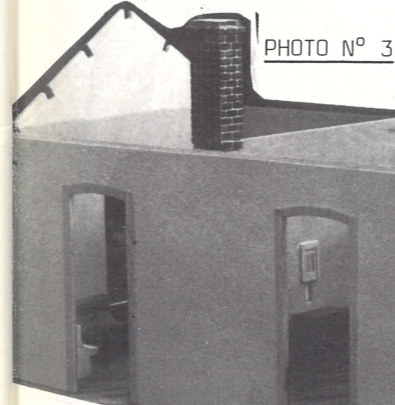


PHOTO N° 3

PHOTO N° 3 : VIANDEN
CABINET D'AISANCE EN COURS DE
CONSTRUCTION

PHOTOS JEAN DAHLEM

PHOTO N° 4

PHOTOS N° 4 ET 5 /:
LA GARE DE VIANDEN EN COURS
DE MONTAGE

(VOIR HISTOIRE D'O N° 25)

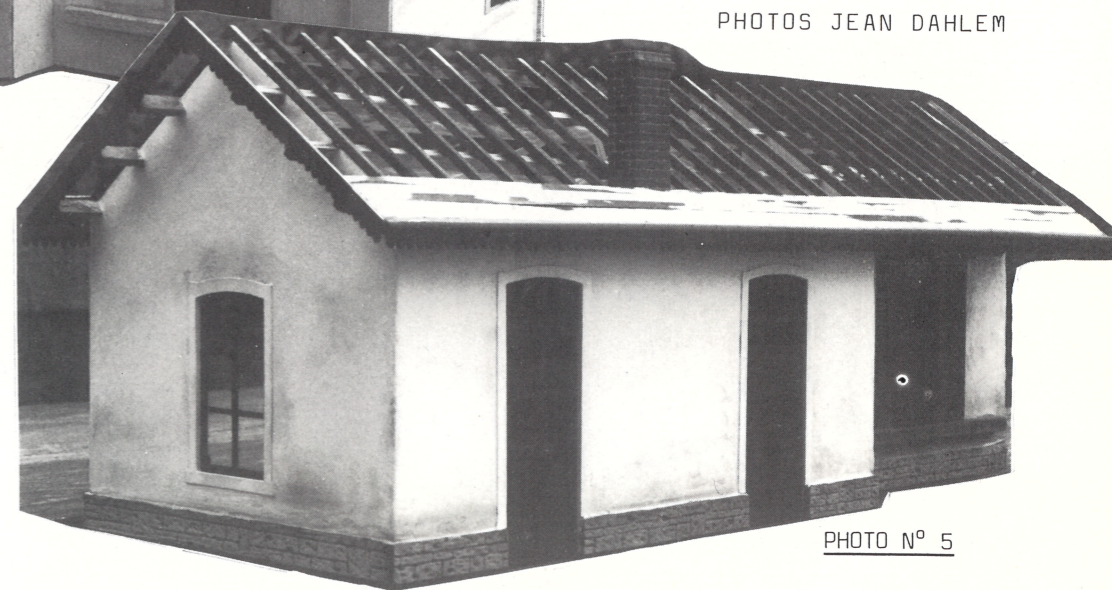


PHOTO N° 5

