

HISTOIRE D'O

es trains



Amateurs de "O"
voici du nouveau !!

- BB 12001**
kit 2000 f. montée 2700 f.
- AUTORAIL X 5500**
kit 1400 f. monté 2000 f.
- 230 D NORD**
kit 2200 f. montée 2900 f.
- 2 D 2 5516**
kit 2000 f. montée 2700 f.
- WAGONS**

Tous modèles laiton et métal moulé - 2 et 3 rails - Prix TTC au 15-10-89 - port en sus

ENGRENAGES 0.75-0.50-0.40 - PIECES

CATALOGUE contre 10 timbres à

ATELIER DU CHATEAU D'O b.p.11 F-77730 SAACY sur Marne (1) 602372 68

FRANCINE

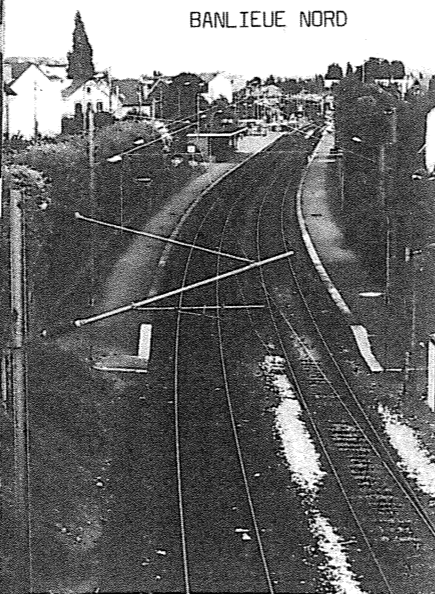
trains-rébus

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



SOLUTION PAGE 27



CI-DESSOUS

LE SOCLE EN PIERRE DE GRUE A EAU EN GARE DE LAMASTRE (ARDECHE).

Socle en plâtre RAUSIN, Grue à eau LOCO-DIFFUSION,

voir :

"TOUTES LES NOUVEAUTES"



CI-DESSUS

CE PESANT WAGON-SOUS-STATION SERTE DE WAGON-NETTOYEUR DE VOIE A NOTRE AMI R.LABORDE.

HISTOIRE D' N° 28
OCTOBRE 1989 PAGE 2

BONNE NOUVELLE !
EN 1990 LES TARIFS RESTERONT
LES MEMES QU'EN 1989 .

HISTOIRE D'O

26 PARC DE MAUGARNY
95680 MONTLIGNON

ABONNEMENT 1989

FRANCE ET COMMUNAUTE EUROPEENNE : 180 F

ETRANGER : 220 F

CCP 2769 85 U 69900 LYON CHEQUES

HISTOIRE D'O PARAIT LE 15 DES MOIS PAIRS

*

N° 1 épuisé.

ANNEE 84 = 55 F franco.

85 (sauf n° 8)

= 50 F franco

86 = 85 F "

87 = 120 F "

88 = 180 F "

*

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.

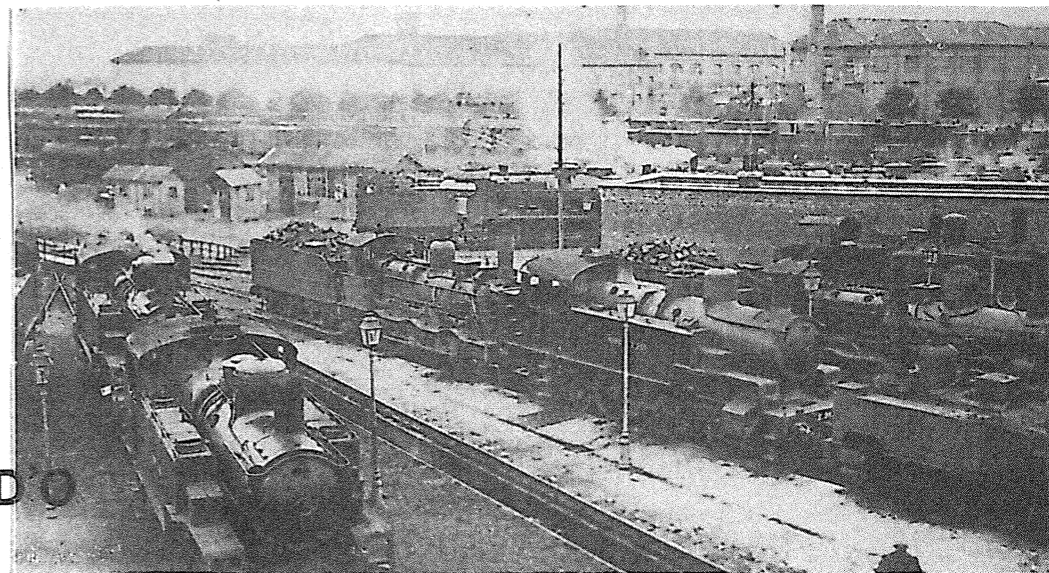
Rédacteur en chef adjoint = Jean Claude Ragot.

EQUIPE REDACTIONNELLE =

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

ET = FRANCINE, PASCALINE...

HISTOIRE D'O N° 28 OCTOBRE 1989 PAGE 3



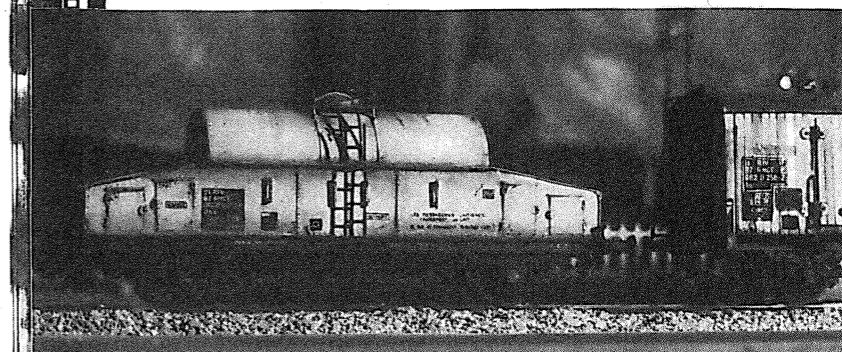
SOMMAIRE

CRÉPY-EN-VALOIS.

FRANCINE ET LES TRAINS-RÉBUS page 2.
LES CHEFS-D'OEUVRE SONT IMMORTELS
4 à 8 et 32

MAISON DE CAMPAGNE	9
BB 6700 (LIMA)	10 à 17
CONSTRUCTION DU PANTO AM 18 GV	18 à 20
TRAINS EN LIBERTE	21
WAGONS OCEM	22/23
HALLE A MARCHANDISES	24/25
COUP DE JARNAC	26
DIPLODOCUS ?	26
121 PLM (KM 108)	27/28
TOUTES LES NOUVEAUTES	27
GUIDE DU ZERO	29
LA GARE D'ANGOULEME VERS 1900	31

* A L'HEURE OU NOUS METTONS SOUS PRESSE *
* NOTRE AMI MICHEL PERRIER N'A PU TER- *
* MINER L'ETUDE DE LA 141. *

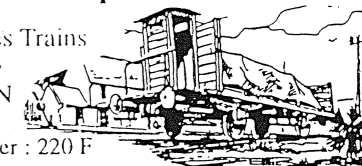


WAGON J.F. NALET *****

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.

LES CHEFS-D'OEUVRE SONT IMMORTELS

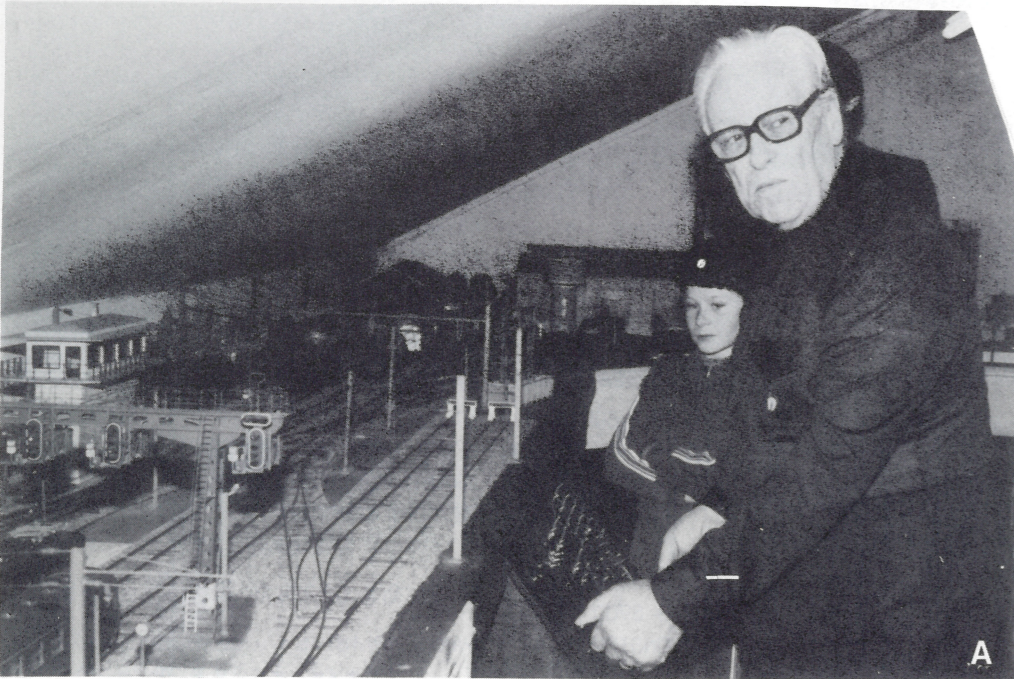


PHOTO JEAN CIBERT

LE DERNIER RESEAU
d'EMILE BARBE

JEAN CLAUDE RAGOT

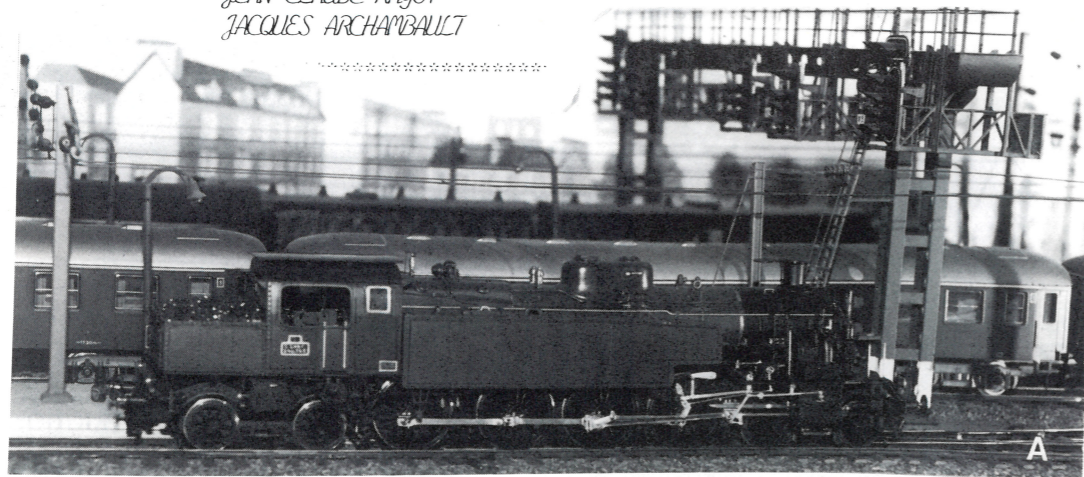
Les grands trains du passé ont laissé derrière eux bien peu de traces. Que sont devenues ces reines du rail qui martèlent encore nos souvenirs d'enfants ? A peine quelques musées épars - comme celui de Mulhouse - réunissent-ils de rares survivants d'une BELLE EPOQUE !

Et les maquettes d'anton ? Combien de pièces cachées chez des collectionneurs jaloux ? Où sont les "chefs-d'oeuvre" d'élèves-apprentis des GRANDES COMPAGNIES ? Et, là encore, bien peu de musées - comme celui du RAMBOLITRAIN - pour sauver de la disparition ces témoins du passé !

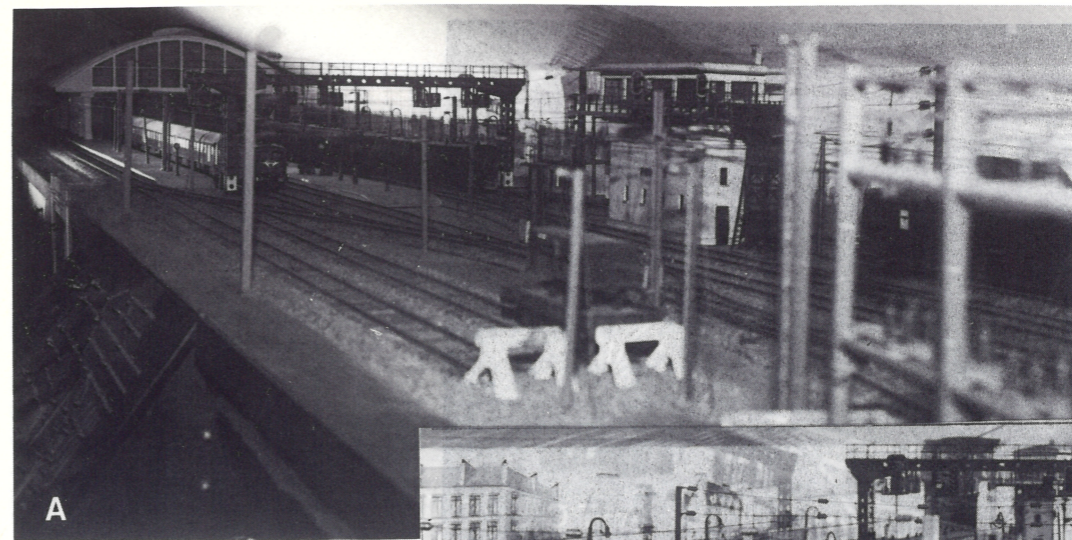
Un peu amers devant ce gâchis, déçus par cette ingratitude, si, d'aventure, il nous arrive de retrouver un grenier silencieux, un réseau figé depuis la disparition de son créateur, et - intactes, luisantes, prêtes à s'élancer - une quarantaine de merveilleuses machines amoureusement tenues hors poussière par celle qui fut, tant d'années, la compagne d'un homme passionné, exclusif, hors du commun - alors oui, nous reprenons espoir : les chefs-d'oeuvre sont immortels.

JEAN CLAUDE RAGOT
JACQUES ARCHAMBAULT

CI-DESSUS : PHOTO PRISE
IL Y A UNE DOUZAINES
D'ANNEES



PHOTOS ACTUELLES
DE J. ARCHAMBAULT



A

LA GARE PRINCIPALE
(TERMINUS)



A

J'ai fait la connaissance de M. BARBE à l'exposition de la rue de Saussure, organisée par l'AMFI en 1973.

C'était pour moi le deuxième "bain de foule" après l'expo de METZ, en 1972. (Ces deux manifestations ayant incontestablement sonné le réveil du modélisme ferroviaire de toutes les échelles).

Nous avons donc parlé trains modèles ensemble et tout particulièrement d'une 232 U que je présentais en cours de construction et que lui-même avait assez réussie, tout en convenant que les pièges y étaient nombreux.

Quelque temps plus tard, par un petit mot discret (il avait horreur des écritures), il m'invitait à aller voir sa collection (en fait à deux pas de chez moi). Rendez-vous fut pris et, un samedi après-midi (A l'époque j'étais salarié en semaine et chef d'entreprise de KIT-ZERO le week end), nous montions les degrés de l'échelle menant à son grenier.

Pas de réseau alors, le précédent ayant été démonté depuis quelques années, sa maison d'habitation devant faire place à une bretelle d'autoroute. Puis, la D.D.E. ayant changé d'avis et annulé le projet M. Barbé put reprendre l'idée du réseau, au même emplacement, mais avec quelques modifications.

LA HALLE AUX MARCHANDISES



B

LE DERNIER RESEAU
d'EMILE BARBE

Durant cette première visite seule la table de roulement était visible, et il me montra dans un coin un lot de profils rails de 3,5 de provenance NEMEC.

Le réseau projeté était légèrement différent du précédent (décrit dans LOCO-REVUE n° 275). Suppression des aiguillages cachés et de la double arrivée en gare avec de nombreuses TJD.

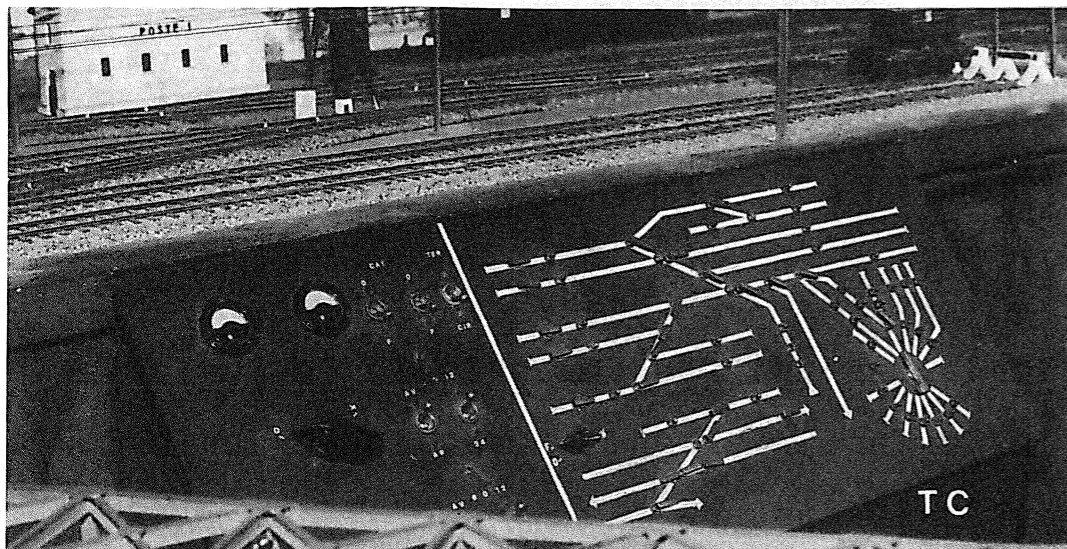
M. Barbé, à cette époque, était tout juste à la retraite et prêt à passer tout son temps à sa passion.

Les visites suivantes me firent constater qu'il travaillait opiniâtement, car les voies, les appareils, puis l'infrastructure prenaient forme rapidement. La plupart des éléments du décor étaient de provenance du précédent réseau.

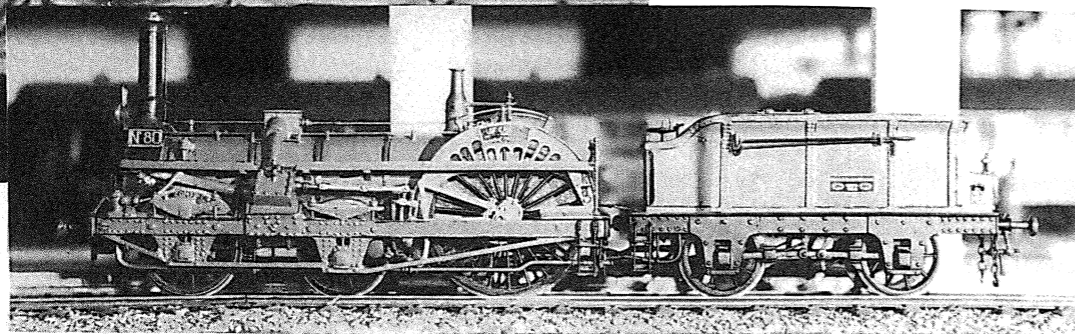
Le schéma des voies, visible sur le dessin, montre une cohérence parfaite dans l'ensemble des installations et avec tout le nécessaire pour utiliser le matériel. Et, vu le peu de place disponible (7,75 x 4,20 m.) une maîtrise totale de la surface, sans tomber dans l'embrouillamini classique de voies et de circuits.

Pourtant les photos donnent souvent l'effet d'un réseau grandiose.

JEAN CLAUDE RAGOT



LE DERNIER RESEAU
D'EMILE BARBE



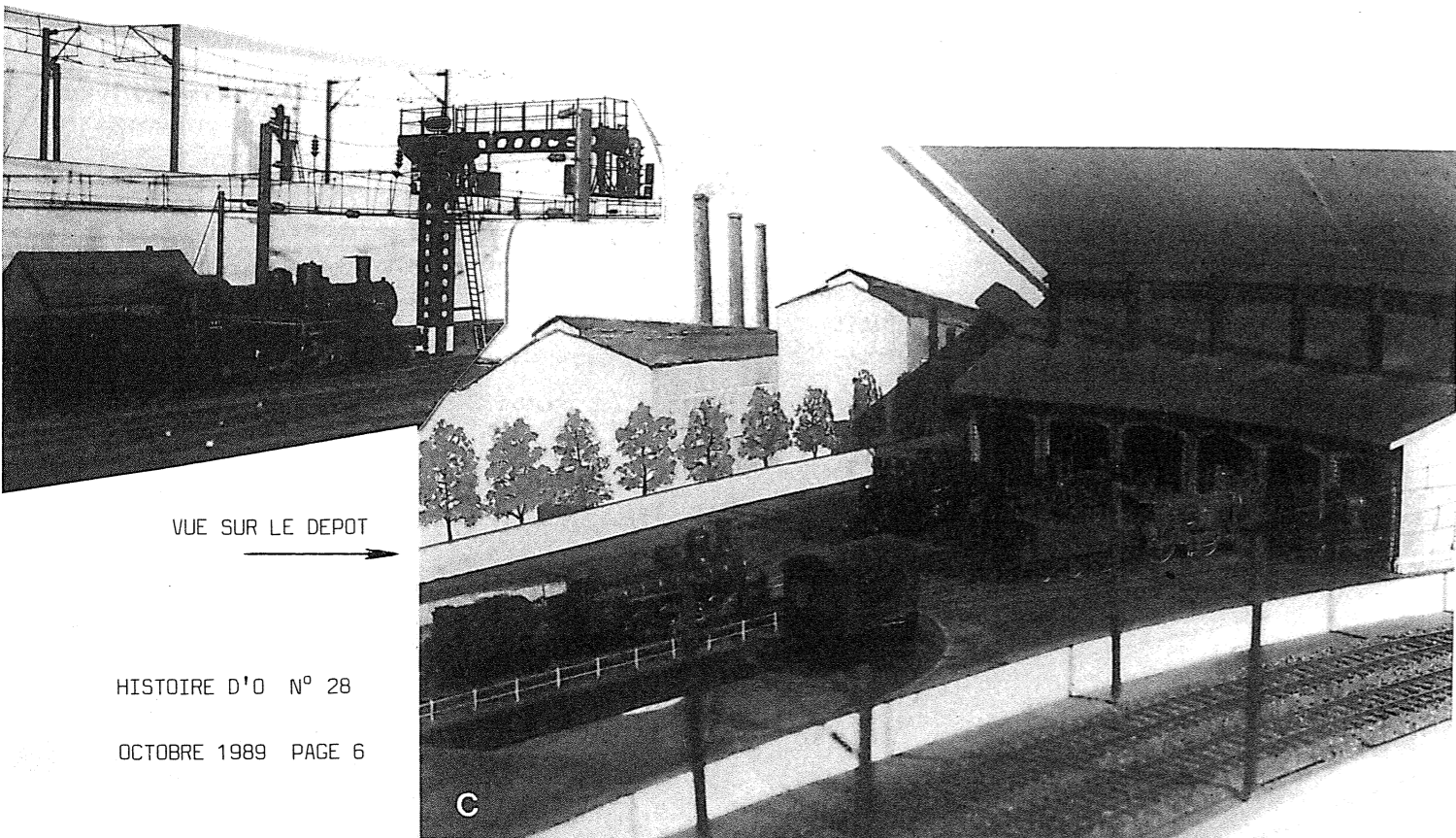
QUELQUES DETAILS
TECHNIQUES

Seul le rail de 3,5 est de provenance commerciale. Les traverses sont en bois, le ballast en liège, les bâtiments en contreplaqué. Le rayon mini des courbes est de 1,50 m. ce qui nécessite un attelage automatique (MARESCOT). La caténaire est fine mais non tendue. Elle sert à l'éclairage des rames voyageurs tractées par locomotives munies de pantographes. Le réseau est construit sur deux plans superposés. L'un à 0,75 m du sol, l'autre 0,20 m plus haut. (Hauteur imposée par la pente du toit.)

M. BARBE a quitté son réseau depuis quelques années, mais rien n'a changé dans cet univers fait sur mesure par ce créateur, et je retrouve à chaque fois la présence du maître des lieux.

Le fonctionnement de l'installation est toujours le même. Madame BARBE veille et a certainement le chic pour assurer cet aspect car je n'ai jamais constaté la présence de la poussière...et pourtant...!

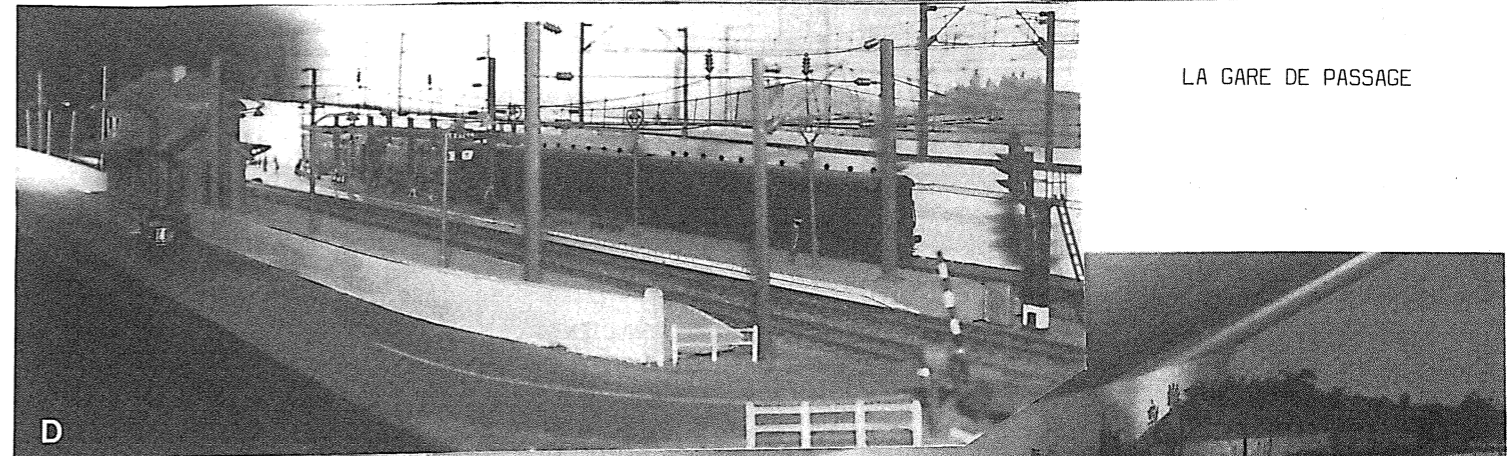
JEAN CLAUDE RAJOT



VUE SUR LE DEPOT



LE DERNIER RESEAU
D'EMILE BARBE



LA GARE DE PASSAGE

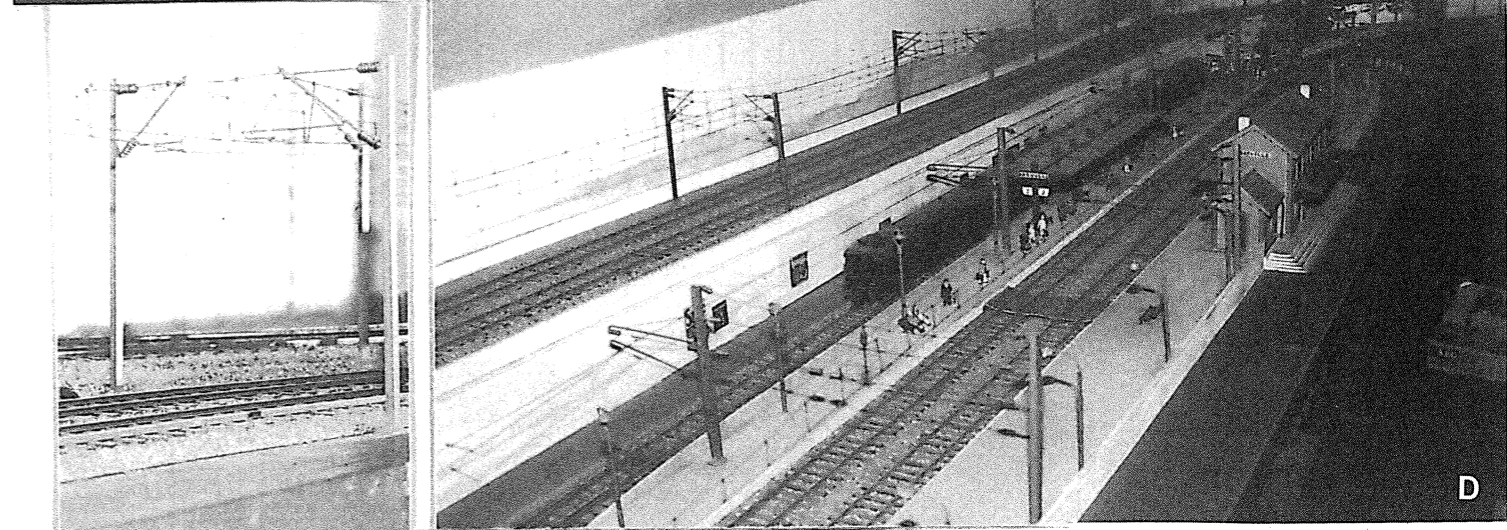
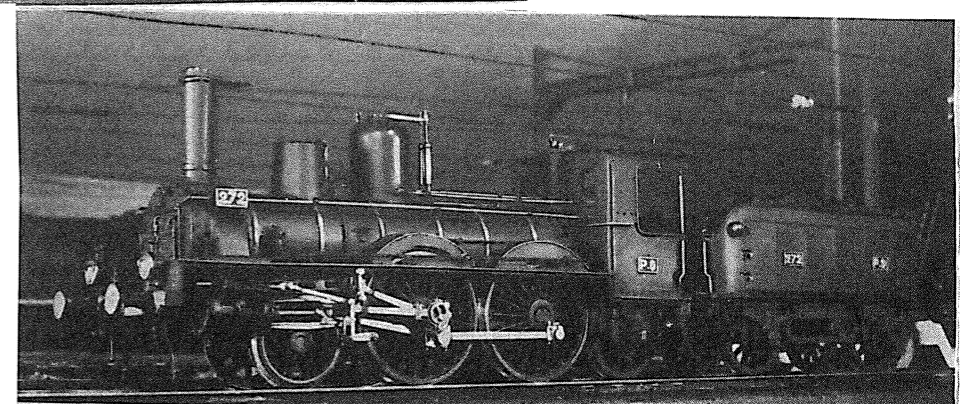
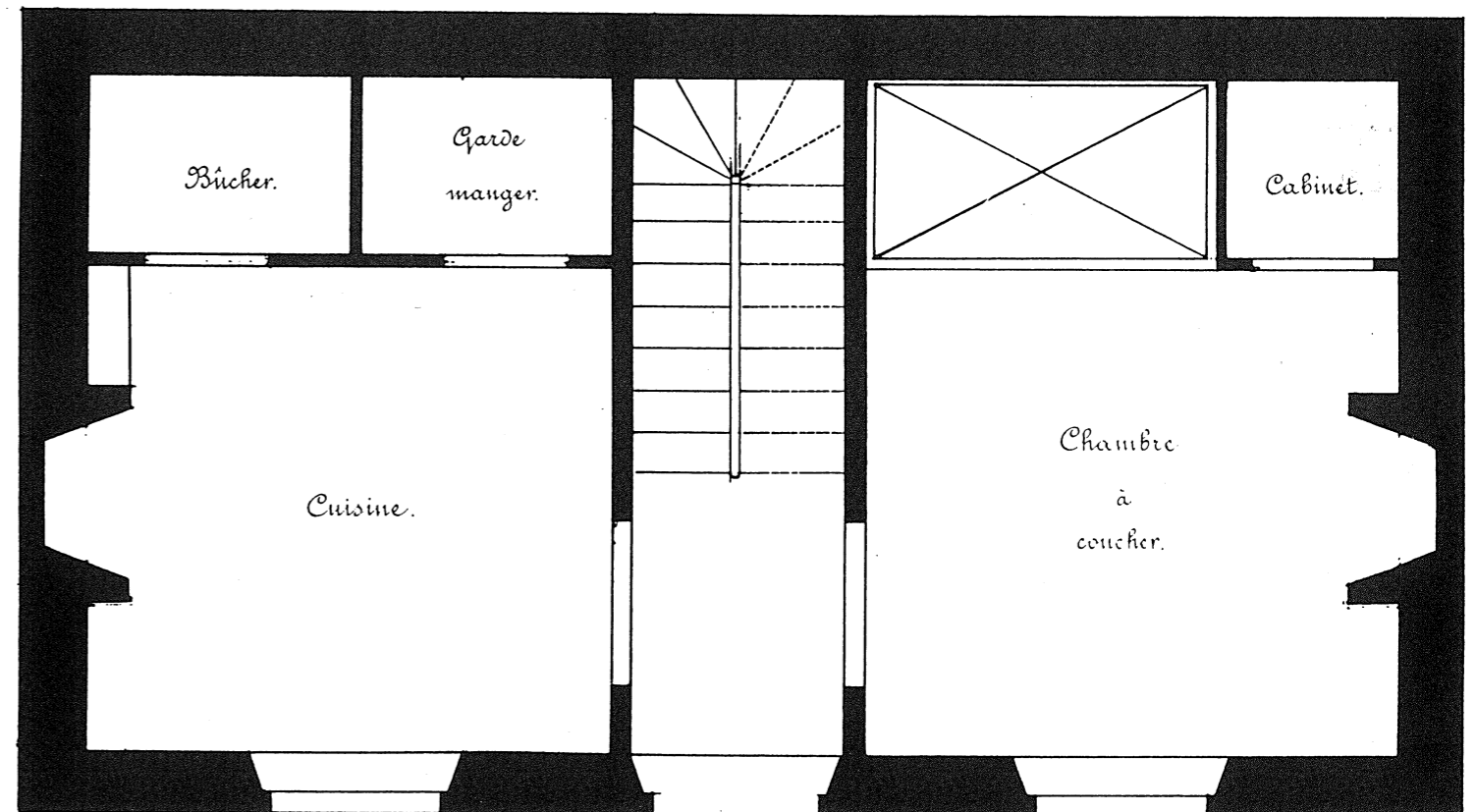
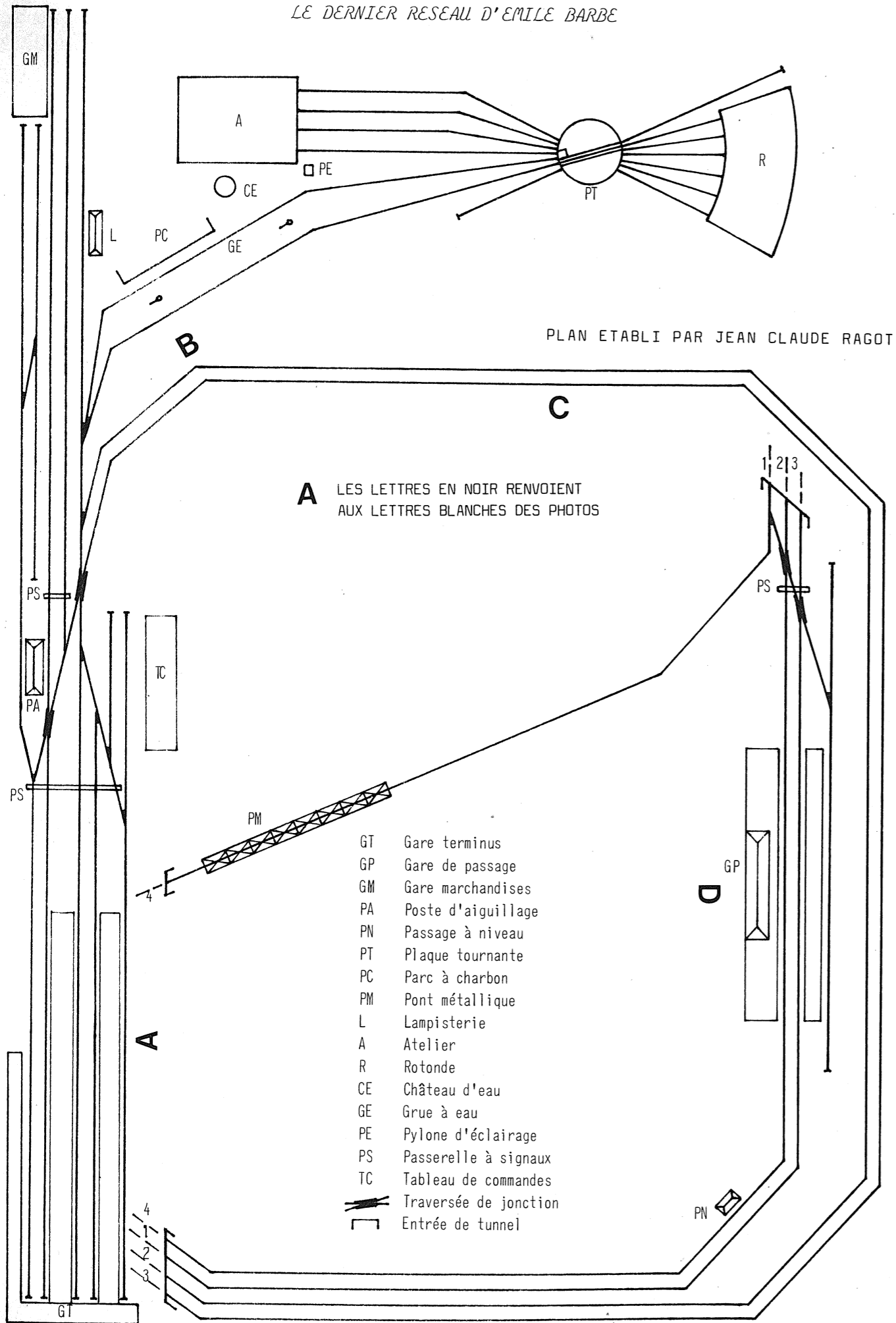


PHOTO JEAN BARBE

EN PAGE 32 : QUELQUES MACHINES
PARMI LES 46 DE LA COLLECTION







BB 67 000

En 1963 la SNCF, ayant considéré que le trafic ne justifiait pas encore l'électrification de certaines lignes pourtant chargées, prenait livraison des premières machines du type BB 67 000, pour remplacer les locomotives à vapeur qui, depuis, ne trouvent guère place que sur nos réseaux/maquettes.

Pour l'époque ces motrices Diesel à transmission électrique, étaient très évoluées et comportaient de nombreuses caractéristiques intéressantes. Ainsi la caisse avait été étudiée dans un souci d'allègement par l'utilisation d'éléments en matières composites (4 tonnes de plastique et d'alliage léger offraient un gain de poids d'un même tonnage sans nuire à la rigidité.

Ces matériaux facilitaient également la réalisation d'éléments aux formes complexes.

Les moteurs électriques de traction Sw, entièrement suspendus, permettaient à ces motrices de 80 tonnes d'évoluer à une vitesse de 135 km/h avec une grande stabilité et un minimum d'inconvénients pour la voie.

La silhouette et la décoration de ces machines conçues par M. ARZENS, étaient plaisantes et inédites.

Notons, pour terminer, que ces BB 67 000 avaient été prévues pour remorquer des trains de marchandises lourds et des trains voyageurs de tonnage moyen.

*

DANIEL BOURDAUD'HUI, dont vous avez pu admirer, à travers les pages d'H d'O n° 26, les photos de sa très belle 141 E, vous invite à le suivre pour un lifting grand style des BB 67 000 LIMA.

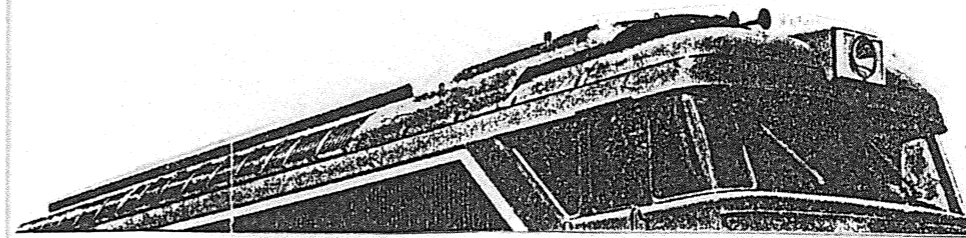
Alors bonne promenade !

J.A.

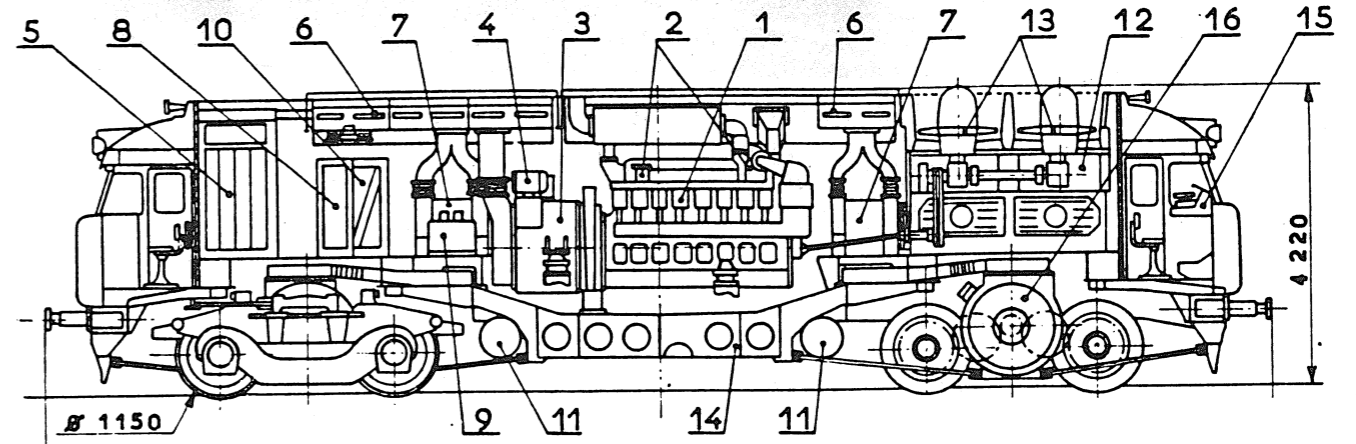
BB 67 000

CARACTERISTIQUES

DATE DE SORTIE	MAI 1963
CONSTRUCTEURS	BRISSONNEAU ET LOTZ MATERIEL DE TRACTION ELEC. CREUSOT/SW/JEUMONT OERLIKON
EFFORT DE TRACTION MAXI	29 700 kg
PUISSANCE DIESEL	2 400 CV
VITESSE MAXI	PV : 90 km/h GV : 135 km/h
POIDS TOTAL	80 200 kg
RAYON D'INSCRIPTION MINI	100 m (2,30 m au 1/43 !)
MOTEUR THERMIQUE	DIESEL PA 4, SURALIMENTE, 16 CYLINDRES EN V (2 400 CV A 1 500 TOURS/MINUTE) (CHANTIERS DE L'ATLANTIQUE)
GENERATRICE	JEUMONT GTC, AUTOVENTILEE
MOTEUR ELECTRIQUE TRACTION	2 MOTEURS SW 9209 (I PAR BOGIE, SUSPENDU)
FREIN	A AIR AUTO, A COMMANDE ELEC. FREIN A MAIN SUR UN BOGIE
POSSIBILITE DE COUPLAGE	AVEC UNE AUTRE 67 000



BB 67 000



- | | |
|--|-----------------------------|
| 1. Moteur Diesel | 9. Compresseur |
| 2. Turbo-soufflante | 10. Bloc pneumatique |
| 3. Génératrice principale | 11. Réservoir d'air |
| 4. Génératrices auxiliaire-excitatrice | 12. Réfrigérants |
| 5. Appareillage électrique | 13. Hélice de réfrigération |
| 6. Filtres à air | 14. Soute à combustible |
| 7. Ventilateur de moteur de traction | 15. Pupitre de commande |
| 8. Batterie d'accumulateurs | 16. Moteur de traction |

PARTICULARITES

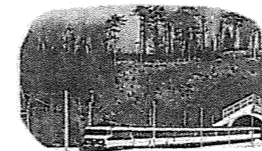
BOGIE MONOMOTEUR à changement de vitesse

CHASSIS POUTRE en tôle d'acier soudé, servant de réservoir à combustible.

CAISSE INSONORISEE. Extrémités réalisées en polyester. Cabine insonorisée.

DISPOSITIF DE CORRECTION automatique de patinage et de contrôle de vitesse.

TRANSFORMATION ET DETAILLAGE

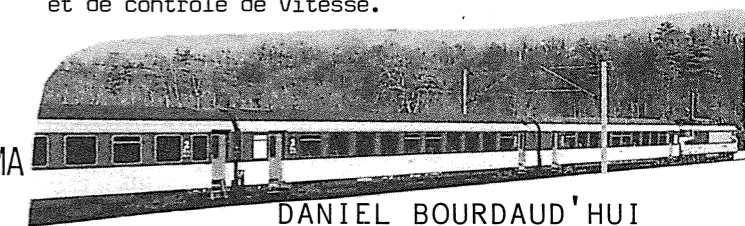


BB 67 000 LIMA

PREAMBULE

De nombreux modélistes possèdent une ou plusieurs motrices de ce type; mais, à ma connaissance, aucun n'a tenté cette opération (chirurgicale !) Aussi serais-je très heureux d'en rencontrer afin de comparer nos techniques. Certes on a réalisé la remotorisation et le super-détaillage à différents degrés... ?

Cet article concerne uniquement la remise à l'échelle 1/435, principalement, et le détaillage (qui pourra être poussé selon les goûts de chacun). La motorisation étant fonction des bogies récupérés, modifiés ou reconstruits intégralement.



DANIEL BOURDAUD'HUI

A mon avis, comme il s'agit d'un modèle bon marché (jouet !) nous n'obtiendront guère un modèle fini haut de gamme. Certains détails mal positionnés ne peuvent être modifiés sans envisager une reconstruction intégrale.

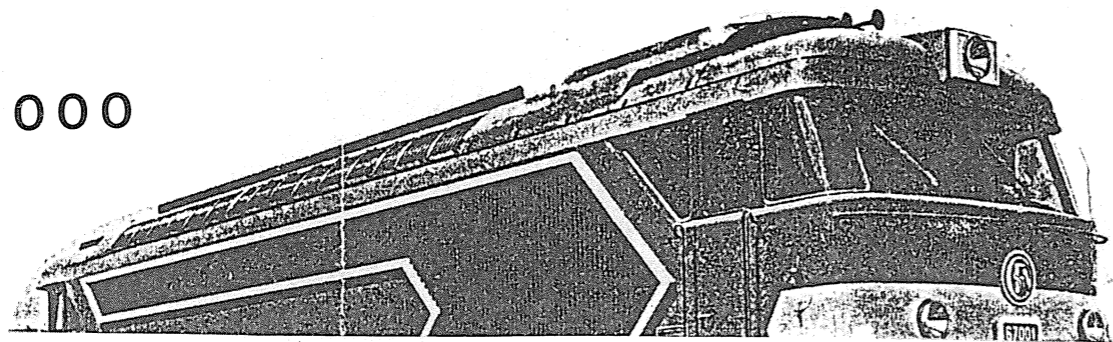
IL S'AGIT DONC D'UNE AMELIORATION, CERTES PUSSEE, MAIS RAISONNABLE.

Peut-être, un de nos artisans sera-t-il tenté de nous sortir un modèle conforme - en fait, une série possible pour la caisse : BB 67 000 - 67 300 - 67 401 à 572, et : A1A A1A 68 000 et 68 500. Les cabines et côtés étant pratiquement identiques - toiture de même. Trois types de bogies... ETUDE DE MARCHÉ A FAIRE !

BB 67 000

LA CONSTRUCTION

1 MATERIEL NECESSAIRE .



- Une BB LIMA (même en mauvais état).
- Un assortiment de profilés et plaques "plasticard" SLATTERS ou autre (*).
- Colles CYANO et ARALDITE (**)(cyano plastique, cyano métal).
- Mastic pour rebouchage et finitions.
- Corde à piano Ø 6/10 (ou laiton).
- Plaque tôle striée (KIT-ZERO) (***)
- Grillage maille fine (pour ventilateurs).
- Deux bandes MECCANO 32 cm (ou laiton 10/10, largeur : 10 mm).
- Une plaque métal 130x160 .
- Boulonnerie.
- Tampons,attelages,cablots,trompes (K.Z.)
- Ampoules éclairage (K.Z.)
- Chutes laiton.
- Cinquante cm tube plastique Ø 8 ou 10.
- Moteurs et transmissions (éventuellement).
- Un petit moteur (si ventilos fonctionnels)
- Outillage habituel.
- Peinture.
- Si bogies refaits = 8 boîtes ATHERMOS et matériel nécessaire (K.Z.)
- 8 roues Ø 26,5 et 4 essieux (K.Z.)

2 PREPARATION ET DECOUPAGE CAISSE ET CHASSIS

(VOIR PLANS A L'EHELLE)

- 2 -1 Séparer le châssis de la caisse et déposer les bogies qui seront mis de côté pour modifications éventuelles.
Décoller les vitrages (délicatement) des cabines et les mettre de côté.
Oter les tampons.
- 2 -2 CHASSIS.
- Couper au milieu (transversalement) entre les réservoirs d'air (****) et ôter les ergots d'encliquetage sur caisse.
 - L'entraxe bogies au 43,5 est de 225 mm
 - Présenter les deux bandes de 32 cm et percer le châssis.
 - Boulonner les deux bandes sur le châssis. (deux fois dix trous)
 - Le logement délimité par les quatre réservoirs recevra la plaque métallique 130 x 60 mise à dimensions,ajustée et percée de 6 trous. Boulonner.
 - Nous avons,maintenant,un châssis parfaitement rigide.Mais encore trop court et étroit

REMARQUES :

(*)

j'ai utilisé la marque américaine EVERGREEN Scale-model Strip Styrene.(Très bon choix,notamment plaques pour persiennes ventilation)Existe en différentes échelles.

Les couvercles de barils de lessive conviennent très bien également.

(**)

j'ai trouvé au Salon de la Maquette un genre de colle et accélérateur de marque PACER.
J'ai également utilisé le POLY-ZAP qui reste transparent et sans auréole sur les plexis.

(***)

Petit truc : utiliser les bandes entourant les packs de bière (ou autres).
C'est un peu gros,mais,une fois peint,l'effet est plaisant.

(****)

J'ai découvert ultérieurement que le modèle réel ne possède que DEUX réservoirs montés transversalement. A modifier éventuellement (mais ils ne sont pas visibles).

2 -3 CAISSE.

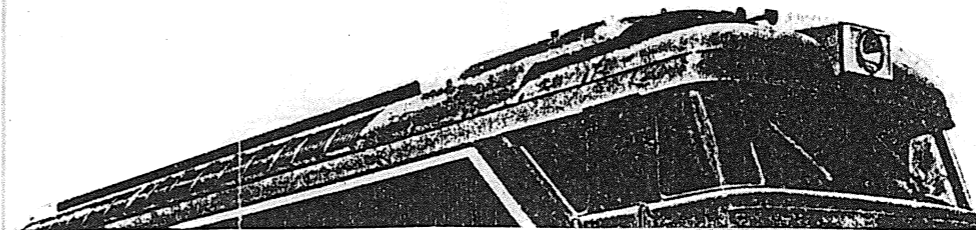
En fait le plus gros travail ! : découpe en 14 éléments . Mais le résultat en vaut la peine.

- Araser les détails venus de moulage,suivants = Mains montoires,mains courantes face cabine, marchepieds face cabine,trompes,porte-lanternes, anneaux levage de toiture,trappes et glissières toiture,bossages d'échappement.

Couper également les fûts de tampons et les crochets

Seuls les plaques d'immatriculation face cabine et les macarons SNCF (corrects) seront conservés.(Les plaques peuvent être arasées si changement de n°)

- Les phares seront arasés et conservés (si récupérables).
- Limer et poncer le bloc ventilateurs (irrécupérable)
- Couper la caisse en deux au niveau indiqué sur plan.
- Couper les cabines en avant des portes (voir plan)
- Couper en trois éléments les cabines (voir plan)
- Couper longitudinalement les deux morceaux de toiture à 2 mm au-dessus de la bande supérieure des grilles d'aération des flancs.



BB 67 000

- Refendre les deux morceaux de toit obtenu,par le milieu (voir plan).

Soit 14 éléments.

Toutes les coupes devront être bien d'équerre et dressées.

3 ASSEMBLAGE CAISSE ET TOITURE

FLANCS

- 3 -1 Ré-assembler les flancs en espaçant de 10 mm environ (selon épaisseur trait de scie)
- Coller à l'Araldite une plaque de plastique, intérieurement.
 - Après séchage combler l'espace extérieur avec une bande de plasticard,2 mm d'épaisseur.
 - Mettre en place suivant le profil des flancs.
 - Boucher avec des chutes de plastique collées (cyano) les trous d'encliquetage.

CABINES

- 3 -2 Réunir les 3 morceaux par une bande de plastique.Cintrer et coller à l'araldite à l'intérieur du nez.
- L'avant de toiture est reconstitué de la même manière.
 - Après séchage combler les vides extérieurs avec du plasticard 2 mm épaisseur,collé à la cyano,et mis en forme suivant les profils nez et toit.
 - Coller à l'intérieur du bas de caisse une bande de plasticard cintrée (0,5 mm). Cette bande sera plus longue que les jupes d'origine LIMA (voir plan).
 - A l'extérieur,coller une ou deux épaisseurs de plasticard mis en forme.Combler les vides et découper suivant plan.

TOITURE

- 3 -3 Reconstituer la toiture en collant une bande de plasticard épaisseur 2 mm,cintrée, à l'intérieur.(Araldite)
- Deux bandes de plasticard seront collées longitudinalement (à la cyano).
 - Renforcer les extrémités avec du plastique épaisseur 2 mm.
 - Tracer et découper les trous des ventilateurs Ø 25 mm,entraxe 30 mm (voir plan). Renforcer entre les deux trous.

- Après séchage de l'araldite et de la cyanolite combler les vides extérieurs avec du plasticard 1,5 à 2 mm,mis en forme.

Nous avons maintenant cinq éléments de caisse et allons pouvoir passer au montage de cette caisse - la toiture étant amovible pour loger et accéder aux moteurs et à l'électronique éventuelle .

3 - 4 LIASON DES FLANCS ET ASSEMBLAGE

- Avant tout,pour rigidifier la caisse,il faut entretoiser les deux flancs - la toiture étant amovible. De plus,la caisse finie sera montée et fixée sur châssis en fin d'opération.
Pour faciliter les manipulations (masticage,perçage,ponçage...) cette opération est nécessaire.
- Tronçonner le tube plastique Ø 10,lg : 63 ,Nbre 8 et dresser d'équerre.
- Positionner les deux flancs sur un mannequin de montage en bois,et coller les 8 entretoises.
Attention à l'équerrage en tous sens des flancs.
- A chaque extrémité ,sous la ceinture de caisse,coller des bandes de plasticard ép. 1 mm, débordant d'environ 15 mm , ceci pour assembler les cabines.
- Présenter une cabine,la coller aux bandes précédentes en laissant un espace de 8 mm (selon vos traits de scie !) Voir cotes sur plan.
- Renforcer à l'intérieur au niveau toiture.
- Répéter ces opérations pour la deuxième cabine.
- Combler les vides extérieurs au plasticard 2 mm.

NOTA :

A ce stade on s'aperçoit que les portes ne sont pas tout à fait correctement positionnées.Et,donc,que les vitrages latéraux de cabine sont un peu plus longs.

Ceci est inévitable.

Sinon il aurait encore fallu opérer des coupes dans les bouts des flancs.Ainsi qu'il a été dit en préambule,ces petites tricheries ne nuiront pas à l'allure générale de l'engin.

Nous avons maintenant une caisse très rigide. Reste à faire les traverses de tamponnement et les jupes de cabine.

DANIEL BOURDAUD'HUI

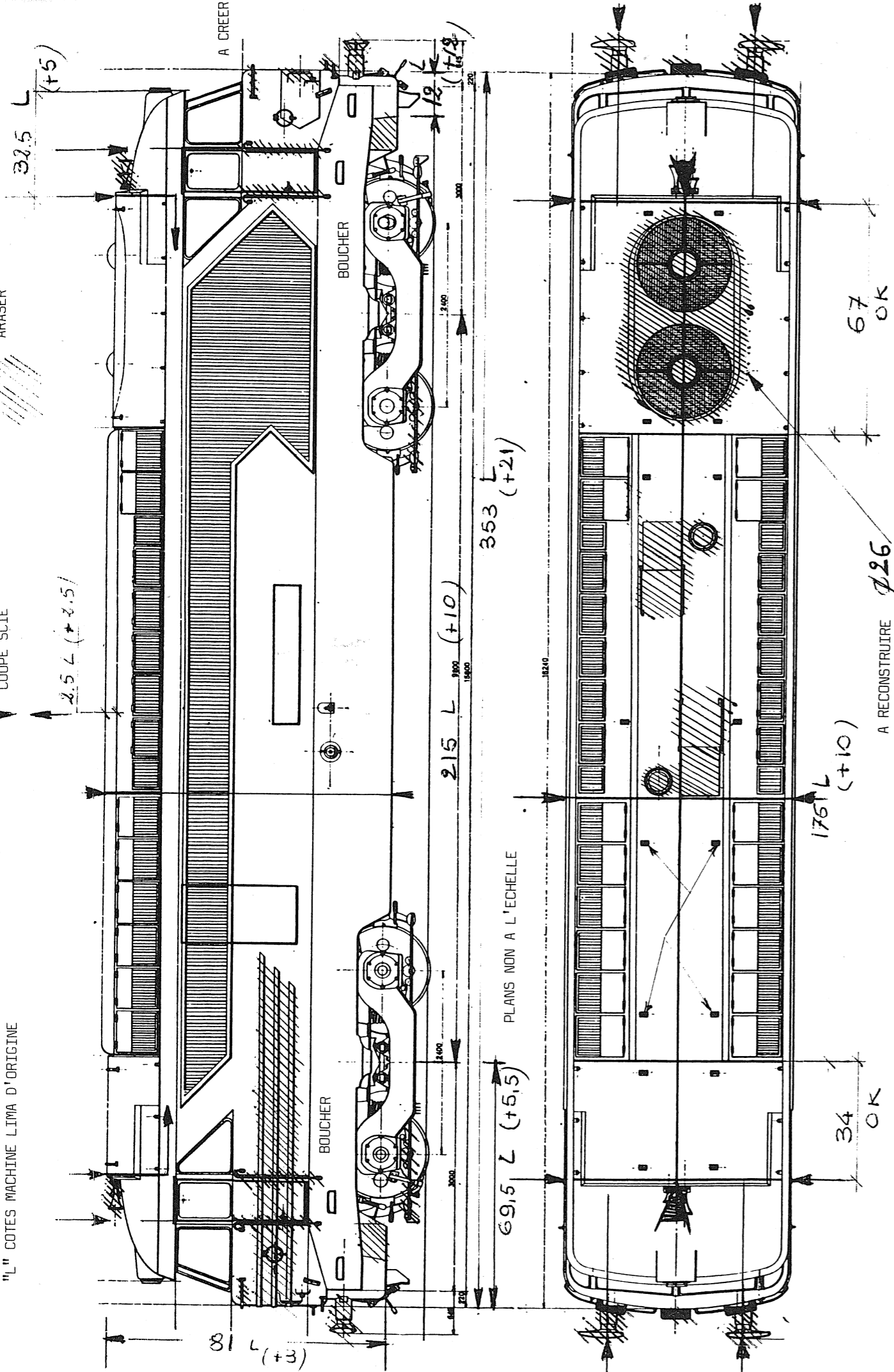
A SUIVRE

BB 67 000

"L" COTES MACHINE LIMA D'ORIGINE

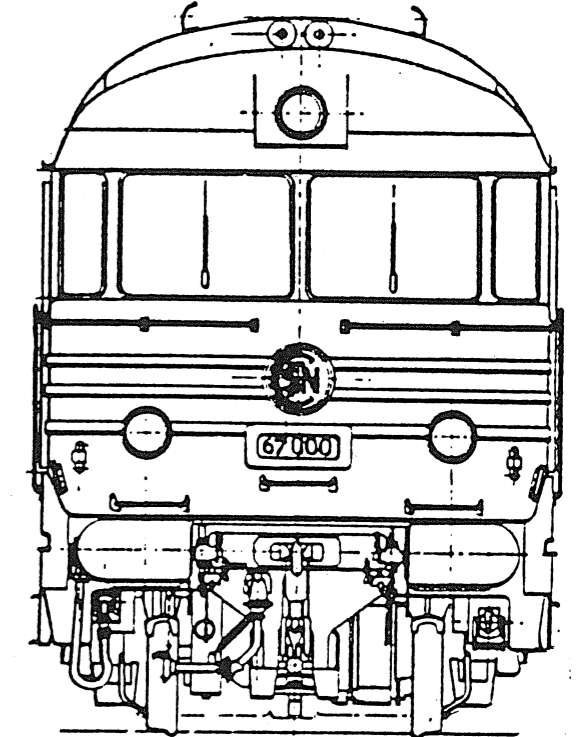
ARASER

COUPE SCIE



BB 67 000

CONSERVER COMME SUPPORT DE COLLAGE



ECHELLE 1/43

PETITES ANNONCES

(GRATUITES POUR LES ABONNES)

- * A VENDRE :
- KIT CHABBERT 63000 (neuf, sous emballage).
 - Rails ATLAS 0
Longueur droite 30 cm, 24 traverses
" courbe, 16 éléments pour un cercle de 1,20 m.
Hauteur du profilé : 4 mm
Prix : courbe 1'élément : 20 F
droit " : 25 F
(matériel neuf, jamais utilisé).
- DE DECKER Tél. 20 31 38 59
LILLE

- * VENDS :
- Trois kits BB 900 version d'origine KIT-ZERO, dont 2 montés convenablement.
 - Prix franco recommandé 2650 F les 3.
 - M. BOSCH Lucien: 30 rue de Roubaix.
 - 59210 COUDEKERQUE. Tél. 28 63 35 13



LOCO-DIFFUSION 2, rue de Barcelone
34300. AGDE - France -

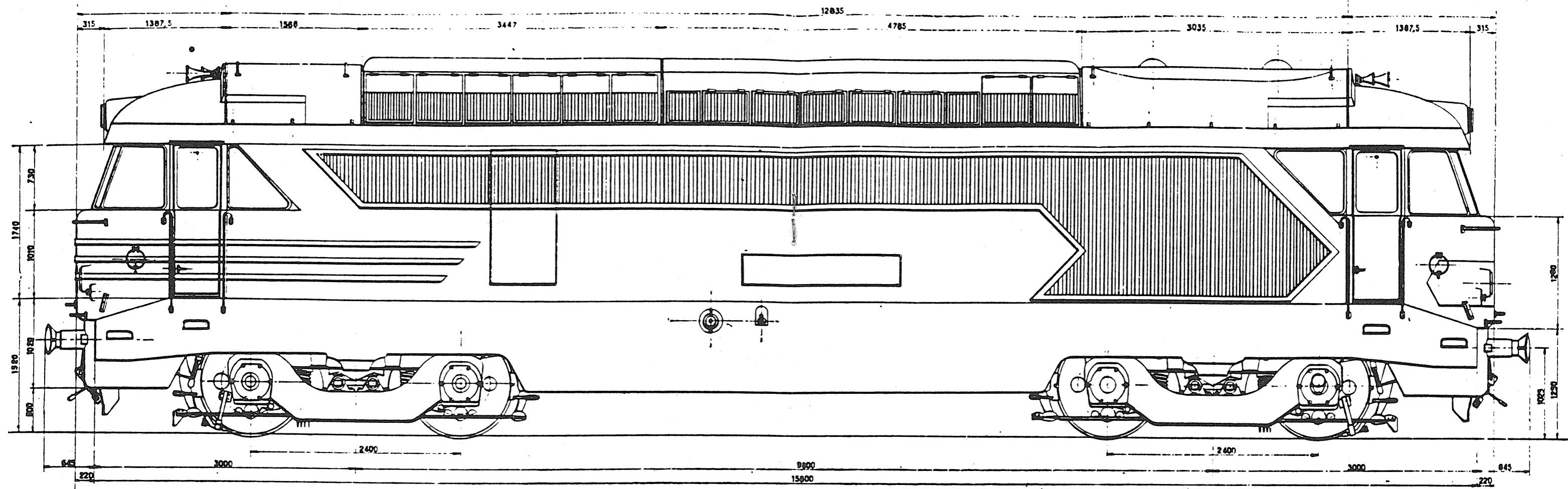
*Que vous soyiez... Om iste...
ou O iste...*

Il y a certainement parmi ces deux échelles un KIT LAITON de notre fabrication qui vous intéresse!.

Si vous voulez tout savoir sur nos productions actuelles et futures en Om et O,
En Om, nos MALLET O30/O30 -403 et 404- du VIVARAIS, notre AUTORAIL BILLARD A 150 D, nos WAGONS de marchandises, notre VOIE COURBABLE, nos AIGUILLAGES et leur levier de commande fonctionnel, notre GRUE HYDRAULIQUE MARPANT, nos projets dans cette échelle.
En O, toutes les Caractéristiques Principales des VOITURES OUEST "Saucisson", comment les acquérir, leur PRIX, comment acquérir uniquement les BOGIES de ces voitures et leur prix.
Quels sont nos projets définitifs en O.
Demandez-nous notre DOCUMENTATION GENERALE illustrée de photographies en nous envoyant à notre adresse (n'oubliez pas de nous donner la vôtre ainsi que vos noms...eh oui, cela arrive...)
HUIT timbres-Poste à 2,20 Fr.
Nous vous en remercions bien sincèrement.

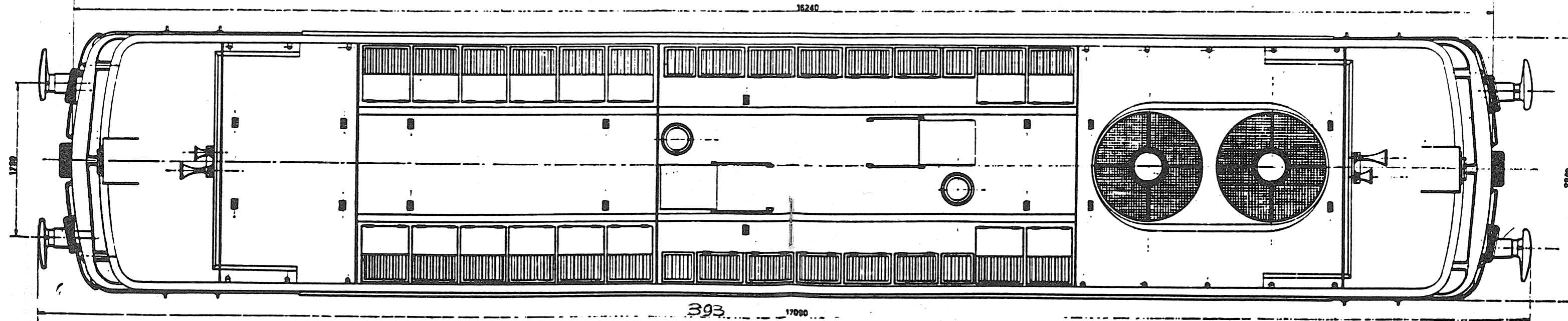
LOCO-DIFFUSION - 2, RUE DE BARCELONE F 34300 AGDE - Tél. 67.94.36.69 - CCP NANTES 213 55 W



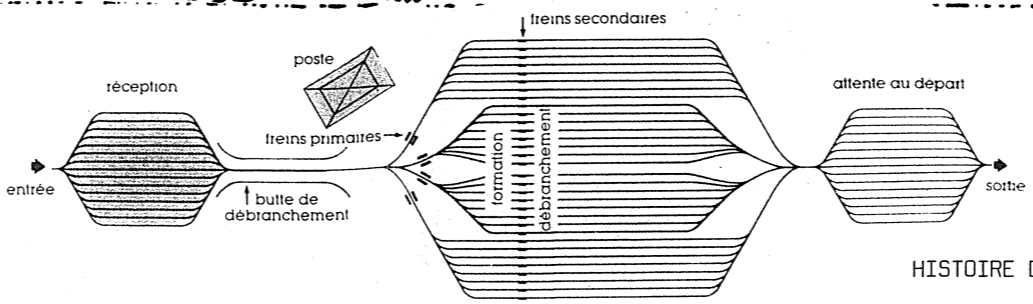
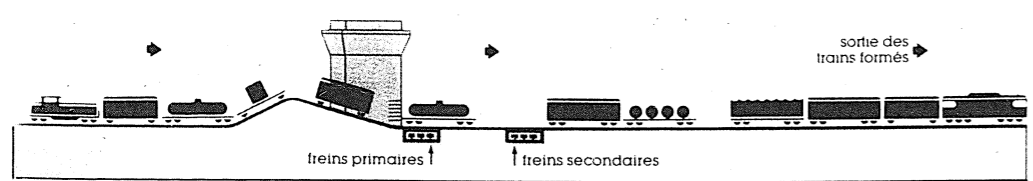


BB 67 000

ECHELLE 1/43



393 17000



CONSTRUCTION DU PANTO AM 18 1 GV

R. LABORDE
R. CHEVROT

(SUITE DE L'ETUDE PARUE DANS H.d'O n° 26 (juin)
VOIR EGALEMENT H.d'O n° 16 et 17)

8) BIELLETTE D'ARCHET Pièce K, plan n° 2

A réaliser suivant plan.

Pour cette pièce un perçage est désaxé de 0,6 mm

9) SUPPORT D'ARCHET Pièce L1 ou L2.

La pièce L1 est destinée à recevoir deux archets.
Dans le cas d'un seul archet utiliser la pièce L2.

Au montage l'aile de 2 mm de cette pièce sera dirigée vers l'axe du panto.

10) FABRICATION DES ARCHETS DU PANTO Pièce M ou N, Plan n° 1.

Pour les archets de 1500 V ou 25000V nous utiliserons les mêmes éléments de base. Seules varieront certaines cotes et la forme.

ARCHET 1500 V En bipalette.
(mais la SNCF tente le mono)

Au 1/43 la longueur de l'archet est de 46 mm
La partie plate est de 22,1 mm (mais nous conseillons 24 mm).

La largeur est de 3,7 mm (nous conseillons 4 mm).

Pour les pantos équipés de deux archets l'espacement sera de 2 mm.

Se reporter au plan pour l'ensemble des cotes.

ARCHET 25000 V

(En mono exclusivement).

FABRICATION

Prendre un tube de cuivre de Ø extérieur 16 mm et Ø intérieur 14 mm. Meuler les deux côtés d'une lame de scie à métaux pour enlever le champ des dents.

A 2 mm du bord couper bien verticalement en arrêtant la coupe de façon à laisser un arc de cercle de 15 mm (Voir plan n° 4 (V)).

Couper ensuite à 2 mm de cette fente le tube en entier. Vous obtenez alors une bague fendue de 5 mm de large. Fendez cette bague suivant l'axe du tube, bien au milieu de la partie restante, à 15 mm (voir plan). Recuire le cuivre et dérouler, puis dresser au maillet.

Dresser les faces extérieures pour ramener la cote à 4 mm. Ebarber et dresser la fente intérieure, à la lime aiguille.

Mettre en forme les extrémités.

Pour le 25000 V, et pour plus de réalisme, après recuit, écraser au marteau les pointes d'archet de 10 mm, de manière à réduire l'épaisseur des rabats de moitié environ.

11) COMPRESSEUR Pièce R, Plan n° 4

Celui-ci est réalisé à partir d'un rond de Ø 5 sur lequel est rapporté, à chaque extrémité, un hexagone ainsi que la plaque de fixation du compresseur sur le toit de la machine.

A chaque angle de l'hexagone est encastré un fil de laiton de Ø 0,5.

La pièce conique est en réalité un soufflet en caoutchouc qui est à rainurer perpendiculairement par rapport au diamètre.

Le compresseur est à percer longitudinalement à 1,5 mm de Ø.

12) ISOLATEURS Pièces S, T, U, Plan n° 4.

Les isolateurs sont obtenus à partir d'un rond de matière isolante de Ø 5 mm, et tournés au tour ou à la perceuse suivant les cotes du plan.

La pièce S représente l'isolateur du compresseur qui comprend un empilage de 5 isolateurs.

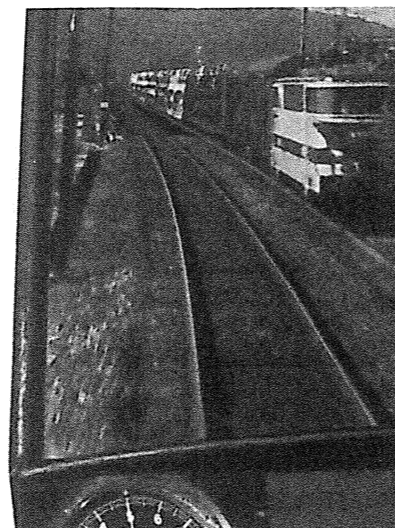
L'ensemble est percé à 1,5 mm. La pièce T représente les isolateurs du pantographe en 25000 V.

RQ : les isolateurs de toiture sont identiques.

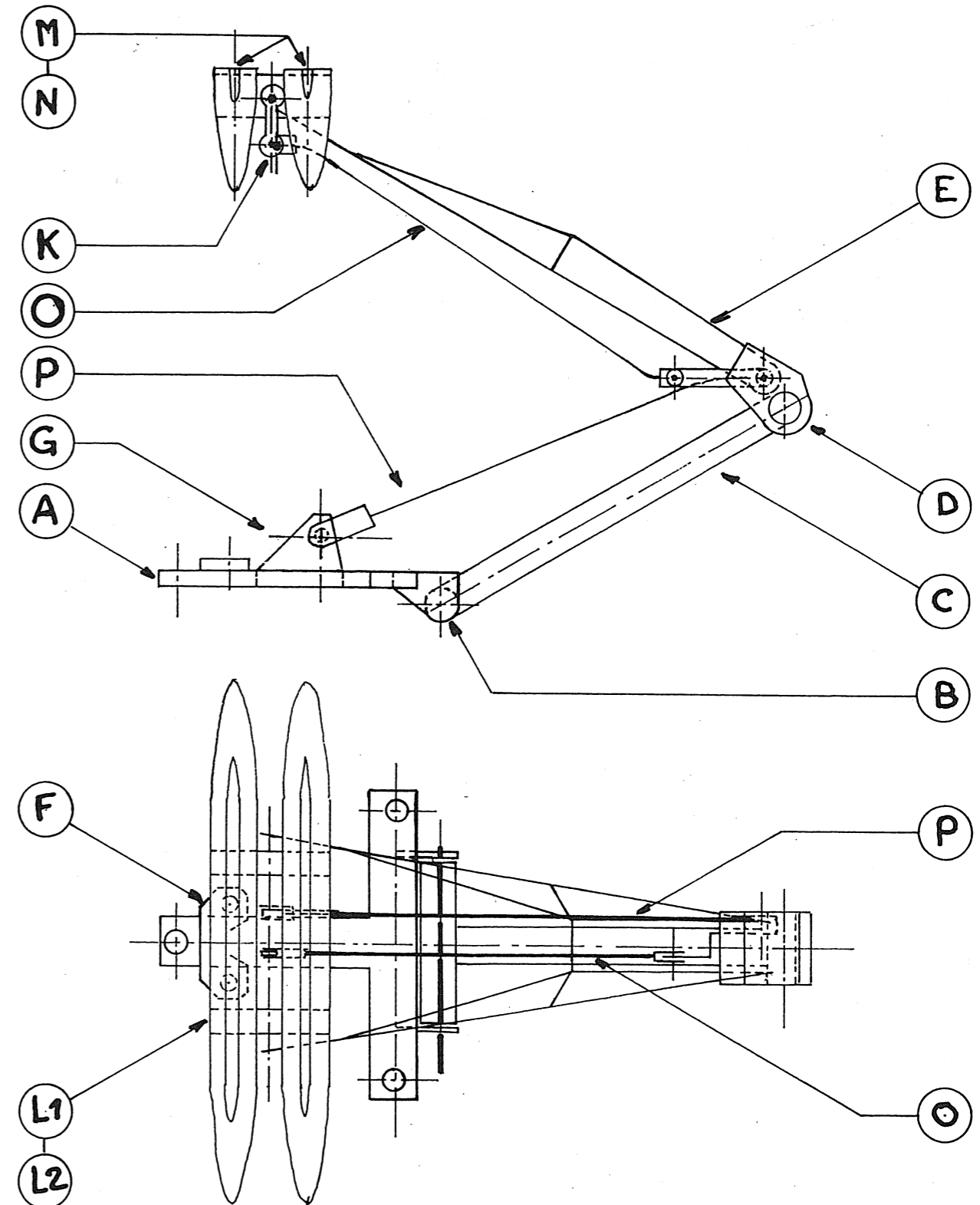
R. LABORDE

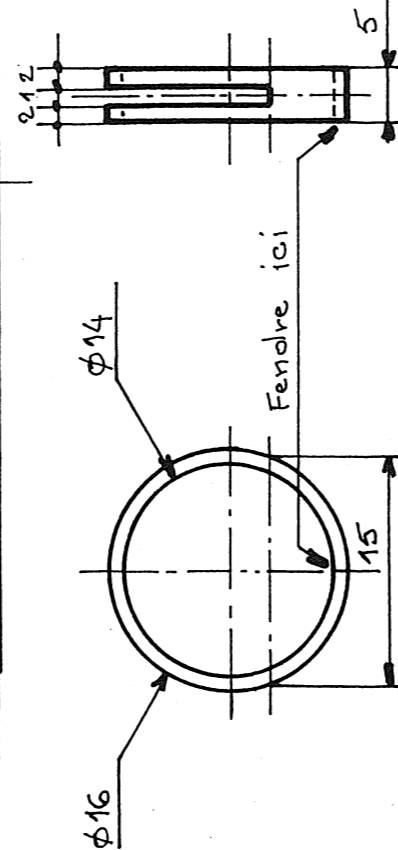
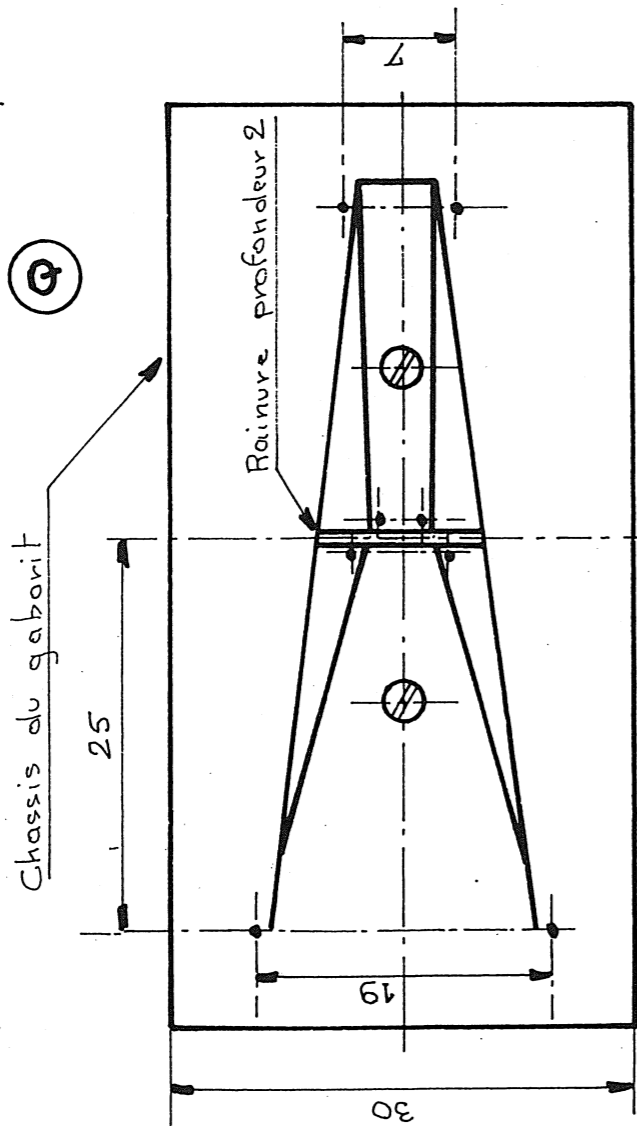
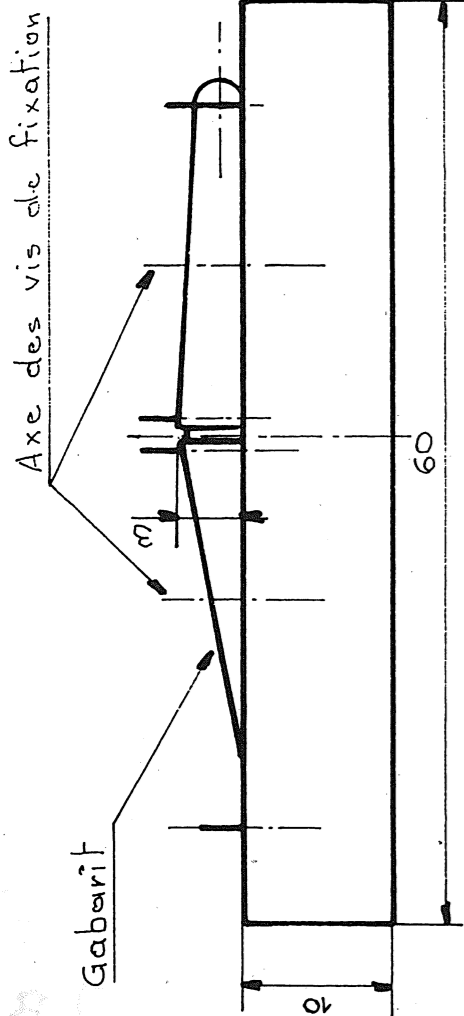
LE MONTAGE DU PANTOGAPHE A ETE DECRIT DANS H.D'O N° 16 ET 17.

NOUS DONNONS NEANMOINS LE PLAN D'ENSEMBLE (N° 3, ci-après) POUR LES LECTEURS QUI N'AURAIENT PAS CES N° EN POSSESSION.



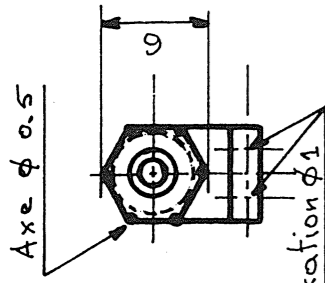
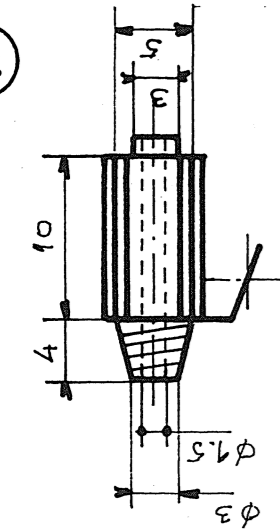
PLAN D'ENSEMBLE





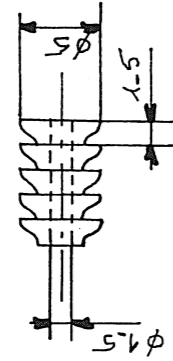
Fabrication des archets de pantho

R

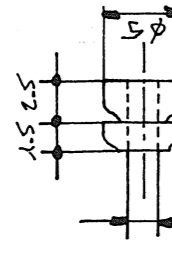


Trous de fixation $\phi 1$

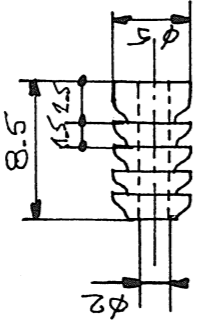
S



T



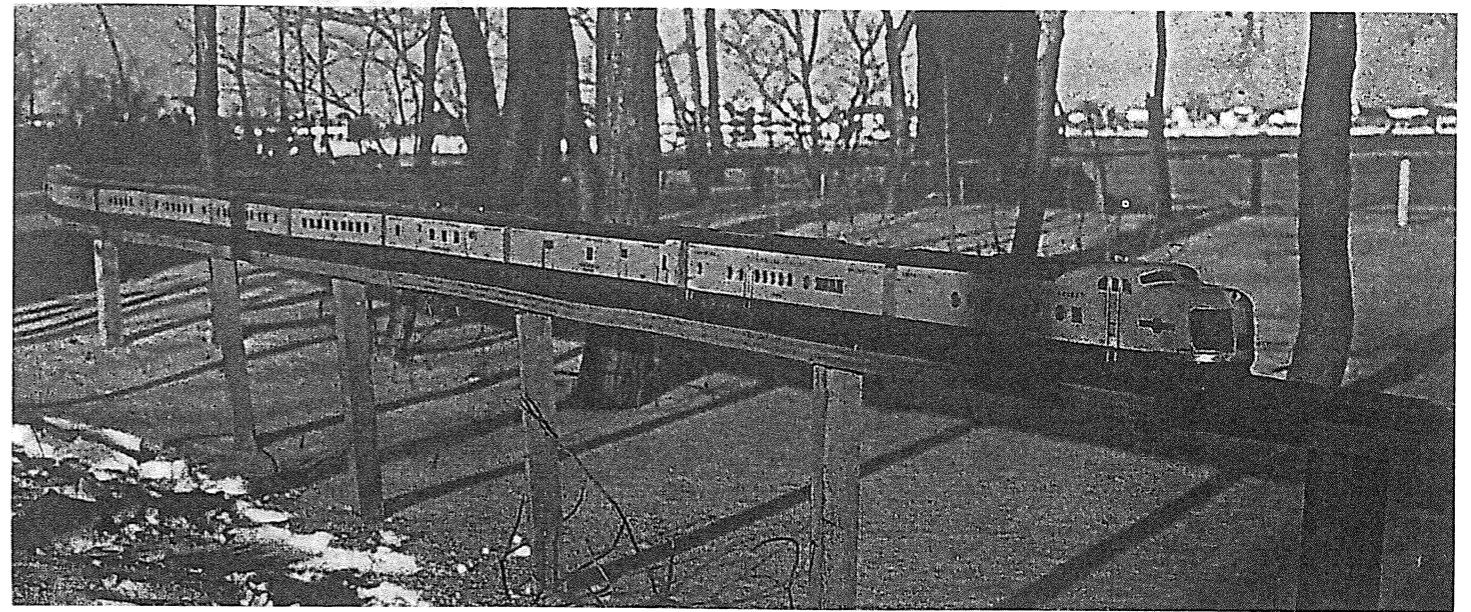
U



U	3	Iso. pantho 25000V	Isolant	$\phi 5$
T	3	Iso. pantho 1500V	Isolant	$\phi 5$
S	1	Isolateur compres.	Isolant	$\phi 5$
R	1	Compresseur	Laiton	
Q	1	Gabarit bras sup	Acier	
Rep	Nb	Designation	Matiere	Epoi.

PANTO - AM 18		Ecartement 0		4
RC/1-06-87		Echelle : 2		
		ACCESSOIRE		

TRAINS EN LIBERTE



L'espace n'est pas un problème pour cet amateur américain de l'INDIANA, qui fait rouler un "UNION PACIFIC" de 1938 dans un paysage de neige. Bien sûr il y a de menus problèmes : fientes d'oiseaux, "casse-noisettes" des écureuils sur la voie, chutes de brindilles et de feuilles ...

peuvent créer un vrai défi pour une exploitation régulière. Mais, après trois rudes hivers, le réseau au 1/43, (9 x 19 m.) n'a pas souffert. La voie (Atlas) posée sur contre-plaqué, réclame seulement un léger ponçage périodique pour enlever l'oxydation. (MODEL RAILROADER, avril 1989)



Dans RAILWAY MODELLER de juin, J. GARDINER AVOUE : "Je pensais que pour avoir un réseau de jardin, il fallait être riche et posséder un grand jardin. Eh bien, depuis, je me suis rendu compte que ces deux conditions n'étaient nullement nécessaires. Mon jardin ne mesure que 9 x 8 m. Quant à ma fortune ...!"

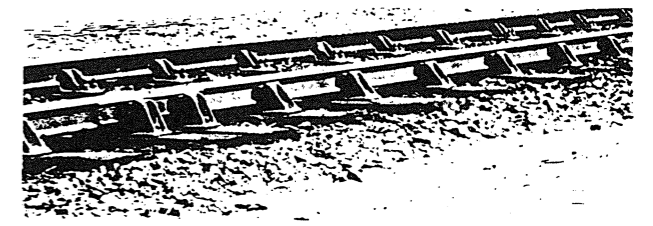
HUET

* 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 *

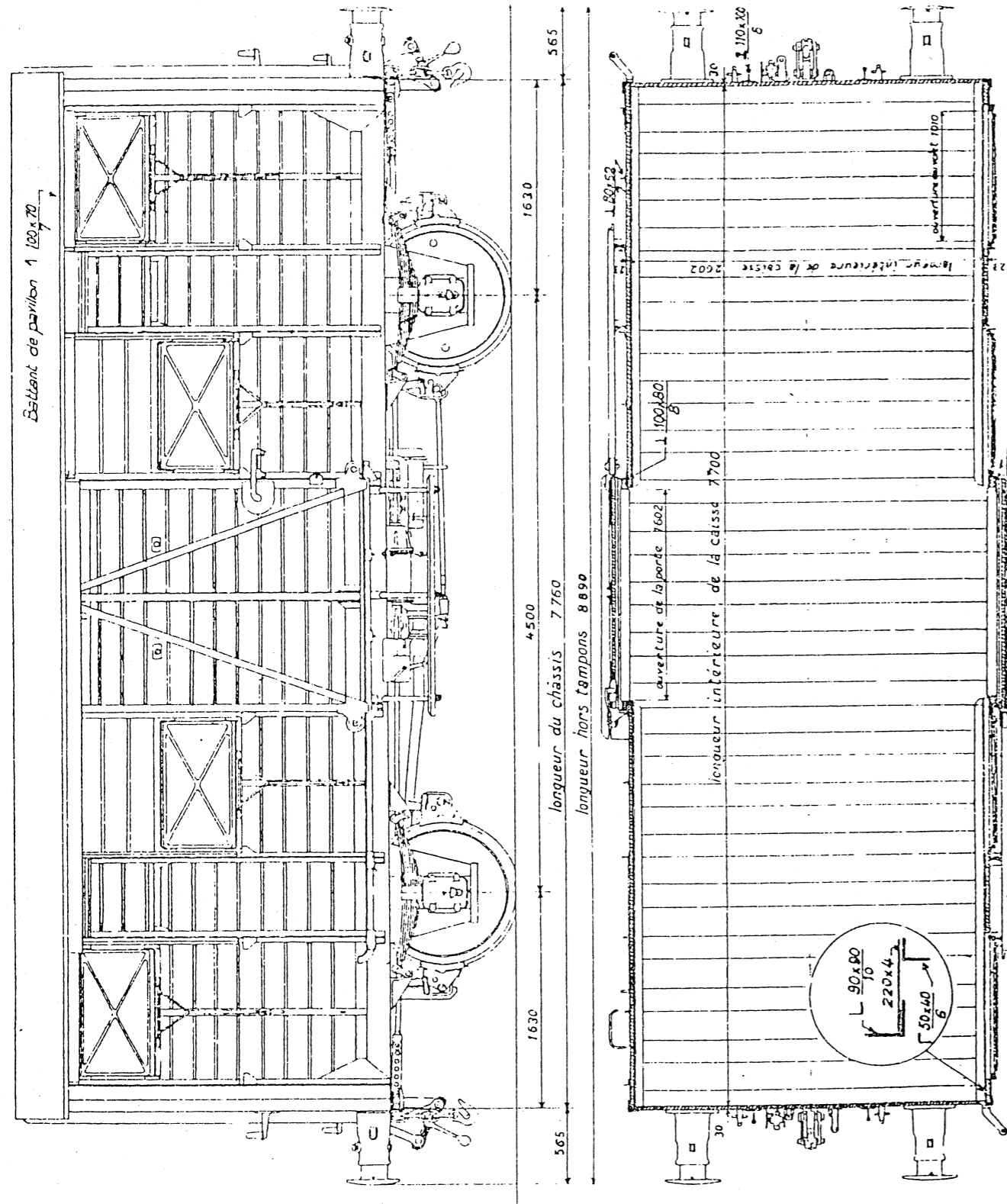
Pour mettre en valeur vos plus belles machines
Couvercle en PERPEX, socle en Palissandre avec voie ballastée et patinée



Documentation et tarif contre enveloppe timbrée à
HUET, 5 rue des Anciens Combattants 59175 TEMPLEMARS

LE TRAIN
HAUTE FIDELITE

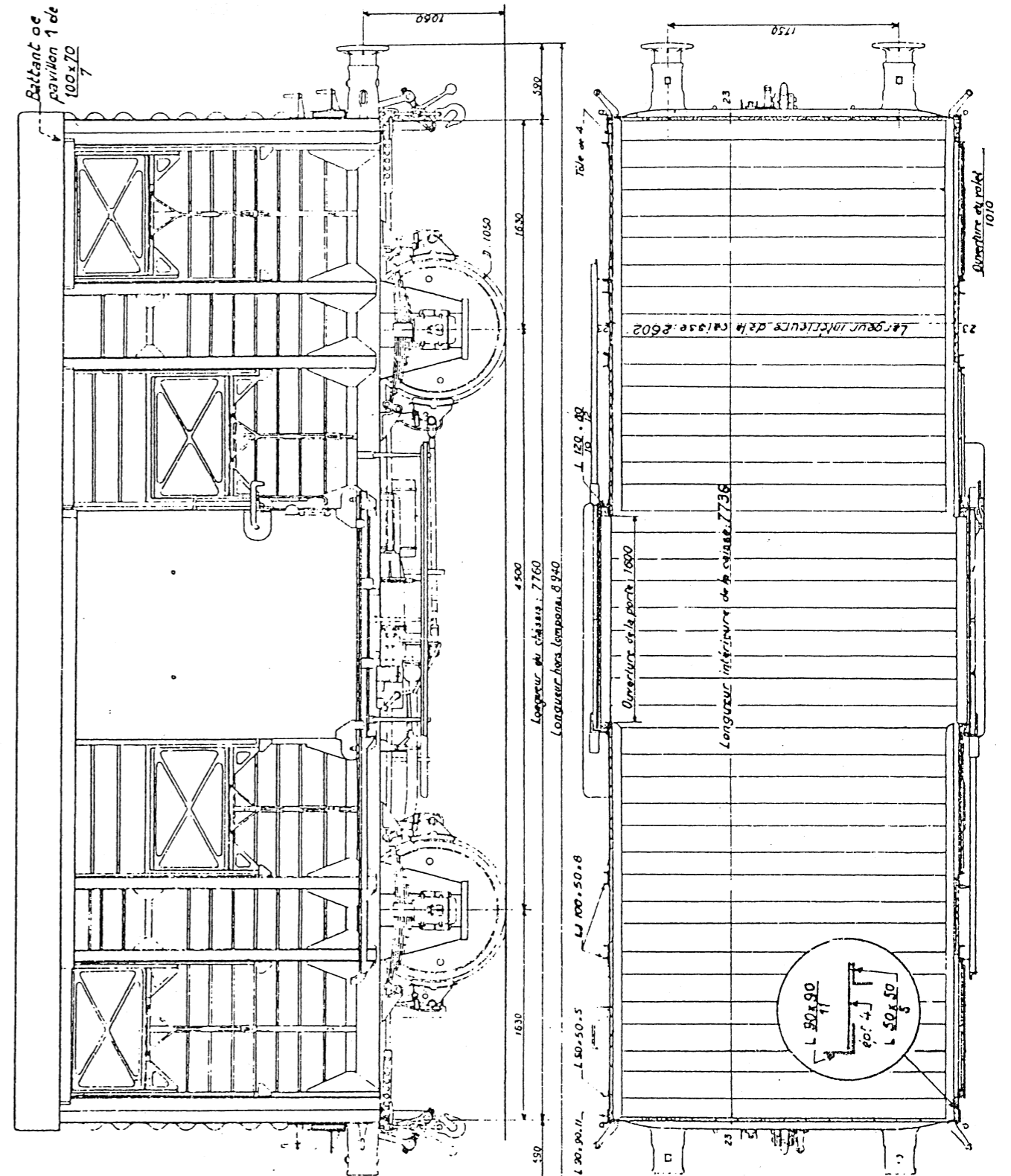
OCEM



OCEM 1928

COLLECTION KIT - ZERO

OCEM



OCEM 1940

COLLECTION KIT - ZERO

HALLE

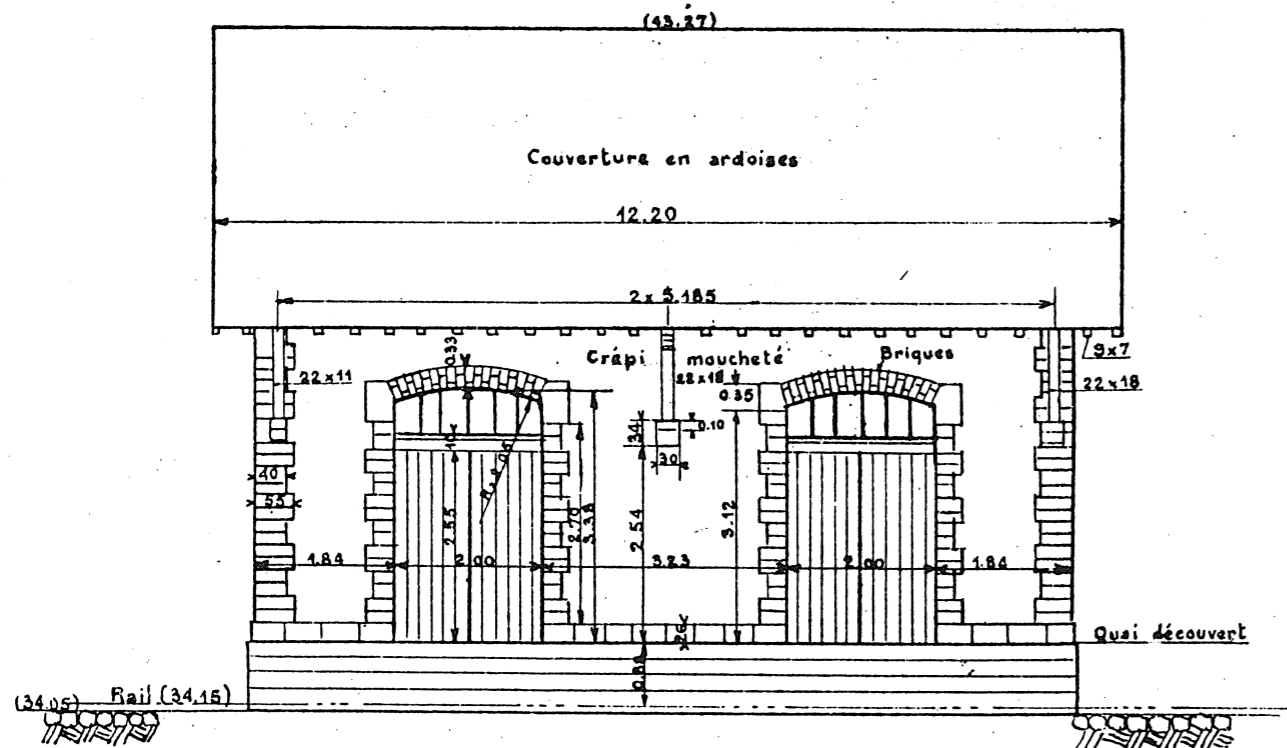
A

MARCHANDISES

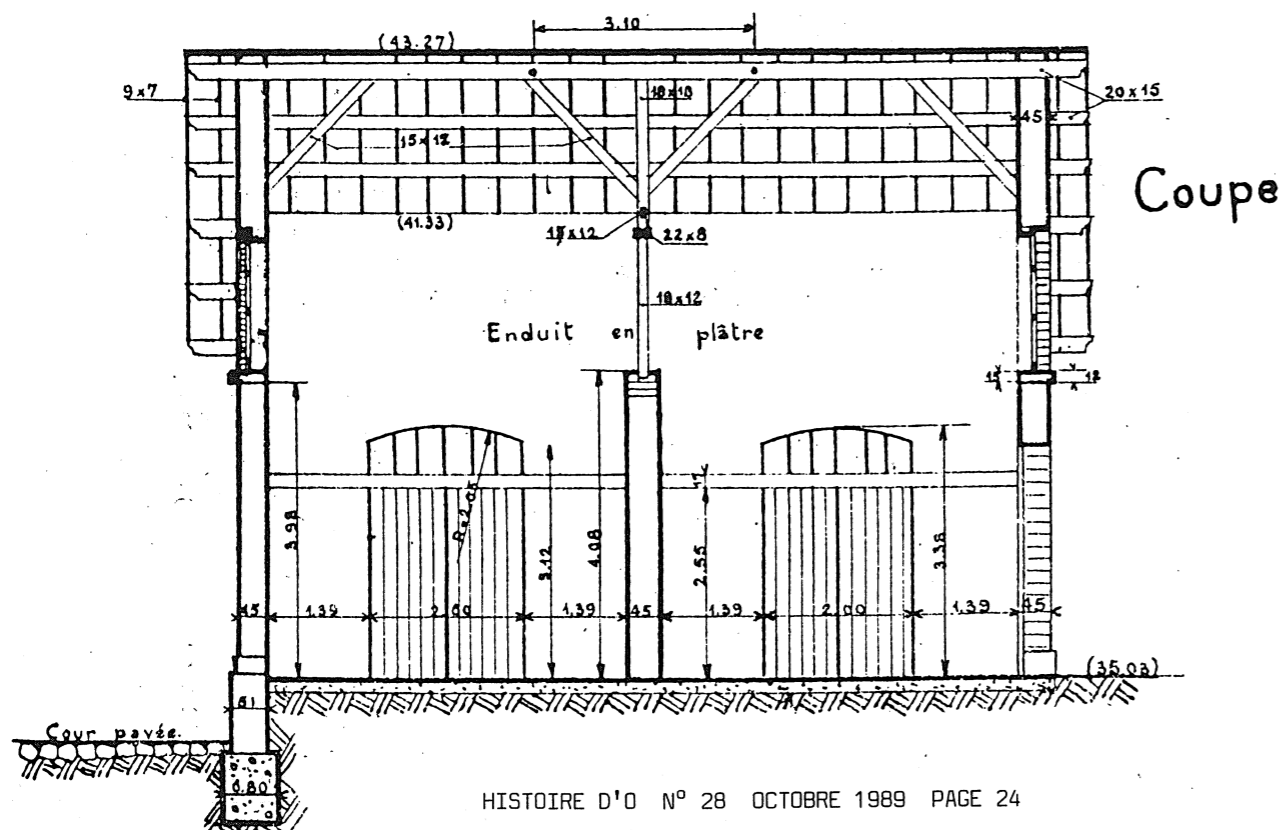


Elévation côté Cour

Echelle : 0.01 - 1/400^{ème}

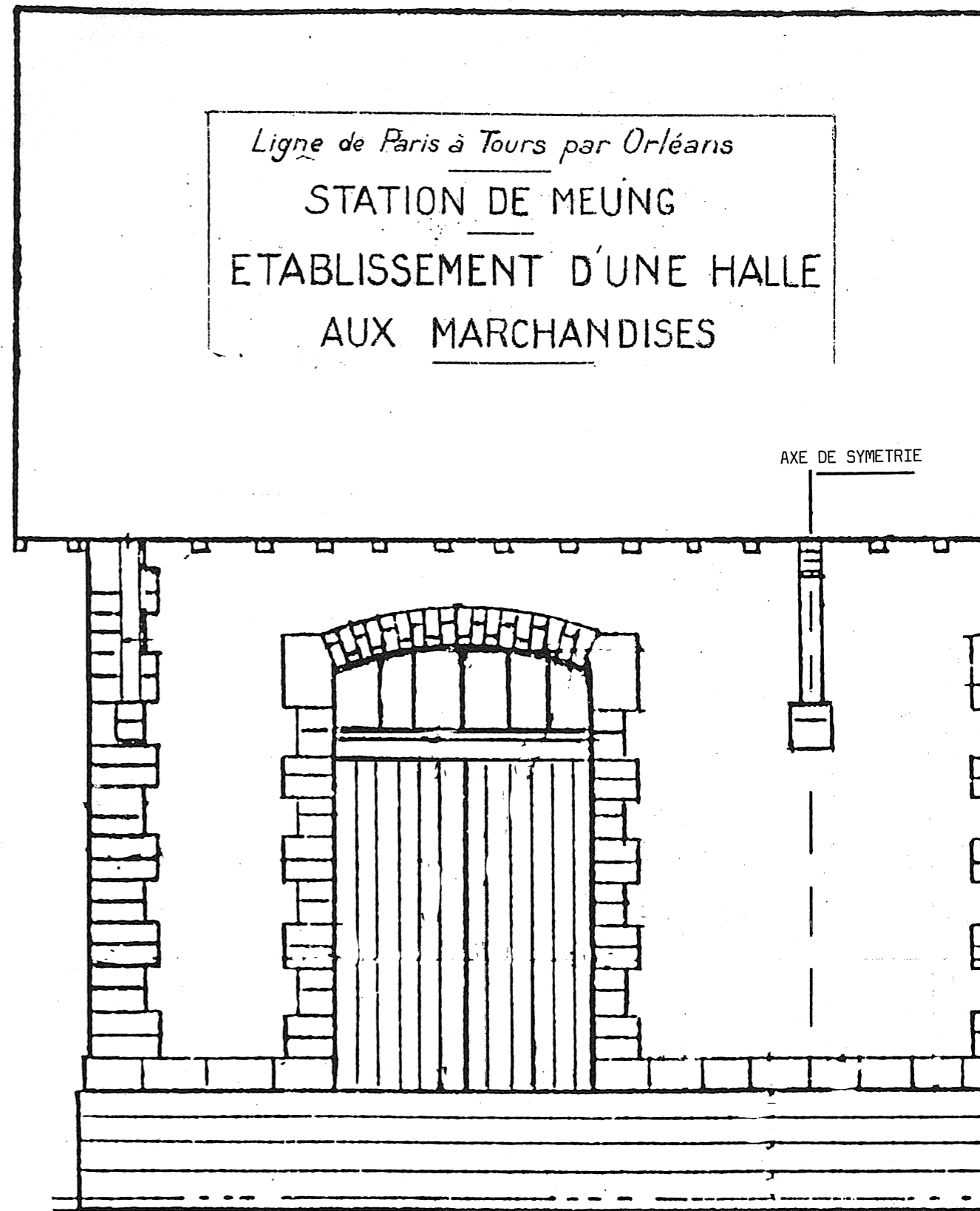


Coupe



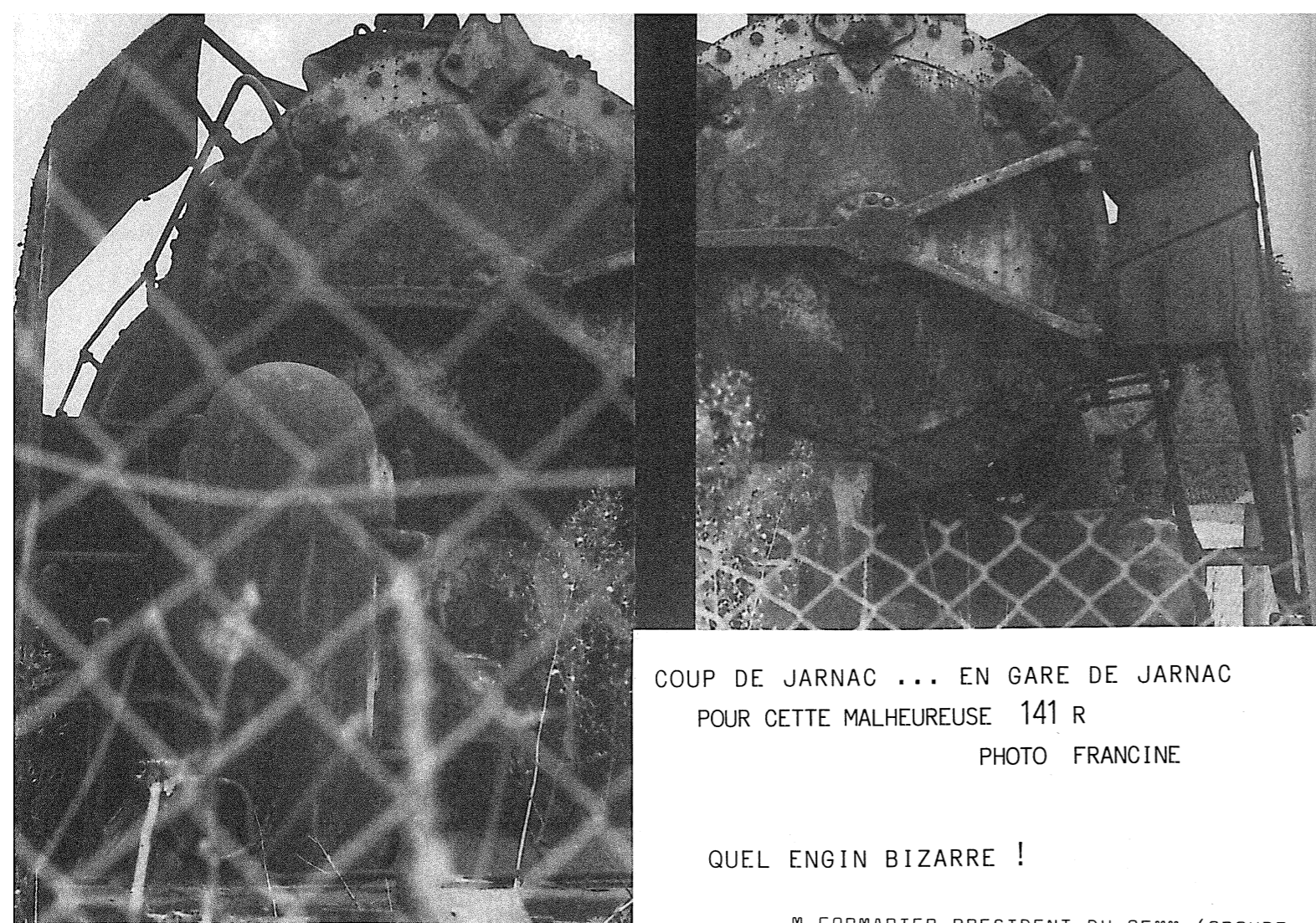
Ligne de Paris à Tours par Orléans
STATION DE MEUNG
ETABLISSEMENT D'UNE HALLE
AUX MARCHANDISES

AXE DE SYMETRIE



ECHELLE : 1/43

A SUIVRE



COUP DE JARNAC ... EN GARE DE JARNAC
POUR CETTE MALHEUREUSE 141 R
PHOTO FRANCINE

QUEL ENGIN BIZARRE !

M.FORMARIER PRESIDENT DU GEMM (GROUPE
D'ETUDE DU MODELISME METRIQUE) OFFRIRA
UN CADEAU AU 1/43 AUX TROIS PREMIERES
REPNSES EXACTES .

(Ecrire sous couvert d'H.d'O.)

A QUOI SERVAIT CE DIPLODOCUS ?
OÙ A-T-IL ROULÉ ?



LE KM 108

A L'HEURE DU FINE SCALE

LA 121 PLM 1879

JACQUES ARCHAMBAULT

Au début de l'été j'ai pris une de ces décisions qu'on ne tient jamais, mais qui procure l'agréable impression d'être un homme de caractère : je n'achèterai plus de kits tant que je n'aurai construit, terminé, peaufiné tout ce qui traîne sur étagères, tables ou plancher, ici et là.

Ainsi cette 121 PLM du KM 108, acquise un jour de pénurie il y a quelques années, à un amateur désabusé. Enfin, ce qu'il en restait, une roue motrice et je ne sais combien de pièces manquant à l'appel!

Commencée, abandonnée, reprise, reléguée, punie... au gré d'intermèdes Courte-queues K Z, Bicyclette FLECHE D'OR, wagons, voitures, modules, dioramas... Bref! un plan de restructuration s'imposait.

I Commençons donc par son tender.

Terminé et même peint, mais oublié sur une voie enherbée, il avait bien dû faire mon bonheur d'innocent (à l'époque je ne fréquentais pas les "Grands" de ce monde - je veux dire l'aristocratie du ZERO). Hélas! comme disait Jean Paul Sartre, on ne peut être et avoir été.

Il fallait tout revoir. C'était dur, mon moral en a terriblement souffert. A tel point que j'ai dû monter, pour me faire la main et à titre de cordial, un tender Outrance K.Z. (pour une O30 dont on reparlera.

Bonnes nouvelles pour les propriétaires de machines lourdes et pour les quelque deux cents amateurs qui ont commandé la 241 de J.C.R. (Magnifique succès pour cet artisan : le sérieux et la qualité payent!), bonne nouvelle donc puisque LOCO-DIFFUSION sort ses voitures "Saucisson".

J'ignore si ces voitures ont jamais été attelées à une 241, mais une longue rame ainsi formée doit avoir une sacrée allure!

Et puis, pour suivre la mode croissante du Om (et du Vivarais), LOCO-DIFFUSION nous excite avec un vaste programme (Mallet, Billard, wagons, voies et aiguillages...)

*

A.M. RAUSIN (13 rue Pierreuse. B - 40 00 LIEGE), nous propose de bien belles choses en O et Om. Nous avons reçu un socle en pierre pour grue à eau des C.F.D. (dont le prototype est à Lamastre), absolument superbe. Il ne reste plus qu'à y enfile la grue à eau de LOCO-DIFFUSION) Tous ces bâtiments, ouvrages d'art et accessoires sont en plâtre synthétique teinté dans la masse.

A) CONSTRUCTION DES LONGERONS

Les deux longerons du KM 108 issus du même moule manquaient singulièrement de symétrie (à l'époque j'avais rallongé un côté pour essayer de sauver la situation, mais...!).

Donc un longeron a été dessiné sur une tôle de laiton de 20 x 150 x 1,5 mm. Percé au Ø 2 au droit des boîtes. Vissé sur une deuxième tôle de même dimensions.

L'ensemble découpé, limé, ajusté.

Les lignes de rivets percées au Ø 0,8.

Les deux longerons désolidarisés.

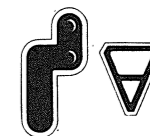
Un fil de laiton de même Ø enfilé successivement dans chaque trou, dépassant d'environ 0,5 coupé sur la face intérieure,

a permis de réaliser ces lignes de rivets finalement soudés en laissant couler un grain de soudure sous la flamme d'un petit chalumeau.

C'est là un travail de patience, un tantinet agaçant, qui vous permettra d'attendre la suite dans le prochain n° d'H d'O.

J.A.

TOUTES LES NOUVEAUTES



Pour les CFD du Vivarais nous avons noté : entrée de tunnel, soutènements pour voies, quai à charbon, fosses, aques-duc...

*

Au moment où paraît ce n° un nouvel artisan inaugure ses "usines". Il s'agit de "ATELIER DU CHATEAU D'O", dont la pub a déjà intrigué nombre de nos lecteurs. Pourtant il ne s'agit pas d'un inconnu, mais bel et bien de F. LALUQUE qui, après avoir créé d'impressionnantes séries de machines vendues par la VIE DU RAIL, s'est laissé tenter par l'indépendance et la recherche d'une plus grande fidélité, tout en gardant des prix très bas. Son catalogue, déjà bien garni, propose, non seulement des kits et modèles montés, mais également des engrenages divers qu'il était quelque peu difficile de se procurer jusqu'alors.

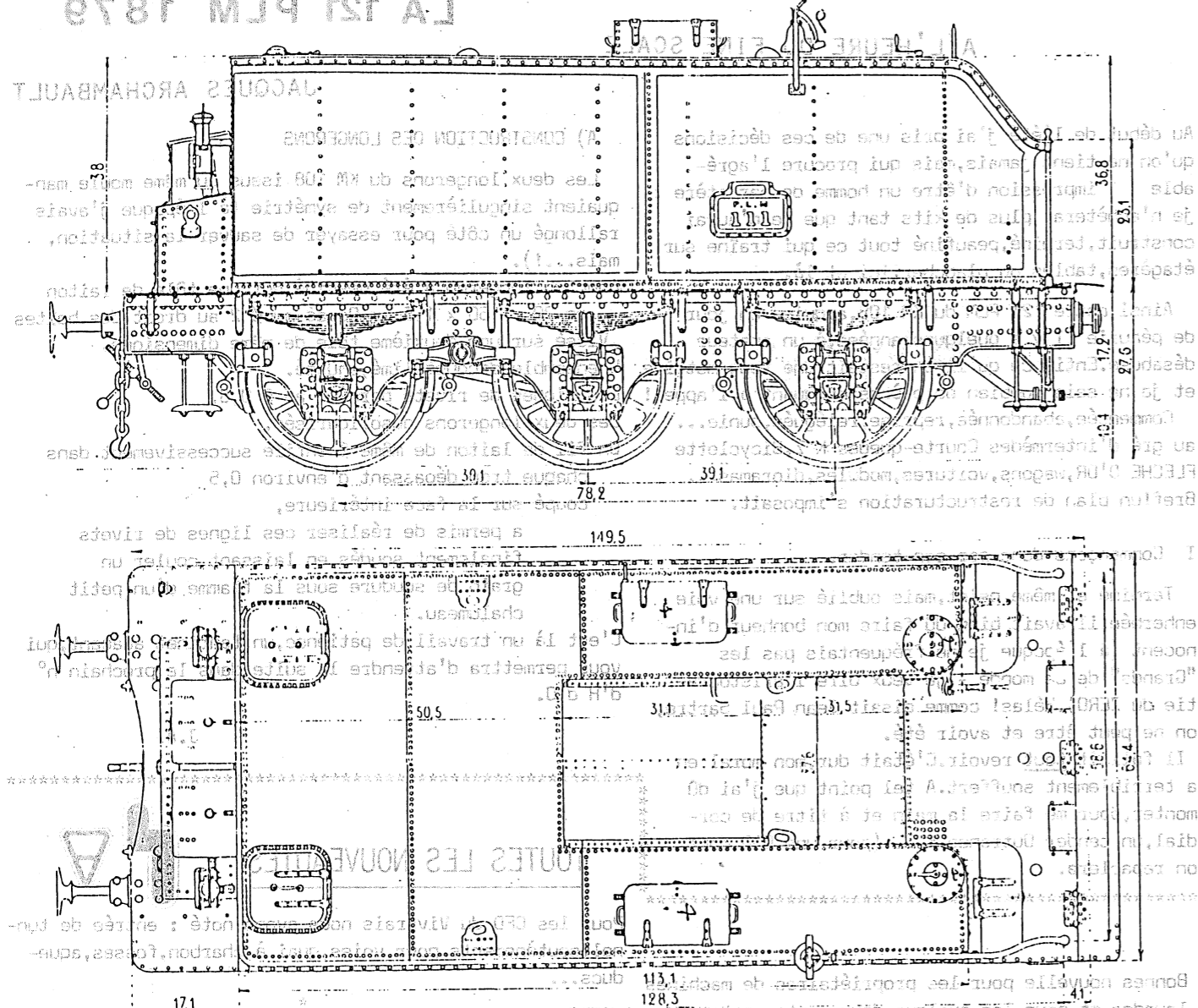
*

Alors, maintenant que les vacances glissent dans l'oubli, vous pouvez, rassuré par ce programme de rentrée, vous remettre à l'ouvrage.

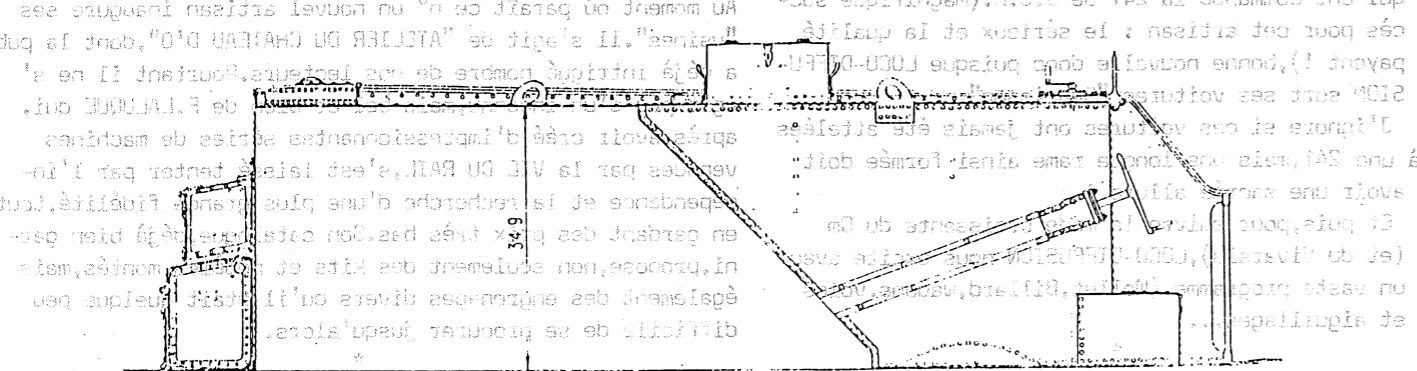
J.A.

(NINRAITRAIN) NIANI LIT TRAIN

SOLUTION DU REBUS



Tender, élévation et plan

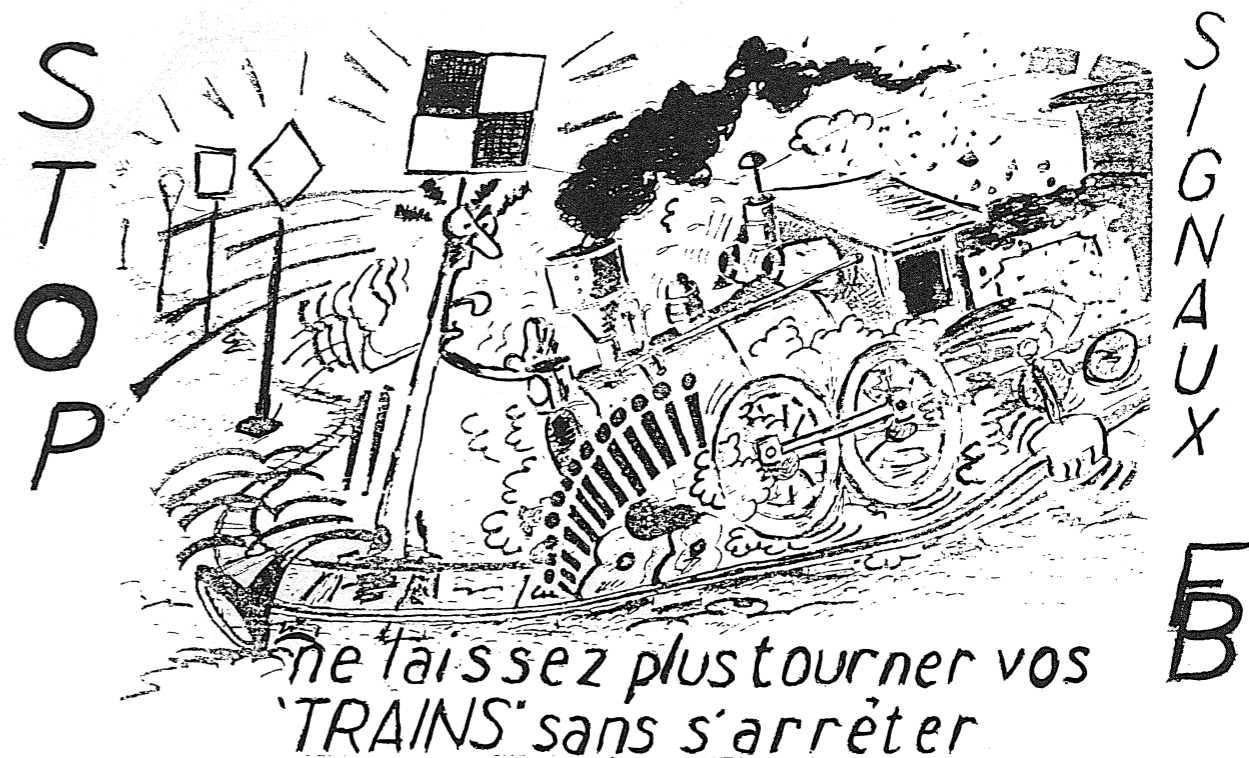


Tender, élévation de la caisse, vue intérieure

PIECES DISPONIBLES DANS LE COMMERCE

- KIT-ZERO**
- 3 essieux complets avec roues
 - 1 attelage
 - 2 chaînes et crochets
 - 1 cloche
 - 2 boules de main-montoir
 - 4 robinets de jauge
 - 2 manivelles
 - 2 lanternes
 - 6 couvercles de boîtes
 - 3 paires de marche

- ATELIER 43**
- 2 tiges et plateaux de tampons PLM
 - 1 ressort pour tampons (lame en chrysocal)
- (Egalement 1'attelage)



FOULARD Bernard Téléphone : 16 (1) 69.07.54.01
10 Avenue Saint Jean de Beaugard Mardi et Jeudi après 18h00
91400 ORSAY (FRANCE)

LE GUIDE DU ZERO

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

LES WAGONS MARCHANDISES EUROPEENS
FS SNCF SNCB SBB-CFF

BERNARD FOULARD, 10 avenue St. Jean de Beaugard - 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
2D2 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'OBSIDIENNE
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



CET ESPACE VOUS EST RESERVE
DEMANDEZ NOS CONDITIONS

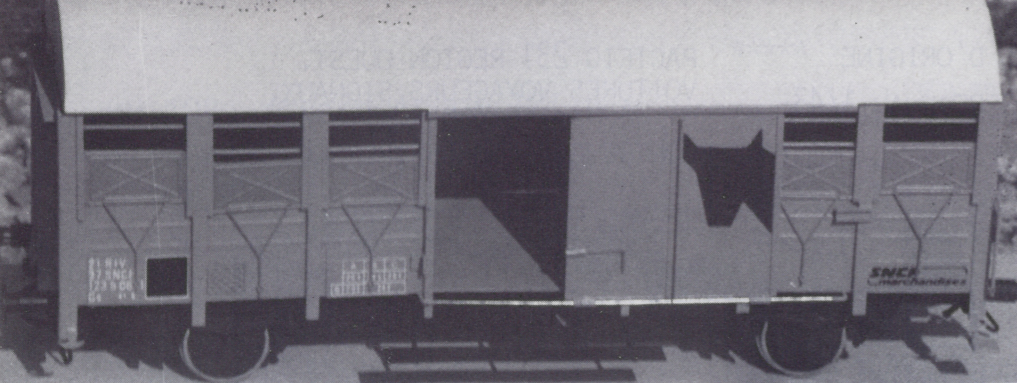


PHOTO N° 1 **SNCF**
Marchandises

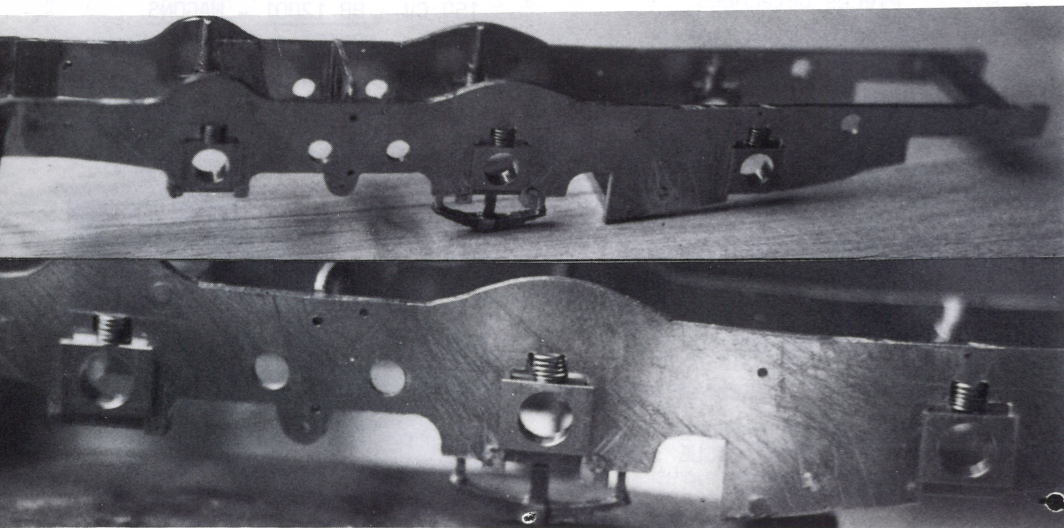
CONSTRUCTION METAL ET BOIS
SUSPENSION ET TAMPONS A RESSORTS
FINITION POUSSEE
SYSTEME 2 RAILS

INTERFRIGO M 01 B	1400	FtF
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

C.M.F.
COSTRUZIONE MODELLI
FERROVIARI
Tél. 121 54 23 32
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.



CI-CONTRE
UN CHASSIS INTERIEUR A ESSIEUX
SUSPENDUS POUR COURTE-QUEUE

HISTOIRE D'0 N° 28
OCTOBRE 1989 PAGE 30

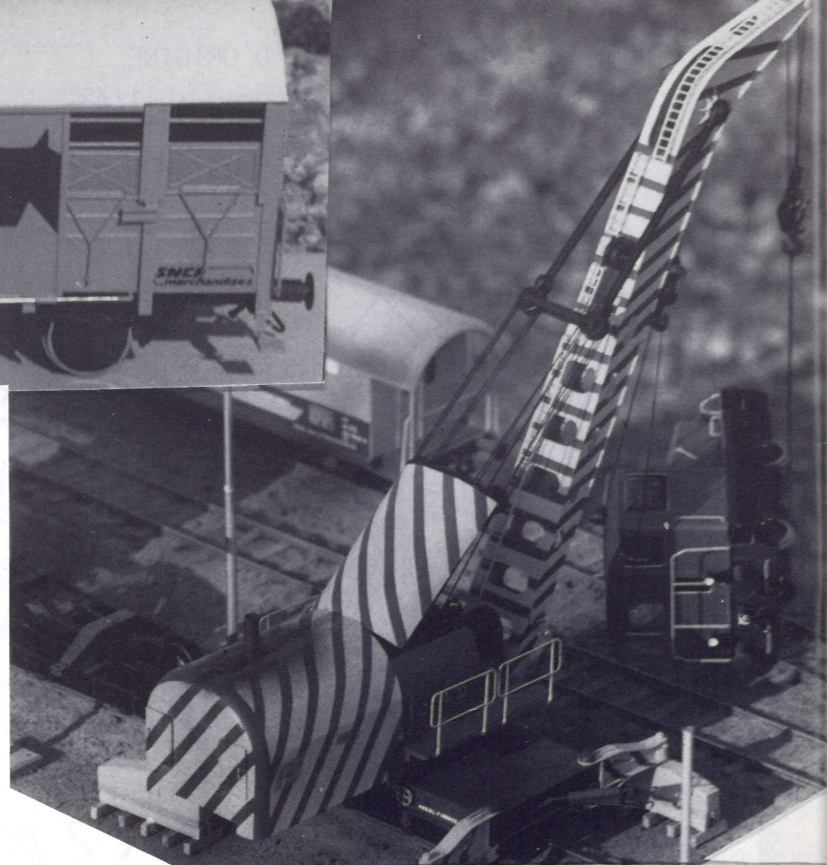
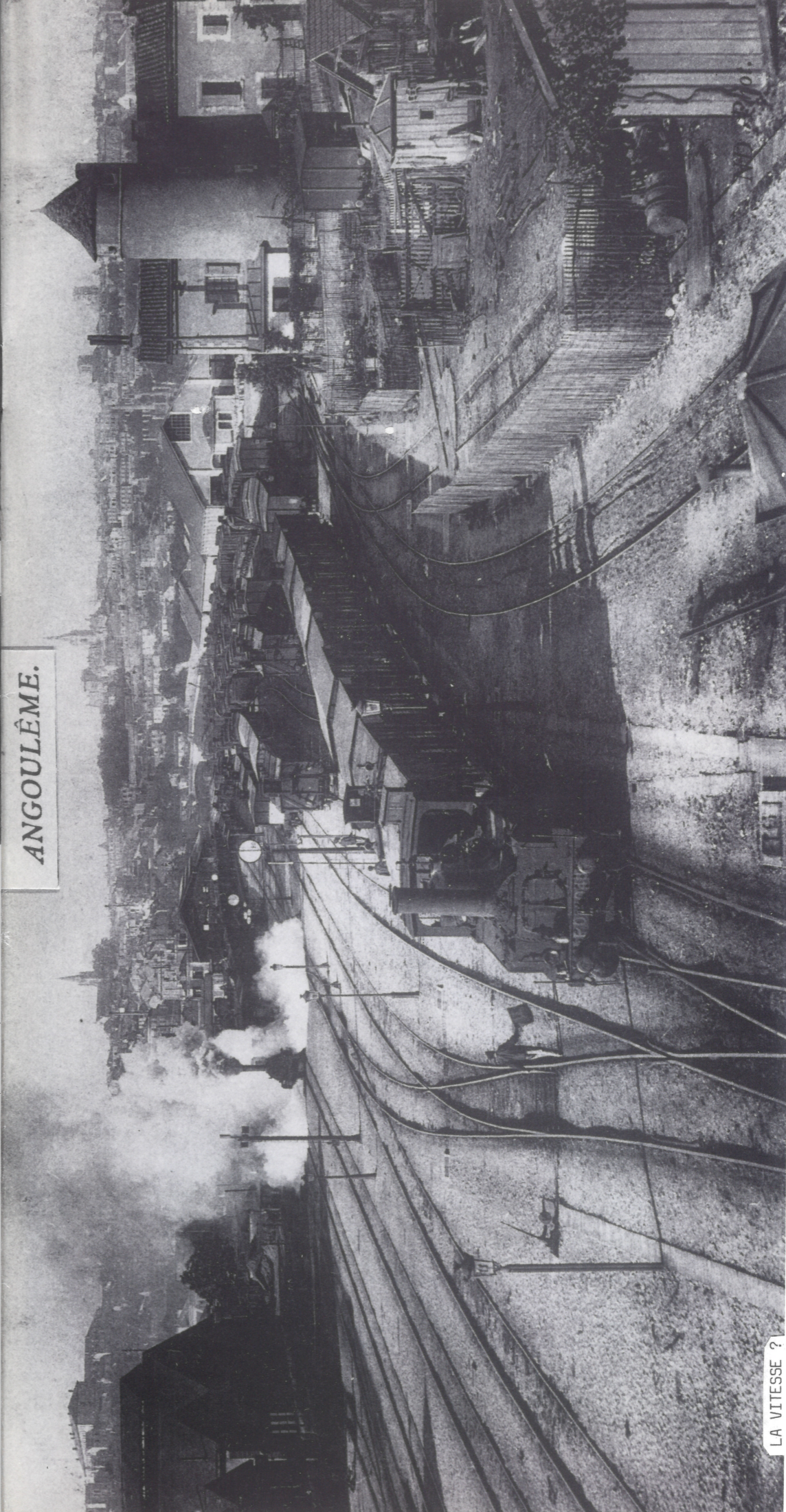


PHOTO N° 2

ANGOULÊME.



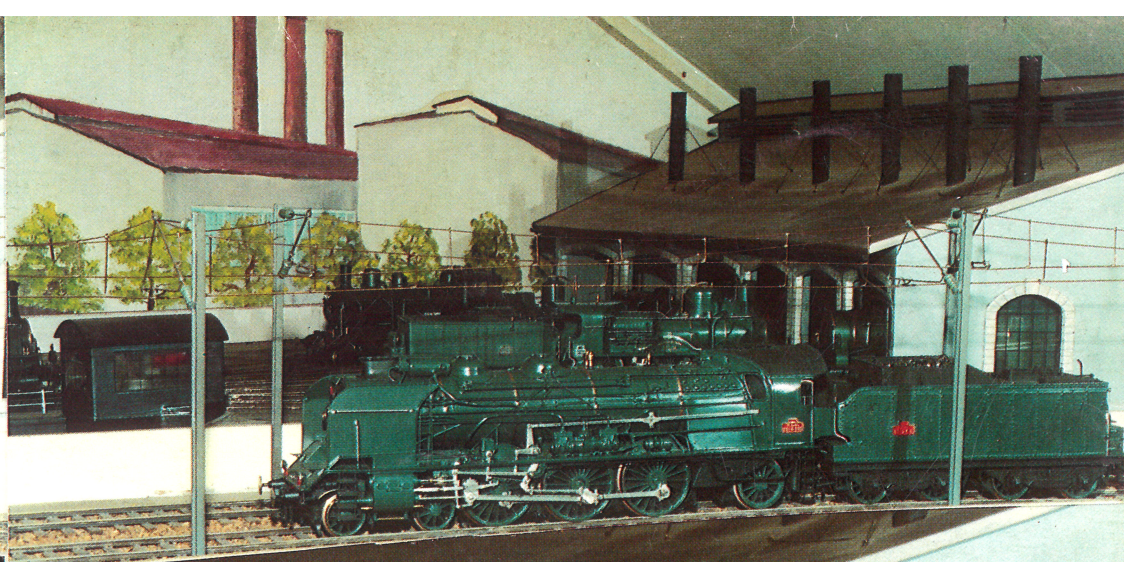
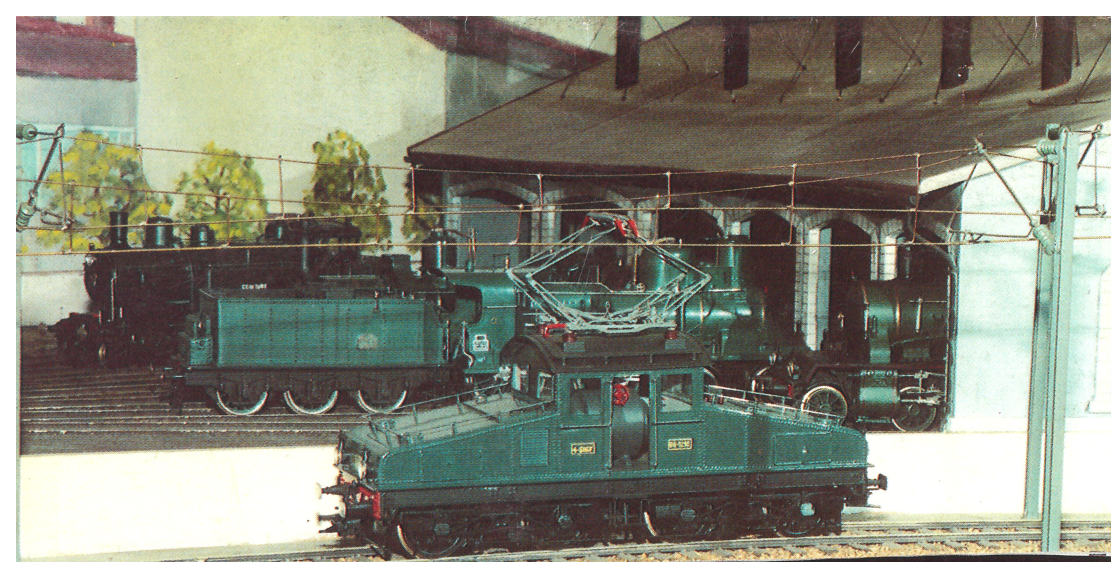
LA VITESSE ?

C'est l'avion, le dos d'une hôtesse pressée, un plateau-repas sous cellophane, un Figaro déplié à la hâte.
C'est encore le T.G.V. un siège étroit, un voisin qu'on n'ose déranger, un livre à peine commencé.
MAIS LE PLAISIR ?
Si j'ouvre la main sur la bride de mes souvenirs alors remontent de la nuit le tacata d'un bogie sous un wagon-lit, un moment de gastronomie au long cours d'un P.L.M., un couloir qui s'étire comme un boulevard, un compartiment convivial, des livres, des jouaux et des conversations au

rythme des rails et des gares de passage...
Un jour, à Angoulême, je regarde s'éloigner sur le quai une élégante voyageuse montée à Bordeaux, et qui vient de me raconter sa vie alors que nous ne nous sommes jamais vus.
Plus loin encore dans le passé, une portière s'ouvre en pleine voie du côté de Poitiers. Des messieurs s'affairent, descendent la vitre pour accéder à l'unique poignée extérieure.
Pour aller au collège de Fougères je longe la gare, je franchis la passerelle. L'odeur chaude, humide, blanche, l'huile, le charbon, le métal, les

appels, le sifflet, les aiguillages, le chuintement, les crissements, le halètement du compresseur; pistons, tampons, signaux; une halle aux marchandises, bêtes, troupeaux, charrettes, paille; un dépôt, machines froides, chaudes, silencieuses, ronronnantes, fumantes...
... accoudée, attendant le départ, lunettes relevées sur le front, visages noirs de suie, de sueur et de peine
- l'équipe regarde passer un collégien au cartable.
Alors étonnez-vous que j'extirpe si souvent de tiroirs oubliés des photos jaunies aux couleurs du passé !

JACQUES ARCHAMBAULT



E. BARBÉ LES CHEFS - D'OEUVRE

