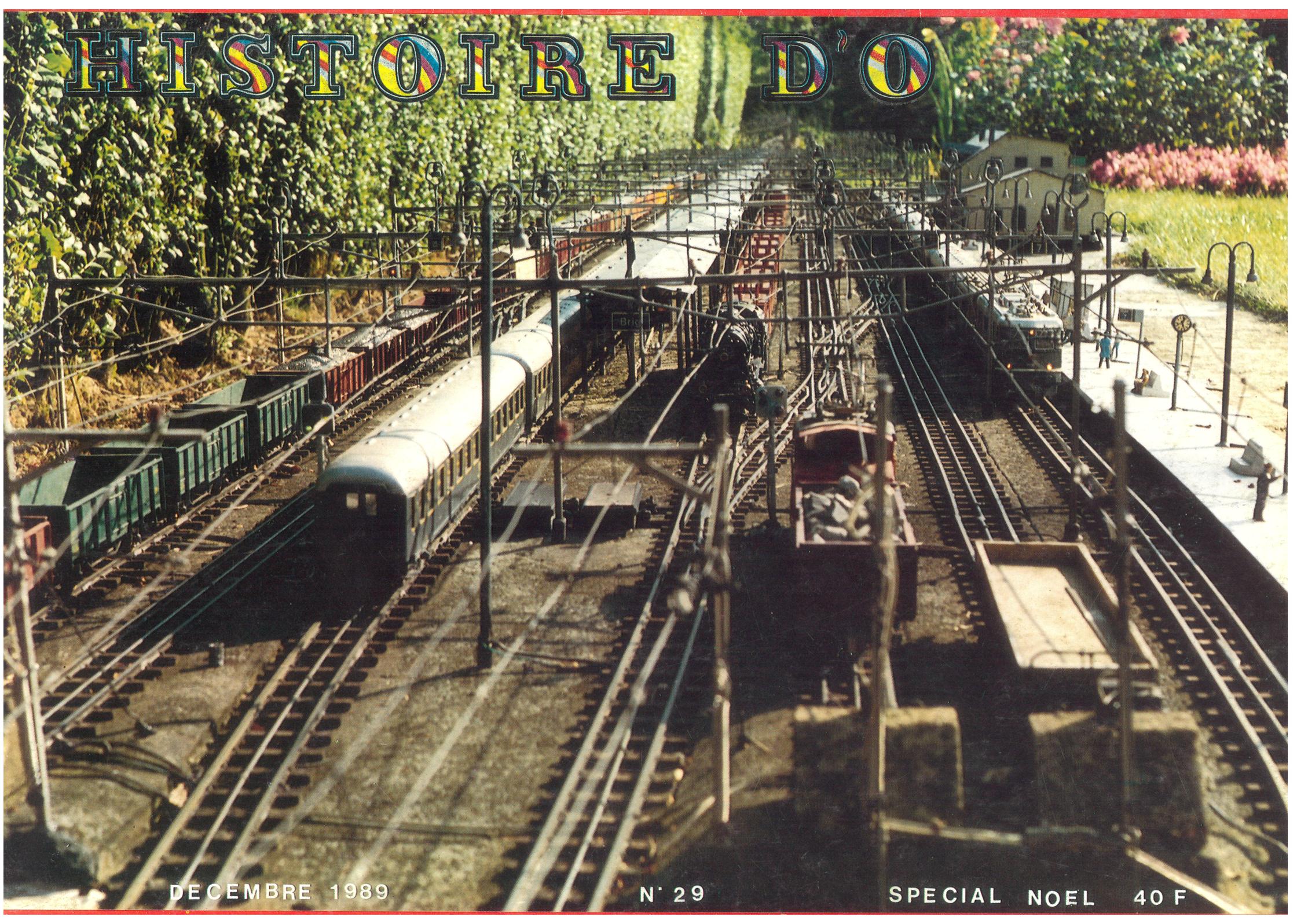


HISTOIRE D'O



DECEMBRE 1989

N° 29

SPECIAL NOEL 40 F

FERROVI - CONNECTION

Le ferrovophile est une race bien étrange. Sorte de personnage appartenant à une secte dont la caractéristique principale pourrait bien être le "bizarroïde" !

A cela rien de vraiment très nouveau. Cependant nos Services Secrets Spécialement Attachés aux Enquêtes Bizarroïdes (S.S.S. A.E.B.) ont suivi la filière de conversations étranges entre des sujets particulièrement initiés...Fausse identité,messages codés... à vous de juger :

- Genre écolo : J'ai acheté une prairie avec une biquette...
- Cuisinier : j'ai repeint ma boîte à sel...
- Sexiste : Il a vu que les boudins étaient bien à l'échelle...
- Paternel : Il a commandé deux bébés (BB ?) au Père Noël...
- Sportif : J'ai fait un tour avec ma Bicyclette...
- ETC... D'autres sujets,tels que la "COURTE -QUEUE restent censurés,Histoire d'O ne devant pas tomber dans la lubricité !

Décidément le Ferrovophile n'a pas fini de nous étonner !

PASCALINE

1990

Pour 1990, nombre bien rond qui a embarqué un zéro plein de promesse,H.d'O s'est assuré de la collaboration de deux amateurs de grand talent :

- Jacques Tilman qui témoigne,à travers ces pages jonchées de photos,d'une rassurante expérience des réseaux de jardin.
- Henri Arnaud qui saura,au cours d'études et réalisations de machines et wagons,nous faire découvrir "la beauté du vrai".
(voir photo page suivante,et le reportage de Gérard Petit sur le réseau Henri Arnaud dans H. d'O n° 18)

HISTOIRE D'O... une passion sans fin !

J.A.

ET LE DIPLODOCUS ?

Il a fait passer bien des nuits blanches d'amateurs pourtant chevronnés.Mais la réponse n'était pas évidente et personne n'a triomphé de l'obstacle.

Pendant la guerre d'Algérie cette bizarre draisine blindée, radiocommandée et suicidaire,circulait devant les trains afin de tâter le terrain - je veux dire la voie - et les éventuelles mines parsemées par ceux qu'on appelait alors les "fellaghas".

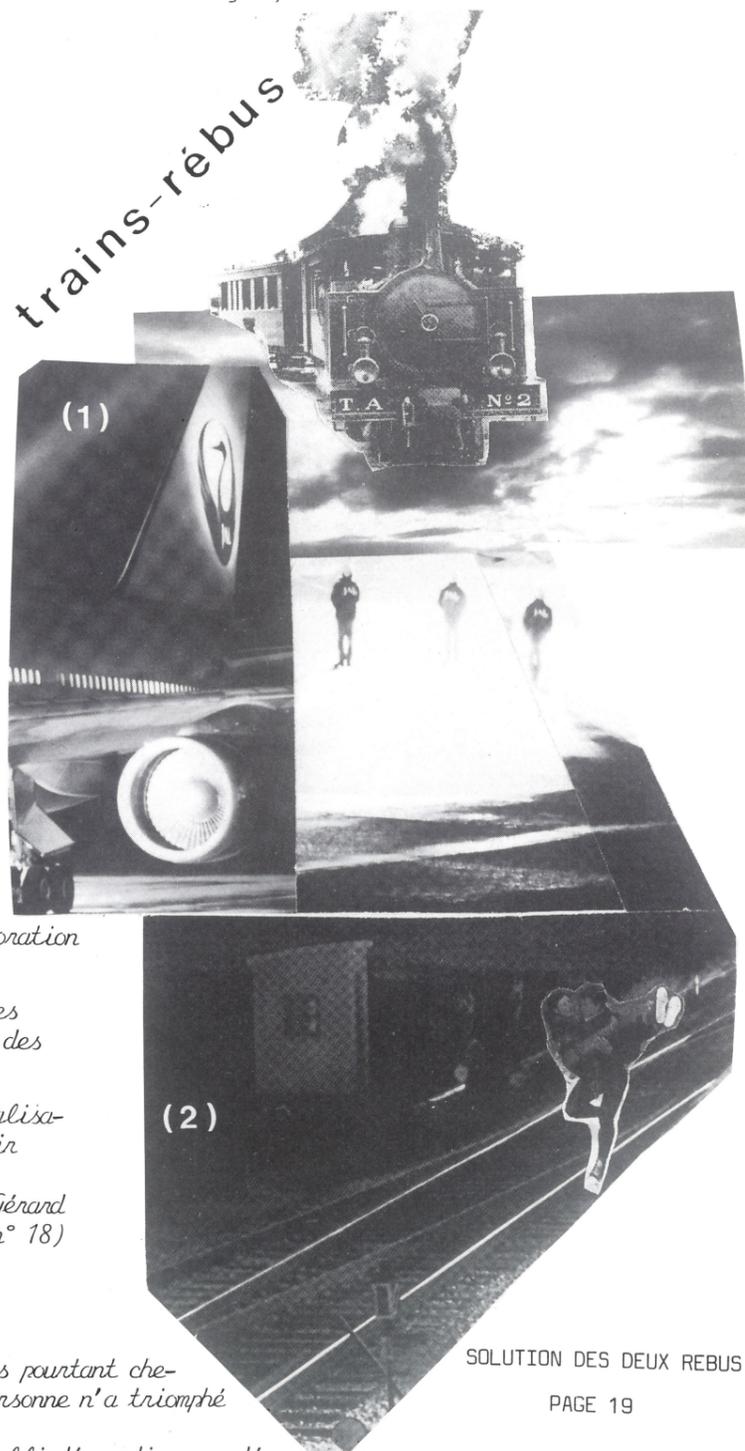
M.FORMARIER laisse donc au congélateur ses cadeaux en vue d'autres occasions.

J.A.

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

trains-rébus



SOLUTION DES DEUX REBUS

PAGE 19

* TOUTE L'EQUIPE D'HISTOIRE D'O *
* VOUS OFFRE SES MEILLEURS VOEUX *
* POUR L'ANNEE NOUVELLE *

N° SPECIAL NOEL 1989

HISTOIRE D'O

26 PARC DE MAUGARNY
95680 MONTLIGNON

ABONNEMENT 1990

FRANCE ET COMMUNAUTE EUROPEENNE : 180 F

ETRANGER : 220 F

CCP 2769 85 U F.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 "
89 = 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.

*

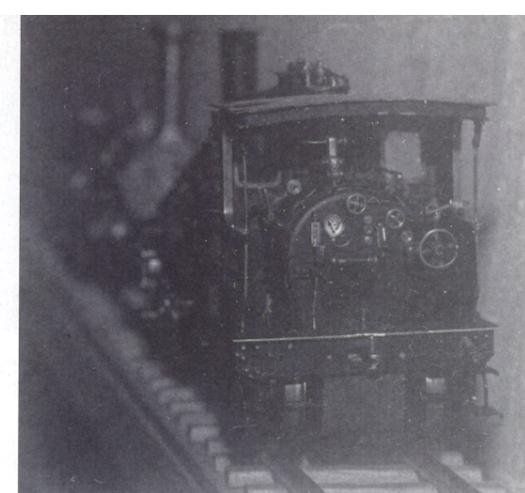
Directeur et Rédacteur en chef = Jacques Archambault.

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...



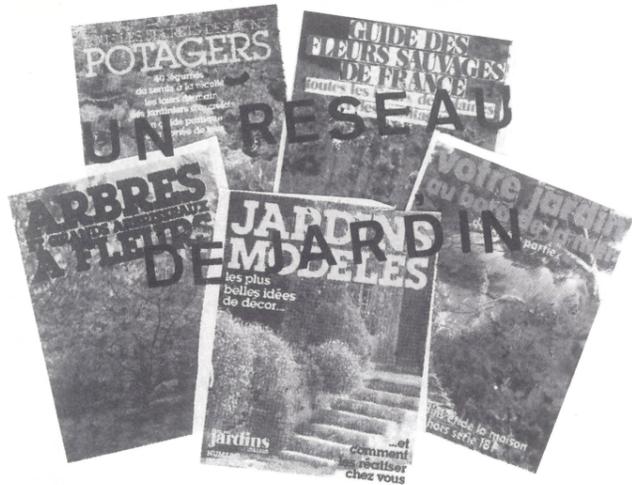
la passion du détail :
HENRI ARNAUD

- SOMMAIRE

PASCALINE	2
FRANCINE	2
1990	2
UN RESEAU DE JARDIN	1,4 à 9 et 36
MIKADO	10 à 14
MOUNTAIN ou ABYSSE ?	11
MARIEE A UN HOMME... EXTRAORDINAIRE	15/16
LES 10 COMMANDEMENTS DE LA PARFAITE FERROVIFEMME	16
BB 67000	17 à 22
CONSTRUISONS UN WAGON (A COKE)	23 à 25
ET LA 140 C ?	23
LES LECTEURS ECRIVENT (LE TEMPS DES IMPOSTEURS)	26
PETITES ANNONCES	16 et 26
HALLE A MARCHANDISES PO	27 à 29
LA 121 PLM 1879 (TENDER DU KM 108)	30 et 31
TOUTES LES NOUVEAUTES	32
L'A.G. DU CERCLE DU ZERO	32
LE GUIDE DU ZERO	32
HANGAR	34

ET LE DIPLODOCUS...? voir page 2

Le Zéro et l'Infini... une passion sans fin
HISTOIRE D'O Les Trains
26, Parc de Maugarny
95680 MONTLIGNON



Je dois dire, avant d'entrer dans le vif du sujet, que je ne n'ai aucune formation technique (ma profession est, d'ailleurs, diamétralement opposée à la technique; mais c'est cela, sans doute, le vrai hobby !).

Ce que je sais actuellement je l'ai appris par des amis, des lectures et beaucoup d'expériences personnelles ponctuées, d'ailleurs, au début, par beaucoup d'erreurs et d'échecs. Avec de la patience et de la passion on acquiert petit à petit le tour de main et les connaissances nécessaires...

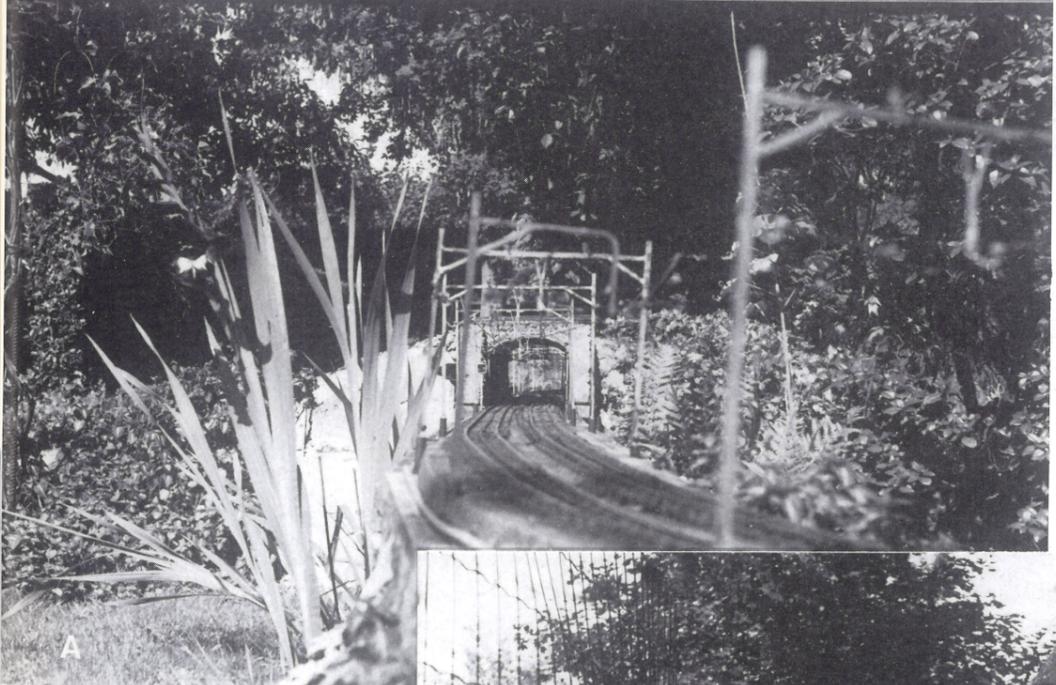
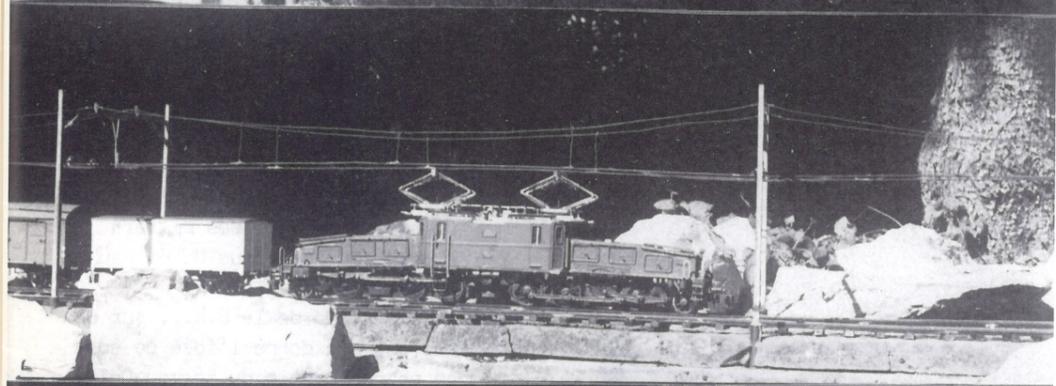
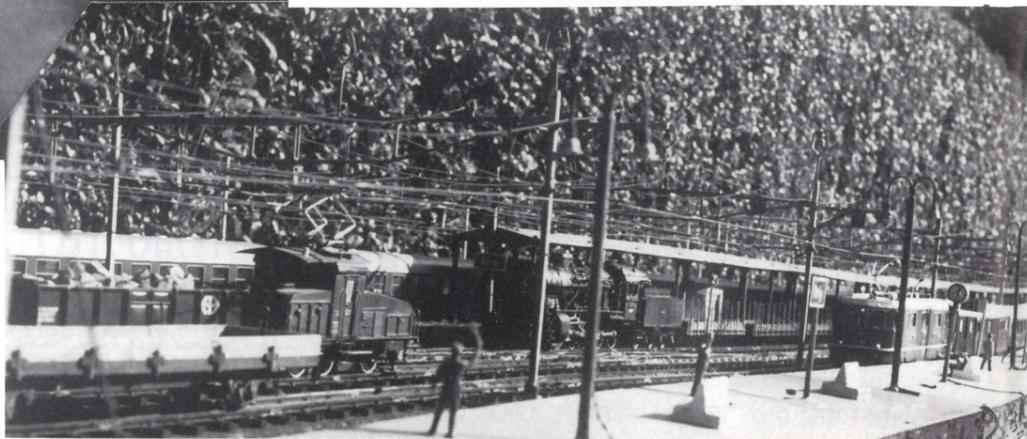
Le réseau en "0" (Cette échelle est très rarement utilisée pour un réseau extérieur) a été précédé par un autre composé de rails flexibles en aluminium (traverses en plastique) achetés dans le commerce. Ce circuit n'a pas résisté plus de deux ans aux intempéries et a dû être complètement détruit.

J'avais d'ailleurs eu la mauvaise idée d'installer ce réseau au niveau du sol ce qui, dans beaucoup de cas, pose de gros problèmes. (Je reviendrai, dans un autre article, sur l'implantation et le tracé d'un réseau d'extérieur).

Le circuit reproduit le plus fidèlement possible, les chemins de fer suisses (SBB-CFF). Il a été construit en deux phases:

La première, en 1976, comprenait uniquement le réseau extérieur avec la gare I (Brigue) et le tunnel passant sous la terrasse de la maison.

La deuxième phase, en 1983, comprend en plus la gare II (Berne) passant en tunnel dans le living, le tout recouvert de glaces de 20 mm d'épaisseur, permettant le passage en toute sécurité des personnes.



UN RESEAU
DE JARDIN

JACQUES TILMANS

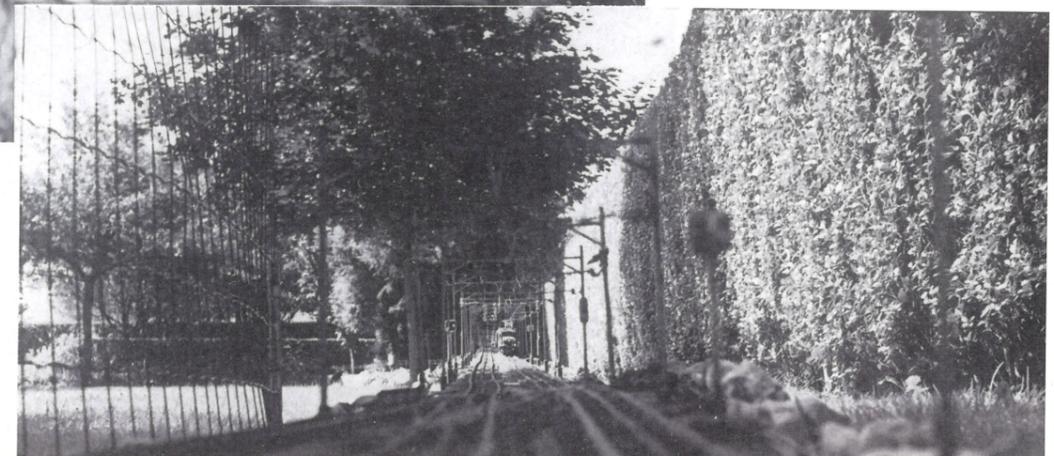
Ces glaces sont évidemment amovibles pour avoir accès au réseau.

Les voies sortent de part et d'autre de la maison et sont, donc, reliées au réseau extérieur. Comme c'est mon épouse qui a eu cette idée géniale cela n'a provoqué aucun conflit.

Il faut essayer d'imaginer le chantier qu'occasionne le creusement d'une tranchée dans un ... living! Tout cela a été fait sans abîmer l'esthétique du living ni en enlever son confort.

Le réseau, entièrement à double voie, comprend environ 300 m de voie, 46 aiguillages et autant de signaux, la caténaire, deux gares ...

Pour des raisons financières et aussi, faut-il le dire, pour le plaisir et la satisfaction que l'on a à "fabriquer" soi-même, j'ai tout construit moi-même : rails en laiton fraisés, montés sur traverses en bois (traitées naturellement), aiguillages, signaux, caténaires, locomotives... Il n'y a que les wagons et les voitures que je me suis procurés dans le commerce pour un prix abordable. Mais les roues en plastique ont toutes été remplacées par des roues en laiton fraisées dans mon atelier, et les attelages, en plastique également (trop peu solides) ont été changés contre des attelages en maillechort.



UN RESEAU DE JARDIN

JACQUES TILMANS

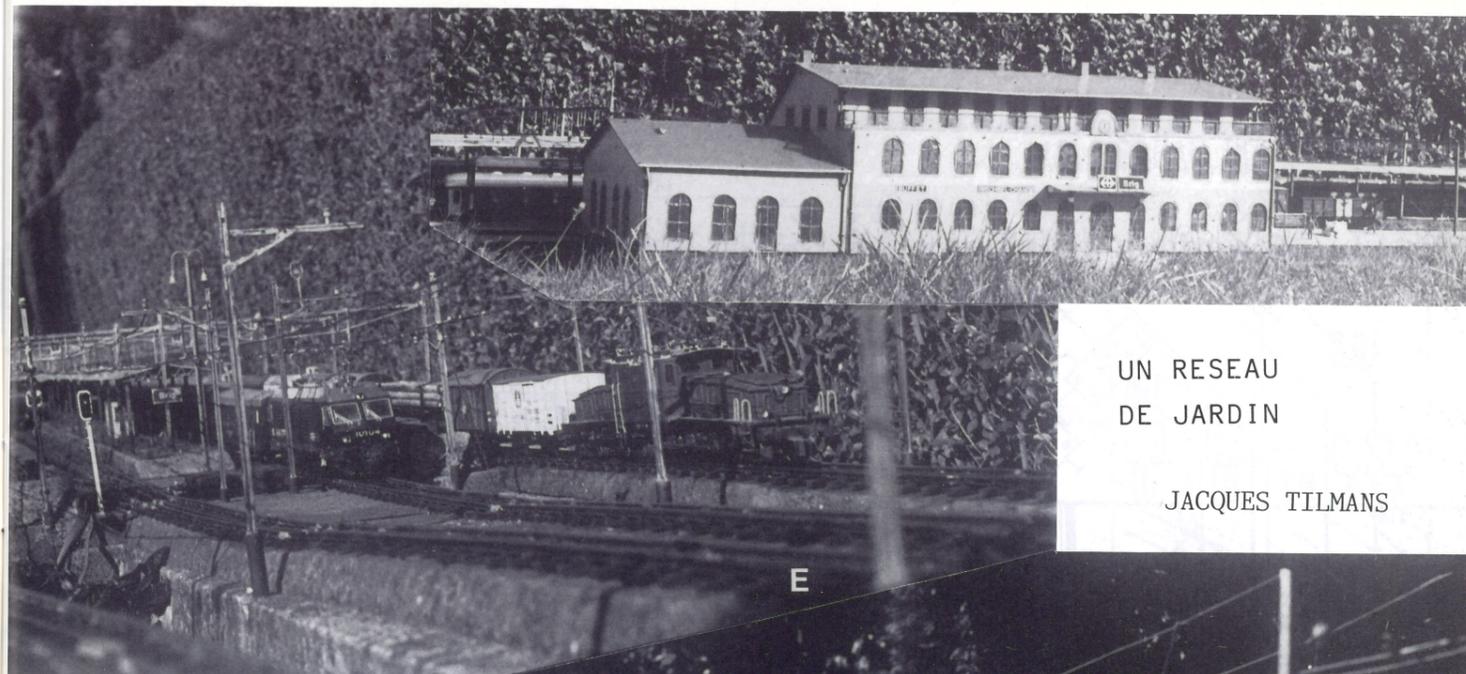
Il va de soi, et je n'apprendrai rien aux modélistes chevronnés, que certaines pièces de haute technologie (pour la construction des locomotives, par ex.) ne peuvent être construites chez soi : roulement à billes, moteurs, engrenages, roues à rayons ... (que feraient les modélistes en "0" s'il n'y avait pas M. Ragot !).

Le réseau fait environ 40 m de long sur 14 m de large. Les voies des quais des gares ont environ 8 m de longueur; ce qui est un minimum pour un express de \pm 12 voitures.

Entre les aiguillages A 17, B 13 (voir plan) direction fond du jardin, la voie est en palier. Elle est placée sur des dalles en béton (fabrication maison) de 30 cm de large, fixées sur des piliers en T. Le tout étant au-dessus du niveau du sol à environ 30 cm.

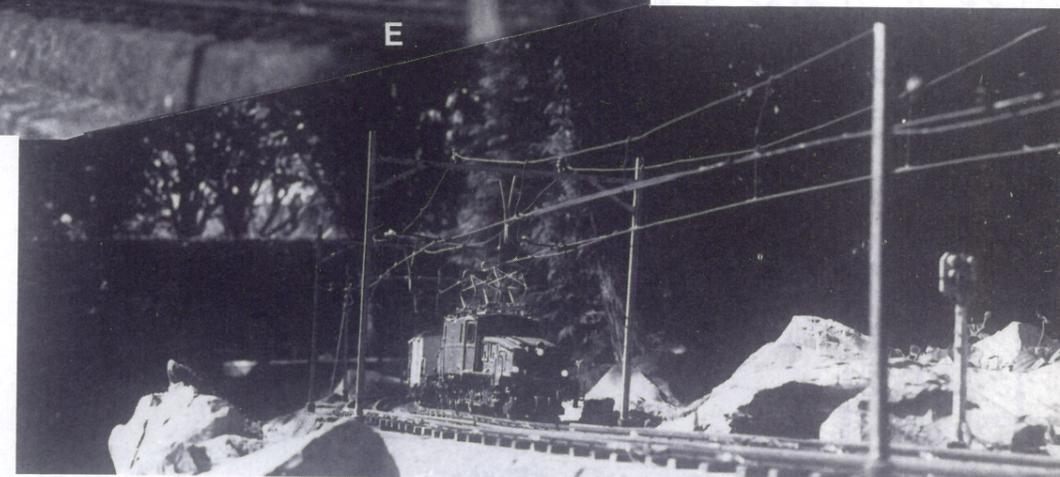
C'est une émission de la B.B.C. sur un réseau en I qui m'a donné l'idée de surélever une grande partie du réseau. Cela donne beaucoup d'avantages sur les plans esthétique et pratique.

Le reste est en pente de maximum 50 ‰ (Les gares I et II étant en palier), afin d'atteindre le niveau le plus bas du circuit, à savoir les deux tunnels : celui sous la terrasse et celui sous le living.



UN RESEAU
DE JARDIN

JACQUES TILMANS



La différence de dénivellation entre le point le plus bas et le point le plus haut, est d'environ 60 cm. Dans le fond du jardin un pont enjambe le réseau et permet d'atteindre le verger.

Ceci est un aperçu de mon réseau qui me donne bien des satisfactions et une très grande part de...rêve !

Prochaimement nous reviendrons sur des sujets plus précis sur le réseau de jardin, son décor, la voie, la caténaire, la construction des locomotives... en bref tout ce qu'il faut faire et ne pas faire pour avoir un réseau parfaitement résistant et fiable.

JACQUES TILMANS

Après la 141-TA (toujours disponible)

la 141-P au 1/43,5^e

KIT ou MONTEE - HAUTE FINITION Tout laiton - Motoréducteur réversible

Fabrication en Quatre KITS

50 exemplaires de prévus !

Ne la ratez pas : contactez-nous

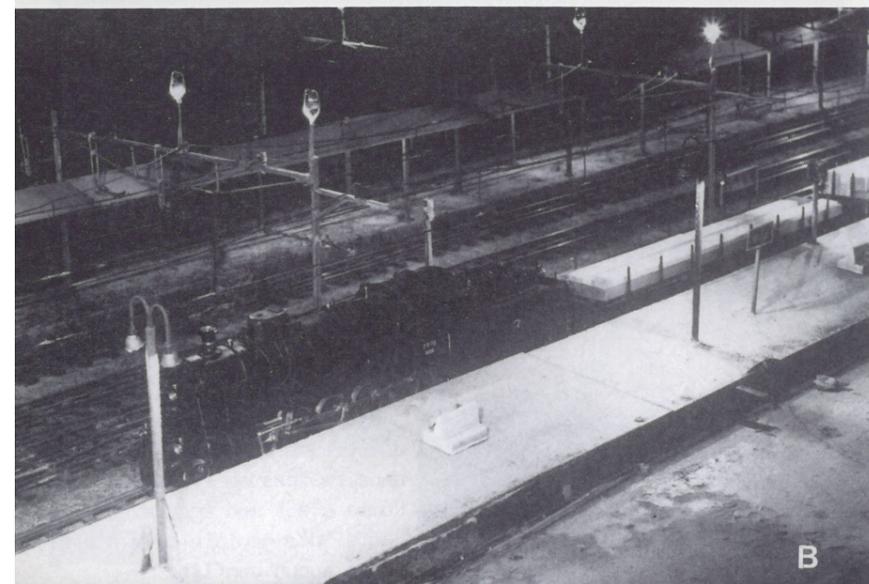
Durée du programme KIT : 12 à 18 mois - Montage assuré par nos soins en fin de programme kits

CABINE MONTEE
TENDER PRE-FORME
ESSIEUX TENDER
S/ Roulements à Billes

Le TENDER 34-P
peut être fourni séparément

C M P M - 16, rue de Washington - 27000 EVREUX - Tél : 32.28.26.79

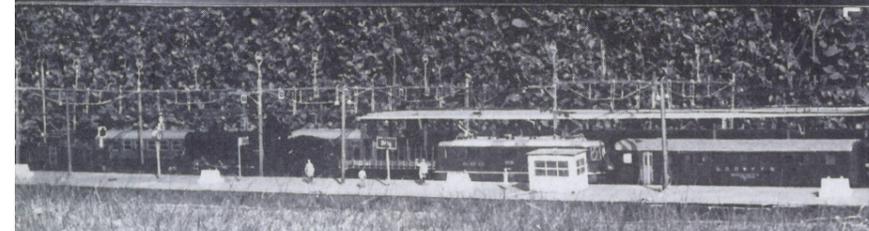
CMPM - Micromotion - 8.10.89



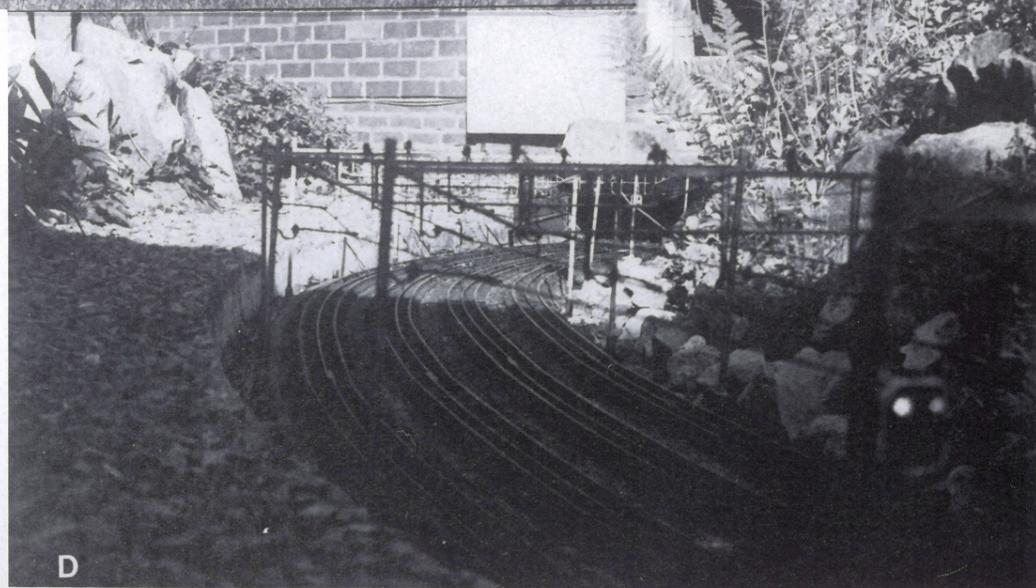
B



C



D

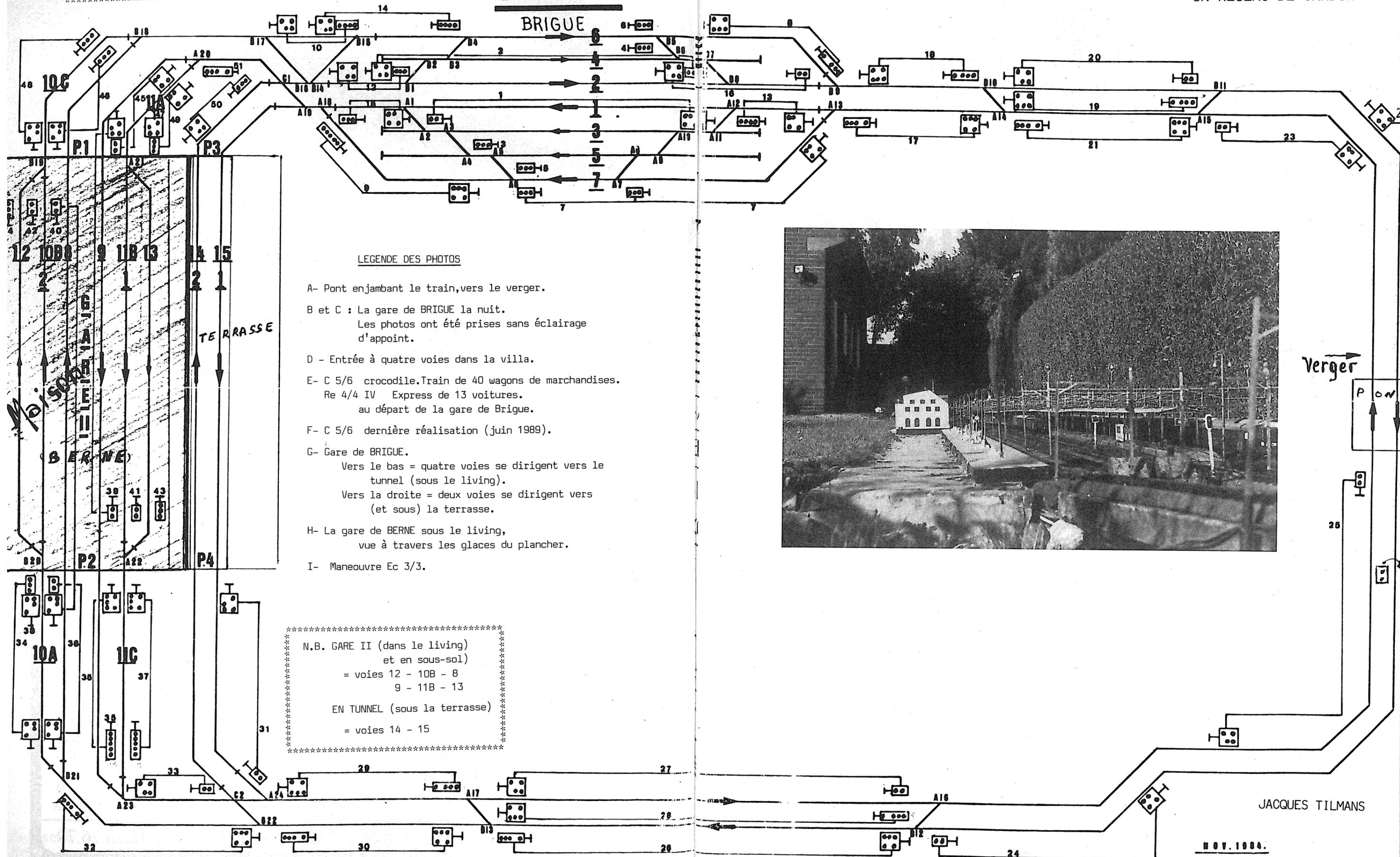


D

PHOTOS
JACQUES TILMANS

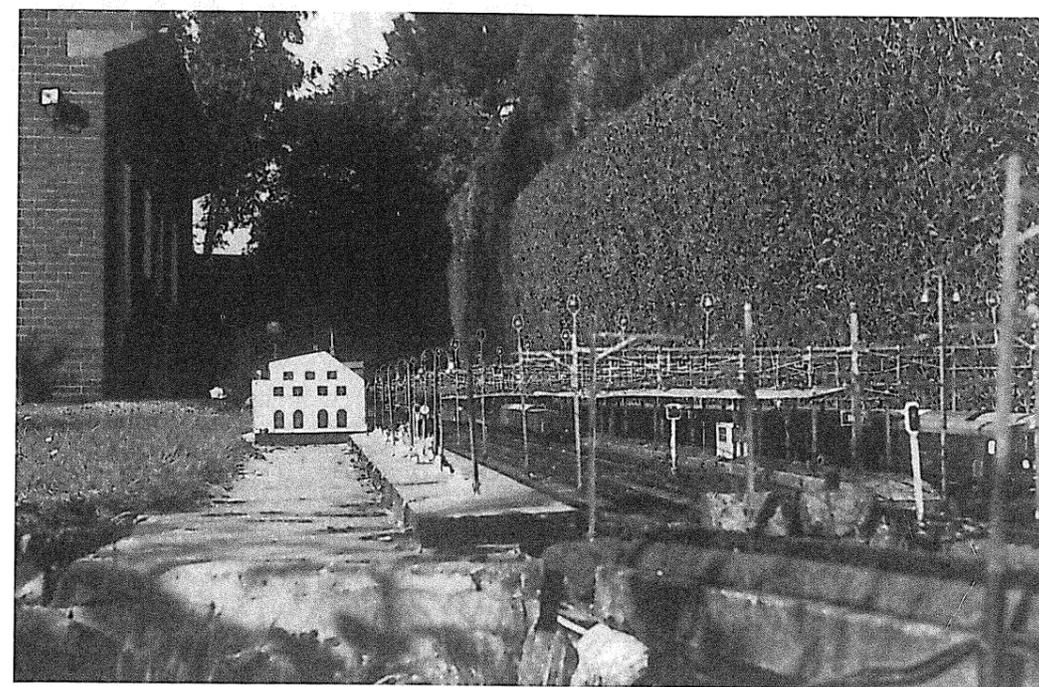
G A R E I

BRIGUE



LEGENDE DES PHOTOS

- A- Pont enjambant le train, vers le verger.
- B et C : La gare de BRIGUE la nuit.
Les photos ont été prises sans éclairage d'appoint.
- D - Entrée à quatre voies dans la villa.
- E- C 5/6 crocodile. Train de 40 wagons de marchandises.
Re 4/4 IV Express de 13 voitures.
au départ de la gare de Brigue.
- F- C 5/6 dernière réalisation (juin 1989).
- G- Gare de BRIGUE.
Vers le bas = quatre voies se dirigent vers le tunnel (sous le living).
Vers la droite = deux voies se dirigent vers (et sous) la terrasse.
- H- La gare de BERNE sous le living, vue à travers les glaces du plancher.
- I- Manoeuvre Ec 3/3.



Verger

P ON

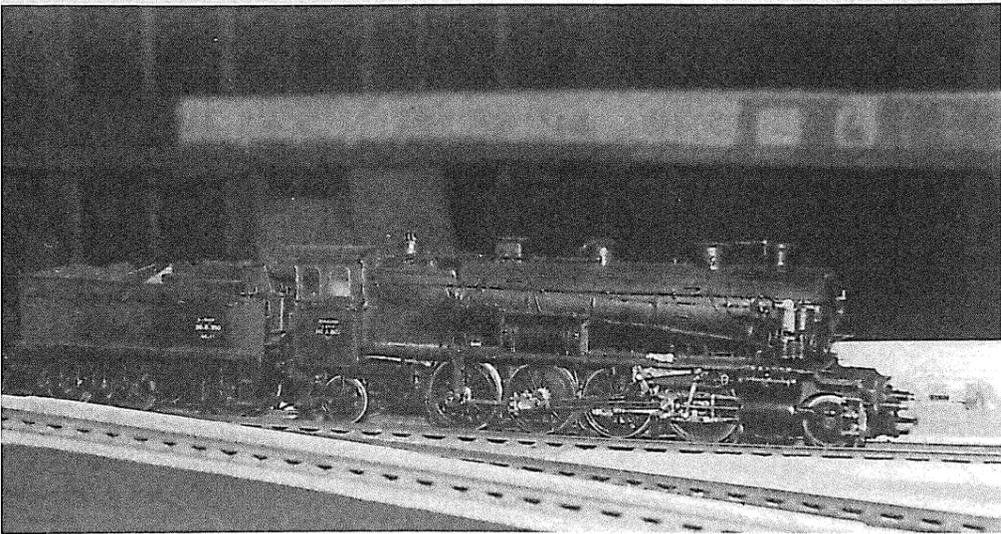
 N.B. GARE II (dans le living)
 et en sous-sol)
 = voies 12 - 10B - 8
 9 - 11B - 13
 EN TUNNEL (sous la terrasse)
 = voies 14 - 15

JACQUES TILMANS

NOV. 1984.

MIKADO

UNE TRES BELLE 141 A
DUE A L'HABILETE DE
HENRI ARNAUD



MICHEL PERRIER

MIKADO

VOIR HISTOIRE D'O

N° 22 à 27 .

CHEMINEE. Elle est réalisée à partir d'un tube en cuivre Ø 10/12, tourné en léger tronc de cône. Découper également un socle en laiton de 4/10 de Ø 15 qui sera arrondi à la forme de la chaudière. Le tronc de cône sera échancré pour reposer au mieux sur ce socle, puis soudé avec un congé que l'on finira à la lime queue de rat. Au sommet la cheminée est bordée par un fil de Ø 0,7 mm en prévoyant l'emplacement de la tige supportant le capuchon à faire en 5/10 avec son renfort en forme de Y.

LES DOMES ET SABLIERES seront acquis dans le commerce ou réalisés à partir de cylindres à mettre en forme par tournage. De même SOUPAPES et SIFFLET.

RELEVAGE. Sur cette locomotive il est double, commandant indépendamment HP et BP (voir plan n° 10) Toutes les pièces constitutives doivent être démontables pour ne pas être impressionnées au moment de la peinture.

Ces différentes pièces sont à réaliser en maillechort. Le guide est fixé par deux vis de Ø 1 dans le support soudé sur la chaudière. Un trou carré sera découpé dans le devant de cabine pour permettre le passage des deux barres de relevage.

Les axes Ø 2 sont montés dans des paliers fixés dans le tablier (vis ou soudure). Comme indiqué dans un chapitre précédent on réalisera ce montage du relevage avant finition définitive de l'ensemble chaudière/cabine sur le tablier.

L'ECELLE est réalisée en coupant les deux montants dans du laiton de 4/10, de 1,5 mm de long; mise en forme arrondie suivant le plan général et perçage de l'emplacement des barreaux à Ø 0,7. Soudure des quatre barreaux.

La POMPE A AIR simple (KIT-ZERO) sera mise en place sur le côté droit.

Enfin mise en place des différentes conduites et commandes en fil laiton de 5 à 8/10.

Les MARCHEPIEDS sont construits de la façon suivante : montants verticaux laiton Ø 1; marches laiton de 4/10, percées de deux trous de Ø 1 où passeront les montants, (voir plan n° 10).

Attention : la première marche du marchepied AR est de dimension supérieure aux trois autres. Soudure en place en écartant légèrement les marches les unes des autres, puis soudure des marchepieds sous le tablier.

TENDER

VOIR PLAN CI-APRES ET FICHES LOCO-REVUE
521/522 DE LA 45 e SERIE (fiche double).

Il se compose :

- du châssis et du tablier avec les traverses AV et AR
- de la superstructure vissée par quatre vis Ø 1,6, traversant le tablier.

Le châssis se compose de deux longerons de 1 mm (en élévation sur le plan n° 11) et de quatre entretoises (en coupe sur le plan 11), qui assurent une bonne rigidité à l'ensemble.

La traverse AR est en trois parties bien visibles en coupe. Elle reçoit deux tampons PLM (KIT-ZERO).

Les boîtes d'essieux sont réalisées en assemblant trois morceaux de laiton aux cotes indiquées, d'épaisseur 2,5 - 1,2 et 0,5 mm. L'épaisseur 2,5 mm permet de forer un trou de Ø 2 qui recevra un ressort en acier inox travaillant à la compression pour assurer la suspension.

A l'avant deux cornières de 2 mm (en coupe sur le plan) portent deux plaques de 8 x 10 mm en laiton de 0,4 mm, qui reçoivent les tampons de loco/tender.

Le tablier est en laiton de 1 mm, longueur 186 mm, largeur 67 mm, avec échancrures à l'avant pour les marchepieds de 9,5 x 5,5 mm.

Sur les longerons seront soudées les BOITES d'ESSIEUX factices de KIT-ZERO, après avoir ménagé un espace pour le coulisement sans frottement des boîtes fonctionnelles ci-dessus.

A réaliser : les BALANCIERS DE SUSPENSION entre les 2 e et 3 e essieux dans du laiton de 2 mm.

La SUPERSTRUCTURE comporte le tour de caisse à réaliser d'un seul tenant en laiton de 4/10.

Il y a lieu de repousser les rivets.

Un fil de laiton de 7 ou 8/10 figurera le renfort supérieur.

On renforcera l'intérieur avec quatre montants en laiton de 3 x 1 soudés verticalement.

Du plat de de 4 x 1 sera soudé également en bas

de caisse, à l'intérieur, pour assurer la rigidité et la liaison par vis avec le tablier (taraudage dans le renfort ci-dessus).

La HOTTE, les CAISSES à OUTILS, COFFRES seront tous réalisés en 3 ou 4/10, avec pointage des rivets là où il y en a.

La rambarde d'accès sera installée avec boule main montoire (KIT ZERO).

La COLONNE de FREIN (KIT ZERO) sera mise en place.

Les marchepieds sont assemblés à partir de cornière de 1,5 mm pour les montants et de marches en 3 ou 4/10.

MICHEL PERRIER

(JE RESTE A LA DISPOSITION DES LECTEURS QUI SOUHAITERAIENT DES DETAILS COMPLEMENTAIRES)

MOUNTAIN OU ABYSSE ?

LA 241 A J.C.R.

Faisant partie des "HAPPY FEWS" réservataires de la MOUNTAIN de J.C.R., c'est avec impatience que j'en attendais le 1er set.

A l'examen rien à dire sur les pièces usinées dont la qualité est sans défaut. Par contre les

pièces photogravées sont inacceptables.

Sur l'un des décors des longerons les rivets sont rongés et, à certains endroits, ont disparu. Plus grave, des impuretés sur le métal ont généré la gravure d'où la présence de reliefs très difficiles à éliminer.

Enfin les ressorts en trompe-l'oeil réveillent peut-être les nostalgiques des planches Ingénia, mais ne peuvent, en aucun cas, être utilisés sur un modèle de ce prix.

Même conclusion au montage. L'assemblage des pièces usinées est un régal. Par contre les décors de longerons s'avèrent trop courts et présentent même une légère courbure. Il m'a fallu les étirer pour arriver à les faire coïncider à peu près avec les pièces fraisées. Malgré tout il est impossible d'obtenir une concordance parfaite de tous les perçages. Il aurait mieux valu prévoir une pièce de décor légèrement surdimensionnée et sans aucun perçage. Il était alors aisé de se servir des longerons comme gabarit.

Les imperfections de la Santa-Fé provenaient principalement de la réutilisation du modèle au 1/87. On les acceptait car le prix du kit était moindre. Ce deuxième kit a, paraît-il, été étudié dès l'origine pour le 1/43,5, et il est le plus cher du marché. Le zéro-défaut était impératif.

Pour quelques centaines de francs, KEYSER et DJH ont fait pleurer les Hoïstes. Par pitié, JCR, pour dix mille francs ne faites pas pleurer les zéroïstes. Remontez bien vite la pente et vous atteindrez le sommet.

JEAN FRANCOIS PICHON

*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**

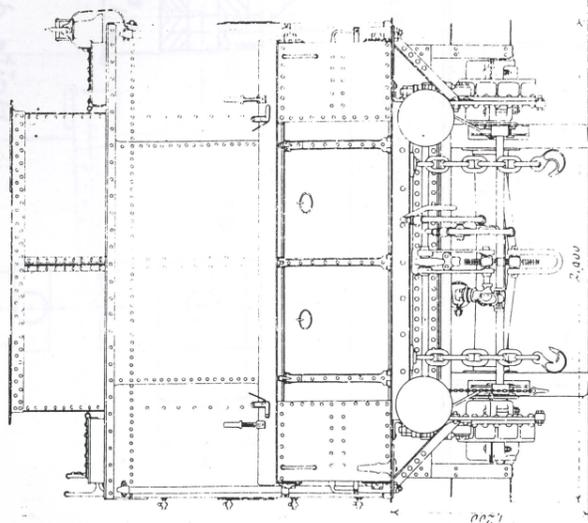
Tous modèles laiton et métal moulé - 2 et 3 rails - Prix TTC au 15-10-89 - port en sus

ENGRENAGES 0,75-0,50-0,40 - PIECES

CATALOGUE contre 10 timbres à **b.p.11**

ATELIER DU CHATEAU D'O F-77730 SAACY sur Marne (1) 60 23 72 68

Fig. 3. — Vue par bout arrière

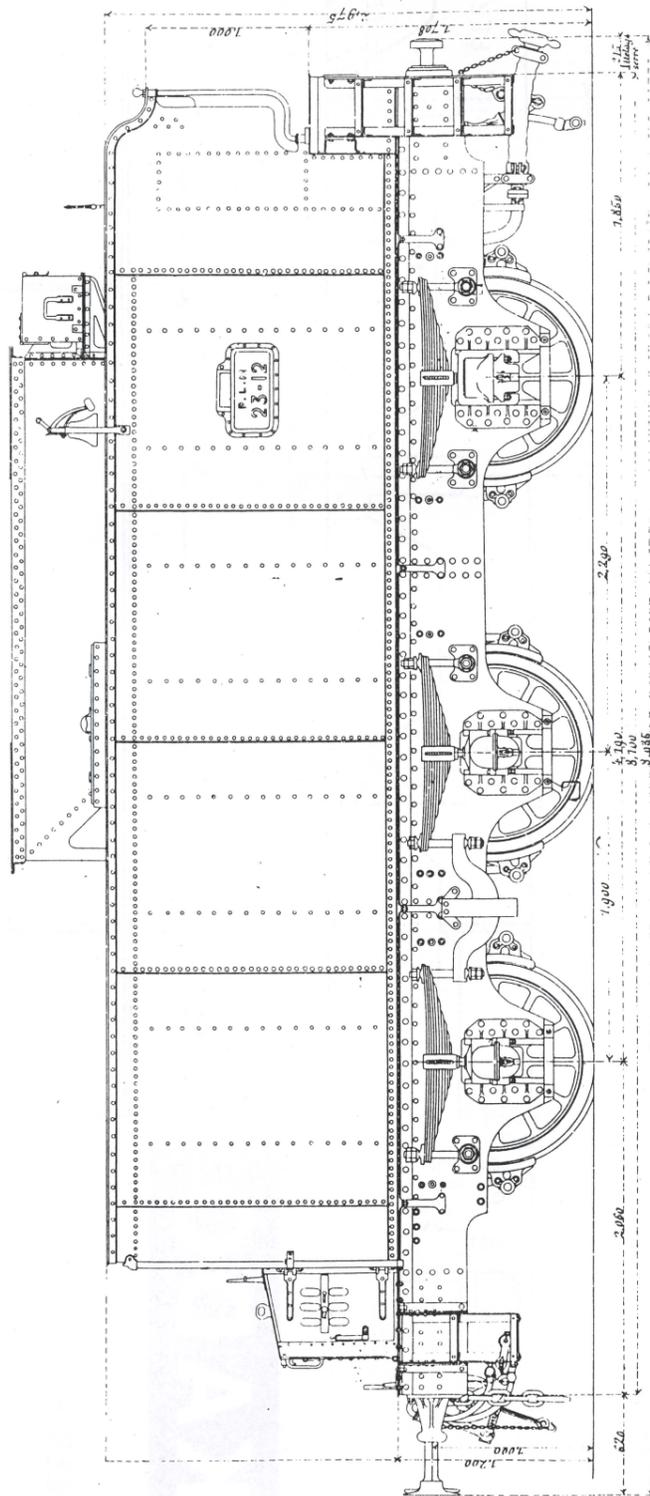


MIKADO

CHEMINS DE FER DE PARIS A LYON ET A LA MEDITERRANEE

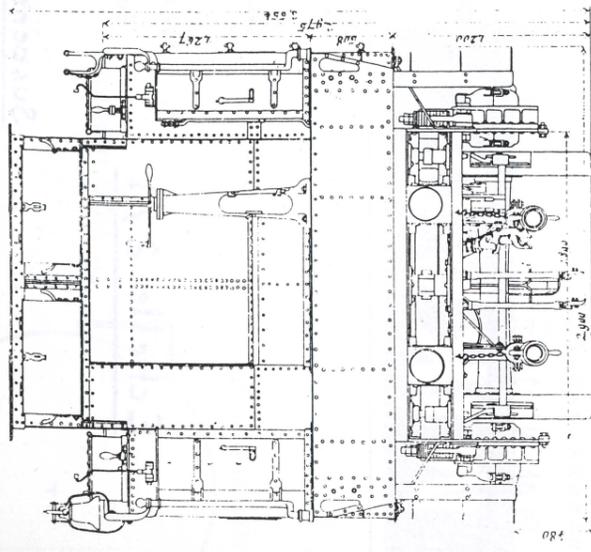
TENDER DE 28 METRES CUBES A 3 ESSIEUX

Fig. 2. — Vue extérieure longitudinale

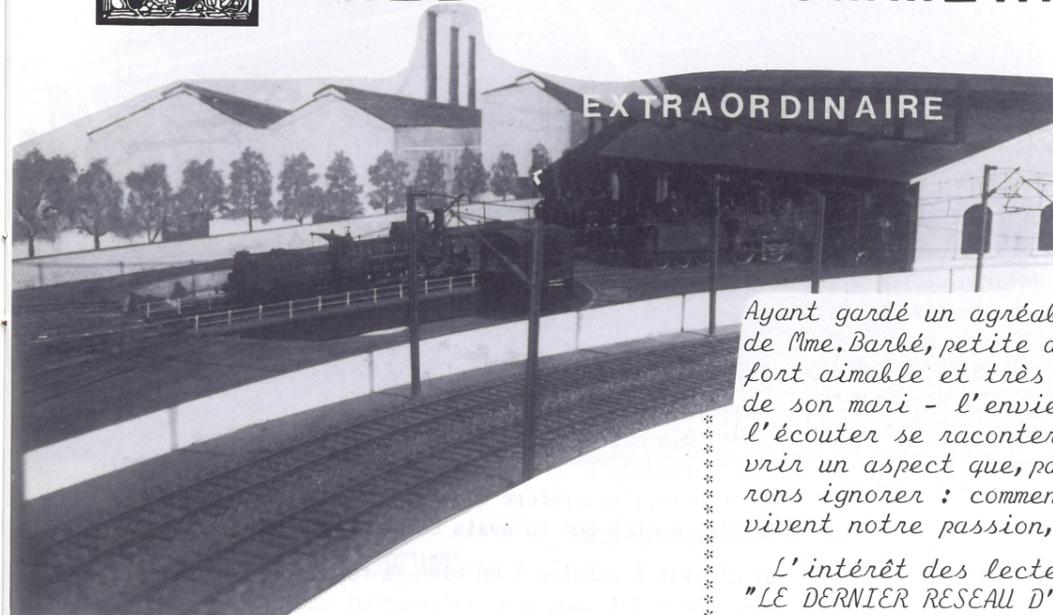


PLAN N° 12

Fig. 1. — Vue par bout avant



MARIEE A UN HOMME...



MADAME BARBÉ

Ayant gardé un agréable souvenir de Mme. Barbé, petite dame dynamique, fort aimable et très fière de l'oeuvre de son mari - l'envie me taquinait de l'écouter se raconter et, ainsi, découvrir un aspect que, parfois, nous préférons ignorer : comment nos compagnes vivent notre passion, (ou survivent ?)

L'intérêt des lecteurs, suscité par "LE DERNIER RESEAU D'EMILE BARBE" a balayé toute hésitation.

Jacques Archambault

Quand on s'est marié il avait 24 ans et n'avait jamais fait de maquettes. Etant jeune, avec ses parents il passait sur le pont de la gare de l'EST et s'accrochait au grillage pour voir passer les trains. Rien de plus. Petit à petit c'est venu. Passage du Havre il avait vu une loco Hornby et m'avait avoué : "Ah! j'aimerais bien l'acheter celle-là." Mais on n'avait pas beaucoup de sous et ça coûtait 600 F. Vous savez, moi, à l'époque, je n'avais pas de toilettes, rien. J'avais pu mettre de côté... combien ? mille francs. Je me passais de beaucoup de choses, je vous assure. Et, chaque fois, on allait voir cette espèce de machine, Passage du Havre. Et il répétait : "Quand même! je la voudrais bien". Et puis, eh bien mince ! il me faisait tellement suer, un jour je lui dis : " Ecoutez! va l'acheter ta machine !". Il était heureux! un enfant! Un enfant qui avait un jouet tellement il était content. Mais il ne me restait que quatre cents francs.

Les premières années ça n'a pas marché tout seul. Quand nous avons pu habiter en pavillon à Argenteuil il a construit un réseau dans le grenier. Il passait tout son temps libre au grenier. J e lui disais : "toi au grenier et moi à la cave !" .

Je me rappelle, un jour j'étais en colère -oh! que j'étais en colère - je suis montée dans ce grenier et j'ai tout arraché ce qu'il avait fait.

Oh! il m'a bien fait la tête pendant deux ou trois mois. Mais j'en avais assez; il était toujours fourré dans ce train. Il ne voulait jamais sortir !

L'en empêcher ? Je n'aurais pas pu. Il m'aurait dit : "C'est ça ou rien". Vous savez, moi, j'avais un mari comme ça ! Jamais je n'aurais pu l'empêcher de faire du chemin de fer.

Au début nous avons habité chez ses parents. Il y avait aussi mon beau-frère qui vivait avec nous avec sa femme. Lui c'était les voitures. Il avait acheté un châssis Bugatti en 33 ou 34. Ma belle-soeur avait peur de tout. Alors c'est moi qui montais dans la Bugatti. C'est comme ça, aussi, que j'ai pris le baptême de l'air dans un hydravion avec mon beau-frère en 33.

Mon mari, les sorties, c'était Passage du Havre. Il achetait les roues et les moteurs. Des moteurs Fournereau. Quand il a fait la connaissance de M. Ragot il a acheté roues et moteurs K.Z., et les pièces détachées.

Tenez! un jour - on habitait encore Argenteuil - il me dit : "Tiens! on va aller faire un tour à Paris." Moi j'étais contente, hein ! On prend le train, on arrive gare 'St. Lazare, salle des Pas Perdus... et tout d'un coup il me dit ... Oh! je vous le dis tel que : "Ah ! et puis ça me fait chier. Je m'en retourne!". Je lui dis : "On ne va pas retourner comme ça, écoute !". Eh bien si ! Et moi comme une imbécile, je suis repartie ce jour-là. On est retourné. On a fait l'aller-retour. Oh! mais c'est arrivé plusieurs fois.

De toutes façons quand on décidait de sortir à Paris c'était pour aller rue de Rome, Passage du Havre, boulevard de Sébastopol, au KM 108, rue Richard Lenoir, avenue de l'Opéra, pour un magasin Hornby, chez Weber quand il voulait du laiton. Chez Weber j'aimais bien car on pouvait visiter le Marais.

Les robes, les toilettes, les magasins...? Ca j'y allais toute seule par la suite. Je prenais le train à une heure et je passais toute l'après-midi à me traîner. J'allais au Printemps, aux Galeries Lafayette. Je faisais la rue Tronchet - il y a beaucoup de magasins rue Tronchet. Et puis rue de l'Opéra jusqu'à la place du Palais Royal et la rue Rivoli. Seule ! bien sûr, il n'a jamais voulu m'accompagner dans les magasins.

Sa retraite ? Après son petit déjeuner il montait à huit heures dans le grenier. Bien sûr il y avait le jardin, la pelouse à tondre; mais tous ses loisirs il les passait avec le chemin de fer.

Quand je faisais le marché je pouvais l'appeler à une ou deux heures de l'après-midi, il ne disait jamais rien. Il restait sans boire, sans manger. C'était un phénomène mon époux.

Un jour je lui ai dit : "Tu vois, ça fait 54 ans qu'on est marié, eh bien j'en suis encore à me demander comment tu as pu m'épouser. Peut-être t'es-tu dit : "Celle-là j'en ferai ce que je voudrai !". Mais pas de chance ! tu n'as quand même pas fait de moi ce que tu as voulu". Alors il m'a répondu : "Eh bien, tu vois, maintenant je peux bien te le dire, j'ai préféré que tu sois comme cela, parce que tu m'as montré que tu avais du caractère".

Si c'était à refaire ? Hé bien je ferais certainement la même chose. Oui, vous avez raison, pour accepter ça il faut aimer les gens. Voilà ! Moi j'aimais mon mari.

PROPOS RECUEILLIS AU MAGNETOPHONE PAR
JACQUES ARCHAMBAULT

LES DIX COMMANDEMENTS DE LA PARFAITE FERROVIFEMME

- 1) Ne critiquez pas le modélisme ferroviaire; mais soyez très élogieuse quant à HISTOIRE D'O et le CERCLE DU ZERO.
- 2) Ne piquez pas une crise de nerfs à cause de son dernier achat chez KIT-ZERO, LOCO-DIFFUSION et autres CHATEAU D'O.
- 3) Ne convoitez pas sournoisement l'espace occupé par son réseau ou sa collection de maquettes.
- 4) Ne lui chipotez pas mesquinement la dizaine d'heures journalières passées dans son atelier.
- 5) Résistez à la tentation d'astiquer ses maquettes à l'Ajax.
- 6) N'utilisez pas ses micro-tournevis pour ouvrir les huitres, mais respectez son outillage.
- 7) Essayez de sourire lorsqu'il rapporte à la maison un merveilleux prototype ou le dernier kit à la mode.
- 8) Ne profitez pas des réunions nocturnes du CERCLE DU ZERO pour aller au cinéma avec le voisin.
- 9) Ne vous faites pas trop prier pour aller visiter pour la Nème fois RAMBOLITRAIN et DEPOT AJECTA, ou pour assister aux Assemblées Générales annuelles du CERCLE DU ZERO.
- 10) Et soyez vraiment sympa quand, par hasard, il n'a pas envie de jouer aux trains.

Jacques Archambault
(D'après MODEL RAILROADER de juillet 1989)

PETITES ANNONCES ...

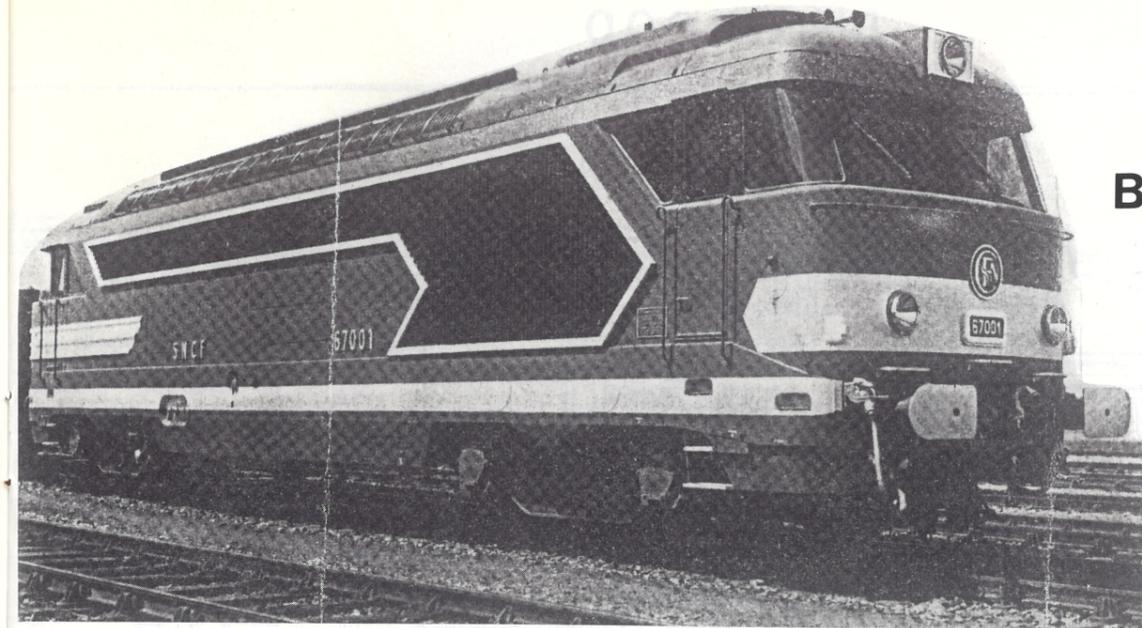
(DERNIERE MINUTE)

* Recherche plans bogies des automotrices électriques avec compartiment fourgon.
ZB2 - C4 PETY 4901 à 4914
(ex 23031 à 23044)

Construites de 1912 à 1914 par DYLE & BACALAN, usine de Bordeaux, et affectées sur les lignes Villefranche - Vernet les Bains en version 12 Kv - 16 2/3 HZ, et en version 1500 V Z 4500 à 4513 sur la ligne de Tarbes, Bagnères de Bigorre, Lourdes, Pierrefitte, Nestalas.

Merci d'avance.
M. BERNARD STORAI , 3 rue du MAROC
33150 CENON

Tél. 56 40 57 70 (après 18h)



BB 67 000

VOIR HISTOIRE D'O N° 28

DANIEL BOURDAUD'HUI

4 FINITION CAISSE ET TOITURE

4 - 1 LA CAISSE

- S'inspirer des plans pour les traverses de tamponnement et jupes de cabines.
- Les faces de cabines étant courbes, afin de monter les tampons il faut fabriquer des platines.
- Dans du plastique 2 mm découper quatre rectangles de 11 x 8 mm, les limer en biais suivant croquis.
- Percer un trou Ø 1 au centre.
- Repérer sur la traverse les axes tampons, percer à Ø 1.
- Coller les quatre platines en les emmanchant sur un jet de laiton ou mèche de 1 mm. Après collage retirer la tige.
- Pour les jupes latérales cabines ajouter à l'extérieur des chutes plastiques 1 mm ép. 2.
- Mettre en forme suivant plan et limer le bandeau bas en relief afin de l'amener à la forme voulue. Sera fini après masticage.
- Repérer l'emplacement des marches et percer. Attention à ne pas traverser. Finir à la fraise sphérique.
- Retour sur les traverses : confectionner dans du plastique 2 mm des deux plaques recevant les attelages en position repos. (voir plan)
- Coller par l'intérieur ces plaques et combler le vide de la traverse entre tampons si ce n'est fait.

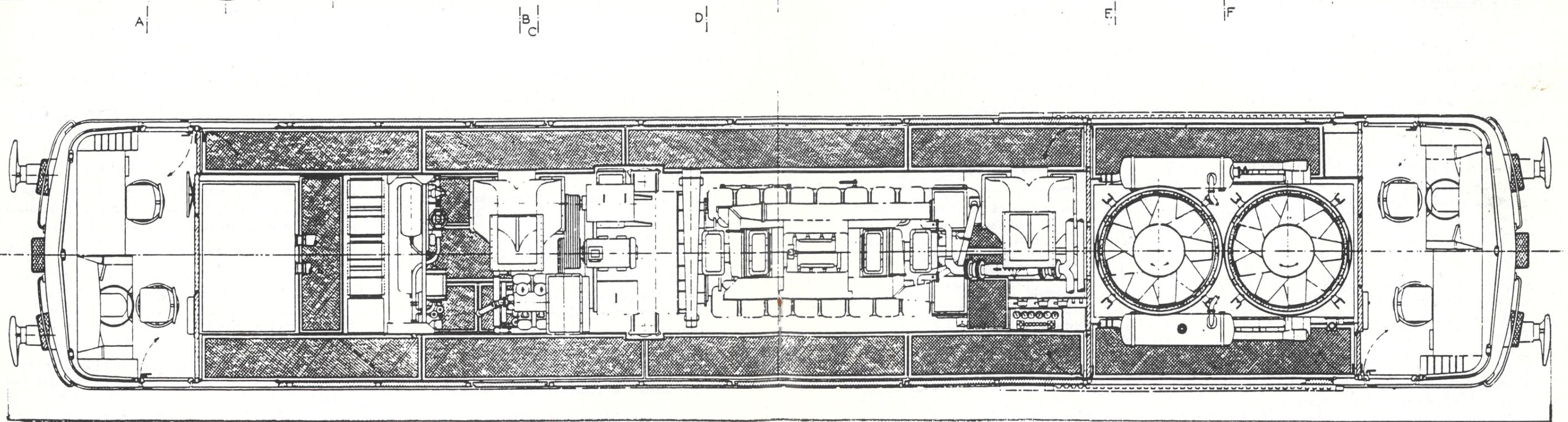
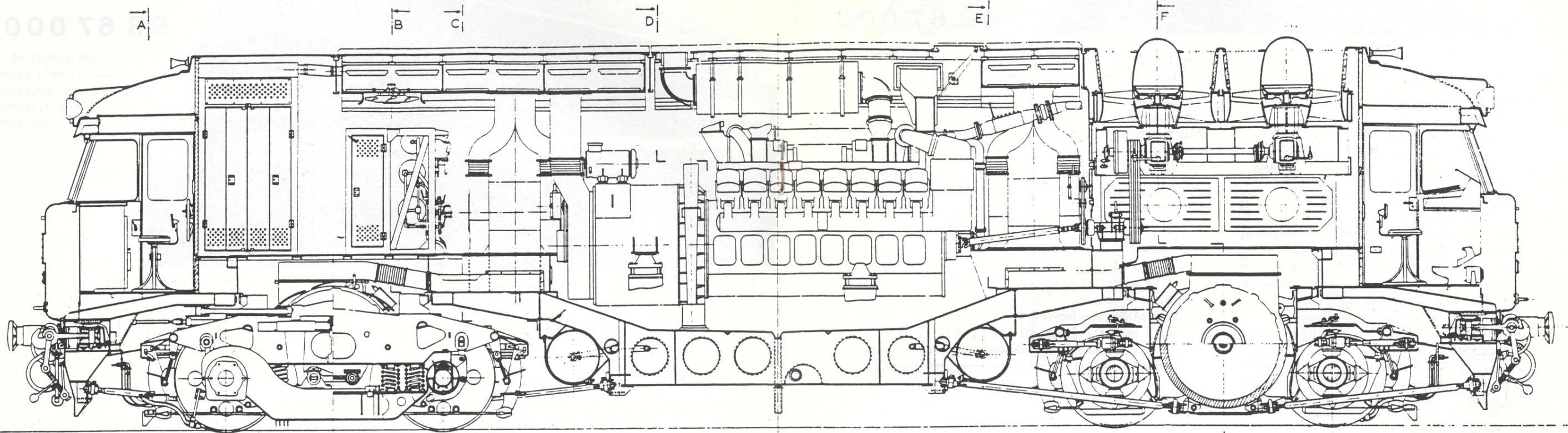
4 - 2 TOITURE

- Les extrémités de toiture fixées à la caisse sont trop courtes.
- Rattraper ce jeu en présentant la toiture et ajuster des bandes plastiques. Oter la toiture.
 - Coller ces bandes en forme et renforcer par un couple transversal.
 - Profiter de cette opération pour insérer entre le couple et la toiture une bande plasticard 0,5 mm débordant de 5 mm. Coller le tout. Ce bandes serviront d'appui à la toiture.
 - Découper dans du plasticard 1 mm deux bandes largeur 6 mm, longueur à ajuster dans les trous de ventilateurs. Ou mieux, utiliser du tube plastique de Ø adéquat.
 - Présenter et coller en position (voir plan).
- Maintenant vous pouvez passer aux opérations de rebouchage et ponçage (le plus fastidieux...!).

5 REBOUCHAGE ET PONCAGE (CONSEILS)

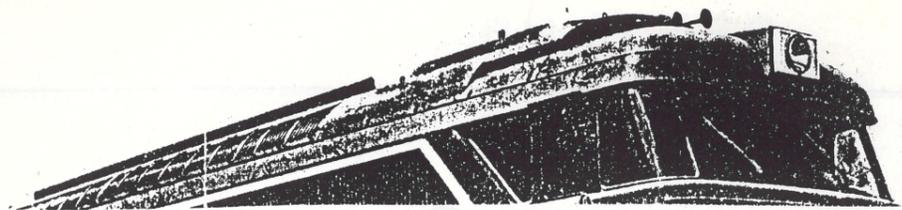
5 - 1

- Procéder par petites surfaces et fines couches (séchage plus court). Attention de ne pas remplir les creux.
- Fabriquez-vous des coins de ponçage adaptés aux différents endroits à poncer.
 - Lorsque l'ensemble caisse/toiture vous paraît correct et lisse, passez une fine couche d'apprêt gris



SOLUTION DES JEUX DE LA PAGE 2

(2) METTRE QUELQU'UN SUR LA VOIE
(1) - TRAIN D'ATERRISSAGE.



BB 67 000

ou blanc afin de mieux visualiser les derniers défauts.

- Recommencer l'opération si nécessaire.

5 - 2

- Graver la bande de 10 mm manquante sur les grilles latérales, ou bien coller de fins tronçons de profilé.

- Sur la toiture percer quatre trous \varnothing 2 ou 3, à l'endroit des trappes et bosses d'échappement (repérées avant arrasage par un trou \varnothing 1. Fraiser ces quatre trous qui serviront à fixer la toiture. Ils seront cachés par de nouvelles trappes coulissantes et bossages amovibles.

PROCHAINE OPERATION : repérage et perçage pour fixation des détails suivants : mains montoires et courantes, marches, phares et porte-lanternes, trappes coulissantes, anneaux de levage sur toiture.

6 DETAILLAGE CAISSE

6 - 1

- Repérer et percer tous les trous pour montage des mains montoires et courantes, marches, phares et porte-lanternes.
Egalement trous sur traverses : attelages et cablots divers.

6 - 2

- Confectionner en corde à piano ou laiton 0,4 ou 0,5 les mains montoires et courantes (faces cabines), les présenter en place pour retouches éventuelles. (Seront fixées définitivement après peinture caisse).

6 - 3

- Dans des chutes de tôle striée (K.Z.), (ou sinon dans des bandes de cerclage entourant les packs de bière ou autre : voir H.d'O n° 28 page 12, "Petit truc").
Découper suivant plan les marches face cabine (2 x 3 marches). Coller ou souder deux longueurs de laiton \varnothing 0,5, l. 8 mm, sous chaque marche, et placer celle-ci par collage.
De même découper les marches d'accès latérales et les coller dans les ouvertures (Débord 1 mm)

6 - 4

PHARES

Deux solutions :

a) si vous utilisez des phares Marchal encastrés K.Z., percer au \varnothing voulu et former

avec du tube plastique les embases \varnothing 6 mm. Faire les raccords avec la caisse au mastic.

b) Si vous avez pu récupérer les "phares" LIMA, recoller ceux-ci en place (suivant plan).
Vous pourrez, aussi, réutiliser les conduits "lucite" moulés avec les vitrages.

Pour les phares supérieurs réutilisez le conduit Lucite d'origine ou collez une rondelle sur le trou (Ces feux ont été supprimés sur certains engins. Année...?)

6 - 5

TAMPONS

Deux solutions également :

a) Récupérer les tampons (fûts) d'origine, et les recoller en place. On peut aussi réutiliser les tampons plastiques moyennant un bricolage pour les monter à ressorts (Pas joli et faux).

b) Utiliser des tampons K.Z. ou autre (récupération) Dans ce cas, fraisez au \varnothing voulu suivant type et collez.

Personnellement j'ai monté des tampons K.Z., percés \varnothing 1 puis vissés et collés en place (plus solide et plus réaliste).

6 - 6

ATTELAGES ET CABLOTS

- Souder deux jets de laiton \varnothing 0,5 sous chaque plaque d'attelage (K.Z.), agrandir le trou 2 x 4 (attelage orientable) et coller les plaques.

Les coupleurs et diablots sont emmanchés et collés en place.

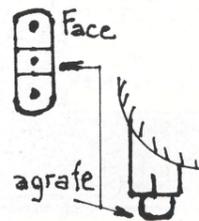
6 - 7

PORTE-LANTERNES

- Si vous avez récupéré ceux-ci les remettre en place ou les refaire en profilé plastic après les avoir détaillés. Un jet d'agraffe mis en forme et emmanché collé, plus deux jets de laiton \varnothing 0,3 également emmanchés suivant croquis.

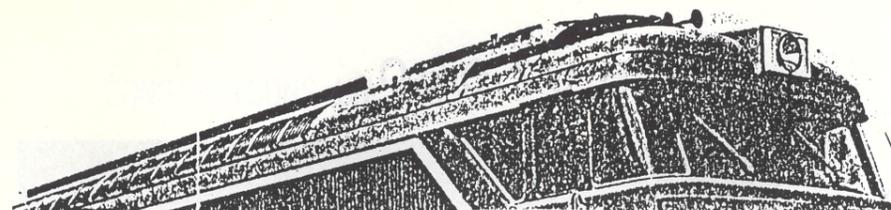
Cela paraît compliqué ou peut-être inutile, mais c'est ce genre de petit détail fonctionnel qui permet d'améliorer sensiblement l'aspect général.

- Faire les raccords au mastic.



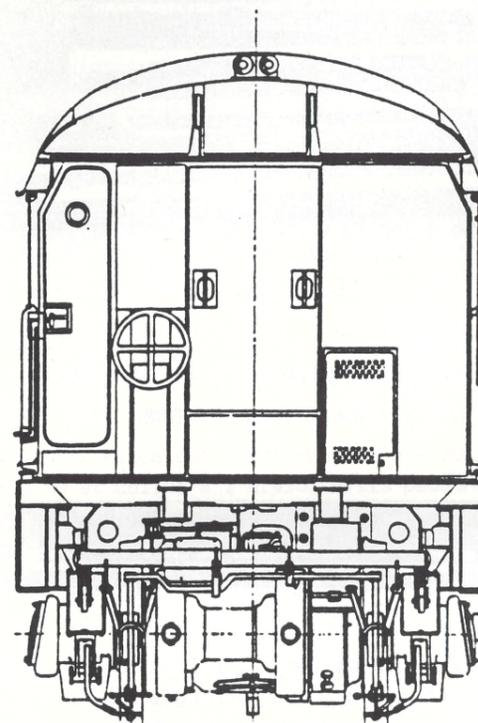
DANIEL BOURDAUD'HUI

A SUIVRE

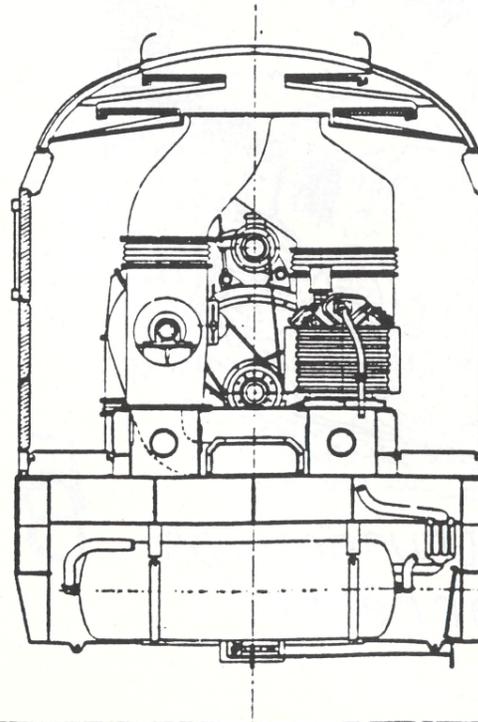


BB 67 000

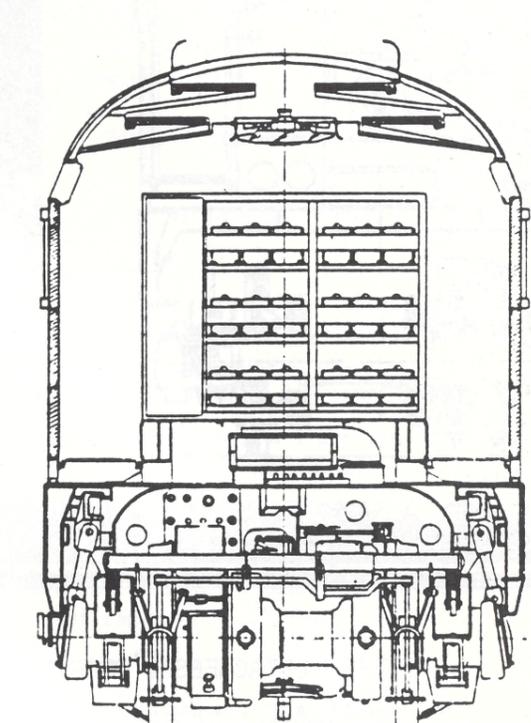
Coupe AA



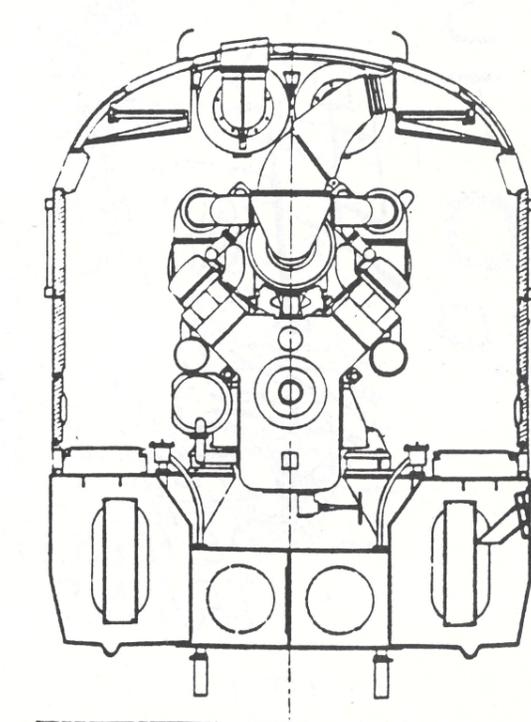
Coupe CC



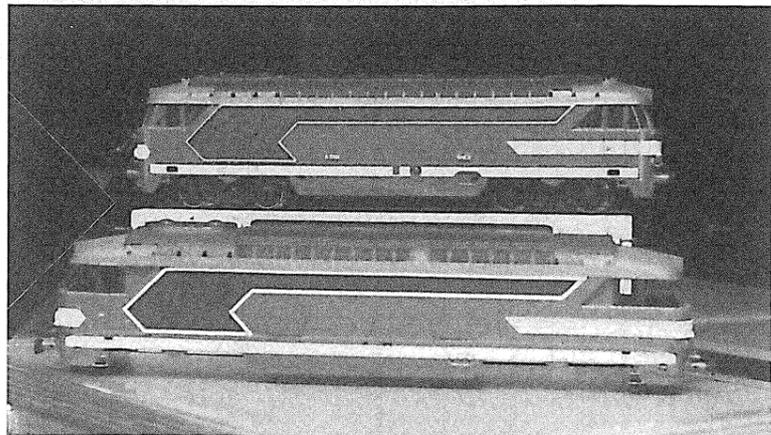
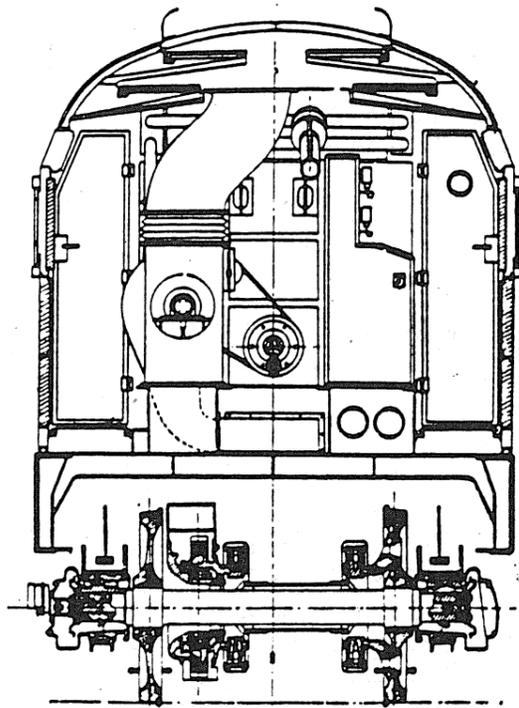
Coupe BB



Coupe DD



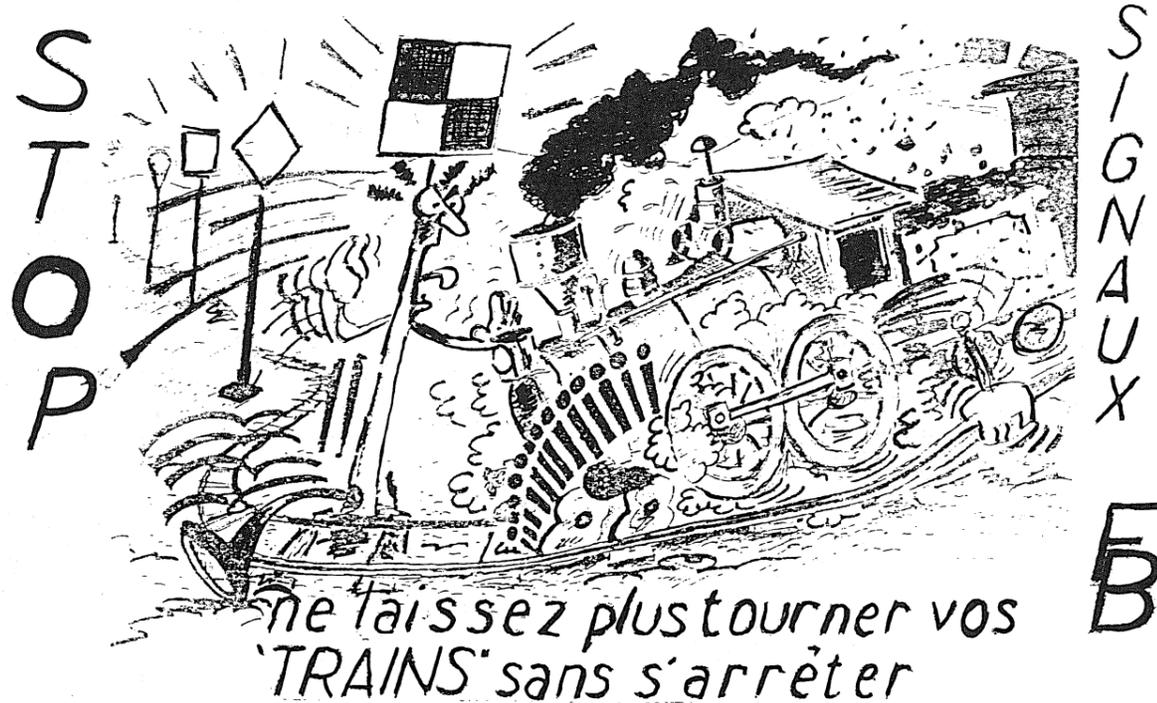
BB 67 000



AU SECOND PLAN : LA BB LIMA DANS SON ETAT ORIGINEL.
AU PREMIER PLAN : LA BB APRES MODIFICATIONS



PIECES DETACHEES D'ORIGINE ***** PACIFIC 231 REGION OUEST.
OUTILLAGE FOURNEREAU AU 1/43 VOITURES VOYAGEURS, SIGNAUX.
TARIF CONTRE ENVELOPPE TIMBREE.



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

CONSTRUISONS UN WAGON

RENE CHEVROT

WAGON A COKE ET A HOUILLE SERIE Lf EST 1891

Pour la construction de ce petit wagon l'amateur pourra utilement se reporter aux différents articles parus dans Histoire d'O, en particulier :

- N° 21/22 - construction d'un wagon NORD,
- N° 20/22/23 - construction de wagons couverts K.

La construction reste identique à ce qui a déjà été décrit.

Les plans B1 et B2 donnent les éléments cotés.

I - LA CAISSE (plan B2)

Celle-ci est réalisée en balsa de 2 mm d'épaisseur rayé à la pointe à tracer pour figurer les planches.

Les renforts de caisse verticaux ont été réalisés en rails HO et collés à l'araldite. Ils peuvent aussi être réalisés en profilés laiton en T.

Les angles sont renforcés en cornières de 3 mm de large. Les nervures sur la caisse sont en peuplier de 1 mm d'épaisseur.

Les marchepieds sont taillés dans des chutes de laiton de 0,5 mm d'épaisseur.

Les mains-courantes sont en fil de laiton de Ø 0,6

ET LA 140 C ?

Elle arrive ! Elle traîne un peu mais elle arrive. Il faut dire qu'il y a beaucoup de feux rouges devant elle, mais doucement la voie se met au vert.

En effet le graphique de roulement est encombré. D'abord la COURTE-QUEUE, qui est enfin mise sur une voie de garage. Le chemin est donc libre pour avancer sérieusement la BB 900 bloquée au carré par cette vieille Nordiste.

Les trois premiers sets de la vénérable électrique sont terminés, que ce soit en version avec ou sans portes. Le quatrième set (bogies) se précise et le sixième (motorisation) se tient dans la foulée (pièces standards K.Z.). Seul le cinquième set prendra du temps car c'est la finition de la machine et...où doit-on s'arrêter ? Mais c'est ce cinquième set, que nous espérons pour 1990, qui mettra le feu à l'orange, permettant à la 140 de démarrer. Le feu vert verra alors la livraison du premier set (le châssis).

Parlons un peu de ce premier set. Sans vouloir vous mettre l'eau à la bouche nous pouvons vous dire que ses normes de roulement ne seront pas en Fine Scale. Messieurs du Tin Plate ce ne sera pas pour vous - d'ailleurs vous avez le très joli modèle sorti par AS.

II - LE CHASSIS (plan B1)

Le plan parle de lui-même. Les accessoires pour équiper le châssis (tampons, attelages, chaînes, roues, etc...) proviennent de K.Z.

MAQUETTES ET SERVICES fournit également les éléments nécessaires.

Les longerons sont en profilés plats de 6 x 2 mm.

III - LA DECORATION

Le châssis est peint en noir satiné.

La couleur de la caisse reste à définir. Probablement gris foncé moyen ou peut-être brun. Si un amateur peut m'apporter des précisions je l'en remercie.

Les plans que j'ai adaptés à l'échelle 0 sont tirés du SCRAPBOOK N° 3 (page 3 de couverture).

IV - CONCLUSION

Ce wagon ancien très simple permet d'enrichir à peu de frais votre collection. Sa construction, qui demande peu de moyens, est rapide et agréable.

A bientôt pour une autre description.

RENE CHEVROT

Nous entendons déjà le remue-ménage...Quoi ? Pas en FS ? Mais alors...?

Il faut bouleverser un peu les grands principes. Pour un modèle l'avenir est de se rapprocher de plus en plus de la vérité. En effet, nous l'avons constaté depuis longtemps, les maquettes qui ne vieillissent pas sont celles réalisées intégralement à l'échelle. Voyez, par exemple, certains modèles de la salle des chemins de fer au Musée des ARTS et METIERS. On ne peut faire mieux. Plus, c'est trop fin...et ça ne passe pas à l'oeil.

Donc la 140 C, pour ne pas vieillir, aura des boudins à l'échelle...tout simplement. C'est à dire d'une hauteur de 0,65 mm. Rassurez-vous, avec une suspension, cela roule parfaitement. En fait si le modèle est suspendu pourquoi se priver de boudins à l'échelle.

De plus cette norme actualisée, que nous fournissons sur commande et au catalogue depuis deux ans, est compatible avec la voie FS.

Nous ne parlons, en effet, que de boudins à l'échelle, la cote intérieure aux roues reste à 29 mm et la largeur de la roue à 3,75.

Une révolution ? Non, c'est tout simplement une évolution...et c'est bien plus profitable.

Alors...patience, et à bientôt !

KIT-ZERO

LES LECTEURS ECRIVENT

LE TEMPS DES IMPOSTEURS *

CE QUI PARAIT BIEN ETRE UNE FAILLITE FRAUDULEUSE DE FERHOBY NOUS A VALU BIEN DES APPELS DE LECTEURS ECOEURS (APRES AMIRAIL-MAQUETTES...!)
NOUS DONNONS, CI-DESSOUS, DES EXTRAITS DE DEUX LETTRES :

"...comme vous devez le savoir, le chemin de fer miniature m'intéresse, et je ne suis pas le seul, pour les belles réalisations - fabrication correcte, impeccable - Mais pas les "amateurs" qui revendent, échantent, troquent, non inscrits à un registre du Commerce ou des Métiers, même en cours d'inscription, n'ayant aucun frais... Donc je suis étonné que votre revue, Histoire d'O, que je lis régulièrement à chaque parution, fasse paraître certaines publicités plutôt... doûteuses, telle que celle de M. QUEUTIER, gérant de FERHOBY, car depuis le CNIT le résultat de ses fabrications, après encaissement total de sa part, ne parvient jamais aux clients..."

GEORGES MARCHAIS

(* LE TEMPS DES IMPOSTEURS, titre d'un roman de PAUL VIALAR)

...pour ma part je vous rappelle que :

- j'ai passé commande, le 23 mai 1989 d'un autorail 150 CV en O, monté et peint au prix de 2450 F (un chèque de 800 F d'acompte était joint à cette commande).
- à réception d'une correspondance de FERHOBY en date du 21 août 1989 m'informant de la "disponibilité" de ma réservation (n° 17), qui devait m'être adressée par paquet recommandé, j'ai envoyé 1650 F par mandat-lettre du 24 août 1989, comme il était demandé.

Depuis lors, plus rien malgré appels téléphoniques, lettre puis lettre recommandée avec A.R.

... je souhaiterais entrer en relation avec des personnes ayant passé commande à cet artisan et n'ayant pas été livrées malgré le versement de l'intégralité du prix stipulé.

ALAIN STARY

15 rue Gabrielle
94220 CHARENTON-LE-PONT
Tél. 48 93 21 70

EN DERNIERE MINUTE, D'APRES UN LECTEUR, M. QUEUTIER SERAIT "QUELQUE PART" DANS LE MIDI.

PETITES ANNONCES

(GRATUITES POUR LES ABONNES)

* A vendre : 141 P superdétaillée. 4 DEV vertes GUILLERMET, ancien marquage, bogies suspendus JMG (Y 16 et Y 20). 141 TA CPM. Un kit 230 Nord MUNIER-GUILLERMET. Un locotracteur O30 (série 50000 ex. allemand). Une Crocodile RAI-MO, montée, peinte en brun, motorisée. Wagons marchandises en bois, type FOURNEREAU Tél. (soir 21 h.) 46 27 28 64. PETIT GERARD.

* Vends FULGUREX O50 TQ : 14000 F. - CC 21000 : 13000 F. - METROP 141 TC : 17000 F. - CC 72000 : 15000 F.

VIDAL LOUIS, Tél. 93 68 48 13 CANNES.

* Cède en O : deux bogies moteurs neufs pour 2D2 ou similaires, prévus pour articulations d'ex. trémities. Gros moteurs ESCAP 28 L 28-416 E. Montage robuste (HOUDOU). Dentures O, 7. Roues de 40 mm, entr'axes de 46,4 mm.

BERSOT, 36 rue de Nantes, 95330 DOMONT
Tél. 16 1 39 91 16 01



BOUTEILLES EN ETUI CARTON :
"R" de RUINART LA BOUTEILLE 80 F HT
Millésimé 1983 " 92 "
Brut rosé " 97 "

Franco domicile par 12 bouteilles ou panachage.
Droits de régie compris.
Règlement 30 jours fin de mois.

CLAUDE MORICARD, 67 Av. St. Paul. 26200 MONTEILIMAR
Tél. 75 01 96 25

(NOTE D'HISTOIRE D'O :
CLAUDE MORICARD EST L'AUTEUR DE LA TRES APPRECIEE
ETUDE SUR LA O30 TB 175 PARUE DANS LE N° 18 -
DE FEVRIER 1988.)

HALLE

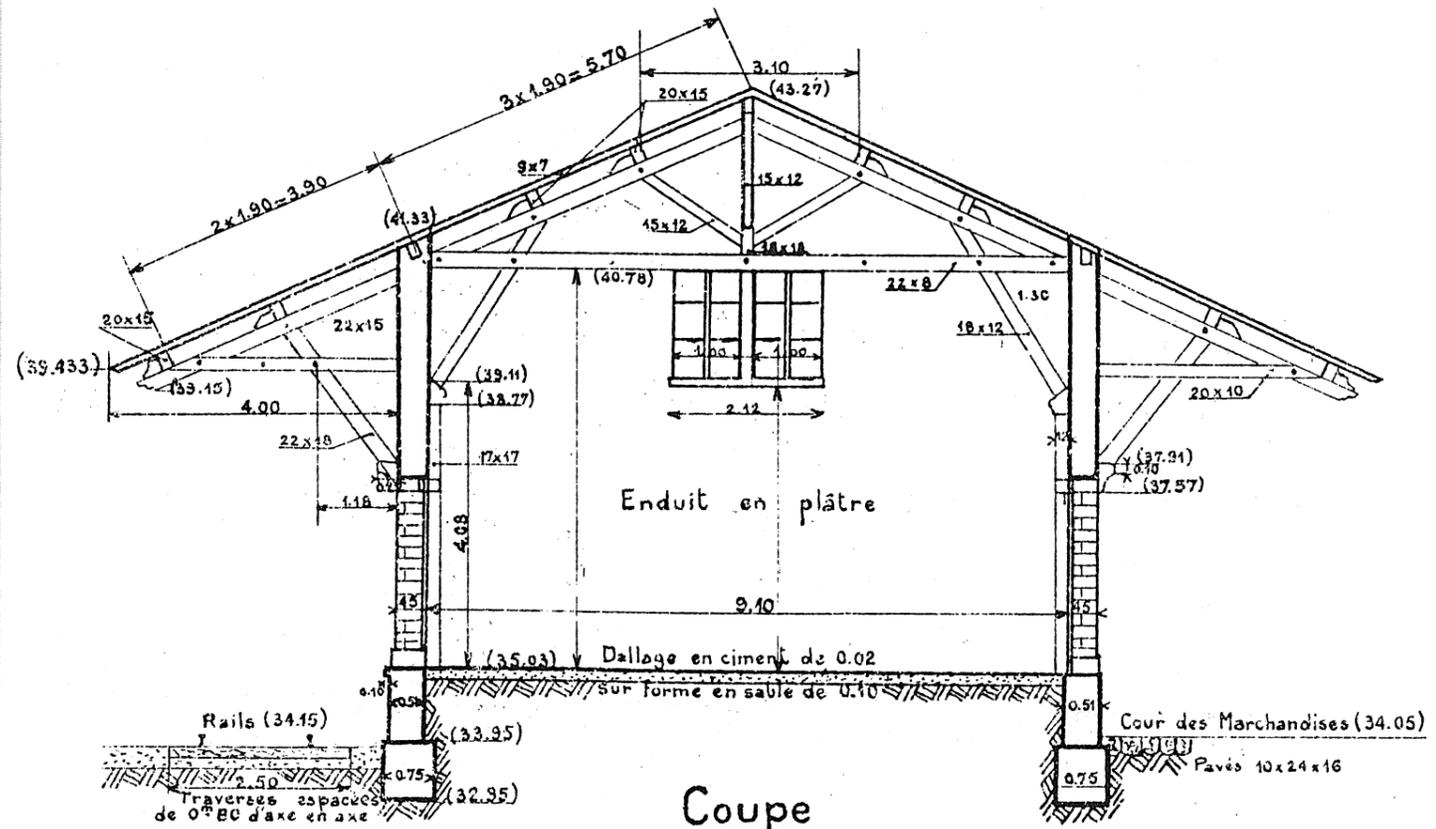
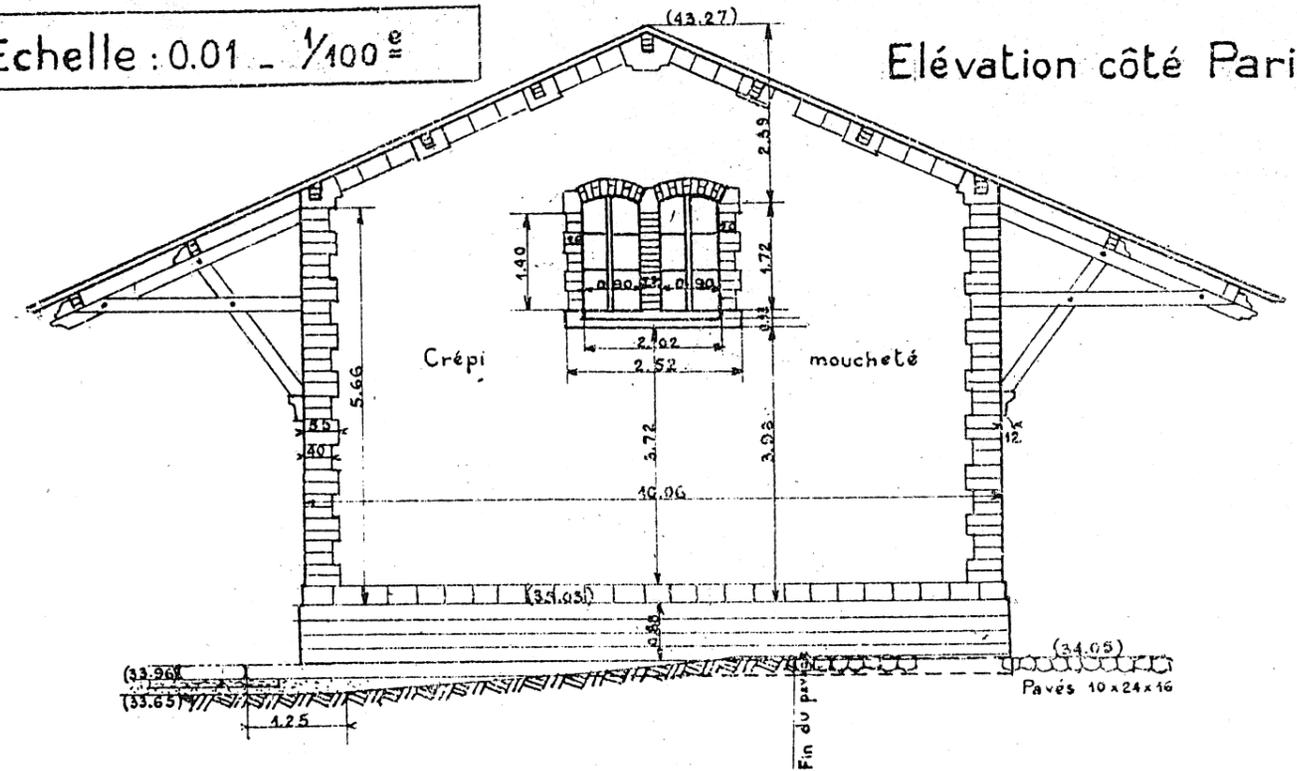
A

MARCHANDISES

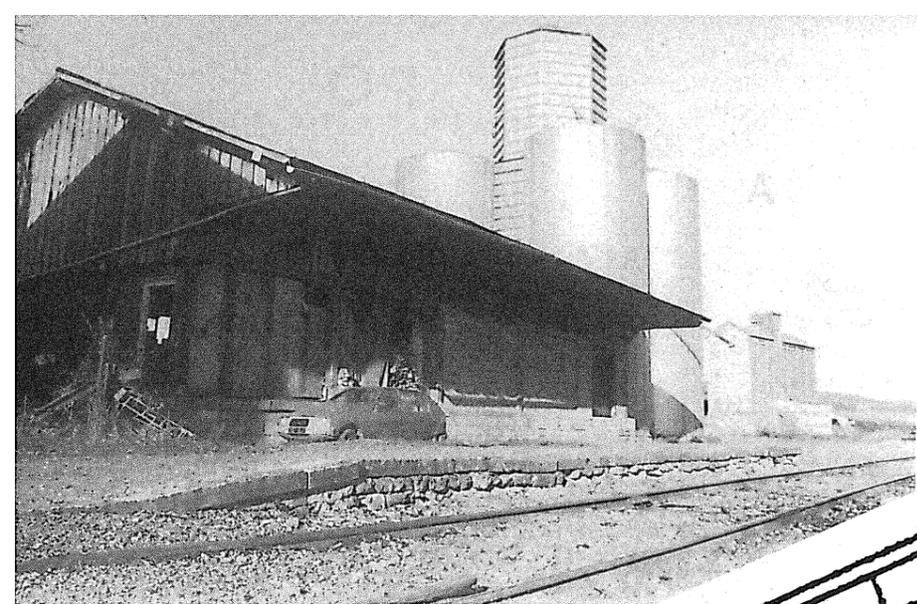


Echelle : 0.01 - 1/100^{ème}

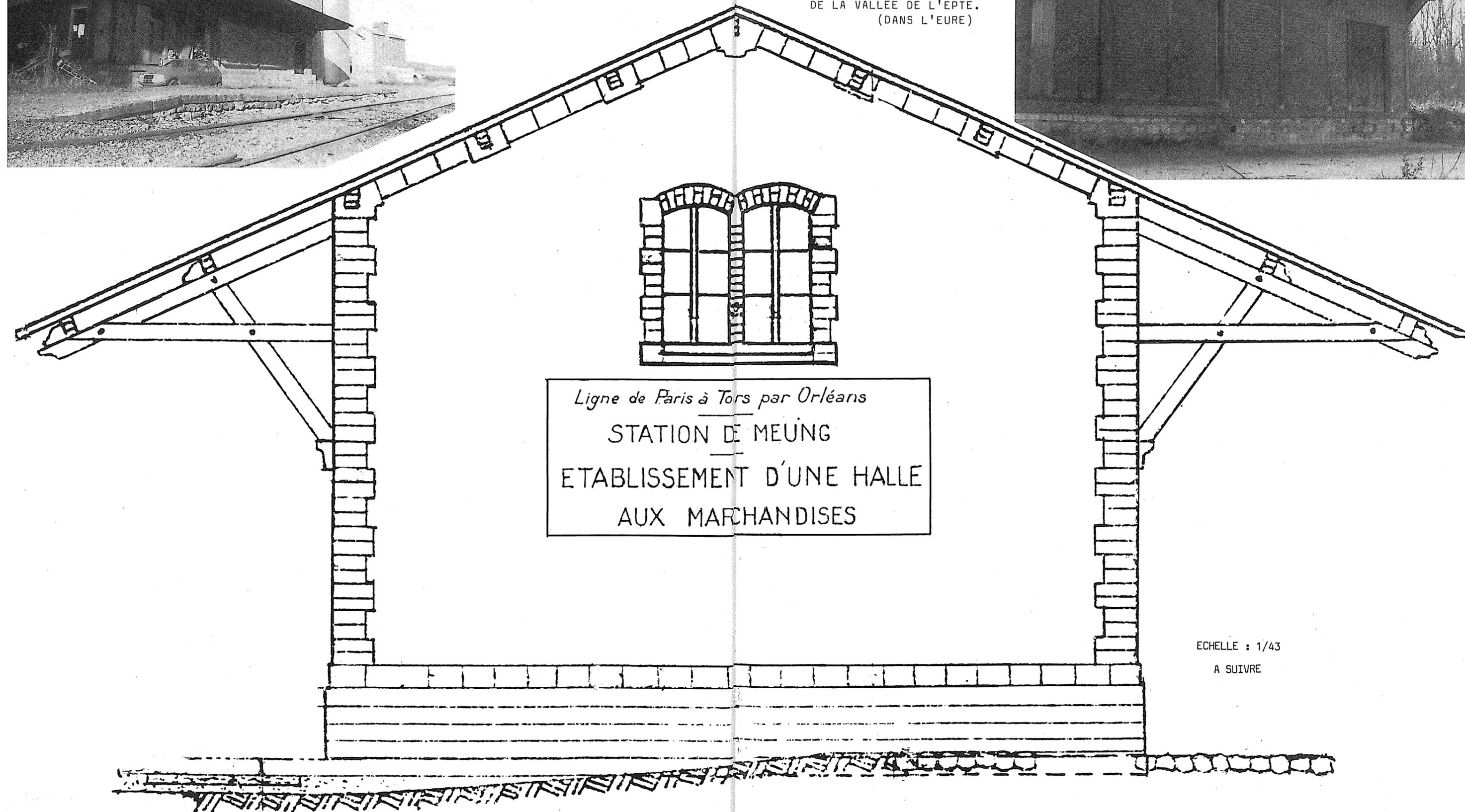
Elévation côté Paris



Coupe



LES PHOTOS REPRESENTENT DES
HALLES SITUÉES SUR LA LIGNE
DE LA VALLÉE DE L'EPTÉ.
(DANS L'EURE)



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

ECHELLE : 1/43
A SUIVRE

LE KM 108

A L'HEURE DU FINE SCALE

LA 121 PLM 1879

JACQUES ARCHAMBAULT

CONSTRUCTION DES LONGERONS (suite)

Les essieux K.Z. tournent à l'intérieur de petits rivets creux (Slatters) soudés dans les trous. Donc les boîtes d'essieux deviennent factices. Elles sont à repercer aux bonnes dimensions. Puis on limera les couvercles de manière à souder (ou coller : c'est plus simple) les couvercles K.Z. qui ont une autre allure.

Avant de souder les boîtes sur les longerons (et peut-être même avant réalisation des rivets) on soudera sur champ une bande de laiton (cercle chaudière K.Z.) sur la longueur inférieure en épousant le dessin du longeron.

Lorsqu'on procédera à la soudure des éléments d'habillage des longerons (Boîtes et ressorts, balanciers...) il sera prudent de maintenir en place la bande avec des pinces à linge pour éviter toute tentative de fugue.

Le balancier sera réalisé dans un jet de laiton posé sur un petit morceau de tube et une plaque équipée de quatre rivets (à défaut d'écrous six pans !). Ne pas oublier l'axe factice.

B) PLAQUE TAMPONNEMENT AR

- Réalisée avec un rectangle laiton de 50 x 9 mm (épaisseur 1 mm), percé au centre pour l'attelage et de part et d'autre . à \varnothing 1 mm pour les chaînes d'attelage, . à \varnothing 5 mm pour les boisseaux des tampons.

- Chaque boisseau de tampon est réalisé dans un tube laiton (ou cuivre) de \varnothing 5 mm, longueur 6 mm, mis en forme (voir plan) au tour ou à la perceuse verticale (avec une lime !), et soudé de façon qu'il dépasse de 3,6 mm de la traverse.

Un deuxième tube est soudé à l'intérieur du premier pour ramener son diamètre intérieur à la dimension de la tige du piston (soit 2,2 mm).

- Les tiges de piston ATELIER 43 sont filetées en bout ce qui permet de bloquer un écrou (diminuer le \varnothing extérieur de l'écrou pour qu'il puisse coulisser le long du longeron).

La lame de ressort est prévue pour venir en butée contre les écrous et se trouve bridée par le ressort à boudins de l'attelage.

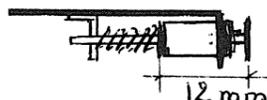
C) PLAQUE TAMPONNEMENT AV

- Rectangle id. de 50 mm, percé au centre pour l'attelage loco/tender et, de part et d'autre, de deux trous \varnothing 5 mm (écartement 23 mm).

- Deux tronçons de tube laiton (ou cuivre) \varnothing 5 mm seront soudés dans ces trous.

- Deux rivets (\varnothing 2, tampon : 5 mm) seront enfilés dans ces tubes et maintenus, en queue de tige, par deux équerres percées à \varnothing 5 mm, pour assurer un coulisement rectiligne

Un petit tenon \varnothing 0,8, enfilé dans un trou percé à 12 mm, pour chaque tampon, déterminera la longueur de course, avec rappel par un ressort à boudins (voir croquis).



D) CAISSE

1) EXTERIEUR .

Les deux côtés et le bout sont soudés sur une plaque de laiton de : 149,5 x 64,4 mm, épaisseur : 1 mm.

Des passages de roues sont découpés dans la tôle (rectangles de 22 x 7 mm, à 7 mm du bord).

Les coffres AR sont soudés en place (Ne possédant que le tour du coffre inférieur j'ai été obligé d'exécuter :
 . un dessus en tôle laiton 0,6 rivetée,
 . les deux petits coffres supérieurs également en laiton 0,6)

Les lanternes K.Z. sont soudées sur le coffre inférieur (en tenant compte de l'inclinaison).

Les trois échelles sont exécutées avec de la tige laiton \varnothing 1 mm et des chutes laiton 0,6 mises en forme pour les marches.

Dans le tablier des trous \varnothing 1 sont percés pour pouvoir souder les tiges des échelles terminées par dessus le tablier.

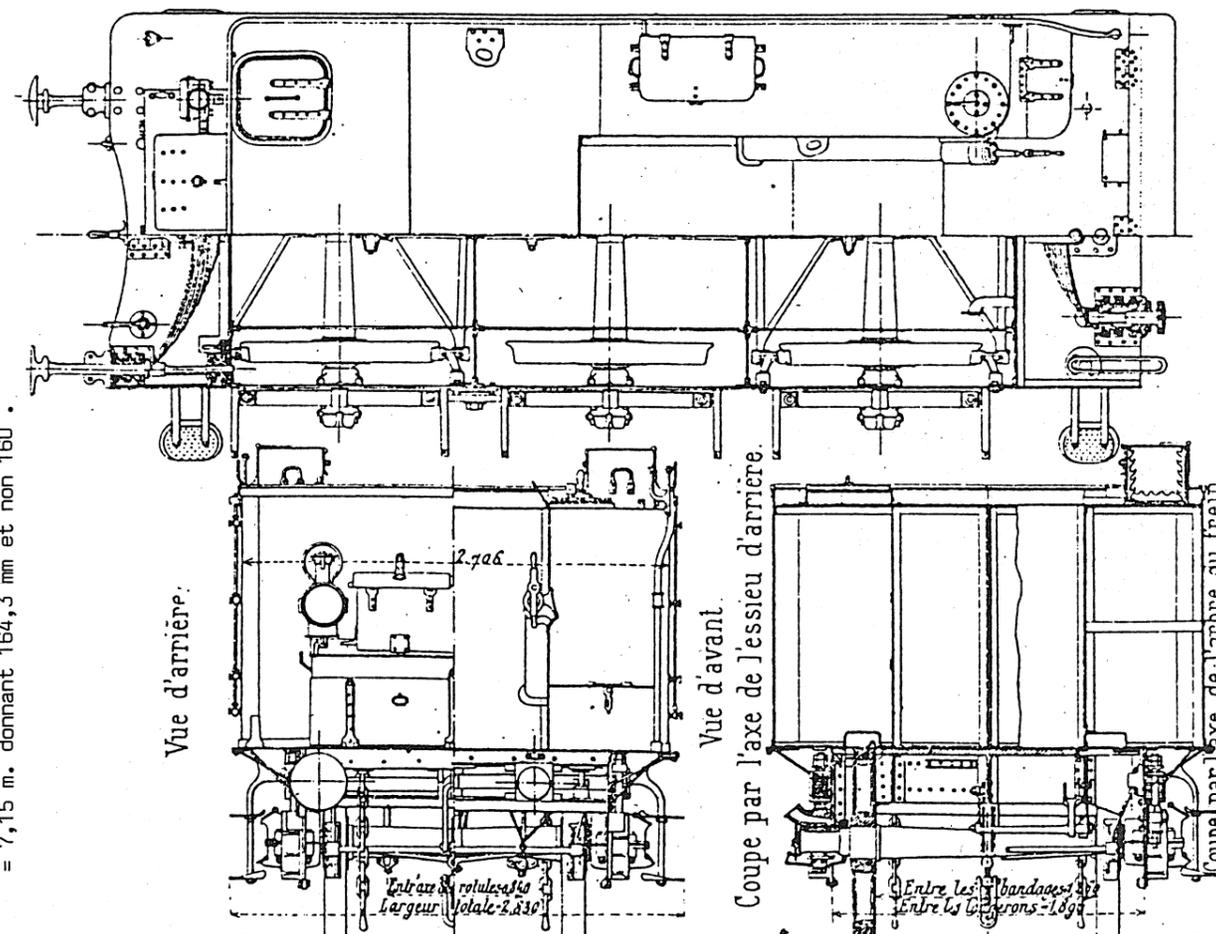
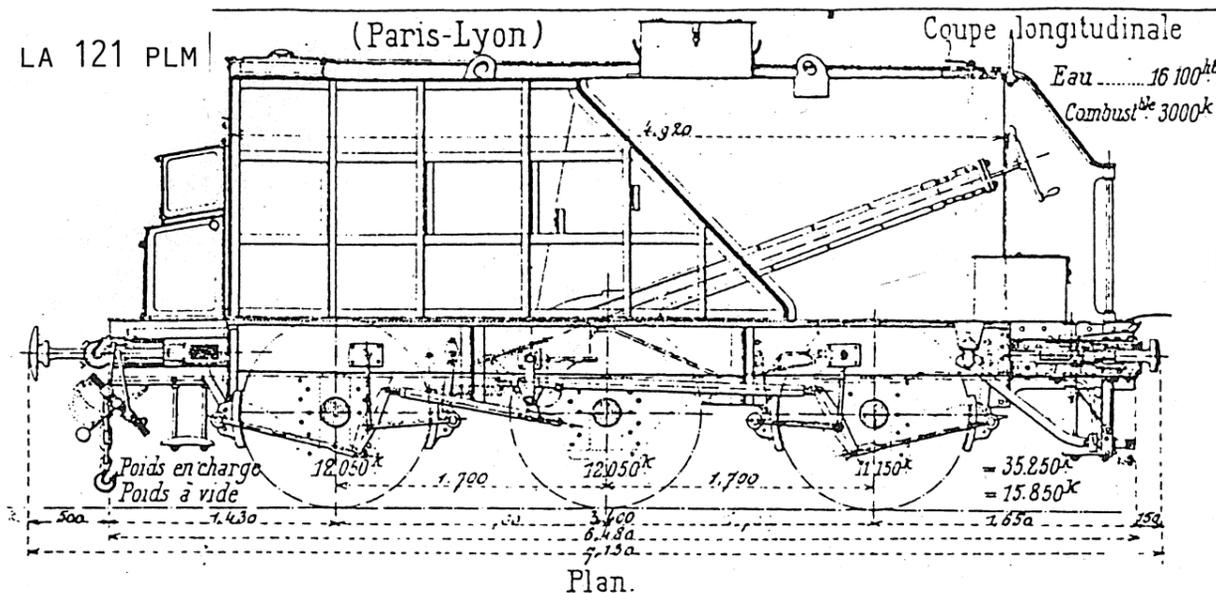
Les mains-montoire de \varnothing 0,8 sont enfilées dans les trous percés dans les pattes de chaque côté de caisse, et soudées en place (de même que les boules K.Z. - ou collées !)

Reste la plaque d'articulation loco/tender à réaliser dans une tôle 0,6 sans oublier les trois plaques rivetées.

A SUIVRE

VOIR HISTOIRE D'O N° 28

TENDER DE LA 121 PLM



ATTENTION :
 Si ce nouveau plan est plus détaillé que le précédent (intérieur de caisse à eau, timonerie de frein, conduites d'eau...etc.), son rapport de réduction ne semble pas très fiable = 7,15 m. donnant 164,3 mm et non 160.

POINTAGE DES TROUS AVANT PERCAGE

Plutôt qu'un pointeau je préfère utiliser un forêt de 0,5 ou 0,6 bien affuté et maintenu dans un porte-forêt à main.

SOUDURE

J'utilise en permanence deux instruments :

- 1) un fer à souder électrique de puissance moyenne.
- 2) un petit chalumeau au butane (CAMPING GAZ) du type CV 360, qui donne une flamme fine permettant une chauffe ponctuelle sans diffusion excessive de chaleur.

- .premier temps : passage de la flamme pour monter en température les pièces à souder.
- .deuxième temps : avec des brucelles dépôt d'un grain de soudure.
- .troisième temps : nouveau passage de flamme pour permettre à la soudure de couler

(Bien sûr, au préalable, il est nécessaire de nettoyer les pièces et d'utiliser (très peu) de décapant).

Le chalumeau, allumé au moment d'effectuer la soudure et éteint aussitôt après, est d'une utilisation rapide et économique.

TOUTES LES NOUVEAUTES

L' A.G. DU CERCLE DU ZERO, NANTES .

(30/9 et 1/10)

Quelque peu déprimé par ce passage de "prédateurs-migrateurs" (voir "LES LECTEURS ECRIVENT"), il m' est fort agréable de saluer l'arrivée d'une équipe sérieuse et de haut niveau.

En page 35 le "RAMBOLIRAIL" propose son premier modèle : un autorail PICASSO.

C'est le coeur déchiré que j'ai été obligé de découper la photo aux dimensions demandées et que je vous la restitue en noir et blanc alors que je l'ai, en ce moment, sous les yeux avec ses couleurs naturelles : l'autorail superbe, la voie finement patinée et cette halle à marchandises, d'oe, je crois, au talent de MICHEL PAUL.

Bienvenue donc à ALAIN BALDIT, à CLAUDE RIDENT et à leur RAMBOLIRAIL.

***** J.A. *****

Placée sous le signe de l'amitié et "cocoonnée" par notre ami ALBERT GLOTIN (responsable de la SECTION BRETAGNE ET PAYS DE LOIRE), l'annuelle rencontre du CERCLE a été un moment d'agréable détente ponctué de diners au Muscadet, causeries évidemment ferroviaires, présentations de projets chez les artisans, visites de réseaux et autre croisière sur l'ERDRE (celle-ci pour les dames !).

Le nouveau bureau est ainsi constitué :

- Président d'honneur : Pierre Chenevez
- Président : Claude Graince
- Vice-Président : Jacques Archambault
- Trésorier : Dominique Ybert
- Trésorier-adjoint : Paul Ciernak
- Secrétaire : Jean-Marc Graince
- Secrétaire-adjoint : Jean-François Barrié
- Res.sections rég. : Gérard Petit

Dans le prochain n° d'H.d'O nous donnerons la liste actualisée des responsables régionaux.

(VOIR PHOTO PAGE SUIVANTE)

CI-CONTRE : un joli kit anglais monté et présenté par GUY PETEL

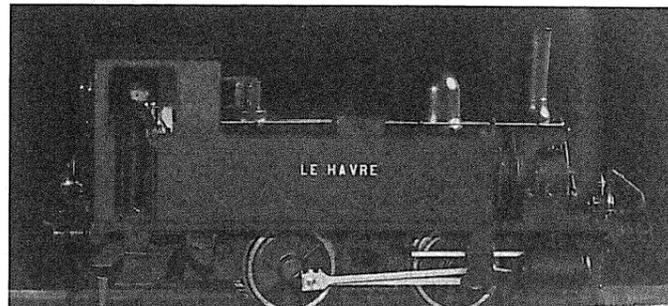


PHOTO N° 1

SNCF
marchandises

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

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

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



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

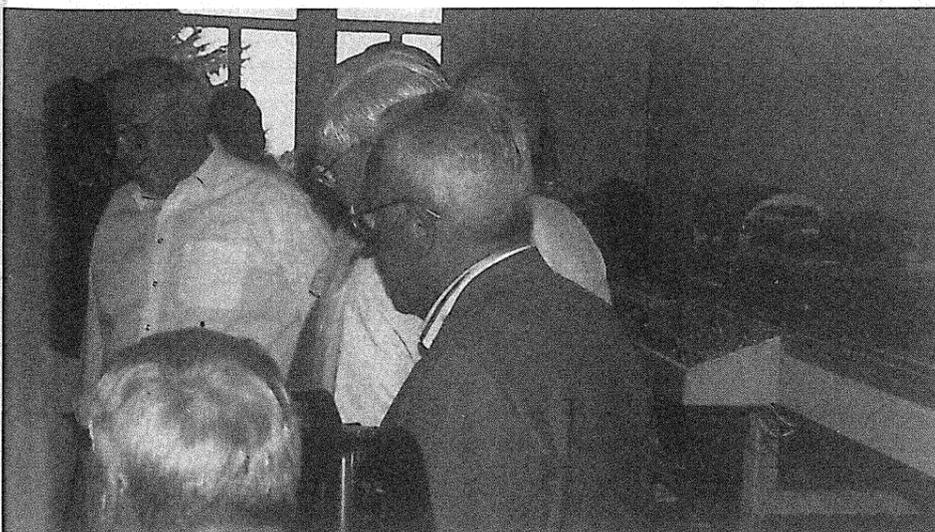
C.M.F.

COSTRUZIONE MODELLI

Tél. 121 54 23 32

FERROVIARI

VIA PETRARCA 5 I-10060 ROLETTO (TO)



CI-CONTRE

VISITE DE RESEAUX A L'A.G.
DU CERCLE DU ZERO DE NANTES
(ICI RESEAU DE M.LOIC)

HISTOIRE D'O N° 29
DECEMBRE 1989 PAGE 33

**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 FOUR-
NEREAU : Pacific OUEST, voiture.
SIGNALS

Tarif contre enveloppe timbrée

MODELES REDUITS MOUGEL

529, chemin de l'Ubac
06740 CHATEAUNEUF DE GRASSE

On en KIT
Wagons marchandises type S.E.
Remorque messageries CFD
Fiche technique et tarif
contre enveloppe timbrée

KIT - ZERO

7, rue Villebois-Mareuil
93270 - SEVRAN

Tél. (1) 43 83 52 87

Pièces détachées
Boîtes de construction
Roues, Moto-réducteurs
catalogue contre 10 timbres-poste

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'OBSIDIENNE

30 Boulevard Voltaire
75011 PARIS

KIT COMPLET DU Y 7410

MAQUETTES ET SERVICES

9 rue de Valmy
89000 - AUXERRE

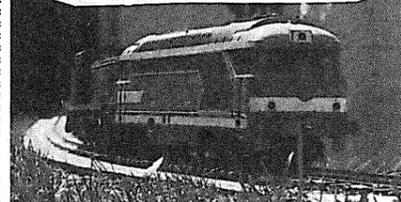
Tél. 86 51 23 62

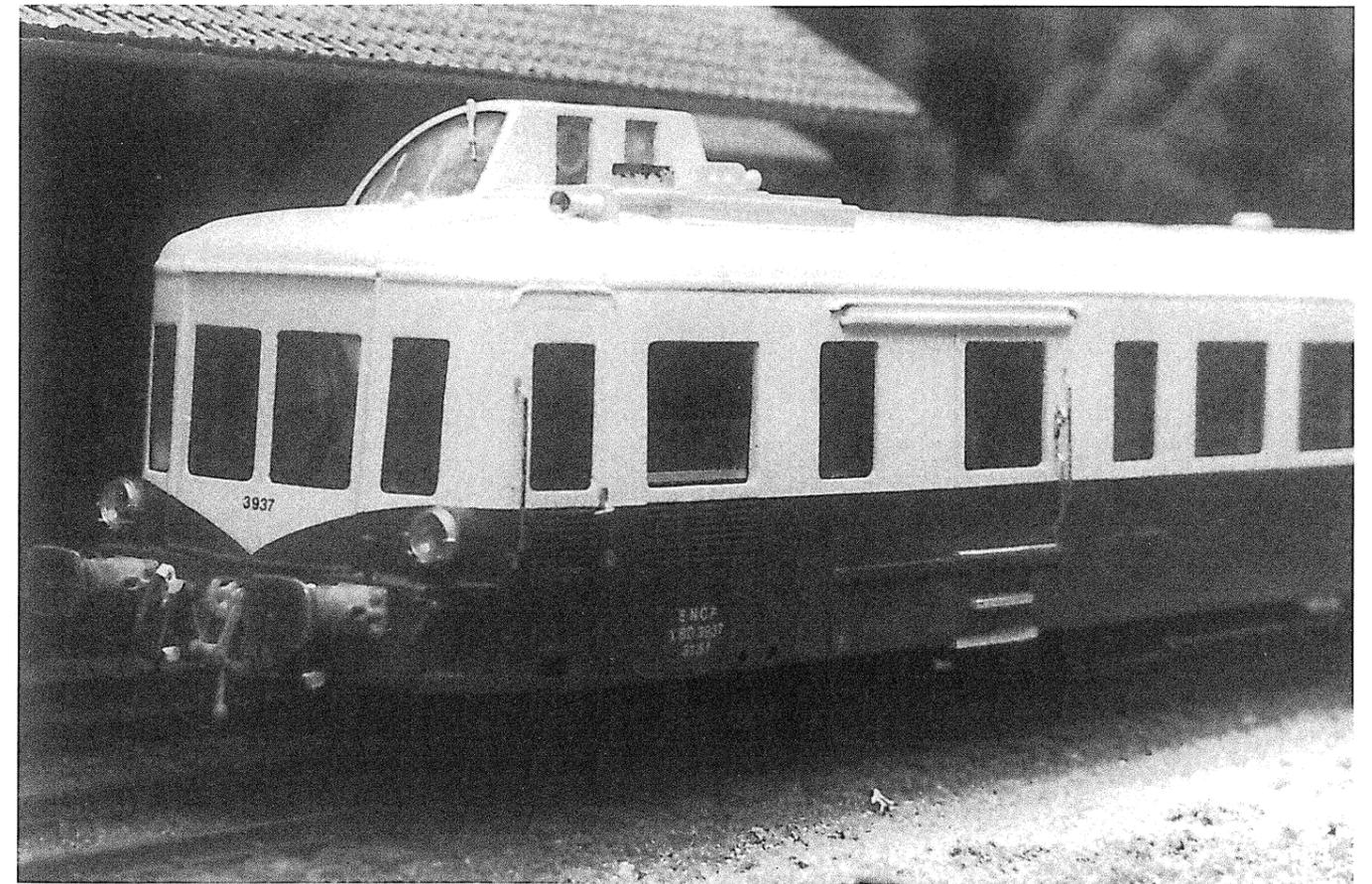
MAQUETTES ET ACCESSOIRES FERROVI.

KITS WAGONS ANCIENS

CATALOGUE : 30 F

CET ESPACE VOUS EST RESERVE
DEMANDEZ NOS CONDITIONS





VOUS AIMEZ LE TRAIN, NOUS AUSSI.

VOUS APPRECIER LA QUALITE, NOUS AUSSI.

RAMBOLIRAIL vous propose pour sa venue dans le TRAIN, l'autorail X 3800 "PICASSO" au 43ème, en laiton et cire perdue. Motorisation Maxon. Sonorisation. Aménagement et éclairage intérieur.

Cette réalisation sera une co-production RAMBOLIRAIL/FULGUREX. Construit par la grande marque Suisse, il sera décoré et aménagé, en France, par Claude RIDENT, auteur du prototype présenté lors de la rencontre Internationale du Zéro en mai 1988 au Musée Rambolitrain et dans le Loco-Revue N° 514.

Après l'autorail X 3800, FULGUREX annonce, toujours au 43ème, la 231 E Chapelon, la 2D2 Sud-Est; la 141 P, la grande famille des voitures OCEM à rivets apparents et la 231 G 558. Prévue également la Sybic BB 26000 et la Micheline N°5.

Une bonne nouvelle pour le HO, FULGUREX reprend sa production avec la 231 Super Pacific Nord.

RAMBOLIRAIL vous propose de venir essayer ce matériel de prestige sur l'un des plus beaux réseaux d'Europe dans le cadre du Musée RAMBOLITRAIN.

RAMBOLIRAIL, c'est aussi un service après vente de qualité assurée.

RAMBOLIRAIL, c'est l'esprit CLUB où règne le sourire et l'amitié.

RAMBOLIRAIL enfin, est créé par Alain BALDIT et Claude RIDENT qui unissent leur volonté pour "Mieux vous servir".

RAMBOLIRAIL - Tél. (16-1) 34.83.32.97

Distribution :

4, place J. D'Arc - 78120 RAMBOUILLET

Siège social et correspondance :

31, rue M. Dechy - 78120 RAMBOUILLET

