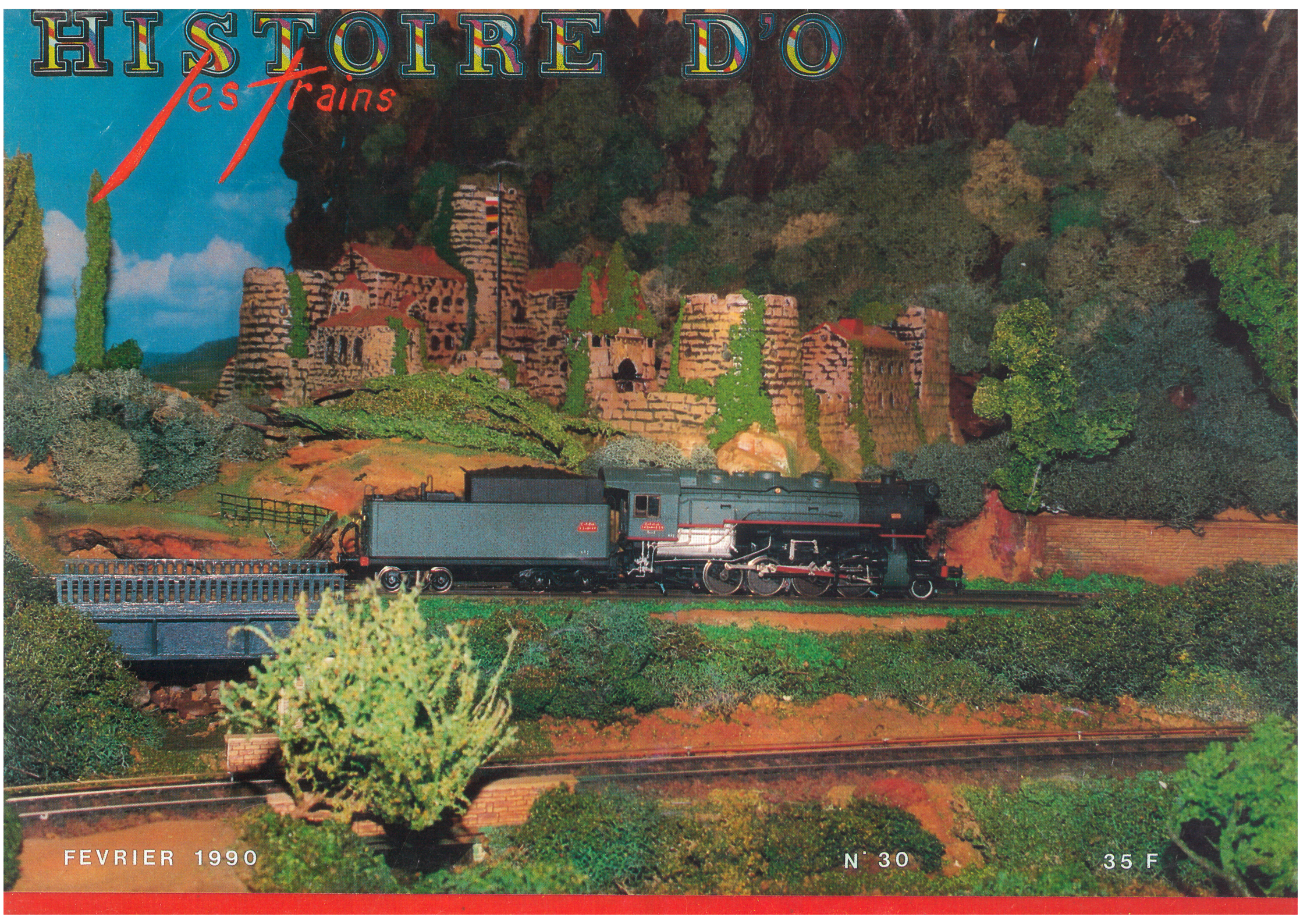


HISTOIRE D'O

es trains



FEVRIER 1990

N° 30

35 F

Pascaline a lu "Les Dix Commandements de la Parfaite Ferroviennne" inspirés (assez librement, il faut bien l'avouer) de MODEL RAILROADER et parus dans H.d'O n° 29.

Elle a réagi avec une vigueur surprenante, compte-tenu de la modération de ces Dix commandements. (Rien à voir avec le port du tachador !).

Décidément Pascaline n'est pas une parfaite ferroviennne. Nous en sommes tous désolés pour Jean-François, son mari.

J.A.

PASCALINE

"LES DIX COMMANDEMENTS DU FERROVIPHILE"

ou :

"LES MACHOS N'ONT QU'A EN PRENDRE DE LA GRAINE !"

- 1) Soyez grand seigneur, elle sera sûrement indulgente avec vous.
- 2) Ne vous roulez pas par terre de rage à cause de l'achat de la superbe robe qui coûte une fortune et qu'elle ne mettra qu'une fois. ELLE LUI VA SI BIEN !
- 3) N'empiétez pas pas sur le "coin" que vous lui avez laissé lors de l'installation de votre réseau, la pauvre !
- 4) Laissez-la vivre sa vie sans l'obliger à être là pour préparer votre déjeuner ou ranger vos cravates. Mangez un sandwich !
- 5) Laissez-lui une vieille maquette qu'elle ait le plaisir de se défouler en l'astiquant à l'Ajax !
- 6) Faites-lui une surprise, pour une fois, emmenez-la dans un restaurant ultra-chic avec la fameuse robe (voir point 2).
- 7) Offrez-lui un bijou... ainsi votre dernier achat passera inaperçu.
- 8) Ne soyez pas jaloux, laissez-la aller au cinéma avec le voisin (celui qui ressemble à Gary Grant).
- 9) Ne la forcez pas à vous accompagner partout où il y a des trains. Offrez-lui plutôt deux places de théâtre. Elle adore ça. Le voisin aussi.
- 10) Et si par hasard vous n'avez plus envie de jouer aux trains quelques instants, occupez-vous donc du biberon de bébé pendant qu'elle ira chez le coiffeur, avant d'aller au cinéma (voir point 8).

PASCALINE

HISTOIRE D'O N° 30 FEVRIER 1990 PAGE 2

FRANCINE

TRAINS - REBUS

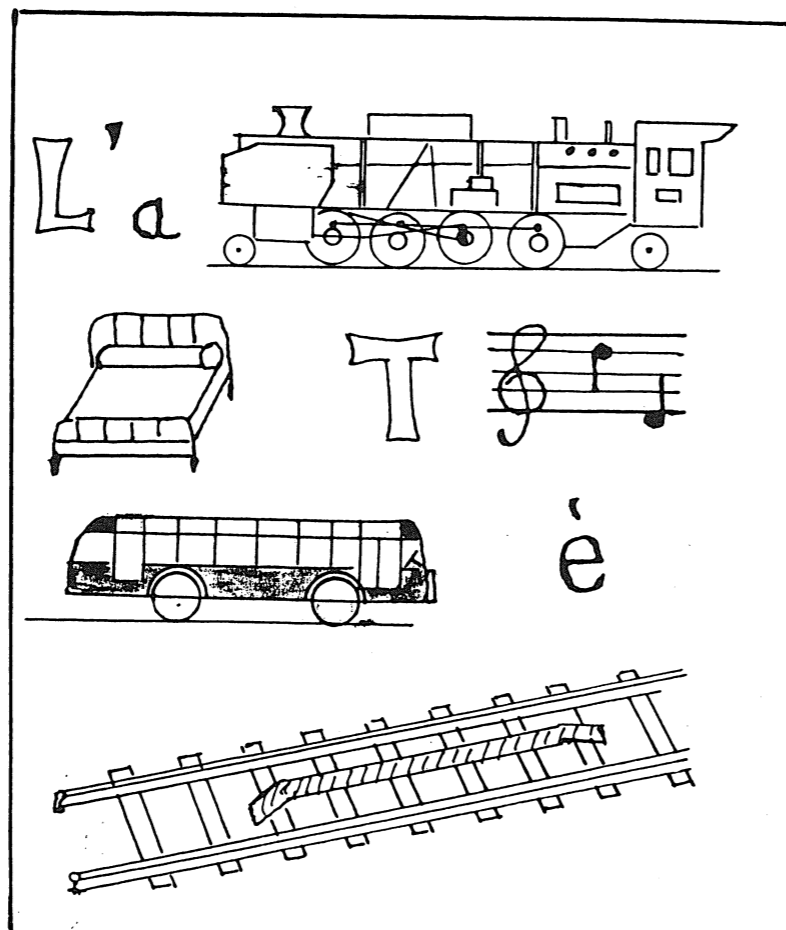
FRANCINE propose un nouveau jeu, LES TRAINS-REBUS : des dessins ou des signes ferroviaires analogiques avec ce qu'il faut deviner.

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

Un lecteur cachottier nous envoie ce rébus et se contente de signer "Bissel".

(Mais le tampon de la poste sur son enveloppe l'a trahi).

SOLUTION PAGE 23



DANS LE PROCHAIN NUMERO =

- Réseau de jardin : implantation, tracé. par Jacques Tilmans.
- Construisons une machine tender de manœuvre (PLM). par Louis Rouvière.
- La patine du matériel. par J.F.Nalet

LA VOITURE " ARMISTICE " (2419 D)
DUE A L'HABILETE DE EDMOND MERCEICA

LE ZERO EST NOTRE PASSION

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 =

Henri Arnaud, Jean Pierre Cardeaud,
René Chevrot, Jacques Fontaine,
Robert Laborde, Louis Rouvière,
Jacques Tilmans,

ET =

FRANCINE, PASCALINE...

HISTOIRE D'O N° 30 FEVRIER 1990 PAGE 3



TOUS LES ABONNEMENTS PARTENT AU PREMIER JANVIER
AVEZ-VOUS PENSÉ À RENOUELER LE VÔTRE ?

SOMMAIRE

PASCALINE	2
FRANCINE	2
LE RESEAU ANDRE BARRAULT	1 +4 à 7 et 32
WAGON CITERNE KUHLMANN	10/11
LES RALENTISSEMENTS ET LES ARRETS EN GARE	12/13/14
GUIDE DU ZERO	14
TENDER DE LA 121 PLM	15
MIGENNES-LAROCHE EN 1914	16/17
MOTORISATION D'UN 2D2	18/19
131 T DE L'EST	20/21/22
PETITES ANNONCES	22
MONTAGE EN SERIE DES PLAQUES DE GARDE	23
CERCLE DU ZERO	23
LE WAGON EST LF	24/25
TOUTES LES NOUVEAUTES	25
LA MECANISATION DE NOS ENGIN MOTEURS	26/27/28
LES LECTEURS ECRIVENT	29
TORCY - EXPOMETRIQUE 89	30/31

N° 30

Le Zéro et l'Infini... une passion sans fin

HISTOIRE D'O Les Trains

26, Parc de Maugarny
95680 MONTLIGNON



NUMERO DE COMMISSION PARITAIRE = 70042.

LE RESEAU ANDRE BARRAULT

C'est le troisième réseau à l'échelle "0" de mon activité de modéliste.

Installé dans le sous-sol de ma maison, tout spécialement aménagé pour le recevoir, il bénéficie d'une température et d'un degré hygrométrique constants, tout en étant soustrait aux retombées de poussières.

Les dimensions du local sont de 9m sur 6,50 m. Les dimensions du réseau sont de 8,50 m sur 6 m. pour sa longueur et sa largeur; quant à son "épaisseur" elle varie de 1,50 m à 2 m.

Il est construit en forme de fer à cheval et est doté sur deux côtés d'une étroite galerie d'accès permettant toute intervention manuelle de l'exploitant, et, aux visiteurs, d'avoir une vue d'ensemble ou partielle, sous des angles différents.

Bien entendu il n'est pas terminé et je compte encore une bonne année de travail pour l'achever, y compris les raccordements envisagés, sans décor, bien sûr, et sur plans amovibles.

Tel qu'il se présente actuellement il est la résultante de trois ou quatre années de travaux discontinus. Il est construit sous forme monolithique, capable de supporter un poids important, par éléments de tables vissées les unes aux autres.

Le plan de roulement est constitué de lambris en pin des landes, dernière catégorie, cloués sur les entretoises des tables.

Une plaque de polystyrène collée sur les lambris, assure l'insonorisation

(20 mm), et c'est sur cette plaque que sont posées et collées les voies, préalablement construites sur gabarits de carton.

Tous les reliefs sont obtenus par empilement de plaques de polystyrène de différentes épaisseurs, collées entre elles, et travaillées à la demande.

L'ensemble est enduit d'un mortier fait de terres de diverses couleurs, ramassées au cours de mes promenades, de sable fin et de colle blanche de menuisier à prise lente. Le tout appliqué à la truelle et maçonné à façon.

Des pierres véritables, mais surtout des écorces de pin sont mises en place avant la "prise" pour simuler la nature, les rochers notamment.

Les arbrisseaux, la broussaille, sont représentés par des lichens de bois ramassés dans les forêts, débarrassés de leurs impuretés, teintés et mis en place humides. Ensuite ces lichens, après séchage et mise en forme, sont copieusement arrosés de colle blanche très diluée, et saupoudrés de flochage pour donner le ton et l'aspect définitif recherché.

Les arbres sont construits de la même façon, mais avec des lichens mous, la "charpente" provenant des arbres de ma propriété.

La route est construite en papier dessin "Canson" noir, posé sur de l'adhésif double face pour moquette; et traitée ensuite à la terre à décor pour donner la touche finale.

Je me sers beaucoup de la "terre à décor" pour varier les nuances et créer une ambiance chaude et naturelle à l'ensemble, y compris la voie.



La voie, pour la plus grande partie, est "faite" maison. Rail laiton de 4,5 mm, monté sur 54 traverses en hêtre au mètre. Dimensions : 65 mm, 8 mm, 5 mm. Créosotées. Fixation : pointes laiton 3 points alternés.

La ballast est constitué de gravier "sable de Loire", acheté en oisellerie, égalisé sur la voie et collé à la colle blanche très diluée. Les rails sont brunis et les traverses peintes. L'ensemble, après séchage, reçoit sa décoration définitive. (terre à décor, ballast, traverses, léger voile brun ou rouille à l'aide d'un bombe aérosol de peinture)

Les aiguillages sont également faits maison et selon les mêmes principes que ci-dessus.

Pour les bâtiments, quais et autres accessoires, j'emploie beaucoup le bois, le carton et divers matériaux de récupération, ainsi que des colles à prise rapide.

PHOTOS J. ARCHAMBAULT

LE RESEAU
ANDRE BARRAULT

THEME DE RESEAU CHOISI.

Pour le décor : la montagne, la nature.

Pour le matériel : la locomotive à vapeur, les vieux wagons, les trains lents et courts. Pas de nationalité distincte, je suis un Européen convaincu.

Des engins moteurs et remorqués fabriqués maison ou à partir de kits commerciaux améliorés et superdétailés.

L'exploitation :

- un réseau "rail latéral", voie 32 mm.
- un réseau " 2 rails" voie 32 mm.
- un réseau " 2 rails" , départemental, voie 16,5 mm.

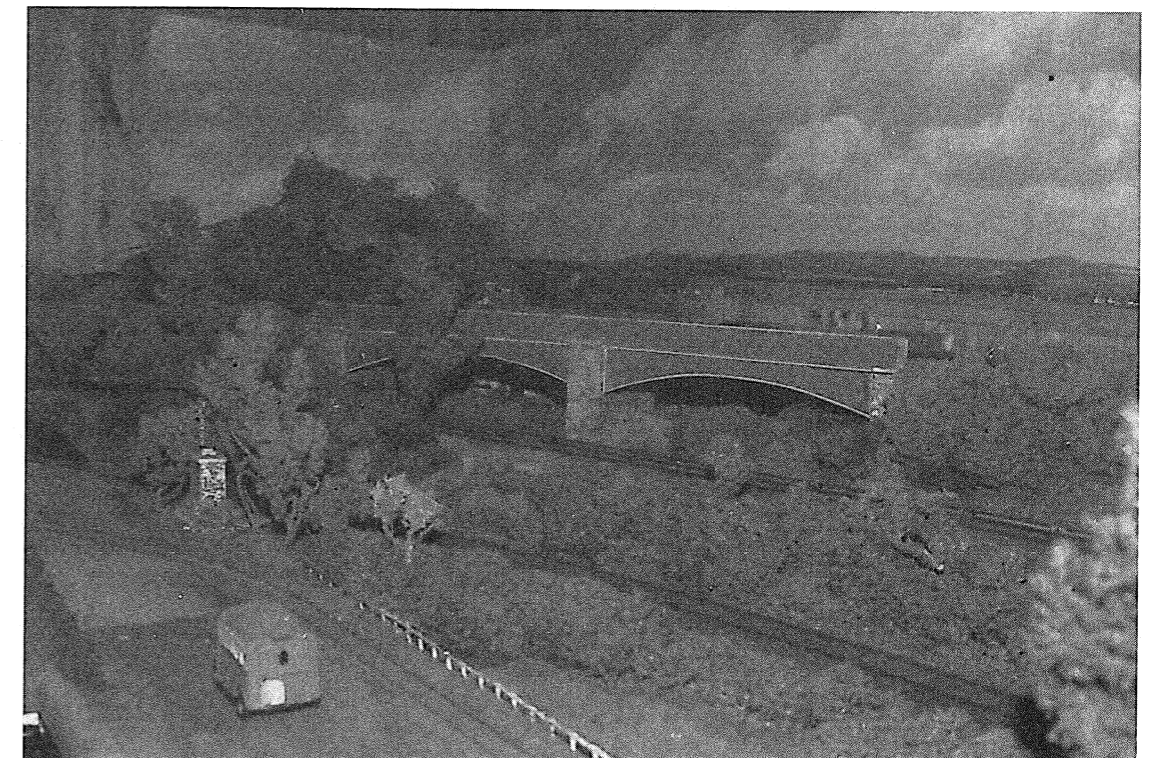
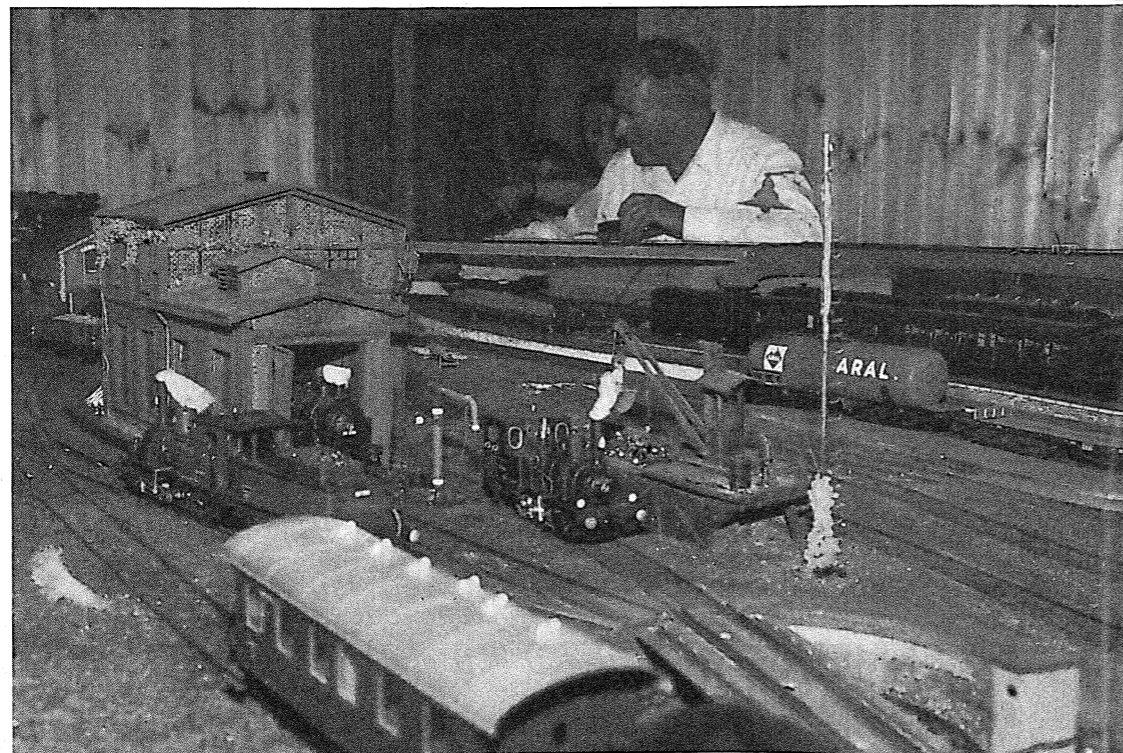
ANDRE BARRAULT

AUX COMMANDES :
Notre ami ALBERT GLOTIN

L'INFATIGABLE ET
DYNAMIQUE RESPONSABLE
DE LA SECTION BRETAGNE
DU CERCLE DU ZERO

HISTOIRE D'O N° 30

FEVRIER 1990 PAGE 4


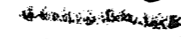

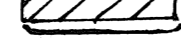
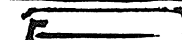



EXTENSIONS PREVUES PAR BOUCLAGE

Partie amovible
Porte

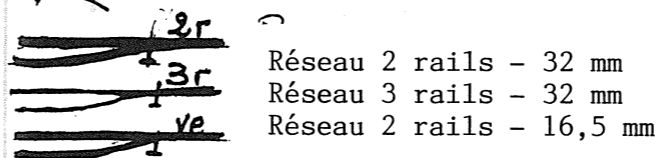
Placard

- A - Gare surélevée.
- B - Remise 2 machines
- C - Parc charbon
- D - Grue hydraulique
- E - Réservoir à eau
- F - Remise 2 machines
- G - Plaque tournante
- H - Gare à marchandises
- I - Gabarit
- J - Bascule à wagons
- K - Maison de garde - PN
- L - Gare - C.F.D.
- M - Remise C.F.D.
- N - Château
- O - Calvaire

-  Eau
-  Nature, prés, arbres, broussilles
-  Montagnes, collines
-  Bâtiments
-  Ponts
-  Heurtoirs

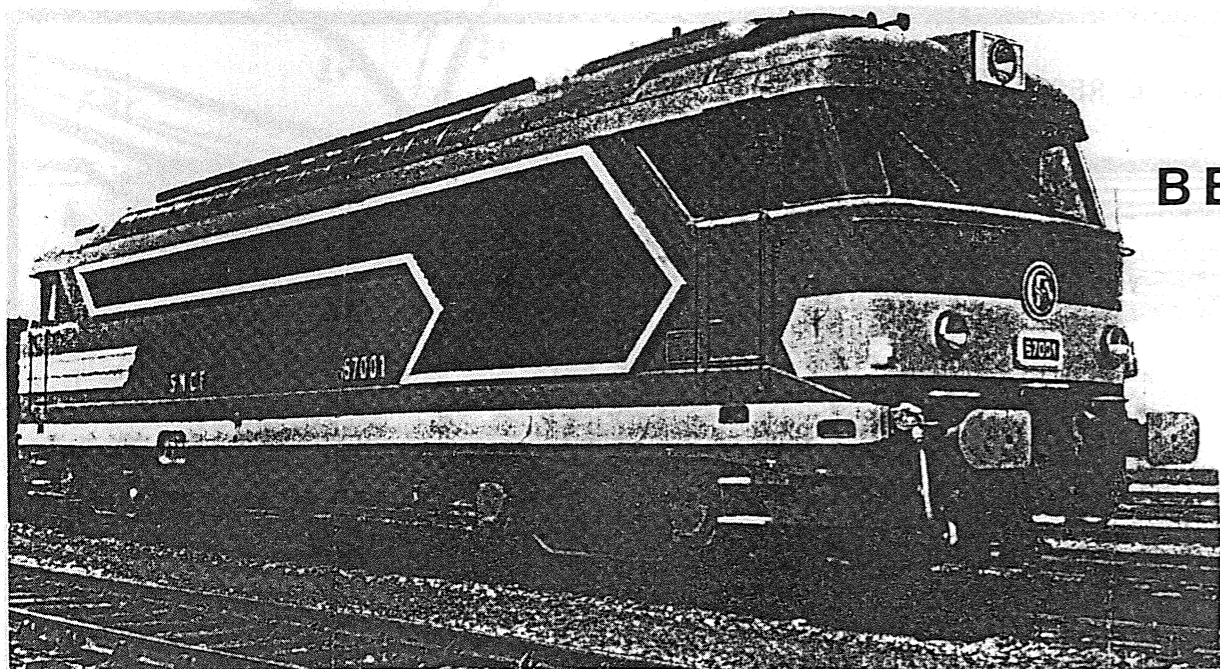
Tunnel

Aiguilles



1 mètre.

Hauteur minimale du plateau = 1,10 m.



BB 67 000

VOIR HISTOIRE D'O N° 28 ET 29

DANIEL BOURDAUD'HUI

6 - 8
PORTE-DRAPEAUX

- a) Soit K.Z. emmanchés, collés.
- b) Soit les confectionner dans du laiton ép. 0,2 largeur 5 mm. Roulez autour d'une tige \varnothing 0,5 en laissant une partie plate de 1,5 mm. Repousser 3 rivets et coller en place selon plan.

- 6 - 9
Les supports de mains courantes et montoirs ayant été arasés, les refaire éventuellement en plastique mince ou laiton, et les coller en place au moyen d'une tige de C à P.

- 6 - 10
Certaines machines possèdent des marches d'accès latérales (figurées sur modèle LIMA).

Une remarque s'impose :

Les plans fournis représentent le prototype et non les machines qui en ont découlé. Divers aménagements ont été apportés : types de tampons, phare central obturé, marches sous portes, boîte d'essieux, inscriptions, etc. Selon la période choisie se référer aux photos des magazines ou celles prises sur le site. Mais, à moins de graver des plaques frontales d'un autre numéro que 67001, se référer aux documents concernant cet engin.

Donc fabriquer ces marches de préférence en laiton ép. 0,5 et plaque tôle striée K.Z.. Pour des raisons de résistance ces marches étant placées au niveau des bogies (facultatif).

Les emmancher dans l'épaisseur de la caisse et coller (suivant photo). Enfin découper et coller deux plaques en plastique mince 20 x 5 mm, pour recevoir les marquages des flancs (SNCF et 67001).

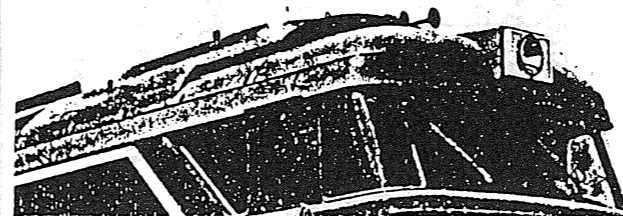
7 -
DETAILLAGE TOITURE

- 7 - 1
Selon votre découpe de séparation du toit et des flancs un jeu plus ou moins grand est à compléter. A cette fin coller un profilé carré ou rectangulaire (section selon jeu) sur l'arête de chaque flanc, légèrement en retrait, et chanfreiner. Replacer et visser la toiture.

Coller sur le pourtour une bande plastique ép. 0,3, h. 7 mm, sauf aux angles arrondis qui seront formés au mastic. Après séchage couper à la scie fine aux endroits de jonction toiture centrale et bouts de cabines. Ceci fait coller de fines chutes de plastique pour figurer les gouttières au-dessus des portes. On peut également rapporter les poignées de portes.

- 7 - 2
Démonter la toiture, repérer et percer les trous des anneaux de levage. Fabriquer ceux-ci en laiton \varnothing 0,3, et les coller.

- 7 - 3
Dans du profilé "N" ou "HO" fabriquer les glissières des deux trappes. Deux jets de laiton \varnothing 0,5 soudés sous les glissières assureront une meilleure tenue (Trappes coulissantes pour cacher les vis).



BB 67 000

Découper les trappes en plastique ou laiton, les équiper de poignées et ajuster.

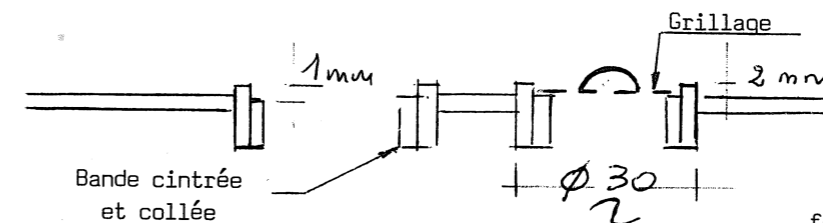
- 7 - 4
Afin de cacher les vis en place des échappements il faut deux bouchons (bossages) en réalité relevables en marche. Utiliser des pièces de récupération (boîte à bidules !) ou capuchon AR de stylo à bille.

Les vis étant à tête cylindrique, les capuchons raccourcis s'emboîtent sur les têtes de vis.

- 7 - 5
Dans un profilé plastique 3 x 3 et refendu selon une diagonale (pour obtenir deux éléments à section triangulaire), former les prolongements de toiture centrale, coller en place après avoir présenté la toiture et intercalé un bristol.

Selon la provenance des trompes, percer et présenter celles-ci (collage après peinture).

- 7 - 6
Précédemment nous avons équipé la toiture de deux tubes \varnothing 0,30 ext. dans les trous des ventilateurs. Emmancher dans ceux-ci une bande selon croquis



Découper dans du grillage fin deux ronds de \varnothing 28, les coller. Au centre coller deux 1/2 sphères -boîte à bidules! représentant les bulbes. Coller en croix quatre chutes de profilé plastique 1 x 1. Les ventilateurs fonctionnels (facultatifs) seront décrits ultérieurement.

Coller une bande 2 x 0,3 autour des ventilos. Faire les raccords en mastic et poncer soigneusement.

- 7 - 7
Repasser une couche d'apprêt. Votre caisse est terminée. Reste la mise en peinture et les inscriptions. Le mieux est de faire des échantillons de bleu et d'aller voir les engins réels.

Masquer les macarons et plaques AV et AR. Ceux-ci seront peints en rouge et les reliefs en chrome (existe en bombe), et non en alu.

Coller les vitrages et essuie glaces (M & S, ou maison). Mettre en place les mains montoires, tampons, attelages, trompes, phares (peinture chrome), etc... après peinture de ceux-ci.

- 7 - 8
Pour ceux qui le désirent figurer les aménagements intérieurs de cabines. Peindre, au pinceau, en beige clair. Coller sur un siège un personnage. (A mon avis ce détaillage est indispensable, compte tenu des grandes surfaces vitrées.)

A ce sujet, à partir d'une certaine année (?) une partie des vitrages latéraux a été obturée.

A voir selon l'époque.

Prévoir une cloison amovible à l'intérieur de la cabine

8 -
BOGIES, ECLAIRAGE, ETC...

(sera traité dans le prochain n° d'H.d'O)

Néanmoins ceux qui veulent conserver les bogies d'origine, peuvent les remonter, soit tels quels, soit avec deux moteurs LIMA.

A noter que ATELIER 43 (MICHEL BROCARD) fournit une motorisation efficace à monter sur bogies LIMA.

Malheureusement ces bogies ne sont pas à l'échelle, les roues sont trop petites et la gravure est fautive. Pour les plus courageux la fabrication et la motorisation de bogies laiton à l'échelle, seront données prochainement.

De plus la place disponible permet d'embarquer l'électronique : sonorisation, éventuellement télécommande et même figuration du groupe diesel-électrique (pour photos toiture enlevée.)

DANIEL BOURDAUD'HUI

A SUIVRE

Construction d'un châssis pour wagons à essieux voyageurs ou marchandises

* Largeur intérieure des longerons : 43 mm

Entre l'intérieur du longeron et la roue, il y a :

- a) La plaque de garde de 0,5 à 0,8 d'épaisseur
- b) La boîte d'essieux qui pénètre à l'intérieur de 1 mm
- c) Un jeu latéral de 0,5 à 1 mm
- d) Un serrage ou rondelle de 0,5

Ce qui se traduit par : 3 mm

Pour obtenir la cote * il faut :

$$3 \times 2 = 6$$

$$\text{Largeur des roues } 4 \times 2 = 8$$

$$\text{La cote intérieure entre } = 29$$

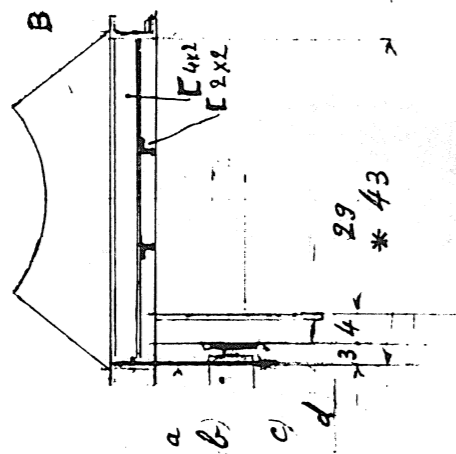
$$\text{Les 2 roues soit : } 43$$

Construction citerne :

Bois dur : hêtre, bois ect.

faces arrondies bien polies

Enveloppe en laiton 2 ou 3/10 rivetée



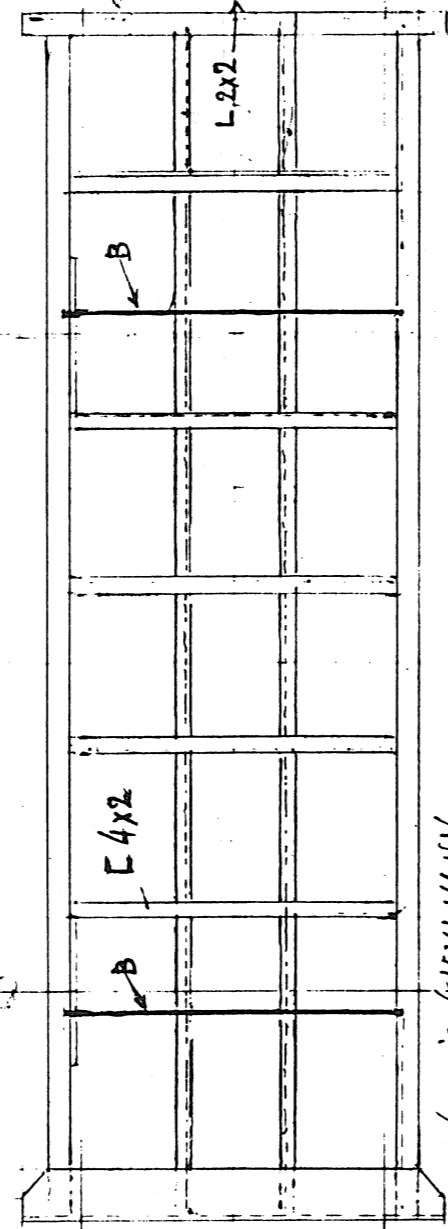
B supports citerne

I 7 X 3 ou 6 X 3 a chaque bout pour les couverts supports transverse (centrale)

12/89

ARNAUD H.

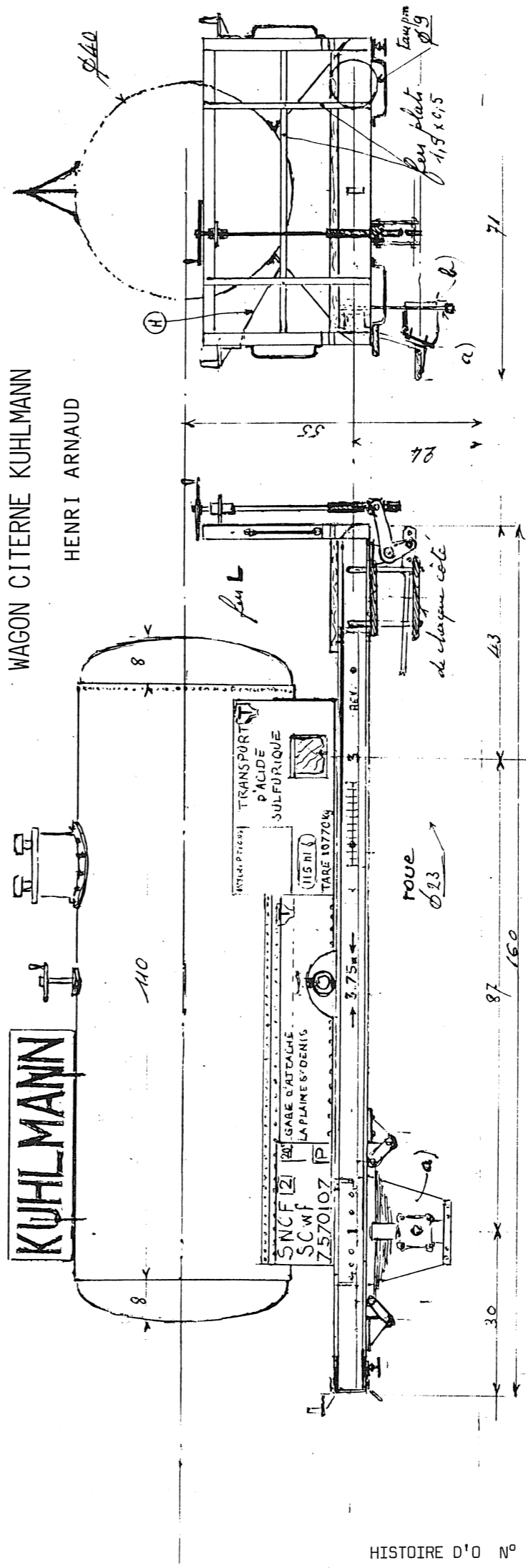
Châssis KUHLMANN



KUHLMANN

WAGON CITERNE KUHLMANN

HENRI ARNAUD



E 7 X 7 profilé laiton 6 X 3

Flanchet bois ep. 1,5

Roues à rayons de 1 mètre - Inscriptions KUHLMANN: noires sur fond blanc

Les panneaux sont entourés d'un liseré blanc, avec inscriptions blanches sur fond noir.

Tous les dimensions sont conformes et peuvent être reproduites pour grande échelle modèle.

Flanchet bois ép. 1,5

Décor Ensemble noir-rouge

ARNAUD H.

Le 25.10.1980

LES RALENTISSEMENTS ET LES ARRETS EN GARE

(VOIR N° 27, PAGES 25/26)

JACQUES FONTAINE

Le montage proposé pour ces actions se compose de deux éléments séparés :

- le déclencheur-minuteur,
- l'élément ralentisseur.

LE DECLENCHEUR-MINUTEUR

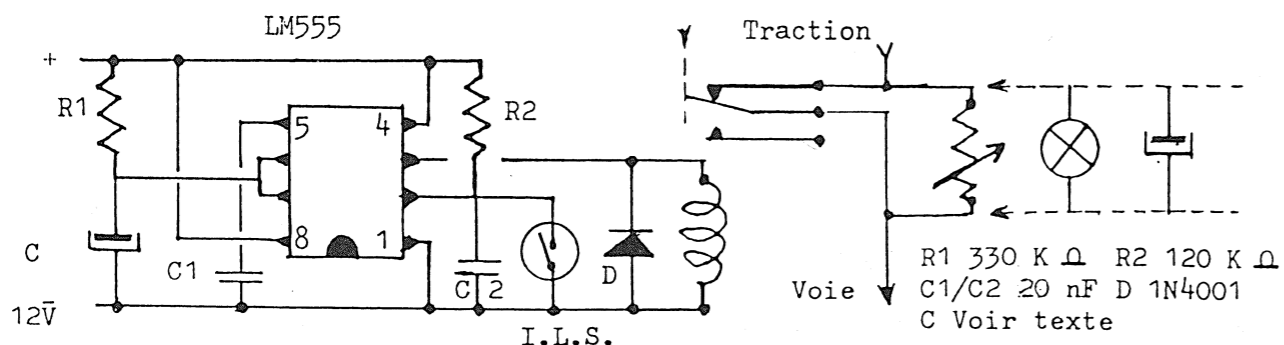
Le montage utilise un 555 câblé en monostable. Il a été décrit par le détail dans H.d'O n° 25 pour l'inverseur électronique d'exposition et le n° 26 pour la commande d'un sifflet.

La valeur de la constante de temps sera à ajuster par vous, au temps désiré, en choisissant la valeur du condensateur chimique approprié, en mettant au besoin, plusieurs condensateurs en parallèle (respectez la polarité des condensateurs car votre montage ne fonctionnerait pas).

Valeur approximative du temps en fonction du condensateur. Le choisir de bonne qualité et de fabrication récente.

$C = 10 \mu F = 6 \text{ s.}$ $25 \mu F = 12 \text{ s.}$
 $47 \mu F = 22 \text{ s.}$

La sortie (pin n° 3) sera raccordée au relais avec une diode 1N 4001 en parallèle sur l'enroulement pour absorber la surtension de bobinage. Je vous conseille un relais Siemens avec deux inverseurs du type V 23012.... pour circuit imprimé, ou du type V 23154.... avec socle pour câblage traditionnel. Dans le cas où vous ne vous serviriez pas du deuxième jeu de contact, je vous conseille de le mettre en parallèle pour une meilleure fiabilité dans le temps.



Le déclenchement se fera par un contact I.L.S. posé au bon endroit sur la voie. L'alimentation se fera en 12 v = décrite dans H.d'O n° 23, alimentation pour servitudes ferroviaires.

RALENTISSEMENT OU ARRET.

Il vous faudra choisir, par exemple :

- soit le ralentissement dans une gare, à cause de travaux sur la voie...
- soit l'arrêt momentané avec redémarrage après le temps que vous aurez choisi. Une progressivité pourra être obtenue avec une alimentation électronique.

Suivant le matériel dont vous disposez vous avez droit à quatre solutions :

PREMIERE SOLUTION

Arrêt par ouverture du circuit d'alimentation, solution simple mais brutale. Pas de temporisation.

Ralentissement par résistance, ou mieux, par lampe de voiture. Solution simple, mais la valeur du ralentissement sera fonction de la résistance choisie, ou de la puissance de la lampe et de la consommation du convoi. (moteurs de différentes origines, convoi éclairé ou pas...)

Une légère temporisation peut être obtenue en mettant un très gros condensateur chimique (plusieurs milliers de μF) en parallèle sur l'élément résistif (attention à la polarité).

Mais ne vous faites pas trop d'illusions !

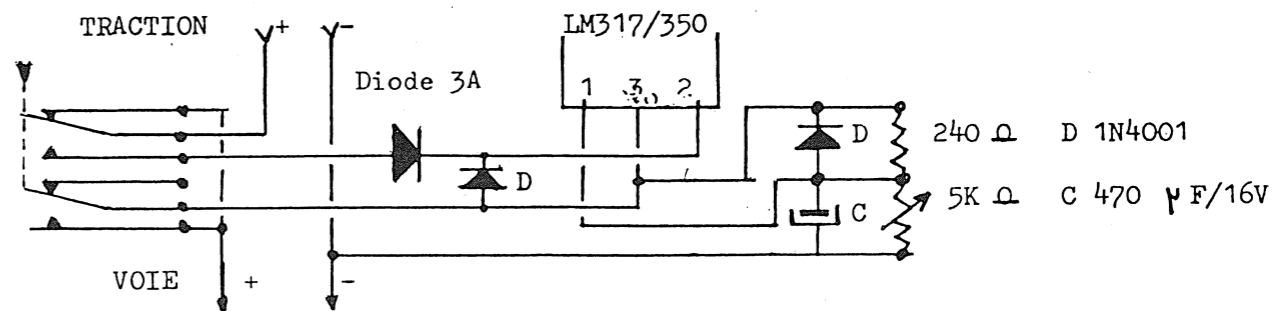
JACQUES FONTAINE

DEUXIEME SOLUTION.

L'utilisation d'un régulateur de tension LM 317 / LM 350... Il ne permet pas l'arrêt, ni la marche arrière ! Par contre il assure, quelle que soit la consommation du convoi, le même ralentissement. Il permet de régler le ralentissement à la vitesse choisie, avec, obligatoirement, une tension

de sortie toujours inférieure de 1 V,5/2 à la tension de traction. Choisir un LM 317 pour 1,5 A, LM 350 pour 3 A et un LM 338 pour 5 A.

Le réglage de la tension de ralentissement se fera par le réglage de la résistance variable de 5 K Ω



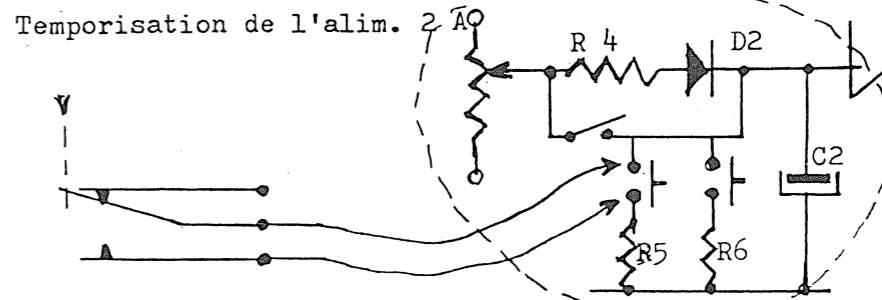
TROISIEME SOLUTION.

Utiliser une des alimentations proposées par moi dans H.d'O, type 2A/n° 12 3A/n° 14, en employant les contacts du bouton poussoir de ralentissement ou du freinage d'urgence. Vous profiterez ainsi de la temporisation interne à ces alimentations, au freinage comme au redémarrage. J'écrivais, dans la description de l'alimentation 2A :

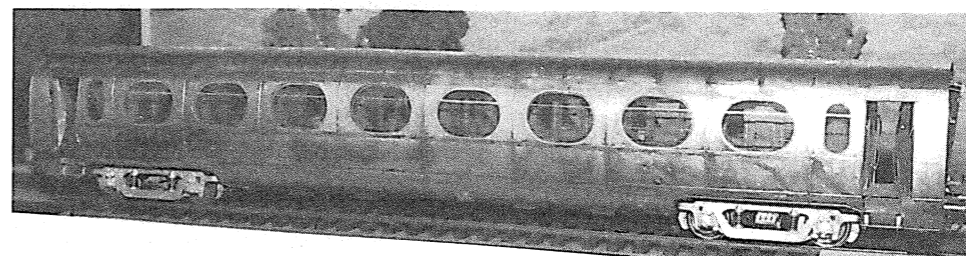
" En reportant sur une fiche de liaison (ex DIN)

les contacts de l'inter et des poussoirs, vous pouvez commander à distance l'alimentation par les relais des circuits de voies.

Je reste partisan d'utiliser des relais (commandés ou non par des transistors), solution plus souple et plus simple pour l'amateur, que l'électronique pure. Vous aurez ainsi un ralentissement ou un arrêt à un feu, une gare... puis redémarrage, le tout temporisé."



VU À EXPOMÉTRIQUE....



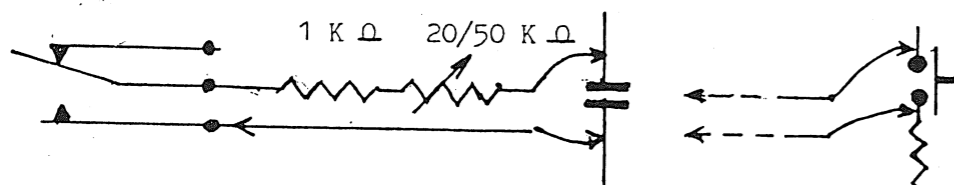
LA VOITURE QUEST
 " SAUCISSON "
 de LOCO-DIFFUSION

JACQUES FONTAINE

QUATRIEME SOLUTION.

Utiliser une alimentation vendue dans le commerce, possédant une temporisation interne. Si elle possède des boutons-poussoirs de ralentissement ou de freinage, se cabler en parallèle sur ces contacts.

Dans le cas où ces contacts n'existent pas, se brancher sur le condensateur de temporisation (mémoire) à travers une résistance variable de 20 à 50 K

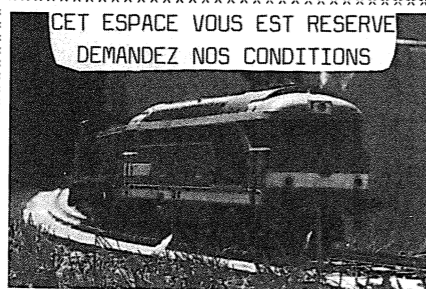
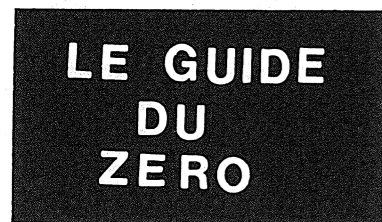


QUATRIEME SOLUTION

EN GUISE DE CONCLUSION.

Bien sûr d'autres solutions peuvent être réalisées avec l'électronique ou l'informatique; mais plus complexes à mettre en oeuvre. Je préfère vous apporter des solutions simples et je reste à la disposition des amateurs pour des compléments d'informations.

JACQUES FONTAINE



A TRAVERS LES REVUES

Les lecteurs qui ont aimé le réseau CHRISTIAN RIVIERE décrit dans HISTOIRE D'O n° 27 (août 89) apprécieront une remarquable étude sur ce même réseau, ainsi que de très belles photos, dans LOCO-REVUE n° 521 (décembre 89)

MODELES REDUITS MOUGEL
529, chemin de l'Ubac
06740 CHATEAUNEUF DE GRASSE
-
0m 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

MAQUETTES ET SERVICES
9 rue de Valmy
89000 - AUXERRE
Tél. 86 51 23 62
MAQUETTES ET ACCESSOIRES FERROVI.
KITS WAGONS ANCIENS
CATALOGUE : 30 F

SALON DE LA MAQUETTE

Comme chaque année CERCLE DU ZERO et HISTOIRE D'O auront le plaisir de vous accueillir sur le stand de la FFMF, au cours de l'exposition de la maquette, PORTE DE VERSAILLES.

DU 7 AU 16 AVRIL 1990

DERNIERE HEURE :

Nous avons appris que notre ami MICHEL MARCHADOUR avait eu d'assez sérieux problèmes de santé. Nous lui souhaitons un prompt rétablissement et demandons aux clients de " MAQUETTES & SERVICES " d'être indulgents pour d'éventuels retards dans les livraisons. J.A.

PETITES ANNONCES :

Recherche les n° 1 et 8 d'HISTOIRE D'O.
J.H.M. VAESSEN
Breggerstraat 25
N.L. 6226 BA MAASTRICHT
(PAYS-BAS)

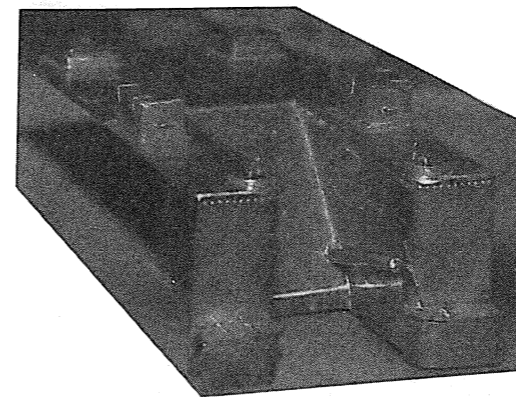
LE **K M 108**

A L'HEURE DU FINE SCALE

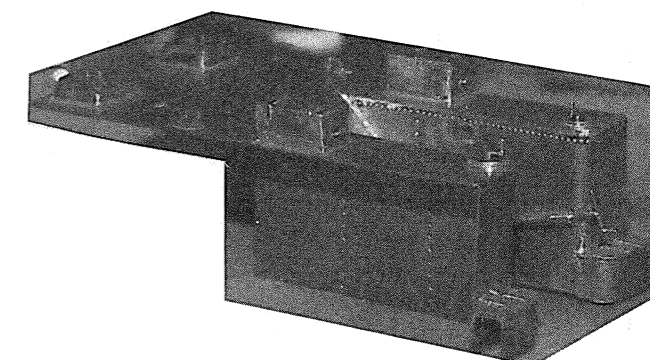
LA 121 PLM 1879

JACQUES ARCHAMBAULT

VOIR HISTOIRE D'O N° 28/29



INTERIEUR DE LA CAISSE



- Un rectangle de 113 x 62 sera découpé dans une tôle de laiton d'épaisseur 0,6 (vérifier la cote 62 fonction de l'épaisseur des côtés de caisse). Le rivetage sera effectué après traçage et avant la découpe de la partie hotte à charbon.

- Deux rectangles de 35 x 75 seront de même découpés et rivetés avant cintrage (sur un tube laiton de Ø 5 mm), puis soudés de part et d'autre de la hotte, pour réaliser les flancs intérieurs de la caisse à eau.

- Les couvercles de caisse à eau seront soudés sur socles de h : 3 mm, à leur emplacement (en maintenant in situ avec une pince à linge). Ne pas oublier les poignées en fil Ø 0,4 ou 0,5 soudées sous le couvercle.

- Les caisses à outils seront réalisées avec deux bandes de laiton 0,6 de 7,5 x 52, pliées en forme et soudées sur une petite équerre intérieure (ou n'importe quel bloc de laiton formant inertie thermique suffisante pour ne pas

voir votre coffre se disloquer lorsque vous souderez le couvercle, ou lorsque vous le souderez à sa place). Là encore, ne pas oublier les poignées.

Une fois le coffre terminé il sera maintenu à son emplacement par une pince à linge (en bois !) et soudés sur deux côtés par un léger passage de flamme (éventuellement, mouiller le dessus pour éviter des incidents)

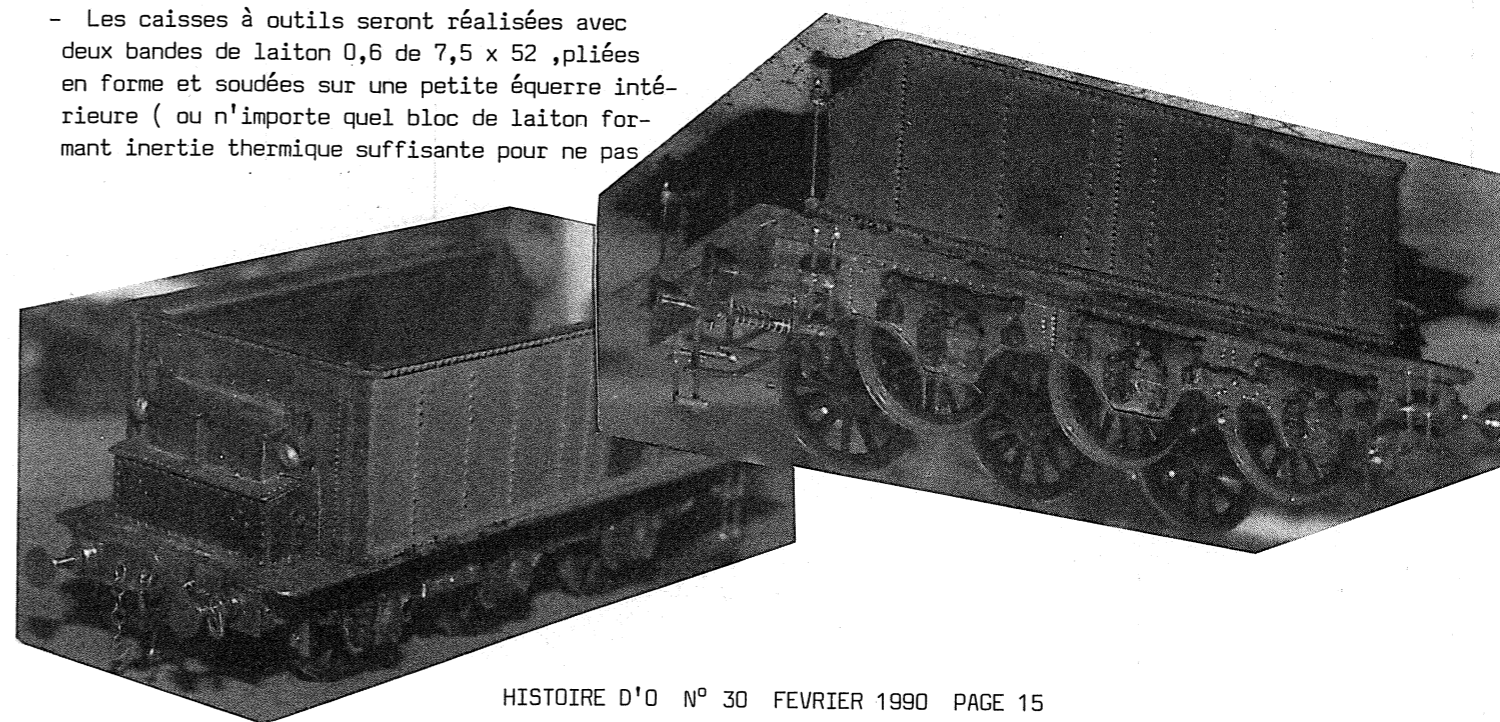
Les différentes charnières seront soudées ou collées.

Il reste à souder les quatre pattes de manutention découpées dans de la tôle de 0,6 .

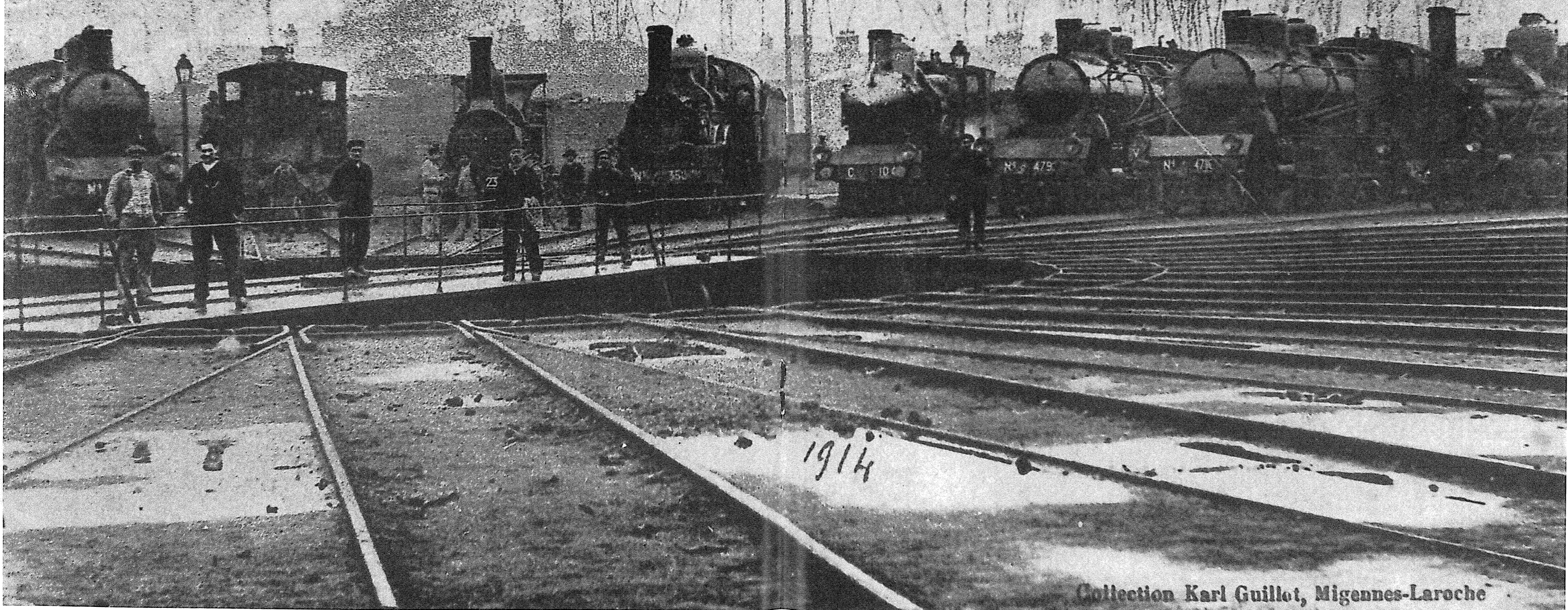
Puis les socles (rondelles empilées) des manivelles de vannes (manivelles K.Z.).

Enfin le tube Ø 4 mm d'axe de freinage à main du tender (poignée K.Z.).

A SUIVRE



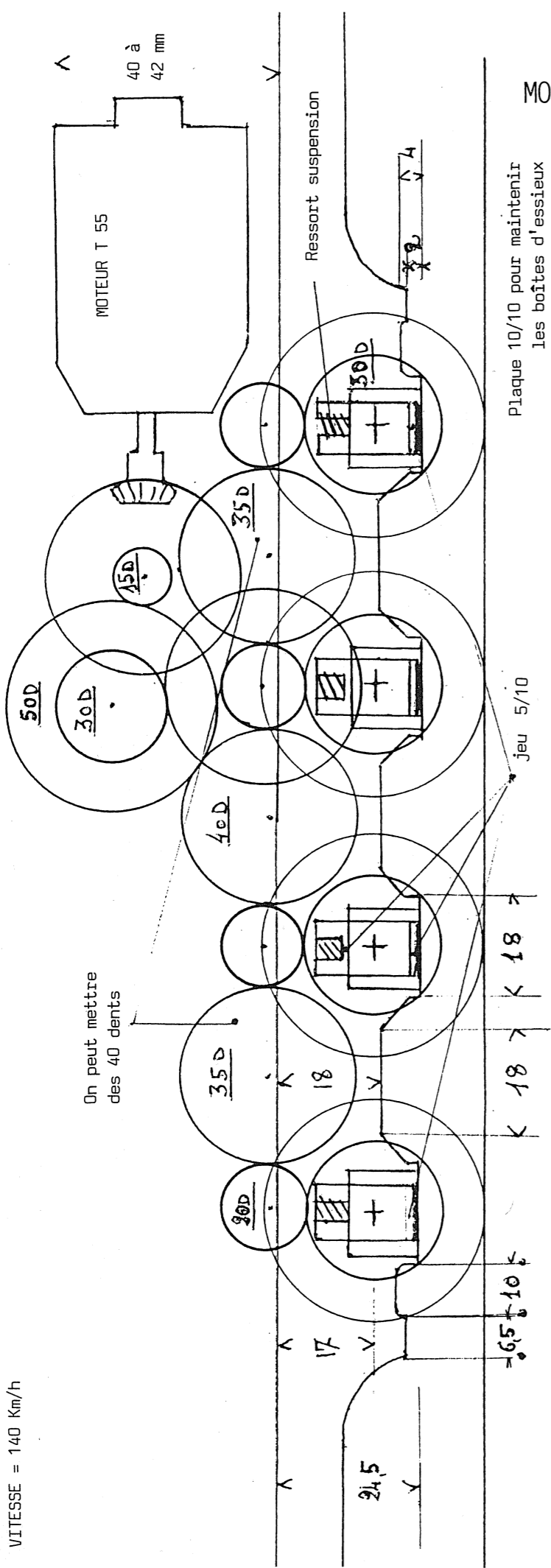
MIGENNES-LAROCHE. - Locomotives apprêtées pour le départ - La plaque tournante



Pignons module : 0,75
 Angle droit rapport : 1/3
 50-15 = 3,33 x 3 = 10
 40-30 = 1,33 x 10 = 13,30
 30-20 = 1,5 x 13,3 = 19,95

VITESSE = 140 Km/h

Les boîtes d'essieux extrêmes touchent la butée en haut du longeron. Il y a un jeu de 5/10 en bas. Les boîtes médianes ont 5/10 de jeu en haut et en bas.



MOTORISATION D'UNE 2D2

ANDRE FAURE

Plaque 10/10 pour maintenir les boîtes d'essieux

La motorisation de ma 2D2 étant achevée et les essais sur différents réseaux (ARNAUD, LEVET) ayant démontré une parfaite tenue de voie et une excellente adhérence (démarrage en courbe de 2.20 m en 14 % d'une rame de 13 kg), j'en confie les plans à Histoire d'O, pensant que cela pourra intéresser d'autres amateurs.

Les pignons intermédiaires, au lieu de se trouver dans l'axe des essieux, sont à un niveau supérieur, ce qui empêche tout effet de cabrage très nocif à la tenue de voie.

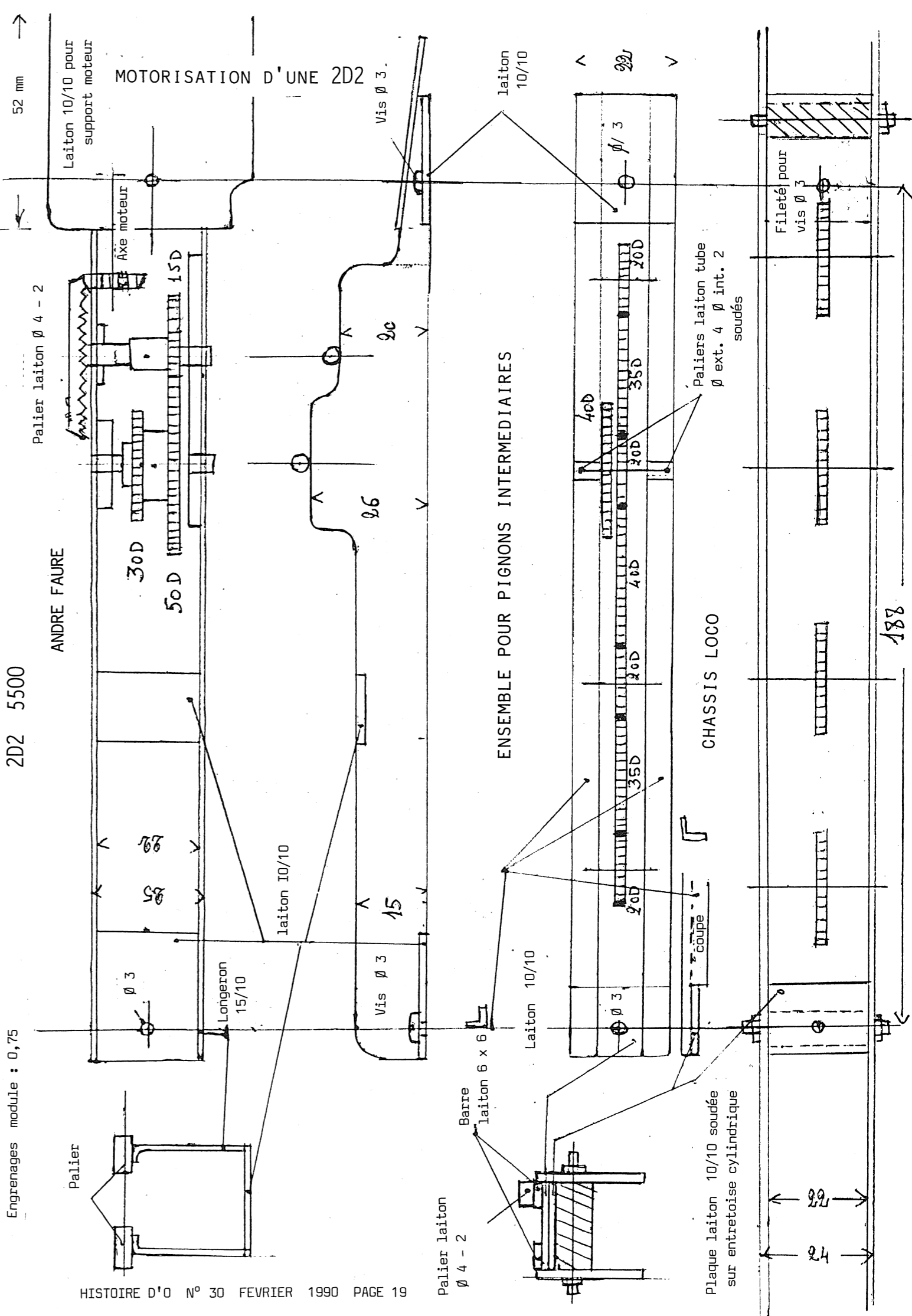
ANDRE FAURE

Engrenages module : 0,75

2D2 5500

ANDRE FAURE

MOTORISATION D'UNE 2D2



Palier laiton Ø 4 - 2

ENSEMBLE POUR PIGNONS INTERMEDIAIRES

CHASSIS LOCO

Plaque laiton 10/10 soudée sur entretoise cylindrique

Fileté pour vis Ø 3

LA 131 T DE L'EST D'EDGAR DANIS

JEAN CLAUDE RAGOT

Dans le n° de janvier 1989 (26) nous vous avons montré, en page de couverture, la 131 T de l'Est d'Edgar Danis. Nous avons fait frissonner votre curiosité et il est temps de décrire ce beau modèle.

Monsieur Danis est retraité depuis belle lurette de la SNCF où il était au service photographique. Le chemin de fer et la photo sont deux de ses multiples passions; mais c'est la première fois qu'il abordait la construction d'une locomotive.

Il faut tout de même dire qu'il est rompu aux travaux de petite mécanique, puisque sa passion pour la photo l'a amené à construire des appareils photographiques inédits (boîtiers et objectifs) et même, parfois, des lentilles lorsqu'il n'avait pas à sa disposition la valeur désirée. Même son tour est de construction personnelle.

Je ne vous en dis pas plus. Il a donc quelques aptitudes enviées, n'est-ce pas ? Par contre, pour la prose... ? Mes pressions sur ce sujet ne l'ont pas convaincu, et je me suis retrouvé avec le descriptif. Les photos sont de lui... Noblesse oblige.

Donc cette machine, construite de toutes pièces ou presque (achat de roues brutes et de quelques accessoires comme tampons, attelages et compresseur) a fière allure et supporte allégrement les grossissements photographiques.

Destinée à prendre l'air sur un réseau extérieur et la prise de courant classique n'ayant pas été convaincante, la décision a été prise d'adopter la télécommande. (Le petit fils est électronicien et aime beaucoup travailler avec son grand père !)

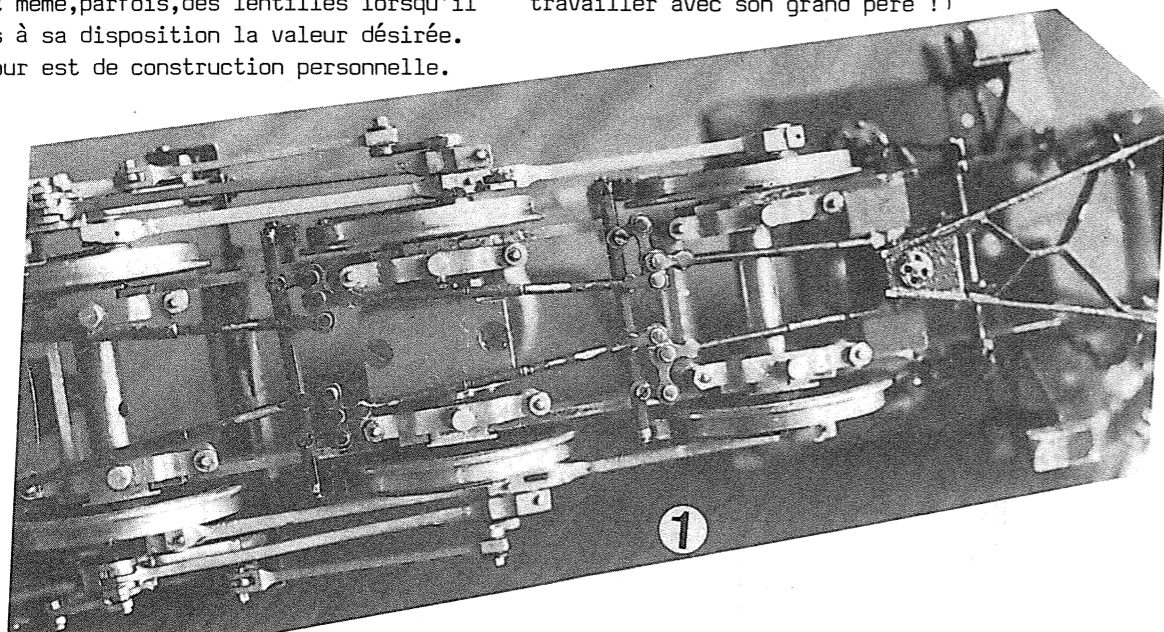
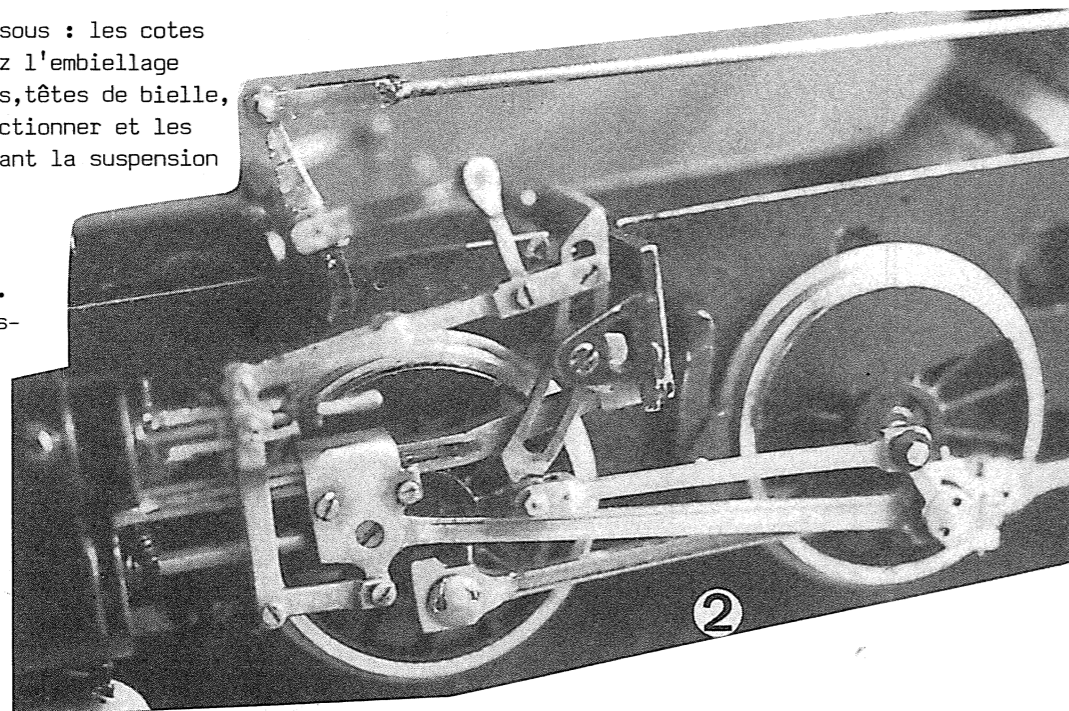


PHOTO N° 1 - Le châssis vu de dessous : les cotes sont aux normes KIT-ZERO. Remarquez l'embellage taillé dans la masse, avec fourches, têtes de bielle, la timonerie de frein prête à fonctionner et les ressorts à lames véritables assurant la suspension

PHOTO N° 2 - Elévation gauche sur les deux premiers essieux moteurs. Gros plan sur la crosse et sa glissière, ainsi que sur la coulisse (fonctionnelle) et sa commande, ici en position haute.



LA 141 T DE L'EST D'EDGAR DANIS

JEAN CLAUDE RAGOT

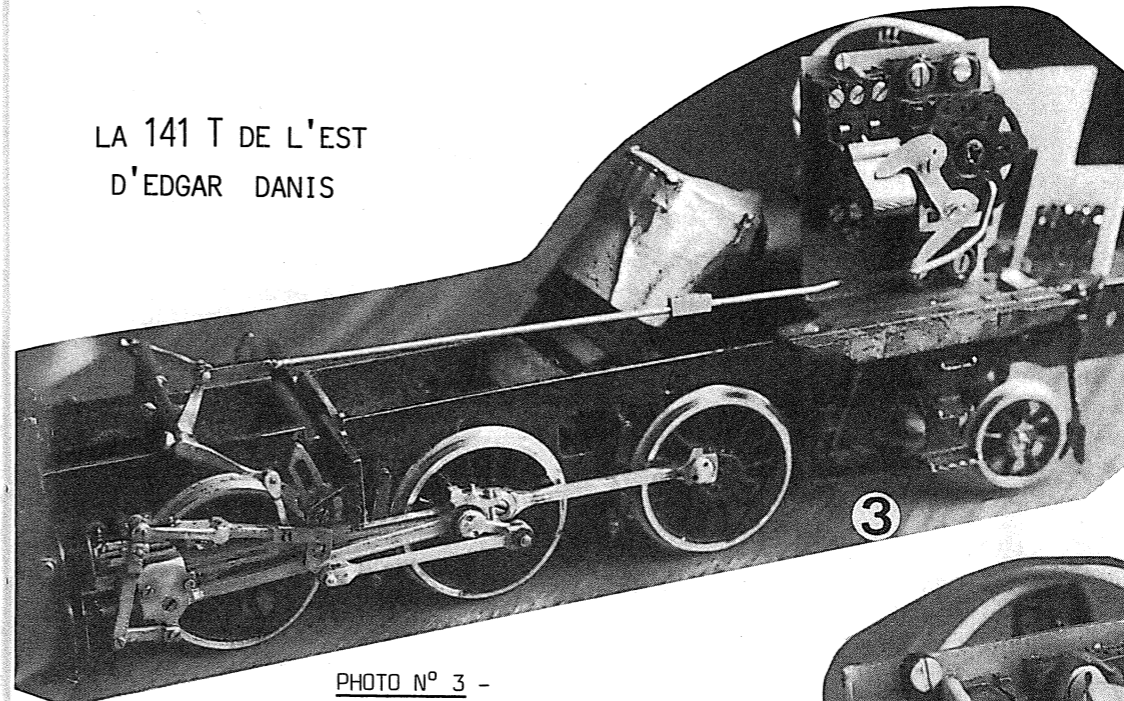


PHOTO N° 3 -

Cette vue du même côté du châssis montre la coulisse en position basse, et, à l'arrière, sur la plate-forme du mécanicien, le servo de commande actionnant, d'une part, l'équerre de renvoi, et, d'autre part, l'inverseur de polarité pour le sens de marche du moteur.

PHOTO N° 4 -

Gros plan sur le servo de

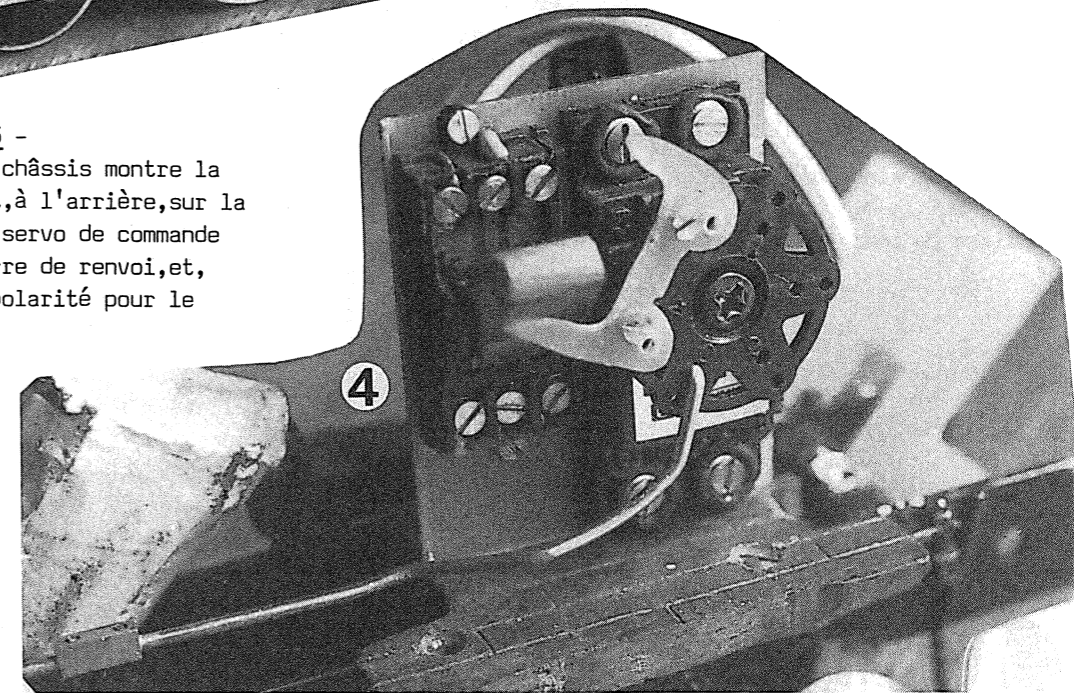
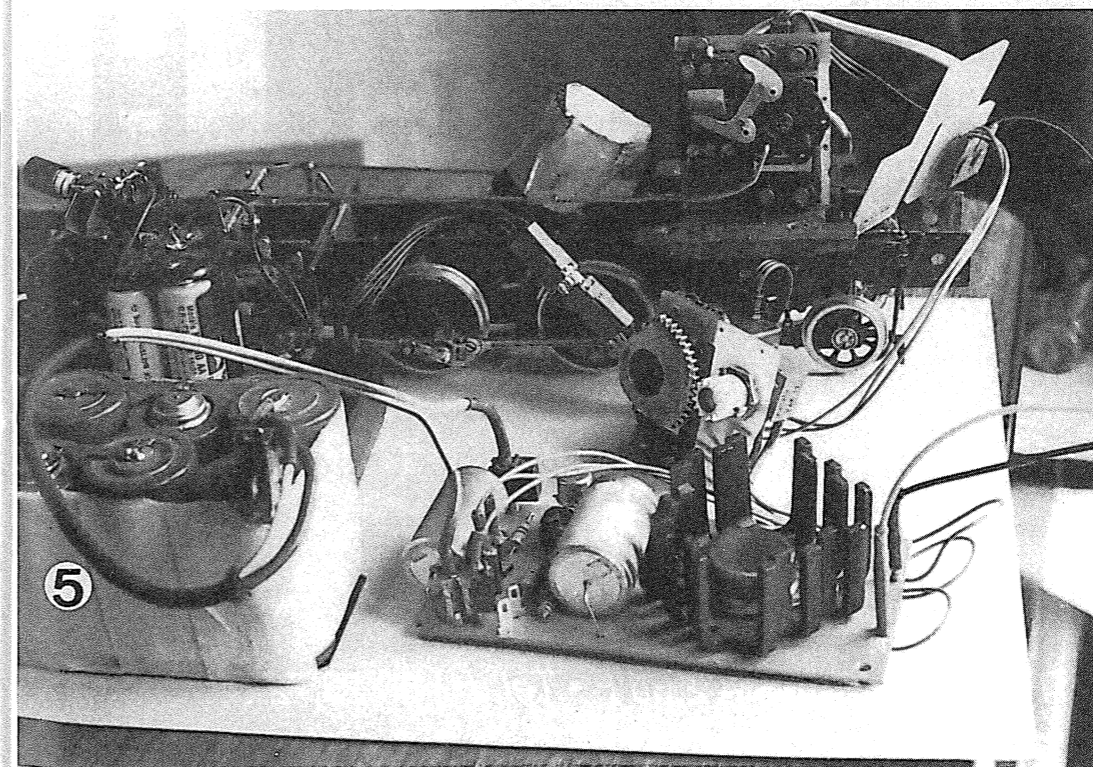


PHOTO N° 5 -

Le reste de l'électronique... et les batteries d'accus. En effet, en télécommande on se retrouve comme sur les vraies machines à vapeur, il faut embarquer les provisions. Pour cette corvée la machine tire un fourgon servant de nourrice

En bas, à gauche : les accus de traction. En bas, à droite : le récepteur et le radiateur du transistor de puissance. Entre le récepteur et le châssis : le servo de vitesse commandant par l'intermédiaire d'un secteur denté et d'un pignon le potentiomètre faisant varier la tension traction.



LA 141 T DE L'EST
D'EDGAR DANIS

En fait ceci est un banc d'essai et les DANIS § C° n'ont pas trop cherché la miniaturisation. Tout cela paraît fort simple, mais c'est tout de même encore peu courant en zéro.

La télécommande c'est très pratique en extérieur. On suit la machine, la commande est douce, la loco docile... et l'on se moque des feuilles mortes et des chutes de tension.

Ah, j'oubliais, le reste de la machine, la superstructure, c'est tout simplement en laiton soudé. Les rivets sont repoussés. Rien de compliqué, n'est-ce pas ?

Le prochain modèle à mettre en chantier sera une Pacific PLM, et là... dans la chaudière et la caisse du tender, toute la place sera disponible.

Bon courage et bravo Monsieur DANIS !

JEAN CLAUDE RAGOT

* Il manque une dizaine de commandes pour relancer une fabrication de machines à repousser les rivets. S'inscrire directement chez : " MECAMODEL ", 645 rue d'Eperon, 14200 HEROUVILLE St. CLAIR.
Roland Gandelot, 4 rue L. Armand, VESTRIC-CANDIAC, 30600 VAUVERT.

PETITES ANNONCES

(gratuites pour les abonnés)

* VENDS 231-615, tender 2 bogies 22-135; type Pacific-
Etat Fournereau-Marescot.
Tél. 77 31 67 91 - M. SIGAUD

* RECHERCHE plan support caténaire type Tours/Bordeaux
et Paris. Egalement plan de chaises.

J.C. CAILLAULT, 110 rue de Lorient - 57000 METZ
Tél. 87 75 47 16

* VENDS les ouvrages suivants, port inclus :
- Histoire des trains de luxe,
- Le chemin de fer de Cannes à Grasse,
- Les machines tender de route n° 1,
- Catalogues divers (liste contre enveloppe timbrée)
- Echelle 0 (neuves)

Une BB allemande Rivarossi,
Un loco-tracteur Rivarossi.

- Atelier 43 : un fourgon B4Dfm 1955, 3 essieux,
- Pièces diverses Kit-Zéro (enveloppe timbrée),
- Scrapbooks.

M. BOSC Lucien, 30 rue de Roubaix, 59210 COUDEKERQUE
T21. 28 63 35 13 (après 19 h.)

VOIR PAGE 14 (DERNIERE HEURE)

MICROMECA

MONTAGE EN SÉRIE DES PLAQUES DE GARDE

J.P. CARDEAUD

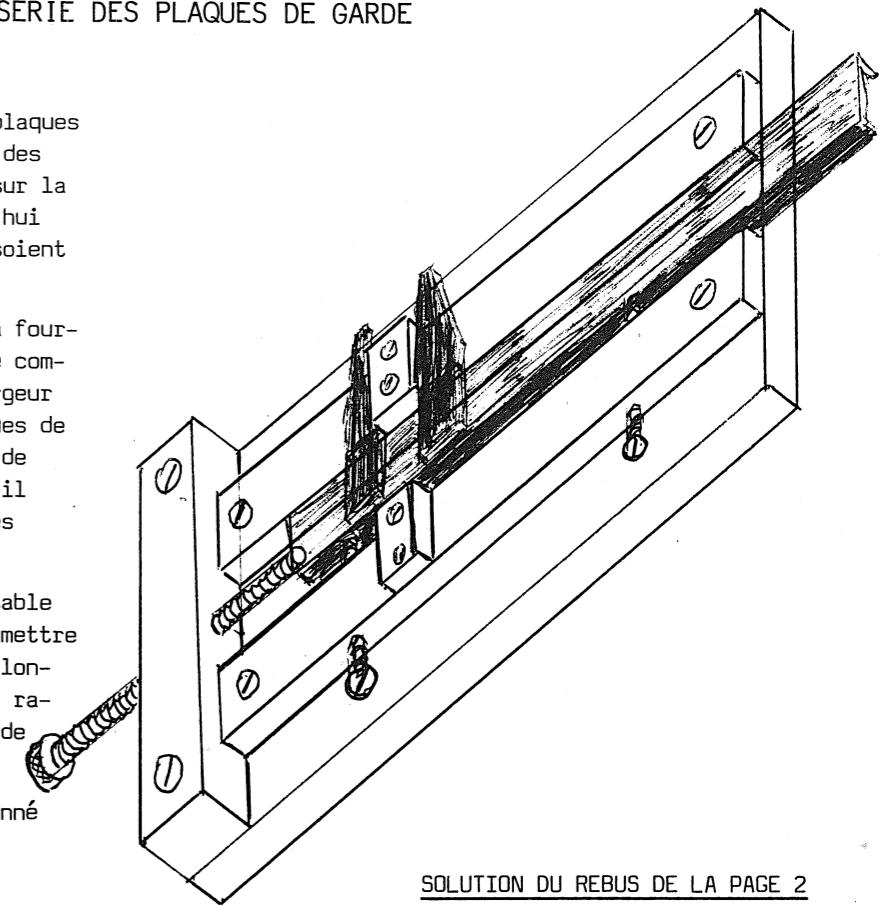
Je voulais monter sur des longerons des plaques de garde conforme à la réalité, c'est-à-dire des plaques séparées et munies de leurs rivets sur la face interne. Le problème à résoudre aujourd'hui consiste à monter en série des plaques qui soient bien positionnées.

J'ai donc réalisé un outil, selon le schéma fourni, en aluminium. La construction se passe de commentaires. Les petites plaques sont d'une largeur qui correspond à l'écartement des deux plaques de garde. Il faut deux plaques pour des raisons de symétrie. L'outil est assez universel puisqu'il permet le réglage de la distance de l'axe des essieux au bout des longerons.

Cet outil a aussi l'avantage d'être utilisable sur une table à déplacement croisé et de permettre des perçages en série également de nombreux longerons sans perte des réglages. Ceci est très rapide, notamment lorsqu'on souhaite rapporter de vrais rivets sur des longerons.

Cette solution est très réaliste et m'a donné entière satisfaction.

Jean Pierre Cardeaud



SOLUTION DU REBUS DE LA PAGE 2

L'ami Cadot lit les rébus et croque Odile.

CORRESPONDANTS ET DÉLÉGUÉS DU CERCLE DU ZÉRO

BELGIQUE HEYMANS Pierre, 15 place Mattéotti, Bte 9
B- 7100 LA LOUVIERE

AQUITAINE MIDI LABORDE Robert, 7 allée des Vergnes
64600 ANGLLET

NORD PAS DE CALAIS BARBIER Lionel, 2 allée du Millé-
naire. 59700 MARCQ EN BAROEUIL

PROVENCE LANGUEDOC GRAINCE Claude, 63 rue des Polytres
13013 MARSEILLE

ALLEMAGNE POIZAT Paul, Biberacherstrasse 75
D- 7900 ULM 10

NORMANDIE YBERT Dominique, BP 17
14530 LUC SUR MER

BRETAGNE, PAYS DE LOIRE GLOTIN Albert, 22 rue de l'
Ebaupin, LA CHAPELLE LAUNAY - 44260 SAVENAY

ILE DE FRANCE NORD ARCHAMBAULT Jacques, 26 Parc de
Maugarny - 95680 MONTLIGNON

ILE DE FRANCE SUD PETIT Gérard, 17 avenue Nationale
91300 MASSY

SUISSE ANDRIST Jean François Liaudoz 36
CH- 1009 PULLY

LIMOUSIN AUVERGNE FAURE André rue du Dr. Descubes
87310 SAINT LAURENT SUR GORRE

RHONE ALPES VULLIERME Jean, 164 avenue V. Hugo
26000 VALENCE

REUNIONS

* ILE DE FRANCE NORD : le premier mardi de chaque
mois à partir de 18,30 h.
(Tél. 34 16 54 00)

* ILE DE FRANCE SUD : le troisième mardi de chaque
mois à partir de 18,30 h.
(Tél. 69 20 97 48)

* RHONE-ALPES : réunion le dimanche 4 mars 90
chez MICHEL PERRIER, 235 Boulevard des
Canuts. 69300 CALUIRE. A 11 heures.
Le repas aura lieu dans un restaurant
proche de son domicile, à 13 h. Le prix
du menu sera de 100 F. + les vins.
J. VULLIERME

ATELIER DU CHATEAU D'O



CATALOGUE CONTRE 10 TIMBRES A 2,30 F • Tél. (1) 60.23.72.68

B.P. 11 - 77730 SAACY-sur-MARNE MS

LE WAGON A COKE ET A HOUILLE EST 1891 SERIE LF

VOIR HISTOIRE D'O N° 29

DE ROBERT CHEVROT

LES REMARQUES DE MARCEL LE GUAY

L'appellation EST Tf 24001 à 24802 est celle d'origine. En 1924/25 c'est devenu EST Tf 20001 à 20088 Ateliers de Mohon 1893/94 et EST Tf 20101 à 20321 At. Mohon 1891/1895.

En 1949 il restait :

- 3 w. tranche 20010/20037 avec vigie,
- 15 w. " " /20001/086 sans vigie,
- 1 w. n° Tf 20115,
- 23 w. entre 20104 et 20152 sans vigie,
- 19 w. Tf entre 20218 et 20555 .

Le marquage de 1950 donne 54 T ou Tf entre 20018 et 22117 non numérotés bons à réformer; une partie concernant des 15 t différents (-8,100 m -). Ce wagon existe aussi sans vigie dès l'origine, avec frein à levier Est ne freinant que sur un essieu avec un seul sabot pour une partie. N° 20004/20087 et 20601/21418 (entre ces n°)

Inscriptions figurant sur le wagon :

surface : 13 m 05

tare moyenne : 7300 kg

charge : 10 t

Le démontage de la guérite a été entrepris en 1937 sur la tranche Tf 20001 à 20088.

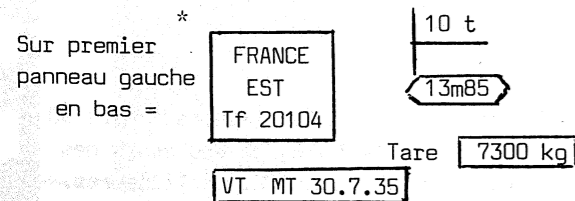
Une passerelle au découpage spécial au dessus des tampons (tampons de 0,550 type EST ancien).

Capacité : 11,750 m³

QUESTION COULEUR : les wagons EST étaient NOIR avec inscriptions JAUNE, du moins dans les années 1930/1940.

Autres marques T placé à droite sur la caisse (milieu du premier panneau) dite de transit pour wagons susceptibles de sortir de France.

Le marquage EST était précédé du mot FRANCE, ce qui donnait ceci :



LES REMARQUES DE GEORGES MARCHAIS

Wagon de la région EST, ex EST n° 20001 à 70000. Le matériel à marchandises, à cette époque 1865 à 1914, était, pour les véhicules PV, de couleurs :
caisse en bois peinte en vert Est, toutes membrures, ferrures, châssis en noir, lettres et inscriptions en jaune.

Puis les n° ainsi que les lettres furent modifiées suivant entretien, inventaires, époques, (nouvelles séries de wagons).

L = plat à traverses pivotantes ou traverses multiples dites lambourdes sur plat.

f = frein à vis, avec guérite,

Lf = n'existe plus depuis longtemps. Construction de 1891 à 1895 aux ateliers de Nohon.

t = tombereau.

Tf = n° 20103 : wagon à charbon ou à houille, à 2 essieux, charge utile 8 t. portée à 10 tonnes par la suite, à bords hauts + guérite incorporée dans la caisse.

Couleur de caisse = gris .

Ferrures, châssis et tous attributs : noir.

Inscriptions, lettres, n° = blanc.

Hauteur des chiffres et lettres = 0,10 m

Egalement =

Brun foncé avec lettres jaunes.

Châssis, ferrures... = noir.

Epoque de 1915 à 1937.

Châssis de 5,500, construit en 1891/1895 par les ateliers de Nohon.

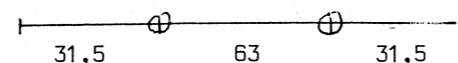
Ces wagons à l'échelle 1/43 sont reproduits et encore visibles au MOULIN DE CHARLIER ou MUSEON DI RODO à Uzès (Collection GIROD-EYMERY (avec peinture verte).

MARCHADOUR a peint ces wagons en gris, avec inscriptions blanches. Mais toutes les ferrures, attributs, châssis doivent être impérativement être peints en noir. Sa fabrication (très réussie) sous n° = Lt 24163 et 24186

* (ci-contre) = fond du tableau noir. encadrement liseré.

Le wagon à coke et à houille région EST I ex EST Lt série 24001 à 24175, 2 essieux, charge 8 t / 10 t, construit en 1891

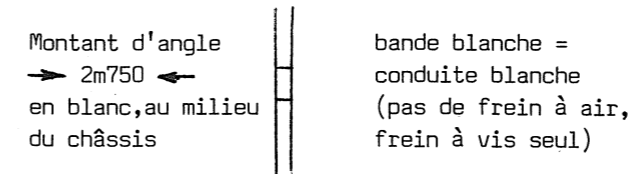
- châssis de 5,500 = 126 mm
- entraxe de 2,750 = 63 mm
- avec bords arrondis à la caisse "bois" de R/80



LE WAGON A COKE ET A HOUILLE EST LF

DE ROBERT CHEVROT

LES REMARQUES DE MARCEL LE GUAY



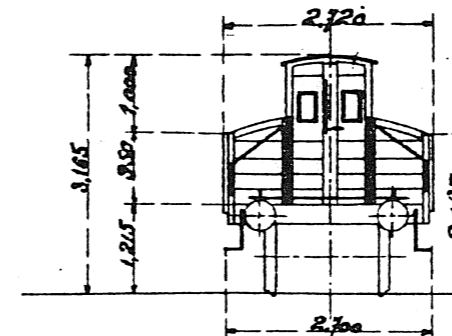
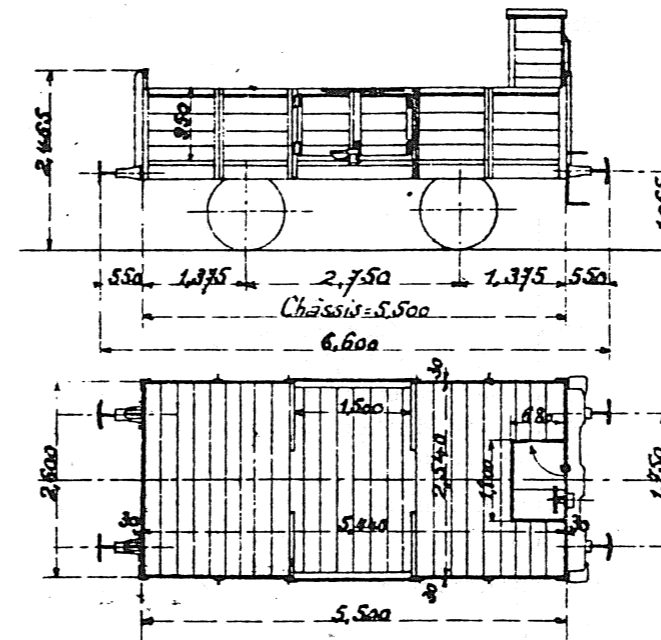
EST 20104 = en jaune sur extrémité côté gauche, 2/3 de la hauteur.

MARCEL LE GUAY

WAGON TOMBEREAU 2 ESSIEUX TF

entre les n° 20001 et 20221

(documentation Marcel Le Guay)



LES REMARQUES DE GEORGES MARCHAIS

Série Lft n° 24176 à 24250 portée à 24360 puis 25802 -châssis de 7 m = 161 mm entraxe de 3,75 = 86 mm construit en 1875 à Nohon, charge utile de 15 tonnes

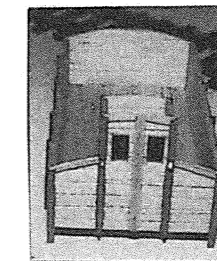
En principe toutes les roues des wagons sont au Ø 1 m. soit 23 mm, à 9 ou 10 rayons suivant époque, entretien, réparation, etc.

Pour mémoire : à l'usine de la Cellulose du PIN à Fature (Gironde) existe encore un service en circulation (transformation en châssis-plateau) : deux wagons EST sous n° entreprise 36 et 201, chiffres peints en rouge sur fond blanc, construits en 1891 et 1895 aux ateliers de Nohon (d'après leur plaque d'origine sur longeron, ainsi que la plaque d'autorisation de circulation

+ un =

Tv n° 21512 châssis de 6 mètres - Nohon,
TT n° 24689 " " "

GEORGES MARCHAIS



un wagon réalisé par RENE CHEVROT

TOUTES LES NOUVEAUTES

Nous avons reçu le catalogue 1990 des Etablissements BENOIT SEMBLAT. A vrai dire pas de nouveautés, car la très belle 141 R (vue tourner sur le réseau d'Albert Glotin) a déjà plusieurs années d'existence (Kit complet à 9600 F.).

Quant à la 241 P, impatiemment attendue, elle est toujours sur la planche à dessin.

Nous avons noté un chalumeau Miniflam (à 656 F.) et un fumigène Seuthe, 12 V (à 107 F. + le liquide à 99 F.)

SOMMAIRE

- I Introduction
- II Le châssis
- III Le bloc moteur
- IV La suspension
- V La motorisation
 - V -1 Transmission par vis sans fin.
 - V -2 Transmission par pignon conique.
 - V -3 Les astuces et artifices.

I - INTRODUCTION

Je voudrais m'adresser à tous les Oistes pour dire que la loi du marché nous dévore petit à petit. Nous en sommes arrivés à acheter du "préfabriqué", tant en carrosserie qu'en mécanique.

C'est très bien réalisé, ce n'est pas si facile que ça à monter, mais nous en arrivons à posséder des engins de collection.

Seulement voilà : les modèles ne sont pas variés et la pièce rare n'existe pas. Alors il faut revenir à la méthode que tous les vieux "tordus" comme moi n'ont jamais abandonnée.

Je ne parle pas ici de ceux qui ont les moyens financiers pour obtenir la pièce rare. Il suffit de commander.

Je ne veux en aucun cas faire le publiciste de quelconque fabricant. Mais il faut que vous sachiez qu'avec des moyens matériels limités on peut arriver à faire de belles pièces.

Je vais donc vous soumettre un programme simple de mécanique élémentaire.

Que la carrosserie soit en métal, en carton ou en plasticard... cela ne change rien. Il faut que l'engin construit avec tout notre savoir-faire fonctionne correctement.

Il est bien entendu que votre intérêt pour ce qui va suivre, sera fonction de :

- 1) votre équipement (outillage),
- 2) vos connaissances mécaniques,
- 3) votre budget,
- 4) votre type d'engin à faire mouvoir.

Ce qui va être expliqué et décrit est le fruit de trente ans d'expérience.

Cependant je n'ai nullement l'intention - ni la prétention - de vous dire ce qu'il faut faire. Après de nombreux essais j'ai tiré des conclusions que je veux vous soumettre. C'est un tout.

Nous verrons dans l'ordre :

- Le châssis,
- Le bloc moteur,
- La suspension élémentaire,
- La motorisation.

Ce que je vais décrire sera surtout valable pour les motrices électriques et les autorails. Mais on pourra s'inspirer de certaines astuces pour la motorisation des locomotives à vapeur.

II - LE CHASSIS

Très long à fabriquer en laiton - aussi ai-je adopté l'acier doux. Il est plus rigide que le laiton et, lorsqu'il est bien traité, il ne rouille pas.

Après construction de la coque du modèle vous obtiendrez la dimension réelle du châssis en tenant compte, bien sûr, de l'épaisseur des flancs et des parties avant et arrière du modèle.

Ce châssis, lorsqu'il sera vissé sur la coque, servira :

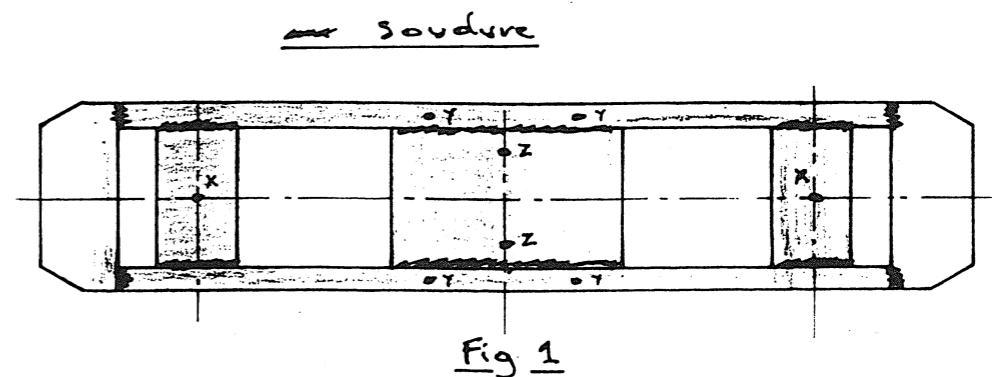
- a) à recevoir les pivots des bogies,
- b) à recevoir la charge d'un ou deux moteurs,
- c) à supporter le lest et l'appareillage électrique,
- d) à rigidifier la coque.

Il vous suffit donc de vous procurer, au rayon bricolage, les éléments suivants :

- * 1 m. d'acier doux, étiré, de largeur 10 mm et d'épaisseur 2 mm.
- * 0,50 m d'acier doux étiré, de largeur 30 mm et d'épaisseur 2 mm

Souder ou faire souder par l'artisan du coin, à l'électrique, tous les points de jonction suivant la figure 1 ci-après.

Après un bon meulage des cordons de soudure, redresser le châssis au marteau si nécessaire.



Percer les points pivots des bogies (points X), ainsi que les endroits nécessaires à la fixation du châssis sur la caisse (points Y). Percer également les points Z qui serviront à la fixation du lest.

Brosser ensuite l'ensemble à la brosse métallique et le traiter immédiatement au chromate de zinc. Puis peindre en gris mat avec une ou deux couches.

Pour les autorails le lest n'est pas obligatoire par contre il faut prévoir un plancher aménagé en plasticard. Ce plancher sera fixé par des vis aux emplacements Y.

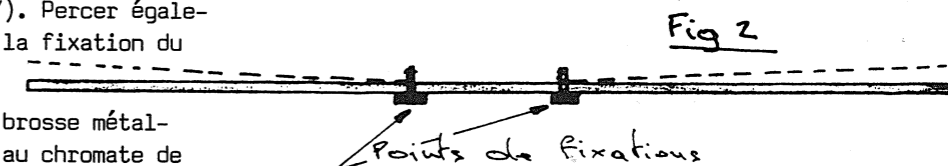
Pour recevoir le châssis sur la coque il faut prévoir deux cornières en laiton de 10 x 10 mm qui sont soudées à l'intérieur de la coque et qui serviront d'appui au châssis.

Ces cornières sont à fixer au niveau du plancher réel du modèle en tenant compte de l'épaisseur du châssis.

Pour les locos électriques et les autorails les entraxes des bogies doivent être scrupuleusement respectés. Un tel châssis est fabriqué en trois heures.

Le perçage des points Y doit se faire le plus près possible de l'axe transversal du châssis avec, cependant, quatre trous. Par expérience la cornière soudée à l'intérieur de la coque doit avoir une longueur inférieure à 100 mm. Pourquoi ? Eh bien, lors du fonctionnement de la loco le fléchissement du châssis sur ses parties extrêmes, augmentera l'adhérence des bogies en suivant les mouvements de la voie.

Une autre astuce sera étudiée lorsque nous décrirons le groupe moteur.



Tout ceci servira à avoir une bonne suspension et à faciliter la tenue de voie.

III - LE BLOC MOTEUR

Le ou les blocs moteurs seront constitués d'une tôle de laiton d'épaisseur 1,5 ou 2 mm (maximum 3 mm)

La hauteur de ces éléments sera déterminée en fonction des dimensions à respecter ainsi qu'indiqué sur la figure 3.

L'habillage du bogie sera amovible et fixé par deux ou quatre vis de Ø 1,5 ou 1,6 mm.

La longueur du bloc sera au minimum celle de l'empattement des roues. Suivant le modèle cette longueur pourra être augmentée.

Ce bloc moteur sera donc constitué suivant le schéma de la figure 4.

Les U des bouts seront soudés à l'étain. Les angles seront renforcés à l'intérieur par des jets de laiton ou des cornières. Les U pourront être remplacés par des plaques droites, avec, toujours, un renforcement des soudures aux angles.

Un petit côté de ce parallélépipède aura une hauteur maximale de 60 mm (Fig.5). Cette plaque servira à la fixation du moteur et des pignons de transmission.

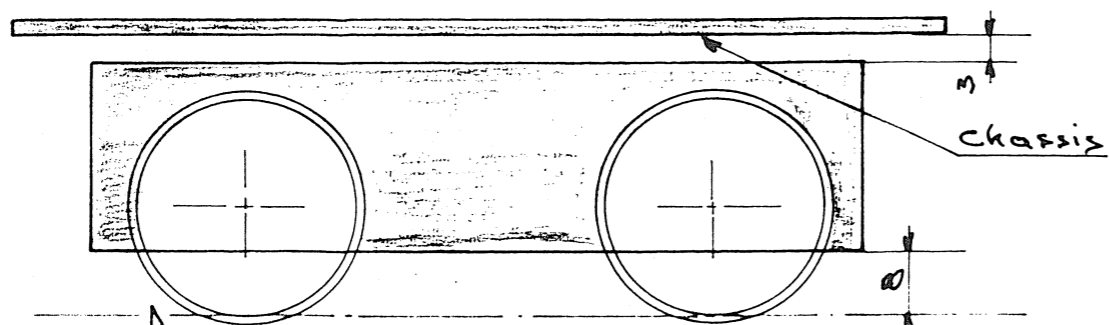


Fig 3

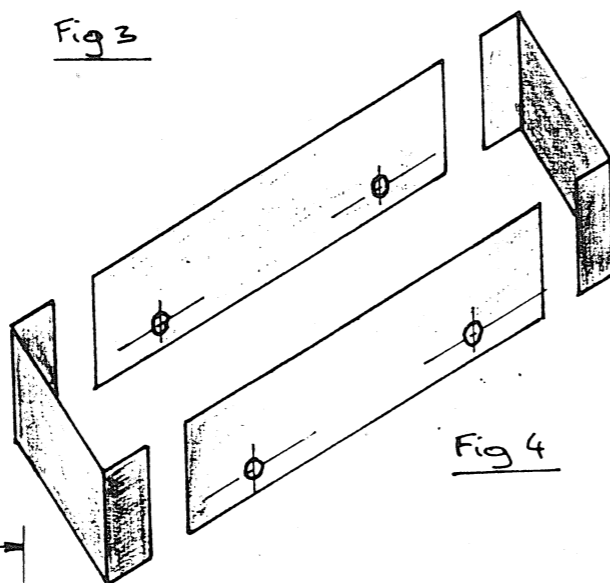


Fig 4

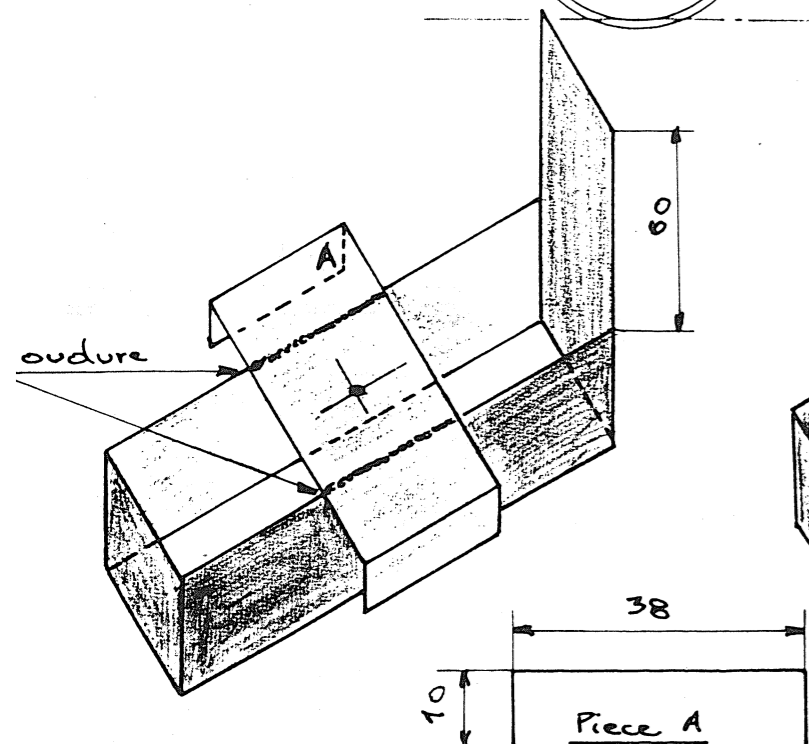


Fig 5

Suivant le moteur destiné à cet engin cette plaque pourra être ramenée à une cote plus faible.

La pièce A sera soudée sur le bloc comme le montre la fig. 5. Percer bien au centre : elle servira au passage du pivot de bogie et à la fixation des flancs du bogie. Cette plaque-pivot devra avoir au moins 2 mm d'épaisseur. Sa fixation par soudure devra être très robuste.

L'axe de pivotement sera obtenu à partir d'une vis de Ø 3. Le trou au centre de la pièce A (fig. 5) sera percé à Ø 2,5 et taraudé à M3. La vis de Ø 3 à tête fraisée sera vissée par l'intérieur et soudée. Au préalable une rainure circulaire à 2 mm de la tête de vis sera réalisée afin de bloquer ultérieurement le pivot sur le châssis par un circlip.

Le bloc moteur se présentera alors sur le châssis suivant la figure 6.

A SUIVRE

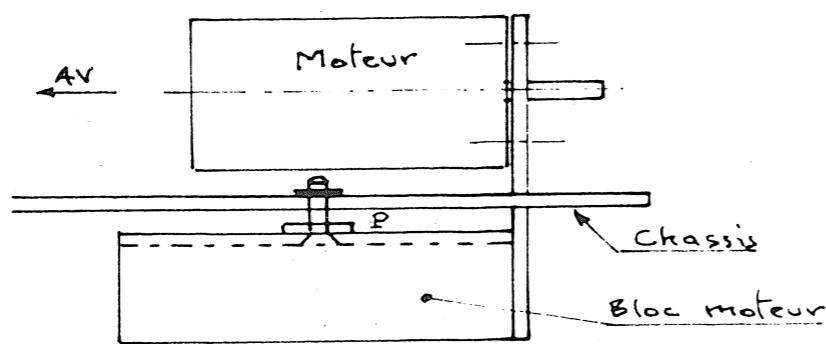


Fig 6

LES LECTEURS NOUS ECRIVENT

Comme chaque année, à pareille époque, le facteur nous apporte un lot journalier de lettres fort agréables. Hélas ! il nous est bien impossible de répondre à toutes. Mais choisissons trois lettres de trois pays différents, trois extraits reflétant un certain esprit et cette amitié qui forment le meilleur de vos encouragements.

*

"Toutes mes félicitations pour Histoire d'O qui est une revue vraiment magnifiquement composée et qui vient combler la faim des modélistes zéroïstes..."

BELGIQUE DOCTEUR J. DELBECQUE

*

"Tout d'abord toutes mes félicitations pour les deux derniers n° d'Histoire d'O. Photos excellentes (peut-être manquait-il un peu de détails techniques sur les deux réseaux en O ?) ... Longue vie à Histoire d'O !

ESPAGNE PAUL V. BARON

*

"Chers amis

Vous me permettez cette formule d'appel bien que nous ne nous connaissions pas encore beaucoup.... meilleurs voeux à toute l'équipe. Continuez dans cette voie : l'humour, les souvenirs, les reportages, la technique (plans, conseils de toutes sortes), et voilà une revue conviviale, sérieuse sans se prendre au sérieux ...

PARIS SERGE TOTCHILKINE

A travers Histoire d'O une amitié filtre et c'est notre chance. Comment est-ce possible ?

- Peut-être grâce au tirage confidentiel de la revue (800 ex.). Depuis plus de deux ans nous hésitons à passer sous les fourches caudines des Messageries Nationales de Presse. Nous perdons ainsi l'avantage de découvrir d'autres lecteurs par une large diffusion; mais ce modeste artisanat nous semble garder une échelle humaine. MODEL RAILROADER (Quelque 250 000 ex.) consulte un ordinateur. Nous feuilletons un fichier d'amis qui nous écrivent et que nous finissons par bien connaître.

- Sans doute parce que H.d'O est réalisée par ses lecteurs. Excellent, ces échanges d'idées, confrontations d'expériences, de connaissances (les réponses-études de MARCEL LE QUAY et GEORGES MARCHAIS sur le wagon EST de RENE CHEVROT !), et même un "d'agressivité-amicale" (En avril, la réponse de J.C.R. à J.F. Pichon). De plus en plus les études de solitaires deviennent travail collectif.

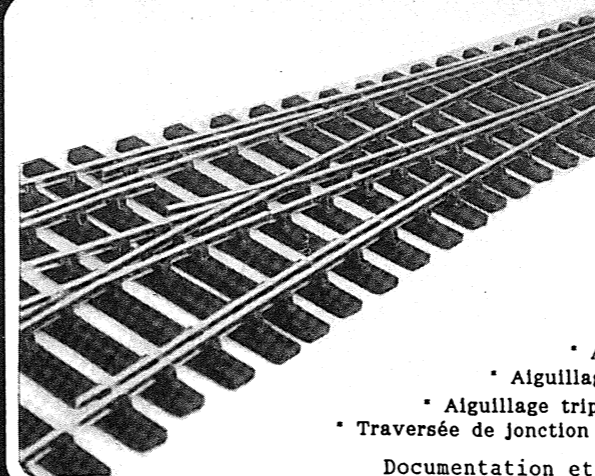
- Sûrement parce que nous partageons une même passion. Ainsi les traditionnelles et ridicules barrières sociales, culturelles, politiques... s'effondrent. Un langage commun tisse lentement des liens.

*

L'année passée l'A.G. du CERCLE DU ZERO s'est déroulée sous le signe de l'amitié. De plus en plus les responsables régionaux - et le Bureau de l'Association - s'efforcent d'être des responsables d'accueil. Tous ceux qui ont participé à cette A.G. de Nantes, gardent le souvenir d'une amitié, d'une chaleur : le "maître de maison" - ALBERT GLOTIN - sait recevoir. Ses amis aussi.

Jacques Archambault

HUET



Amateurs des réseaux de l'Ouest et du Sud-Ouest votre voie ressemble t-elle à cela ?

Si ce n'est le cas demandez notre documentation

sur la voie **C&L FINESCALE**
MODEL COMPONENTS

- * Voie courbable ou en kit
- * Aiguillages simples en kit : 282 F.
- * Aiguillages simples montés : 450 F.
- * Aiguillage triple ou TJS : 900 F.
- * Traversée de jonction double : 1200F.

Documentation et tarif contre enveloppe timbrée à

HUET, 5 rue des Anciens Combattants 59175 TEMPLEMARS

LE TRAIN
HAUTE PRESSION

1989

DU GRAND ART

"Pas assez de modules !" déplore le GEMM. Et alors ? Comme si l'art se mesurait en kilomètres ! Oui, contrairement à d'autres expositions qui se garantissent de chiffres époustouflants, ici il y avait la qualité.

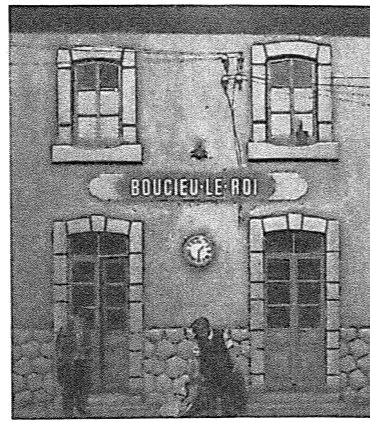
Tenez: cette Mallet alanguie près d'un dépôt de charbon, toute patinée du vent, de la neige et du soleil de son Vivarais, cette machine, à elle seule, m'a fait oublier un détestable lacis de routes inextricables entre deux banlieues. Ce petit diorama dû au talent de Daniel Houel mérite plus que ces quelques lignes : nous y reviendrons dans le prochain numéro.

Et encore : un long diorama de Bernard Junck. D'un côté le bougnat avec tas d'anthracite, apprentis maisonnette, palissades griffées de verdure et de pub, la grue, un camion, un personnage en quête de travail, et, bien sûr, un bout de voie et son tombeau aux planches fatiguées.

De l'autre, le ferrailleur avec un châssis de wagon tordu, une vieille bouillotte ensevelie sous l'hétéroclite amas de tous les résidus de notre société de consommation - y compris des vis à bois grande nature (!). Quelle imagination, quel talent!

Encore : un dépôt voie de 60, style France Profonde et douceur de vivre, avec les engins bizarres qu'affectionne Raymond Duton. Ou cette carrière avec son chapelet de wagonnets-bennes, sa trémie, le cat... le temps qui passe doucement.

*



Les artistes du GEMM avaient parsemé une vaste table de quelques autorails Billard de bonnes origines. Mais aussi de mutants aux destinées insolites, drôles, inquiétantes. Dans cette cour des miracles, des monstres issus de manipulations génétiques immorales, sans doute échappés du Festival d'Avoriaz, témoignaient de tempéraments inventifs.

ET LES ARTISANS ?

LOCO-DIFFUSION présentait quelques wagons marchandises des C.F.D., et côté "grandes lignes", sa magnifique voiture Saucisson qui, bien montée, devrait atteindre la perfection. Mais ce kit haut de gamme ne s'adresse ni aux débutants ni aux smicards.

MOUGEL, en dehors des Secondaires, a toujours sa voiture deux essieux Sud-Ouest à l'étude.

Pas de machines en O pour 1990 chez HUET (en 91...une Crampton ?), mais toujours la magnifique voie K § L dont le nouvel aiguillage à trois directions et une TJD

Le petit fourgon en rhésistoplast chez HAXO (nous en reparlerons dans un prochain n°) et le plat UFR livrable ...prochainement.

Une 141 C encore très incomplète sur le stand LOCOSET-LOISIR (mais ces ressorts en photogravure ...!)

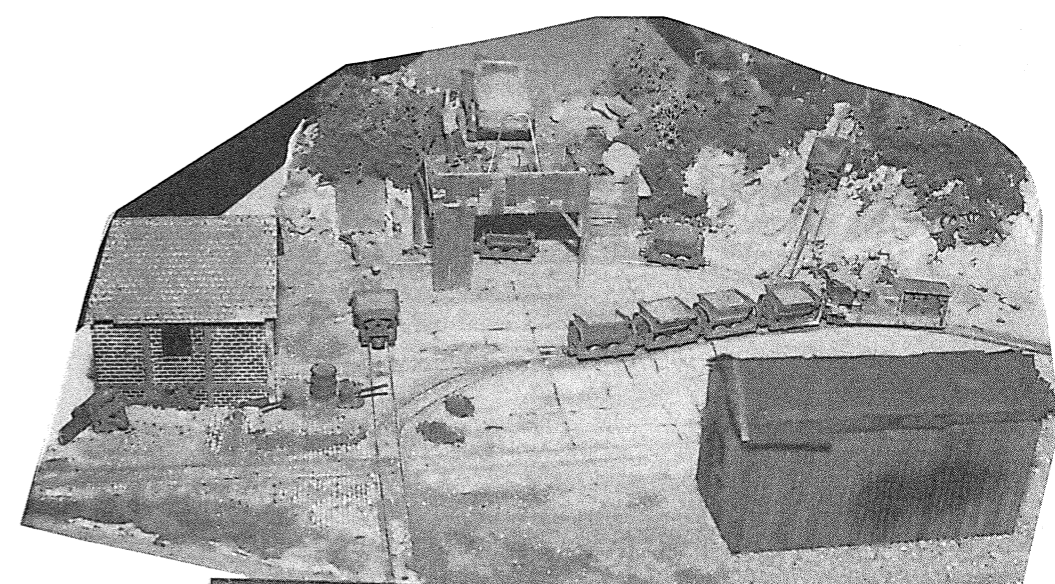
GECOMODELE flirte avec le 0m (030 Corpet Louvet) et 0e (030 Decauville).

Du vague à l'âme chez L'OBSIDIENNE : le tracteur Y 7400 n'a pas rencontré le succès escompté. Cela nous étonne car tous les échos que nous avons pu recueillir à travers H.d'O émanent de constructeurs satisfaits.

PHOTO CI-DESSUS : Il ne s'agit pas de la GARE D'ARGENTEUIL, vue par CLAUDE MONET, mais de la GARE DE BOUCIEU-LE-ROI vue par DANIEL HOUEL et CHRISTIAN MAYERE .

PHOTOS J. Archambault

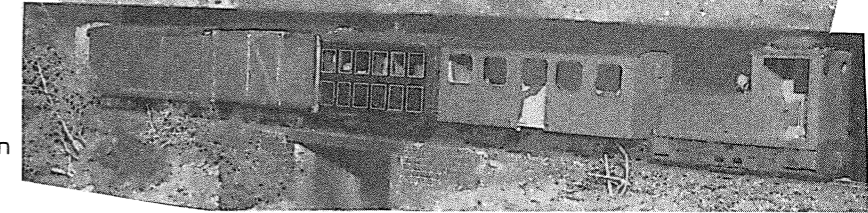
1989



PAUL SOULLEYS toujours souriant derrière quelques plaisants bâtiments pour le décor.

Enfin une étonnante variété de matériel chez un nouveau venu (ATELIER DU CHATEAU D'O). Il est vrai que le dynamique R.Laluque est bien connu des lecteurs de LA VIE DU RAIL. Donc : BB, autorail, 230 D, 202, wagons, voitures... du matériel solide, agréablement réalisé et d'un excellent rapport qualité/prix.

Sous le vaste hall de TORCY, clair et tout neuf, une très bonne organisation du GEMM et de son "fighter" président, X.FORMARIER.



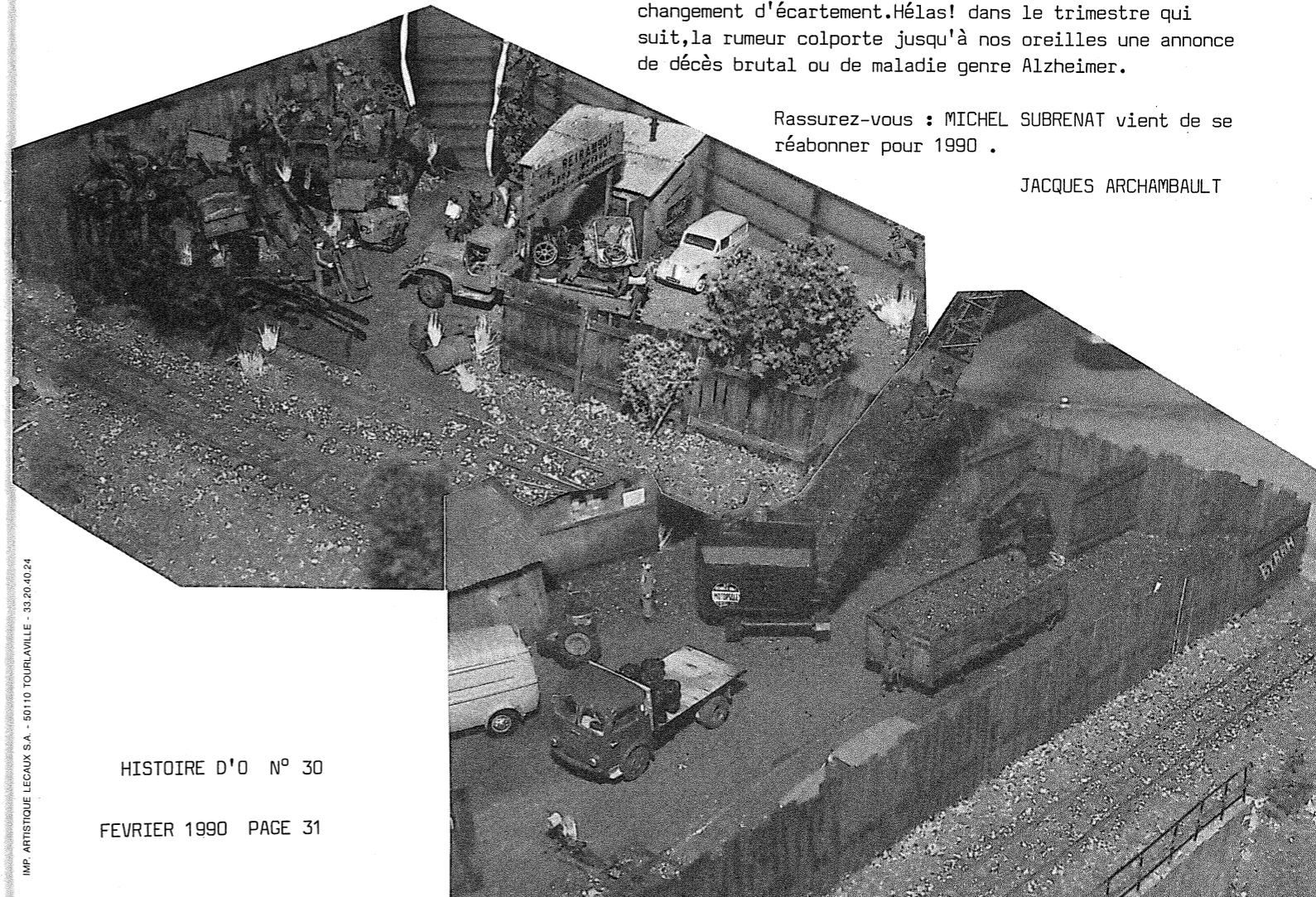
Pas de fausse note ? Si ! Nous avons rencontré MICHEL SUBRENAT, le célèbre publiciste également connu pour la très haute qualité de ses réalisations (Ainsi le dépôt machines vapeur présenté au musée RAMBOLITRAIN), nous avons découvert, dis-je, Michel Subrenat à quatre pattes dans un coin et jouant au ... LGB !!!

Devant notre haut-le-coeur mal réprimé sa réponse fut lamentable ("Je joue au con !").

A Histoire d'O, bon an mal an un lecteur ou deux nous informe d'une résiliation d'abonnement pour cause de changement d'écartement. Hélas! dans le trimestre qui suit, la rumeur colporte jusqu'à nos oreilles une annonce de décès brutal ou de maladie genre Alzheimer.

Rassurez-vous : MICHEL SUBRENAT vient de se réabonner pour 1990 .

JACQUES ARCHAMBAULT



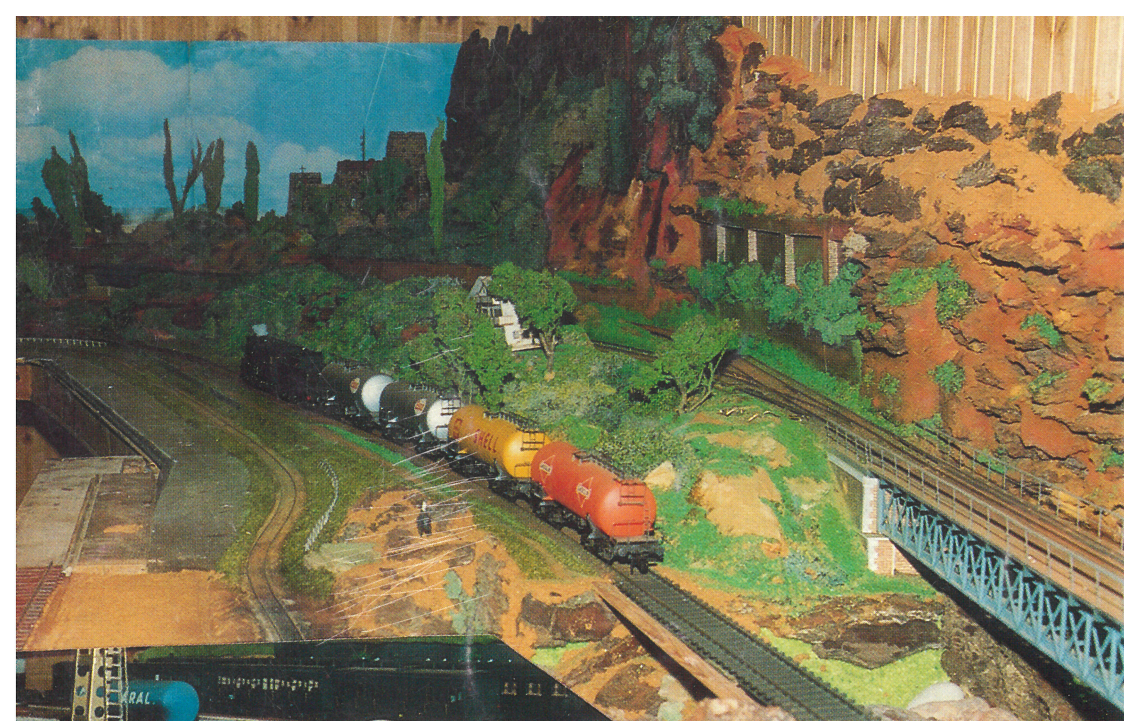
HISTOIRE D'O N° 30

FEVRIER 1990 PAGE 31

A B

LE RESEAU

ANDRE BARRAULT



LA COULEUR C'EST

LA VIE ...

DU RAIL !

