

HISTOIRE D'O

es rains



PASCALINE

UNE VIE DE CHIEN !

De mémoire d'Ebroïcien on n'avait jamais vu ça : des tas de ferroviphiles avec leurs ferrovifilles, réunis pour deux journées passionnantes et passionnées.

Et toute la famille était à pied d'oeuvre pour mener à bien sa mission : ferroviphiler tout le week-end.

Celui-ci s'étant terminé au Rambolitrain, la tribu a suivi, sauf...les deux chiens, gardiens de la maison.

Leur vengeance fut TERRIBLE !

Ils réussirent à pénétrer dans la maison, promènèrent leurs pattes boueuses partout, éparpillèrent la poubelle...bref, s'amusèrent comme des petits fous.

Entre temps une tempête avait éclaté, l'électricité était coupée, les chiens trempés, la maison ouverte...A la lueur des bougies un vent de cataclysmes souffla quelques secondes, puis disparut avec le retour de la lumière.

Après tout, c'était bien fait pour nous. Les chiens eux aussi, ont le droit de faire mumuse avec les tchoutchous !

PASCALINE



Dans le n° 33 d'H.d'O (août), j'avais susurré l'hypothèse d'une présence tribale et Pascalienne au Sausseron le 17 juin. (La Rédactrice d'H d'O, un bébé sur les bras, deux fillettes dans les jupes, deux chiens sur les talons et un mari dans le dos...entre deux trains !).

Hé bien, hypothèse confirmée, mais vertement ! En effet, housculé par la foule, aveuglé par des volutes de vapeur, handicapé par une escarbille, je n'avais pas aperçu, à moins d'une toise, la belle-mère de Pascaline, totalement présente ce jour-là.

Or, cette dame, au demeurant charmante et qui n'a jamais émis la moindre protestation lorsque EDGAR SCHNEIDER l'oubliait dans son "carnet mondain" du regretté "Jour de France" - cette dame, dis-je, s'est vexée de n'être point citée dans H d'O à cette occasion.

Enfin, erreur suprême, les "AIRDALE" ne sont pas des chiens de berger mais des ratiers.

Du métier de journaliste !

Jacques Archambault

(*) EBROICIEN : HABITANT D'EVREUX.



Sevrans - Quais de la Gare

ROGER BERSOT m'a adressé, ces jours-ci, cette vieille photo de la gare de Sevrans, sur laquelle il avait cru reconnaître (le personnage à gauche) l'arrière-grand'père de JEAN CLAUDE RAGOT. Déçu d'être détrompé, il aurait voulu que je des-

sine malhonnêtement quelques colis K.Z. en instance de départ sur le quai. Pour l'atmosphère ! Mais j'en suis bien incapable : les productions KZ sont inimitables.

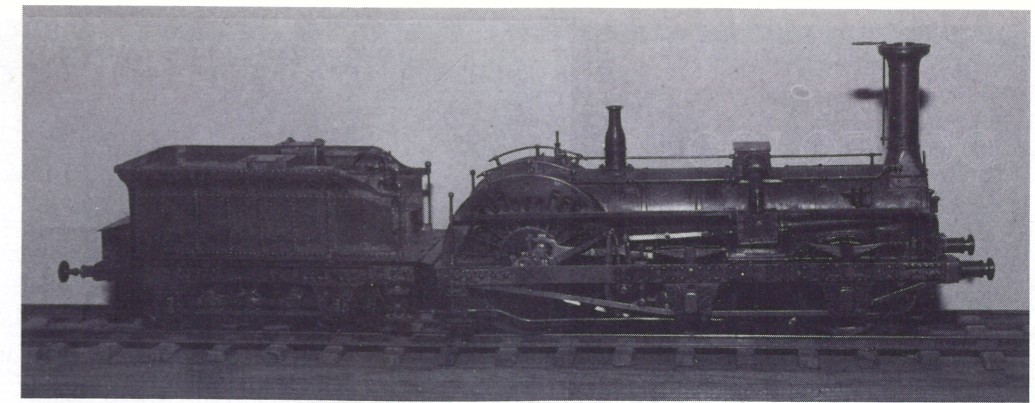
J. Archambault

JOYEUX NOEL !

HISTOIRE D'O

26 PARC DE MAUGARNY

F-95680 MONTLIGNON



UNE TRES BELLE REALISATION DE HENRI ARNAUD

ABONNEMENTS 1991

FRANCE ET COMMUNAUTE EUROPEENNE : 200 F

ETRANGER : 240 F

CCP 2769 85 U F.69900 LYON CHEQUES

HISTOIRE D'O PARAIT LE 15 DES MOIS PAIRS

N° 1, 7 et 8 épuisés.

ANNEE	84 = 55 F franco	87 = 120 F "
	85 (sauf 7 et 8)	88 = 180 F "
	= 35 F franco	89 = 180 F "
	86 = 85 F "	90 = 180 F "

Les articles et documents paraissent sous la responsabilité de leurs auteurs.

Les abonnements partent du 1er janvier et se terminent le 31 décembre. En cas d'abonnement en cours d'année, l'abonné recevra les numéros parus entre le 1er janvier et la date de son abonnement.

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 REDACTEUR EN CHEF = JACQUES ARCHAMBAULT.

REDACTEUR EN CHEF ADJOINT = JEAN-CLAUDE RAGOT.

EQUIPE REDACTIONNELLE =

HENRI ARNAUD, JEAN-PIERRE CARDEAUD, RENE CHEVROT, JACQUES FONTAINE, ROBERT LABORDE, LOUIS ROUVIERE, JACQUES TILMANS,

ET =

FRANCINE, PASCALINE ...



MEILLEURS VOEUX A NOS LECTEURS

SOMMAIRE

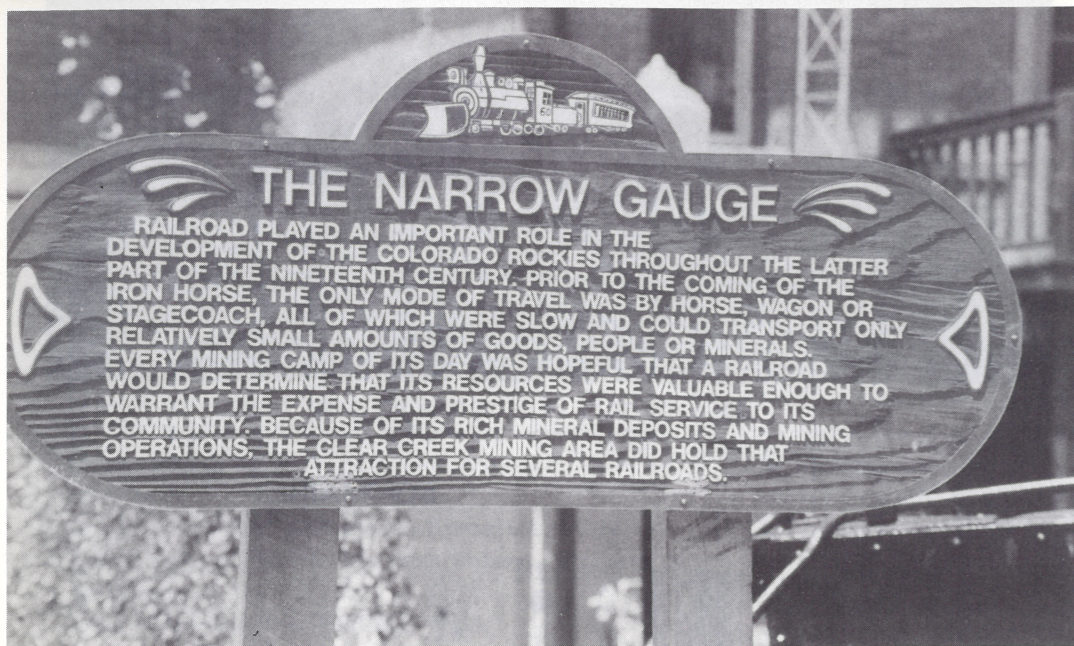
PASCALINE	2
COLORADO	4/8
RESEAU DE JARDIN	9/10
LA BATAILLE D'HERNANI	11/14
LE GUIDE DU ZERO	14
LES BELLES VOITURES DE LA CIWL	15/18
UNE BICYCLETTE	18
LES ROTONDES DE TROYES	20/21
LA 240 PO	22/24
VOITURE EST 1855	25
LES CHASSIS DE WAGONS	26/27
LE CHANT DES CLOCHES	28
LE CAS DU K ERRONE	28
WAGON COUVERT MIDI	29
LA MECANISATION DES ENGINES	
MOTEURS	30/32
AFAC ET LITTERATURE	32
AU FIL DU RAIL	33/36
PETITES ANNONCES	37
VOITURES D'EXPRESS PLM	38/40
CERCLE DU ZERO	20, 21, 29, 32, 36, 37.

PHOTO DE COUVERTURE (PAGE 1)

Une 242 CB&Q de 216 tonnes, photographiée par Jean Prévotat. (Les petites filles de l'auteur donnent une idée des dimensions de la machine).

Voir " COLORADO " page 4

N° DE COMMISSION PARITAIRE = 70042



COLORADO

JEAN PREVOTAT

UNE RENCONTRE AVEC LES TRAINS DU COLORADO

Un voyage familial au COLORADO nous a donné l'occasion, lors d'un séjour à Denver, de découvrir l'existence, non loin de là, du "COLORADO RAILROAD MUSEUM".

Une petite heure de voiture et nous y voilà. Quelle surprise alors de découvrir l'AJECTA locale.

Sur un grand espace bordé de collines, une réplique d'une vieille gare en bois abritant un musée, et, dehors, des rails, des signaux, des locomotives, des wagons en grande quantité.

Le Colorado, l'état le plus élevé des USA, est situé en grande partie dans les Montagnes Rocheuses, ce qui lui donne une richesse minière remarquable mais des accès peu commodes; avec des sommets jusqu'à 4400 m et des cols jusqu'à 3500 m.

La découverte de l'or date de 1858, et les premiers chemins de fer transcontinentaux ont touché l'état en 1869. La furie de construction des voies locales se situe entre 1873 et 1893, et certaines voies ont été utilisées jusqu'en 1951. Aujourd'hui on assiste à une renaissance des anciennes voies avec leurs trains d'origine, mais uniquement à usage touristique.

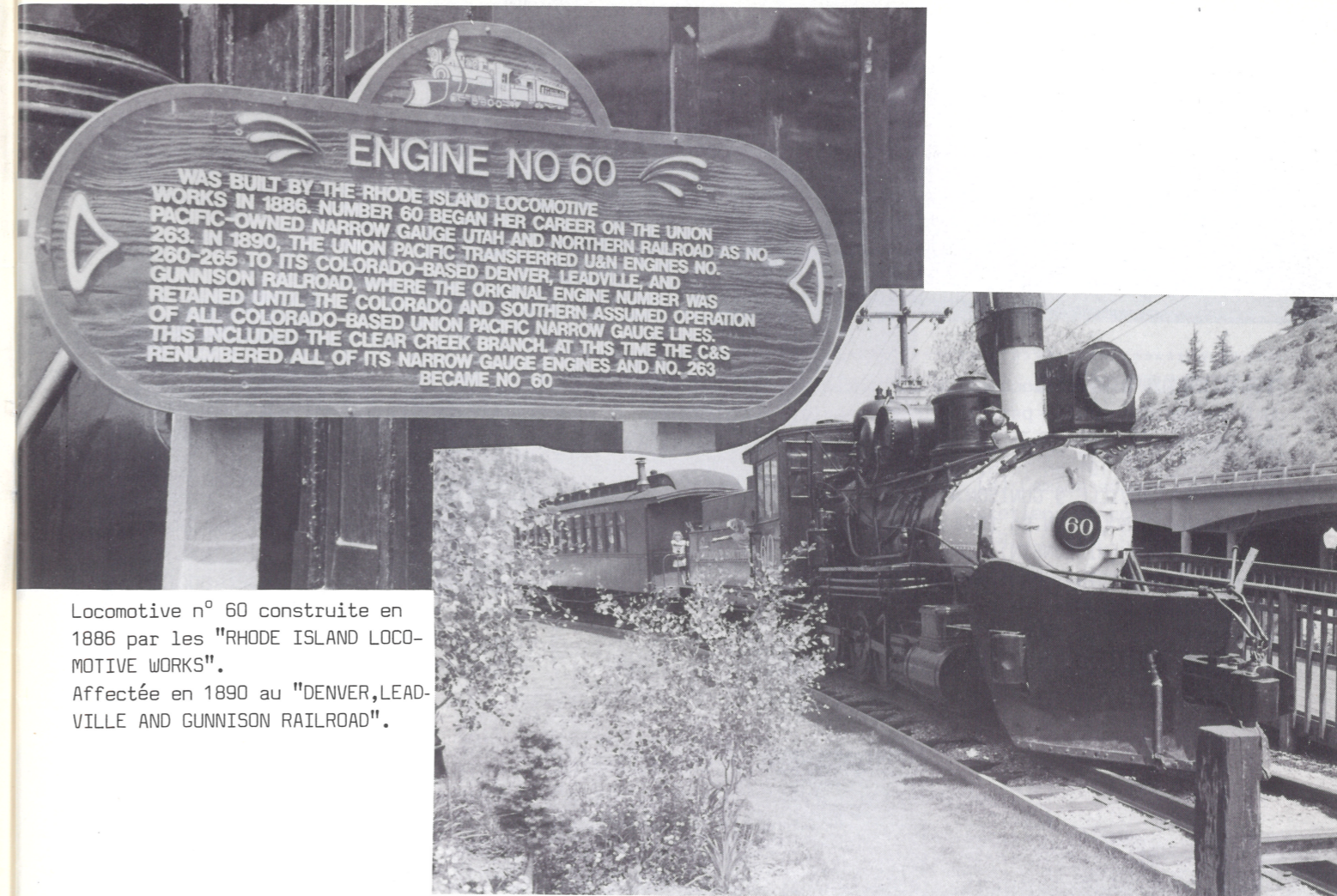
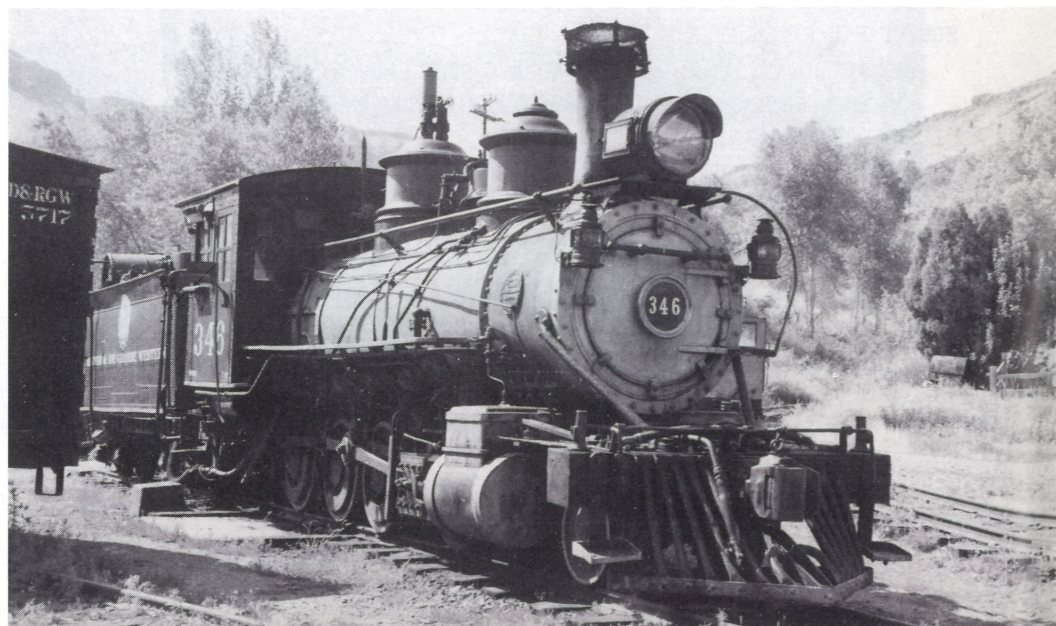
Le choix de la voie étroite résulte du relief très montagneux. Il permet :

- de réduire le coût d'installation des voies (de \$ 90 000 le mile en voie normale à \$ 20 000 en voie étroite).
- de réduire les rayons des courbes de 300 m en voie normale à 70 m en voie étroite. Ce qui permet de zig-zaguer autour des collines et de réduire la pente.

On trouve quand même une pente de 7 1/2 %, et un circuit de 90 km à vol d'oiseau réalisé en 245 km de voie ! Le passage d'un col à 3500 m a été raccourci de 250 km en créant en 1928 un tunnel célèbre au travers de la roche.

Et tout ceci sur 4500 km, avec des noms de compagnies qui ont fait rêver tant de jeunes !

- DENVER & RIO GRANDE WESTERN
- SANTA FE RAILWAYS
- UNION PACIFIC
- RIO GRANDE SOUTHERN RAILWAYS
- etc...



Locomotive n° 60 construite en 1886 par les "RHODE ISLAND LOCOMOTIVE WORKS". Affectée en 1890 au "DENVER, LEADVILLE AND GUNNISON RAILROAD".

Créé en 1958 ce musée s'est donné pour but de conserver et de faire revivre toutes ces vieilles locomotives qui ont fait la célébrité du Colorado. Il comprend tout ce qui a pu être rassemblé, tant en matériel qu'en uniformes et équipements de tous genres : télégraphes, tire-fonds, lanternes, etc... Ainsi qu'une importante collection de photographies et de tableaux relatant l'exploitation de ce matériel dans des conditions souvent difficiles. (Une photo montre une locomotive roulant dans une véritable tranchée de neige. Seule la fumée dépasse).

Enfin, un réseau miniature imposant (HO) fonctionne au sous-sol (en y introduisant, bien sûr, une pièce de monnaie !).

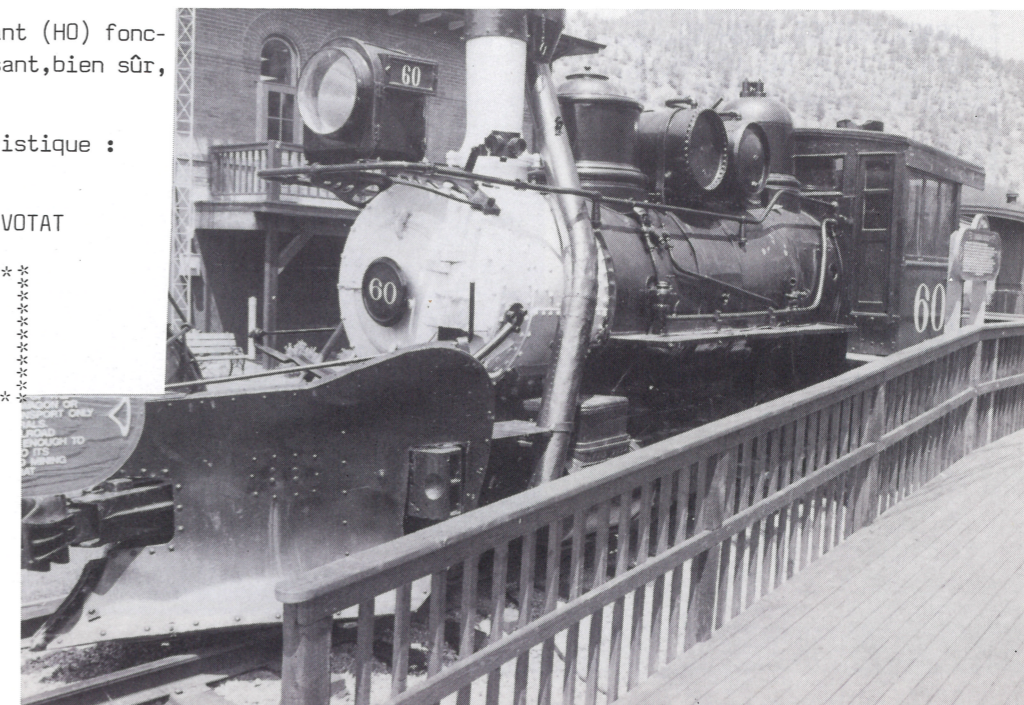
Comme on dirait sur un guide touristique : mérite le détour !

JEAN PREVOTAT

COLORADO RAILROAD MUSEUM
17155 W 44th Ave. (P.O. Box 10)
GOLDEN, Co. 80402 - USA

PAGE PRECEDENTE : n° 346

Une "vieille" du Colorado. Construite en 1881 pour le DENVER & RIO GRANDE WESTERN, sous le n° 5712. Vendue en 1947 à la "MONTEZUMA LUMBER Co." Remise sous pression le 29/7/1962 par le Musée.
Elle tirait des trains de 90 tonnes sur des rampes à 4 %





COLORADO

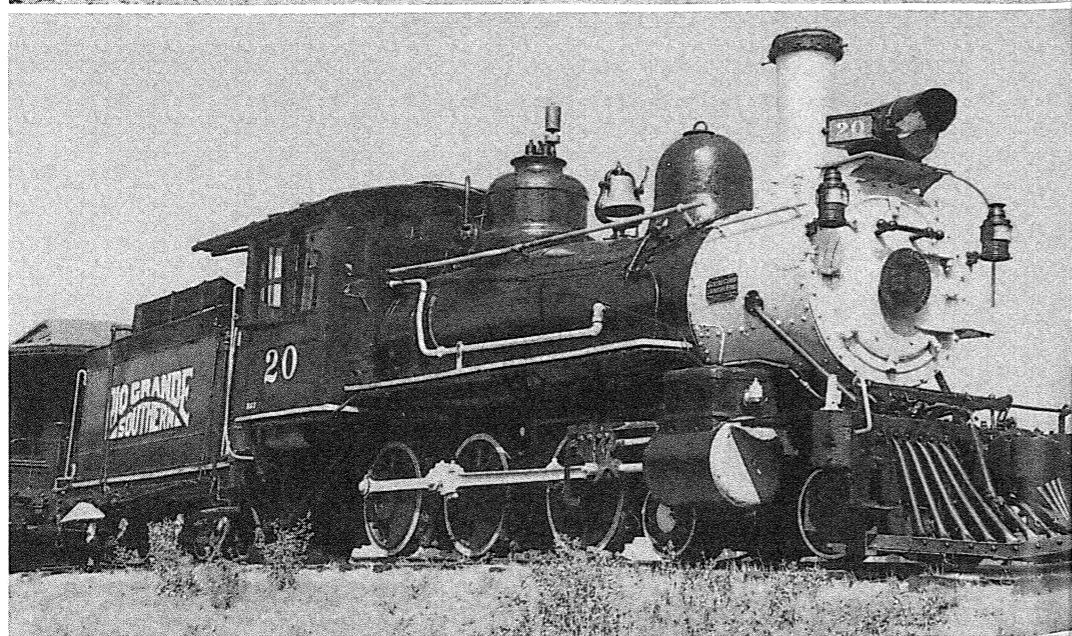
JEAN PREVOTAT

 (191). La plus vieille locomotive authentique du Colorado. Construite par Baldwin en janvier 1880 sous le n° 4919 pour le DENVER SOUTH & PACIFIC; puis n° 191 en 1885. Affectée en 1889 au DENVER LEADVILLE & GUNISON. Puis en 1899 au COLORADO & SOUTHERN. En 1902 au WASHBURN & NORTHWESTERN (WISCONSIN). En 1902 au THUNDER LAKE (WISCONSIN). Désarmée en 1932 (RHINELAND LOGGING MUSEUM). Affectée en 1973 au CRRM.

 (491). Construite par BALDWIN et D & RGW (1902-1928). Sortie en 1902 pour la voie normale sous le n° 20829, puis 1026 en 1924; adaptée en 1928 à la voie étroite sous le n° 491. Remise en 1970 à la COLORADO SOCIETY et basée à Alamosa jusqu'en juin 1985 d'où elle est transférée au CRRM pour un prêt à long terme.



 (20). Construite en 1899 par SCHENECTADY, affectée au FLORENCE & CRIPPLE CREEK jusqu'en 1914; puis au CRIPPLE CREEK & COLORADO SPRINGS jusqu'en 1916. Enfin au RIO GRANDE SOUTHERN jusqu'en 1951. Utilisée lors du dernier parcours sur cette ligne célèbre, en 1952 elle fut acquise par le ROCKY MOUNTAIN RR CLUB grâce à d'innombrables dons d'enthousiastes

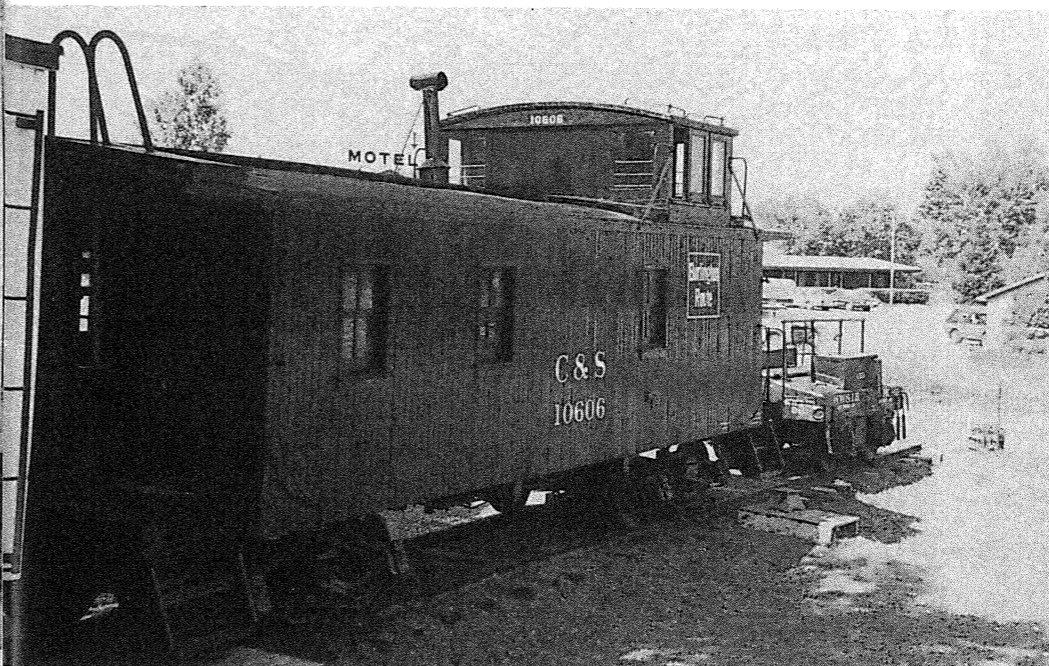
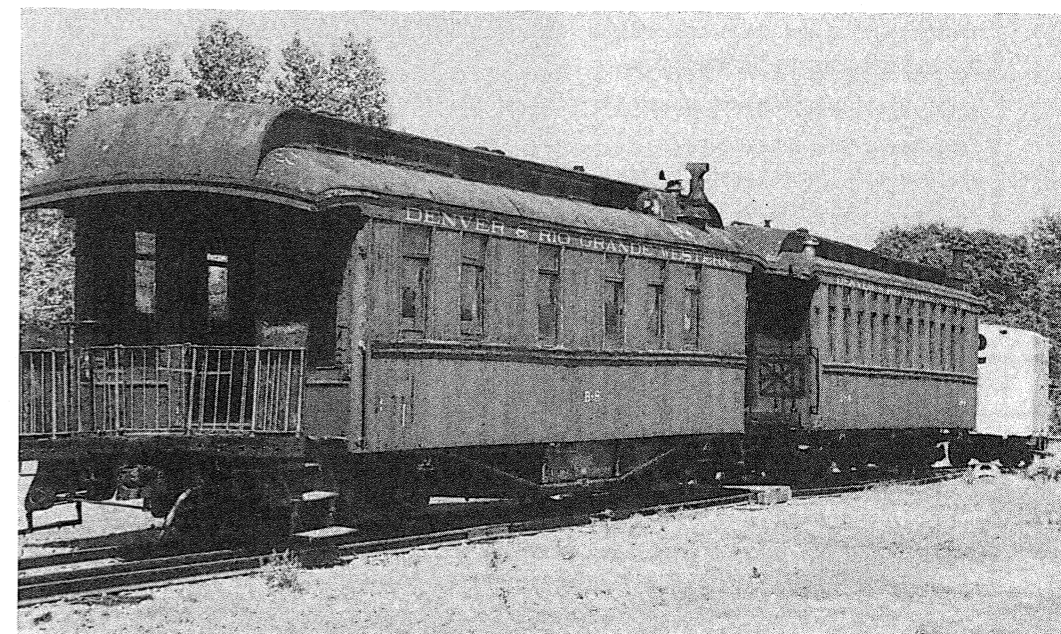


COLORADO

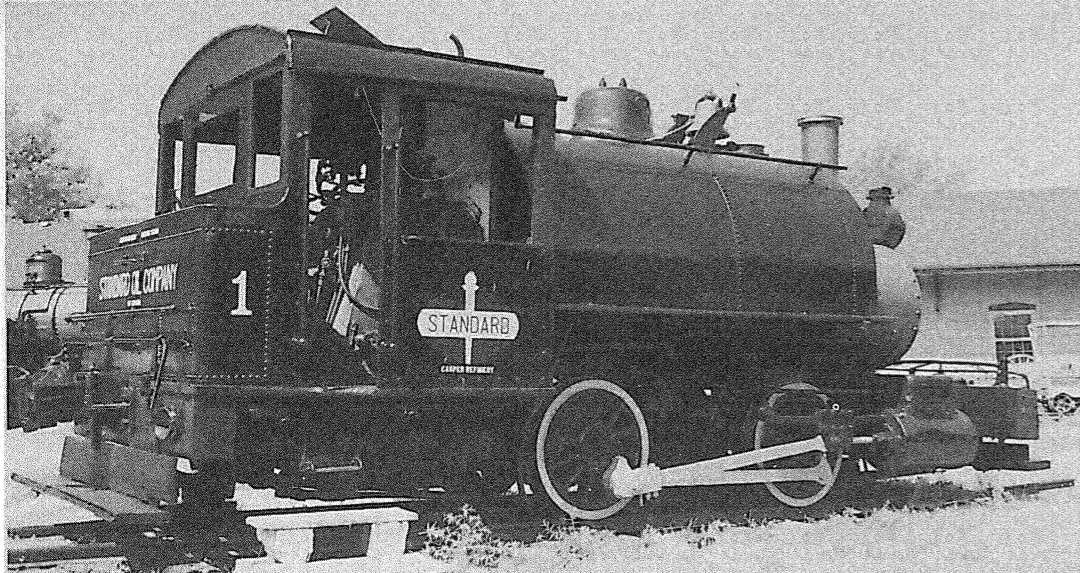
JEAN PREVOTAT

 (6) Camion adapté pour l'entretien des voies.
 (RIO GRANDE SOUTHERN)

 (B 8) Voiture en bois construite par JACKSON & SHARP en 1872. C'est l'exemplaire le plus ancien du matériel roulant du D & RGW.
 *
 (284) (A droite) Voiture en bois construite par J & S en 1881, pour le D & RG

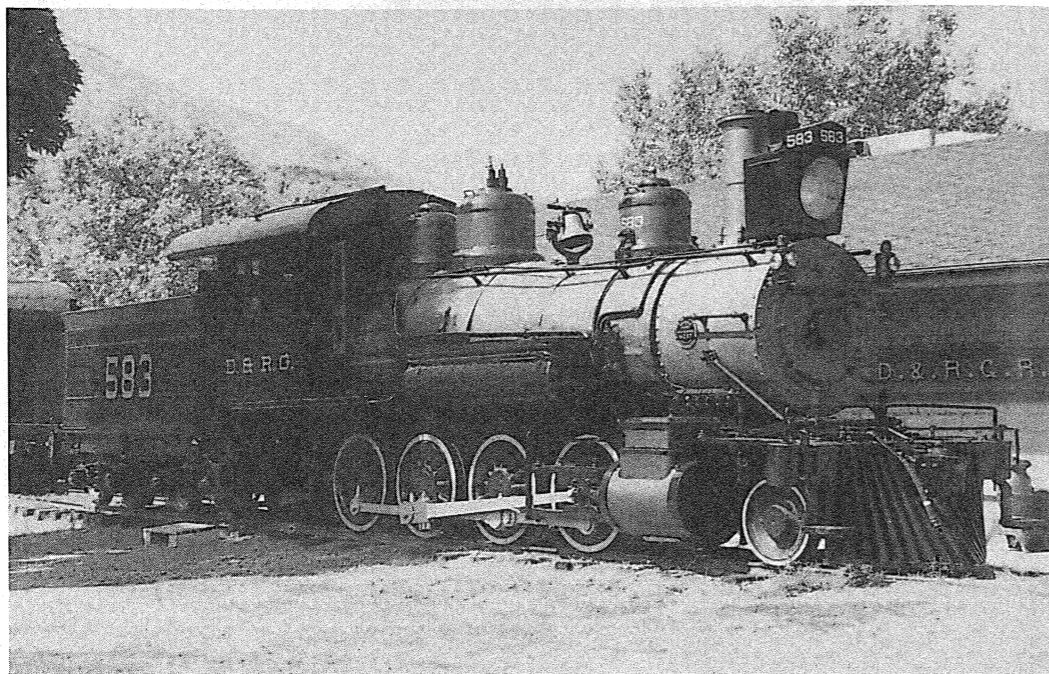


 (10606) CABOOSE construit par C & S en ...1944, sur des plans de 1919.

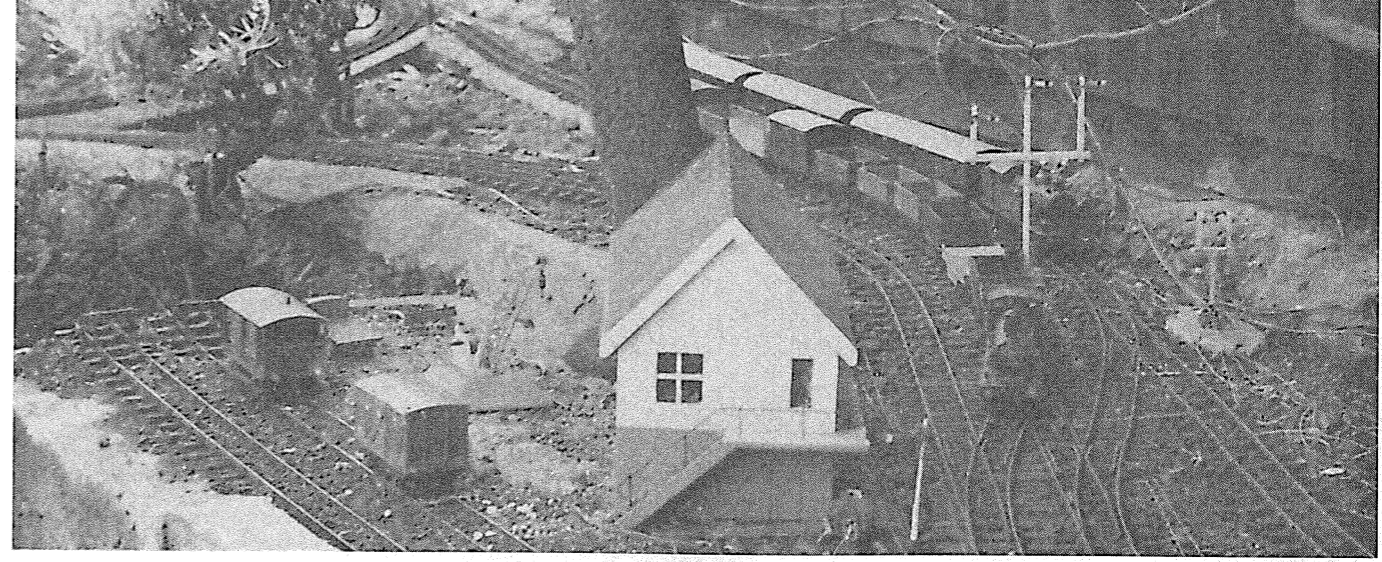


COLORADO

JEAN PREVOTAT



 (1) (ci-dessus).
 Locomotive à voie normale
 type "saddle tank"(réservoir
 à eau enroulé sur la chau-
 dière).Utilisée dans une raf-
 finerie à Casper (Wyoming).
 Construites en 1920 par ALCO
 ces machines,petites mais
 puissantes (baptisées "mules
 de fer"),se rencontraient
 dans toutes les usines,car-
 rières et autres centres
 industriels.



RESEAU DE JARDIN

JACQUES TILMANS

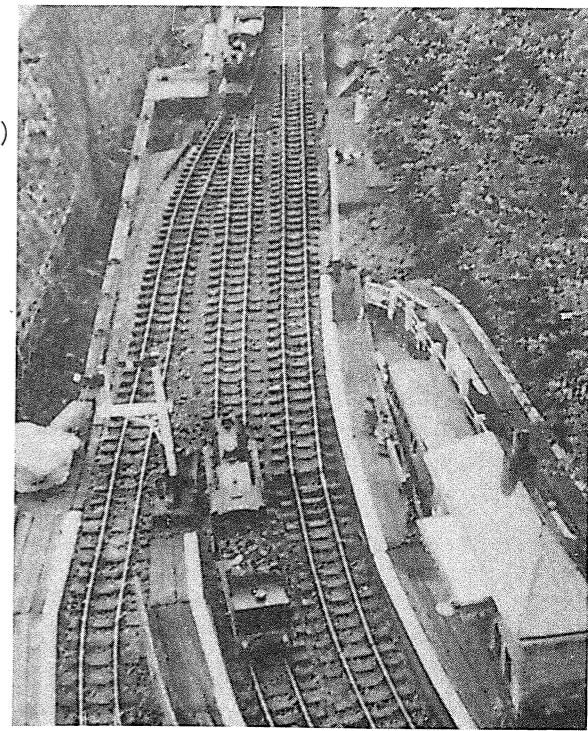
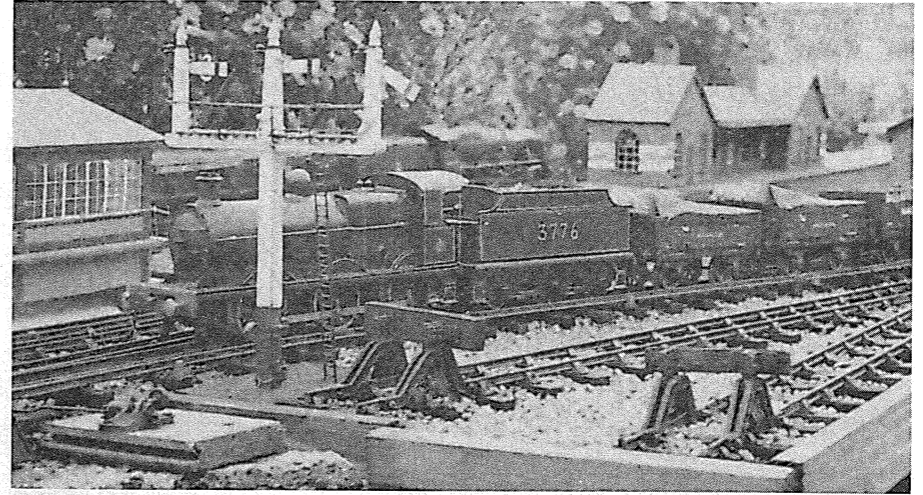
WINDAH BRANCH
 Réseau de M.B.PEAL
 (MODEL RAILWAY
 CONSTRUCTOR.1962)

(VOIR H.d'O N° 29,31/33)

Quel que soit le réseau,le décor a toujours une
 grande importance : c'est la dernière tâche,et
 pas la moindre,qui donnera au réseau sa touche fi-
 nale.
 Si,pour un réseau d'intérieur,on a recours à des
 artifices divers (photos,posters,faux arbres,etc.)
 et certains amateurs ont un réel génie pour cré-
 er une véritable atmosphère - à l'extérieur,le
 décor est planté,réel et naturel.Il ne peut,la
 plupart du temps,être à l'échelle (arbres,haies,
 plantes...) .La différence est tellement grande
 qu'en fait,on ne la voit plus.Il faut donc admet-
 tre qu'un train au 1/43° roule au pied d'un ar-
 bre de 20 m de haut !
 Cette même différence existe d'ailleurs pour des
 échelles plus grandes comme le I.Ce qui importe
 c'est l'intégration du circuit dans son environ-
 nement.

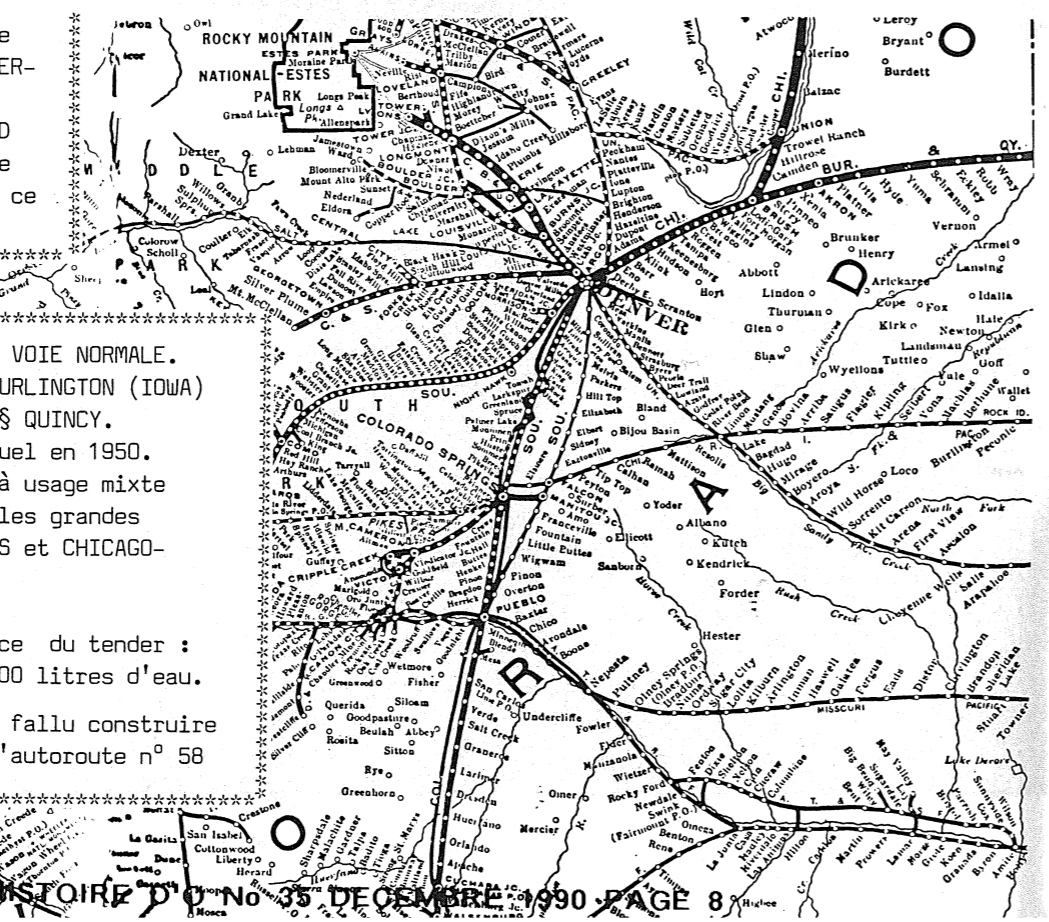
Nous ne parlerons pas des principes de base déjà évoqués
 précédemment (réseau à ± 30 cm du sol,implantation etc..)
 En ce qui concerne le socle en béton il devra être dis-
 cret,cette matière n'étant pas très esthétique.Il devra
 être camouflé au maximum en plaçant des pierres natu-
 relles en bordure.On peut aussi planter une petite haie
 (de buis par ex.) que l'on taillera à hauteur convenable
 pour que,seul,le circuit soit visible. On peut encore
 aménager une pièce d'eau dans un tournant,planter des
 fleurs au pied du socle. Cette dissimulation rendra le
 réseau beaucoup plus attrayant et mieux intégré dans le
 site.
 Nous ne pouvons donner que des idées générales,car cha-
 que réseau est un cas d'espèce.

Un aspect important du réseau proprement dit est la gare.
 Il ne faut pas y placer des voies inutilés pour faire
 "grand",voies sur lesquelles les trains ne circuleront
 jamais. Il faut toujours penser que plus un réseau est
 grand,
 CREWCHESTER LINE
 Réseau de L.RAY
 (MODEL RAILWAY
 CONSTRUCTOR.1962)



 (583) VOIE NORMALE.
 Construite en 1890 par BALDWIN
 POUR LE D & RG.
 Une centaine de ces machines
 assura le service des trains de
 marchandises sur la ligne DENVER-
 PUEBLO-OGDEN.
 La 583 termina son service au D
 & RGW en 1940. Seule survivante
 des machines à voie normale de ce
 réseau.

 (5629) PHOTO DE COUVERTURE. VOIE NORMALE.
 Construite en 1940 à WEST BURLINGTON (IOWA)
 pour le CHICAGO BURLINGTON & QUINCY.
 Convertie à la chauffe au fuel en 1950.
 La plus moderne locomotive à usage mixte
 utilisée par le CB & Q sur les grandes
 lignes : CHICAGO-TWIN CITIES et CHICAGO-
 OMAHA-DENVER.
 Retirée du service en 1956.
 Poids : 350 tonnes.Contenance du tender :
 30000 litres de fuel et 72000 litres d'eau.
 Pour l'amener au musée il a fallu construire
 un pont spécial et fermer l'autoroute n° 58





JACQUES TILMANS

PHOTOS CI-CONTRE ET CI-DESSOUS : le réseau de BERNARD GUINOT. (Voir H.d'O n° 9 de 12/1985)

plus l'entretien est important. Il n'est donc pas question de se laisser déborder par un travail rapidement lassant et fastidieux. La situation doit être dominée (comme dans toutes les choses de la vie, d'ailleurs !). Si le plaisir de construire est grand et passionnant, la satisfaction d'un travail bien fait, d'un train circulant sans problème, n'est pas moindre ! Le perfectionnisme à outrance ne mène pas toujours à de bons résultats. Si tel avait été mon cas, j'en serais toujours à ma première locomotive (au lieu des 8 que je possède) et aucun train ne circulerait sur mon réseau.

En dehors des voies et des aiguillages, la gare peut être rendue attrayante par plusieurs éléments : les quais en béton, soit en aluminium, qui sont indispensables. Ceux-ci peuvent être recouverts d'une toiture (aluminium). Le bâtiment de gare (également en aluminium), dont le modèle dépendra du type du réseau. Les lampadaires en nombre suffisant. Les personnages, les bancs, les salles d'attente, les horloges, les pancartes diverses (nom de la gare, etc...), numéros des voies... tous ces éléments créeront un décor merveilleux (surtout le soir lorsque tout est éclairé - car il est évident que l'ensemble de la gare sera éclairé !). Il est utile de pouvoir régler l'intensité de l'éclairage pour varier l'atmosphère du réseau. (Pour le bâtiment de gare et pour éviter l'emploi d'un trop grand nombre d'ampoules (21 Volts) nous avons placé deux lampes de 15 w en 220 Volts avec un variateur de lumière - c'est le seul cas où nous utilisons du 220 V. : attention au montage qui doit être parfaitement étanche et, donc, à l'abri de l'eau.

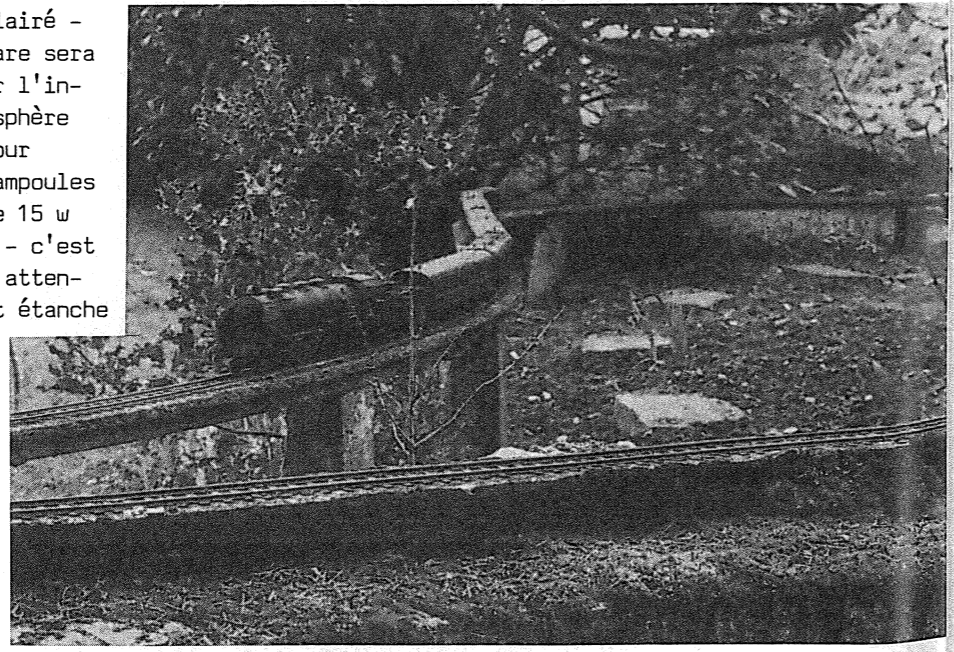
Comme le soleil est le grand ennemi de la peinture il faudra, de temps à autre, revoir la peinture des éléments extérieurs. Dans la même idée, il ne faut pas exposer inutilement le matériel roulant au soleil.

Avant de peindre le laiton ou l'aluminium, il est impératif, pour que la peinture adhère parfaitement, de mettre d'abord une couche de peinture primaire prévue pour ces matières.

Beaucoup de modélistes salissent artificiellement le réseau et le matériel roulant, pour donner un aspect plus réaliste. Il est bien évident que, pour un réseau extérieur où les trains circuleront par tous les temps, ce phénomène se produit tout naturellement. Il n'y a donc pas en s'en préoccuper.

En conclusion le décor d'un réseau de jardin dépend de plusieurs facteurs : le site lui-même, le type de réseau, les matériaux utilisés... à chacun, selon ses goûts et ses possibilités, de faire le choix qui paraît être le plus judicieux et qui donne les plus beaux résultats.

JACQUES TILMANS



LA BATAILLE D'HERNANI



L'expérience ressemble aux cure-dents : personne ne veut s'en servir après vous.

ROLAND DORGELES

(VOIR H.d'O n° 32, 33, 34)

Nous vivons une époque essoufflante. Je me souviens de ma perplexité lorsque j'ai entendu parler pour la première fois de la théorie d'EINSTEIN d'un espace à quatre dimensions. Aujourd'hui j'ai sous les yeux la photographie d'un micro-moteur dont le Ø mesure cent microns. C'est à dire cent millièmes de mètres ! J'ignore sa puissance, mais il tourne. Cependant il n'est pas au catalogue de KIT-ZERO. Pour le moment les moteurs à rotor sans fer suffisent à occuper nos discussions, et le nombre de réactions, après nos différents essais, montre bien qu'il est nécessaire de poursuivre l'étude. Dans le n° 2 d'H.d'O nous avons donné, avec l'autorisation de JACQUES FOURNEREAU, un extrait de la notice de la CS 80 (Conduite Sélective des Trains Miniatures). Il ne paraît pas inutile de la redonner. D'autre part "HUET" (qui lance une série de vieilles locos en O) nous fait part de son opinion sur les moteurs modernes. Enfin JEAN CLAUDE RAGOT batifole avec la technologie du moteur sans fer. Ne soyez pas inquiet : ce n'est pas plus difficile à comprendre que la quatrième dimension de l'espace.

Jacques Archambault

CS 80 - MOTEURS

On trouve actuellement des motrices équipées de 3 types de moteurs : -moteur 3 pôles - moteur 5 pôles - moteur à induite sans fer. Les deux premiers présentent une self importante génératrice d'étincelles aux balais et une forte réaction d'induction qui décroît avec le nombre de pôles et avec la progressivité angulaire du champ inducteur. On le vérifie aisément en tournant l'arbre d'un moteur à la main. Si on "compte les pôles et que le mouvement est saccadé, ce moteur, qui peut être excellent pour d'autres applications, est mauvais pour la traction. Alimenté en courant continu pur, il démarrera sous une tension trop élevée et aura une vitesse minimum beaucoup trop grande. Alimenté en courant haché, il sera bruyant et donnera un mouvement saccadé aux vitesses lentes. Le dernier type n'a pratiquement pas de réaction d'induit ni de self induction. C'est le moteur idéal, ses caractéristiques sont pratiquement celles du moteur théorique et par suite :

HUET

Suite aux différents articles concernant la "guerre" entre moteurs classiques et moteurs à rotor sans fer, je vous fais part de quelques remarques complémentaires. Il semble que beaucoup de gens n'admettent pas bien que, plus petits et plus légers, les moteurs à rotor sans fer sont plus puissants et plus résistants que les moteurs classiques. Leurs performances bien meilleures. Le fait est indiscutable au vu des caractéristiques techniques : consommation nettement inférieure (à puissance mécanique équivalente), couple de démarrage, rapport puissance : encombrement, absence d'usure au collecteur, paliers de très haute qualité... Par contre leur conception mécanique n'autorise pas le montage d'une vis sans fin directement sur l'arbre (efforts axiaux trop importants). Ces moteurs sont, en général, conçus pour effectuer du positionnement rapide, c'est-à-dire des démarrages et arrêts permanents. C'est le mode de travail le plus dur pour un moteur. Ils sont d'ailleurs uti-

CS 80 -

-son couple de démarrage est élevé,
-il ne produit pas d'étincelle aux balais qui, de ce fait, peuvent être métalliques, d'où suppression de la chute de tension dans les charbons.
-la commutation des enroulements induits est très bonne, d'où absence de transitoires ce qui réduit les étincelles entre roues et rails, avec comme conséquence une réduction importante de l'encrassement.

EN CONCLUSION : il faut choisir soit des moteurs à nombre de pôles élevé, 5 est un minimum, avec un champ inducteur progressif (anneau de ferrite ou encoches inclinées), ou mieux un moteur à induit sans fer, l'idéal étant de lui adjoindre un petit volant d'inertie.

JEAN-CLAUDE RAGOT

Un moteur sans fer, ça bouscule un peu les vieux principes de technologie. En fait, on en parle, on est pour, on est contre, sans toujours savoir pourquoi. Mais dites, qu'est-ce exactement ?

D'abord, sans fer, c'est vite dit, car seul le rotor est sans fer. Tous les modélistes savent ce qu'est un moteur conventionnel et comment il est constitué. Par contre, peu sans doute ont démonté un moteur à rotor sans fer. Prenons donc la description de l'un pour découvrir l'autre.

Les moteurs électriques que nous utilisons sont composés d'un induit ou rotor portant le bobinage et le collecteur (en fait un commutateur). Ce rotor, pour transformer l'énergie électrique en énergie mécanique, tourne par le jeu des forces magnétiques, dans un inducteur. L'inducteur, dans le cas qui nous intéresse, étant un puissant aimant permanent.

SANS FER...VOUS AVEZ DIT SANS FER...BIZARRE...

En (A) et (B) deux dispositions courantes pour le moteur conventionnel. (voir page suivante). Jusqu'à là vous me suivez ?...bon. Comparons, maintenant, le moteur à rotor sans fer (C) (voir page suivante). Le rotor est en forme

HUET

lisés en aérospatial, ce qui est un gage de fiabilité (pour ceux qui auraient des doutes...!)

En fait ces moteurs n'ont qu'un défaut : c'est leur prix. Toutefois il faut considérer qu'il existe des ensembles motoréducteurs complets qui simplifient grandement le travail de l'amateur. Et là le rapport performances/prix devient excellent - à condition de choisir le moteur le mieux dimensionné pour l'utilisation que vous allez en faire :

- grosses machines à usage fréquent (sur réseau) Moto-réducteur KIT-ZERO 10-H-01.
- grosses machines à faible usage (vitrine + quelques roulements) PORTESCAP RG 7.
- machines de manoeuvre : PORTESCAP RG 7 et KIT-ZERO 10-H-02.
- petits engins et autorails : PORTESCAP RG4.

Le montage de plusieurs RG 4 sur une machine de type BB peut être une solution intéressante, mais attention aux tendances au patinage avec des essieux non accouplés.

Parlons prix : compter environ 300 F pour un RG 4C, 600 F pour un RG 7, 1445 F pour le gros KIT-ZERO et environ 1000 F pour le petit.

Comparez avec le coût d'un équipement complet avec moteur classique, plus transmission, plus le travail d'installation...!

Il ne faudrait pas oublier, toutefois, que les performances réelles de votre matériel dépendent d'abord DE LA QUALITE DE LA REALISATION ET DE LA QUALITE DE ROULEMENT DE VOS VOITURES ET WAGONS. *

Il vaut mieux une vis sans fin bien réalisée qu'un train de pignons grossiers. Il vaut mieux améliorer le roulement des wagons que d'augmenter la puissance des moteurs.

(* souligné par la Rédaction d'H d'O)

de cloche. Cette cloche est composée des différentes bobines de l'induit raccordées au collecteur. A l'intérieur de cette cloche on trouve l'aimant permanent inducteur.

La cloche est montée sur un axe traversant le centre de l'aimant. Elle tourne donc autour de ce dernier et

le magnétisme de l'aimant est canalisé à l'extérieur dans un tube en fer servant de carcasse.

...

JEAN-CLAUDE RAGOT

SANS FER...ET SANS REPROCHE !

Suis-je clair ?...A peine...!
Recommençons autrement. Au centre du moteur nous trouvons un aimant fixe. Autour de cet aimant tourne l'induit dont les différentes bobines forment un cylindre. Ce cylindre est traversé par les forces magnétiques de l'aimant qui vont se refermer dans la carcasse extérieure en fer.
Est-ce mieux expliqué ?...Hum !!!
Le plus simple c'est peut-être de vous montrer un dessin en perspective (document MAXON - (D))

Maintenant que vous connaissez le principe de construction passons aux détails particuliers. D'abord cette disposition : cloche et aimant. Comme vous pouvez le constater, au niveau de l'encombrement, on peut difficilement faire mieux. Deux gros avantages : les pertes magnétiques sont pratiquement nulles. Vous pouvez le constater sur certains de ces moteurs autour desquels aucune pièce en fer ne vient se coller.

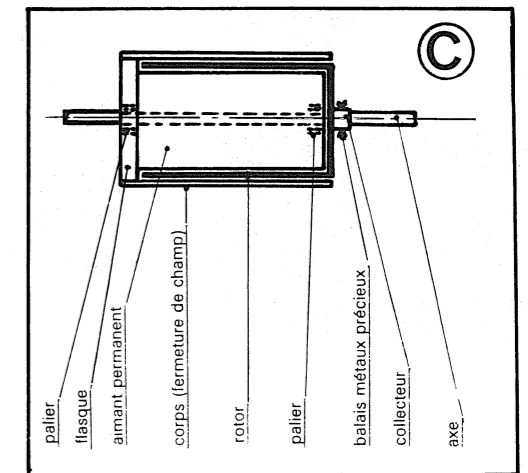
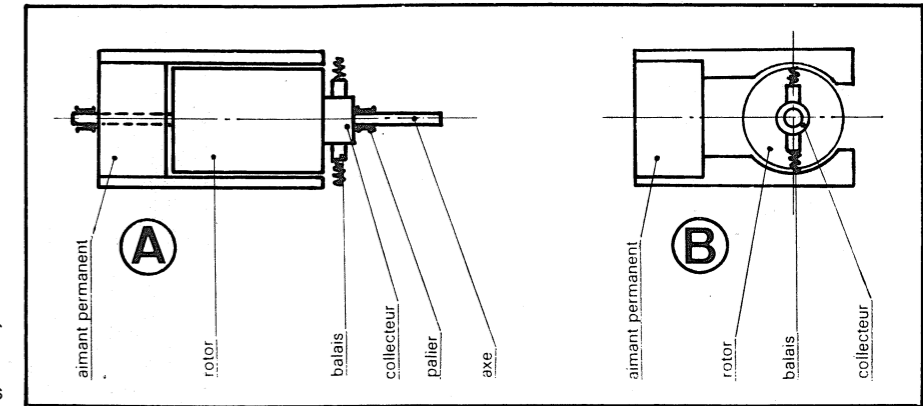
Et puis ce rotor qui est presque égal au diamètre et à la longueur du moteur - dans un moteur le couple est tout de même fonction du Ø de l'induit et la puissance à sa longueur !

Ensuite...eh bien, ensuite il y a cette fameuse absence de réaction d'induit qui, dans les moteurs classiques, est due à la présence du fer. Cette absence évite les étincelles au collecteur et a permis d'utiliser des balais métalliques de section plus faible, d'où un collecteur de diamètre plus petit. Il en découle, outre une chute de tension négligeable, une vitesse linéaire plus faible, d'où une moindre usure des balais et moins de frottement. C'est ce qui fait que ces moteurs démarrent avec une fraction de volt.

Autre avantage de ces moteurs, pour leur diamètre ils sont lents. En effet, un moteur de Ø 22 mm dont le collecteur comporte sept lames tourne à vide en moyenne à 8000 t/m. Un de Ø 26 avec 11 lames au collecteur tourne en moyenne à 5000 t/m.

Ceci est très important pour le rapport de réduction du réducteur.

VOIR EN PAGE 30 L'OPINION DE
ROBERT LABORDE SUR LES MOTEURS



Pour une machine à vapeur nous devons tourner à environ 300 t/m sur l'axe des roues (vitesse du moteur à piston ce qui donnera en charge un rapport maximum de 1/20 pour le Ø 22, et 1/15 pour le Ø 26. Et plus le rapport du réducteur est faible, meilleur est son rendement.

Maintenant, parlons puissance : suivant la nature de l'aimant et la limite de température du rotor (il ne doit pas, en effet, se déformer sous l'action de la chaleur pour ne pas frotter dans l'entrefer), on aura une puissance, pour un Ø 22, de 2 à 6 w efficace, donc une puissance mécanique directement utilisable sur l'axe du moteur.

Pour un moteur de Ø 26, on aura de 4 à 20 w. A comparer avec les 9 w du moteur JFJ 12 volts.

On pourrait parler aussi de l'absence de freinage magnétique du rotor, ceci est primordial pour une transmission réversible si intéressante pour la souplesse de l'engin construit.

Et puis ces moteurs étudiés et réalisés pour des techniques très évoluées, bien éloignées de nos petits trains, sont calculés d'une manière très précise et ont, de ce

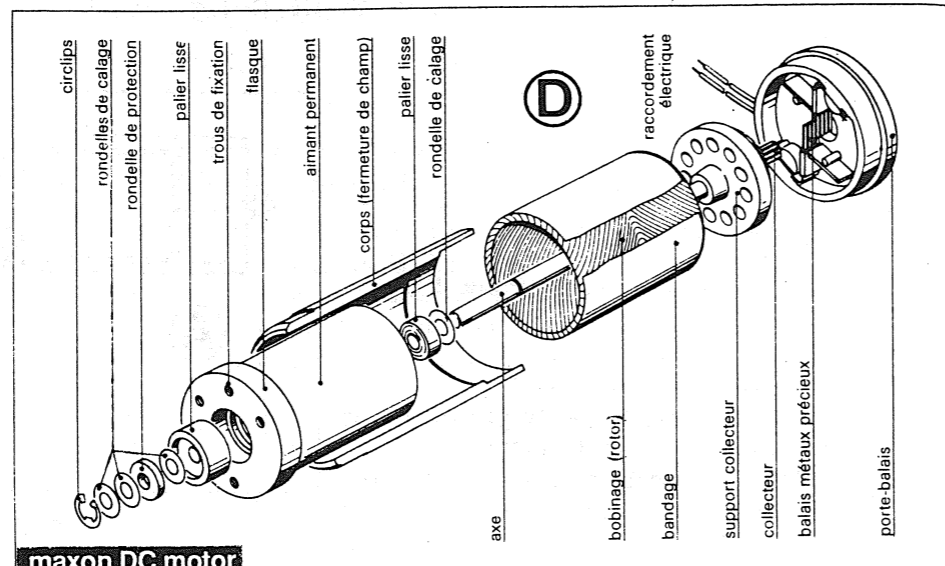
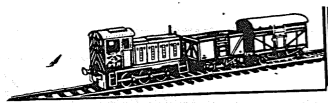
LA BATAILLE D'HERNANI

SANS FER ...
ET SANS REPROCHE !

fait un excellent rendement pouvant dépasser, sur certains types, 80 %.

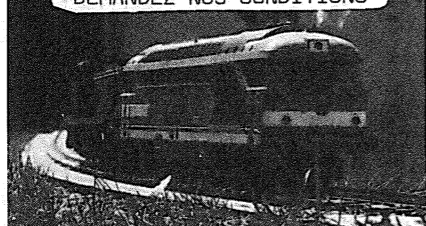
Une prochaine fois, nous parlerons des réducteurs, le complément indispensable des moteurs.

JEAN-CLAUDE RAGOT



LE GUIDE DU ZERO

CET ESPACE VOUS EST RESERVE
DEMANDEZ NOS CONDITIONS



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

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

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 : 1200 F.

Documentation et tarif contre enveloppe timbrée à

HUET, 5 rue des Anciens Combattants 59175 TEMPLEMARS

LE TRAIN
AUTE FIDELITE

LES BELLES VOITURES DE LA C.I.W.L.

PIERRE GRIVEAUX

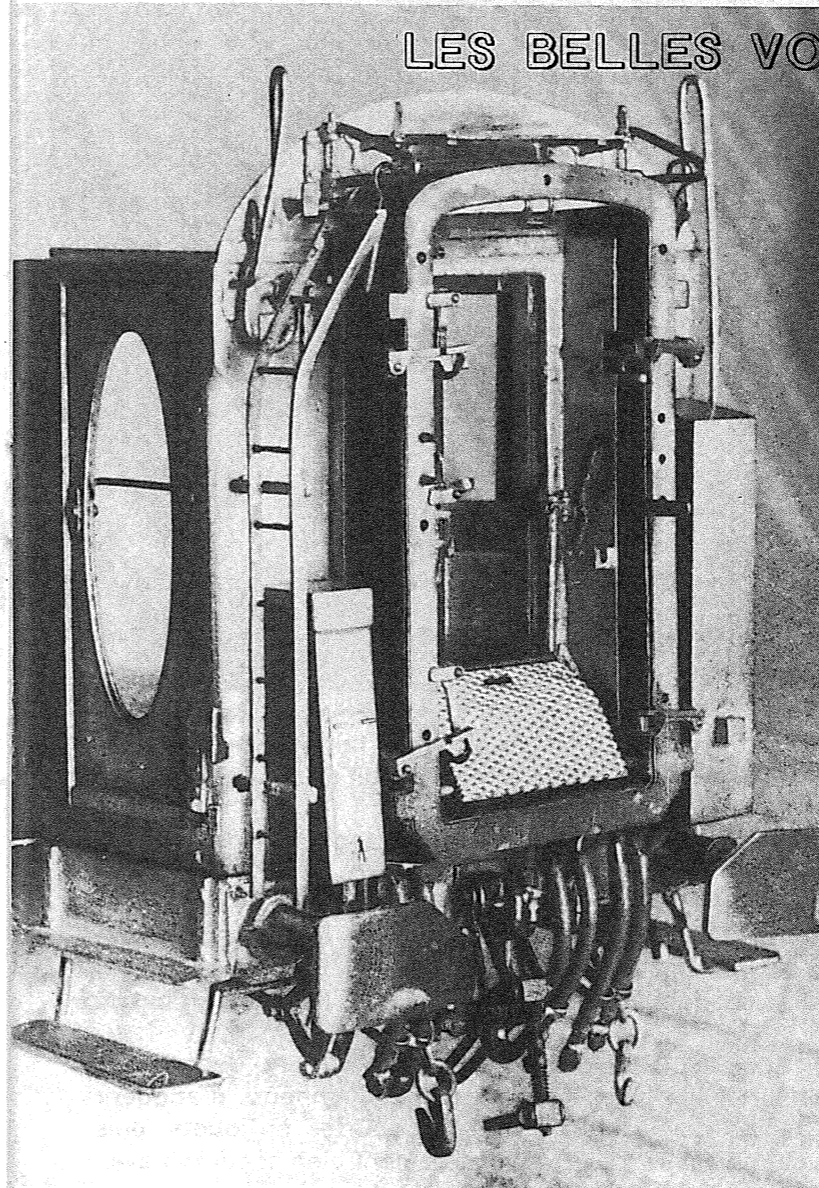
Dans le n° 32 d'H.d'O, sous les photos 6 et 7 (la voiture CIWL de PIERRE GRIVEAUX), mon exclamation : "une oeuvre d'art !", m'a valu des reproches de l'auteur : "Ce n'est pas une oeuvre d'art, mais le résultat d'une étude".

Les gens modestes posent problèmes. Je ne dirai donc plus "oeuvre d'art", mais ... "chef-d'oeuvre. C'est à dire oeuvre que les compagnons devaient soumettre à l'examen, pour passer maître dans ces corporations très fermées, entre 1565 (sous CHARLES IX) et la Révolution (qui mit fin à l'obligation du chef-d'oeuvre).

Alors, connaissez-vous un jury qui ne songerait à déplier un tapis rouge devant Pierre Griveaux et sa Pullman Côte d'Azur 4138 ?

"Il faut rendre à chacun selon ses oeuvres" (VOLTAIRE).

J. Anchembault



(LA 4138 VUE DE 3/4, COTE ECHELLE
ET FREIN A MAIN).

PHOTOS PIERRE GRIVEAUX

VOITURES DE LA C.I.W.L. REPRODUITES A L'ECHELLE 1/435

UN PEU D'HISTOIRE

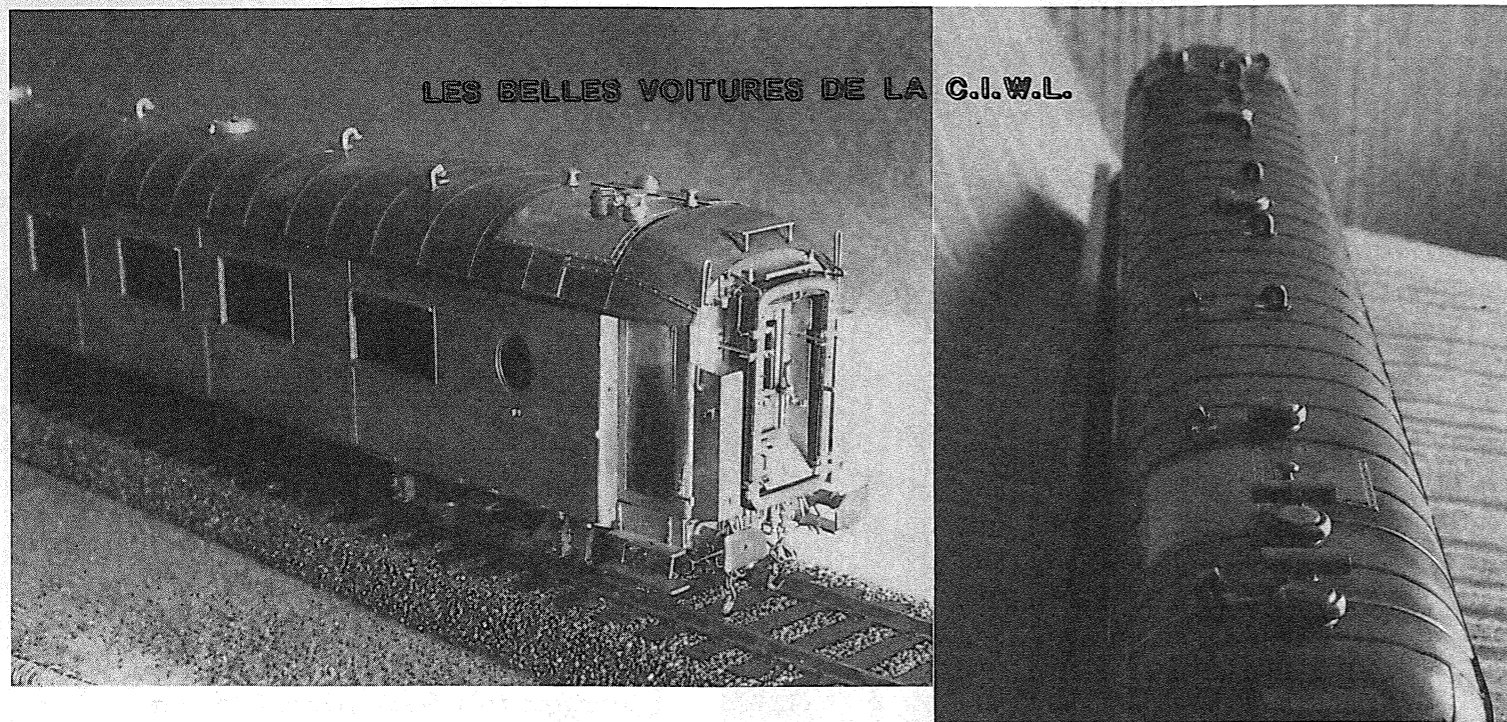
C'est en 1872 que les premières voitures lits construites à VIENNE par la récente C.I.W.L., firent leur apparition en Europe.

Ces voitures ont tout de suite fait l'admiration du public, autant par leur nouveauté que par leur confort. D'année en année les techniques évoluèrent, entraînant parallèlement des raffinements d'aménagement et de luxe.

Les voitures avaient au début deux, puis trois essieux et enfin des bogies dès 1880. Les caisses et les châssis étaient construits en teck. Petit à petit le métal vint remplacer le bois mais les caisses étaient toujours faites en teck. La dernière série construite de ce type, fut des PULLMAN pour l'Espagne, en 1930; série 4165 à 4171.

En 1922 les premiers wagons-lits métalliques sont présentés au public. Ces voitures entièrement métalliques ont été construites par la LEED FORGES Co en Angleterre; séries 2641 à 2674. La livrée était bleue réhaussée de filets or et les inscriptions étaient rapportées en lettres de bronze. Ces wagons ont été immédiatement affectés sur la ligne prestigieuse du "MEDITERRANEE EXPRESS", baptisée par le public "TRAIN BLEU". A titre d'information, c'est seulement bien après la guerre en 1949 que la C.I.W.L. et la S.N.C.F. ont officialisé les termes TRAIN BLEU sur les plaques de parcours.

Pour les voyages de jour la compagnie a fait construire des voitures Salons PULLMAN métalliques en remplacement des anciennes voitures en teck. Leur livrée était marron et crème 1926, avec des filets or, puis bleue et crème 1929 mais toujours avec des inscriptions en lettres de bronze. Dans le milieu des années "30", les voitures conservées pour le service PULLMAN étaient toutes en livrée bleue et crème avec des filets et des inscriptions peintes en jaune.



Ces différents trains connurent des heures de gloire par l'engouement de la clientèle. En effet il était de bon ton dans "les années folles" et les milieux chics, de faire un voyage sur la "COTE" par le TRAIN BLEU ou en PULLMAN. Pour les autres le rêve servait de soutien.

Après ce bref rappel historique, divisons l'échelle par 43,5 et passons rapidement aux reproductions de ce matériel.

Dans la reproduction des wagons, c'est certainement les voitures C.I.W.L. qui ont inspiré le plus les constructeurs; d'abord en jouets, puis en modèles plus élaborés pour finir par des productions de classe comme les modèles de Monsieur DARPHIN. Ici comme dans la réalité, certains collectionneurs privilégiés ont acquis quelques pièces mais les autres n'ont pu se nourrir encore que de rêves.

Il faut rendre hommage à la firme ELETREN, qui depuis plusieurs décennies a commercialisé de nombreux types de voitures et a permis enfin aux collectionneurs d'acquiescer de beaux modèles. Dans un premier temps ce fut les séries dites courtes en jouets, puis toujours en jouets les séries que nous connaissons tous, particulièrement bien décorées avec des cotes de construction dans l'ensemble satisfaisantes.

Cet article sur les voitures ELETREN, devrait permettre aux ferroviathes soucieux de modifier l'aspect de leurs voitures, de le faire en plusieurs stades, suivant leur goût et leur dextérité..

Si on devait classer les différents stades, trois niveaux seraient nécessaires.

- 1° Amélioration de l'aspect des voitures (présent article)
- 2° Superdétaillage des voitures
- 3° Utilisation des pièces ELETREN pour la construction de modèles

Une quatrième phase finale aboutirait, en une construction intégrale de voitures entièrement en laiton

Etudions dans un premier temps, la partie la plus accessible pour tous les modélistes désireux de modifier leurs modèles, sans entrer dans des transformations profondes.

PIERRE GRIVEAUX



AMELIORATION DE L'ASPECT DES VOITURES ELETREN

Quand on regarde une voiture, on le fait généralement de face; aussi plusieurs choses gagnent à être modifiées.

- 1° Les baies par l'ajout d'aérateurs à lames.
- 2° Les caisses par l'ajout de plaques de parcours.
- 3° Les toits par l'ajout ou le remplacement des éléments.
- 4° Les roulements pour ceux qui "font rouler" ou ceux, beaucoup plus nombreux, qui regardent avec les mains.

1.1 AERATEURS A LAMES

La plupart des voitures métalliques de type ancien comportaient des aérateurs à lames sur les baies; ce sont les S1 S2 LX Z Y RESTAURANTS PULLMAN.....L'ajout de ces aérateurs ne pose pas de difficultés particulières. Il est nécessaire néanmoins vu la répétitivité des pièces de construire un modèle et d'en faire tirer des répliques en cire perdue. La solution de facilité consiste à se procurer des cadres déjà moulés en cire perdue (*) et de les coller à l'araldite directement dans les encadrements des baies intéressées. Au préalable, les cadres seront ajustés, polis, puis vernis. Une plaquette de matière plastique rayée au nombre de lames devra être glissée à l'intérieur.

2.2 PLAQUES DE PARCOURS

Les plaques de parcours sont obtenues à partir d'un dessin à plus grande échelle, puis réduit par photographie ou par photocopie. Elles sont ensuite collées sur les caisses avec une colle blanche vinylique de bureau.

3.3 LIGNE DE TOITURE

On ne jettera pas de discrédit sur les modèles en disant que les lignes de toiture sont très fantaisistes.

Cette modification est un peu plus difficile que les précédentes car elle sous entend une reprise de peinture. La toiture est fixée sur les entretoises d'extrémités qui maintiennent les flancs par deux longues vis .

Le toit enlevé, deux cas sont envisageables. Le premier consiste à modifier la disposition par rajouts et substitution des éléments (*) par d'autres plus appropriés, puis de les repeindre dans le même coloris. Dans le deuxième cas, il faut tout ôter, reboucher les trous, repercer aux bons endroits, coller les nouveaux éléments et repeindre l'ensemble. C'est évidemment cette dernière solution la meilleure car on ne verra pas les raccords de peinture. Toutes les pièces sont collées à l'araldite sous le toit sans problème.

Afin de faire plus réaliste on peut disposer les matelas (*), sortes de plaques de tôles boulonnées situées au-dessus des toilettes et de la chaufferie. Leur disposition est très variable, il faut obligatoirement se référer à un plan. Pour cette opération les couvre-joints du toit devront être arasés, de façon que les matelas mis en forme au préalable, épousent le galbe. La fixation se fait à la colle néoprène ou à l'araldite.

4.4 MODIFICATION DES ROULEMENTS

Les personnes qui font rouler des rames ELETREN conviennent de dire que le roulement laisse à désirer. Le bogie pour sa part gagnerait à être plus massif mais il a le gros avantage d'être fonctionnel. Après quelques modifications simples au niveau de la suspension et du roulement, il pourra faire bonne figure sur un réseau. Les ressorts sont souvent très durs, il suffit de les enlever avec un tournevis, de les chauffer au rouge sombre une seconde puis après refroidissement à l'air, de les remettre en place. Par cette opération l'ensemble devrait perdre un bon millimètre en hauteur. Il faut vérifier l'équilibrage du véhicule et au besoin ne pas assouplir les ressorts, tous de façon identique.

Pour la modification du roulement, il est nécessaire de démonter complètement le bogie et de dégager les oeillets en les limant de l'intérieur. Il sera bon de conserver les boîtes d'essieux en les séparant du reste de l'oeillet. Elles seront percées à 4mm sur 2mm de profondeur maximum et viendront capuchonner les cuvettes après la modification. Elles seront maintenues par collage à l'araldite.

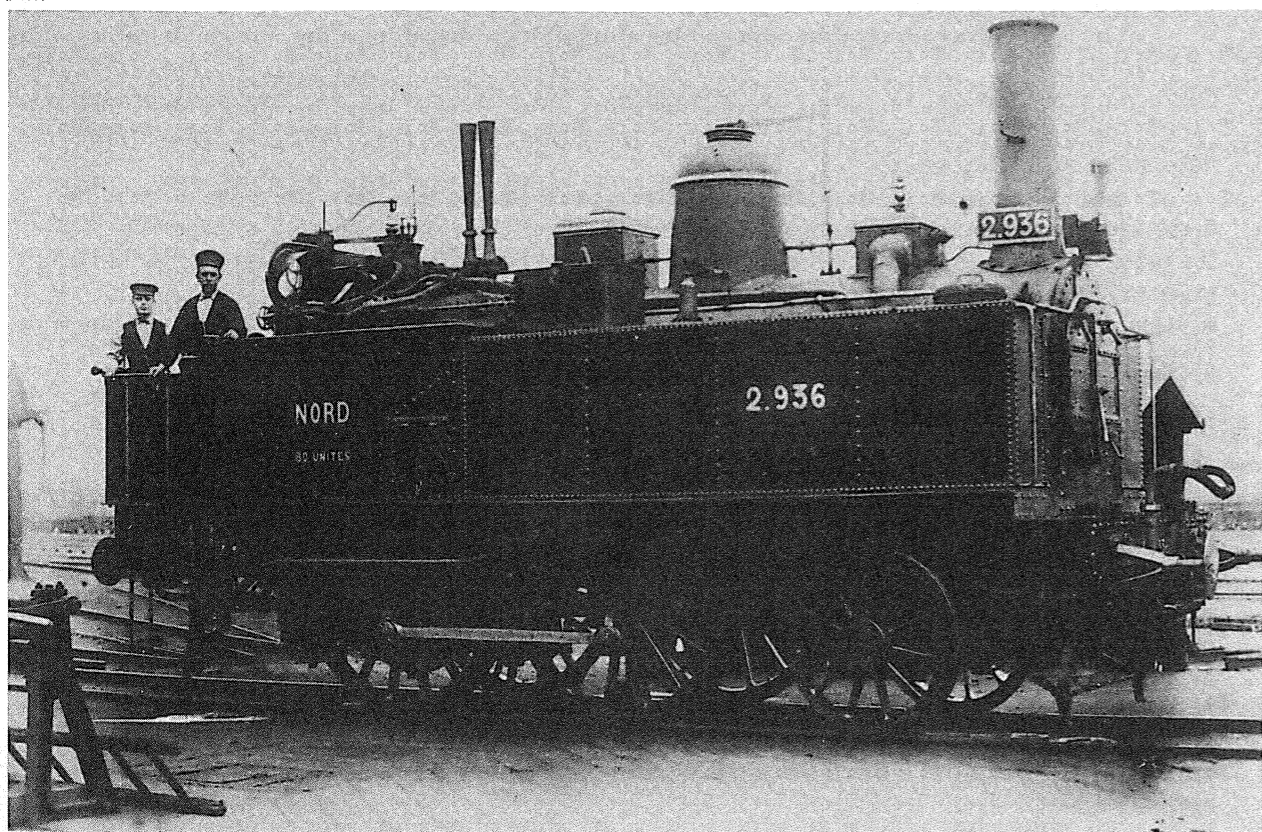
Les fusées des roues mesurent 2mm de diamètre, si on veut les conserver, il faut remplacer les oeillets d'origine par des cuvettes en laiton ou en bronze (*). Vue en coupe la cuvette ressemble à un "T" ou à un tube épaulé de 10mm de longueur environ percé intérieurement à 2,5mm dont le diamètre extérieur sera de 4mm et de 6mm pour le diamètre de la collerette. L'épaisseur de celle-ci sera de 1mm. L'ensemble devra être ajusté, puis la cuvette prendra lieu et place de l'oeillet. Le roulement sera bien amélioré mais cela ne vaudra jamais le roulement à billes.

Il existe dans le commerce des petits roulements à billes de 4mm de diamètre extérieur et 1,5 de diamètre intérieur avec une épaisseur de cage de 2mm, logeable dans les boîtes d'essieux. Pris par quantités le prix de revient du roulement tourne autour de 30 Fr. Dans ce cas il faudra utiliser des fusées de 1,5mm de diamètre. Le système de fixation du balancier au niveau de l'oeillet devra être alésé à 5mm. Les cuvettes auront 5mm de diamètre extérieur et seront percées à 4,1mm sur 2,1mm environ. Les boîtes d'essieux seront percées à 5mm et fixées de la même manière.

Une variante consiste à utiliser une partie du corps de l'oeillet appartenant à la boîte d'essieu, de l'introduire dans la cuvette percée au bon diamètre sur 1 ou 2mm et à coller.

(*) Si plusieurs personnes éprouvent le désir de modifier leurs voitures et que par manque de temps elles ne puissent pas faire les pièces, il peut être envisagé par l'intermédiaire du cercle du zéro de subvenir à cette carence.

12 10 1990 P.GRIVEAUX



LA BICYCLETTE EST UN SPORT DE PLEIN AIR !



(VOIR EGALEMENT H.D'O n° 26 de JUIN 1989)

DOCUMENT K.Z.

DEVENEZ L'ARCHITECTE DE VOTRE RESEAU:

MAQUETTES FERROVIAIRES



BATIMENTS REGIONAUX EN PIERRE SYNTHETIQUE

QUEST ETAT ECHELLE ZERO VOIE NORMALE

DESIGNATION	REF	KIT	MONTE	REMARQUES
HALTE 2 PORTES	180,43302	NOUVEAUTE 91		
GARE 3 PORTES	180,43303	520,00	2300,00	255 X 150
GARE 5 PORTES	180,43305	720,00	3200,00	475 X 190
LAMPISTERIE-WC	180,43306	NOUVEAUTE 91		
WC	180,43310	180,00	600,00	86 X 60
ABRI DE QUAI	180,43314	NOUVEAUTE 91		
HALLE A MARCHANDISES	180,43320	500,00	1500,00	175 X 190 + QUAI
PN MAISON DE GARDE	180,43325	360,00	1150,00	155 X 112
QUAI DROIT BORD BRIQUE	180,43020	90,00	-----	Longueur 19X140 = 2260 mm

RESEAU BRETON ECHELLE 0 VOIE METRIQUE .

GARE RESEAU BRETON	180,43304	725,00	3200,00	SANS HALLE MARCHANDISES
COMPLEMENT HALLE	180,43321	170,00	600,00	
WC	180,43310	180,00	600,00	IDEM TYPE ETAT

Nos productions sont disponibles en kits ou montées sur commande. Alors, profitez du programme le plus complet jamais réalisé au 1/43^e, et effectivement disponible, pour devenir l'architecte de votre réseau !

Nous aurons le plaisir de vous présenter nos productions au prochain Salon de la Maquette et du Modèle Réduit à Paris du 30 Mars au 07 Avril 1991, Venez nous voir.

POUR EN SAVOIR PLUS:

- Listing Tarif contre enveloppe rédigée et timbrée à 5,70 F

- Catalogue général avec abonnement d'un an (4 numéros) au "REGULATEUR" 65 F Franco.

11a Rue Joseph Guillonau
14100 LISIEUX 31.32.38.02

BRUNO MORET

TROYES. — Les Rotondes de la Chapelle St-Luc



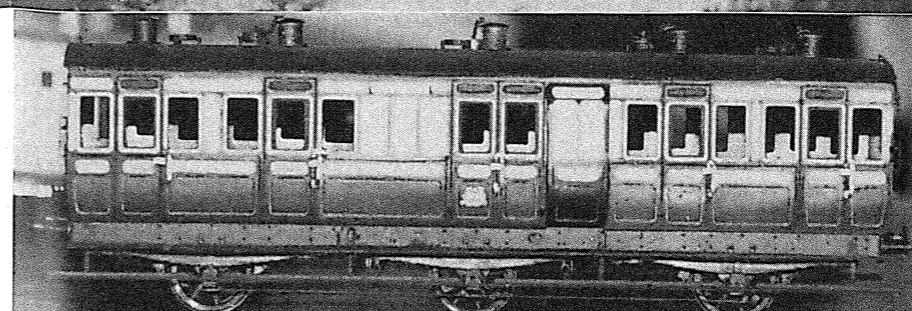
CERCLE DU ZERO

BORDEAUX

Ce mois de novembre la section Sud-Ouest du CERCLE s'est illustrée, au cours d'une exposition organisée par EDF/GDF.

Un grand module réalisé par GEORGES MARCHAIS, ROBERT LABORDE et MARC GUYET, animé par des circulations en va-et-vient, a obtenu un prix très mérité.

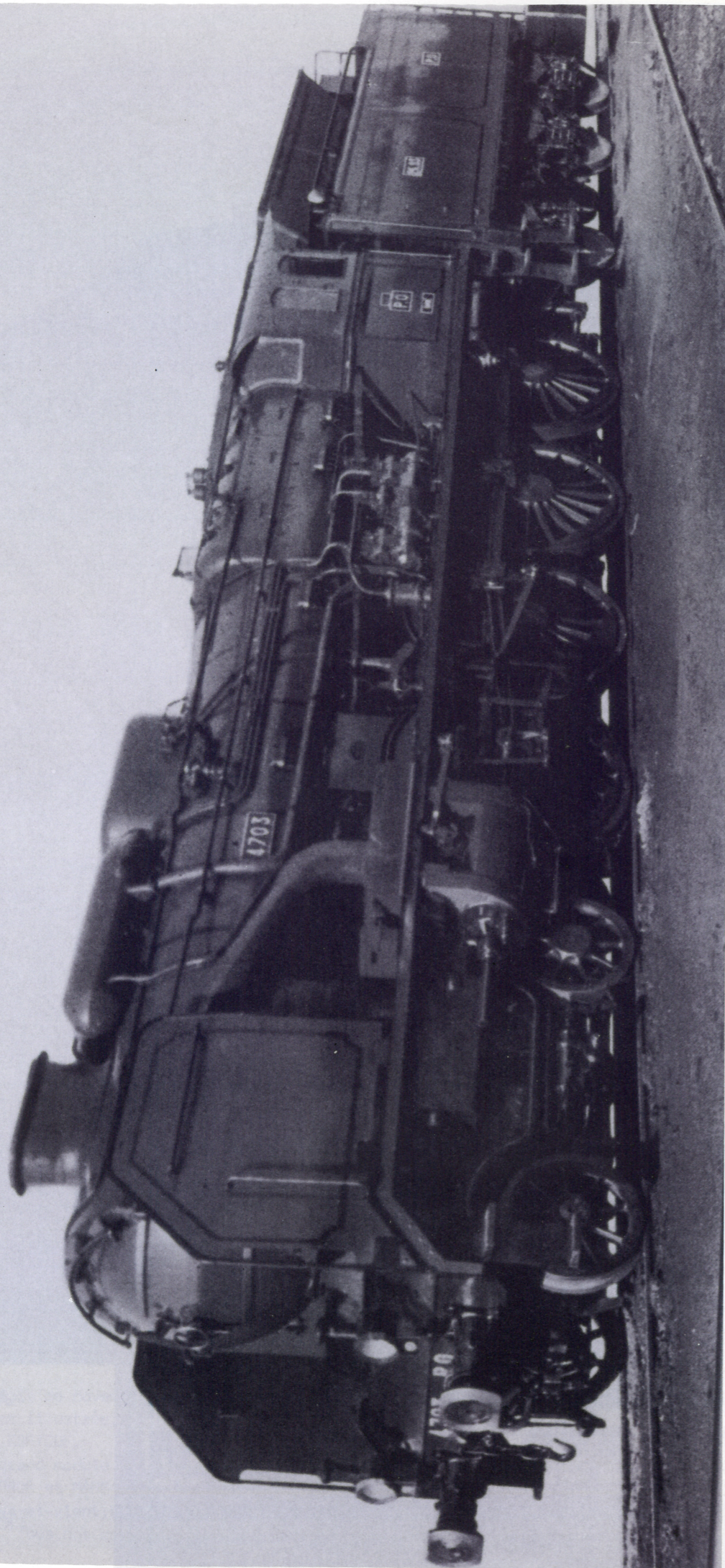
Tous nos compliments !



A.G. CERCLE DU ZERO

EVREUX 1990

KIT VOITURE PO
JOHN BOYLE



LA 240 A 701 a 712 ex PO 4701/4712

HENRI ARNAUD

(la 240 de H.Arnaud)

1) DEBUT DES TRAVAUX / CHASSIS.

Découpe des deux longerons, laiton épaisseur 1 mm x 287 x 34, traçage sur l'un d'eux de toutes les découpes et entr'axes.

Perçer à 2,5 ou 3 les trous A, B et C, ou ailleurs de façon à ce qu'ils disparaissent ensuite (cachés par le 4^{ème} essieu en C).

On peut alors faire les découpes en se gardant à quelques dixièmes du trait.

Réunir les deux longerons bien serrés ensemble aux serre-joints.

Perçage des trous A, B et C. Fixation avec vis à métaux.

Perçer à 1,6 l'entr'axes du 1^{er} essieu.

Appliquer la fausse-bielle et la fixer avec vis de 1,6.

Bien vérifier au 4^{ème} essieu l'alignement des traits d'axes de la fausse-bielle et du longeron, perçer à 1,6 et fixer avec vis de 1,6.

Puis perçer les deux autres 2^{ème} et 3^{ème} essieux. Dépose de la fausse bielle et la mettre en attente car elle servira à faire la même opération lorsque les biellettes d'accouplement seront montées.

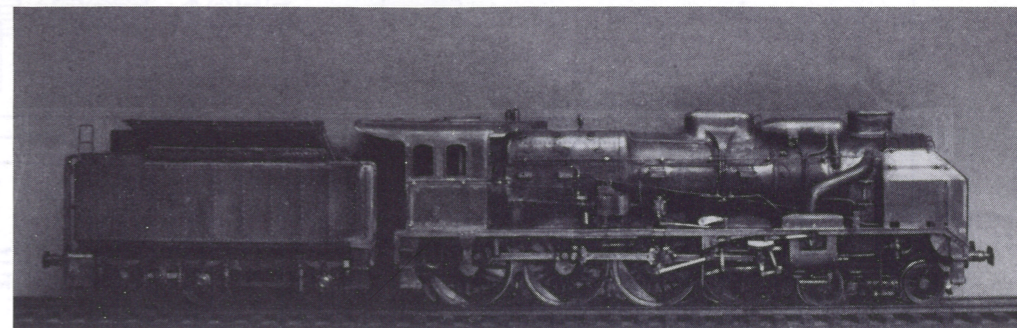
Poursuite des découpages, pour finir au trou B mettre une vis de 1,6 en B' tout à fait en fin d'opération des découpages.

Un soin particulier devra être apporté aux découpes du passage des essieux, de 1,6 passer à 3 puis à 6 mm, forets bien affûtés.

A la queue de rat augmenter vers le haut, légèrement (maxi 1 mm) aux 1^{er} et 4^{ème} essieux pour faciliter la suspension de l'ensemble.

A partir de là j'ouvre une parenthèse : dans H.d'O n° 25, page 17, je ne suis pas d'accord avec LOUIS ROUVIERE lorsqu'il dit que la vis sans fin peut être indifféremment "branchée" sur n'importe quel essieu.

Par expérience j'ai dû modifier justement une 141, l'attaque du 4^{ème} essieu, pour cause de facilité, croyant bien faire.



La répartition des forces est trop inégale, la machine avait tendance au cabrage. J'ai donc pris le 3^{ème} comme essieu-moteur, et elle roule parfaitement bien. Ceci, bien sûr, pour une loco à essieux suspendus.

Dans le cas de l'étude de la 240, c'est le 2^{ème} qui est moteur; avec la configuration de la machine il doit être difficile de faire autrement. D'autre part sur toutes les machines que j'ai construites, 12 au total, l'essieu-moteur est fixe.

Il est bien entendu que je décris ce que j'ai réalisé en n'en fais pas obligation de loi !

J'affirmerai cependant qu'une telle machine ne peut être logiquement équipée que d'un moteur T 55 JFJ, ou de puissance équivalente.

Toutes les découpes étant terminées et les trous Ø 1,6 percés pour fixer les entretoises, séparer les longerons, confectionner les 3 entretoises des 1^{er}, 3^{ème} et 4^{ème} essieux, et commencer l'assemblage, provisoirement, à l'aide des trous A rajouter une autre entretoise ronde ou carrée au choix.

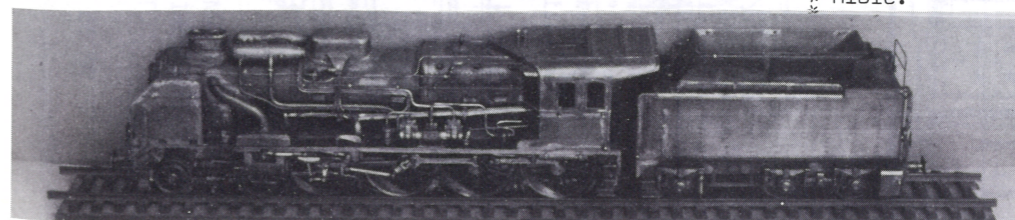
La plate-forme est représentée en trait plein, alors qu'elle devrait figurer en pointillés; mais cela peut permettre de commencer à la réaliser par avance.

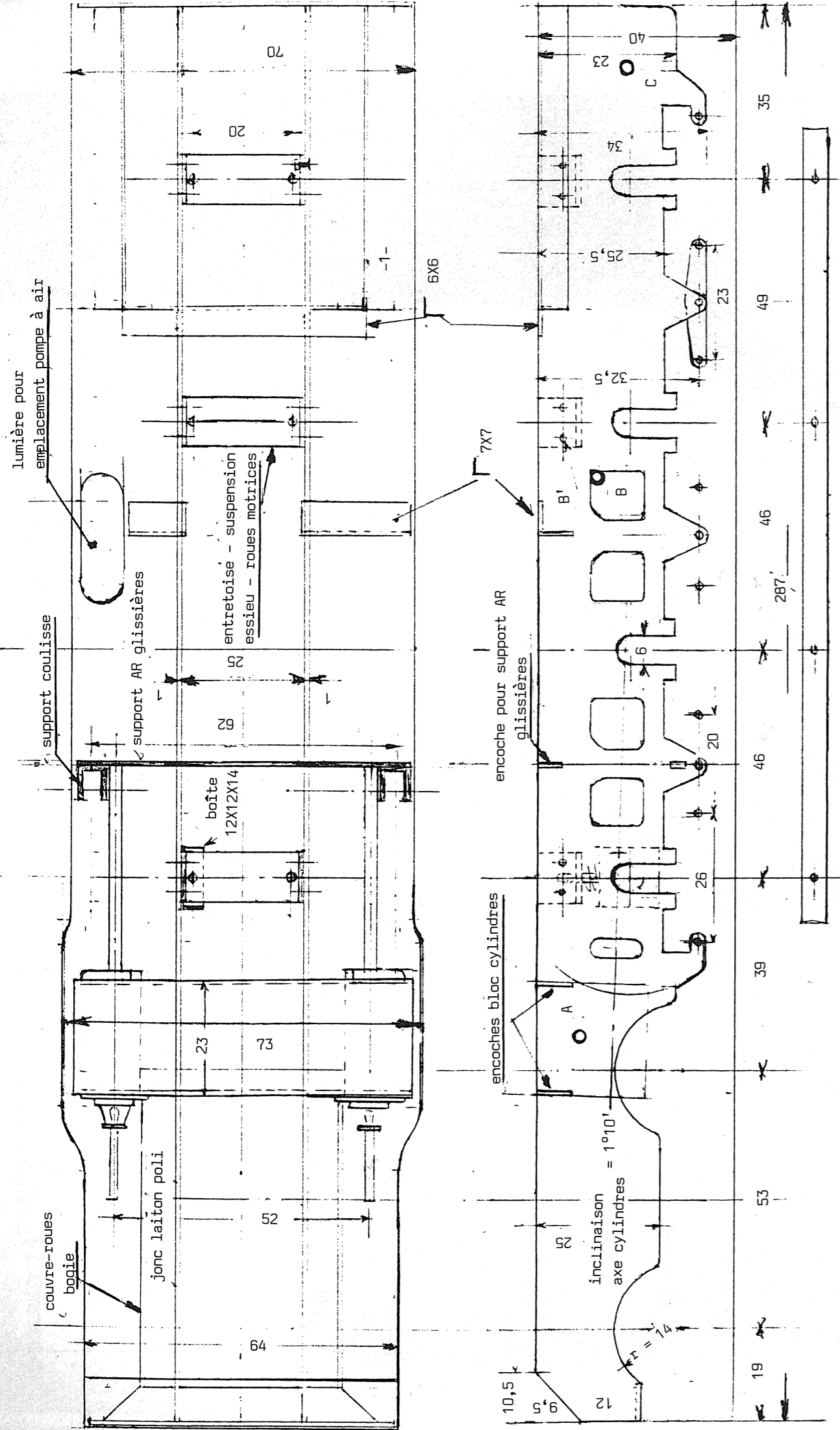
HENRI ARNAUD

A SUIVRE

 * LOUIS ROUVIERE :
 * Je suis tout à fait d'accord avec HENRI ARNAUD
 * concernant la répartition des efforts sur un
 * engin suspendu.
 * En effet, mes locomotives n'étant pas suspendues
 * j'ai pu "brancher" mes vis sans fin sur n'importe
 * quel essieu en fonction de la place disponible.
 * *****

PHOTOS GERARD PETIT

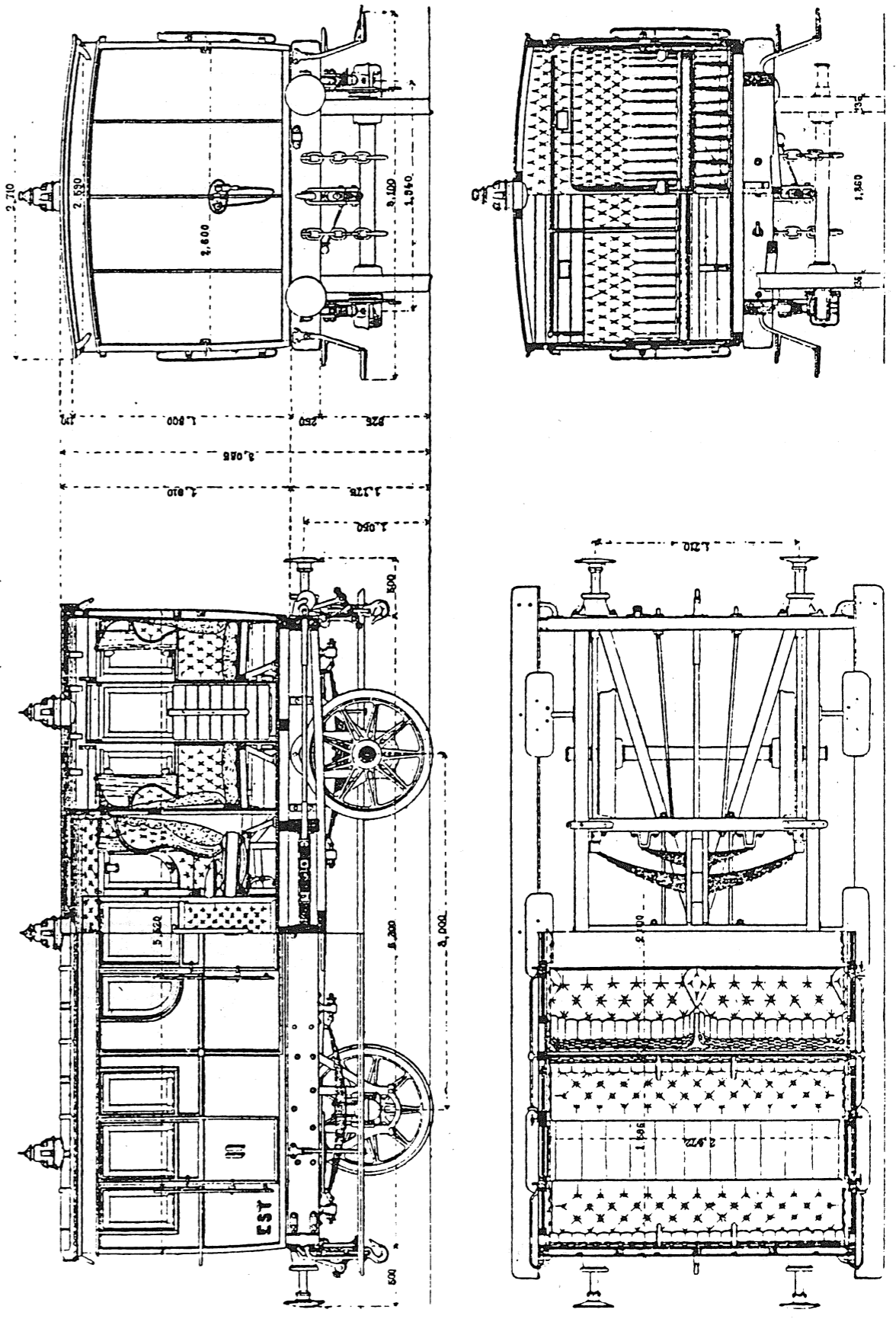




LA 240 PO

HISTOIRE D'O N° 35 DECEMBRE 1990 PAGE 24

VOITURE EST 1855

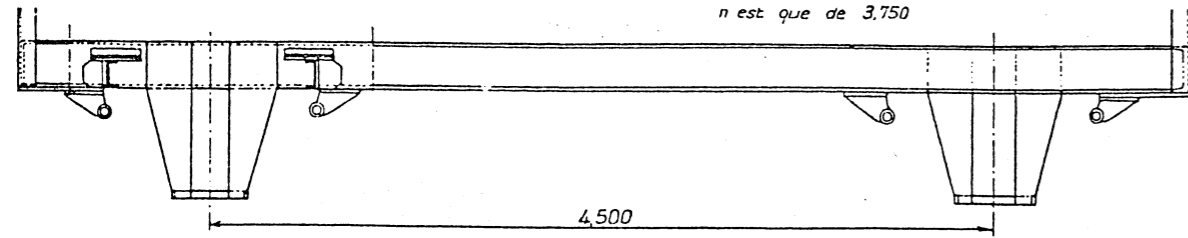


HISTOIRE D'O N° 35 DECEMBRE 1990 PAGE 25

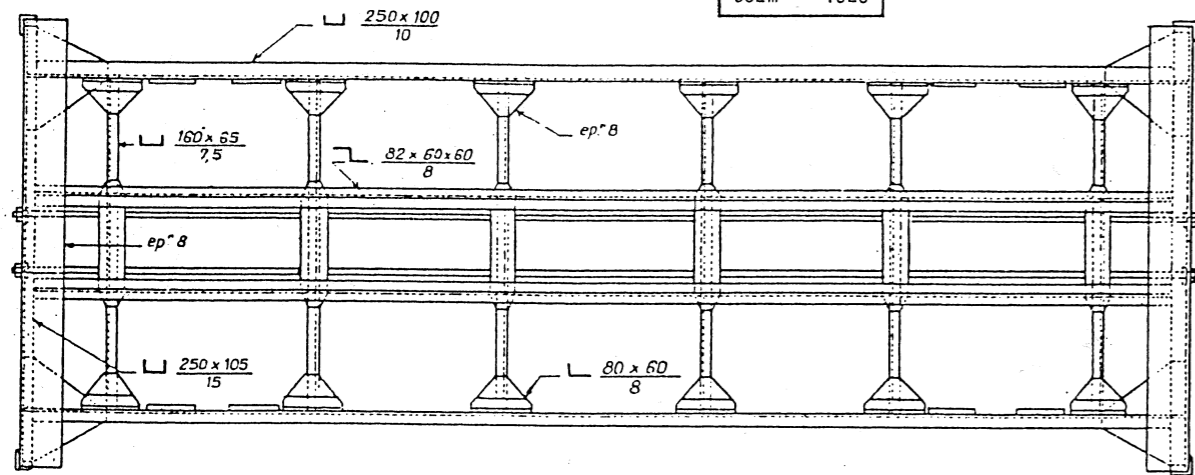
— Compagnie Est. — Voiture mixte, 1^{er} et 2^e classe (modèle 1855).

LES CHASSIS DE WAGONS

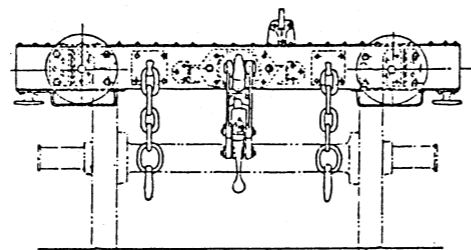
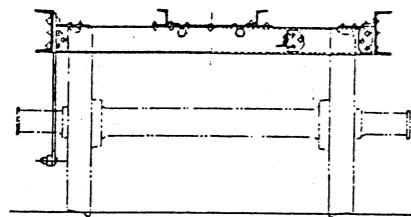
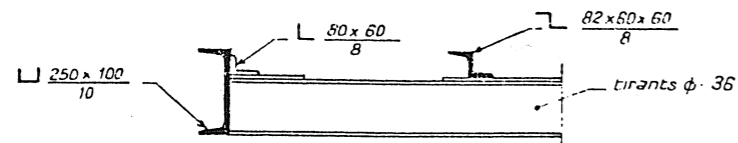
Les profilés sont les mêmes sur le châssis type 1919, mais l'empattement n'est que de 3,750



OCEM 1929



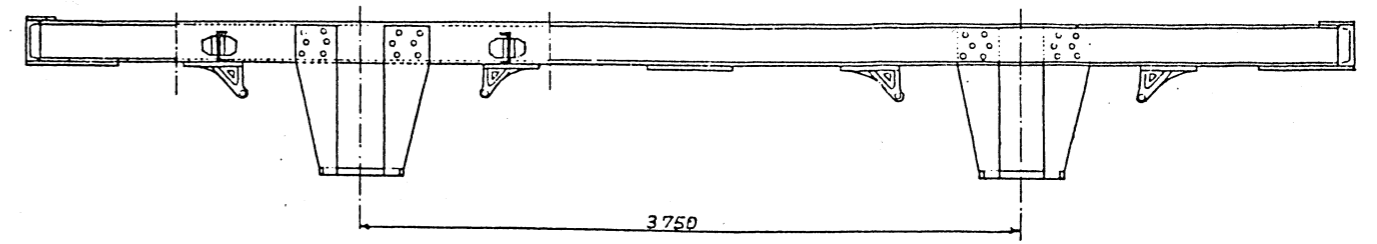
Coupe transversale



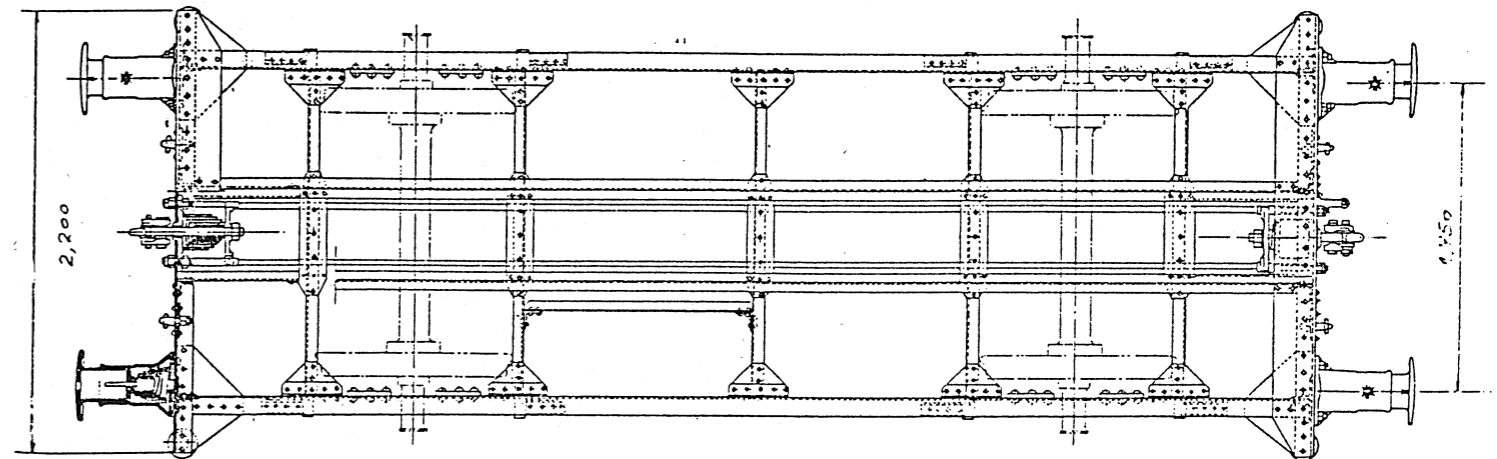
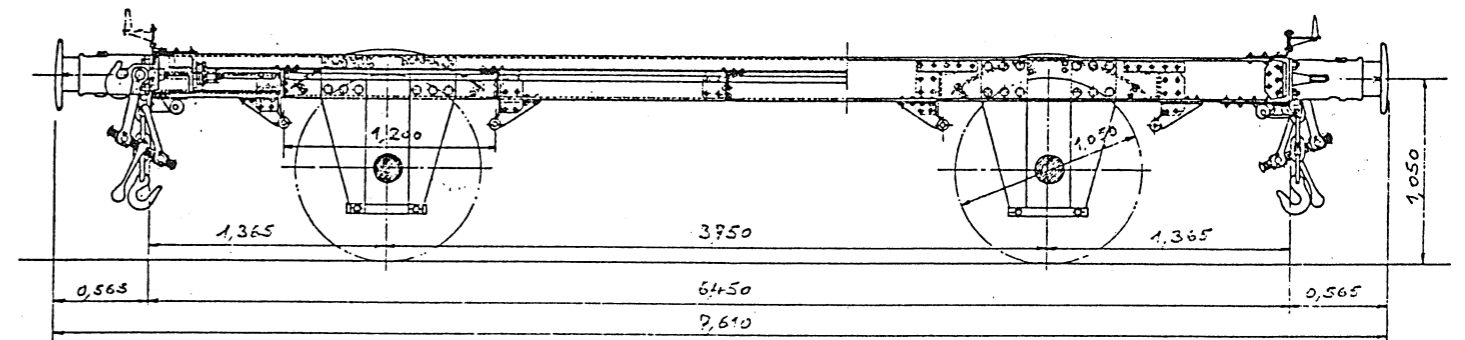
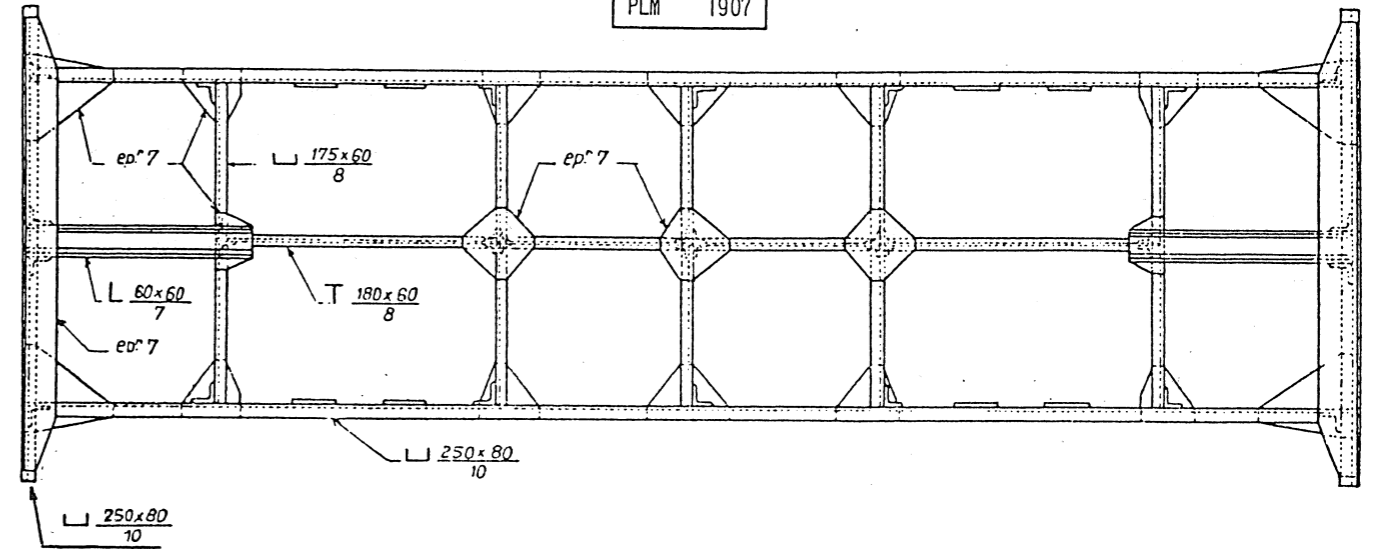
OCEM 1932 (Citerne & Bi-foudres)

DOCUMENTATION KIT-ZERO

LES CHASSIS DE WAGONS



PLM 1907



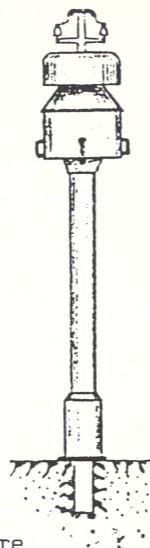
LE CHANT DES CLOCHES

J'ai vu une très belle cloche KIT-ZERO, réas-
sée en C.P. (*)
Mais sonne-t-elle ?
Car une cloche n'est pas si bête qu'on le croit !

A ce propos connaissez-vous son langage ?

SIGNAUX DES CLOCHES ELECTRIQUES PLM

SIGNAL 1	Annonce de départ d'un train (sens impair)	=	
SIGNAL 2	"	pair =	
SIGNAL 3	Annonce véhicules en dérive (sens impair)	=	à transmettre 2 fois
SIGNAL 4	"	pair =	
SIGNAL 5	Arrêt général	= au moins trente coups.	
SIGNAL 6	Annulation d'un des signaux précédents	=	
SIGNAL	d'essai des appareils	=	au moins 15 " entre chaque.



ROGER BERSOT

((*) Voir H.d'O n° 33 page 26)

LE CAS DU K ERRONE !

Voici quelques remarques concernant le couvert à bestiaux présenté par GEORGES MARCHAIS dans H.d'O n° 33 page 27.

Tout d'abord il faudrait KX et non Ky (erroné !). En effet l'indice y n'est apparu qu'en 1924, lors du marquage unifié pour désigner le matériel à bogie.

K signifie ici couvert à marchandises ou bestiaux, X = chargeant, au moins, 8 t. K et X sont en majuscules.

Ceci dit ces wagons proviennent du CHEMIN DE FER D'ORLEANS A BORDEAUX (OB) 1853-1855. On les trouve à l'ETAT PO dès 1857.1302 w KX 3735 à 5041.

Il manque 5 wagons n° 3809, 4055, 4260, 4273 et 4438. La charge est de 8 t., les dimensions intérieures de caisse mentionnent : longueur 5 m 93, largeur 2 m 49, hauteur 1 m 98.

Enfin il est mentionné que les 3735 à 4234 ont des tampons en caoutchouc, ainsi que les 4283 à 5041. Par ailleurs les 4235 à 4282 sont du modèle BUD-DICOM.

Enfin les wagons n° 3289, 4017, 4147, 4172, 4153, 4218, 4388, 4876, 4948 ont été équipés de volets (rabattants) en remplacement des rideaux en toile goudronnée d'origine... (Ne m'en demandez pas plus pour cette époque, car, bien que je ne sois plus très jeune, en 1857 mon grand-père n'était pas encore né !!!)

MARCEL LE QUAY

(A SUIVRE)

Par la suite voici comment cette série évolue. On va faire un grand pas et sauter en 1904 où il reste 1168 w dégroupés en KX 33735 à 33770 + 3771 à 4234 + 4283 à 5041.

A cette époque on précise : tare 6 t 300, charge 8 t 000 longueur du châssis 6 m 010, longueur hors tampons : 6 m 950, empattement des essieux : 2 m 700, surface : 14 M2 76. 21 w ont reçu des volets rabattables (N° entre 3889 et 4948). Je vous fais grâce du détail !

En 1916 rien de nouveau, sauf que le parc est tombé à 1158 unités.

En 1924 = marquage vérifié inter-réseaux. Rien de changé dans les n°, par contre la lettre de série devient K (tout seul) avec, toutefois, des transformations.

En 1926 on a donc :

415 w K 3771 à 4234 (chiffre qui tombe à 387 w en 1927)

27 w K 31037 à 31064, avec des empattements de 2 m 700, 3 m 100 ou 3 m 500, et des châssis de : 7 m 070 ou 7 m 050 (châssis anciens). Châssis nus de 6 m 010 ou 6 m 000 (acier).

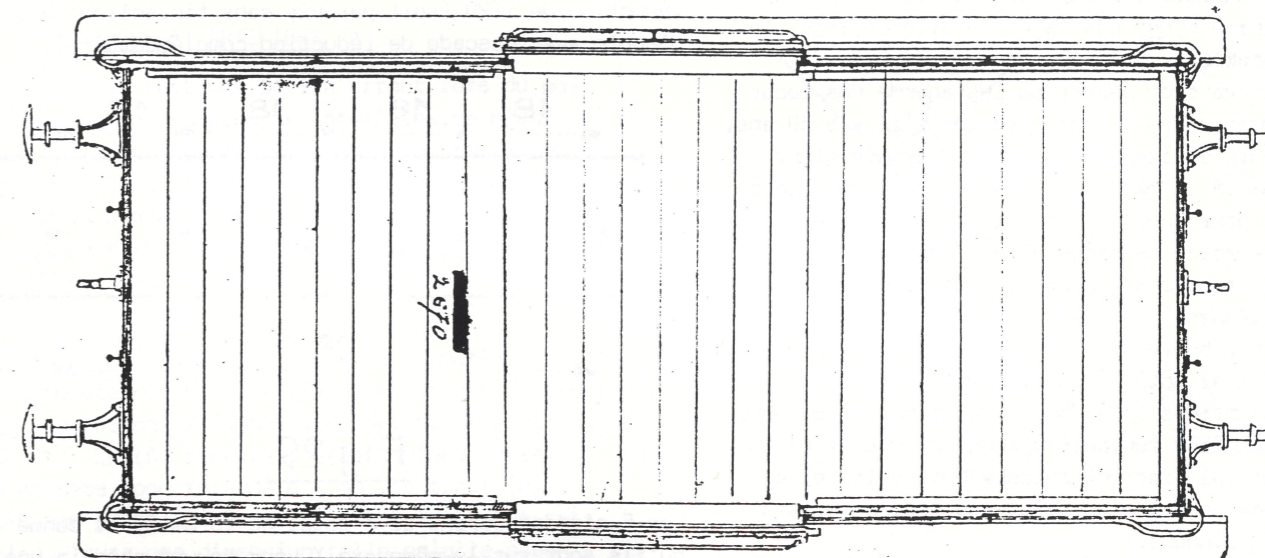
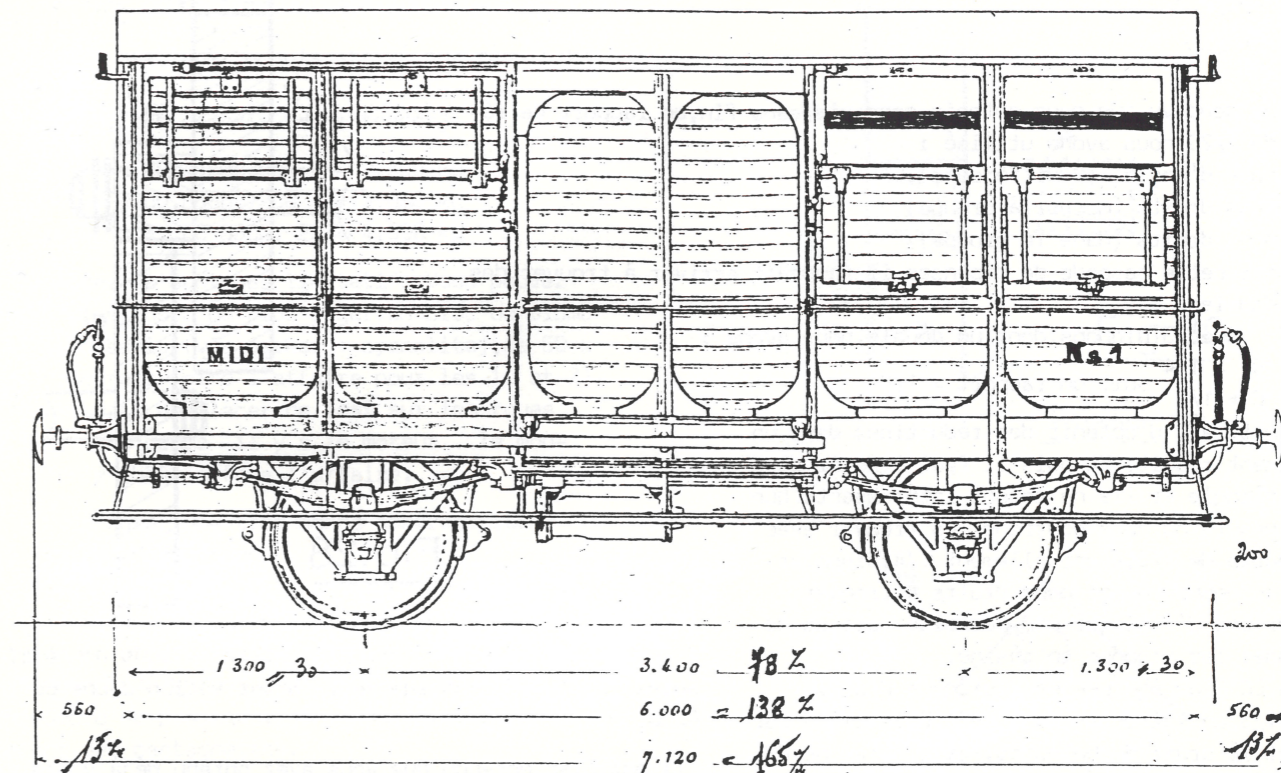
Ce 27 w étant les ex KX 4237 à 4280. Ceux ayant reçu le châssis acier ont une charge de 11 t 000.

Les 4237 à 4280 sont à rideaux, sauf le 4277 qui a reçu des volets rabattants.

Les K 33735 à 33770 sont 28 w en 1925 et 25 w en 1926. Il s'agit des anciens KX 3735 à 3770 (un 3 ajouté en avant du n° d'origine), empattement 3 m 100 et 3 m 500, tare 6 t 300, charge 8 t 000 ou 11 t., rideaux toile goudronnée. 6 w ont encore leur charge à 5 t 5. Ceux qui chargent 11 t 000 ont un châssis acier.

WAGON COUVERT MIDI

COLLECTION GEORGES MARCHAIS



A.G. CERCLE DU ZERO EVREUX 1990

Maisonnette construite
par GEORGES MARCHAIS

HISTOIRE D'O N° 35 DECEMBRE 1990 PAGE 29

ROBERT LABORDE RENE CHEVROT

Nous avons donc vu que pour obtenir, sans vis sans fin, un rapport de réduction de 1/20 nous avons utilisé :

- 2 pignons d'angle (\emptyset différents),
- 3 pignons droits (moteur à groupe)
- 6 pignons droits (dans le groupe).

Pour éviter cette cascade de dépenses il faudrait arriver à trouver des pignons doubles.

(FIG. 28) .Avec 3 pignons, dont un double, nous avons :

- A --- B' = 1/4
 - B'' --- C = 1/2
- soit un rapport = 1/8

Cela permettrait d'obtenir des réductions dans un encombrement réduit. Et puis il faut trouver des pignons d'angle et ils ne seront intéressants que dans la mesure où nous pourrions les trouver avec des rapports de 1/3, éventuellement 1/4. Sinon, attention au nombre de pignons droits à trouver. Je me permets d'insister une nouvelle fois et de recommander les pignons en résine.

J'ai une CC 7100 équipée de 2 pignons d'angle rapport 1/3 en laiton (surplus US). Elle imite parfaitement le bruit du bulldozer. Par contre une BB 9200 est équipée des mêmes caractéristiques mais en Delrin; ce n'est pas le grand silence, mais rien de comparable.

Enfin et avant de passer au lestage de nos locos je voudrais pouvoir vous dire que, s'il y a 30 ans, nos moteurs étaient des moteurs d'essuie-glace rebobinés (à la main), nous assistons à une pub à outrance pour nous vanter tel ou tel mérite de tels moteurs. Je ne disconviens pas, ils sont très bons, mais trop chers pour la différence de caractéristiques.

Je n'ai pas honte de vous avouer que, hormis quelques JFJ, j'ai opté définitivement pour des moteurs (aux yeux bridés !) à 75 F. J'ai donc une BB 9200 et une 2D2 5500 équipées chacune de deux moteurs à 75 F, et qui tractent chacune huit voitures à bogies aménagées. Cette faible dépense compensant celle des pignons.

Certains me rétorqueront que ces moteurs sont gourmands. C'est vrai mais trop nombreux sont encore qui font tourner avec des transfos trop faibles. Il ne faut pas faire des économies avec les alimentations et prendre des moteurs ultrasophistiqués. Car ce ne sont pas les bobinages qui nous lâchent mais les paliers moteurs, par usure.

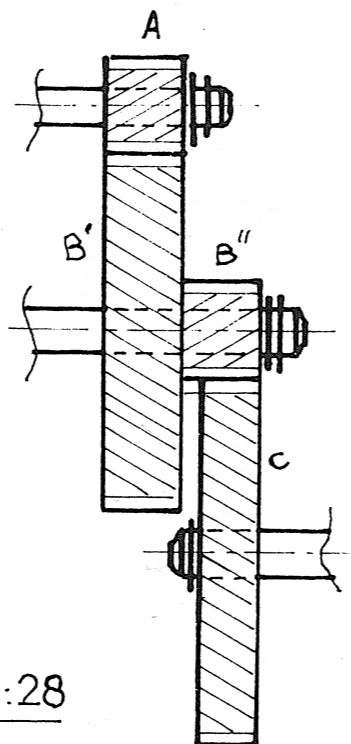


Fig:28

Pour vous aider à y voir plus clair je vous donne ci-après le plan de montage de la motorisation d'une BB 9200.

Il est bien entendu que vous avez obtenu déjà votre réduction de 1/20 (soit par vis sans fin, soit par pignons d'angle avec cascade de réduction complémentaire).

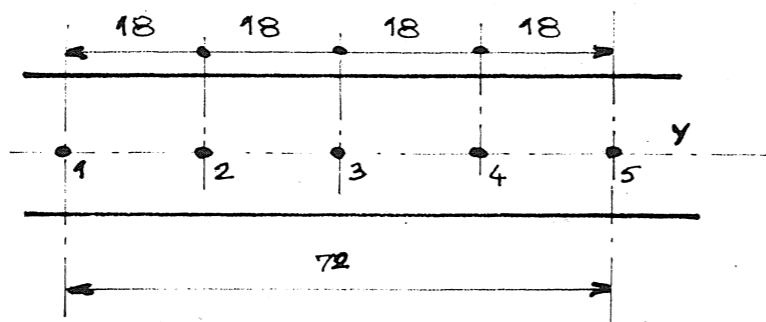


Fig:29

Les 5 pignons seront au \emptyset total de 20 mm. Etant donné qu'ils sont sur le même axe Y, vous pouvez obtenir une suspension de 2,5 mm environ pour 1 et 5 (axes des roues). Le pignon 3 étant, lui, solidaire, soit de la vis sans fin, soit du plus grand pignon d'angle. Voyez, c'est très simple. En réalité cela fait un peu peur... (Ce n'est pas aux amateurs avertis que je m'adresse, mais à tous les débutants qui doivent être conseillés afin de ne pas s'embourber !).

(VOIR H.D'O depuis le n°30)

LE LESTAGE

Sur le plan pratique je suis arrivé aux résultats suivants :

Poids total, lest compris (sans tender)

- 1) 230, BB 4100, 4500, 900 = 2,500 kg
- 2) 231, BB 9200, 8600, 7200 = 3,000 kg
- 3) 141, P ou R, CC 6500, 2D2 = 4,000 kg

Ces chiffres ne sont pas limitatifs. Vous pouvez essayer plus lourd ou plus léger. Un bloc de plomb vissé au châssis (vis parker + cyanolite), de 50 x 50 x 70, devrait faire l'affaire pour les 1 et 2). L'idéal serait de placer ce lest sur les roues motrices; mais comme il y a le moteur... le montage sur le châssis fera l'affaire.

Ainsi vous aurez une très bonne adhérence, sans avachir vos suspensions.

Pour terminer je vous mets en garde sur un sujet précis : attention aux aiguillages, même ceux du commerce. En effet, avec une loco de 4 kg à (approximativement) 70 km/h, vous aurez, après un certain nombre de passages, les lames d'aiguilles qui joueront des castagnettes. Surveillez donc votre voie.

V - LES ASTUCES ET ARTIFICES

Si vous avez fait une petite erreur lors du positionnement de vos pignons satellites, ce n'est pas grave. Il suffit de visser dans le trou excentré une vis de laiton, après avoir fraisé les deux côtés de la plaque. Vous vissez, vous coupez, vous matez et vous soudez. Bien araser ensuite... et votre erreur est rattrapée. Il suffit de repositionner avec un foret bien affûté (Fig. 30).

Enfin si vous craignez de refaire la bêtise vous pouvez adopter l'astuce suivante : sur une petite plaque de laiton (7/10 mm) vous percez trois trous (Fig. 31). Le (A) recevra l'axe du pignon satellite et sera donc taraudé à 4 mm. Les trous (B) percés, par exemple, à 3 mm. Il est évident que cette plaque aura une dimension telle qu'elle s'encastrera dans le bloc moteur, sans faire saillie. Vous monterez provisoirement le pignon sur l'axe (A) et vous présenterez cette pièce dans le bloc de manière à engrener sur le pignon d'axe de roue et sur le pignon accolé au Ph. A l'aide d'une petite presse, bloquez la languette de laiton.

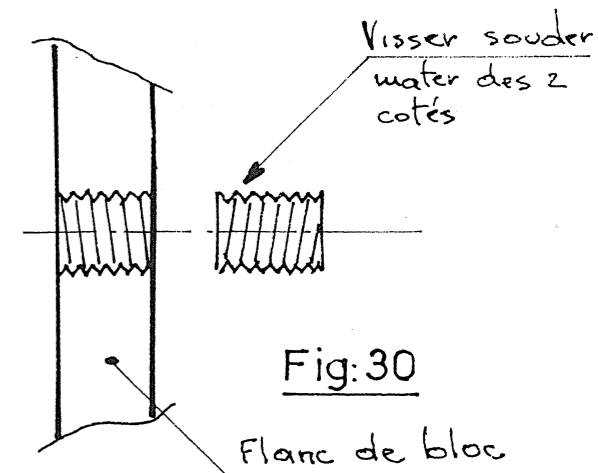


Fig:30

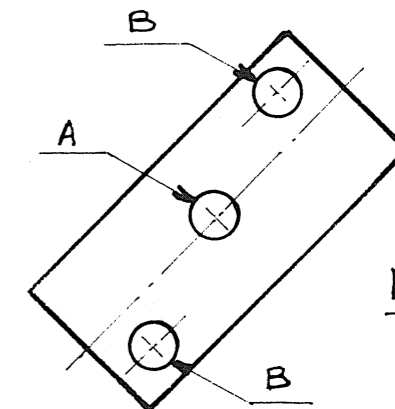


Fig:31

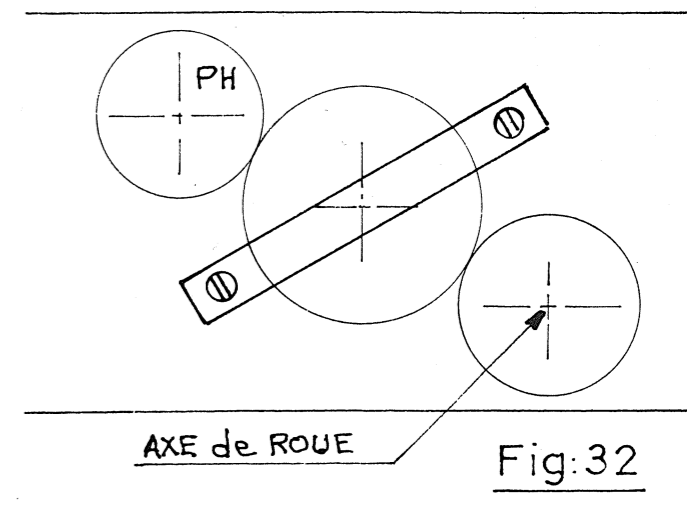


Fig:32

LA MECANISATION DE NOS ENGINES MOTEURS

Faites tourner les pignons à la main. Si ça tourne doux tracez les deux trous (B) sur le bloc moteur; Percez à 2 mm et taraudez à 2,5 mm le flan du bloc. Ensuite, par l'intérieur bloquez à l'aide de deux vis TF.

Le jeu, entre votre perçage à Ø 3 de la languette et le taraudage à 2,5 mm, vous permettra de recentrer correctement ce pignon. Il vous suffira de souder ensuite à l'étain, et en même temps, la vis, la languette sur le bloc-moteur (soudure indispensable)

Je rappelle que tous les pignons sont positionnés sur un côté du bloc-moteur et que ce n'est que lorsque les pignons tournent doux que le bloc-moteur reçoit définitivement les bouts, pour constituer un ensemble indéformable. Ne faites jamais l'inverse.

Par contre, vous pouvez, et c'est même conseillé, travailler sur un bloc-moteur complet, mais uniquement maintenu dans deux presses.

Attention aux equerrages, sinon vos pignons tourneraient en travers et coïnceraient.

Nous espérons que l'ensemble de ces éléments sur la mécanisation vous aura permis de résoudre certains de vos problèmes et qu'il aura surtout apporté à nos amis débutants, des solutions simples et pratiques pour motoriser les modèles qu'ils construisent.

Dans un prochain article nous étudierons une autre forme de bloc-moteur, le montage en coquille. Ce procédé, un peu plus complexe à mettre en oeuvre, donne cependant d'excellents résultats.

A BIENTOT, DONC, DANS LES COLONNES D'H.d'O !

TEXTE = R.LABORDE
DESSINS = R.CHEVROT

AFAC...ET LITTERATURE !

Ainsi y a-t-il deux façons de considérer les simulacres, et peut-être l'art lui-même: les uns y voient une «réalité en soi», une logique interne, renvoyant à un pouvoir créateur, à une imagination, et s'enchantent de cette autonomie; les autres demandent surtout aux œuvres de leur ouvrir le monde, de le leur montrer. J'appartenais manifestement à la seconde catégorie (que je n'ai jamais quittée). Je ressemblais plutôt à ces amateurs de modèles réduits dont j'avais une fois visité le local, dans les sous-sols de la gare de l'Est, à Paris, et qui se réunissent tous les samedis après-midi pour «jouer au train» autour d'une vaste table sillonnée de voies étroites, parsemée de tunnels, de passages à niveau, de gares et de montagnes en carton pâte. Au mur figurait un règlement, rédigé dans les termes les plus exprès et les plus impératifs, stipulant que les membres de la société étaient habilités à s'approcher de la table et à y faire circuler leurs engins miniatures à condition de se conformer aux «règles» de la circulation ferroviaire et de ne rien faire qui ne fût conforme à la «réalité» grandeur nature. Autrement dit, pour composer un train, y attacher divers wagons, dispersés sur plusieurs voies, il fallait accomplir toutes les «manœuvres» «au sol»: il était strictement interdit, par exemple, de déplacer un wagon en le prenant dans la main. "

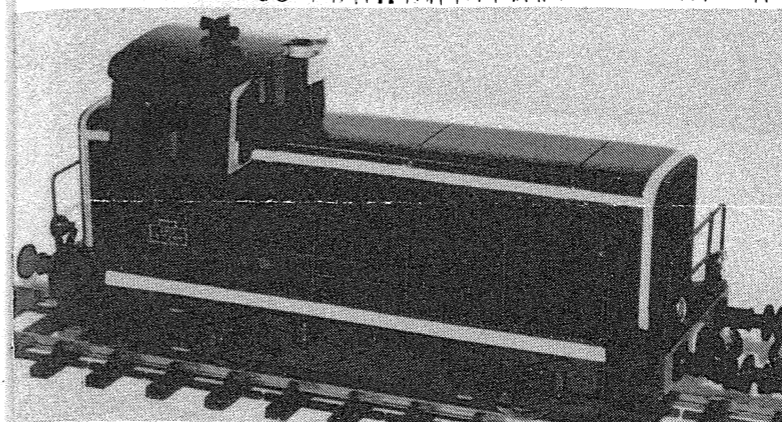
Extrait de "ARRET SUR IMAGE" de LUC WEIBEL
EDITIONS ZOE (GENEVE)
ENVOI DE PHILLIPE FONTANNAZ



A.G. CERCLE DU ZERO
EVREUX 1990

NOUVEAUTES !

AU FIL DU RAIL



Le très dynamique ATELIER DU CHATEAU D'O (77730 SAACY-SUR-MARNE - Tél.60 23 72 68), propose pour les fêtes de fin d'année, un locotracteur Y 7100 en laiton et métal moulé, normes C.S., en 2 ou 3 rails, moteur 5 pôles 20 V, démultiplication 1/40.

KIT complet (pièces usinées, roues calées sur les axes en 2 ou 3 rails : 1500 F.

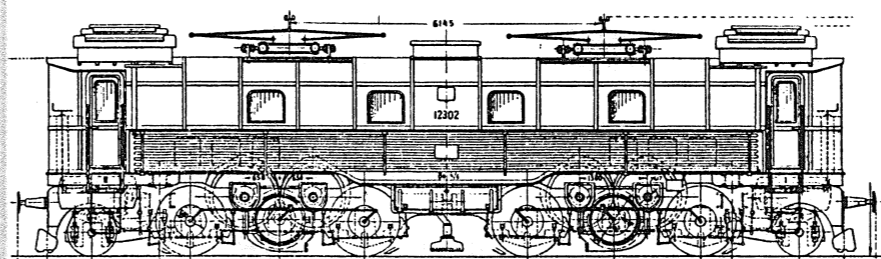
Monté, terminé, prêt à rouler, en 2 ou 3 rails : 2500 F

Egalement une remorque d'autorail XR 9500 :KIT = 1100 montée : 1800 F.

Renseignements sur demande.

ATELIER DU CHATEAU D'O

Lombardi Ettore, Roberto & C. - Via Como, 9 - 20090 Cusago (Milano) Italy



Le prestigieux constructeur de FULGUREX propose maintenant directement ses réalisations au 1/435

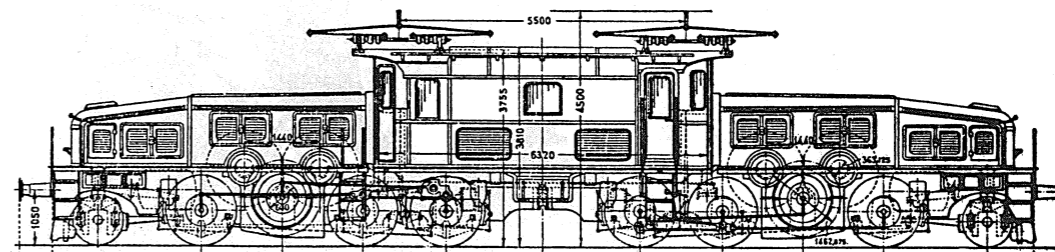
PROGRAMME 1991/93 :

La BLS Be 5/7

" SBB Be 4/6 (ci-contre)

" SBB 6/8 III Crocodile. (ci-dessous)

Renseignements sur demande.



DANS LE BULLETIN du CERCLE DU ZERO, à partir du n° 9 la description complète du pont tournant de PIERRE CHENEVEZ.

Ceux qui ont eu la chance de voir cette extraordinaire réalisation commandée par un automate électronique, suivront avec intérêt cette étude.

CERCLE DU ZERO - BULLETIN DE LIAISON
CLAUDE GRANCE - 63 rue des POLYTRES
13013 MARSEILLE

CORBIERES MODELISME - 11350 PAZIOLS Tél. 68 45 49 38

**

Propose des produits SLATER'S :

PLASTIKARD BLANC ou TRANSPARENT, DECOR (pierres,..)
PERSONNAGES

-7A09 = 28 personnages assis (à peindre)
43.20 F

-7A08 = 32 personnages (à peindre)=43,20

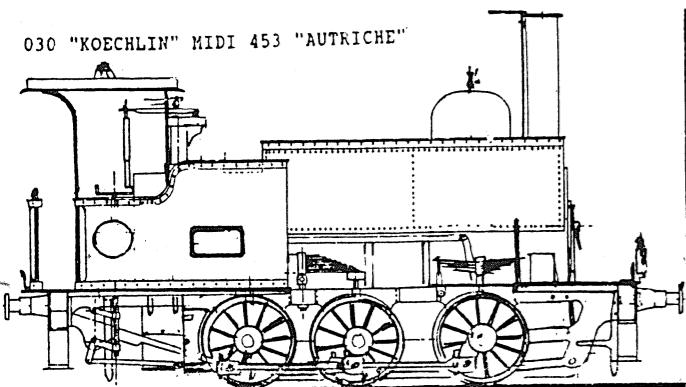
Catalogue SLATTER'S = 25 F

Si votre tasse de thé c'est plutôt le TIN PLATE, le bon vieux train d'avant-guerre, J.E.P. HORNBY, et autres L.R.... le CERCLE FERROVIPHILE EUROPEEN (4 avenue du Coq - 75009 PARIS) vous offre un bulletin, des réunions, des manifestations et des fournitures de pièces introuvables ailleurs.

POUR LES FETES OFFREZ-VOUS UN CADEAU

OFFREZ VOUS UN CADEAU

030 "KOECHLIN" MIDI 453 "AUTRICHE"



HUET
LE TRAIN
HAUTE FIDELITE

MODELES FAITS MAIN, TOUT LAITON

HUET, 5 rue des Anciens Combattants 59175 TEMPLEMARS

HUET propose également une locomotive de gare "KOECHLIN" Construction tout laiton et bronze moulé/Motoréducteur PORTESCAP RG7 sur essieu AR/Essieux 1. et 2 suspendus/Tamppons à ressorts/Attelages à choquelles.Prêtes à rouler.

70101	KOESCHLIN	PLM	N° 1967	6500	F
70102	"	"	5730	7300	F
7103	"	NORD	501	6300	F
7104	"	MIDI	453	6000	F

Série limitée numérotée (4 tranches de 25). Première tranche réservable par acompte de 2000 F. Délai environ 18 mois.

Tél. 20 97 15 02

Le spécialiste de la très belle voie propose de nouveaux aiguillages typiquement français en grands rayons :

- 1) Réseau Nord.
 - branchement simple Tg.0,13 (avant 1900), rail de 30 kg.-Longueur du kit :51 cm, fourni complet avec glissières bronze, tirefonds et notice. Prix : 600 F
 - branchement simple Tg 0,13 (1933), rail 46 kg Longueur : 71 cm. En préparation.
- 2) Réseau PLM
 - branchement simple Tg 0,11 (1900/1920), rail 47 kg ou 38 kg. Sur selles PLM à 4 trous . Lg. kit 60 cm. Complet : 500 F
 - En préparation : triple symétrique et croisement.
- 3) SNCF.
 - aiguille triple Tg 0,13 + 0,13 (1945), rail 46 kg.
 - branchement simple Tg 0,13.
 - En préparation (seulement en kit)

HAXO MODELE - 35 rue de CHARS 95640 MARINES -

HAXO MODELE étudie un wagon plat à évidement central, type NORD, disponible début 1991. Réf. : 93001.

En 1926 la Cie du NORD a fait construire une série de six wagons spéciaux pour transporter les charges de gros diamètres. En 1931, nouvelle tranche de 12. Ces wagons, loués aux autres réseaux, ont circulé dans toute la France. Puis à la SNCF.

Modèle en profilé laiton fraisé, rivets sur les longerons, photogravure laiton, plancher en bois, tampons ressorts, essieux suspendus, normes F.S.. Uniquement monté, peint, prêt à rouler en série limitée. (Version NORD : 1926/38, et version SNCF : 1950/68) Prix entre 950 et 1300 F. Acompte à la réservation : 300 F.

(Ci-dessus déchargement à PARIS/BERCY de foudre pour un négociant en vin).

GEMM - SECRETARIAT :
PATRICK DELUDIN
38 B rue de Paris
91570 BIEVRES

La première série d'autorails métriques étant épuisée, une deuxième série sera tirée début 91.

BILLARD A 80 : 850 F.

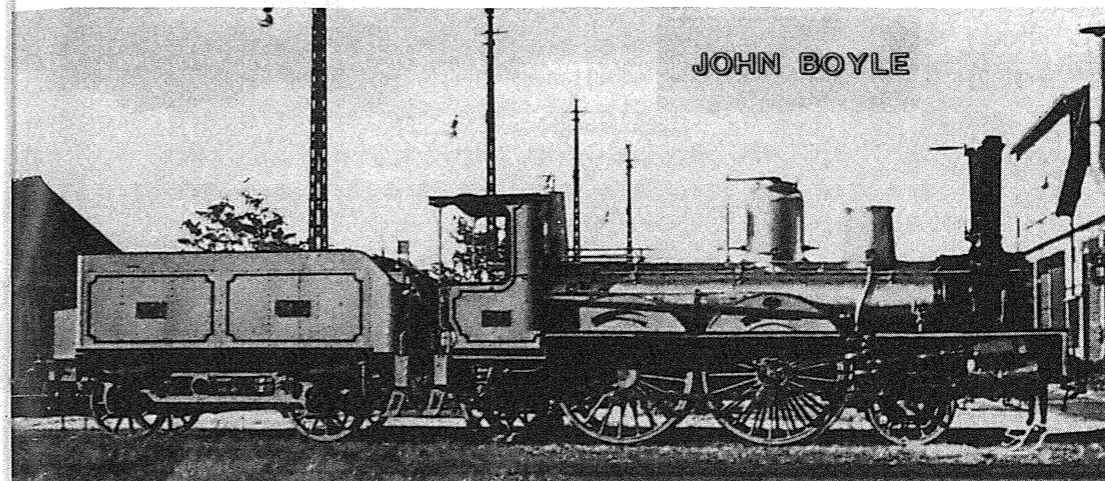
" A 150 : 1250 F

Remorques : 650 F (+ port : 50 F)

D'autres productions sont envisagées (wagons, voitures...), mais la voie est abandonnée.

BAFFORD DESIGN

2 BAFFORD FARM
38 BAFFORD LANE - CHARLTON KINGS
CHELTENHAM - GLOS - GL 53 8 DW
G.B.

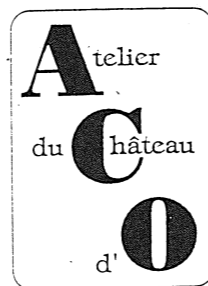


Cette FORQUENOT N° 340 est au musée de Mulhouse. JOHN BOYLE est allé la photographier jusqu'en ses endroits les plus secrets. Depuis il a mené son étude et compte produire ce modèle pour 1991.

KIT, avec châssis en maillechort prêt à rouler, toutes pièces en maillechort, laiton et bronze. F.S. 2 rails
Prix : environ 4500 F. Machine peinte, prête à rouler
prix : environ 15000 F.

Réservation auprès de JEAN-FRANCOIS PICHON - CERCLE DU ZERO - 68 rue du général Leclerc - 95210 SAINT GRATIEN.

Plus amples informations dans le prochain n° d'H.d'O



du beau "O"
moins cher que du "HO"

- BB 12001 *Bleue ou verte*
Kit 2 100,00 FF — Montée 3 200,00 FF
- AUTORAIL X 5500
Kit 1 500,00 FF — Montée 2 300,00 FF
- REMORQUE D'AUTORAIL XR 9500
Kit 1 100,00 FF — Montée 1 800,00 FF
- 2D2 5516
Kit 2 100,00 FF — Montée 3 200,00 FF
- LOCOTRACTEUR Y 7100
Kit 1 500,00 FF — Montée 2 500,00 FF
- VOITURES D'OMNIBUS
Kit 910,00 FF — Montée 1 800,00 FF

TOUS NOS MODELES LAITON ET METAL MOULE - 2 OU 3 RAILS NORMES C.S. COMPATIBLES FINE SCALE ET TIN PLATE - PRIX OCTOBRE 1990 TOUTES TAXES COMPRISES - PORT EN SUS.

200 références d'ENGRENAGES

Liste et prix contre enveloppe timbrée libellée à votre nom et votre adresse.

CATALOGUE N° 2 COMPLET CONTRE 10 TIMBRES-POSTE

ATELIER DU CHATEAU D'O
b.p. 11
F. 77730
SAACY-SUR-MARNE
n° SIRET : 352 015 788 000 16 tél. : (1) 60 23 72 68

"La lettre de La Vie des Trains"

DES INFOS TOUS LES 15 JOURS !

L.V.T.INFOS propose maintenant une "LETTRE" deux fois par mois afin de mieux coller à l'actualité. Ainsi vous saurez avant tout le monde que le RAMBOLITRAIN étudie la réalisation d'un plat à deux essieux, d'une petite 030; que FULGUREX envisage une Micheline (n° 5); que la Sté.AS aurait déposé son bilan...

(ABONNEMENT = 70 F : 3 mois - 120 F : 6 mois - 200 F : un an. LA LETTRE DE LA VIE DES TRAINS 23 rue Berthie Albrecht. 95210 SAINT GRATIEN)

KIT-ZERO

7 rue Villebois-Mareuil

93270 SEVRAN

La sortie des deux derniers sets de la BB 900 est imminente !

OFFREZ VOUS UN CADEAU

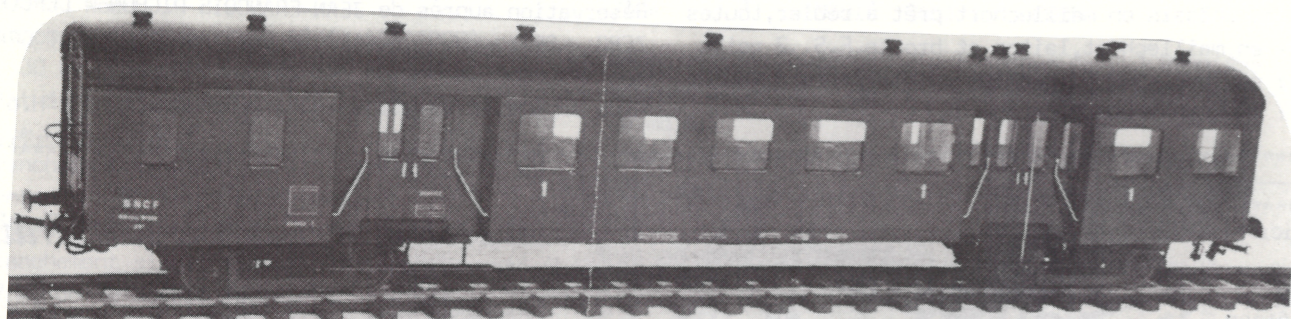
M. GUILLERMET

Maquettes chemin de fer

Atelier : 24. rue du Bon Pasteur - 69001 LYON

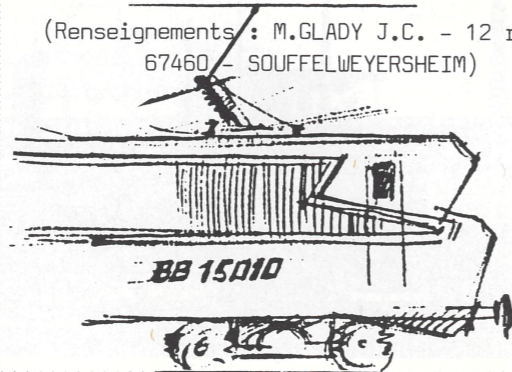
GUILLERMET livre une nouvelle voiture DEV 46, dite d'embranchement, pour service de banlieue et d'express régionaux (versions Ctmyp et BDtmyp), en longueur exacte (472 mm) et raccourcie (437 mm). Finition : banquettes moulées, traverse av. avec boîtiers chauffage élect., passerelle et rambarde d'intercirculation, tuyau d'accouplement d'air et chauffage vapeur, tampons ressorts, attelage à tendeur à vis. Bogie Y 16, balances suspendues...

PRIX : 2450 F TTC (port en sus).



SOUFFEL MODELISME organise sa 2^{ème} exposition Internationale de modélisme ferroviaire, les 19 (à partir de 17 h.), 20 et 21 avril 1991, à SOUFFELWEYERSHEIM.

(Renseignements : M. GLADY J.C. - 12 rue du Canal 67460 - SOUFFELWEYERSHEIM)



A.G. CERCLE DU ZERO

EVREUX 1990

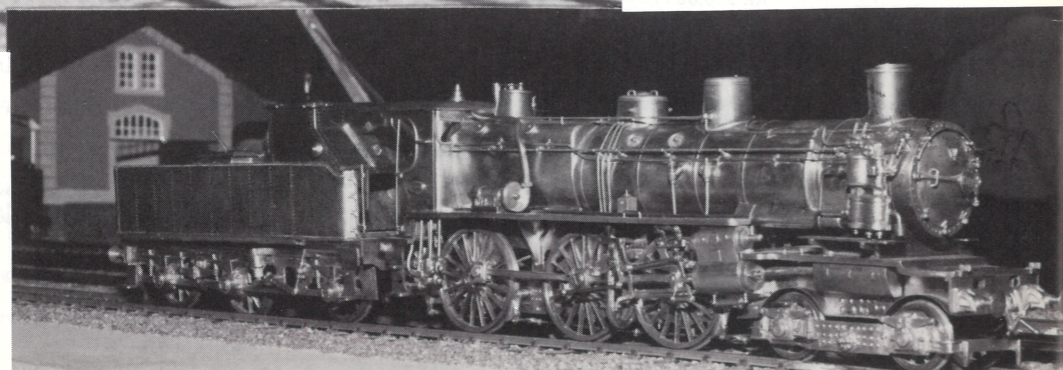
"BICYCLETTE" construite par ROBERT LENGELLE

Halle à marchandises PAUL CIERNAK

Réseau DOMINIQUE YBERT



230 D NORD - Kit MUNIER-GUILLERMET
Construction : JACQUES WILLIOT



(GRATUITES POUR LES ABONNES)

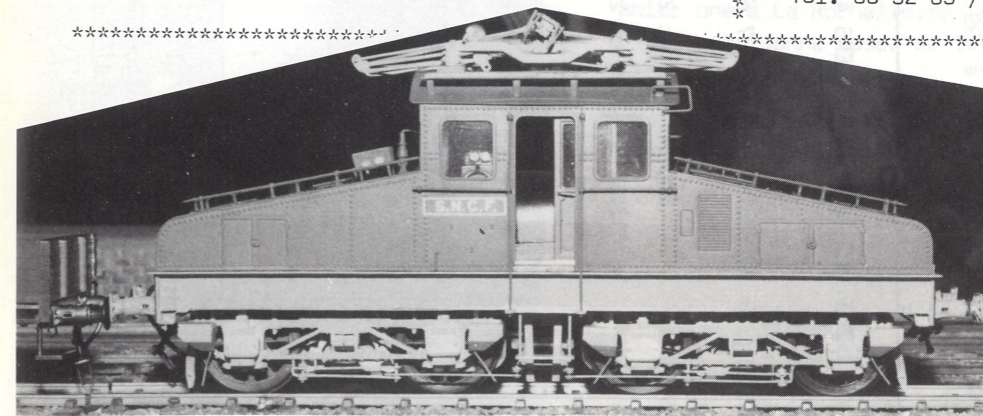
*Vends Machine Tour Fraiseuse, complète. Marque HOMMEL. Précise. Outillage. 6500 F. LEBECQUE . 96 70 67 37

*Recherche en O FOURNEREAU roues à 16 rayons Ø 41, emmanchement carré sur l'axe, laiton de préférence, ou zamac encore bon. LOIC - NANTES - 40 76 75 35.

*Recherche Diésel BB 67000 LIMA, petit prix, et surtout recherche documentation sur Passion des Marchandises, vers 1970.

.W. citernes gaz (2 essieux) 3 types de w. .W. citernes TOTAL (3 essieux), vers 1970, qui étaient inclus dans rame de w. citernes 4 essieux sur région Bordeaux (Bec d'Ambes, usine ELF). Philippe FOUGNIE - 56 rue J. Mermoz, 33160 LE HAILLAN.

* A vendre lot de plans FOURNEREAU très bon état.
= 1401, 241 EST-ETAT - SD 1412, PACIFIC EST - 1412 b, tender 36 m3 EST - 1404, 230 EST - SD 1416, tender EST - 1411, tender 22 m3 - SD 1415 B, 230 EST - 1415 A, 230 EST - 1506, 220 PLM - 1401 b, tender 35 m3 EST - 1414, 131 TB EST - SD 1151, 230 D NORD - 1408, 230 EST - SD 1151 b, tender 23 m3 Nord. Le lot, franco : 165 F. KAPFER, 17 Bd. Leblois. 67000 STRASBOURG.

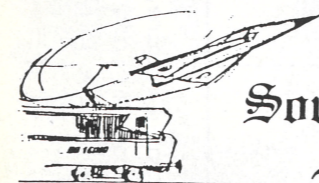


A.G. CERCLE DU ZERO

EVREUX 1990

"BOITE A SEL"

Une très belle réalisation de JEAN-FRANCOIS PICHON



de la vapeur vive,

Souffel Modélisme

2^{ème} EXPOSITION INTERNATIONALE de MODELISME FERROVIAIRE

avec baptême de machine SNCF

Pour toute information, conditions (attractives) et inscriptions, adressez-vous à Souffel Modélisme, Mairie, 67460 Souffelweyersheim.

SOUFFELWEYERSHEIM, à 6 km au nord de STRASBOURG,

les 19, 20 et 21 avril 1991

Artisans, associations, clubs, modélistes français et étrangers, présenter vos réalisations

Attention, clôture des inscriptions le 31.12.1990. ...88.69.55.14

ANNEE DE CONSTRUCTION	N° DIAGRAMME en l'état 1925 (PLM)	N° du SCRAPBOOK	Note APPROXIMATIVE	Lg. du CHASSIS		ENTR'AXE		PARTICULARITES
				REEL m	1/43 mm	REEL m	1/43 mm	
1905	27			SÉRIE LUXE A2 L2 i et A2 L2 fi 301 à 306 et 345 à 350 A3 L fi et A3 Li 351 à 356 et 394 à 399 AL B2 fi 490 à 499		13,29 m 12,26 11,63	8,20 " 7,30	Voitures courtes Baies irrégulières ou ressérées
1894	28 64			SÉRIE DES MODELES ATELIERS 43				
1906/7	67	132		A2 B3 i et A2 B3 fi 3618 à 3707 et 3939 à 3980		13,54	8,20	Disposition classique du PLM par compartiment : 2 baies couloir 5 grandes alternées avec 4 petites.
1910/14	30	49		A5 i 801 à 849		13,61	8,4	2 WC
1910/11	81	50		B6 i 6001 à 6050 et 2301 à 2350		13,72	"	1 WC
1914	101	20		C7 fi 12501 à 12520 et 2980 à 2999		"	"	"
1922		2		" 12521 et 12522		13,54	7,20	"
1907/É	105	335		EN COMPLEMENT : VOITURES A BOGIES MODELE ELETREN C10 y fi 11925 à 974 et 975 à 999 ES (2501) C10 yi 11001 à 260		21,15 486	14,98 Bogies	Couloir en Z 2 WC UL type C

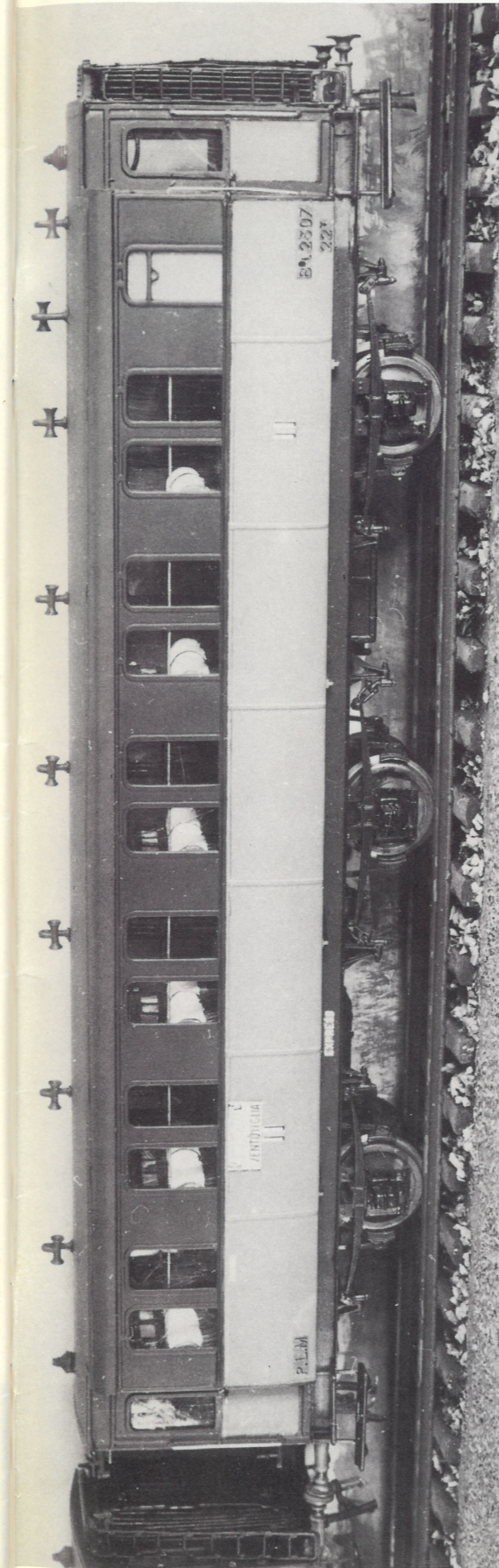
A part les plans d'origine, les diagrammes PLM sont au 1/100.

Ceux du Scrapbook au 1/87. Toutefois celui de la C7, remarquable par son détaillage et sa précision, est au 1/43. La C10 y fi, qui porte le n° d'origine 2501, figure au catalogue ELETREN, sous la référence 3532.

ROGER BERSOT

VOITURES D'EXPRESS PLM

ROGER BERSOT



PAGE SUIVANTE :
Le fourgon 3 essieux PLM
(Existe en KIT à l'ATELIER 43)

Le 1er groupe de voitures "luxe" (une trentaine), fut vite décimé : voitures courtes, de faible capacité. Dans le 2ème groupe, qui nous intéresse, 175 de ces voitures ont tout de même été incluses au parc SNCF et ont circulé, au maximum, jusqu'en 1951, avant d'être modernisées, en petit nombre, jusqu'en 1956, par montage d'une nouvelle caisse métallique sur leurs châssis.

Quant aux C 10, couloir en Z, qui les accompagnaient, plus de 300 seraient passées à la SNCF, pour être radiées progressivement, les dernières en 54.

Avec la sortie du matériel à bogies, plus performant, les A2 B3 sont devenues, rapidement, des B5. Les A5 furent ensuite déclassées en B5, et les B6 en C6 (intérieurs parfois restés tels), la 3ème classe n'étant supprimée qu'en 56.

Sur le plan modélisme, après la suppression des réservoirs à gaz, les toitures ont été remaniées à l'entretien, les reliefs de certains recouvrements en bordure de pavillon (l'ossature) donnent l'illusion d'un jet d'eau sur les plans. Disposition des aérateurs à trèfles (orientation des coquetiers côté couloir ou compartiments. Au-dessus des WC il ne semble pas qu'il y ait eu le type "souffleur" indiqué sur les plans. Enfin, les soufflets ne furent pas maintenus sur les régimes omnibus.

Par suite des conséquences de la guerre, certaines caisses ont conservé les couleurs PLM, tout en portant les inscriptions SNCF et les chiffres arabes (j'ai, ainsi, une photo de l' A5 844 prise à Villeneuve, en mars 48). D'autres ont été repeintes totalement en vert. Dans RAIL MAGAZINE n° 126, page 38, une belle photo au format 13 x 18 a été publiée; elle représente une A2 B3, en 1942, aménagée en voiture cinéma. Je me suis trouvé à en photographier une à La Rochelle, en 1951.

Tout cela donne assez de latitude, de tolérance pour la reproduction de ces maquettes.

Les clichés officiels publiés à propos de ces voitures représentent :

- 1' A5 807 côté compartiments, dans l'état après 1922, éclairage électrique.
- B6 2310 côté couloir, " d'origine, livrée jaune clair.
- B6 2314 " " 1922, livrée chamois, éclairage gaz.
- C7 12505 " " , éclairage électrique.

Avant d'entreprendre la construction d'un modèle, il faut souvent plusieurs années de recherches, parfois vaines, car, malheureusement les archives, devenues inutiles pour les services d'entretien, disparaissent et sont parfois détruites.

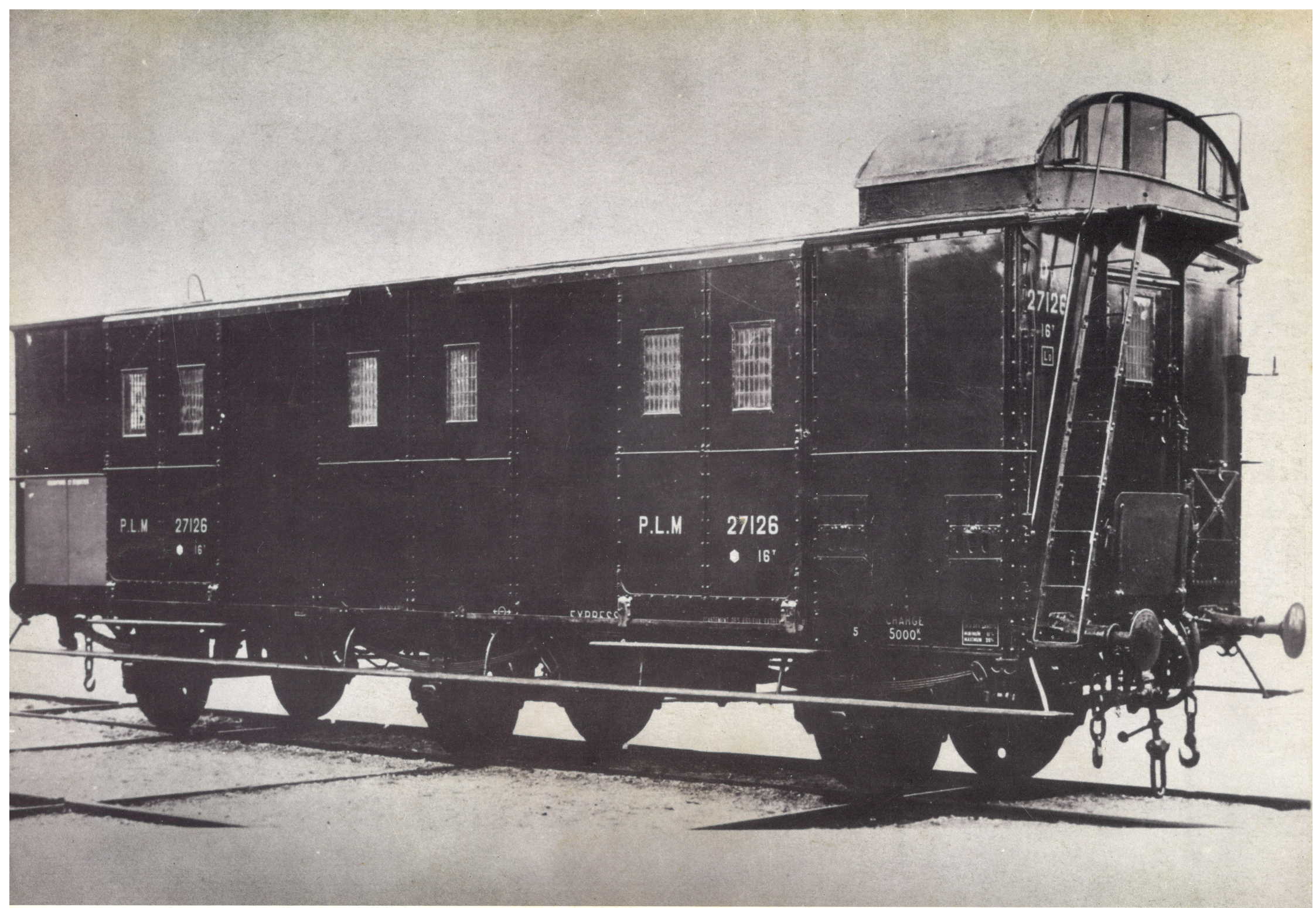
L' ASSOCIATION POUR L'HISTOIRE DES CHEMINS DE FER EN FRANCE (AHICF) -16 rue Jean Rey - 75015 PARIS - Tél. 45 67 06 51) n'oeuvre pas toujours dans le sens que nous aurions souhaité, nous autres modélistes.

ROGER BERSOT

(Ci-contre : photo de la B6 i 2307 réalisée par Roger Bersot, à partir du Kit de l'ATELIER 43).

(PHOTO ROGER BERSOT)

A SUIVRE



P.L.M. 27126

● 16'

P.L.M. 27126

● 16'

EYDQCC

CHARGE 5000'

27126

16'

L1