

HISTOIRE D'O

es *trains*

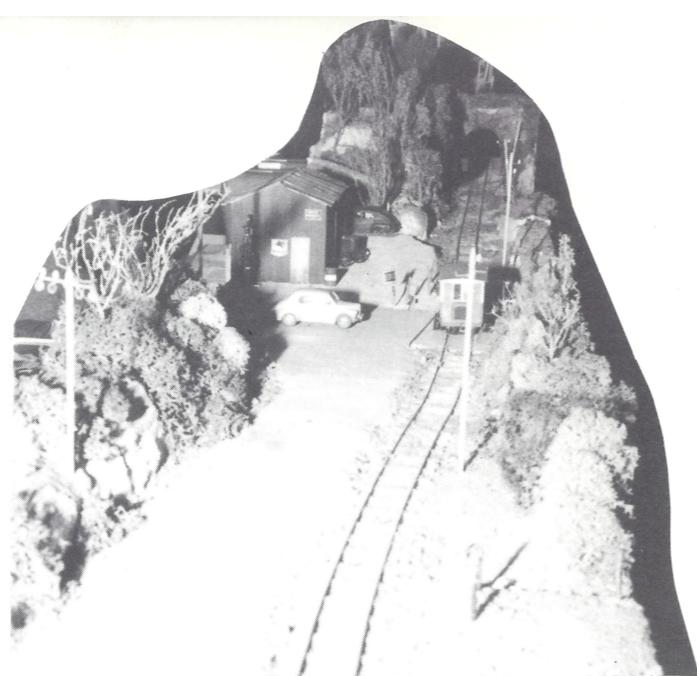


LA FERROVIMANIA EST-ELLE HEREDITAIRE ?

Certes, le bonheur, qui se lit dans les yeux de nos chères têtes blondes devant les trains grandeur nature ou miniature, laisse rêveur... Il doit forcément exister un gène qui se transmet de génération en génération. Prenons un exemple concret, dont je tairai la source par souci de l'anonymat : un grand-père retraité de la SNCF ayant eu lui-même un père cheminot. Sur ses quatre enfants, dont une fille, les trois garçons (dont deux travaillent dans le milieu ferroviaire) sont ferroviphiles.

Sur les trois un seul a choisi le HO (erreur d'aiguillage ou manque d'informations ?). Les deux autres s'imposent en O. De leur progéniture, deux fils, contre cinq filles, vont peut-être reprendre le flambeau. (Pardon aux ferrovifilles de les exclure de ma théorie, mais les statistiques sont malheureusement contre la gent féminine en ce qui concerne la ferrovimania). Deviendront-ils, eux-aussi, des super-ferroviphiles afin de ne pas briser ce cordon héréditaire ? Rendez-vous dans quinze ans (avec Histoire d'O !) pour la suite de cette formidable enquête absolument inédite, ces petits n'ayant aujourd'hui que quatre ans et un an et demi !

PASCALINE



CHARME DE LA FRANCE PROFONDE EN VOIE ETROITE

DIORAMA DU G.E.M.M.

DANS LE PROCHAIN NUMERO D'HISTOIRE d'O :
LE SALON DE LA MAQUETTE
PORTE DE VERSAILLES
EN LONG , EN LARGE ET EN HAUTEUR



PLAIDOYER POUR UN ROMANTISME FERROVIAIRE

"...Encore une fois, bravo pour votre ton. Le plaisir (quel qu'il soit) est une chose. Le faire partager, et surtout passer au degré de la joie est bien plus difficile. Vous y arrivez assez bien !"

PIERRE VILLARD

Voilà, sans doute, le plus agréable compliment que puisse espérer une revue.

Mais ces roses ne doivent pas occulter les épines. Un ami, qui nous est cher, se sent visé -donc vexé- à la lecture du "Plaidoyer pour un romantisme ferroviaire" (H.d'O n° 36). Cet ami se range -et il nous le rappelle- dans une majorité d'amateurs qui préfèrent ces "réseaux techniques" que Jose Carlos Nunes juge tristes. Des réseaux qui font penser aux mises en scène austères mais efficaces de réalisateurs soucieux de centrer l'attention sur l'action (Voir, actuellement au théâtre J.L.Barrault, JACQUES WEBER, sa table, sa chaise...et son public sous le charme !)

Mais en pays de douce France il y a place pour tous les goûts. J.C.Nunes, Jean Dahlem et moi-même, nous continuerons à affirmer notre préférence pour les réseaux romantiques.

(2)

Le romantisme fait triompher la spontanéité, et la révolte là où dominaient la froideur et la raison.

DICTIONNAIRE LAROUSSE

- * Il ne faut pas trop s'étonner des difficultés que l'art romantique a eu à trouver sa problématique spécifique tant le bouleversement requis était profond.

ENCYCLOPEDIA UNIVERSALIS

Si nous distribuons très volontiers des Oscars aux réseaux à électrologiques hyper-sophistiquées, comme la réalisation de J.L.Leguillier, l'évolution perceptible du SALON DE LA MAQUETTE PORTE DE VERSAILLES en haut lieu de l'art, nous séduit assurément.

Alors pourquoi ne pas rêver ? Pourquoi ne pas imaginer un trafic à électronique high tech J.L.Leguillier, un pont tournant à commandes assistées J.C.Chenevez, une voie réaliste Dominique Ybert, du matériel peaufiné Pierre Griveaux...et un décor romantique Michel Paul ?

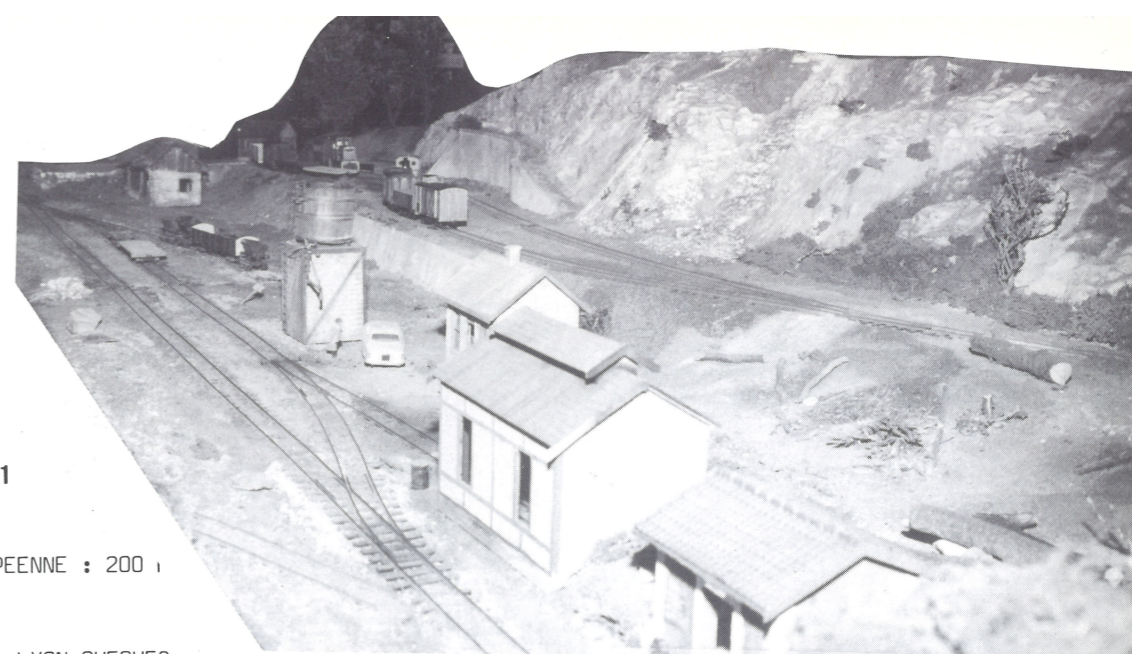
Pourquoi le modélisme ferroviaire ne serait-il pas un art total ?

JACQUES ARCHAMBAULT

HISTOIRE D'O

26 PARC DE MAUGARNY

F-95680 MONTLIGNON



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

ATTENTION : N° 1,6,7,8 EPUISEES - N° 9 : 18 F franco -

ANNEE 84 = 55 F franco	87 = 120 F "
	88 = 180 F "
	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 1991 =

HENRI ARNAUD, ROGER BERSOT, RENE CHEVROT,
JACQUES FONTAINE, ROBERT LABORDE, LOUIS ROUVIERE, JACQUES TILMANS,

ET =

FRANCINE, PASCALINE

32 PAGES !

AVRIL 1991

SOMMAIRE

PASCALINE	2
PLAIDOYER POUR UN ROMANTISME	2
LE RESEAU J.C.CAILLAULT	4/9
UN CHASSIS Om	10
MOTORISATION A BON COMPTE	11
LA 240 PO	12/17
LES VOITURES CIWL	18/20
MECANISATION ENGIN MOTEURS	21/22
KIT DRAISINE BILLARD/MOUGEL	23/24
LA SOUDURE FACILE	24
KIT WAGON CITERNE JCR	25
GUIDE DU ZERO	25
PLAN FOURGON	27/28
AU FIL DU RAIL	29/30
GUERITE POUR POSTE	31
VOITURES PLM	32

PHOTO DE COUVERTURE :

POINTE DE TRAFIC SUR LE RESEAU J.C.CAILLAULT

(PHOTO J.C.CAILLAULT)

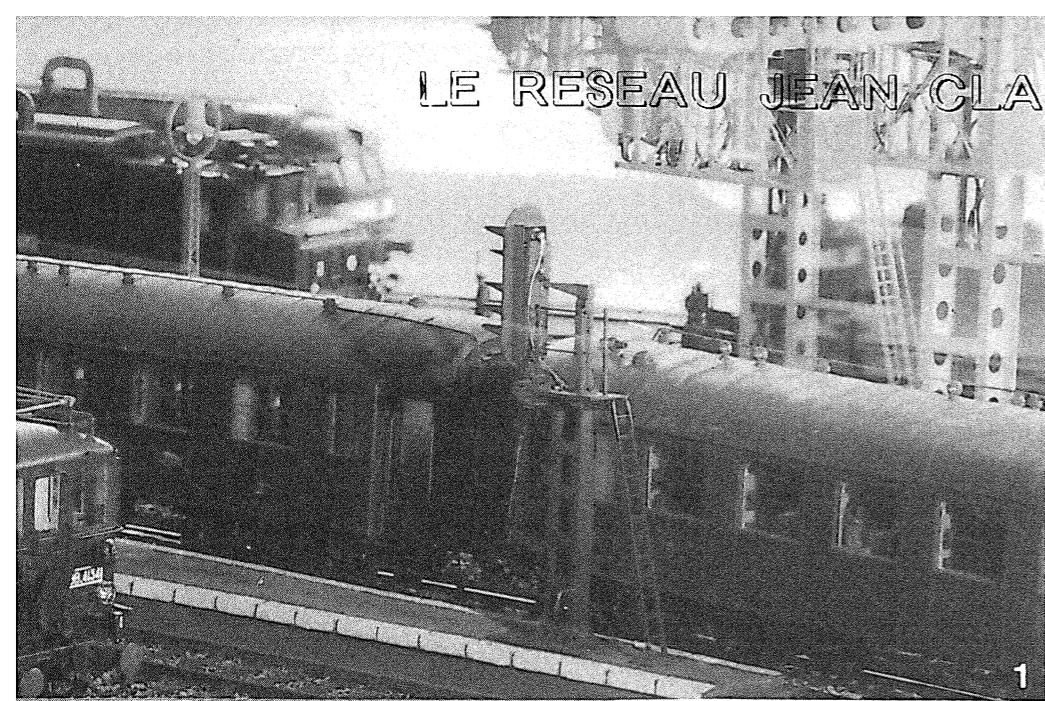
N° de COMMISSION PARITAIRE = 70042



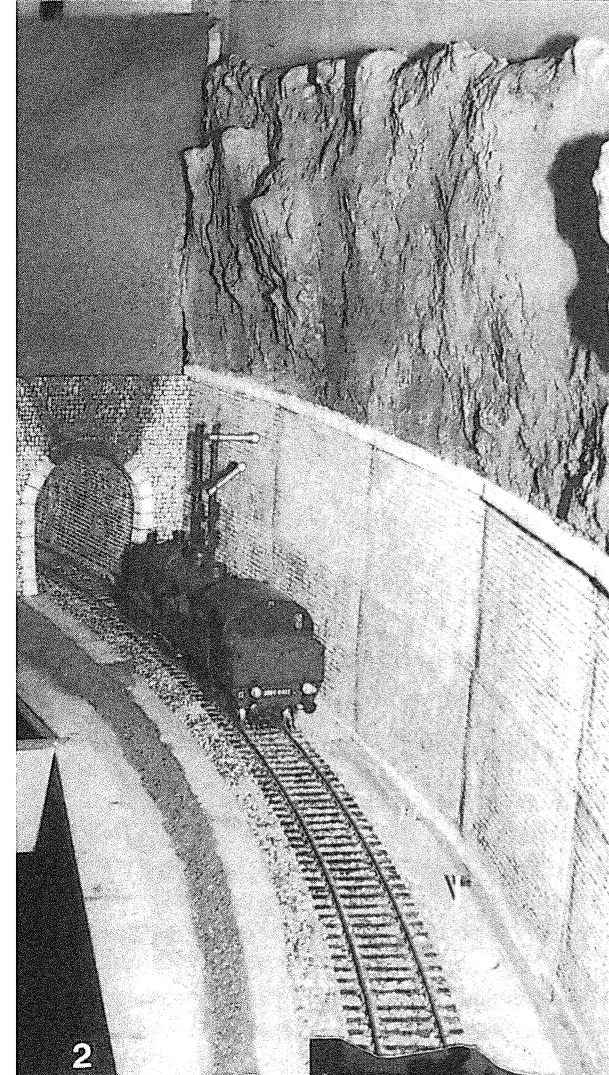
PHOTO EN HAUT DE PAGE : UNE SYMPATHIQUE GARE EN Om (CLUB DE MELUN)

PHOTO CI-DESSUS : UNE GARE EN O, EN COURS DE CONSTRUCTION. (PROFONDEUR DU DIORAMA = 50 cm.) (RESEAU HISTOIRE D'O)

LE RESEAU JEAN CLAUDE CAILLAULT



PHOTOS JEAN CLAUDE CAILLAULT



VERS UNE " HIGH TECH " DOUCE ET ROMANTIQUE

Après le réseau J.L. LEQUILLIER, mais à un degré moindre, voilà encore un réseau "high tech" !

"High tech" (qu'on pourrait traduire par "technologie de pointe"), permettez-moi cette image dérivée de la stylistique architecturale (les recherches du groupe anglais "ARCHIGRAM" !), qui nous a donné le Centre Pompidou à Paris.

Elle m'a paru commode pour différencier des réseaux abusivement dits "techniques", parce qu'on y voit des trains circuler dans une absence quasi totale aussi bien de décor que de recherches en électronique ou autres.

Et des réseaux dits d'atmosphère parce qu'ils ont pour seul souci de restituer un "paysage ferroviaire".

Donc, pour différencier de ces deux types de réseaux, ceux qui témoignent d'une autre exigence, disons : une innovation technologique.

Bien sûr, il n'y a pas incompatibilité entre "high tech" et "paysage ferroviaire" (voir "Plaidoyer pour un romantisme ferroviaire", H.D'O n° 36, page 2). Le réseau de Christian Rivière en témoigne (H.D'O n° 27).

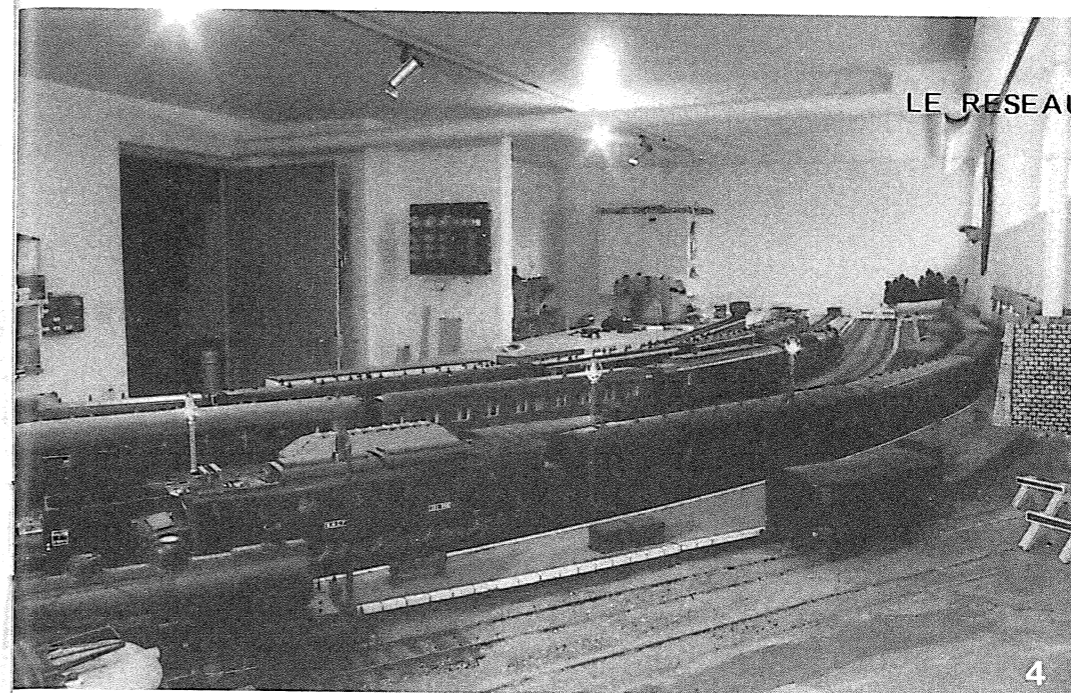
Mais il faut une telle somme de connaissances, un si large éventail de goûts, que le découragement est latent - et ces réseaux bien rares. Cependant une évolution semble se faire vers une high tech... douce et romantique - ce qui me paraît l'idéal.

L'auteur du réseau décrit ci-dessous, à qui je reprochais certaines négligences dans le décor, m'a répondu : "Le décor, ça, je ne sais pas faire !".

Cher Jean Claude Caillault, la bonne réponse était : " Je ne sais pas encore faire".

Jacques Archambault





LE RESEAU JEAN CLAUDE CAILLAULT

PAR JEAN CLAUDE CAILLAULT

CARACTERISTIQUES GENERALES

- deux rails, norme F.S.
 - longueur construite : environ 211 m.
 - appareils de voie : rayons minimums
 - .dépôt : 2,40 m
 - .voie : 3,50 à 5,20 m
 - nombre d'aiguilles : 25
 - 1 TJD
- (entièrement construites main)

BLOC

TYPE DOV

Avantages :

- 1) aucune chute de tension,
- 2) aucun inconvénient dû aux résistances fantômes dans les traverses bois.

Inconvénients :

- 1) mettre des condensateurs de 10 mf dans l'essieu,
- 2) protéger les moteurs avec une self et un pot de ferrite,
- 3) installation à installer dans une cage de Faraday,
- 4) nécessité d'une prise de terre de très bonne qualité.

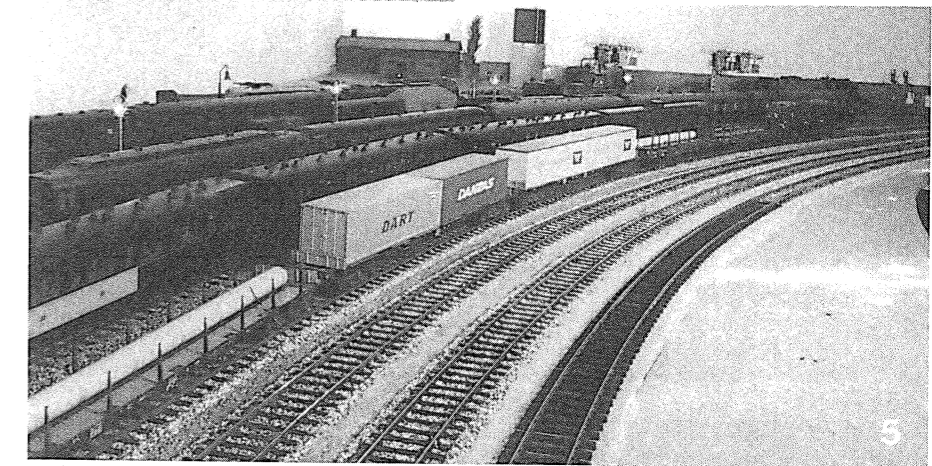
ALIMENTATION

STARE type JACQUES FONTAINE.

A courant continu.

Trois vitesses :

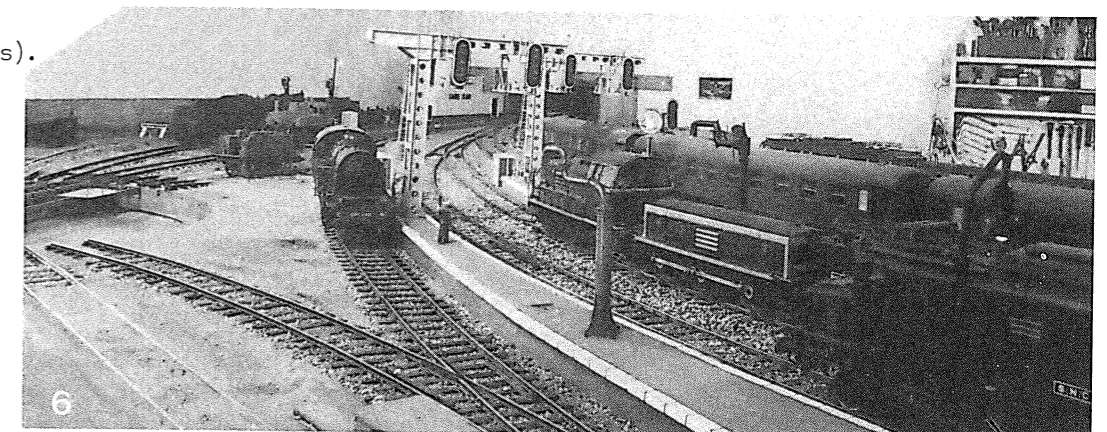
- Normale,
- Ralentie,
- Booster (pour les rampes).

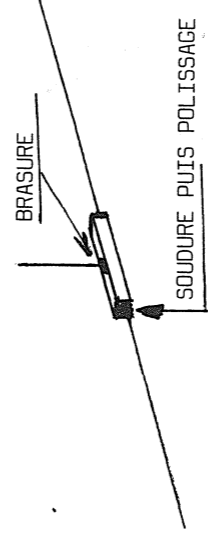
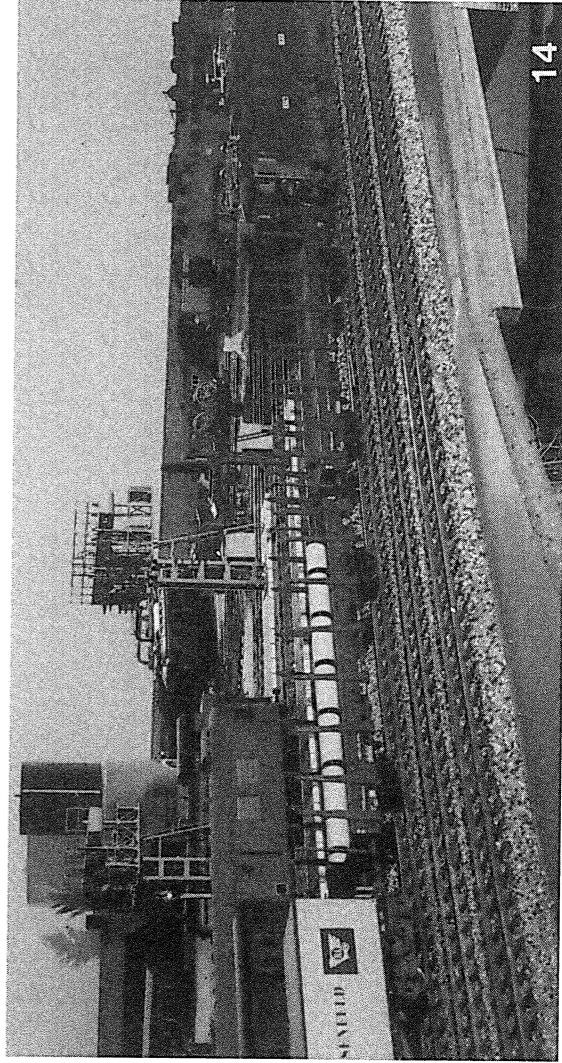
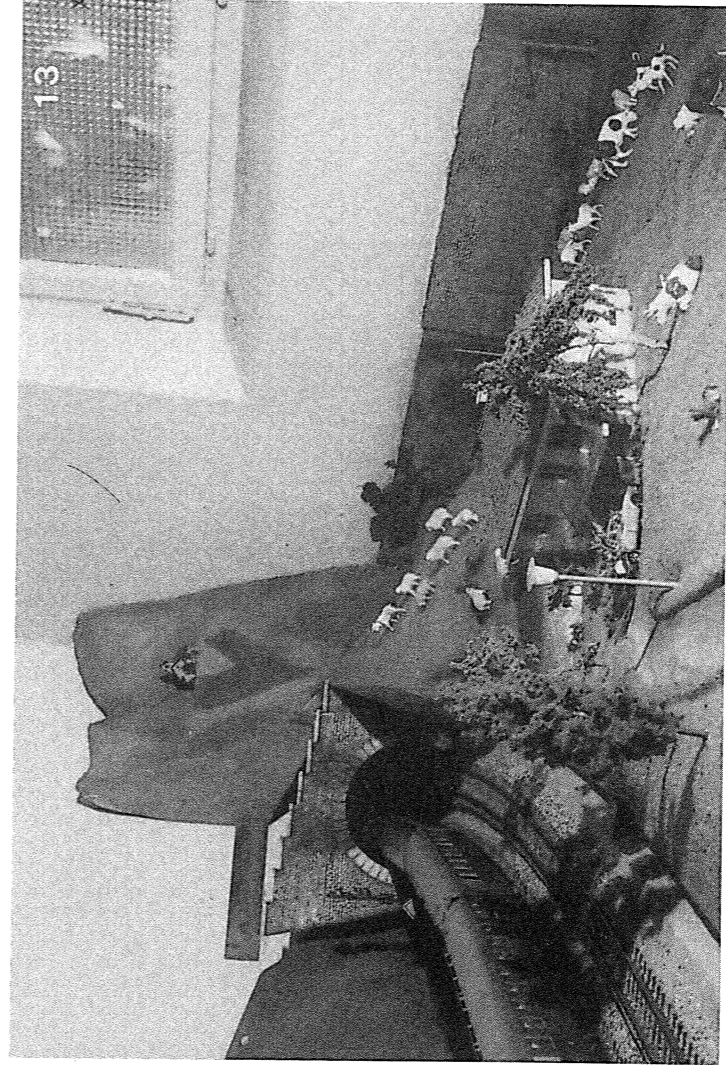
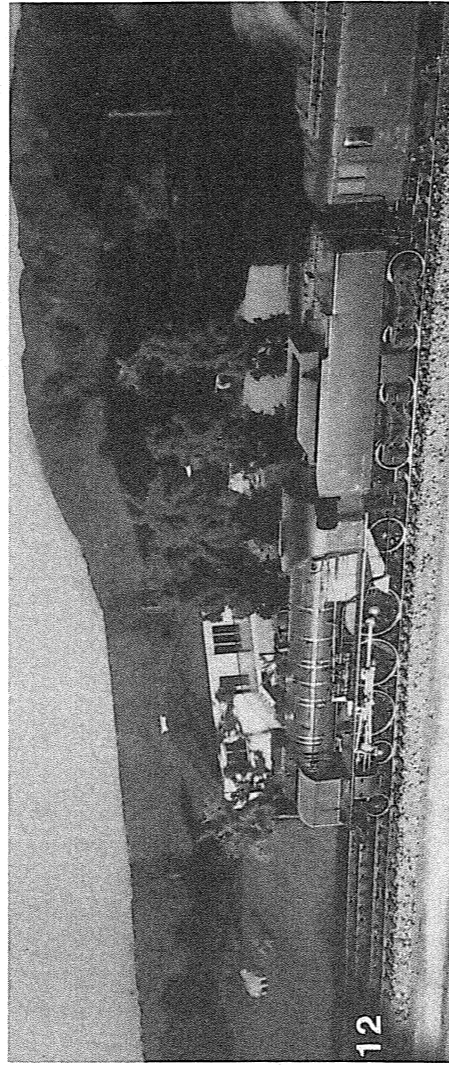
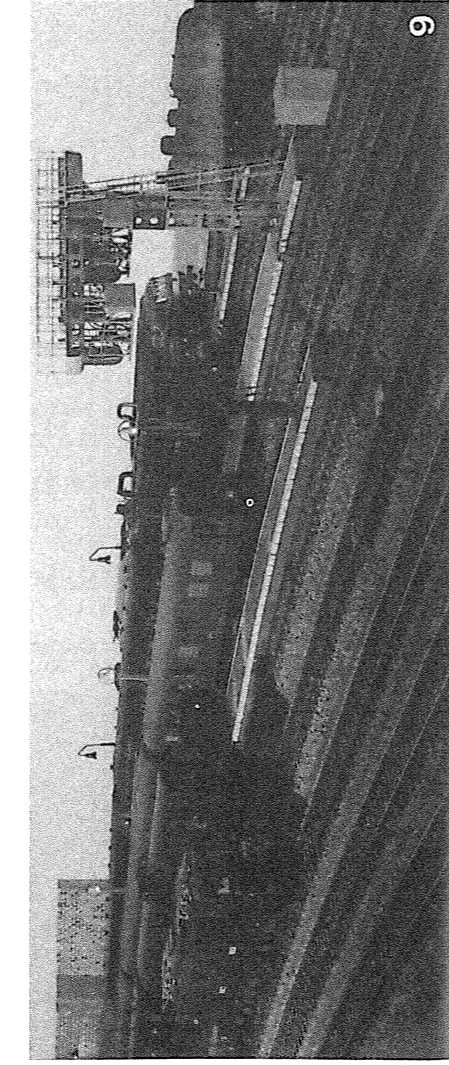
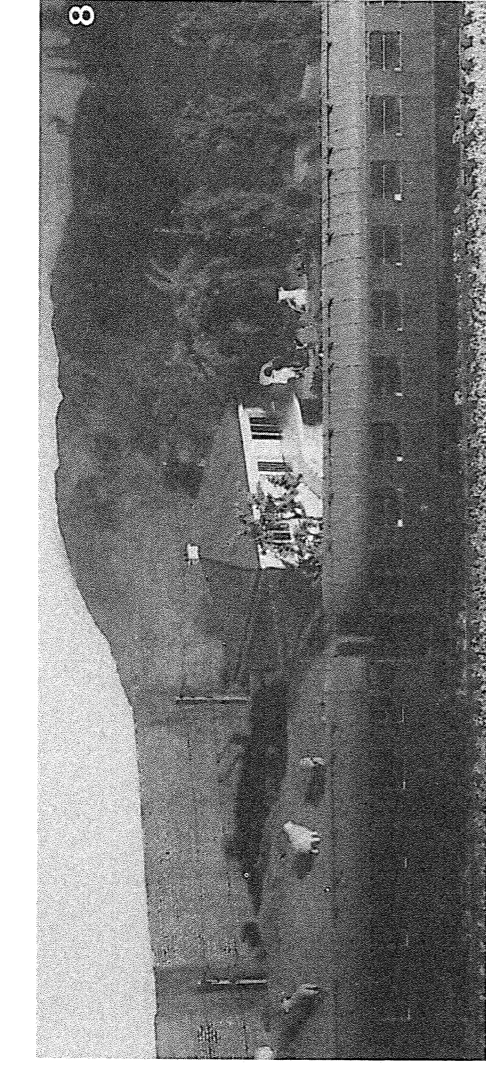
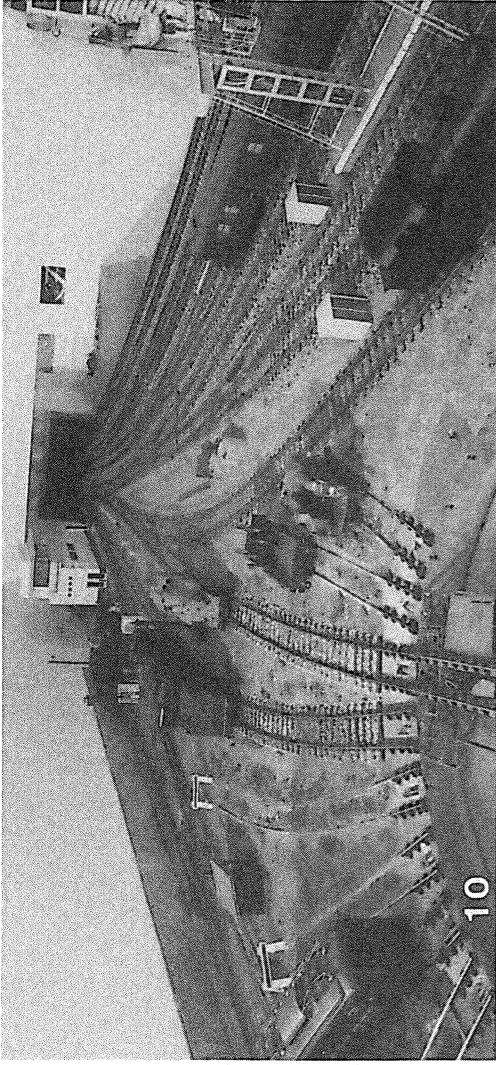
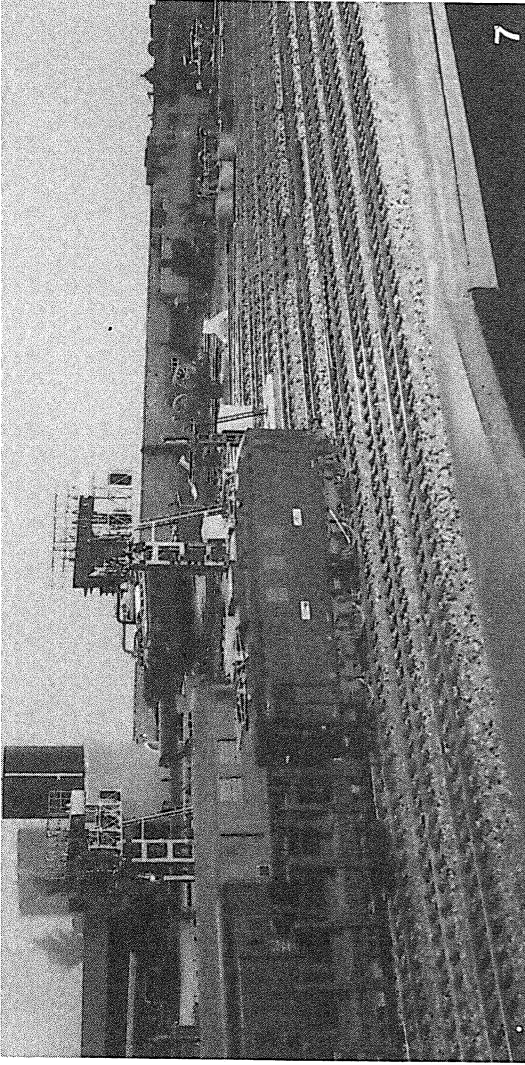


Tout le matériel moteur est suspendu (c'est à dire qu'il flotte sur ses essieux).

Selon les besoins de traction toutes sortes de moteurs sont utilisées, depuis deux MABUCHI (prix d'achat : 10 F !) jusqu'au MAXON très puissant, en passant par le J.F.J.

Tous les essieux sont trempés puis subissent un revenu : finition sur une pierre à huile. Ils tournent dans des paliers en bronze. Le roulement se rapproche du roulement à billes sans les inconvénients de retour de courant.





LA CATENAIRE

En fil de 0,4. Les pendules sont brasées sur des petits U de 1 mm puis soudés.

DIVERS

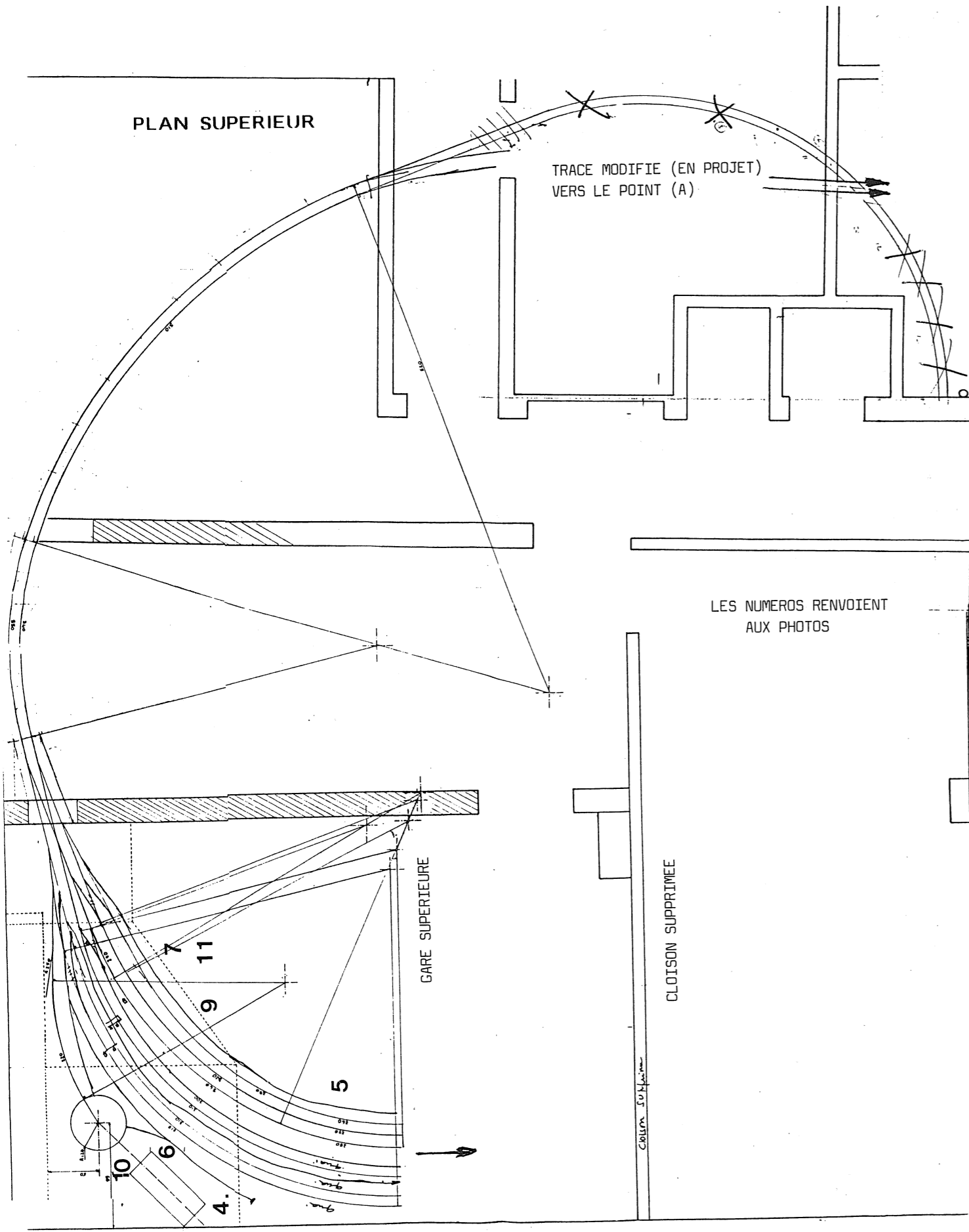
Un engin tracté ou poussé nettoie les voies : pour ce faire un moteur JFJ entraîne deux meules à polir (par file de rail) tournant en sens inverse.
En 25 minutes cet engin nettoie toutes les voies.

JEAN CLAUDE CAILLAULT

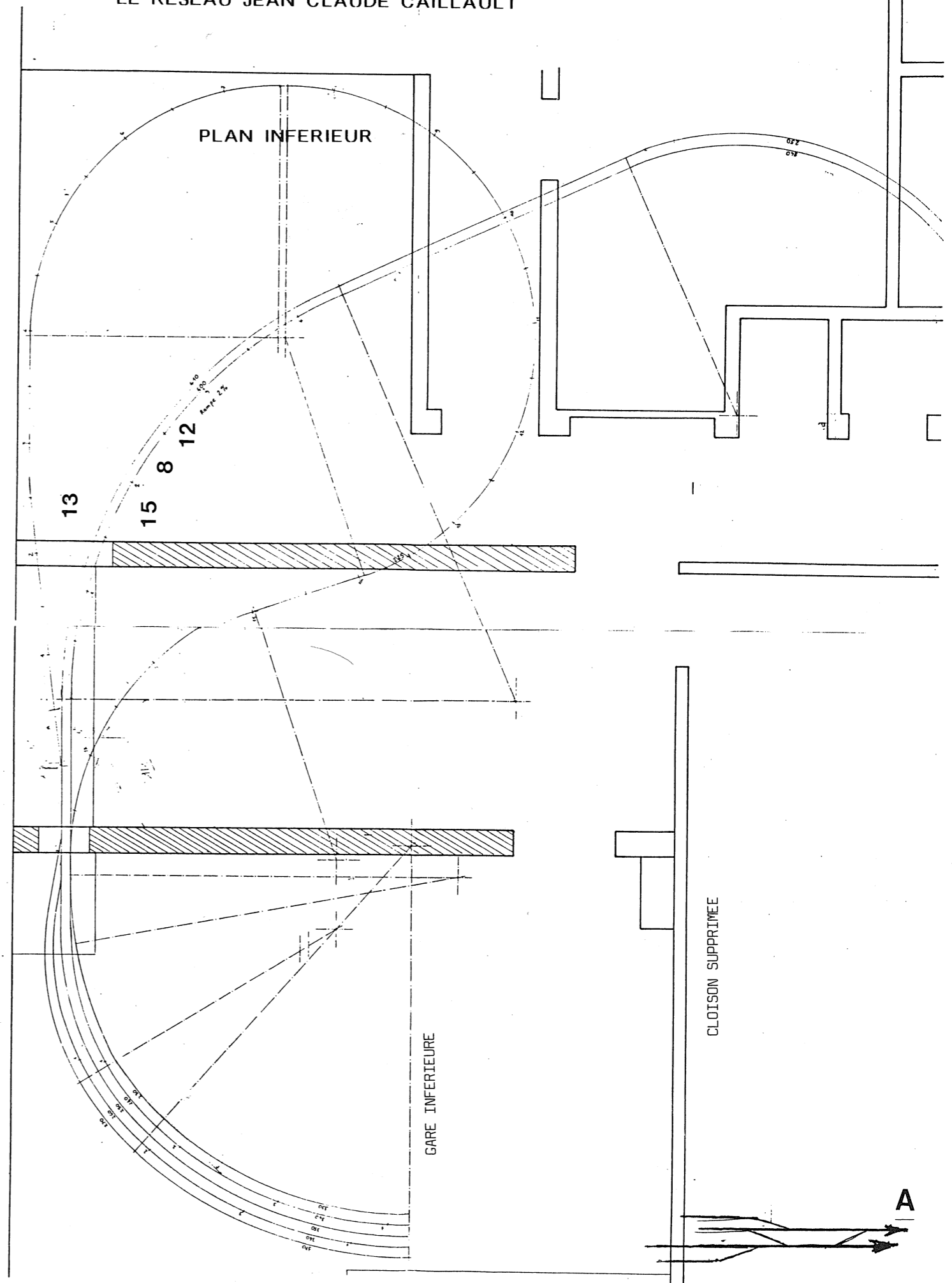
- PHOTOS n° 1,4,5,6,7,9,10,11,14 : la gare de passage supérieure.
2 voies à quai banalisées.
3 voies à quai paires.
2 voies marchandises banalisées.
2 voies marchandises impaires.
n° 6 et 10 : le pont tournant.

PHOTOS n° 2 : une entrée de tunnel avec signal mécanique AL

LE RESEAU JEAN CLAUDE CAILLAULT



LE RESEAU JEAN CLAUDE CAILLAULT



UN CHASSIS 2 ESSIEUX POUR LE ZERO METRIQUE

JEAN-CLAUDE RAGOT

Pour serrer au plus près la réalité, nous allons réaliser ce châssis en utilisant des profilés appropriés.

Les longerons des châssis CFD étaient souvent pris dans du profil U normalisé de 180 à 200 mm, soit au 1/43,5 : 4,1 à 4,6 mm.

En l'absence de cette dernière dimension sur le marché, et à moins de le réaliser à partir d'un profilé de 5, nous utiliserons du U de 4 mm.

Le plus simple pour se procurer ces profils est d'acheter ceux de la marque AIR-LOISIRS, faciles à trouver dans les magasins de fournitures pour modélisme bateau et avion.

Il faut :

- U de 4 x 2 Réf. 2776/42
- U de 3 x 1,5 2776/31
- U de 2 x 1 2776/21

Le plan du châssis correspond au plus courant des modèles CFD. Châssis de 5,5 m. Entr'axe des essieux : 2,5 m.

FOURNITURES :

- 2 longerons U 4 x 2 long. 125,5
- 2 traverses de tête U 4 x 2 long. 48
- 2 longeronnets U 2 x 1 long. 125,5
- 5 traverses U de 3 x 1,5 long. 30
- 4 supports d'essieux KZ Réf. 2-E-07
- 4 vis TF et 4 écrous M-1
- 2 essieux KZ Réf. 3-6-03
- 4 roues KZ Réf. 08-G-16-P ou 00-6-16-P
- 4 isollements de roues
- 2 tampons KZ Réf. 15-F-02
- 2 attelages KZ Réf. 3-F-01
- Clinquant de 0,1 et 0,3
- 1 jeu de gabarit de montage KZ Réf. 7-M-01

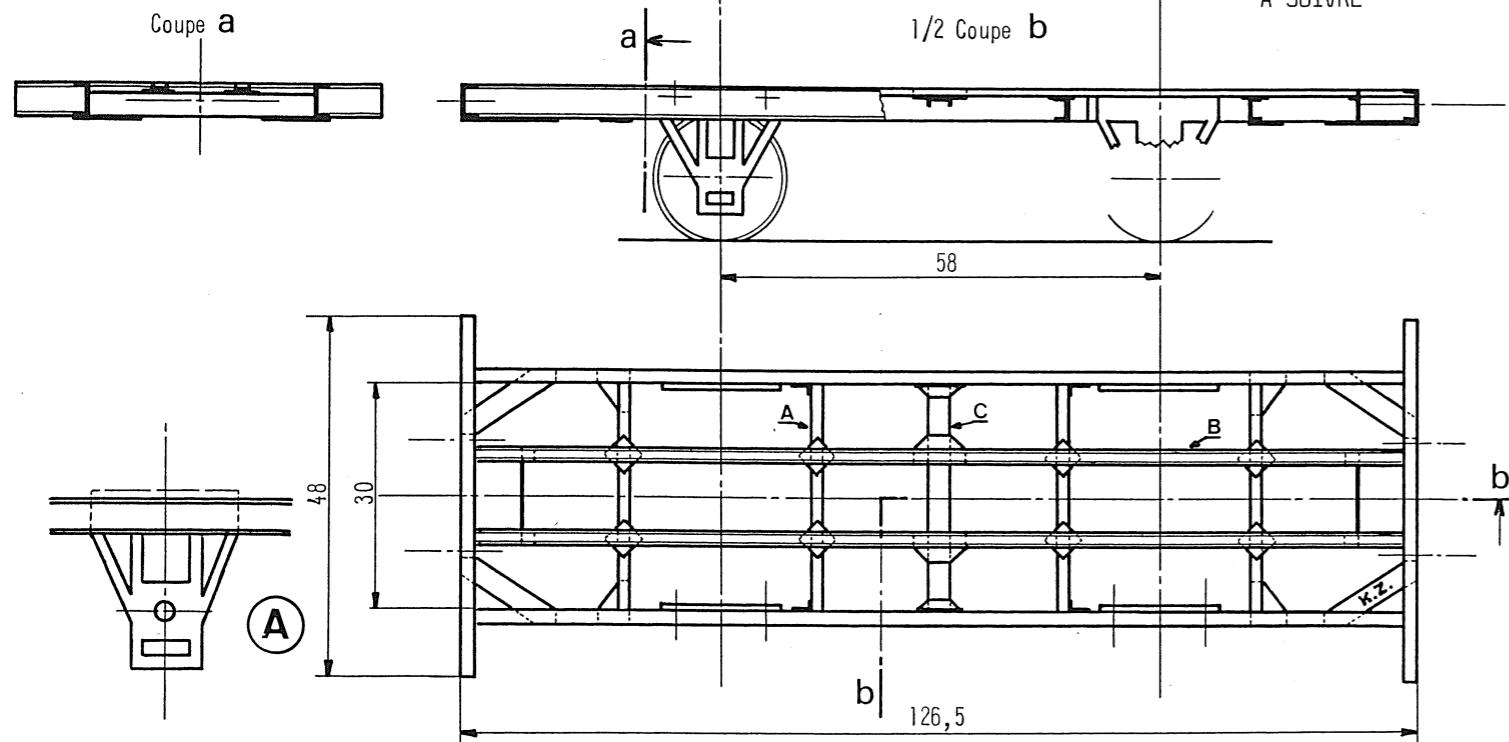
CONSTRUCTION DU CHASSIS

LONGERONS : Sur un des longerons, soudez, à l'intérieur, les deux plaques de garde en respectant les cotes du plan. Contrôlez l'équerrage parfait des plaques et du longeron par affleurement de la partie basse sous le longeron (schéma (A)).

Les plaques de garde ont leurs dimensions prévues pour des longerons jusqu'à 5 mm. De ce fait la partie supérieure, dans le cas d'utilisation de lon-

gerons de 4 mm, dépassera de 1 mm. Ils seront affleurés sur le dessus après montage, par un coup de lime.

L'autre longeron doit être parfaitement symétrique pour assurer un parallélisme correct des essieux. Percez les deux autres plaques de garde à 1 mm dans les trous pointés en haut, et à 1,3 pour l'axe. Superposez-les dos à dos aux premières déjà montées. Appliquez le deuxième longeron bien aligné avec le premier, et maintenez l'ensemble avec deux serre-joints.



MOTORISATION A BON COMPTE

BERNARD GUINOT

(VOIR H.D'O N° 11 ET 36)

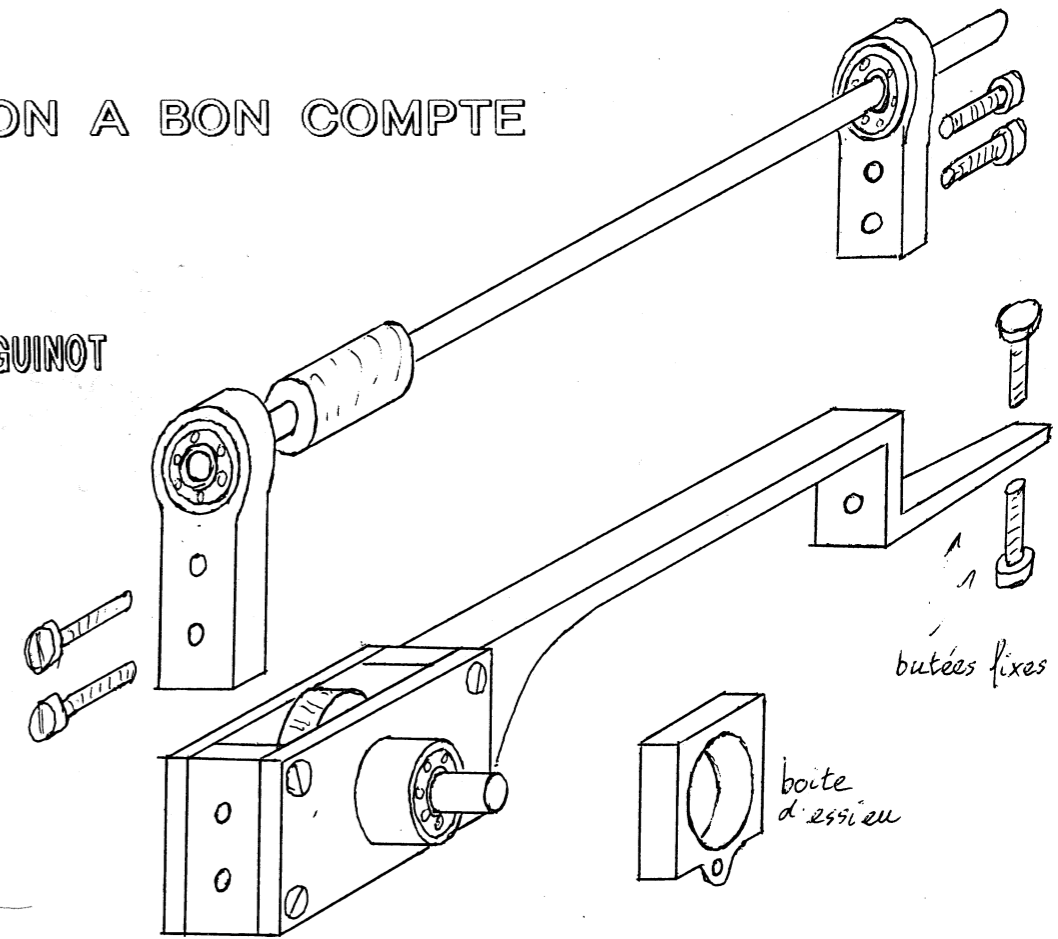


FIG. 5
Pont-moteur à vis sans fin, suspension par le nez.

AXE DU MOTEUR : il faut le monter sur roulements à billes. L'axe d'origine de 5,4 mm de \varnothing doit être chassé (il est entré à force). On peut enfiler un axe de 4 mm dans un tube en laiton de 4 x 6 mm et réduire le \varnothing à la chignole et à la lime là où c'est utile; le tout étant bloqué à l'araldite, comme, du reste, les poulies sur leurs axes. Les bouts d'axe de 4 mm qu'on laisse dépasser, permettent de monter des roulements de 4 mm d'alésage intérieur.

POULIES MOTRICES ET RECEPTRICES. Pas de laiton : l'adhérence serait insuffisante. Le céloron, facile à travailler, convient très bien. Epaisseur des poulies : 5 mm; \varnothing utile : 15 à 22 mm; \varnothing de la gorge circulaire : 4,5 mm (Il ne faut surtout pas que la courroie soit serrée) ; sa profondeur : 2 mm. Rien ne s'oppose à l'utilisation de deux poulies de \varnothing différents pour ajuster la démultiplication totale qui doit se situer aux alentours de 1/22. La poulie réceptrice peut être montée sur un axe à paliers lisses.

POULIES DE RENVOI. En céloron ou en métal. Epaisseur : 6 mm; gorge profonde et très évasée. Le mieux est d'utiliser des roulements à billes de 3 x 10 mm; mais on peut aussi très simplement laisser tourner des poulies en céloron sur un axe lisse.

COURROIE . Elle est constituée comme il a été dit. Penser que la force centrifuge se conjugue à sa raideur pour l'écartier du trajet que vous croyez idéal.

Les poulies doivent être écartées vers l'extérieur de 1 à 2 mm par rapport à la meilleure position au repos. Laisser généreusement de la place sur les côtés. En cas de souillure par de l'huile mettre un peu de solution de détergent en poudre.

BALAIS DU MOTEUR . Chercher le calage optimal, soit pour favoriser la marche avant, soit pour égaliser les marches avant et arrière. Chercher la pression optimale. Les balais d'origine s'usent vite et ils sont avantageusement remplacés par des balais de section 6 x 6 mm.

TRANSMISSION

Sur une machine courte (230 G Sud-Ouest), un câble souple provenant d'un compteur de vélo (encore l'utilisation de rebuts...) me donne entière satisfaction, malgré des courbes de 1,5 m de rayon.

Cependant toutes mes autres machines sont équipées de cardans. La construction de cardans demande un peu de soin car un mauvais alignement des axes provoque des vibrations; elle est toutefois à la portée de tous. La figure 3 montre comment ils sont conçus.

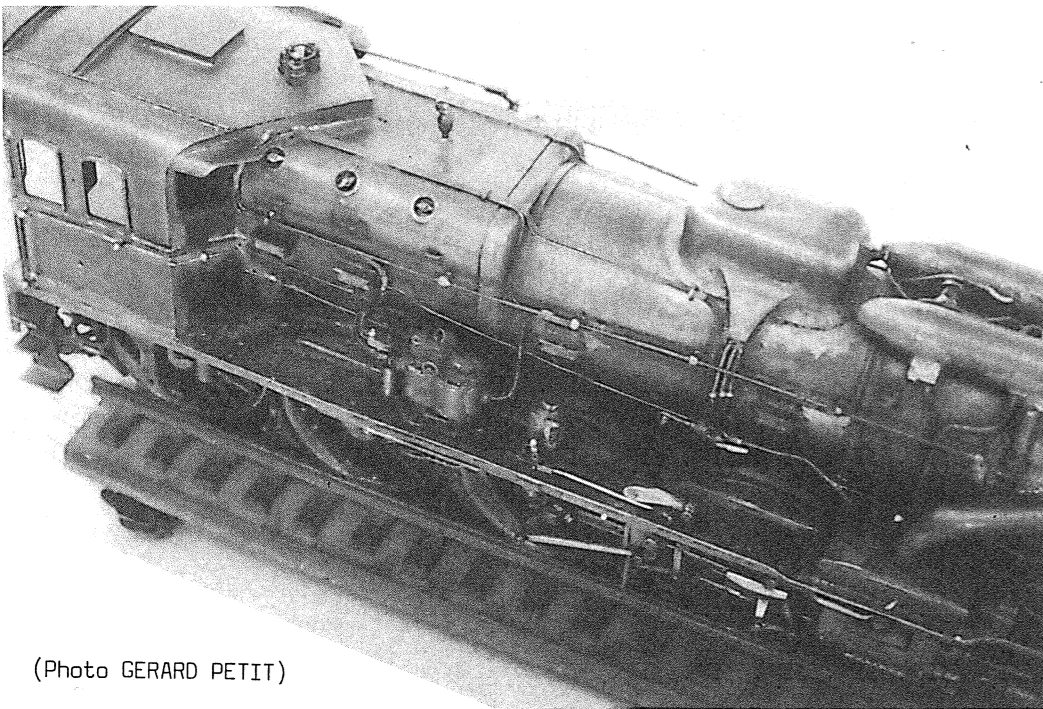
Pour assurer l'alignement il suffit de les enfiler sur axe rigide lors de l'ajustage, la noix en céloron étant percée en son centre. Quand l'ajustage est satisfaisant, percer à la fois les étriers et la noix.

J'utilise des axes de pivotement de 2 mm, en acier Stub, soudés aux étriers. Je n'ai jamais eu d'ennuis avec cette technique. Remarquer enfin que rien n'oblige à placer la transmission à l'horizontale; mais il vaut mieux que tous les axes soient alignés lorsque la machine va en ligne droite.

Le joint coulissant est fait comme le montre la figure 4.

A SUIVRE

BERNARD GUINOT



(Photo GERARD PETIT)

LA 240 A

HENRI ARNAUD

(VOIR H.D'O N° 35 à 36)

La troisième phase peut commencer par le montage d'un moteur JFJ T 55. Cette description retrace un travail avec du matériel de 15 ans en arrière; le couple vis sans fin provenait de la POLYCINETIQUE, 163 rue de Pelleport PARIS, et les deux pignons de 15 dents de la SOURCE DES INVENTIONS.

L'ensemble peut paraître un peu grossier, mais tout cela se trouve très bien caché ensuite; c'est simple et surtout costaud, et, ainsi équipée, cette loco pourra tirer à l'aise des convois lourds sur de vrais réseaux d'intérieur ou d'extérieur. Mais surtout pas avec du 12 Volts !

*

Encocher dans les longerons, entre le 3^{ème} et le 4^{ème} essieu en (M), l'emplacement des deux méplats laiton de 27 x 8 x 2 ; y percer 2 trous de 3,1, fraiser pour mettre en place 2 vis de 3 TF, et les fixer par soudure. Faire ensuite une encoche en demi-rond au milieu du support arrière des glissières (E).

EXECUTION DES DEUX PALIERS DU 2^{ème} ESSIEU-MOTEUR
Dans du laiton de 5 mm d'épaisseur découper un rectangle 31 x 31 (pour le 2). Percer à 2 le futur passage de l'essieu (2 trous) 2 trous de 1,5 (O) (rivetage). Percer 4 trous à 1,6. Faire des repères, X, pour différencier chaque palier et scier finement dans l'axe, avant ou après sciage de séparation verticale.

Tarauder à 2 les deux demi-paliers qui seront rivés et soudés.

Agrandir à 2,1 les deux demi-paliers qui resteront amovibles.

Assembler par vis TR de 2 les 2 paliers et percer progressivement pour atteindre le Ø de l'essieu choisi (Ø 6 dans mon cas).

Sur les longerons, à 4 mm au-dessus de l'axe du 2^{ème} essieu, percer à 1,5 et fraiser à 3 pour recevoir le rivet TF de 1,5 qui va fixer les paliers du haut

sur une tige ou avec le futur essieu; enfiler les deux paliers, les maintenir en place à l'intérieur des longerons, et, par le trou de 1,5, faire un repère sur les paliers. Les percer à 1,5 et river (1), dépose des demi-paliers inférieurs et confirmation par soudure. Remettre en place les demi-paliers, passer un alésoir si nécessaire (rivetage lisse de part et d'autre (1)).

Introduire une tige ou l'essieu avec l'hélicoïde, calculer l'épaisseur de la bague (B) en laissant un faible jeu latéral.

MONTAGE DE LA VIS SANS FIN

Deux pièces tirées d'une plaque laiton de 5 d'épaisseur, deux rectangles de 2,5 x 14, et veiller à ce qu'ils pénètrent entre les longerons à frottement légèrement dur. Les percer auparavant à 4, enfiler l'axe Ø 4 avec la vis sans fin et amener au contact du pignon hélicoïdal avec un jeu de 3/10 e. Souder les paliers, le 1 contre le support AR des glissières. S'il y a un dur passer l'alésoir.

Cet ensemble doit tourner très librement. Mettre en place le pignon 1.

PHASE FINALE : CONSTRUCTION DU SUPPORT-MOTEUR.

Très simple! Une plaque laiton 54 x 27 x 2, percée de deux trous de 3 et fraisée pour recevoir 2 vis TF de 3 qui seront soudées. Verticalement une petite plaque laiton, épaisseur de 3 mm soudée (ou vissée), percer à 4,1, faire un trou au Ø 10 à cause d'un léger épaulement à la sortie de l'arbre sur le moteur, ou intercaler 2 rondelles de 1 mm d'épaisseur.

Fixer le moteur sur son support et celui-ci sur les longerons. Mettre en place le pignon 2, vérifier, avant sa fixation sur l'axe, s'il entraîne bien l'ensemble décrit plus haut; sinon jouer avec le jeu des vis de 4 qui fixent le moteur; ovaliser légèrement et, suivant le cas, ajouter une feuille de quelques dixièmes entre le support et le châssis (clinquant). Serrer la vis pointeau du pignon 2 et mettre sous tension. On peut faire, dès

LA 240 A

HENRI ARNAUD

ce moment, un bon début de rodage.

Après quoi on peut tout déposer pour faciliter la manutention du châssis pour la suite des opérations.

*

ACCESSOIRES ET PETITE DISTRIBUTION

Après le montage du moteur et de sa transmission sur l'essieu-moteur, il est bon de continuer à équiper le châssis.

Montage des deux caissons censés protéger le mécanisme des cylindres intérieurs BP. Mettre en place le petit cylindre (V) Ø 7 longueur : 14. Les couvre-roues du boggy, en laiton 5/10 e largeur 7 mm. Un fil en laiton de 5/10 en bordure (non peint). Mettre en place l'entretoise (R) et une plaque laiton 36 x 24 x 1, le tout fixé ensemble par soudure (Z). Souder aussi des jets Ø 1 représentant des têtes de boulons en (H). Percer un trou à 2,6 taraudé à 3 pour recevoir la vis-pivot du boggy (T).

Comme pour le moteur et sa transmission, mettre à profit la facilité réservée : installer la distribution que l'on pourra déposer à cause de sa fragilité, pendant tout le reste des travaux.

CROSSES :

Dans un morceau de laiton de 4 mm, découper un rectangle de 23 x 10 pour l'usinage des deux crosses en partie et, en même temps, donner la forme générale (G). Usiner les rainures (R), c'est la partie assez délicate (à la petite lime carrée si l'on n'a pas de fraiseuse). Ajuster en inversant les bouts sur les glissières de chaque côté (qui sont déjà en place). Pratiquer ensuite les lumières (I) pour le passage de la tête de bielle motrice et son articulation. Percer deux trous à 1,6 et séparer les deux crosses.

Au tour façonner les manchons (Z), les souder sur les tiges du piston Ø 2. En maillechort exécuter le levier de crosse (J) " le jambonneau ", contre-coudé préalablement. Percer à 1,6. (B) avec un morceau de bois, arrondi en bout, le coincer dans la lumière I de la crosse.

Présenter sur la crosse la pièce (J), faire une petite cheville en bois dur et coincer l'ensemble (ou du fil alu).

Enfiler la tige du piston dans le cylindre, mettre en place la crosse.

Réunir ces deux éléments par soudure, en tenant le châssis verticalement. La crosse sur les glissières sera maintenue en place à l'aide d'une ou deux pinces crocodile. Souder aussi le jambonneau (J)

Vérifier le bon va-et-vient de cet ensemble; le retirer pour tarauder à 2 le côté intérieur de la crosse et agrandir à 2 la face AV qui recevra la vis de 2 qui accouplera la bielle motrice.

LES TIROIRS

Encore une exécution délicate, suivant ses qualités d'ajusteur, mais très simple si l'on peut fraiser : il s'agit des deux tiroirs à ajuster dans les glissières (S).

Comme pour les crosses, exécuter les deux tiroirs en même temps, avec du carré laiton de 6 x 6, suivant les dessins. Percer à 1,3, tarauder à 1,6 les côtés qui se retrouveront à l'intérieur côté longerons.

Agrandir à 1,7 la face AV. Au tour, façonner deux vis qui vont servir d'axe à la biellette de commande des soupapes (U) et au pendule (P) en (V).

Séparer par un trait de scie.

Exécuter les deux supports de coulisse (S) ensemble, soit sortis d'une plaque laiton épaisseur 6 mm, soit venant d'un pliage.

Percer à 1,3; sur le côté intérieur tarauder à 1,6 et agrandir à 1,8 côté extérieur. Exécuter au tour deux axes. Souder à leur place, sur le support AR des glissières.

A ce stade je conseille, par expérience, de faire un essai avec de fausses biellettes en méplat. Ce ne sera pas une perte de temps et l'on s'assure ainsi de la justesse des dimensions indiquées et de l'ampleur du va-et-vient.

Équiper le 2^{ème} essieu de ses roues calées à 90°, les tourillons mis en place.

En méplat de 3 x 1 faire la fausse bielle motrice dont l'entr'axe peut varier entre 48 et 50, ce sera suivant vos travaux...

La course de la crosse est de 14 mm, et l'on vérifie :

- .si (W) ne vient pas buter contre le cylindre et si la biellette ne s'éloigne pas exagérément de l'horizontale.
- .si (U) déplace équitablement une course oscillatoire de 2 mm.

En profiter pour repérer l'endroit où l'on devra fixer l'entretoise (N).

A l'issue de ces essais vous pouvez confectionner vos biellettes définitives.

Refaire un essai et déposer le tout pour la suite des travaux.

HENRI ARNAUD

A SUIVRE

PLAN DE CUQUES (13)

LE CERCLE DU ZERO ET LA FF MF ORGANISENT UNE GRANDE EXPO. LES 25/26 MAI 91.

PLUS DE 1000 m².BOURSE D' ECHANGES LE 26.

LES CLUBS ET LES INDIVI-
DUELS INTERESSES POUR EXPOSER
OU RESERVER UNE TABLE POUR
LA BOURSE (50 F LE METRE DE
TABLE) SONT INVITES A CON-
TACTER LE CERCLE DU ZERO
63 RUE DES POLYTRIS,13013
MARSEILLE (TEL. 91 06 09
29).

IL Y A POSSIBILITE DE STAND.

L'EXPOSITION SERA OUVERTE
LE SAMEDI DE 14 H A 19 H
ET LE DIMANCHE DE 10 H A
18 H.

APERITIFS ET REMISE DE PRIX
SONT PREVUS POUR LES EXPOSANTS.

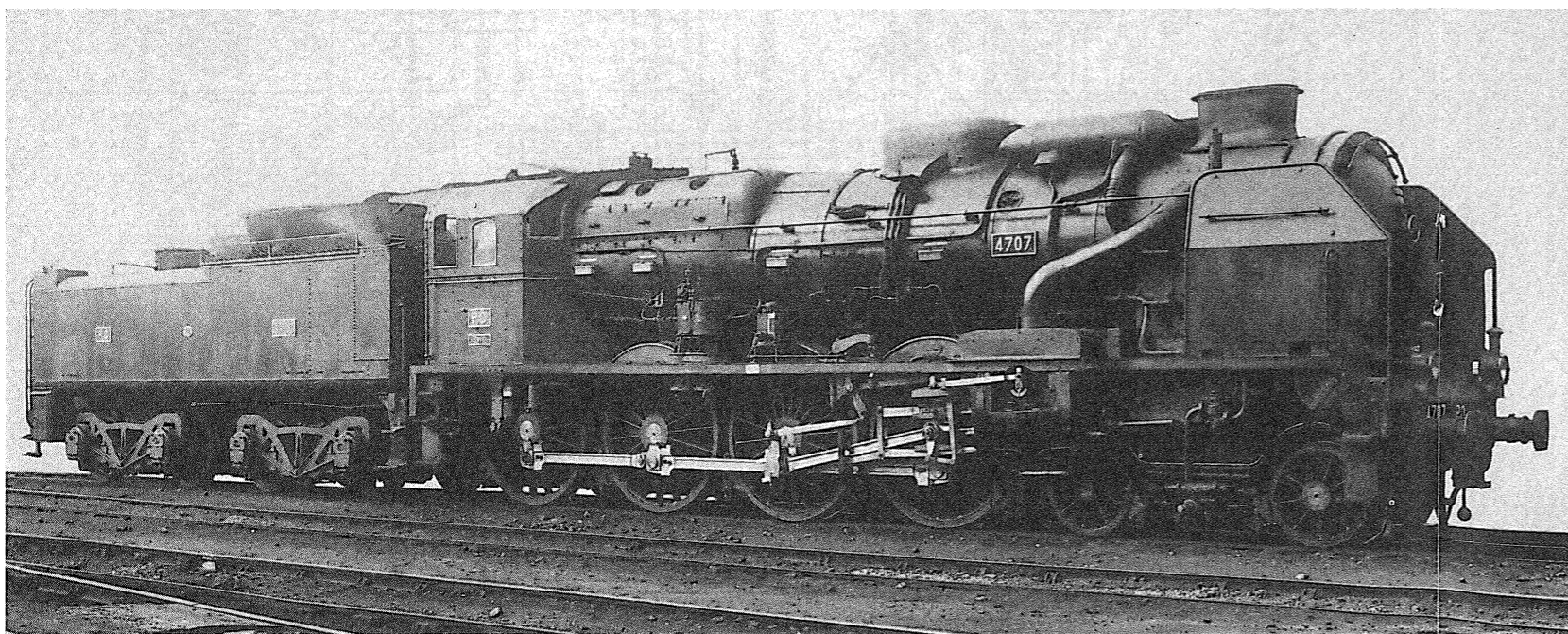
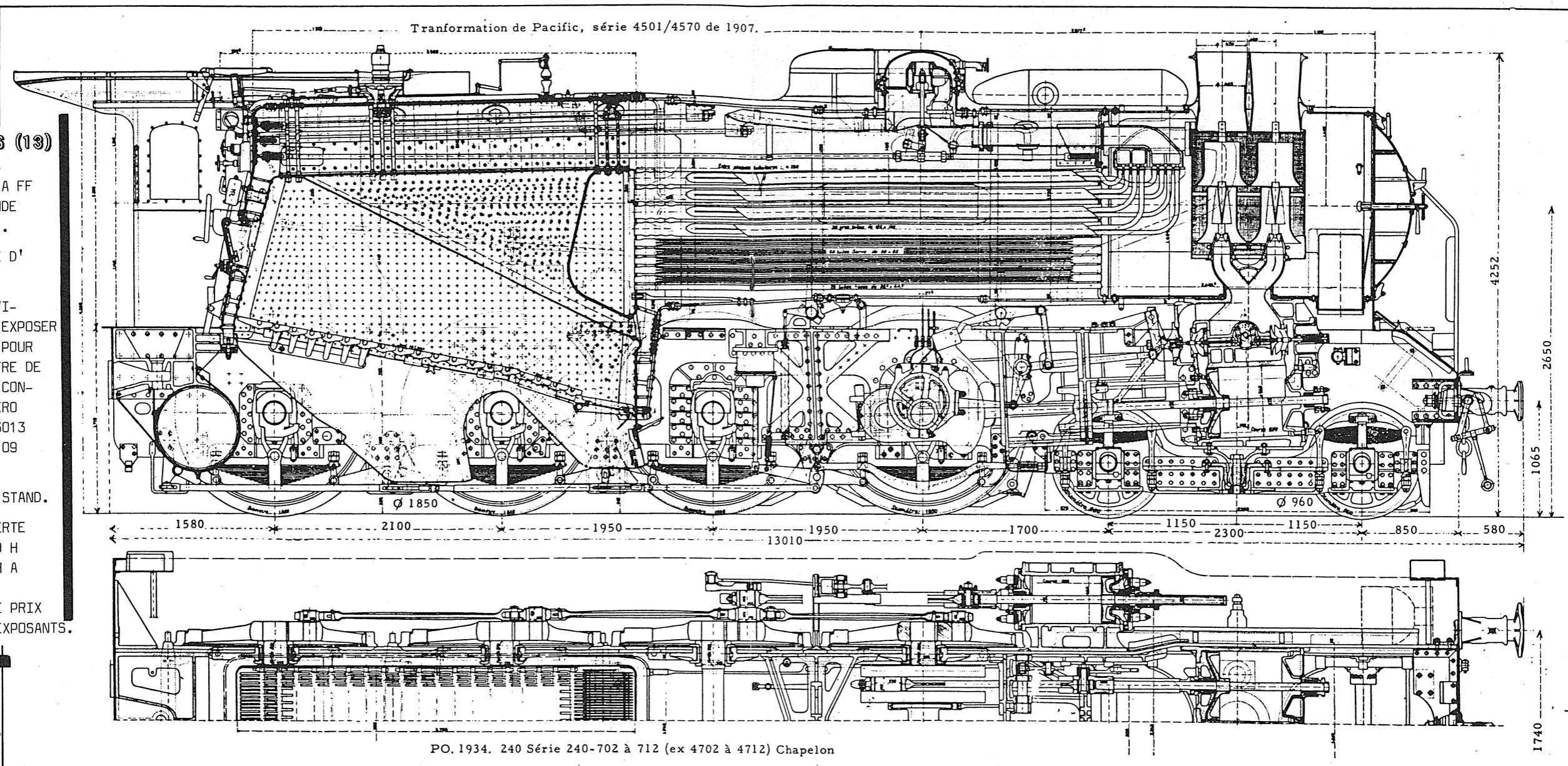
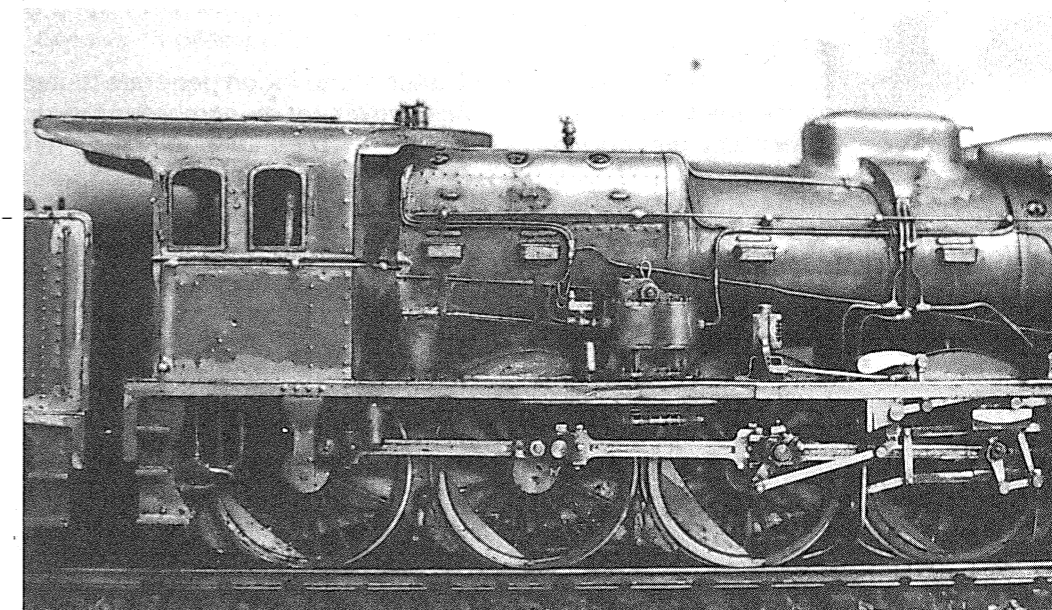


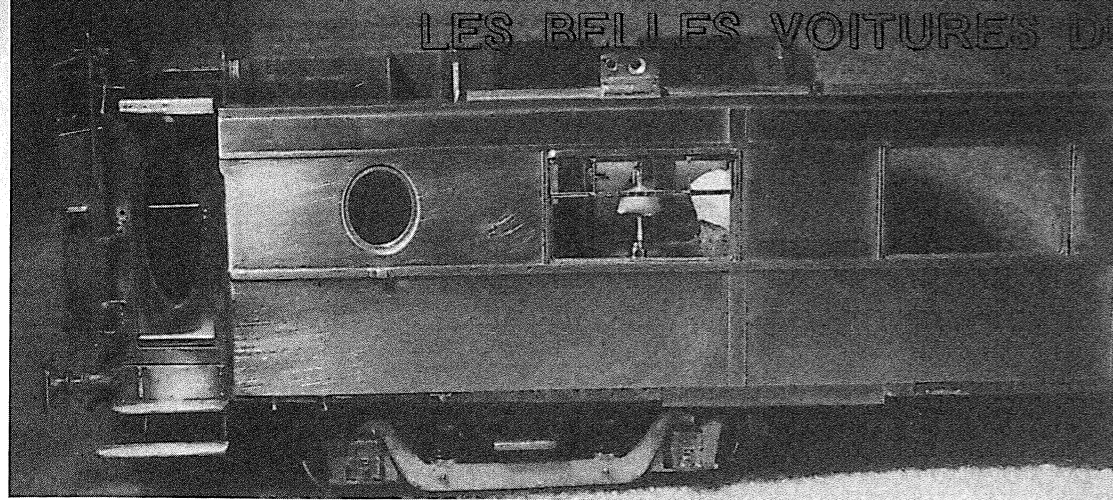
PHOTO DE GAUCHE

CLICHE S.N.C.F. obtenu
grâce à l'obligeance de
M.ANGLES de la DIVISION
CULTURE TECHNIQUE, (DIREC-
TION DU MATERIEL -SNCF)

PHOTO DE DROITE

Vue droite montrant la
fidélité de réalisation
de la maquette de HENRI
ARNAUD
CLICHE GERARD PETIT





PIERRE GRIVEAUX

SUPERDETAILLAGE DES VOITURES ELETREN

(VOIR H.D'O N° 35)

2.2 Description générale de la construction

Le montage d'une voiture ELETREN peut se décomposer en quatre parties principales: Une caisse constituée par deux flancs et deux extrémités, un toit en polystyrène moulé, un châssis comprenant le dessous de caisse et les bogies, puis l'aménagement intérieur.

L'assemblage est réalisé par agrafages, même pour les bogies. Cette conception qui était celle des jouets anciens reste un point négatif pour la modification de ces modèles.

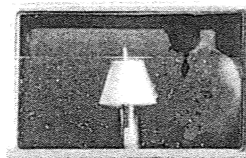
Les flancs sont matricés en tôle d'acier étamée. Ils sont agrafés sur le châssis, ainsi que sur les bouts de caisse. Quatre traverses disposées en partie haute en assurent la rigidité et évitent leur écrasement. Le toit vient se visser sur les bouts de caisse. Les extrémités de caisse sont agrafés sur les retours de flancs et sur le châssis.

Les bogies clipsés sur deux pivots soudés au châssis sont fonctionnels. Le dessous de caisse est vissé ou agrafé sur le châssis.

Les aménagements intérieurs sont fixés toujours par agrafes directement sur le châssis ou sur un plancher intermédiaire et bloqués par de la colle.

2.2 Le superdétaillage portera sur:

- 1° Les bogies
- 2° Le dessous de châssis
- 3° Les flancs
- 4° Les bouts de caisse ou plateformes.
- 5° Le toit
- 6° Les intérieurs

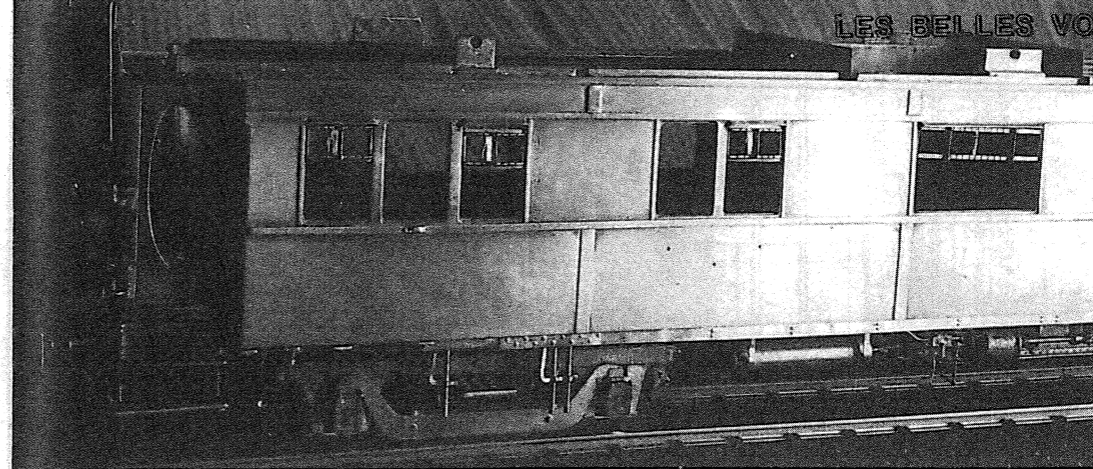
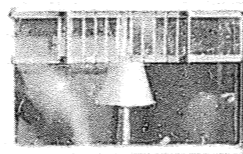
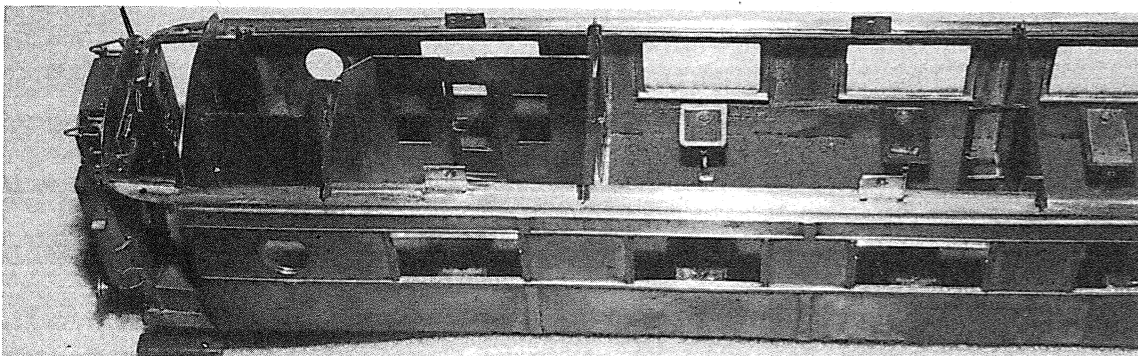


REMARQUES:

Il serait difficile de vouloir traiter d'une façon générale toutes les voitures de la C.I.W.L. sur les mêmes bases. Les véhicules provenant de nombreux constructeurs, ces derniers, tout en respectant les normes, utilisaient souvent des éléments différents. D'autre part, les modifications étaient courantes, quelquefois très marquées au cours du temps et changeaient suivant les types de véhicules.

Il sera décrit dans cet article seulement des modifications à apporter aux voitures de types E.I.C. reproduites par la Société ELETREN : LX PULLMAN COTE D'AZUR RESTAURANTS série 3341 à 3360.

Les voitures restaurants avaient des freins à vide d'origine. Ce système était disposé côté timonerie de frein. Il ne sera pas traité dans ce deuxième article.



PIERRE GRIVEAUX

2.2.1 Les bogies

Pris dans le contexte de construction d'une voiture ELETREN, les bogies peuvent être acceptés tels quels. Une modification d'aspect entraînerait à reconstruire totalement ces derniers. Tout au plus, on peut remplacer les boîtes d'essieux rondes par des boîtes du type WL KIT-ZERO.

La modification du roulement a été relatée dans le premier article. Si cette dernière est bien réalisée, aucun signe extérieur atteste un changement d'aspect.

La seule façon efficace de donner une allure différente aux modèles est d'utiliser un bogie conforme, comme celui de KIT-ZERO; soit dans sa version complète, soit dans sa version simplifiée.

2.2.2 Le dessous du châssis 310*59mm voir la planche (PI 1).

On trouve dans les productions ELETREN, depuis déjà quelques années, les principaux éléments constituant le dessous du châssis, fixés sur un module détachable: citons la poutre centrale, les deux coffres à accus, la dynamo, le coffre du tableau électrique, quelques boîtes de rangement, le réservoir d'air et le cylindre de frein avec des rudiments de timonerie. Cet ensemble donne un semblant de réalité mais aucune des pièces n'est vraiment conforme et à sa place.

Démontage

Dans un premier temps, il faut dégager les deux bogies en les déclipant, puis désouder les fils d'alimentation et dégraffer le module du châssis.

Mis à part la poutre centrale, il est nécessaire de désouder ou de dévisser tous les éléments du module; à ce titre la peinture du module sera dissoute avec de l'acétone, par exemple.

NOTE

Cet article traitant du superdétaillage, il sera réutilisé dans la limite du raisonnable le maximum d'éléments, même si ceux-ci gagneraient à être changés. Les éléments seront disposés selon le croquis (PI 1). Tous les fils et les pièces ajoutés seront en laiton, ou en bronze. Les pièces en cire perdue (*) pourront éventuellement être disponibles au Cercle du Zéro.

La poutre centrale

Sur certains modèles il est nécessaire de limer ou de fraiser les rebords supérieurs de cette poutre, afin d'en égaliser la largeur, environ à 2mm.

Côté cylindre

Aucune modification.

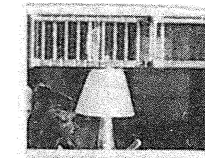
Côté coffres à accus.

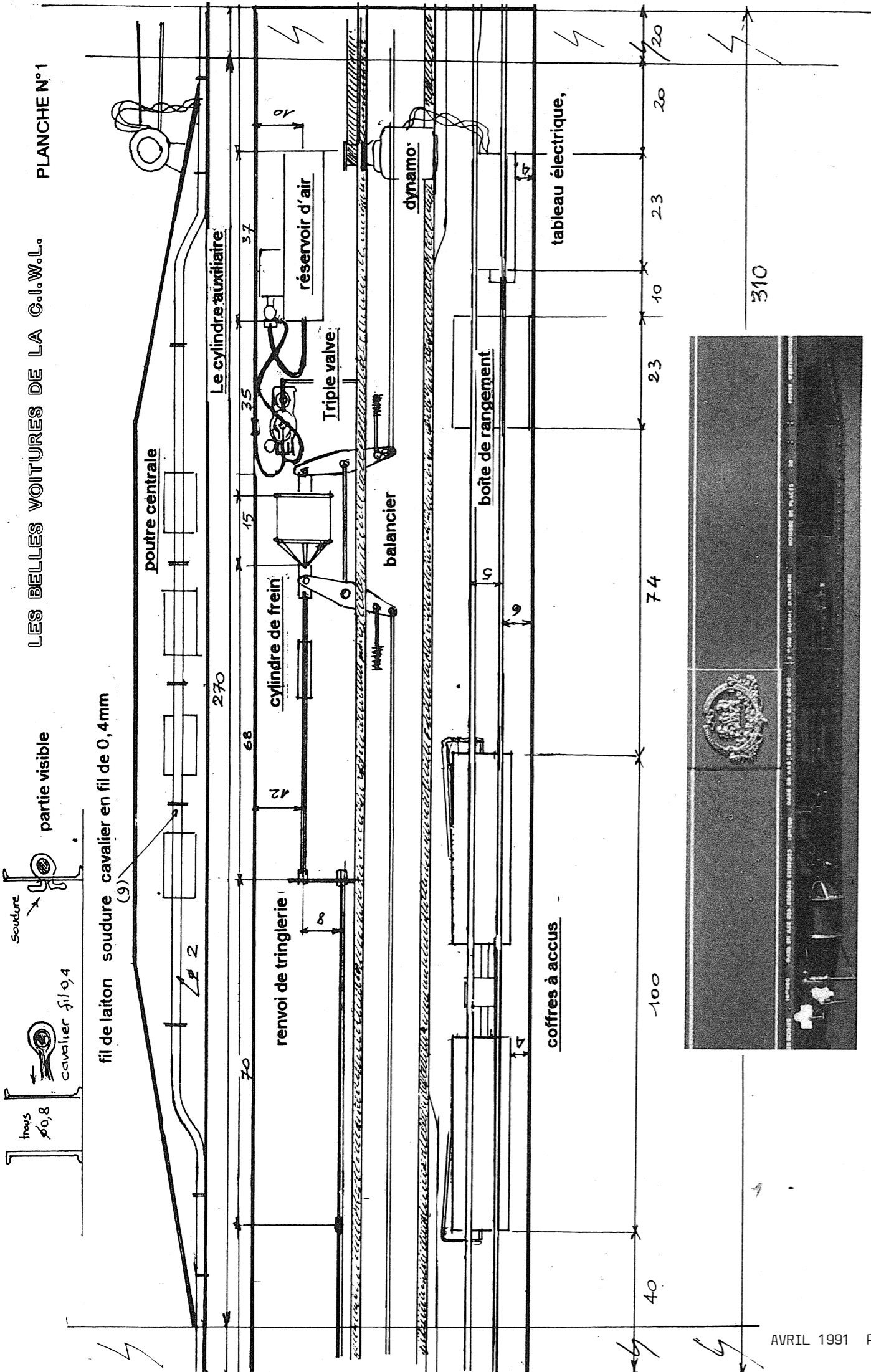
Faire courir un fil de Ø 2mm, accroché sur le côté de la poutre, à environ mi-hauteur des quatre lumières par 9 cavaliers, réalisés en fil de laiton de 0,4mm. Le fil Ø 2 simulera la conduite de chauffage vapeur et accusera un double "S" aux deux extrémités de façon à suivre le tablier du module. Les trous pour recevoir les cavaliers seront percés à 0,8mm. Les cavaliers seront soudés derrière la poutre, après les avoir serrés fortement et rabattu les pattes.

Module côté coffres à accus

Sur le tablier, disposer deux fils de 0,8mm distants de 5mm, le premier situé à 6mm du bord. Ces fils seront fixés comme ci-dessus par des cavaliers, de place en place.

Tous les éléments qui seront fixés par dessus ces fils devront posséder une attache prolongée. Par mesure de simplicité on soudera en prenant appui sur le milieu de chaque agrafe un bout de fil de 0,8mm.





SCHEMA SIMPLIFIE DE DESSOUS DE CAISE EN VUE DE DESSUS POUVANT ETRE UTILISE POUR LES VOITURES METALLIQUES DE TYPES U.I.C.: PULLMAN COTE D'AZUR LX RESTAURANTS. (les restaurants possédaient un frein à vide situé côté cylindre)

PIERRE GRIVEAUX

LA MECANISATION DE NOS ENGIN MOTEURS

ROBERT LABORDE RENE CHEVROT

3 eme PARTIE

Il existe une autre solution originale pour construire les blocs moteurs. C'est ce que nous appellerons le montage en coquille. Procurez-vous chez le quincaillier un tube de laiton carré de 25 mm de côté. Le prix au mètre est d'environ 160 F.

Couper le tube dans sa longueur pour obtenir deux parties en U.

La dimension de ces U sera, par ex. de 120 mm de longueur pour une BB 9200, ou 100 mm pour une BB 7200.

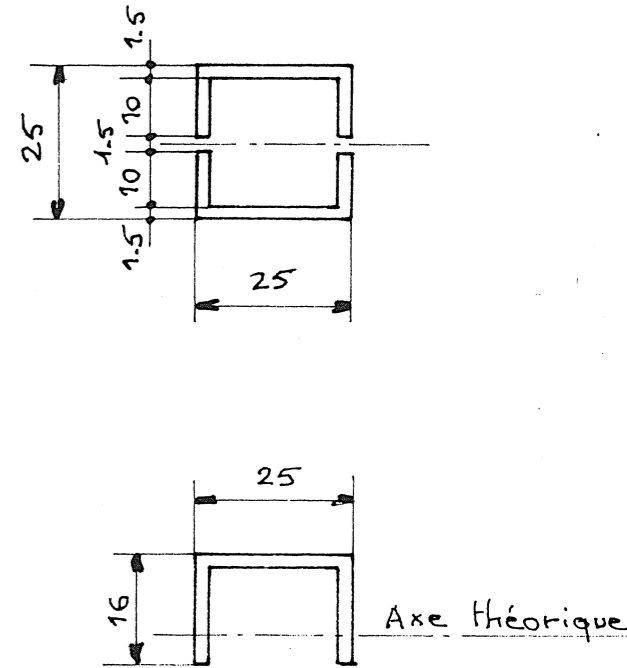
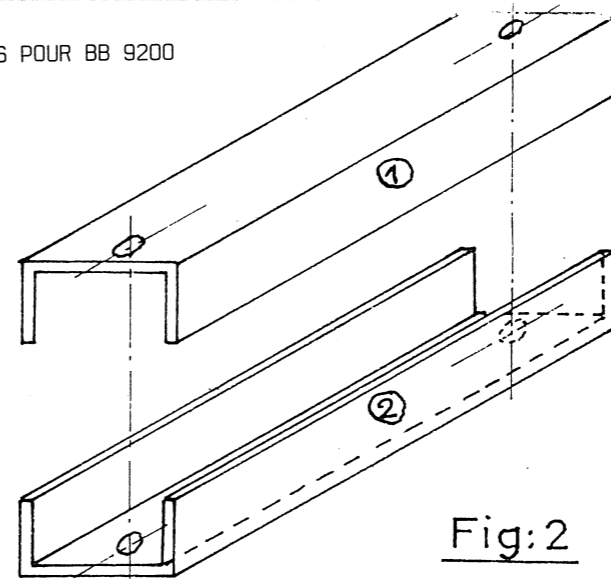
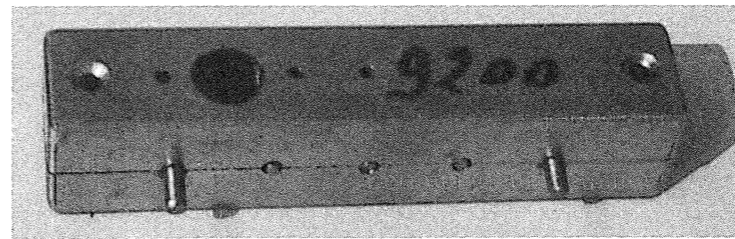
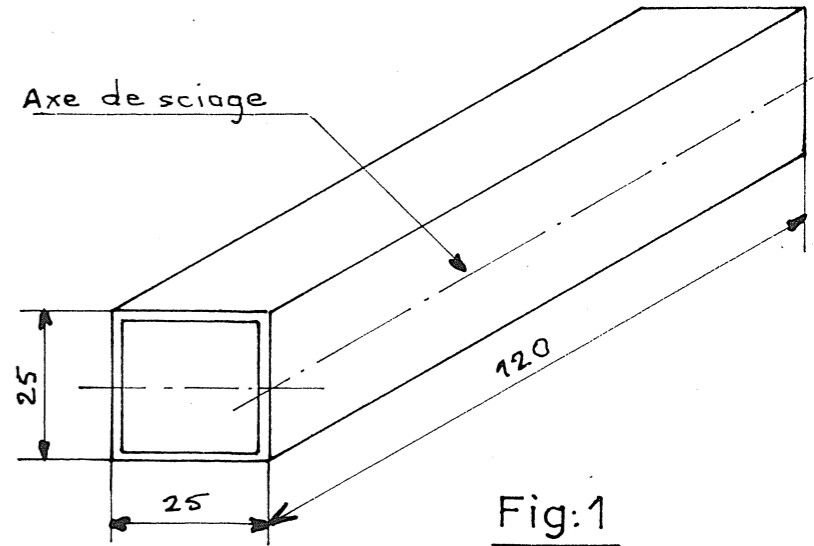
Si vous utilisez un ensemble vis sans fin et pignon hélicoïdal PH il ne faudra pas que votre PH ait un ϕ supérieur à 20 mm

En effet, l'épaisseur du tube étant de 1,5 mm on aura : $1,5 = 1,5 = 1,5$ du trait de scie, soit 4,5 mm. La dimension intérieure disponible sera de 20,5 mm.

Si le PH est d'un ϕ supérieur, il faudra découper deux longueurs de tube et non plus découper dans l'axe longitudinal (Fig.1)

La deuxième longueur servira à refaire la même pièce de manière à ce que le pignon hélicoïdal puisse tourner librement.

Ainsi nous n'aurons plus 20 mm, comme précédemment, mais 26, 28 ou 30 mm, au choix.

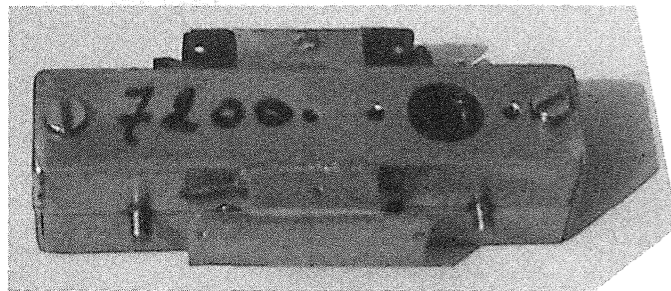


CAS D'UN PH de $\phi > 20$ mm

PHOTOS ROBERT LABORDE

LA MECANISATION DE NOS ENGINES MOTEURS

ROBERT LABORDE RENE CHEVROT



BB 7200

Surfacer correctement l'endroit des coupes, puis percer les deux extrémités de la (1) au \varnothing 3,5 mm (Voir Fig. 2 page précédente).

Percer et tarauder les deux extrémités de la pièce (2) à M3.

Si vous devez placer un moteur vertical à fixer par rapport à la pièce n° 1, il faudra prévoir le perçage de l'axe de pivotement sur cette pièce 1.

Fermer les bouts séparément et doubler les cloisons de la pièce (2) par une contre-plaque légèrement supérieur à la hauteur du cloisonnement (Fig. 3).

Cette contre-plaque servira de guide lorsque les deux U seront boulonnés ensembles.

Lorsque ces deux coquilles seront correctement assemblées (uniquement par les deux boulons) exécuter le tracé de la figure (4) sur chaque côté.

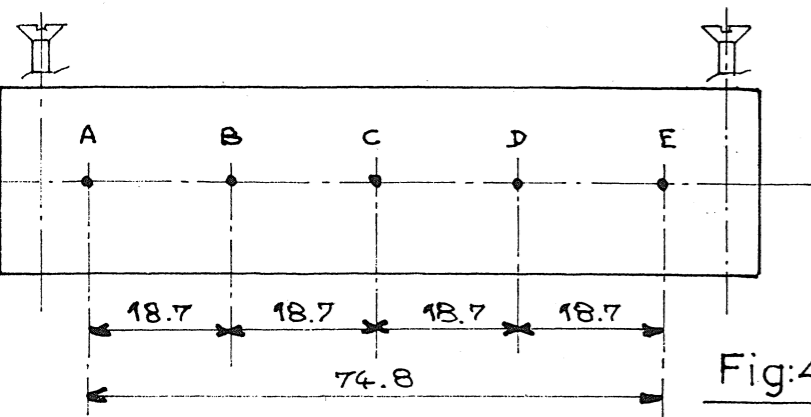


Fig:4

A l'aide d'un foret à centrer percer en :

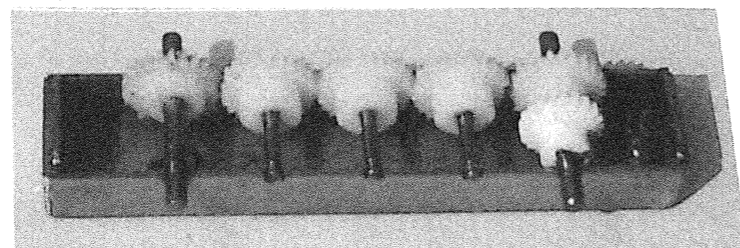
A B C D E

Répéter ce tracé et effectuer le centrage des mêmes trous de l'autre côté.

Aléser ces cinq trous à 3,1 mm

Vous avez donc, avec cette pièce le bloc-moteur de la 9200 (Entr'axes roues : 75 mm).

Il vous suffit d'avoir cinq pignons droits de \varnothing 19,6 et de les placer selon le dessin de la Fig. 5 (module 0,75 - 24 dents).



BB 9200

BB 9200

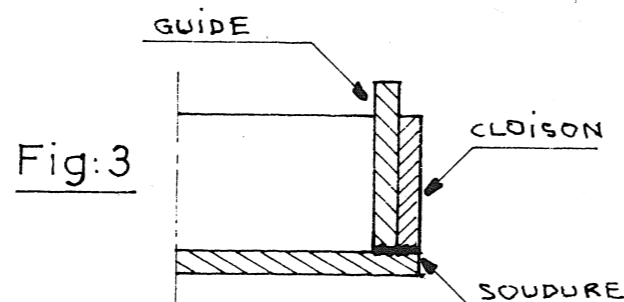


Fig:3

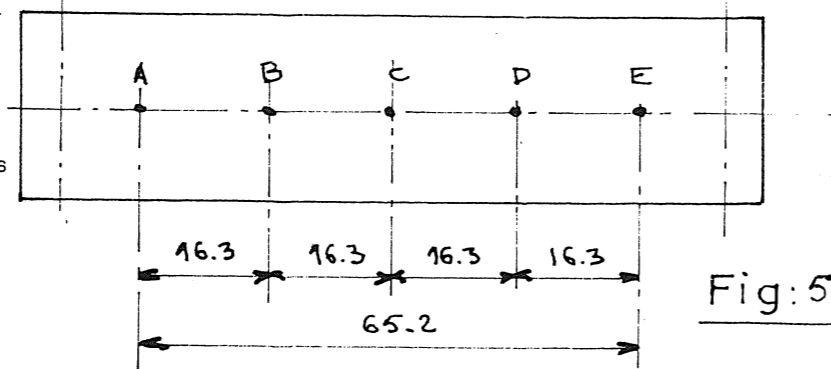
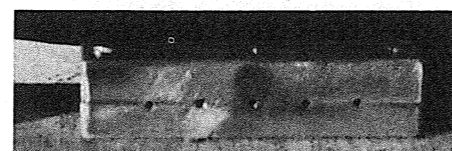
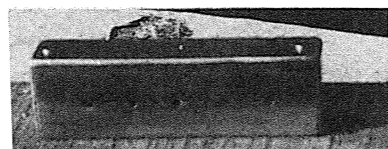
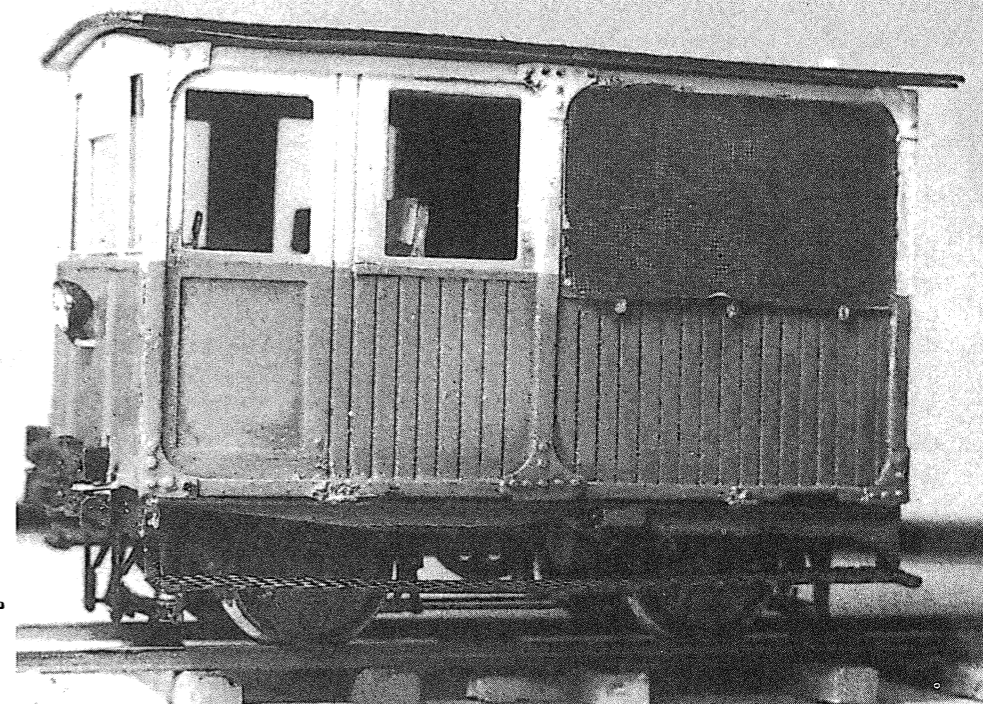


Fig:5

A SUIVRE

DRAISINE BILLARD L MOUGEL



MONTAGE DU KIT PAR G.GAYRAL

La draine BILLARD MOUGEL est un modèle simple à construire, même en utilisant au maximum la soudure, solution que j'ai choisie.

Ce modèle, très répandu, surtout en voie métrique, intéressera plus d'un amateur, et, du fait de la clarté de la notice de montage, pourra être conseillé aux néophytes du kit laiton.

Néanmoins il m'a semblé nécessaire d'y apporter quelques modifications, d'ordre esthétique notamment.

Dans l'ordre de la notice voici quelques indications nécessaires pour mener à bien le montage.

- LE CHASSIS ET LE BERCEAU-MOTEUR

Pas de commentaires particuliers, pour peu qu'on effectue bien les pliages d'équerre.

- LES PRISES DE COURANT

Attention à les plier correctement et à ne pas trop les cambrer pour éviter qu'en frottant trop fort sur les roues, elles ne les bloquent. Un réglage plus fin sera à prévoir lors du montage des essieux.

- LES SABOTS DE FREINS

Attention, ces pièces sont très fragiles et déformables. Bien souder les demi-sabots par leur tranche.

- LE FAUX ESSIEU

Supprimer la chaîne de transmission côté moteur pour qu'elle ne touche pas le pignon calé sur celui-ci.

Ne pas hésiter à donner du jeu à l'essieu avant, de façon à ce qu'il coulisse bien dans les longerons, avant de rabattre les languettes.

En effet, celles-ci sont assez fragiles et ne supporteraient pas d'être manipulées trop longtemps.

- LA MOTORISATION

Il est nécessaire de caler le moteur en intercalant sous ses pattes de maintien, deux bandes de carton ou de plasticarte d'environ 1 mm d'épaisseur.

Contrairement à ce que dit la notice j'ai soudé les lames de contact du moteur sur le circuit imprimé.

- L'AMENAGEMENT INTERIEUR

Rabattre le haut du dossier du siège, le souder sur les supports verticaux et couper les pattes qui dépassent au-dessus. Coller du bois (balsa ou peuplier fin) sur le dossier et le siège.

La colonne de frein à main devra être réduite en hauteur de 3 mm à la base, du fait de la modification d'assemblage expliquée plus loin.

- LA CAISSE

On peut envisager d'ouvrir tout ou partie de la caisse sur les flancs, supprimant ainsi les rideaux ou même les bas de caisse, selon le modèle de draine envisagé.

Dans ce cas il faut impérativement renforcer l'ossature en soudant les montants des profilés. Pour ma part j'ai découpé les rideaux situés derrière les portes, faisant ainsi apparaître une fenêtre latérale.

J'ai supprimé les languettes percées des trous de fixation caisse/châssis situées sur les pièces (5) et (6), ayant choisi de souder la caisse sur le châssis comme expliqué plus loin.

Les pattes de support des marchepieds seront pliées au-dessus des traits de gravure pour les remonter légèrement.

PHOTO G.GAYRAL

DRAISINE BILLARD TYPE L MOUGEL

G.GAYRAL

- LA TOITURE

Trouvant la forme de cette toiture un peu trop bombée à mon goût, j'ai limé les extrémités de caisse et les renforts (7) pour obtenir un toit plus plat.

J'ai également réduit ces renforts à leur base pour éviter qu'ils ne soient gênés par les vitrages collés à l'intérieur de la caisse. On peut figurer la toile goudronnée avec du carton fin collé à la colle néoprène sur le laiton.

- ASSEMBLAGE FINAL, SUPERDETAILLAGE

J'ai donc soudé le châssis à la caisse. En effet il se trouve que si l'on utilise les pattes de fixation et les vis, le modèle est bien trop haut

sur pattes, ce qui nuit à l'aspect ramassé du véhicule. De plus, même avec le châssis soudé, la mécanique reste parfaitement accessible après dépose de l'aménagement intérieur. Le dessous du châssis est soudé à 3 mm du bas de la caisse.

J'ai lesté le modèle en collant des lests en métal blanc sur le plancher au-dessus de l'essieu avant, pour une meilleure répartition des charges.

L'intérieure du phare est retravaillé à la fraise cylindrique.

Les rideaux sont figurés par du papier argenté tramé que l'on trouve dans les paquets de cigarettes, peint en marron mat et collé.

G.GAYRAL

LA SOUDURE FACILE

JEAN VULLIERME

L'utilisation prolongée d'un fer à souder électrique nécessite le nettoyage fréquent de celui-ci, car l'étain restant sur la panne s'oxyde et brunit ce qui rend les soudures plus difficiles.

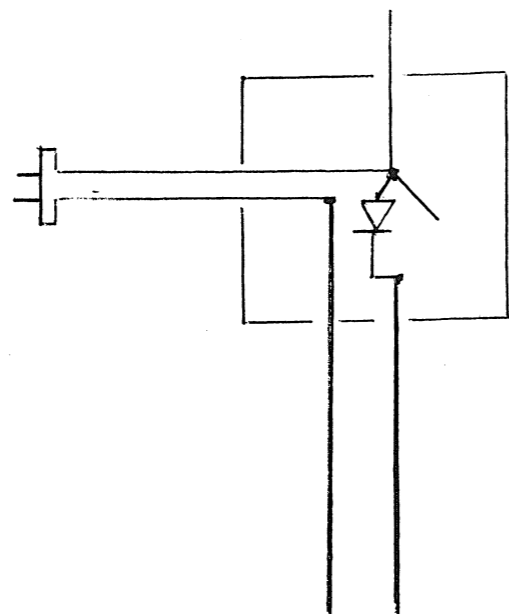
J'ai monté dans un boîtier en plastique un interrupteur aux bornes duquel j'ai branché une diode. Lorsque le fer est chaud j'ouvre l'interrupteur et le courant continue à passer par la diode qui ne laisse passer qu'une alternance sur deux. Le fer ne consomme plus que la moitié de sa puissance nominale, l'étain ne s'oxyde plus et il n'est plus nécessaire de nettoyer fréquemment le fer.

Il faut cependant bien choisir la diode, car celle-ci se trouve soumise à une tension inverse cinquante fois par seconde. Cette tension est la tension maximale du courant qui est :

$$220 \times V 2 = 311 \text{ volts}$$

Il faut donc choisir une diode qui a une VRRM de 400 volts (VRRM = Répétitive Peak Reverse Voltage, c'est-à-dire Tension Inverse de Pointe Répétitive) Si le fer a une tension inférieure ou égale à 200 watts, une diode de 1 ampère suffit; sinon prendre la valeur supérieure.

J.VULLIERME



FER A SOUDER

Si, par une coupable négligence, vous n'avez pas réglé votre cotisation 1991, il serait grand temps de la confier au premier train du petit matin !

Si, chose extraordinaire mais toujours possible, vous n'êtes pas encore inscrit au CERCLE DU ZERO, profitez des premiers beaux jours pour (enfin !) prendre une sage décision !

COTISATION 1991 = 100 F. AU TRESORIER = DOMINIQUE YBERT, B.P. 17 - 14530 LUC SUR MER

LE WAGON CITERNE AVEC GUERITE DE J.C.R.

JACQUES FONTAINE

J'ai monté ce kit avec plaisir malgré quelques difficultés. Je ne pense pas qu'il soit destiné aux débutants; en effet certaines soudures sont délicates à réaliser si on ne veut pas empâter les détails de la photogravure.

Une belle rame de citernes tractée par ex. par une 140 K, cela aurait de la "gueule". Malheureusement le coût global et le temps de montage... !

LE POUR ET LE CONTRE

Ce kit présente une particularité intéressante : il permet le montage de 3 versions de la citerne.

Soit :

- citerne avec guérite, châssis dissymétrique,
- citerne avec plate-forme, serre-frein et dissymétrique,
- citerne avec châssis court, symétrique, sans guérite ni P.F.

Ceci est très intéressant car les pièces non utilisées peuvent compléter des réalisations personnelles. Cette initiative est à conserver pour les kits futurs.

La notice constituée d'une série de dessins axométriques, est claire, mais un peu de texte serait souhaitable, car un "flou artistique" sur les dimensions des pièces du châssis et de la fixation de la citerne, oblige à la réflexion et à des reprises de pièces. (Plusieurs mm sur la fixation de la citerne)

La notice propose un calibre pour le montage du châssis. Je ne l'ai pas trouvé pratique pour les soudures et j'ai préféré le montage traditionnel.

Pour un kit qui se veut de qualité (et il s'en approche), le châssis est simplifié; dommage ! Et le raccord entre la conduite principale de freinage et la triple valve n'est pas prévu !

La photogravure et la fonderie sont de bonne qualité, mais le montage des sabots de frein - composés de 3 pièces de photo-gravure - relève de l'acrobatie - ce n'est pas sérieux. J.C.R. devrait les remplacer par de la fonderie.

Le dôme de la citerne est un peu trop simplifié. Les erreurs de gravure des bandes décors du châssis n'ont pas été rectifiées dans la 2ème série.

Vous commandez le kit avec des roues à rayons, J.C.R. vous le livre avec des roues pleines. Et sans excuses ! Hauteur du boudin = 1 mm. Dimension interne = 29 mm.

UNE SUGGESTION

Si le prix ne vous gêne pas, vous pouvez, du fait de la conception du kit, monter un wagon plat avec sa guérite en décor sur... un quai de service. Ou en réservoir fuel pour un dépôt de diesel.

JACQUES FONTAINE

RITTECH SA

36 ch. du Vignoble
CH 1232 CONFIGNON
Tél. + 41 22 757 2037
Fax. + 41 22 757 4224

Dépositaire FULGUREX & LEMACO
SPECIALISTE voie-étroite & USA
Visites sur rendez-vous.

77730 saacy-sur-marne

sur notre catalogue
(envoi contre 10 timbres poste)
vous trouverez du
beau "O"
B.P. 11
tél. (16-1) 60.23.72.68

LE GUIDE DU ZERO

CET ESPACE VOUS EST RESERVE
DEMANDEZ NOS CONDITIONS



ATELIER 43

11 av. des Frères Lumière
69410 CHAMPAGNE AU MONT D'OR
Tél. 78 35 42 66

KITS : TGV 001 - CC 6500
BUGATTI - VOITURES PLM & SNCF
FOURGONS - BOGIES - PIECES DETACHEES
TIN PLATE O - PIECES DE RECHANGE

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

MODELES REDUITS MOUGEL

529, chemin de l'Ubac
06740 CHATEAULINELIF DE GRASSE
Draisine BILLARD type L
Wagons marchandises type S.E.
Remorque messageries CFD
Fiche technique et tarif
contre enveloppe timbrée

ZERO - ECHELLE 1/43,5

AU FIL DU RAIL

TOUT LE MATERIEL

SNCF

PRODUCTION EN SERIE DE PLUS DE 20
TYPES DE WAGONS DE MARCHANDISES.

12 VERSIONS DES PLUS GRANDS RESEAUX
EUROPEENS :

FS-SNCF-SNCB-SBB-CFF-DB

EXCLUSIF : GRUE 95 TONNES.

KOKERILL. VERSION : SNCF-FS

FABRICATION TOUT METAL.TAMPONS ET SUSPEN-
SION RESSORTS.FINITION BOIS.ESSIEUX NEM.
2 RAILS.ATTELAGES A VIS.MONTE ET PEINT.

MOUGEL

MOUGEL (Chemin de l'Ubac.06740 CHATEAUNEUF DE GRASSE)

propose en laiton photogravé :

- une rambarde type PO Corrèze,sous la réf. 6505 (20 montants + fil laiton,soit 2 x 16 m - 37 cm en Ø)
- une rambarde Sud-France,réf. 6506 (2 x 14 m)
- une clôture châtaignier refendu,réf. 6507 H.:1 m et 2 x 6,50 m)

Et,en métal blanc :une clôture béton,réf. 6508

BRUNO MORET

BRUNO MORET (11a rue J.Guillonnet,14100 LISIEUX)

propose (entre autres) :

- des arbres hyper-réalistes en HO (pour les lointains en Ø).
- des bâtiments en Ø par éléments séparés (façades, portes et fenêtres en sérigraphie... des plaques de toiture en tuiles mécaniques, - des cheminées...

Demander "Le Régulateur n° 1",périodique complément du catalogue.

ATELIER 43 ANDRE FAURE

ATELIER 43 (11 ave.des F.Lumière,69410 CHAMPAGNE) a terminé le set de pièces de fonderie pour le wagon STEF réalisé par ANDRE FAURE (87310 St.LAURENT/GORRE. (Voir H.d'Ø n) 36 page 26)

ROBERT LABORDE

ROBERT LABORDE,7 allée des Vergnes-64600 ANGLET

PROPOSE :

- Coques résine BB 9200 et diesel 67000,chaque : 450 F + 20 F port.
- Décor flanc bogie résine : 25 F pièce.
- Flanc de bogie suspendu en bronze pour X 2200 : 100 F pièce.

AUTRES PROJETS A L'ETUDE.

AGORA MODELISME 91

Le CLUB FERROVIAIRE GRANGEAIS organise les 28/29 septembre à l'AGORA (avenue Georges Clemenceau) les PREMIERES RENCONTRES REGIONALES de la maquette et du modèle réduit.

Situé,en effet,à 100 km de Lyon,de Saint-Etienne,de Grenoble et Avignon,GRANGES-LES-VALENCE (ville limitrophe de Valence 26) sera pendant ces deux jours un haut lieu de rencontres pour tous les amateurs de modélisme du Sud-Est.Exposition,mais aussi animation avec réseaux ferroviaires...et dioramas .

Grande bourse aux jouets,modelés réduits etc.

LE FANTOME DE L'Ø (PAIERA ?)

ACTE 2 LAVIE APRES LA VIE

Même si vous n'avez pas lu le livre du Dr. RAYMOND MODY (LA VIE APRES LA VIE),ni vu le film "L'EXPERIENCE INTERDITE",vous connaissez peu ou prou ces récits de "morts cliniques" ayant effectué un aller-retour vers l'au-delà.

Après sa mort PIERRE DESCROIX ne semble avoir rencontré ni "Archange de lumière" ni "musique céleste";mais plus prosaïquement JEHAN HUBERT LAVIE, le spirituel chef de rubrique - non pas au "JOURNAL OF AMERICAN MEDICAL ASSOCIATION" - mais à LOCO-REVUE,une très respectable et très connue publication sur le modélisme ferroviaire,éditée à AURAY (France).

En effet,un reportage de J.H.Lavie sur "FRANCE-MINIA-TURE : LE REVE DES GEANTS",nous révèle la rencontre de ce journaliste avec ... Pierre Descroix,qui ... "a conçu un TGV Sud-Est,un TGV Atlantique,des voitures Corail..." (LOCO-REVUE n° 534,février 91).

Ainsi Pierre Descroix est sorti indemne d'une "NEAR DEATH EXPERIENCE " et nous voilà rassurés. Mais ne criez pas "MERCY LAVIE !",BERTRAND BLIER l'a déjà fait dans son dernier film-choc!

LVT EXTRAIT DE LA "LETTRE DE LA VIE DES TRAINS"

BRUITS DE COULOIR : (16/2/1991)

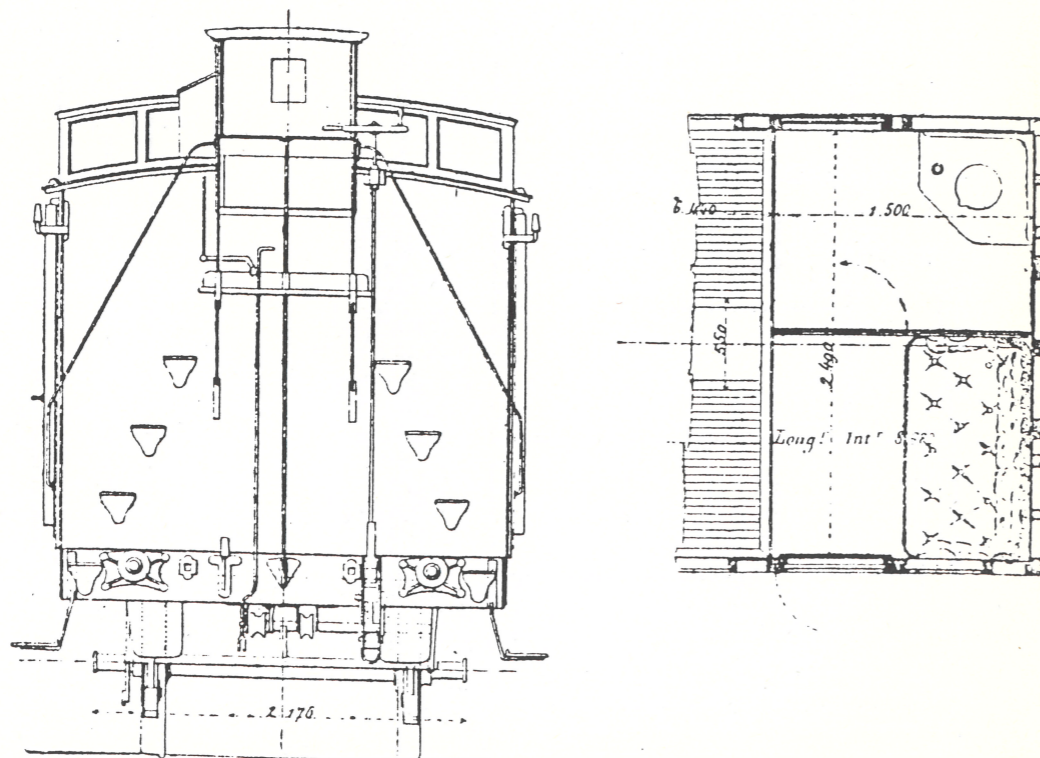
"Un certain Monsieur DESCROIX,habitant actuellement 20 rue du Four,à CHOISY-LE-ROI (94600),sévit depuis maintenant de nombreuses années dans "le monde du "petit train" en "empruntant" du "matériel à des fournisseurs pour "les réparer" ou "en échange de ce qu'il aurait déposé.Il lui arriverait aussi de passer des commandes mais "d'oublier" d'en faire le règlement.Aux dernières nouvelles,il semblerait que les TREFILERIES DES VOGES "en soit pour quelques dizaines de milliers de francs "(NDLR : il lui serait arrivé aussi de se présenter "avec des "cartes" comme MAQUETTES-SERVICES, "SEMAPHORE,etc. Attention donc,car pour avoir déjà "eu l'occasion de rencontrer ce personnage,nous "pouvons dire qu'il sait "embobiner" ses interlocuteurs...)

Le rédacteur en chef de LVT n'avait pas dû recevoir, au 16/2, le faire-part de décès de M.Pierre Descroix !

JACQUES ARCHAMBAULT

RENSEIGNEMENTS : C.F.G. Tél. 75 81 23 88
MESONA Ch. 75 41 26 38
BEAL J.P. 75 40 58 87

COMPAGNIE D'ORLEANS



— Compagnie d'Orléans. — Fourgon de tête avec cabinets.

FORQUENOT

Nous espérons pouvoir donner dans le prochain n° d'H.d'O des nouvelles du programme FORQUENOT de JOHN BOYLE.

Inscriptions pour kits et machines montées auprès de J.F.PICHON, CERCLE DU ZERO, 68 rue du G1 Leclerc, 95210 St.GRATIEN

TELETRAIN

Télétrain, 9 rue Gounod, 67550 VENDENHEIM.

Nous avons eu connaissance d'un drame dans la famille HEILLY.

Mr.Heilly se trouve -et vraisemblablement pour longtemps- dans l'incapacité de gérer TELETRAIN. Nous ignorons, pour le moment, le devenir de cette firme.

RITTECH SA

RITTECH SA, chemin du Vignoble - CH. 1232 CONFIGNON

Il y a quelques années nous avons eu l'occasion de monter un kit de couvert à bière de cette firme. Un modèle très beau, très fin. S'il ne reste plus aujourd'hui de kits de ce wagon, on peut se procurer le modèle prêt à rouler. Demander le catalogue qui offre un beau choix en 0,0m, 0n3. (Modèles prêts à rouler, kits et pièces détachées)

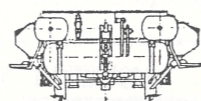
KIT ZERO

7, rue Villebois-Mareuil
F - 93270 SEVRAN

Locomotive Diesel C-61000 et Truck TC-61100

Sortie du deuxième set

2-C-01 : 1280,00 Frs. 2-C-02 : 1005,00 Frs.



ARGESPUR O 91

Assemblée Générale de l'ARGESPUR O (l'Association Allemande des Amateurs du Zéro) aura lieu du 9 au 12 mai 1991 à l'hôtel ALPIN NOVA - SCHONRIED GSTAATD (SUISSE).

EXPOMETRIQUE 91

BONNE NOUVELLE !

Le GEMM organisera son exposition annuelle EXPOMETRIQUE 91 en fin d'année, à PARIS.

Nous en reparlerons.

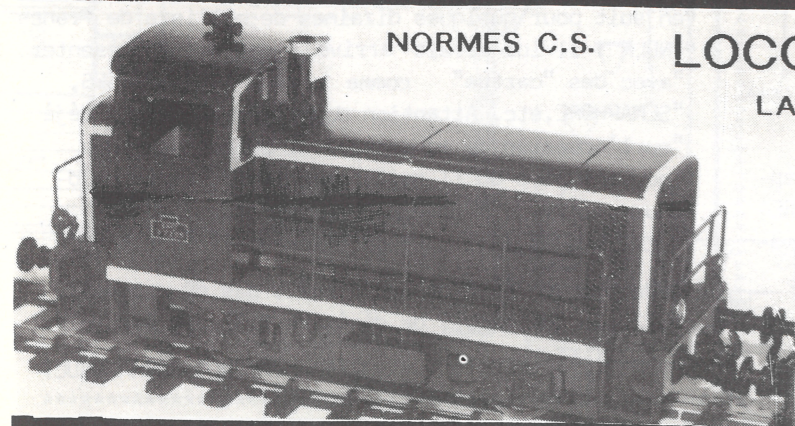
PETITES ANNONCES

(Gratuites pour les abonnés)

* Vends autorail PICASSO FULGUREX.
BOSQ LUCIEN. Tél. 28 63 35 13 (après 18 h.)

* Recherche : plans, photos, détails châssis (forme, dessins) des wagons-voitures modernisés à deux essieux Sud-Ouest type B6 tF et B6 t ayant pris, après transformation l'indice B6 q (a1) B6 q (a 1 z). Tout document avec adresse expéditeur (surprise réservée)
GUYET MARC. Les Saige Formanoir, T8 Appt. 862 33600 PESSAC

ATELIER DU CHATEAU D'O



NORMES C.S.

LOCOTRACTEUR Y 7100

LAITON ET METAL MOULE.

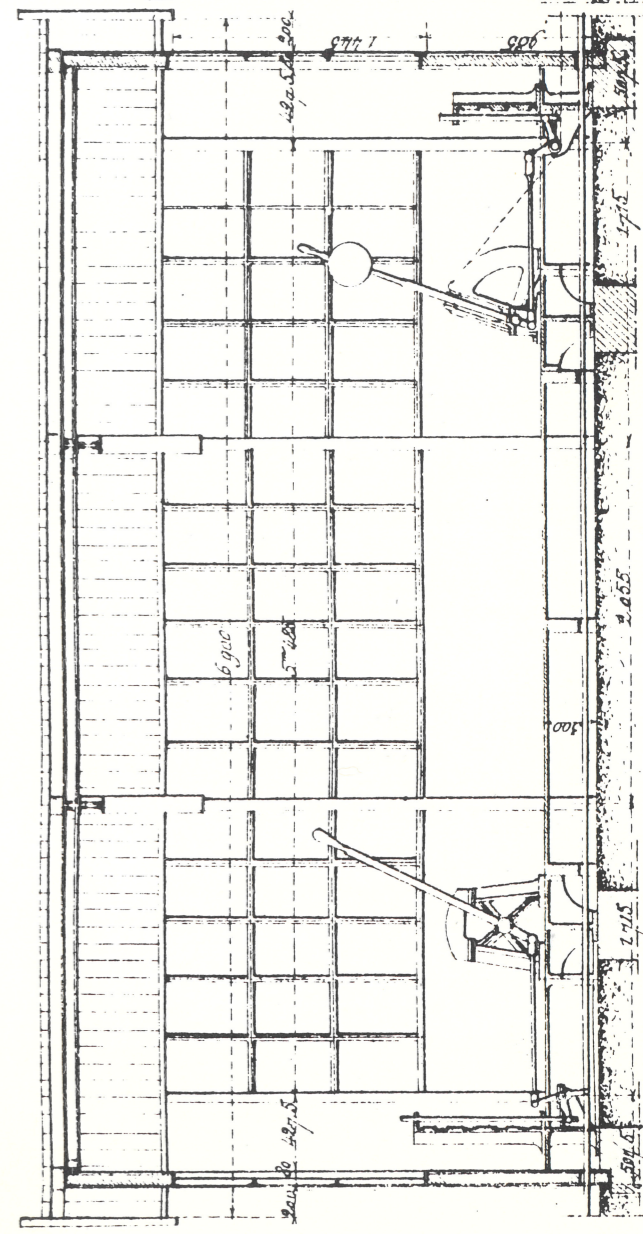
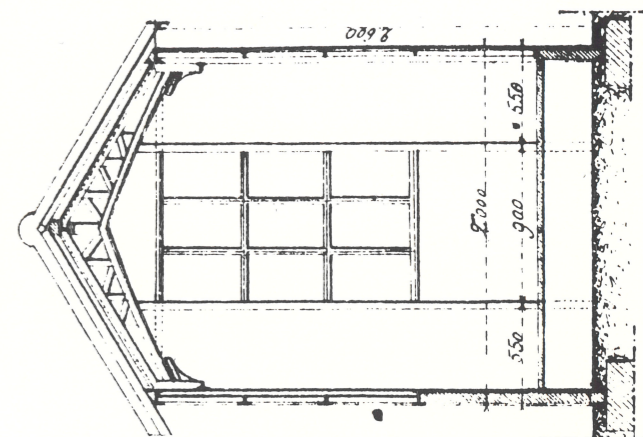
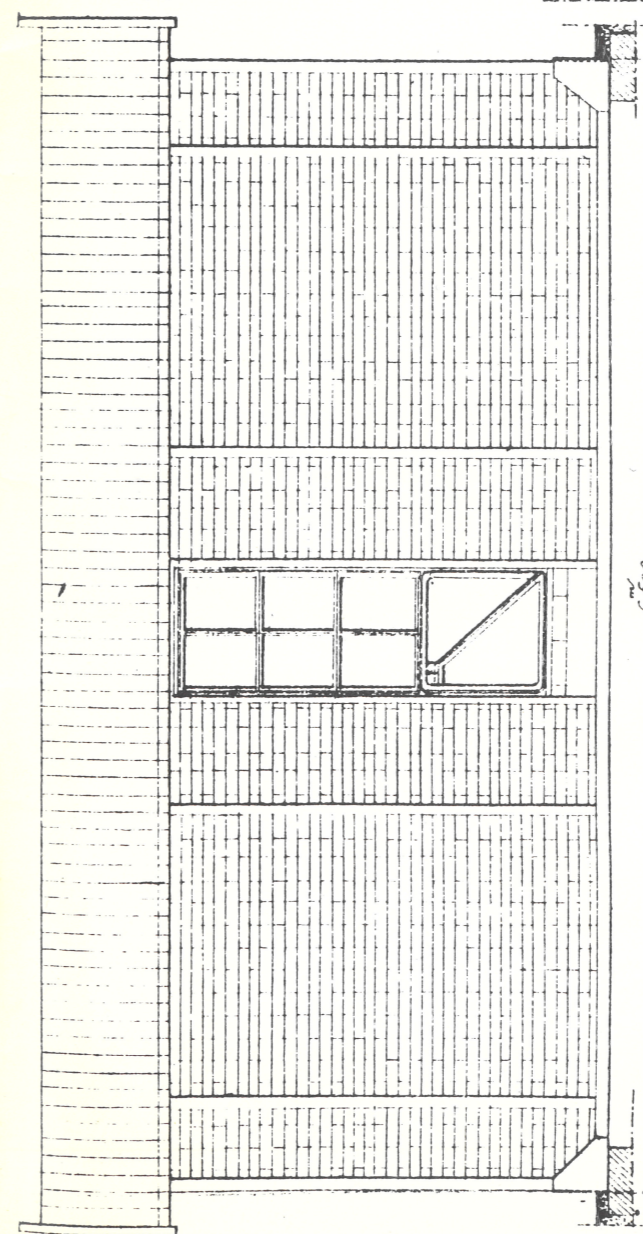
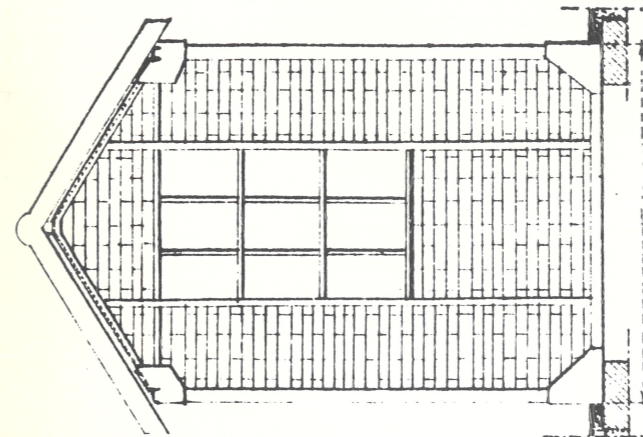
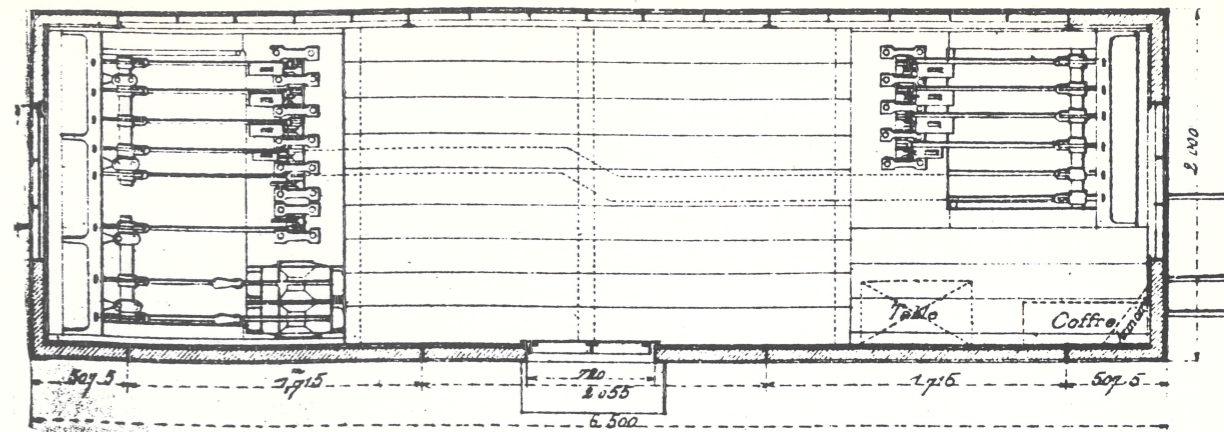
MOTEUR 5 POLES 20 V RAPPORT 1/40.
(2 OU 3 RAILS)

KIT COMPLET : 1500 F
PRET A ROULER : 2500 F

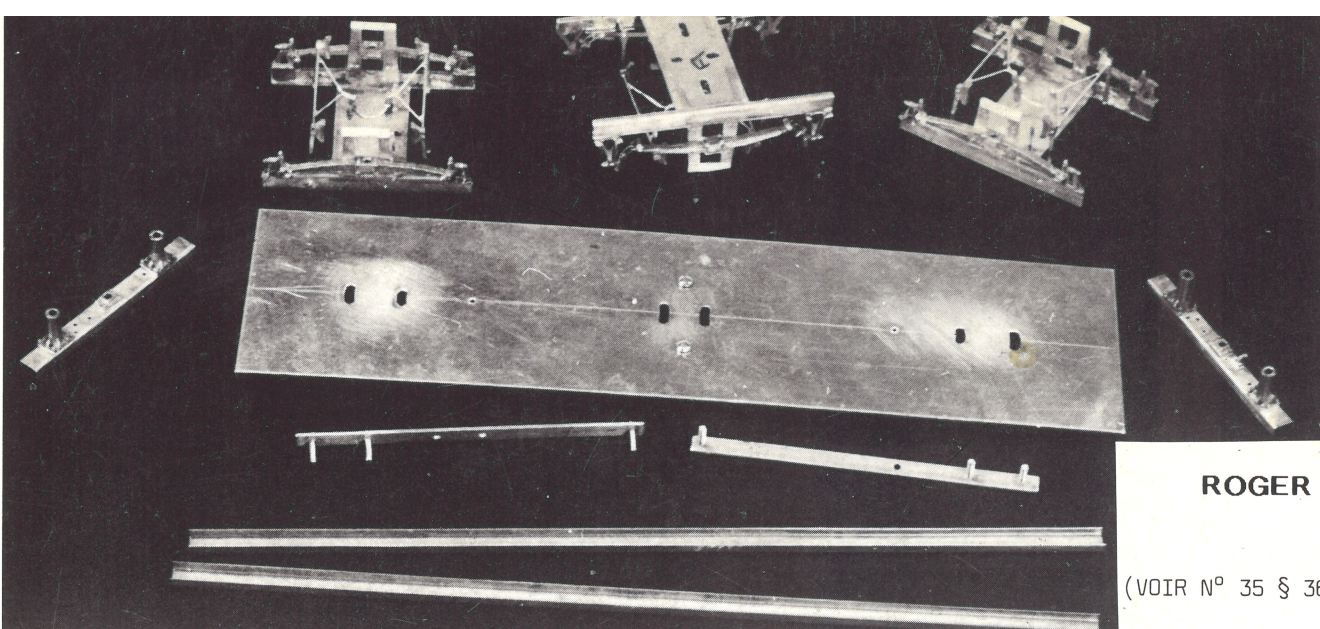
CATALOGUE CONTRE 10 TIMBRES A 2,30 F • Tél. (1) 60.23.72.68

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

GUERITE POUR POSTE



ECHELLE 1/43,5
Guérite spéciale de 2m00 x 6m50.
CHEMINS DE FER DE L'LOUEST
NOTA. - Les dimensions des guérites spéciales varient suivant le nombre de leviers.



ROGER BERSOT

(VOIR N° 35 § 36)

VOITURES PLM

J'ai opté pour l'orientation de ces essieux en m'inspirant du système MARKLIN échelle I. Je dis en m'inspirant seulement : en Marklin l'attelage rigide et solidaire oriente les essieux; ici c'est le déplacement latéral de l'ensemble du support d'essieu médian qui oriente, par l'intermédiaire de bielles, les supports d'essieux extrêmes. Ces bielles sont cachées entre le plancher du châssis BROCARD et le plancher de caisse sur lequel se monte l'intérieur aménagé.

D'autre part, par le déplacement complet du support disparaît le problème du faux essieu non aligné dans l'axe de la boîte fixe, solidaire des longerons du châssis et des patins de freins qui ne peuvent suivre le déplacement de la roue.

Pour permettre le déplacement interne du support j'ai sur-écarté les profilés des longerons de châssis de 2,5 mm de chaque côté, soit 49 mm entre eux au lieu de 44 mm prévus au montage. Résultat la voiture passe sur R : 1,35 m en douceur. Mais il n'est pas prudent, tout de même, d'atteler à tampons serrés.

Par suite du déplacement latéral et directionnel de ces trois supports d'essieux, je n'ai pu monter complètement la timonerie de frein; mais les organes essentiels y sont : cylindre, réservoir d'air, boîte d'accus, boîtier de raccordement de connexions électriques avec la dynamo, dont j'ai simplifié le montage sur son support.

Sur la traverse de tamponnement sont rapportés les pièces moulées en cire perdue. Les tampons modèle long du PLM ont le fût étroit; j'ai logé les ressorts à l'extérieur, c'est-à-dire à l'intérieur du châssis, contre une butée dans laquelle coulisse la tige prolongée du plateau de tampon. (voir photo ci-contre)

A SUIVRE

PHOTOS ROGER BERSOT

