

HISTOIRE D'O

es

rains



LES LECTEURS ECRIVENT ...

" En mains mon premier numéro d'H.d'O !
Je vous félicite de l'originalité dont votre petit journal fait preuve. Il est clair que votre "créneau" du ZÉRO est "confortable" pour vous, vu l'absence presque totale de parution d'articles dans cette merveilleuse échelle, et dans toutes les revues ferroviaires actuelles !
Continuez dans cette voie, c'est un lien ténu mais symbolique et encourageant pour les amateurs de cet écartement. Seule suggestion pratique : essayez de "grossir" un peu chaque numéro !!!...

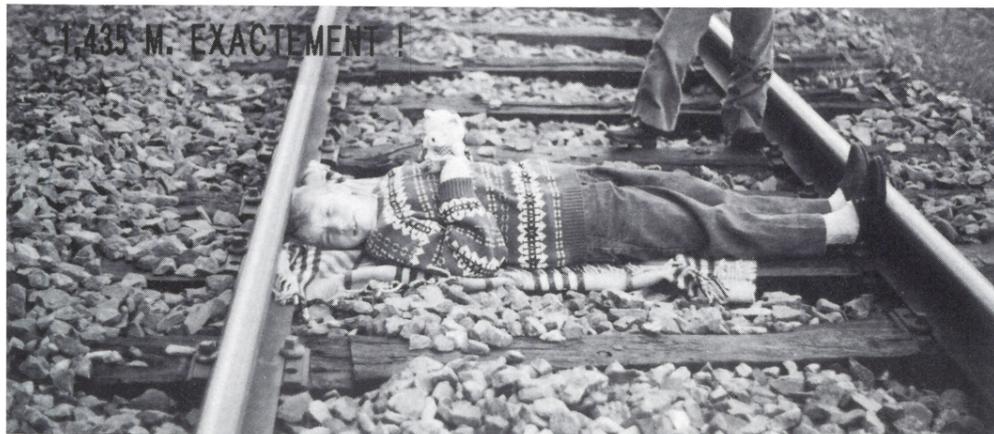
ANDRE RENAULT

Un de mes amis aimait à répéter : "Il vaut mieux être plusieurs sur une bonne affaire que seul sur une mauvaise !" ...sans que j'aie jamais pu réaliser s'il parlait de ses "affaires" ou des jolies femmes qu'il lui arrivait de rencontrer.

Croyez-moi, cher lecteur, si ce créneau était vraiment confortable Histoire d'O n'y serait pas seule.

Quant à grossir... nous nous y employons ! Le premier numéro ne comportait que dix pages photocopées, et nous espérons bien, un jour, rejoindre "MODEL RAILROADER" qui ne dépasse guère les deux cents pages.

J.A.



Les intégristes du Zéro nous étonneront toujours !

Le parisien PIERRE GRIVEAUX fonce à Mulhouse chaque fois qu'il lui prend l'envie de vérifier la cote d'un petit boulon sur le châssis de la 141 R du Musée.

(Voir sa maquette en couverture).

Quant à GUY LE MORVAN, voulant reproduire un secteur de voie qui lui paraissait sur-écartée, il a récemment traîné, comme mesure-étalon, sa fille SYLVAINÉ, sachant qu'elle mesurait exactement 1,435 mètre.

(N.B c'était un jour de grève et il n'y avait pas de T.G.V. à l'horizon !)

Ayant adressé, en début d'année, le n° 35 d'H.d'O à la "COLORADO RAILROAD HISTORICAL FOUNDATION" pour les remercier de l'accueil réservé à notre ami JEAN PREVOTAT (Voir article "Une rencontre avec les trains du Colorado"), nous avons reçu début avril une lettre de ROBERT W. RICHARDSON "l'Executive Director" de ce musée.

En voici un passage traduit :

" Nous avons été très heureux de recevoir l'exemplaire de décembre 1990 contenant le reportage et les photos sur notre musée.

La semaine passée, je l'ai emporté à l'hôpital, pour l'un de nos bénévoles qui a œuvré avec tant de dévouement pour refaire la numérotation de nos machines et de nos voitures.

Maintenant il s'approche de la mort par la faute d'un cancer, mais vous lui avez donné l'occasion d'un sourire malgré sa peine.

Merci à vous .

ROBERT RICHARDSON

S'il est possible d'hésiter quant à l'utilité d'H.d'O ce seul sourire à travers une grande souffrance, me paraît justifier tout le dévouement de ceux qui ont fait de notre revue un message d'amitié.

J.A.

HISTOIRE D'O

26 PARC DE MAUGARNY

F-95680 MONTLIGNON

JUIN 1991

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 TILMANÇ,

ET =

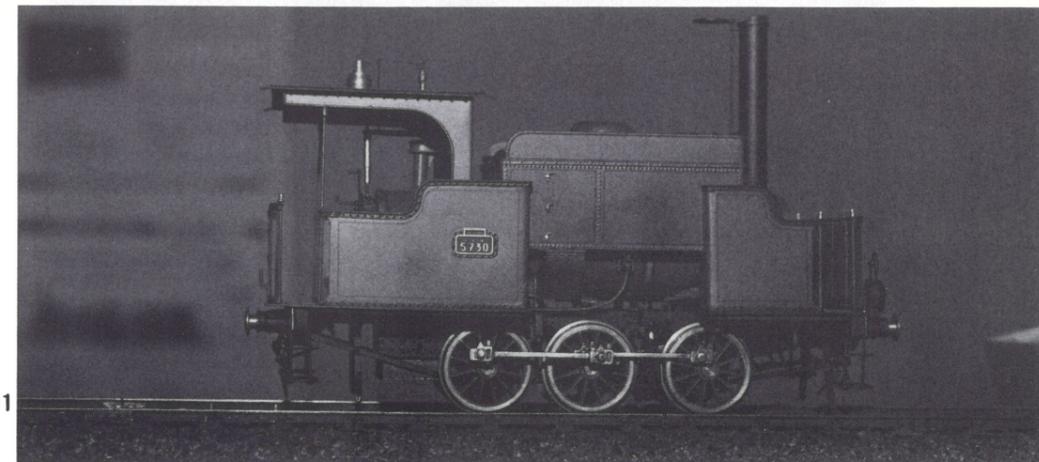
FRANCINE, PASCALINE ...

CI-DESSUS ET CI-CONTRE :
LA RAVISSANTE KOECHLIN
DE HUET

PAR SUITE DES CONGES PAYES CHEZ L'IMPRIMEUR
HISTOIRE D'O PARAITRA DEBUT SEPTEMBRE 1991

N° DE COMMISSION PARITAIRE = 70042

PAGE 3



SOMMAIRE

LES LECTEURS ECRIVENT	2
1,435 M. EXACTEMENT !	2
RESEAU CLOCHERMOIS	4/5/6
SALON DE LA MAQUETTE 91	7 à 11
SOUFFELWEYERSCHEIM	12/13
MOTORISATION A BON COMPTE	14
CHASSIS 2 ESSIEUX Om	15
LA VOIE	16/17
LA 240 A	18/19
LA BATAILLE D'HERNANI	20
J'AI CONSTRUIT LES VOITURES PO	21
LES BELLES VOITURES DE LA CIWL	22/23
LA MECANISATION DES ENGINES	
MOTEURS	24
PLAN WAGON RESERVOIR	25
L'ELECTRONIQUE ET NOUS	26
PROCHAINEMENT	26
PLAN WAGON COUVERT CFL	27
TROPHEES FFMF	27
GUIDE DU ZERO	28
AU FIL DU RAIL	29/30
PETITES ANNONCES	30
VOITURES PLM	31/32

PHOTO DE COUVERTURE (PAGE 1)
L'EXIGENCE DE LA PERFECTION :
LE CHASSIS 141 R DE PIERRE
GRIVEAUX . (PHOTO J.A.)



LA GARE DE NANTES N'EST PLUS UN TERMINUS ...



YVON GENTY

0 0m

TEXTE ET PHOTOS YVON GENTY

MALLET 413
MALLET 404

RESEAU CLOCHERLOIS

Voici le plan de mon réseau. Il est en partie commun avec un petit réseau 0 - reste d'un grand réseau que je possédais pendant mon activité professionnelle.

La voie du 0m est constituée de rails HO montés sur petites traverses ou sur contreplaqué de 5 mm taillé aux dimensions de la plate-forme et recouvert de ballast pour imiter la voie C.F.D. qui n'était pas un modèle du genre.

L'alimentation électrique est en deux rails continu à la tension maxi de 12 Volts.

Le matériel roulant est, soit en carton pour les caisses (avec châssis laiton), soit tout laiton. Quant à la traction la construction est tout laiton. Motorisation avec moteurs à aimant permanent. Certains moteurs sont sur roulement à billes.

Le parc moteur se compose de :

- une Mallet 0-2-2-0 n° 42
- " 0-3-3-0 n° 413
- " 0-3-3-0 n° 404 (LOCO-DIFFUSION)
- une type Yonne 031 n° 27
- diesel 030 n° 27
- un Brissonneau 600 CV
- une BB 400 CV C.F.D.

- autorails :
 - . Billard A 80 D n° 801
 - . DE Dion NC ND

Une remorque Billard
une draine Billard
avec son lorry.

un truck porte-wagons
voie normale
+ 17 voitures et wagons
divers.

AUTORAIL DE DION
LOCO BRISSONNEAU
DRAISINE BILLARD



Le matériel a été entièrement construit dans les ateliers du réseau, moteurs, réducteurs, etc. .A l'exception de quelques roues achetées à l'état brut

Longueur : 23 mètres. Aiguillages : 6 D, 6 G. . Une pénétration à trois files de rails VN - VM.

Un passage à niveau commun.

Une section à 4 files de rails pour échange de wagons.

Un pont tournant Ø 133 (6 m).

Une remise à deux voies.

Une gare C.F.D. Le Mortier.

Deux haltes.

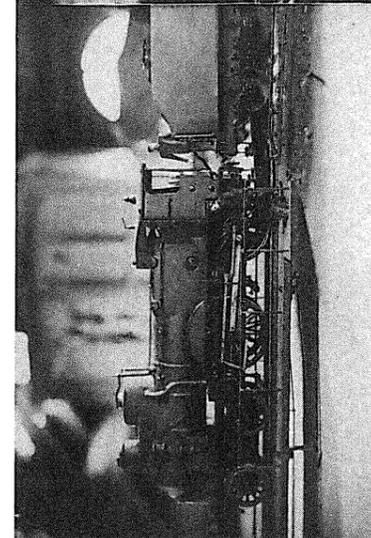
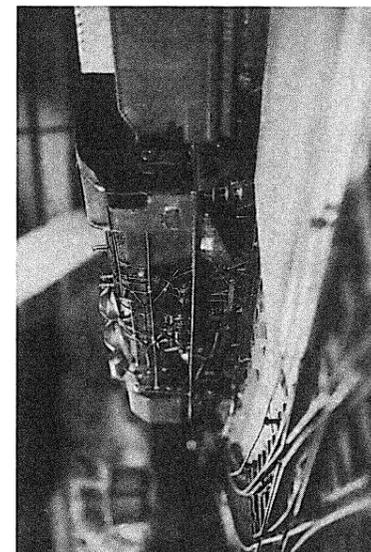
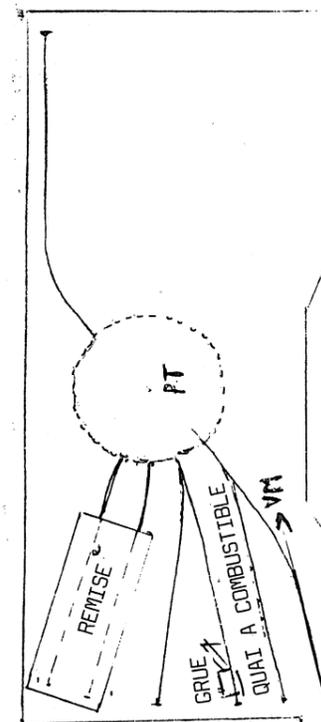
Un atelier avec une voie + tour, perceuse, forge.

Deux grues hydrauliques.

Un château d'eau.

Le réseau 0 est assez réduit, mais suffisant pour faire évoluer le matériel (Suite à trois déménagements - la ruine !)

Je possède également un réseau de jardin en voie de 184 mm (7 1/4 ") 200 m de voie. Vapeur vive: deux Decauville (020) une Mallet-Decauville (0220), un loco-tracteur Schneider-Decauville... mais ceci est une autre histoire !



RESEAU VOIE NORMALE

Alimentation 20 V, C.C., rail latéral.

Un pont tournant Ø 555 mm (24 m)

Une remise à deux voies.

Une grue hydraulique.

Un grue de chargement avec benne preneuse.

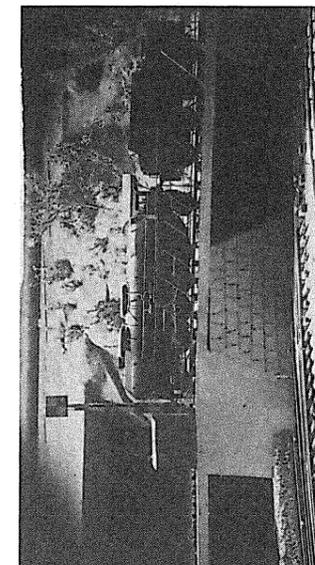
Trois voies de garage.

Une pénétration voie métrique.

Un passage à niveau avec barrières oscillantes.

Une section d'échange à quatre files de rails.

Le développement des voies est d'environ 12 m.



RESEAU CLOCHERLOIS

VOIE NORMALE

MATERIEL ROULANT

LOCOS VAPEUR

deux 231 G PLM

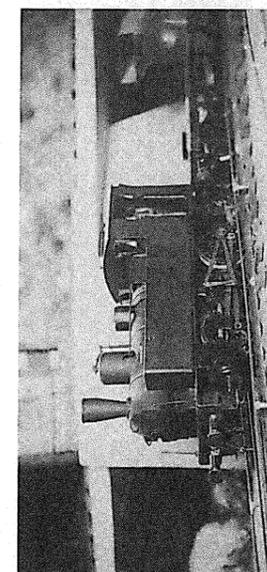
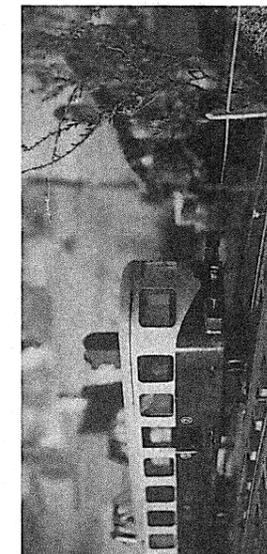
une 141 P

une 030 Meuse

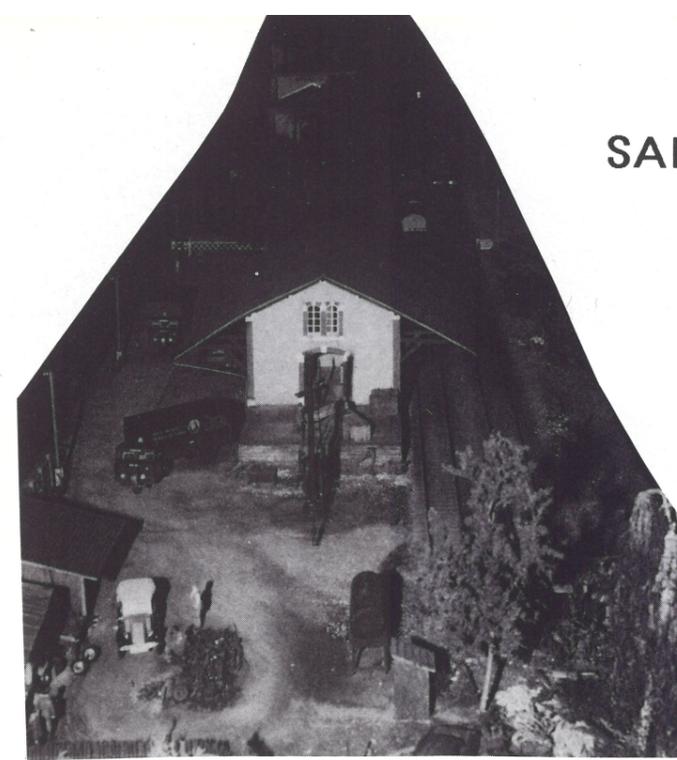
une 220 grosse C

un autorail 150 CV

Tous ces engins ont été construits à partir de 1950. Les seules pièces du commerce sont, pour certains, quelques roues brutes.



PARIS PORTE DE VERSAILLES



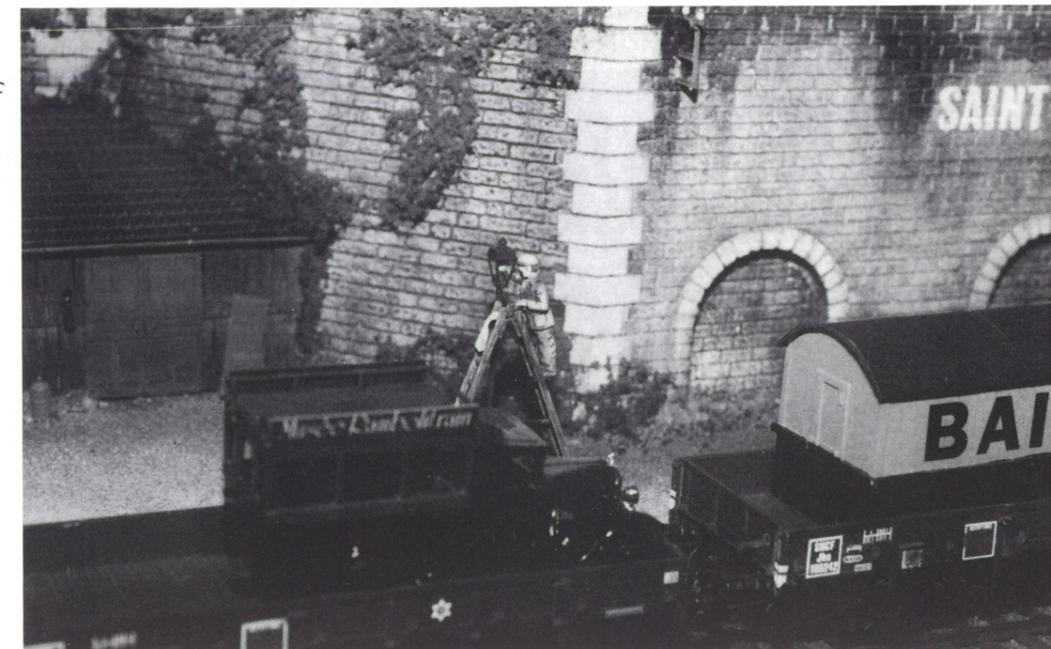
LE STAND DU RAMBOLITRAIN

REPORTAGE JACQUES ARCHAMBAULT

Méditatif, un rien déstabilisé, vous débarquez au stand du RAMBOLITRAIN. Là aussi, une perfection académique qu'H.d'O aimerait reproduire grand écran et full couleurs. Mais il faudra vous contenter de quelques scènes intimistes, charmantes, merveilleusement cheminotes, dans lesquelles excelle cette prestigieuse équipe de Rambouillet. En effet, l'objectif, pourtant émoussillé du Nikon, renacle devant un fond de décor bleu uniforme, sans imagination, qui abrège toute rêverie.

*

A la FFMF, la petite gare d'Oustalet (GEMM) suscite des souvenirs d'enfance, une époque de France insouciante. Ce photographe qui prend son temps, c'est vous, votre dernière escapade dans le Midi. C'est peut-être l'auteur, BERNARD JUNK, tout à son enquête, son sujet; déjà personnage de son diorama. Et vous, encore, sur le quai, sous les ombres, dans les "toilettes", bac, robinet, siège à la turque, balai, papier hygiénique et graffitis plein le mur... (autrefois : les cabinets au fond du jardin... et le bruit du vent dans les arbres par-dessus le toit de tuiles !).



TOUT LE TALENT DE L'EQUIPE DE RAMBOUILLET

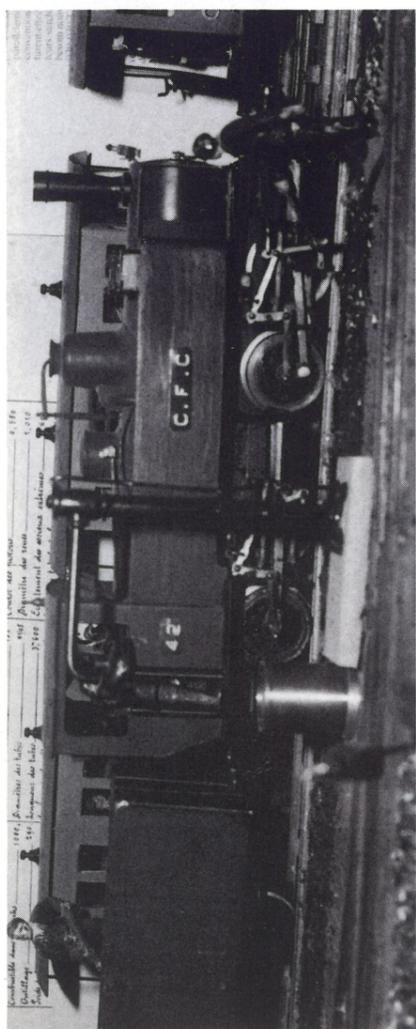
Si vous partagez mes vices et mes passions, comme moi, chaque année vous poussez la PORTE DE VERSAILLES sur cet univers étrange et magique : LE SALON DE LA MAQUETTE ET DU MODELE REDUIT.

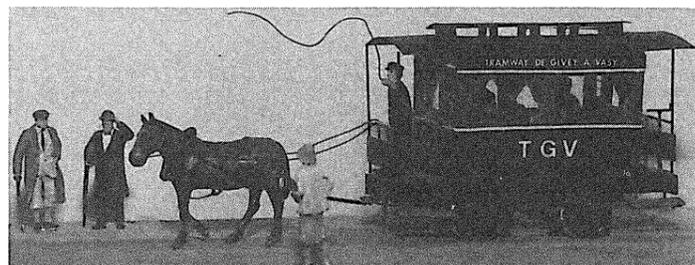
Impatient, vous vous hâtez vers le quartier des Figurinistes, merveilleuse école dont les dioramas d'une perfection académique vous laissent rêveur et vous imprègnent. Bientôt, en vous jaillissent des images de décor, des scènes cheminotes, tout un romantisme ferroviaire qui pourra embellir votre réseau en construction.

*

Au hasard de votre déambulation vous tombez en arrêt devant une extraordinaire construction moyen-âgeuse en polystyrène, baptisée "château d'une guide de voleurs". Ce chef-d'oeuvre de l'imagination niché dans le quartier des jeux de réflexion, vous laisse perplexe : nos ambiances ferroviaires ne manqueraient-elles pas de fantaisie avec leurs trop traditionnelles gares à quai sablé ou pavé et leur environnement de prés verts, vaches blanches et veaux gambadants ?

RESEAU CLOCHERMERLOIS





SALON DE LA MAQUETTE

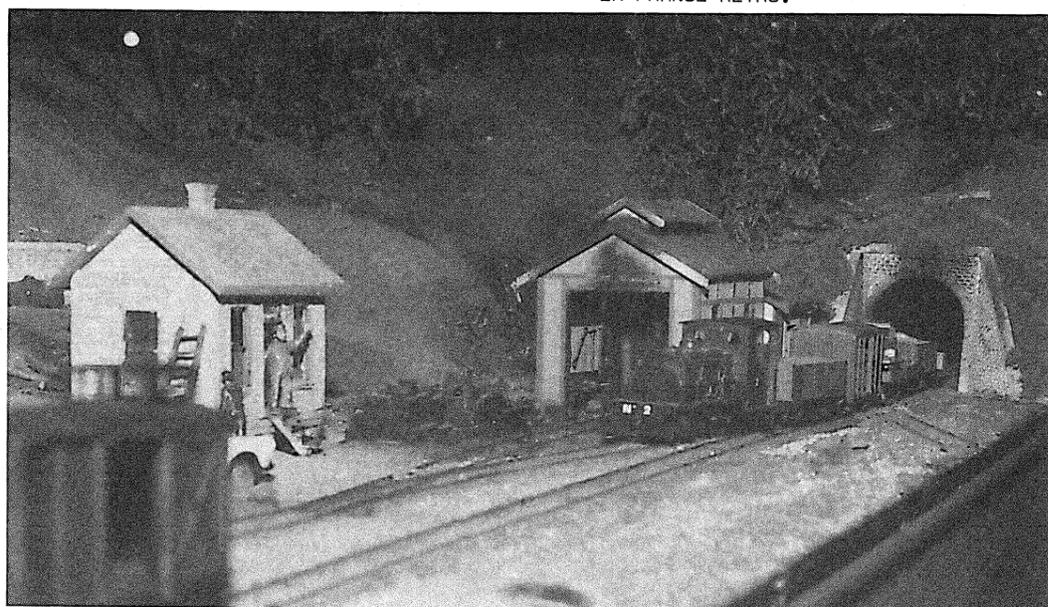
REGULIEREMENT LE PAPIER
TOILETTE EST RENOUELE

LES ARTISANS

Le CERCLE DU ZERO proche vous semble alangui : tout juste un diorama prometteur mais non terminé de J.F. BARRIE. Et un grand viaduc traité selon les normes "géométrie restreinte". C'est peu ! Heureusement quelques (trop rares) modèles en vitrine. Hors la très belle 140 DE JACQUES FONTAINE (Rail d'Or en 90) et les somptueuses machines du PLM de LOUIS ROUVIERE (Rail d'Or en 89), PIERRE GRIVEAUX a apporté un châssis de 141 R réalisé à partir de pièces SEMBLAT. Il y a beaucoup de monde devant cette vitrine. Vous essayez de vous approcher, mais ce châssis fascine, attire, retient. C'est beau, c'est très beau. Un souci extraordinaire du détail, un amour de la pièce bien faite, la plus petite, la plus cachée. Vous pensez à Péguy, à son père artisan, au fameux "barreau de chaise" tourné à la perfection, parce qu'aucun détail ne doit être négligé.

Tout ce que vous découvrez sur ce châssis nu existe (encore plus poussé !) sur la voiture CIWL qui vient d'obtenir le Rail d'Or 91 ...

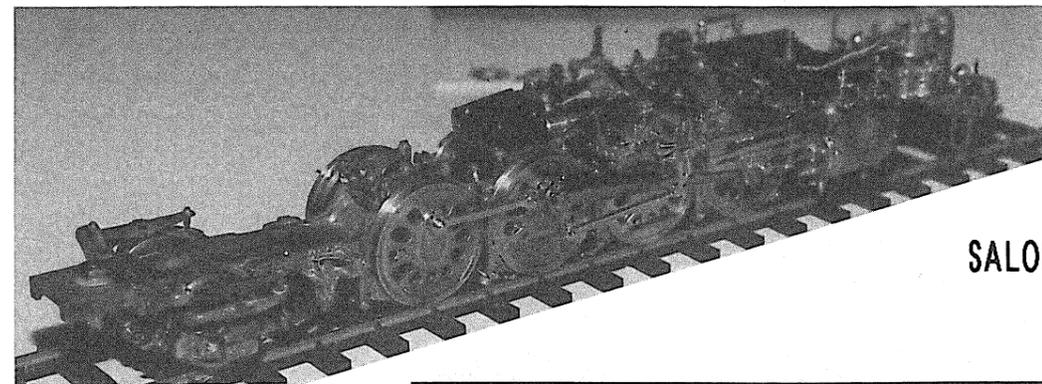
Soudain vous ragez : à deux pas une équipe de télévision s'affaire sur un réseau en HO. Mais un réseau spaghetti, sans intérêt, grouillant, bien tassé, des trains qui bondissent, pilent devant des gares en plastique. Et la "5", fascinée par ce jouet qui bouge, n'a pas un regard pour les vitrines proches, les machines, la longue voiture bleue de BERNARD GRIVEAUX ... !



1) STAND DU CERCLE DU ZERO

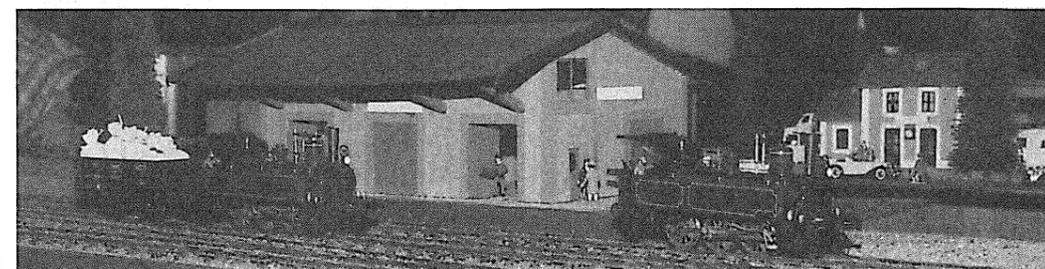
- a- A.S. Cette firme a fermé ses portes, mais l'un des associés vendait des autorails Renault de bonne apparence à des prix plus que raisonnables. Y aura-t-il une suite ? Parsonne ne le sait encore.
- b- ANDRE FAURE & MICHEL BROCARD. Un wagon STEF équipé, prêt à rouler (mais non peint) a beaucoup excité l'attention des visiteurs.
- c- JOHNE BOYLE (FORQUENOT). Un membre du Cercle avait apporté une planche photogravée (tender et superstructure). Un autre les roues motrices et porteuses. Un troisième proposait ses services pour toute information... (J.C. KEROURIO, 14 rue de Flandre. CAP de BS - 33600 PESSAC). C'est sympathique, un peu désordre, mais le prix est attrayant et la photogravure assez belle !
- d- ANDRE RAUSIN. Cet artisan belge avait envoyé, pour les vitrines, une très fine reproduction du quai à charbon de la gare de Lamastre (Om).

CABINETS, TRAMWAY OU PETITE GARE
DE SECONDAIRE, BERNARD JUNK AIME
LA FRANCE RETRO.



LE PRESTIGIEUX CHASSIS 141 R
DE PIERRE GRIVEAUX
(Voir le gros plan en couverture)

LES ALERTES RIMAUCOURT
SUR LE STAND DE LA VIE DU RAIL



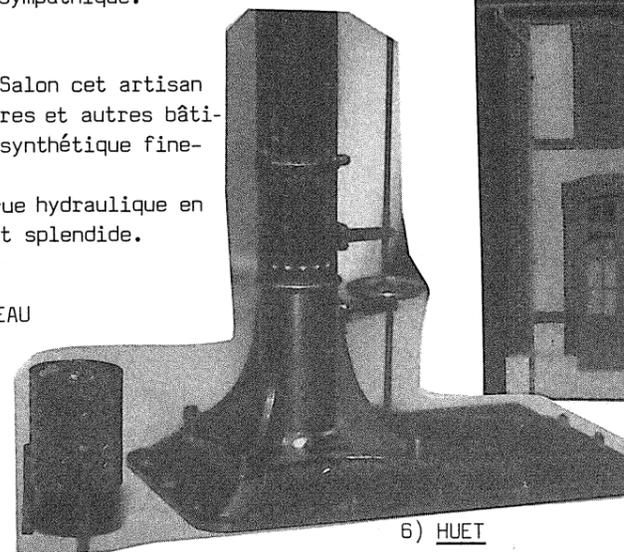
2) STAND DE LA VIE DU RAIL

Sur un mini-réseau, deux Rimaucourt tournaient inlassablement. La dernière née de L'ATELIER DU CHATEAU D'O a fait preuve d'endurance. Sa robe est fort jolie et son prix sympathique.

3) BRUNO MORET

Nouveau venu au Salon cet artisan proposait des gares et autres bâtiments en pierre synthétique finement moulée. Retenez-lui sa grue hydraulique en bronze : elle est splendide.

LE FUT DE LA GRUE A EAU
EST SUPERBE !



LES REALISATIONS DE BRUNO MORET

4) HAXO

Des nouveautés : wagon à coke, trémie MH 30 (laiton photogravé) disponibles à la rentrée, en kits ou montés. Un heurtoir type bois en résine. Des poteaux de caténaires en projet (laiton). Ainsi qu'une gamme de bâtiments. Le succès donne des ailes !

5) L'OBSIDIENNE

Pour la rentrée : des plaques d'égout (photogravées), et des vélos (ceux en HO sont superbes).

6) HUET

Le spécialiste de la voie (Voir son étude dans ces pages), met la dernière main à une voie PLM. En stock : le moteur américain TORDOISE pour aiguillages (très silencieux). Sur commande : la délicieuse machine de manoeuvre KOEHLIN 5730 du PLM (prête à rouler : 8000 F).

7) FANG

Propose des barrières à 120 F et envisage de réaliser un silo en O (celui en HO est très beau).

8) GECOMODEL

Lance une deuxième série limitée de sa CORPET-LOUVET (Om)

. LE T.G.V. TRAVERSE L'ATLANTIQUE ...



SALON DE LA MAQUETTE

QUI SE LASSERAIT D'ADMIRER
LES "SCENES DE VIE" DE L'
EQUIPE DE RAMBOUILLET ?

" L'ATMOSPHERE " EST DUE AU
TALENT DE MICHEL PAUL.

9) SOULEYS

Cet artisan du Midi, qui recevait ses visiteurs avec un verre de bois-
son et d'amitié, propose une maison de garde-barrière, un dépôt, une
rotonde et un château d'eau.

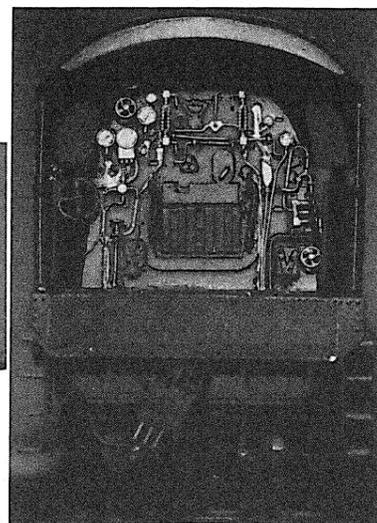
10) LE 11ème HUSSARD (15 rue Trousseau, 75011 PARIS)

Les peintures Winsor et Newton et des personnages Phoenix (les
plus beaux !) en métal à peindre.

11) J.C.R.

Tout le monde connaît la 150 A vendue en sets, et la 241 A (en cours
de livraison par sets). En projet : la PACIFIC CHAPELON (Nord, Po Midi et SNCF).
La 241 ayant été lancée à 205 exemplaires, nul doute que la prestigieuse Pacific
ne rencontre un succès encore supérieur .

CI-DESSOUS : LA 151, LE WAGON-FOUDRES
ET LE TENDER DE LA 231
SUR LE STAND J.C.R.



SALON DE LA MAQUETTE

MAIS OUI : ENCORE
LE STAND DE RAMBOUILLET !

12) LOCO-SET-LOISIR

La 141 B ou C en sept sets de 1500 F, ou montée et
peinte.
Egalement des locos voie étroite DECAUVILLE (030 T
et 020 T), et BILLARD (T 75 G) en kits ou montées.
Aussi : une gamme de wagons marchandises pour voie
étroite.

13) STAND LOCO-REVUE

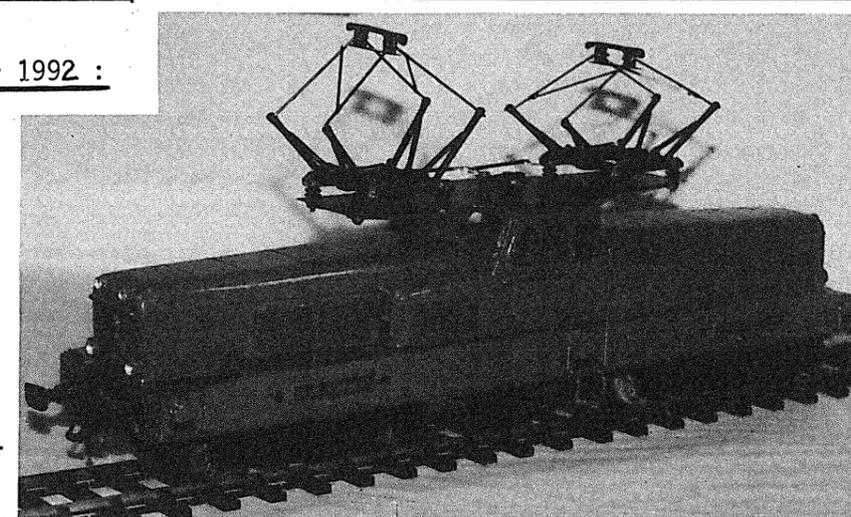
Un délicieux diorama (voie normale et étroite) trônait
sur le stand du n° 1 de la littérature ferroviaire.
Il n'était pas à vendre, mais on pouvait acquérir le n°
536 de L.R. qui réussit le tour de force d'offrir onze
photos grand format d'un ensemble mesurant tout juste
0,80 x 0,60 m.
PHILIPPE COUSIN a signé ce petit chef-d'oeuvre.

ATELIER DU CHATEAU D'O

A partir de Janvier 1992 :

- Nos modèles seront
livrables en deux
versions
- 1° - Normes de rou-
lement FINE SCALE
- 2 PAILS
- 2° - Normes de rou-
lement COARSE SCALE
- 3 rails frotteur
central.

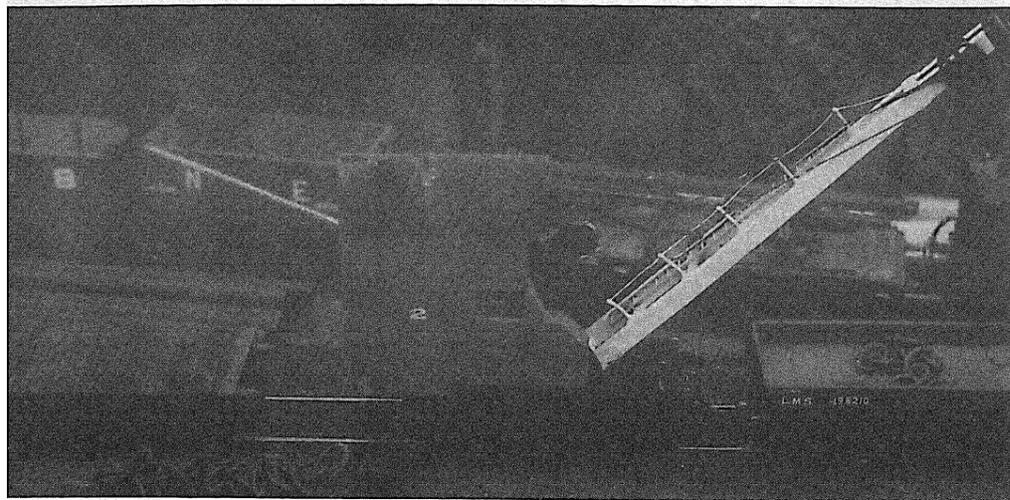
■ NOUS PRENONS LES COMMANDES DES MAINTENANT



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

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





SOUFFELWEYERSHEIM ... cela vous dit quelque chose ?

Je vous assure que ,pour moi,jusqu'à ces derniers temps,cela ne disait rien du tout ! J'avais reçu le dossier de participation à cette exposition -puisqu'il s'agit d'exposition- et je trainais un peu à répondre. Une exposition... encore une ! Quand je pense qu'il y a 20 ans,les expositions étaient chose rare et que l'on était à l'affut pour participer. Souvenez-vous ... Metz 72 à l'ALEMF; Paris,rue de Saussure et l'AMFI en 73...Lyon,Nancy,St.Etienne,Grasse...les années suivantes ! Maintenant je suis prêt à parier que chaque semaine la France nous offre une exposition...nationale ! Alors...allez choisir !

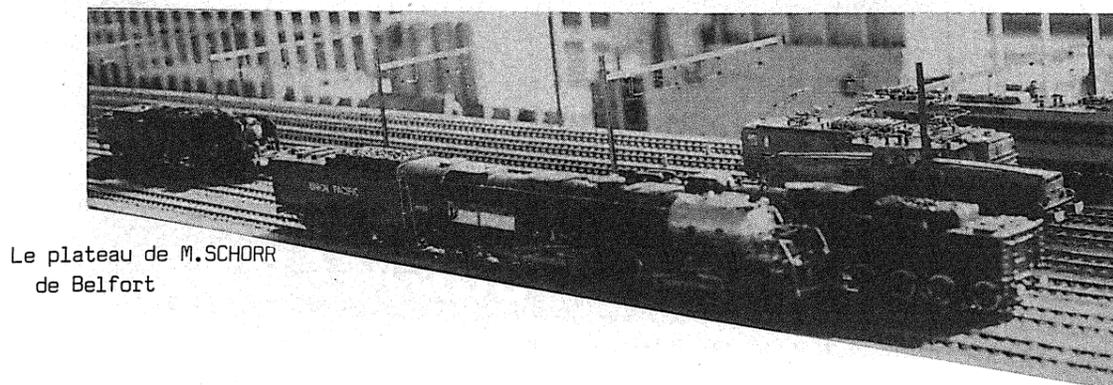
*

Donc SOUFFELWEYERSHEIM,c'est grâce à l'insistance d'amis modélistes de l'Est que je décidais de me rendre. Et,croyez-moi,il n'y a rien eu à regretter.

JEAN-CLAUDE GLADY et son équipe de l'association locale (OMALT) avaient fait les choses en grand. D'abord les conditions d'accueil des invités...du jamais vu ! Et dans cette ville agréable de la communauté urbaine de Strasbourg,c'est l'équivalent de quatre gymnases (2300 m2) qui rassemblait l'ensemble des exposants (120),avec,en prime,un grand réseau en 5 (vapeur vive,bien sûr !), à l'extérieur.

A l'intérieur,du Z au 1/5 voie normale,sans oublier les thèmes ferroviaires (Philatélie,billetterie,librairie,etc...) .

Pour ce qui nous intéresse particulièrement à H.d'O nous allons faire le tour des participants.



Le plateau de M.SCHORR de Belfort

SOUFFELWEYERSHEIM

JEAN-CLAUDE RAGOT

La grue made in G.B. télécommandée

REPORTAGE ET PHOTOS
JEAN-CLAUDE RAGOT

D'abord ce qui roulait :

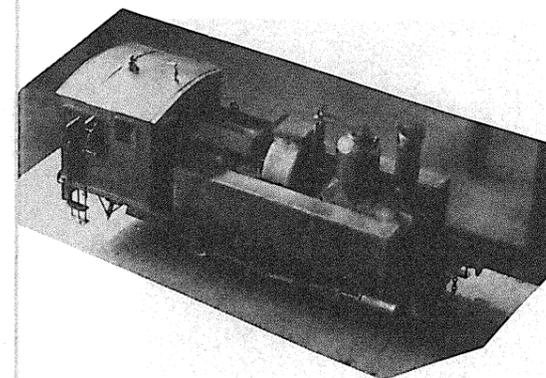
Honneur à Messieurs les Anglais et la O GAUGE GUILDE venus en force avec le réseau de DEREK LUCAS maintenant bien connu de ce côté du Channel. Le bureau d'accueil de O Gauge G. était tenu par les deux représentants français messieurs CHAVANY et KEROURIO. Sur le même stand,nous avons pu remarquer le prototype de la Forquenot PO de JOHN BOYLE,déjà annoncée dans H.d'O. Une superbe machine dans sa livrée grise et laiton poli. Nous en reparlerons.

L'ATELIER DU CHATEAU D'O était présent,en famille,avec un stand bien garni où les machines roulaient inlassablement.

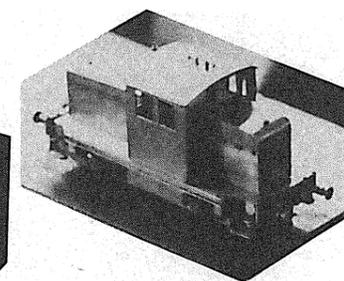
Un troisième réseau,technique celui-là puisque non décoré, avait été apporté par le club de Stuttgart. En fait deux voies parallèles en ovale,d'une dimension respectable, fort bien monté,et comprenant une voie d'évitement sur chaque sens. Un superbe diesel Baldwin 62000 Télérain (amenée par Charles HAMANN) a tiré tout au long de l'exposition,une rame marchandise (apportée par Gabriel CHABBERT). Sur l'autre voie,un autorail De Diétrich,d'origine Lequesne,propriété de J.C.CAILLAULT

Le GEMM et son président,Bernard JUNK,présentaient une voie unique,sur laquelle serpentait agréablement une rame PECHOT GECOMODEL,dans un décor sobre,mais ô combien réussi comme à l'habitude ! Gérard COMELAS y présentait ses productions.

Puis le banc d'essai de M.SCHORK,que l'on rencontre toujours dans les expositions de la région. Huit voies parallèles d'environ 6 m. de long,garnies de caténaires et sur lesquelles circulaient inlassablement des machines prestigieuses construction maison : de la 242 AT à la BIG BOY en passant par les CC 40000,14100 et autres .



Les deux machines de JEAN-PIERRE BOUT



SOUFFELWEYERSHEIM

Ensuite c'était de la figuration statique,mis à part les deux modules de Jean-Pierre BOUT,puisque ces deux modules,astucieusement réalisés,présentaient une petite rame évoluant sur une voie avec franchissement de pont et de passage à niveau. A chaque évolution de la rame,le P.N. à barrières basculantes,s'ouvrait et se refermait,commandé à la main...par un garde-barrière au 1/43 ! Pendant les deux jours celui-ci a tourné sa manivelle sans faiblir et avec un réalisme étonnant. Jean-Pierre BOUT faisait honneur à ses lectures préférées puisqu'il avait apporté une O30 PLM (étudiée dans H.d'O par Louis ROUVIERE),et un YOYO (décrit dans LOCO-REVUE); le tout en laiton, prêt à recevoir la peinture. Une adorable draisine BILLARD -quant à elle terminée et peinte- fera peut-être son ...autobiographie...dans H.d'O.

Un autre module,venu d'Outre-Manche,présentait une grue sur wagon commandée à distance par des contacts sur la voie. Cette grue chargeait et déchargeait inlassablement des chaînes et des barres,d'un wagon plat à un quai et vice-versa.

Ensuite,en vrac,en commençant par les membres du CERCLE DU ZERO :

Pierre GRIVEAUX,sa voiture CIWL et son super-châssis de 141 R. Jean-Claude CAILLAULT présentant avec art,sur une voie,une caténaire 1500 Volts strictement conforme et à l'échelle.Poteaux-supports réalisés par fraisage sur machine à commande numérique,qui seront peut-être vendus en kit par le fabricant .

Jacques CLOUARD et son couvert EST HiFi.Nous avons pu admirer confidentiellement les pièces du châssis de son futur modèle.

Et puis il y avait Charles HAMANN,faisant partie du groupe actif des organisateurs.Nous avons pu admirer ses CC 14100,BB 16000 et 150 Y.Ainsi qu'un bâtiment,l'abri-voyageurs d'Eguisheim,construit au 1/43,dans les règles de l'art de l'architecture. Faire mieux paraît impossible !

Pour les ARTISANS M.et Mme. PICHON avaient amené toute la gamme HAXO,chemin de fer et automobiles. François LALUQUE et Gérard COMELAS,déjà cités. M.et Mme. MOUGEL,quant à eux,nous ont annoncé la sortie imminente des voitures 2 essieux Sud-Est. N'oublions pas M.et Mme.SEMBLAT .Sur leur stand trônait le dernier modèle,la O30 TU annoncée pour la fin de l'année 91 en kit à un prix très attractif. Nous en reparlerons.

Saluons,au passage,André PERRIN et ses alimentations. Sur le stand HUET,le programme de voie,maintenant bien connu,et le premier modèle en Zéro : la O30 KOECHLIN.

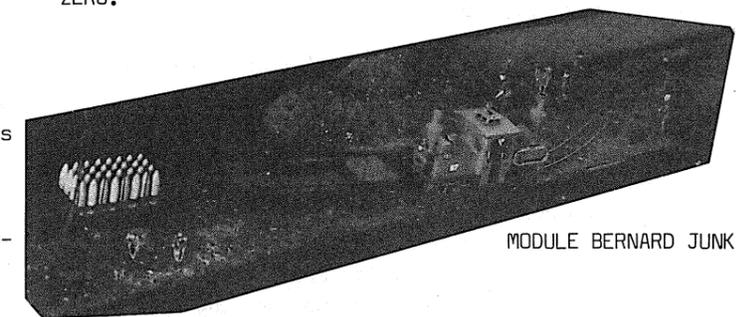
N'oublions pas,non plus,le stand KIT-ZERO : une vitrine garnie des productions,toute la gamme des kits (C 61000 TC 61100,outrance,COURTE-QUEUE,et BB 900 dans les deux versions.) La toute jeune 140 C,quant-à-elle...grippée...(le mauvais temps!)...était restée bien au chaud à l'atelier.

A côté de la vitrine des numéros d'HISTOIRE D'O attireraient les regards curieux.

Voilà,amis lecteurs,le résumé de deux jours de kermesse où seul le temps nous joua un mauvais tour en changeant de cap .

JEAN-CLAUDE RAGOT

P.S. Au stand du Club de Belfort,la présence d'un ami Zéroïste de longue date : HENRI GRILLE,qui prend en charge la délégation pour la région Est du CERCLE DU ZERO.

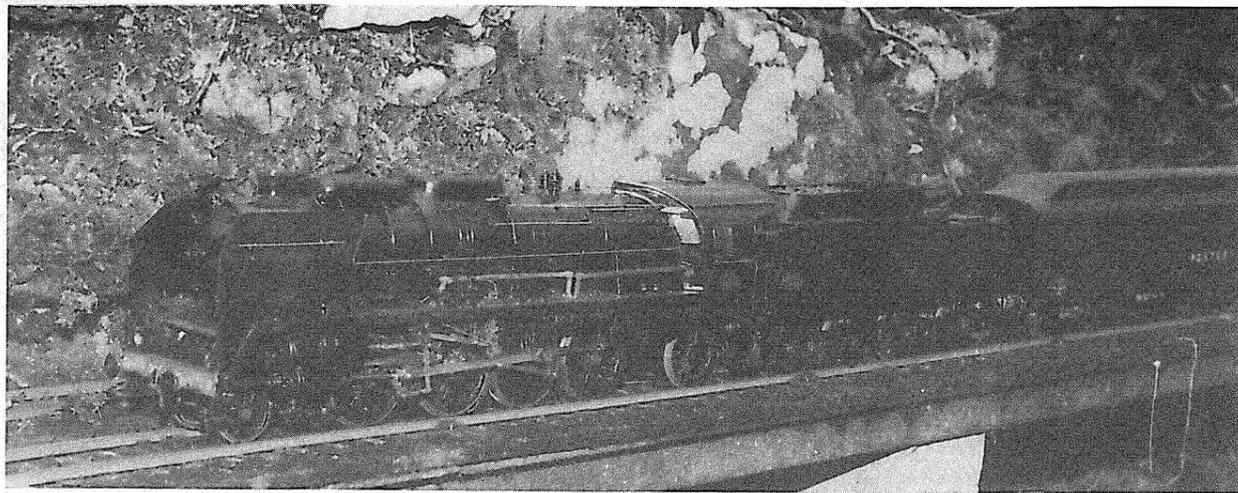


MODULE BERNARD JUNK



OVALE TECHNIQUE CLUB STUTTGART

DE GAUCHE A DROITE :
C.HAMANN,J.C.CAILLAULT,
F.BARTOCCINI,G.CHABBERT,
A.CLOTTIN.
(ASSIS : le responsable
du Club).



MOTORISATION A BON COMPTE

LIAISON LOCOMOTIVE-TENDER

Mon alimentation faisant appel à des plots, il faut un ski. Il est placé sous la machine où il est moins visible. Un cablot va du ski à une prise sur le tender (Ø 1 mm). Cette connexion se débranche dès qu'on tire un peu sur le cablot (pour le branchement c'est une autre affaire !). Il n'y a pas de liaison pour la masse : l'attelage est suffisant. Je rappelle à ce sujet que le secret d'un bon fonctionnement à l'extérieur, même avec des rails en laiton, est une forte charge par essieu devant prendre le courant, au moins 0,8 kg, et l'usage de bandage en acier : on ne peut compter que sur les roues motrices.

Quant à l'attelage une sage précaution est de le rendre "fusible". Dans mes constructions il lâche pour une traction excédant 1 kg environ (ou 10 Newtons pour être correct...); du même coup le moteur est débranché et s'arrête. Ainsi, cela a été prouvé par l'expérience, un incident mineur peut ne pas dégénérer en catastrophe.

ESSIEU-MOTEUR

Les efforts sur l'essieu-moteur principal (les autres étant entraînés par les bielles dans mes constructions) sont considérables. Il faut le monter avec soin et avoir des glissières larges et sans jeu pour la suspension - mais je ne parlerai pas ici de ce dernier sujet.

Je construis des ponts-moteurs avec des longs bras de retenue pour réduire les efforts parasites. Le montage de la figure 5 ne demande que quatre roulements à billes. Les roulements de 6 x 13 mm conviennent bien pour l'essieu. Pour ce dernier j'adopte le plus simple : axe en acier stub de 6 mm, sur lequel les roues sont emmanchées et collées à l'araldite. C'est solide, je vous assure ! mais il ne faut pas avoir de démontage à faire - pourquoi y en aurait-il d'ailleurs ?

BERNARD GUINOT

(VOIR H.d'O n° 11 et 36/37)

MESURES EN LIGNE

La rédaction de cette note m'a contraint à quelques mesures. Elles ont été faites dans la partie la plus dure du réseau, à l'extérieur, sur une pente de 4,5 %, s'étendant sur 22 mètres, avec des courbes de 2,5 m de rayon, le 1^{er} décembre 1990, par une température de 3 ° C. Les vitesses sont converties par multiplication par 43,5. Les mesures sont données pour 4 des locomotives à tender séparé; les autres locomotives conduisant à des résultats analogues. J'ai indiqué, aussi, le résultat des mesures pour une locomotive tender en service ce jour-là, équipée du même type de moteur et d'une transmission à courroie permettant une réduction primaire et le débrayement de l'essieu moteur suspendu.

MACHINES	MASSES (kg)			VIT. (km/h)	
	mach.	tender	train	desc.	montée
3-231 D 756	3,2	1,2	2,7	114	85
141 P 81	4,1	1,5	6,3	122	68
3-140 H 501	2,9	1,2	5,9	106	68
3-230 K 448	3,3	1,2	5,8	136	76
3-131 TA 523	3,0	-	4,4	117	92

Les vitesses sont un peu excessives à la descente, mais je n'ai pas pu faire mieux ! Il faudrait jouer automatiquement sur la tension en ligne suivant le sens de marche sur la voie unique; mais c'est trop compliqué ! Les consommations sont de l'ordre de 25 w à la descente, 35 à 40 w à la montée.

BERNARD GUINOT

LE TEXAS A CHOISI LE T.G.V. !

HISTOIRE D'O N° 38 JUIN 1991 PAGE 14

Om

UN CHASSIS 2 ESSIEUX POUR LE ZERO METRIQUE

JEAN-CLAUDE RAGOT

(VOIR H.D'O N° 37)

Contrôlez l'alignement des trous des axes avec un foret de 1,3. Soudez légèrement aux points "S" (fig B). Vous pouvez alors enlever les serre-joints et sortir le deuxième longeron. Contrepercer les 4 trous de plaques dans le longeron, à 1 mm. Repérer chaque plaque à sa place par une marque gravée dans le métal et dessoudez.

Fraisez à 90 ° les trous à l'extérieur du longeron pour que les têtes de vis de 1 affleurent. Vous pouvez alors fixer vos deux plaques de garde avec vis et écrous. Egalement souder les ensembles boîtes-ressorts suivant la notice. Mettez en forme les bouts des longerons suivant le schéma C.

TRAVERSES DE TAMPONNEMENT

Percez les trous pour les tampons et les attelages suivant la fig. D.

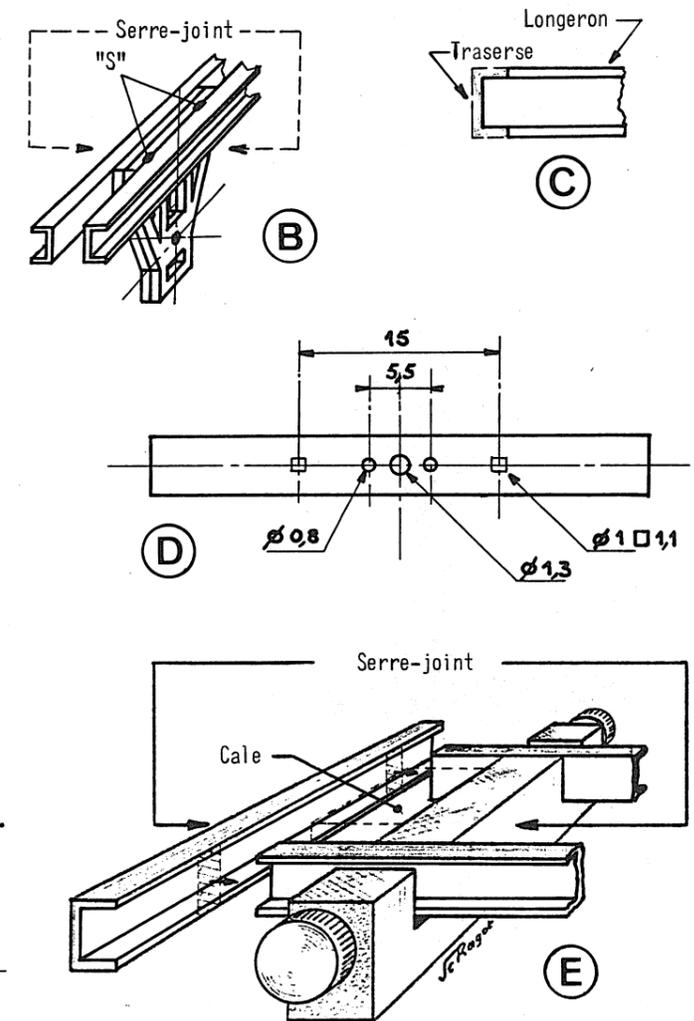
ASSEMBLAGE : à l'aide de l'outil de montage KZ assemblez les deux longerons comme indiqué sur la fig. E. Contrôlez l'équerrage des extrémités des longerons et la planéité du châssis sur un marbre. Mettez les traverses de tamponnement en bout suivant le schéma, centrez latéralement et maintenez les avec une cale et un serre-joint. Soudez largement dans les angles intérieurs. Vous pouvez maintenant enlever les outils de montage. Si l'opération a été bien menée vous êtes en possession d'un cadre parfait.

MONTAGE DES PROFILES INTERIEURS

Photocopiez le plan du châssis, il vous servira de gabarit pour positionner correctement les longerons et les traverses.

Soudez d'abord les 4 traverses (A) en contrôlant leur parallélisme, puis les 2 longeronnets (B), dont les ailes aux extrémités seront diminuées pour s'encaster sans forcer dans les traverses d'extrémité. Avec du clinquant de 0,1 exécutez les plaques de liaison entre traverses et longeronnets, et avec du clinquant de 0,3 les goussets et cornières entre traverses et longerons. Soudez alors la traverse centrale (C) et exécutez de même les goussets en 0,1 et 0,3. Terminez par les 4 renforts en biais sur le châssis en laiton de 0,3.

Votre châssis ressemble maintenant à un vrai châssis.



FIXATION DES ACCESSOIRES

Les deux tampons seront montés en suivant la notice jointe. De même pour les attelages. Attention, toutes ces pièces doivent coulisser sans points durs. Montez les roues sur les axes en prenant garde à l'isolement. Dévissez les deux supports d'essieux, mettez les essieux en place et remontez. Posez vos châssis sur une voie, vous serez étonné de sa rigidité et de la douceur du roulement. Une goutte d'huile sur les fusées, soufflez, il doit partir tout seul. Il pourrait presque servir de niveau; mais gare aux chutes si votre table n'est pas d'aplomb !

JEAN CLAUDE RAGOT

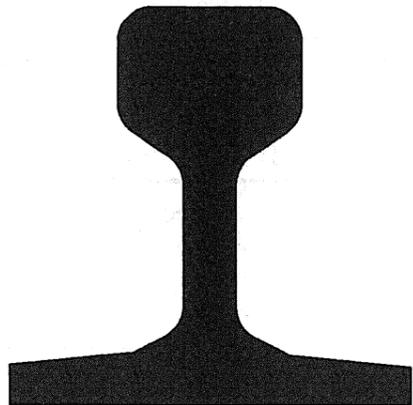
POUR LES LECTEURS D'H d'O NOUS POUVONS FOURNIR L'ENSEMBLE COMPLET DES PIÈCES (LONGERONS, PROFILS ET ACCESSOIRES), SOIT :

CHASSIS ROUES PLEINES	465,00 F franco
CHASSIS ROUES RAYONS	545,00 F "
GABARIT DE MONTAGE 7 M 01	85,00 F "

A COMMANDER A KIT-ZERO.

HISTOIRE D'O N° 38 JUIN 1991 PAGE 15

LA VOIE

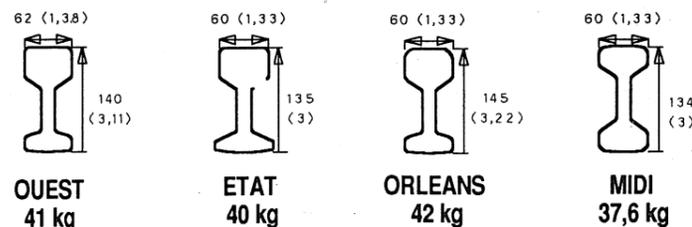


La voie peut être décomposée en 4 parties principales : les rails, les traverses, les accessoires de fixation des rails, le ballast et son support. L'écartement des rails peut varier légèrement d'un réseau à l'autre. Il est généralement de 1,445 mètre dans les alignements et les courbes de plus de 700 mètres de rayon et de 1,455 m dans les courbes de moins de 700 m de rayon. Il est également plus important dans certaines parties d'appareils de voie. L'écartement utilisé en Zéro est de 32 mm, ce qui correspond à une échelle de réduction de 1/45ème. Le matériel roulant Zéro français est traité à l'échelle de 1/43,5ème et devrait rouler sur de la voie à écartement de 33 mm (échelle anglaise S7). Il est toutefois plus simple de conserver un écartement de 32 mm sur lequel pourront rouler aussi bien les matériels au 1/43,5ème que les matériels Fine Scale au 1/45ème. Pour éviter toute ambiguïté sur les rapports de réduction et les normes de roulement nous dirons que nous travaillons à l'échelle du 32 mm. L'évolution du matériel disponible en Zéro va vers un plus grand respect de l'échelle précise (traduction littérale de Fine Scale) puisque KIT-ZERO envisage des roues strictement à l'échelle sur ses prochaines productions.

Profil des rails

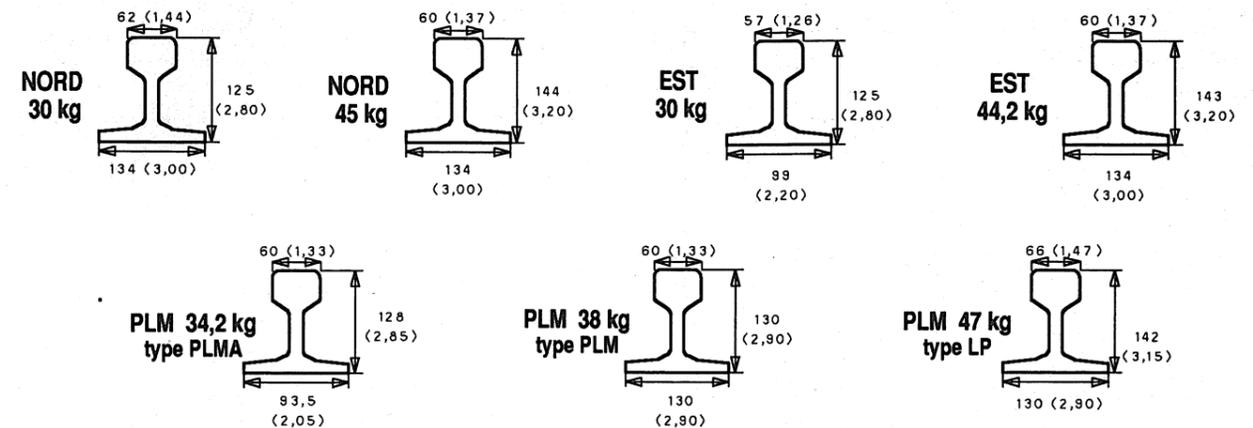
Après avoir essayé les profils les plus divers, dont certains ont perduré assez longtemps (rail BRUNEL ou rail BARLOW à la Compagnie du Midi notamment), les ingénieurs des différentes compagnies ont fini par adopter deux formes de rail. L'une en forme de I dite à double champignon, l'autre avec une base plate dite rail américain ou rail Vignole (parcequ'il fut ramené des USA par l'ingénieur anglais VIGNOLES). Le rail Vignole fut d'abord fixé sur les traverses par des crampons (sorte de gros clous), puis par des tire-fonds vissés plus résistants. Le rail à double champignon est fixé sur les traverses par des coussinets. Cela augmente la durée de vie des traverses, surtout pour les bois tendres, mais le mètre de voie posée est plus onéreux.

Rails DC



Il est assez surprenant de constater que les amateurs qui sont très exigeants sur la fidélité de reproduction du matériel roulant n'ont, en général, aucune considération pour la voie sur laquelle ils vont faire rouler leurs merveilles. Et pourtant la voie est bien le matériel essentiel du chemin de fer, celui qui lui a donné son nom. En effet, après les premiers chemins de bois à rails carrés connus depuis le XVIème siècle, les premiers chemins de fer sont apparus vers 1790. Les premières machines à vapeur au comportement très destructeur obligèrent les ingénieurs à concevoir des profils de rail donnant la meilleure adhérence et la meilleure solidité possible.

Nous nous proposons d'étudier les types de voies "anciennes", en usage courant dans les années 1920. Cette étude est basée sur des documents couvrant la période 1870-1920, mais les voies que nous allons décrire ont survécu jusqu'à nos jours.



NOTA : Les dimensions des rails réels sont données en mm. Les dimensions entre parenthèses correspondent à l'écartement de 32 mm. (valeurs en mm.). Elles sont à l'échelle du 1/45ème.

Longueur des rails : A l'origine des chemins de fer les rails avaient des longueurs de 3,75 m à 6 m. L'étude faite en 1883 par M. DAVELUY, inspecteur principal au P.L.M, et dont nous publierons les tableaux récapitulatifs dans un prochain article, donne des longueurs de 10 à 12 m pour les lignes principales. La Compagnie du MIDI utilise aussi des barres de 22 m.

Traverses

Forme des traverses : Les traverses peuvent avoir des formes variables suivant la nature des bois employés, du rectangle à la forme demi-ronde (les demi-rondes doivent être peu nombreuses et de plus grandes dimensions).

Nous n'étudierons que les traverses bois, car il n'y a pas de reproduction des traverses métalliques anciennes en Zéro.

Produits disponibles en Zéro :

KIT-ZERO : Traverses en résine moulée pour rail Vignole avec entaille et pré-perçage pour les tirefonds. Correspond à des traverses de 2,55 m x 0,25 m ; épaisseur 3,7 mm.

C&L : Traverses en ABS pour rail DC. Correspond à une traverse de 2,70 m x 0,25 m ; épaisseur 2,8 mm.

FAURE : Traverses bois non sabotées type 2,60 m. x 0,26 m.

HUET : Traverses bois avec sabotage pour montage de rail vignole avec selles (P.L.M.).

NOTA : Pour utilisation en extérieur, l'ABS est le produit le plus résistant. Par contre la résine convient parfaitement si on l'utilise en intérieur. C'est le produit qui donne les plus beaux moulages, mais c'est aussi le plus onéreux pour les grandes quantités. Nous serons plus réservés pour l'emploi de la résine dans la construction des structures de matériel roulant.

RESEAU	LONGUEUR	LARGEUR	EPAISSEUR
EST	2,55 à 2,75 (55,6) (61,1)	0,21 à 0,26 (4,66) (5,77) 0,27 à 0,30 (6,00) (6,66)	0,13 à 0,18 (2,88) (4,00)
ORLEANS	2,50 à 2,70 (55,5) (60,0)	0,20 à 0,24 (4,44) (5,33) 0,30 à 0,34 (6,66) (7,55)	0,14 à 0,16 (3,11) (3,55)
NORD	2,50 à 2,60 (55,5) (57,8)	0,24 à 0,30 (5,33) (6,66)	0,12 à 0,14 (2,66) (3,11)
ETAT	2,50 à 2,75 (55,5) (61,1)	0,20 à 0,24 (4,44) (5,33)	0,12 à 0,16 (2,66) (3,55)
P.L.M	2,60 (57,8)	0,23 à 0,25 (5,11) (5,55)	0,13 à 0,15 (2,88) (3,33)

Dimensions réelles en mètres. Dimensions pour écartement de 32 mm. données en mm (entre parenthèses)



LA BATAILLE D'HERNANI



(VOIR H.D'O N° 32 A 36)

Sans la liberté de blâmer, il n'est point d'éloge flatteur.

BEAUMARCHAIS

JEAN-PIERE GIVERNAUD

Je suis avec intérêt les péripéties de "LA BATAILLE D'HERNANI" et je trouve fort plaisant de voir les "Zéroïstes" s'étripier joyeusement au sujet des performances de leurs engins-moteurs et des vertus du 12 et du 24 Volts !

Je voudrais leur rappeler quelques notions simples d'électrotechnique et remarquer tout d'abord, qu'en modélisme ferroviaire, on est passé, depuis les années 50, du moteur "série" à inducteur bobiné -moteur de traction par excellence car possédant un fort couple de démarrage à vitesse nulle- au moteur à aimant permanent (à rotor "sans fer" ou non), bien pratique, certes, mais qui s'apparente à un moteur "shunt" et ne possède pas du tout les qualités de son "frère". (...)

... Il est significatif de constater que les inconvénients des moteurs à aimant permanent sont d'autant plus sensibles que l'échelle et le poids du matériel roulant sont élevés.

Et l'on essaie de s'en affranchir par des moyens fort compliqués : alimentations à découpage, volants d'inertie, etc...

(...) Enfin je signale que l'excellent livre des LAVIGNES (" SIGNAUX, BLOCKS ET MOYENS DE TRACTION") renferme un très intéressant chapitre relatif à la théorie mécanique de la traction des trains, que devraient étudier attentivement les pourfendeurs de la "BATAILLE D'HERNANI" !

AVIS PERSONNEL SUR LE ZERO

H.

- 1) Ceux qui n'ont pas compris la différence entre les moteurs à rotor sans fer et les moulins à café japonais, ne comprendront jamais. Inutile d'essayer de leur expliquer qu'au lieu de pleurer sur le 12 V continu, 2 rails, ils n'ont qu'à monter de bons moteurs...
 - 2) Le niveau de qualité globale des modélistes Zéro est très très faible. C'est peut-être la plus belle échelle, mais regardez ce que font les modélistes HO ou Om !
 - 3) Les modélistes les plus enthousiastes et les plus sérieux sont ceux qui viennent du HO et qui n'ont pas connu l'âge de fer (tin-plate). Ils sont habitués au laiton fin, aux moteurs R.S.F., au continu 2 rails, à des voies fines et n'ont jamais entendu parler de moteurs Fourneureau.
- Le Zéro ne peut avoir d'avenir que s'il s'oriente vers cette forme de modélisme .
- Les réseaux "techniques" n'intéressent par les amateurs des autres échelles et n'attirent pas l'oeil de futurs amateurs. Regardez ce que font les Anglais, c'est quand même autre chose. On pouvait le voir à SOUFFEL. Quelle différence entre un ovale tout nu où tournaient quelques machines devant des "initiés", et le petit réseau allemand du système modulaire FREMODUL, sur lequel venaient jouer les amateurs allemands par dizaines (et moi-même)

Bigre !

C'est vrai qu'en majorité les nouveaux abonnés d'H d'O viennent du HO et témoignent d'une vision exigeante du modélisme. C'est le cas de " H ".

Mais il faut raison garder. Essayons de voir les choses de près :

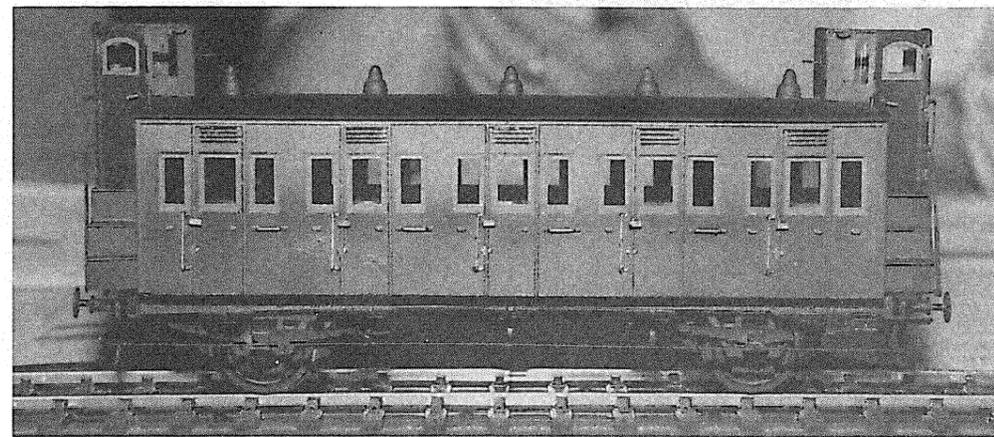
1) DECOR. Reconnaissons sans barguigner que ce n'est pas la tasse de thé de nos Jansénistes du 43 ème. Articles et autres études sur ce sujet rencontrent une audience polie. Sans plus. On est entre gens de bonne compagnie. En Angleterre un gentleman ne porte pas un costume non patiné. En France un " homme du monde " (ferroviaire !) ne supporte pas la fantaisie sur son réseau technique. Le summum du dévergondage est atteint avec une voie impeccable, traverses bois, ballast teinté et tire-fonds provenance K.Z. ou Cercle du Zéro. Bienheureux si le rail n'est pas du solide Weber de 5 mm !

2) MECANIQUE. Là, je serai plus nuancé que "H" qui "peut avoir des raisons de se plaindre et n'avoir pas raison de se plaindre" (V.HUGO) ...des Zéroïstes.

En effet : il serait illogique d'introduire dans un dépôt de machines à très respectables moteurs FOURNEREAU des moteurs modernes et brillants. Les uns et les autres, n'ayant pas même tempérament, ne donneraient pas même réponse.

En effet : l'occasion faisant le larron, la proximité d'une "casse de voitures" permet à Bernard Guinot de récupérer des moteurs d'essuie-glace qui ne lui coûtent pas un sou - un changement de série chez Philipps offre l'occasion à Jean-Luc Léguillier d'acquérir un lot de moteurs de magnétophone, neufs et d'un prix dérisoire. Voilà une gestion intelligente des possibilités locales !

Mais je ne suis pas séduit par Jean-Luc Givernaud qui conseille d'étudier le vieux livre des Lavignes. J'ai déjà assez de mon petit-fils qui se moque de ma chaîne H.F. âgée d'une douzaine d'années, alors que son dernier "walk-man" a une tout autre qualité musicale !



RENE CHEVROT

J'AI CONSTRUIT LES VOITURES P.O. DE JOHN BOYLE

INTRODUCTION.

Le CERCLE DU ZERO a eu l'excellente initiative de dialoguer avec un artisan anglais afin d'offrir aux souscripteurs des kits de voitures anciennes du PO.

Remercions en particulier DOMINIQUE YBERT qui s'est occupé de mener à bien cette opération.

J'ai acquis différents modèles de la gamme et je souhaiterais faire quelques commentaires sur le montage de ceux-ci. Soulignons que ces kits, parfaitement bien réalisés, peuvent permettre un excellent démarrage de l'échelle O à un prix raisonnable.

APPRECIATION A L'OUVERTURE DU KIT

A l'ouverture du colis j'ai particulièrement apprécié la qualité de la photogravure du laiton qui nous est livré entièrement découpé et d'une propreté dont devraient s'inspirer bon nombre de nos artisans français. (ceci dit sans méchanceté)

Cette découpe chimique ne laisse aucune surprise au montage et les pièces se calent parfaitement aux endroits prévus. Seule une retouche à la lime des cornières d'angle peut être nécessaire sur certains kits.

La notice de montage est claire, remercions JOHN BOYLE de l'avoir rédigée en français.

Les aménagements intérieurs sont réalisés, suivant les types de voiture, en carton ou en résine. Les vitrages en rhodoïd sont sérigraphiés côté intérieur de la voiture. Au départ tout cela peut sembler surprenant, mais une fois le montage réalisé, le résultat est tout à fait correct.

Les boîtes d'essieux avec ressorts, les lanternes de toiture et les traverses de tamponnement sont en métal blanc correctement moulé. Il faut cependant prévoir un léger ébarbage ou ponçage, mais le métal blanc facilite grandement ces opérations

Un grand nombre d'éléments ne sont cependant pas fournis dans le kit. Il faudra rajouter :

- les roues et les essieux,
- les crochets d'attelage,
- les crochets et chaînes de sécurité,
- les conduites de frein.

(Les crochets de sécurité et/ou les attelages sont cependant compris dans certains kits).

Personnellement et de façon à être homogène sur la rame j'ai utilisé un ensemble de pièces KZ, soit, pour une voiture :

Attelage	2 F 01
Crochets	5 F 01
Chaînes	6 F 01
Roues Ø 24	
pleines	00 G 24 P
Axes	2 G 01
Isolément	
Conduites de frein	2 F 03

MONTAGE DU KIT

Il ne s'agit pas, ici, bien sûr, de reprendre la notice, mais simplement de signaler les différences de méthodes employées.

Ce montage se fait sans problèmes majeurs. Bien respecter les positionnements des différentes pièces dont tous les repères sont gravés sur la plaque ou la pièce.

J'ai décomposé le montage en trois parties :

- 1) le châssis,
- 2) la caisse,
- 3) l'assemblage final.

1) LE CHASSIS

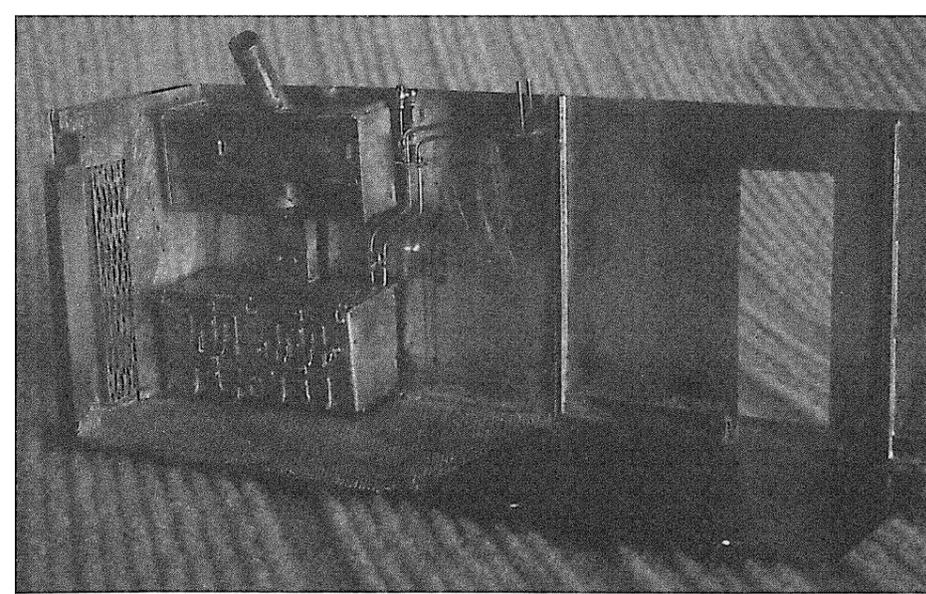
Certains modèles (les premiers commandés) ont été livrés avec un châssis plié, les autres livraisons ayant été fournies avec le châssis à plat sur la plaque photogravée.

Quoi qu'il en soit, le pliage est facile. Se servir d'un étau et de deux plats de fer doux pour obtenir un résultat parfait. Bien sûr, éliminer à la lime les attaches de photogravure. Veiller alors au bon équerage de l'ensemble et en particulier des marchepieds.

Suivant le modèle, il faudra faire attention si celui-ci est équipé d'une ou deux guérites, ou pas du tout. Un pointillé gravé sur les flancs du châssis servira de repaire pour la découpe. Dans le cas de voitures sans guérites le châssis sera exactement de la longueur de la caisse (sans les plaques de tamponnement).

RENE CHEVROT

A SUIVRE



LA C.I.W.L.

(VOIR H.D'O N° 35/36)

PIERRE GRIVEAUX

LES BELLES VOITURES DE LA CIWL

Éléments principaux

Les deux coffres à accus, la dynamo, le coffre du tableau électrique, les boîtes de rangement.

Les coffres à accus Se reporter à la planche (PI 2)

Les coffres recevront la barre de soutien de la porte, ainsi que les câbles électriques latéraux. Sur les côtés de la porte du coffre, à moitié de la hauteur, il faut souder latéralement deux rectangles de 4*3mm, sortes de pattes, avec une lumière de 2*1mm. Sur les quatre plaques de renfort à l'emplacement du rivet, toujours à la même hauteur, percer quatre trous de 0,7mm. En regard de ces trous, présenter un profilé en "L" de 2*2mm, longueur 40mm et y percer quatre trous de Ø 0,7mm, bien en ligne. Dans les trous du coffre, souder ensuite quatre bouts de fil dépassant de 2mm. Souder aux extrémités du "L" sur trois à quatre millimètre, une bande en 1*0,5mm, longueur 14mm. Percer cette bande de façon à pouvoir bien appliquer le tout sur les quatre renforts. Plier en bout du "L" la bande à 90° et la courber en quart de cercle avec deux petites pattes de retenue aux extrémités.

L'ensemble sera glissé dans les lumières latérales du coffre et fixé par derrière avec un point de colle araldite.

Dans la réalité ces pattes servaient d'arrêt pour l'ouverture de la porte. Celle-ci pivotait sur quatre charnières situées en partie basse et s'ouvrait à 90°.

Les deux coffres sont réunis par l'intermédiaire d'une grosse boîte à fusible; l'ensemble sera soudé sur le module en retrait de 4mm.

Latéralement, à gauche sur un coffre et à droite sur l'autre, percer un trou de 1mm. Souder dans chaque trou un fil de 1mm simulant le câble électrique (PI 2), le couder deux fois et le souder sur le module, derrière les coffres.

Le coffre du tableau électrique (PI 2)

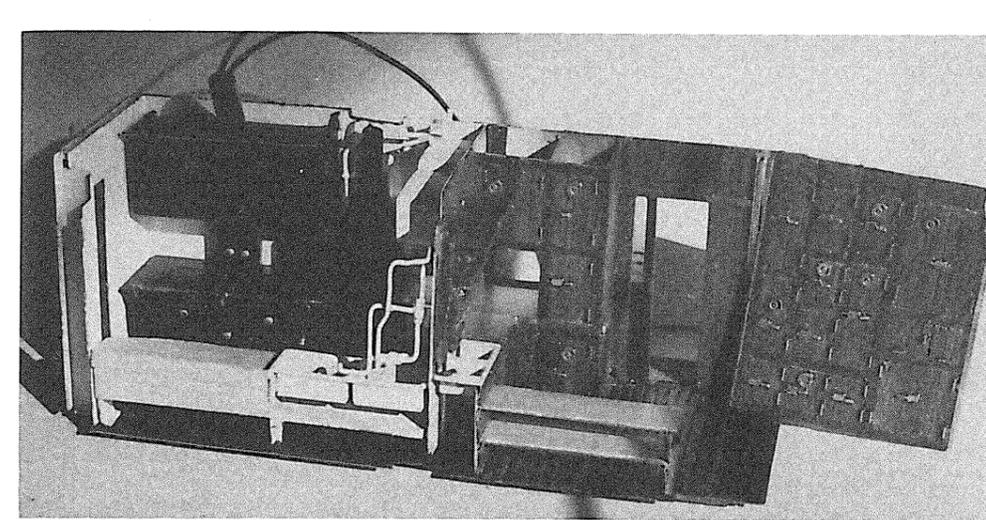
En version ELETREN ce boîtier est peu ressemblant, mais il peut être réutilisé. Du côté droit à 4,5mm de la porte, sur la même verticale percer trois trous de 0,6mm, distants de 2mm. Souder trois fils de 0,6mm longueur 60mm, qui seront reliés à la dynamo, après un léger parcours sur le module.

Sur le côté gauche, au milieu de la hauteur vers la porte, souder un bloc de laiton de 6*3*3mm.

Sur les bandes latérales de renfort de la porte, souder une poignée de hauteur 4mm, dépassant de 2mm, en fil de 0,6mm, centré au milieu des bandes. Le coffre sera soudé avec un retrait de 4mm, à 40mm de l'extrémité du module.

La dynamo (PI 1 et PI 2)

La dynamo doit être resoudée sur la poutre centrale, à l'opposé de son emplacement actuel vers le boîtier électrique à 40mm environ du bord du module, comme sur (PI 1). Souder une bande de 2mm épousant la gorge de la poulie, simulant la courroie en direction du bogie. Sur le corps de la dynamo, percer trois trous rapprochés de 0,6mm (côté bogie) et y souder les trois fils de 0,6mm venant du boîtier électrique. Les fils ont tendance à pendre un peu vers le sol en formant une sorte de "V" avant de remonter verticalement sur le module.



LA C.I.W.L.

PIERRE GRIVEAUX

La boîte de rangement.

La petite boîte d'origine est fantaisiste, elle sera éliminée. On utilisera la boîte qui se trouve côté timonerie de frein, dont la présence est inutile à cet endroit.

Cette boîte sera soudée à gauche et à 10mm du boîtier électrique, sans aucun retrait. Le côté 23*17mm devra reposer sur les deux fils de 0,8mm. C'est le petit côté 23*9mm que l'on doit voir en façade.

Module côté timonerie de freinage (PI 1 PI 2 PI 3)

Éléments principaux

Le réservoir d'air et le cylindre auxiliaire, la triple valve, le cylindre de frein avec son balancier et l'ensemble de la timonerie.

Le réservoir d'air (PI 2)

Ce réservoir doit avoir une longueur de 37mm environ. Il faut le percer à un bout à Ø 0,8mm et y souder un fil qui sera raccordé au petit cylindre auxiliaire. Son axe est situé à une hauteur de 7mm par rapport au module. La fixation se fait à 10mm du bord du module et à 40mm de son extrémité, vers le bogie. (PI 1)

Le cylindre auxiliaire (*) (Schéma de disposition PI 2)

Le petit cylindre est plaqué contre le réservoir d'air, son axe est situé à 7mm soit à la même hauteur que celle du réservoir, sa tête affleurant l'extrémité de ce dernier, côté triple valve.

Triple valve (*)

La triple valve décrite est celle d'origine (MULHOUSE), elle a été modifiée dans le temps avec le dispositif de freinage. Cette triple valve est logée entre le cylindre de frein et le réservoir d'air. Son socle est situé à 5mm de hauteur par rapport au module et son axe entre les deux réservoirs, à 6mm du bord du module.

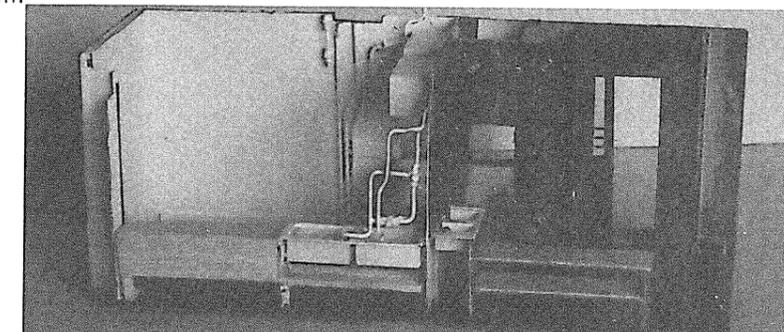
Le cylindre de frein (PI 1 schéma de disposition PI 2)

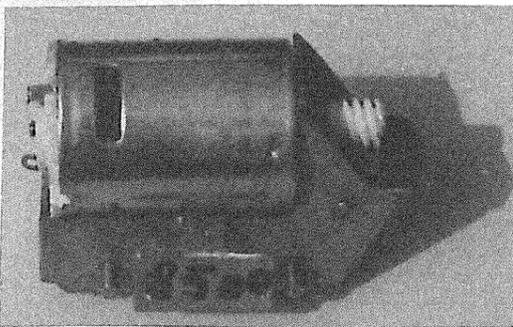
L'axe du cylindre, comme celui de la timonerie se trouve à 12mm du bord du module et à une hauteur de 10mm. Ce cylindre sera percé à Ø 2mm et on soudera à l'intérieur un tube Ø 2mm de Ø 1mm intérieur, longueur 25mm. De chaque côté du cylindre seront soudées les branches du balancier.

Comme il est indiqué sur le schéma, on soudera le guide (*) et le tendeur (*) suivant la disposition de (PI 1). Par mesure de simplicité l'axe sera de 1mm et un anneau Ø extérieur 1,5 rattrapera le jeu au niveau du guide. Le tendeur peut être débité dans un barreau de laiton de 2*2 de longueur 10mm et percé à Ø 1mm.

PHOTOS PIERRE GRIVEAUX

A SUIVRE





LA MECANISATION DE NOS ENGINES MOTEURS

ROBERT LABORDE RENE CHEVROT

(VOIR N° 37)

Les axes B,C,D,seront maintenus en place par des circlips placés à l'extérieur de la coquille,côté pignons,ou à l'intérieur côté opposé.Vous pouvez placer votre PH sur l'axe C,mais si vous voulez dégager le trou-pivot,vous pouvez déplacer l'hélicoïdale par rapport à B et D,ou A et E. La transmission / A et E sera la même. Le système de blocage de ce groupe sur le châssis sera identique à celui que je vous ai cité pour le groupe à moteur horizontal.

Vous intercalez toujours entre le pignon et la cloison des deux coquilles,une fine rondelle. Etant donné que ces coquilles font 25 de largeur,il sera nécessaire de placer sur les axes de roues,et de chaque côté,une rondelle de 1,5 mm minimum d'épaisseur. Voilà pour le 9200.

Voici,maintenant les cotes pour la BB 7200 (Fig.6). Entraxes de roues de 65,2 pour 65 mm

A et E = \varnothing 16,5 = 20 dents,mod. 0,75

B et D = \varnothing 19,5 = 24 dents "

C = \varnothing 15 = 18 dents "

Comme pour la 9200 vous pouvez placer sur les axes B C ou D votre PH. Seul petit inconvénient,si vous attaquez sur B ou D,la vitesse de rotation sera accélérée,mais pour cette différence de 6 dents ce n'est pas grave.

Pour placer vos pignons sur les axes voici un système très simple évitant de percer pour goupiller. Prendre du Stub de 3 pour les axes autres que ceux des roues.Percer vos pignons à 3 mm,puis découper des tronçons de Stub à une longueur de $25 + 1,0 + 2,5 = 28,5$ La partie de 2,5 sera rainurée à 0,5 mm pour recevoir le circlips. Poser bien à plat cet axe et donner 2 coups de pointeau diamétralement opposés,soit à $2,5 + 5 = 7,5$ (côté pignon). Enfoncez en forçant,et une goutte de cyanolite fera le reste. Il est inutile que le coup de pointeau soit profond. Il faut seulement créer une mâchure. Cette mâchure peut être également faite avec un bédame bien affûté. A ceux qui sont bien équipés je conseille de déplacer le circlips à l'intérieur,côté opposé au pignon.La longueur du Stub de 3 sera donc diminuée de 1 mm et ne risquera pas,pour une raison ou une autre de créer un contact avec une des roues.

Avant la mise en route ou le rodage,il sera nécessaire d'aléser A,B,C,D,E, de manière à avoir un léger jeu.

Je prépare un programme de fabrication de pignons en résine qui sera commenté prochainement dans ces pages. Prix de revient d'un pignon : 2,50 F.

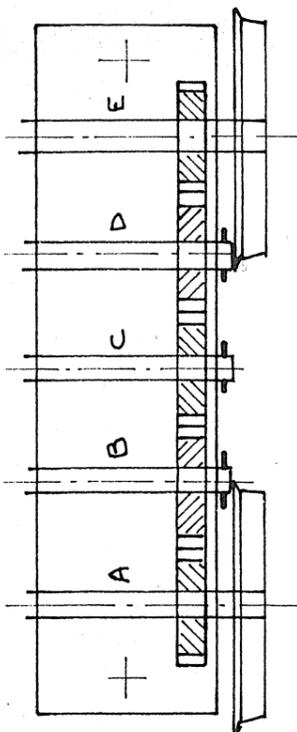
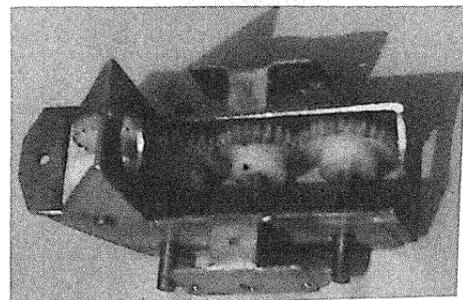
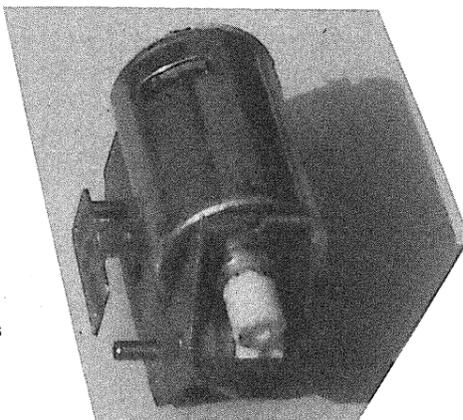
Il est bien entendu que vous pouvez avec les deux ensembles ci-dessus,obtenir une suspension des axes de roues puisque tous les axes sont tangentiels

Nous espérons vous avoir intéressés par ces exemples de motorisations et nous souhaitons bon courage aux amateurs qui mettront en application ces quelques exemples.

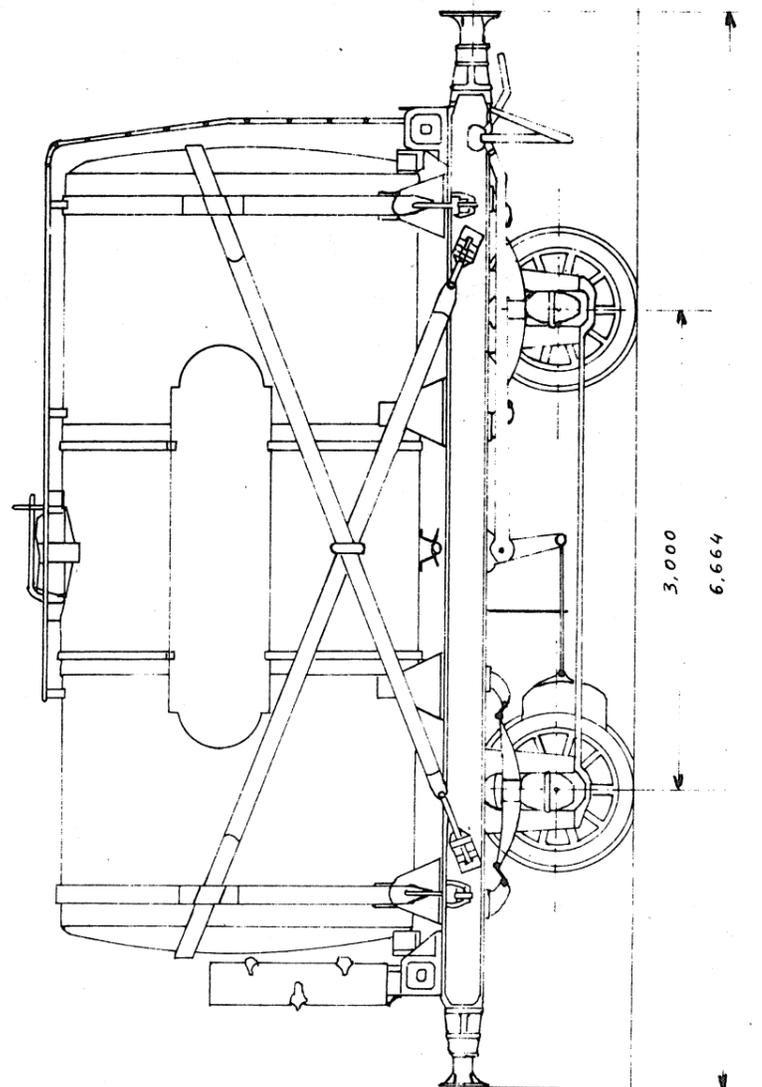
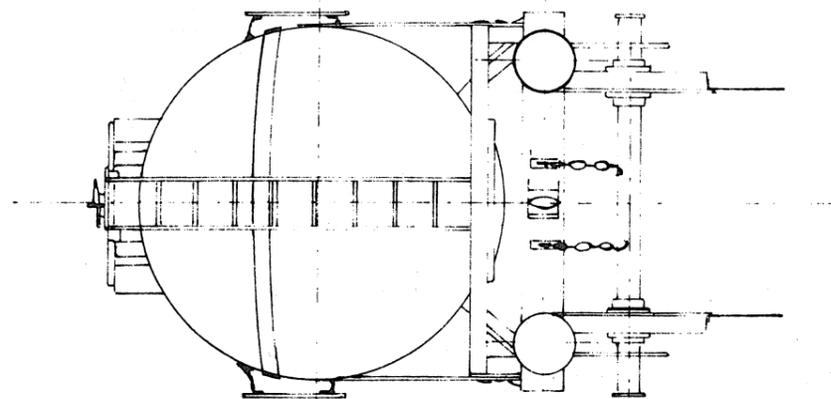
ROBERT LABORDE § RENE CHEVROT

DANS LE PROCHAIN NUMERO :
DIAGRAMME DES BERCEAUX POUR
AUTORAIL X 2100 ET BB 8500

PHOTOS R.LABORDE



(Fig. 6)
(vue de dessus)



ATELIERS de CONSTRUCTION du NORD de la FRANCE — NICAISE et DELCUVE

WAGON - RESERVOIR

POUR LE TRANSPORT DES VINS ET ALCOOLS

échelle : 23mm/m

N° 302 616

NORD

dessin J.P.GIVERNAUD

documents R.G.C.F. 1914

INFORMATIONS SUR LES ALIMENTATIONS JACQUES FONTAINE

Vu l'accueil favorable rencontré par la description de mes alimentations parue dans H.d'O, j'ai fait exécuter les circuits imprimés pour faciliter leur réalisation. Ils sont disponibles pour les membres du CERCLE DU ZERO, et vendus 20 F + frais d'envoi.

- H.d'O n° 11 1A - alimentation simple pour manoeuvres et essais.
- " n° 12 2A - alim. avec inertie, accélération et freinage, télé-commande.
- " n° 14/15/16 3A - alim. à efficacité variable avec inertie, accélération, freinage, télé-commande.
- " n° 32/33/34 4A - alim. à éclairage constant avec inertie, accélération, freinage, télé-commande.
- " n° ... 5A - alim. à ... venir !

Je rappelle que le circuit électronique, monté sur le circuit imprimé, est indépendant de la puissance, donc de l'intensité choisie; mais dépend uniquement du transfo, des condensateurs de filtrage, des circuits intégrés ou des transistors de sortie et de leur radiateur associé.

Le 1er chiffre donne l'ordre de parution, donc le type.

La 1ère lettre donne l'adaptation de l'alim. à une fonction choisie.

- A - Régulateur à 0, légère tension résiduelle.
- B - " " , tension de sortie nulle.
- C - Version "Tin Plate".
- D -

Les alimentations de servitude ont été traitées dans H.d'O n° 23.

Alimentation à largeurs d'impulsions variables Modèle 3A Une amélioration sensible, due à une idée de M. Yves Mercier (Président de la F.F.M.F.), consiste à remplacer le ou les condensateurs C2/C3, qui ajustent la fréquence de découpage, par un commutateur fixé sur le panneau avant. Ce commutateur à n positions (6 max.), permet de sélectionner, par le choix du condensateur, la fréquence la mieux adaptée pour le démarrage en fonction du moteur utilisé. L'effet est un peu comparable à une boîte de vitesses de voiture.

Des faces avant en alu sérigraphié sont à l'étude. Elles seront réalisées si la demande est suffisante. Nous en reparlerons.

JACQUES FONTAINE

VOIR AUSSI "PLAQUE TOURNANTE" POUR LA 1-A ET RMF N° 316 POUR LA 4-A

HUET

Le Train Haute Fidélité

	Voie à rail Vignole	Voie à rail double champignon
<p>Machines de gare 030 KOECHLIN</p> <p>Tout laiton / monté et peint Prix TTC</p> <p>KOECHLIN P.L.M. n° 1967 7.150 F.</p> <p>KOECHLIN P.L.M. n° 5730 8.000 F.</p> <p>KOECHLIN NORD n° 501 7.150 F.</p> <p>KOECHLIN MIDI n° 454 6.600 F.</p> <p>Réservation : arrhes 2.000 F. Délais 18 mois. Série limitée</p>	<p>Kit aiguille P.L.M. tg 0,13 : 525 F.</p> <p>Kit aiguille P.L.M. tg 0,11 : 525 F.</p> <p>Kit aiguille NORD tg 0,13 : 650 F.</p> <p>Kit voie PLM (2 mètres) : 350 F.</p> <p>Moteur d'aiguillage Tortoise : 145 F.</p> <p>Motoréducteur RG7 : 600 F.</p> <p>Pièces détachées : voir catalogue</p>	<p>Kit aiguille MIDI tg 0,13 : 350 F.</p> <p>Kit aiguille MIDI tg 0,11 : 350 F.</p> <p>Kit aiguille triple MIDI : 600 F.</p> <p>Kit T.J.S. MIDI : 850 F.</p> <p>Kit T.J.D. MIDI : 1000 F.</p> <p>Kit croisement MIDI : 350 F.</p> <p>Kit voie MIDI (2 mètres) : 260 F.</p> <p>Kit voie PO (2 mètres) : 260 F.</p>

CATALOGUE 91 : 65 F. franco
Tout ce que vous avez toujours voulu savoir sur le modélisme Haute Fidélité sans jamais avoir osé le demander.

HUET 5, rue des Anciens Combattants, F59175, TEMPLEMARS - FRANCE - © 20.97.15.02

LA CONSTRUCTION INTEGRALE D'UN Y 2100,
PAR JOSE CARLOS NUNES

UNE SUSPENSION ACTIVE POUR WAGONS ET VOITURES
UN SYSTEME ORIGINAL DE R.FOUQUE

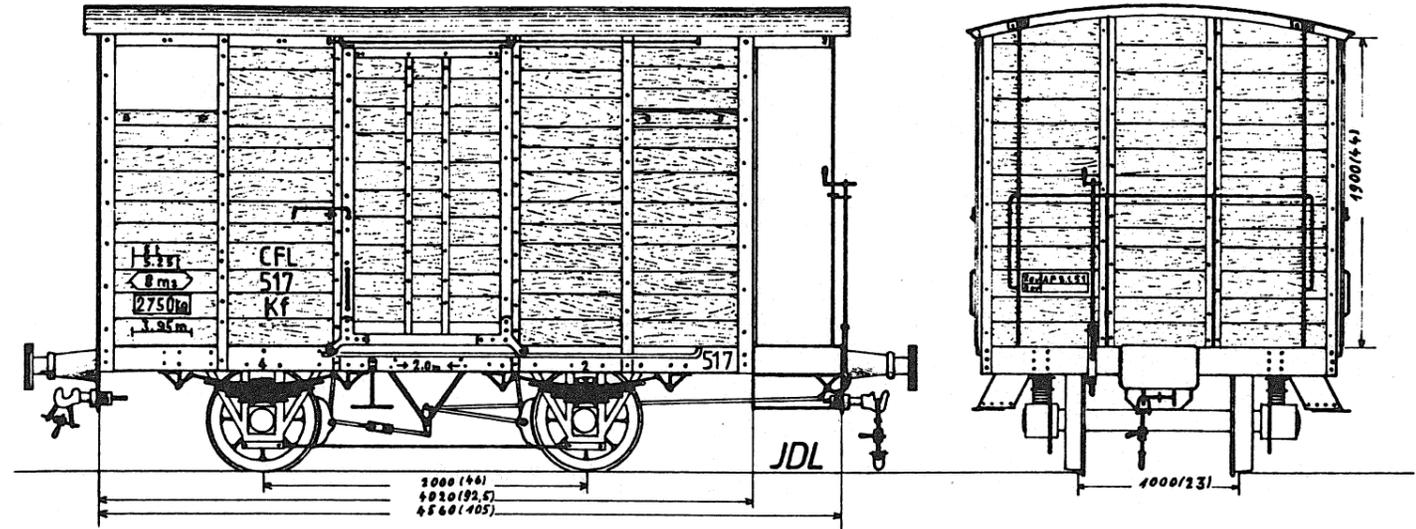
PLANS DE LA 140 PLM, PAR DANIEL BOURDAUD'HUI

PROCHAINEMENT !

Om

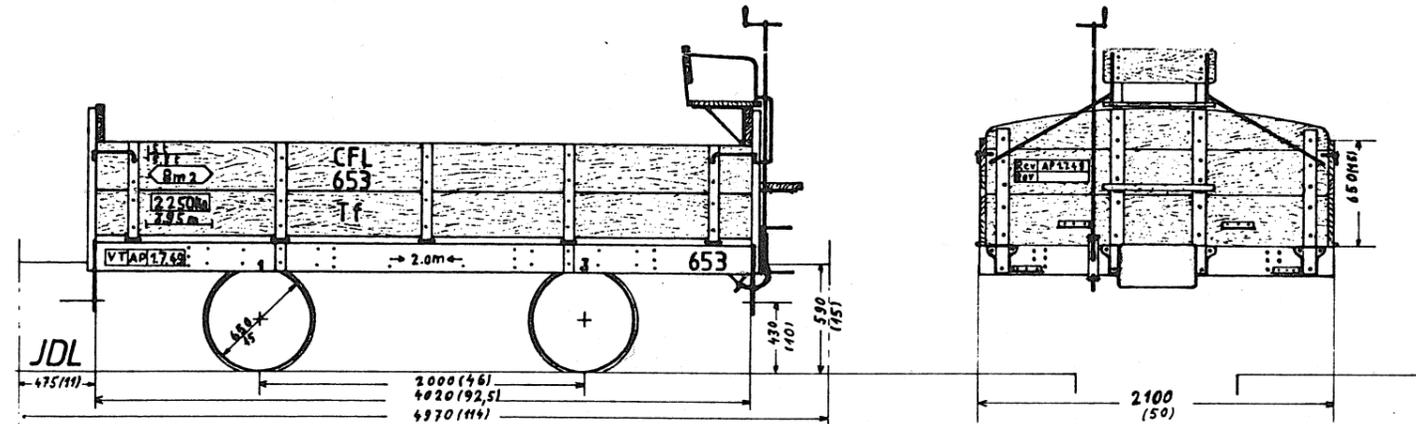
JEAN DAHLEM

Wagon couvert CFL à voie étroite ex CCL 5.to.



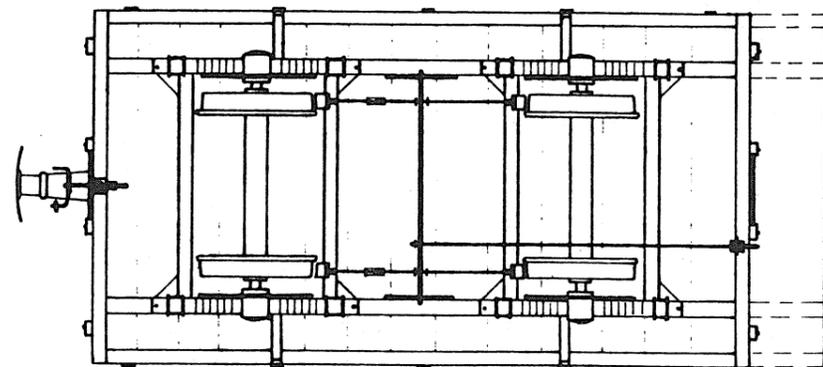
Wagon tombereau CFL à voie étroite ex CCL 5.to.

Echelle „Om“=43,5



*Chemins de fer Cantonaux
Luxembourgeois*

*Le matériel roulant
1889 — 1953*



JDL 11.990 ☆☆☆☆

☆☆☆☆☆☆☆☆

RAIL D'OR 91 : PIERRE GRIVEAUX

RAIL DE BRONZE 91 : JACQUES FONTAINE

RAIL D'OR 90 : JACQUES FONTAINE

RAIL D'OR 89 : LOUIS ROUVIERE

TROPHEES FFMF

LES SIGNATURES PRESTIGIEUSES SONT DANS HISTOIRE D'O



ZERO - ECHELLE 1/43,5

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 85 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.

Tel.1939 121 542332 on parle français !

C.M.F. di STUARDI ALDO - VIA PETRARCA 5 - 10060 ROLETTO (TO) ITALIE

AU FIL DU RAIL

FORQUENOT

Elle est disponible !

Trois formules :

- Kit complet : 3500 F
- Kit avec châssis,roues et embiellage déjà montés : 4500 F
- Modèle monté et décoré : 15000 F

Ces modèles sont commercialisés par JOHN BOYLE
52 BAFFORD FARM,38 BAFFORD LANE,CHARLTON KINGS
CHELTENHAM,GLOS. GL 53 8 DW G.B.)

RENSEIGNEMENTS : Jean Claude KEROURIO,14,rue
de Flandre,33600 PESSAC. Tél. B. 56680607
D. 56368818.

FIGURINES

Des personnages très finement sculptés au 1/43
(PHOENIX) au 11 ème HUSSARD,15 rue Trousseau
75011 PARIS. Tél. 47 00 74 33

WEBER

Tous les métaux et plastiques chez WEBER ,9 rue
de Poitou,75003 PARIS. et : 22,rue des Voies du
Bois,92700 COLOMBES.Aussi: 34,rue M.Gunsbourg
94 IVRY PORT SUD

LOCO-TRACTEUR Oe EN KIT

Oe : un locotracteur HF 50 B bronze,moteur Por-
tescap RG4 en Kit complet à : 1790 F
LOCO SET LOISIR BP N° 7 - 77740 COUILLY.

UN REGRET : La MAISON DES TRAINS,Passage du Havre
à PARIS,ferme ses portes (après LE PELICAN).
Toute une page de notre "histoire" se tourne.

UNE 030 TU EN KIT

B.SEMBLAT,89160 ANCY LE LIBRE (Tél. 86 75 68 66)
lance une nouvelle machine : la 030 TU ayant cir-
culé de 1944 à 1970 sur le Nord,1'Est,1'Ouest,
la Méditerranée.
Kit laiton,roues Slatters,F.S.,Escap RG7 12 V. ..
5 sets de 795 F (TVA comprise). INSCRIPTIONS
AVANT LE 1/10/91.

AVIGNON MODEL SHOW

Vend.1er,Sam.2,Dim.3 Novembre 1991. PARC DES
EXPOSITIONS (Bourse les 2 et 3).
LE PLUS GRAND SALON INTERNATIONAL DU SUD !

LES GRANDES BOURSES DU SUD

UZES : 14 juillet. Salle omnisports.Stade Pautex.
LES ANGES/AVIGNON : 21/22 SEP. CENTRE SPORTIF CULTUREL
PALAVAS : 12/13 OCT. Salle Polyvalente.
AVIGNON : 2/3 NOV. Model Show. Parc des Expositions,
VALENCE : 16/17 NOV. Parc des Expositions,Centre Ville
LYON/VILLEURBANNE : 14/16 DEC. Campus de la Doua -
Bd. du 11 nov. Villeurbanne

ISOTRAIN

FABRICATION D'ALIMENTATIONS ELECTRONIQUES . 52 rue E.
Richerand. 69003 LYON (Tél. 72 36 39 60)

ISOM 1 (sans transformateur) I,5 A ,12 V,C.C. pur.
400 F

ISOE2 (transfo.torique) : 1000 F

ISOE1 : 650 F

ISOP2 : puissance : 65 W. : 1000 F

ISOP3 : " 110 W. : 1500 F.

(Pour renseignements et autres modèles plus sophistiqués
s'adresser au fabricant).

UNE PACIFIC EN KIT

Lance prochainement la PACIFIC CHAPELON en version
NORD,SNCF 231 E et 231 C,PO-MIDI etc.
(J.C.R.La Petite Hitte 47230 LAVARDAC (Tél 53 65 53 26)

MULHOUSE 91

20 ième ANNIVERSAIRE DU MUSEE DU CHEMIN DE FER
ET DU RAIL MINIATURE CLUB ALSACE SUD ...

Les 7 et 8/9/91 l'anniversaire du MUSEE sera marqué par
la traditionnelle exposition internationale de modélis-
me ferroviaire,dans l'enceinte du Musée.

HISTOIRE D'O SERA PRESENTE AU MUSEE !!!

C.F.D. DU VIVARAIS ...QUAI A CHARBON

ANDRE-MARIE RAUSIN - MAQUETTISTE-VOLUME - 13 rue Pier-
reuse,4000 LIEGE,propose le quai à charbon de LAMASTRE
(C.F.D. du Vivarais).

Exécution en plâtre synthétique,livré prêt à peindre et
à patiner,le dessus du quai est à garnir de charbon
après flochage façon "terre battue",une photo du quai
réel est fournie avec chaque modèle. (Prix : 245 FF)

EN PREPARATION : voie métrique à monter (traverses
très réalistes,selles en laiton,tire-fonds,rail code
83.

ISOTRAIN

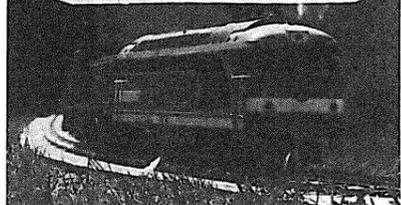
52 Rue Etienne Richerand
69003 LYON - Tél.72 36 39 60

ALIM. ELECTRONIQUES

COURANT CONTINU 12 et 25 V
(DOCUMENTATION CONTRE 3 TIMBRES)

**LE GUIDE
DU
ZERO**

CET ESPACE VOUS EST RESERVE
DEMANDEZ NOS CONDITIONS



MAQUETTES ET SERVICES

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

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

MODELES REDUITS MOUGEL

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

ATELIER 49

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

VALLEE DE L'EPTÉ

Dans H.d'O n° 19 (avril 1988) nous avons effectué un reportage sur cette ligne très pittoresque Malheureusement, le dernier trafic (marchandise) a cessé en août 1989 et la ligne reste à l'abandon.

L'ASSOCIATION CHEMIN DE FER TOURISTIQUE DE NORMANDIE (CTFN. Président : Mr. SIMONNE J.L. , 13 rue de l'Ecole - 27620 GASNY. Tél. 32 52 32 69) envisage de créer un circuit touristique ferroviaire sur cette voie unique. La ligne partirait à 1,5 Km du Centre de Gasny, puis traverserait la gare de Bray-Ecos (où se monterait la base technique), longerait la rivière pour atteindre Gisors avec l'ex-gare de Bois-Geloup. Tous ceux qui aiment cette ligne et son paysage cher aux peintres impressionnistes, sont priés de prendre contact avec son Président, Mr. SIMONNE.

CORAIL 76

Les 14/15 et 21/22 septembre 91, le CLUB DE MODELISME FERROVIAIRE DE GONFREVILLE L'ORCHER, organise une exposition dans son local au 1, rue du Général d'HARCOURT à GONFREVILLE L'ORCHER (à 10 km de LE HAVRE). 76700 . Réseau ferroviaire fixe, matériel d'amateurs, éléments de réseaux modulaires .

PETITES ANNONCES

VENDS :

- a) Un kit complet 141 P KM 108, sans motorisation 5000 FF
- b) Un kit complet 231 G KM 108, sans motorisation 5000 FF

RENAULT ANDRE, Chemin des Cottages, 5 - CH 1400 YVERDON (SUISSE)



NE RESTEZ PLUS SEUL : REJOIGNEZ LE CERCLE DU ZERO !

MAQUETTES ET SERVICES

QUE DEVIENT MAQUETTES & SERVICES ? Nous avons eu des nouvelles récemment. Mr. MARCHADOUR a malheureusement eu encore quelques problèmes de santé. Mais cela va mieux et "l'usine" tourne !

MARCWAY

Beaucoup d'amateurs cherchent de la voie pour faire rouler le matériel ancien. On peut faire quelque chose de simple et bon marché avec les profilés et traverses en circuit imprimé de chez MARCWAY (Grande Bretagne). Ce fabricant livre par correspondance et prend la carte bleue. Les délais sont courts (1 à 2 mois maxi), ce qui est rare chez les Anglais ! Ce n'est pas du modélisme "Haute-Fidélité", mais c'est bon marché et ça tient en extérieur. Il existe aussi des aiguillages montés à des prix très compétitifs. On peut facilement faire du trois rails en jouant sur les isolations dans les traverses C.I.

HUET

LES WAGONS ANDRE FAURE

Sont disponibles :
 LE TP PLAT : 166,04 F LE STEF : 296,50 F
 LE TP COUVERT : 272,78 F LE STEF (sans profilés pour le châssis) : 260,92 F
 PORT et emballage : 40 F
 (Suggérons à ANDRE FAURE d'arrondir ses prix : pas com-mode de payer en espèces 4 centimes !)

EXPOMETRIQUE - EXPOTRAIN

SALLE DES SPORTS DES LILAS
 METRO PORTE DES LILAS
 93260 - LES LILAS
 LES 25 - 26 - 27 OCTOBRE 1991

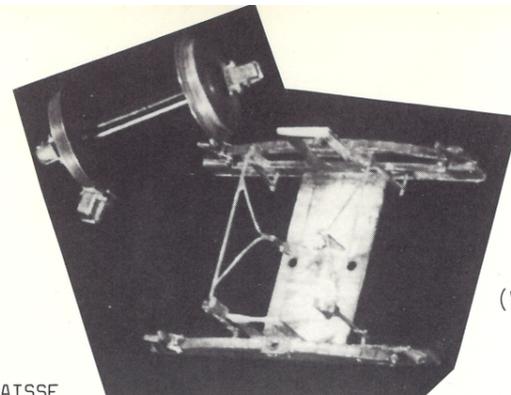


GARE DE LAMASTRE

ANDRE-MARIE RAUSIN COMMERCIALISE UNE RAVISSANTE REPLIQUE DE CE QUAI A CHARBON (Voir page précédente).

PHOTO A.M. RAUSIN

ROGER BERSOT



(VOIR N° 35/36/37)

PHOTOS ROGER BERSOT

CAISSE

Sur les bouts, issus toujours de pièces moulées CP, est la série complète des porte-fanaux. Ils ont la forme particulière propre à ces voitures de l'époque (les mêmes que sur les voitures à bogies). Ainsi que : passerelle correspondante, soufflet de l'ATELIER 43, etc...

Sur les flancs, la ceinture et les couvre-joints ont été rendus plus vraisemblables. Ne pas oublier l'imposte sur WC, les crochets-supports des plaques de destination.

Dans ce genre de voiture, à l'entretien les caisses en bois tôle étaient soulevées, désolidarisées du châssis sur lequel elles reposaient sur des taquets verrouillables, figurés ici par des T de 2 mm directement soudés aux longerons. Dans le livre " LES HOMMES DE L'ETAT " de KOLLER, il y a une très belle photo montrant cet assemblage d'une caisse soulevée de son châssis (voiture ETAT de construction identique).

Il y va du goût de chacun de parfaire un modèle. Lorsqu'on bénéficie de côtés tout découpés, préparés à l'assemblage, c'est un plaisir.

TOIT

Le pavillon a été revu selon la période représentée. D'autre part, pour une meilleure adaptation sur les bouts, une fine bordure soudée à la partie inférieure, l'encastre parfaitement sur chaque plate-forme. Pour éviter tout filtrage intempestif de lumière, sur le haut des flancs de caisse, une bande de 5 mm rapportée et soudée, la prolonge sur l'intérieur de la courbure de toiture.

PEINTURE

L'aspect d'une maquette doit "faire vrai", ternie par l'usage, c'est-à-dire mat à semi-mat. Aimant voir quelque chose de propre je n'irai pas jusqu'à souiller le modèle suivant la manie actuelle souvent décrite, et, pourquoi pas ? avec des graffitis en plus ! J'ai choisi une peinture glycérophtalique de façon à pouvoir utiliser éventuellement le pinceau, retouches possibles. Humbrol Enamel, bien qu'un peu épaisse pour l'aérographe.

Le toit est noir. Comme il doit être poussiéreux, jamais nettoyé, j'ai mélangé noir mat Rce 33, 1 partie pour 1/4 de blanc semi-mat Rce 130, ce qui donne la teinte de cette poussière.

Le châssis doit être un peu brillant (huile et traces de rouille), d'où noir semi-mat Rce 85 avec un peu de bleu mat Rce 25 et rouge mat Rce 60.

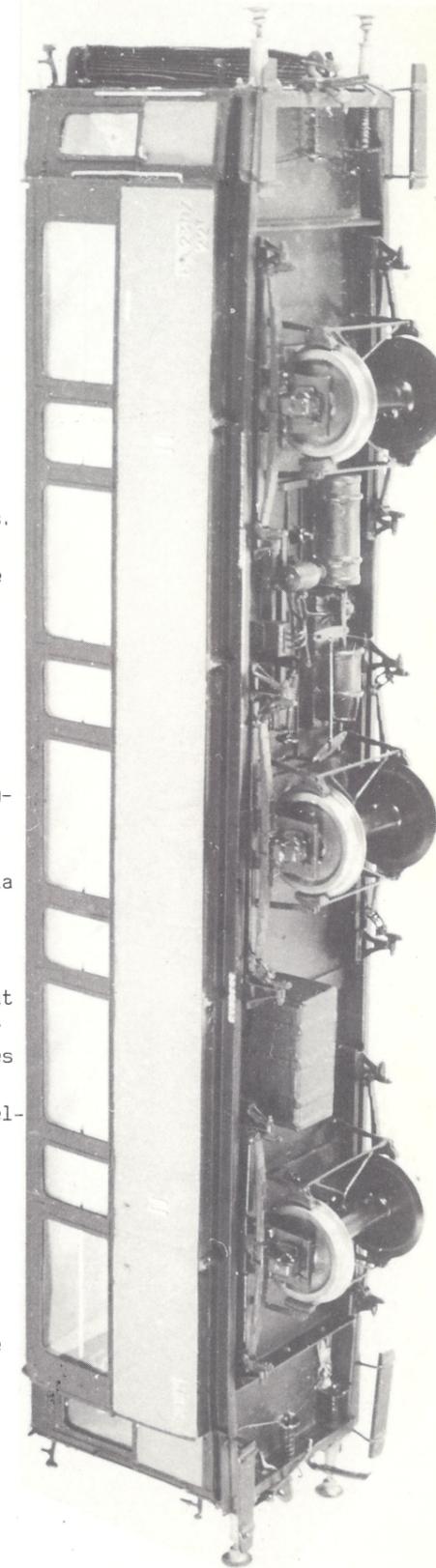
Caisse : au-dessus ceinture et bouts = noir. D'où mat Rce 2 parties pour 1 de semi-mat Rce 85; aspect réussi.

Sous-ceinture :

1ère classe : brun Van Dyck, en brillant, le bordeaux Rce 20 serait assez juste, mais il n'existe pas en mat. J'ai dû reconstituer avec des mats (60 rouge, 70 marron, 33 noir) que j'ai relevés avec un peu de bordeaux brillant et pointe de violet. (c'est bien compliqué !)

2ème classe : chamois, le cuir mat Rce 62 convient bien, avec un peu de n° 10 tête de nègre, ou 9 ocre pour salir et donner un ton plus chaud. Ici ce fut plus simple.

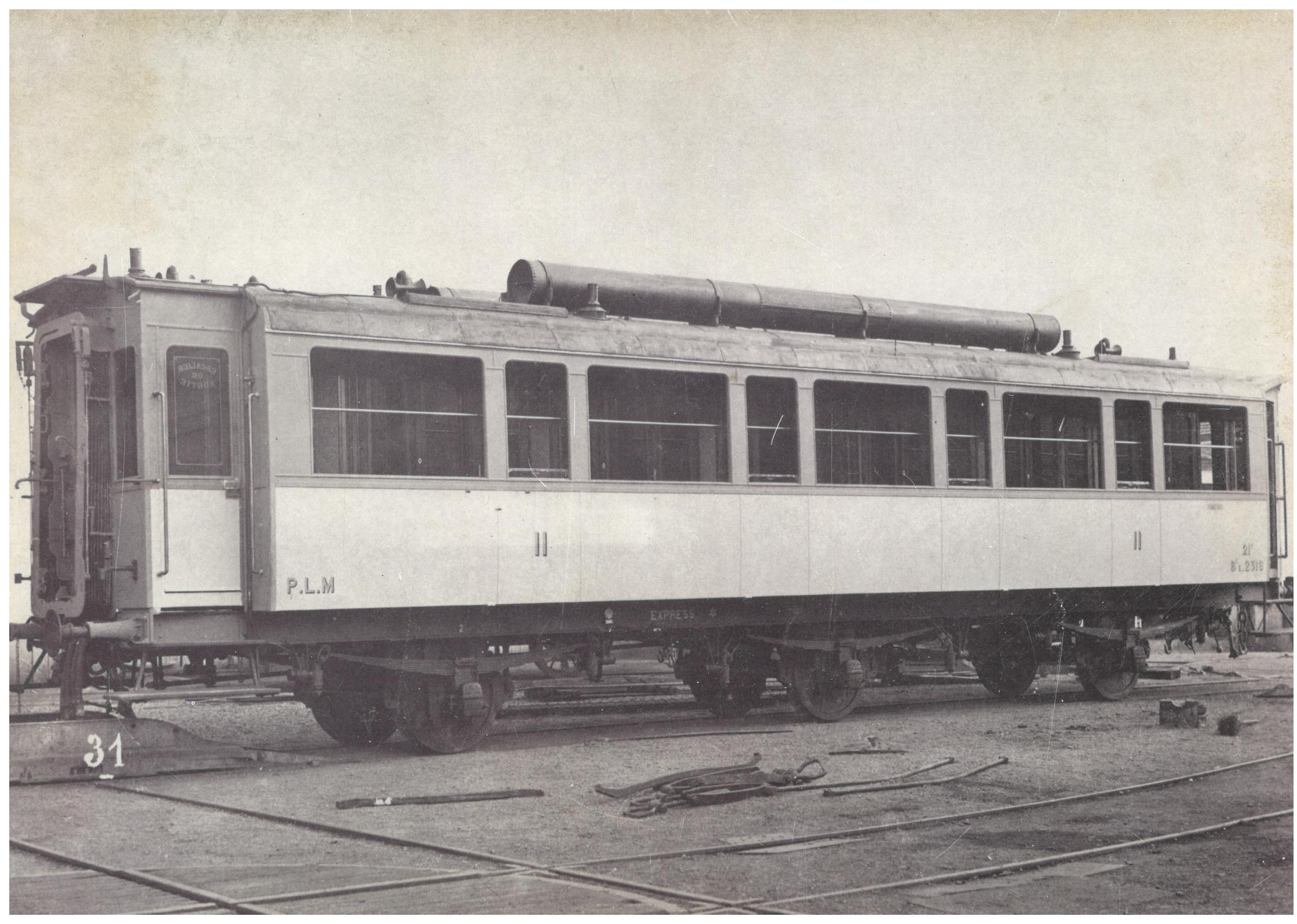
La limite entre les deux teintes de caisse : un fin filet de jaune noirci de façon à ne pas faire trop neuf. Les autres décorations ont disparu au cours des révisions pour faciliter l'entretien.



KIT VOITURES PLM "ATELIER 43"

VOIR PAGE SUIVANTE

A SUIVRE



RELIABLE
AND
SAFE

P.L.M

EXPRESS

21
B.L. 2515

31