

HISTOIRE D'O

ES rains



ECHAUFFOUREE DE CHATTES FOURREES

Mettons à sac toutes ces diables de chattes fourrées... et délivrons ce pays de leur tyrannie !

FRANCOIS RABELAIS
(Pantagruel)

La REDACTION D'HISTOIRE D'O ayant reçu une lettre (signature illisible !) qui commençait en ces termes :

Je n'ai aucunement l'envie de bousculer PASCALINE (quoique en ce moment il semble qu'elle sèche un peu les cours), mais, simplement ...

Nous avons jugé normal d'envoyer copie à PASCALINE qui, depuis quelques mois goûtait, effectivement, un bonheur ensoleillé entre ses trois enfants, ses deux chiens et (peut-être ?) son mari. La réaction a été foudroyante.

Voici le texte :

HALTE A LA DROGUE !

Sont-ils fous ces drogués ? Le train, le train, toujours le train... Il faut reconnaître qu'il y a saturation.

Ferrovifilles, mes soeurs, n'avez-vous jamais eu l'envie de casser du train ?

Mais... en réfléchissant, les pauvres chous, ils auraient pu tomber plus mal !... Et nous aussi par la même occasion.

Rien que d'entrevoir ces "paradis artificiels" à travers les faits divers de nos journaux... on frémit pour leurs pauvres cerveaux !

Le petit train est une bien belle drogue en comparaison. Rendons grâce à ces "dealers", artisans du train miniature, qui nous permettent de les garder bien près de nous... à la maison !

Et, si de temps en temps, les réunions du CERCLE et autres sorties ferroviaires (auxquelles nous sommes conviées bien gentiment d'ailleurs) les retiennent parfois, n'oublions pas que nous avons tout ce qu'il faut pour leur faire oublier... le train !

SAINTE PACIFIC

Et voici celui de PASCALINE, furieuse d'être ... bousculée !

LES DROGUÉS DU ... ZERO

Les mabouls, les cinoques, les fans du "CLUB", les collectionneurs d'autographes, pardon d'autorails !, les zinzins qui se shootent à "la vapeur", qui absorbent de la "crocodile", qui négocient des "femmes enceintes", qui consomment des "boîtes à sel", qui se piquent de "zéro"... ceux-là, ils existent EN VRAI, je les ai rencontrés, je les vis au jour le jour, j'ai réussi à établir le contact, et je n'ai pu que constater la réalité des choses : ils sont incurables.

La seule thérapeutique est d'entrer dans le jeu, s'extasier sur leur dernière acquisition, les laisser siffler le drapeau à la main, lire tous les articles d'HISTOIRE D'O et en discuter même si on n'est pas vraiment dans le coup... Ils peuvent être en manque, alors, surtout ne pas les contrarier, les laisser s'enfermer dans "la chambre du train" prévue à cet effet, et ... partir au cinéma voir le dernier SPILBERG, histoire de se changer les idées.

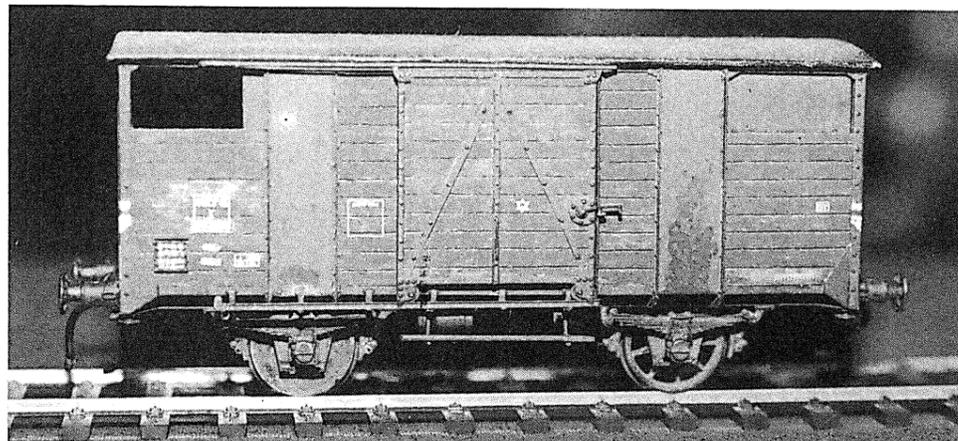
Une telle abnégation, ça c'est de l'amour !

SAINTE PASCALINE

DANS LE PROCHAIN N° :
L'EXPO DE MULHOUSE .

UN CHEF-D'OEUVRE
SIGNE JACQUES CLOUARD

No 40



HISTOIRE D'O

26 PARC DE MAUGARNY

F-95680 MONTLIGNON

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

ANNEE 84 : 45 F FRANCO

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

87 = 120 F "

88 = 180 F "

89 = 180 F "

90 = 180 F "

No 5 EPUISE !

86 = 85 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,

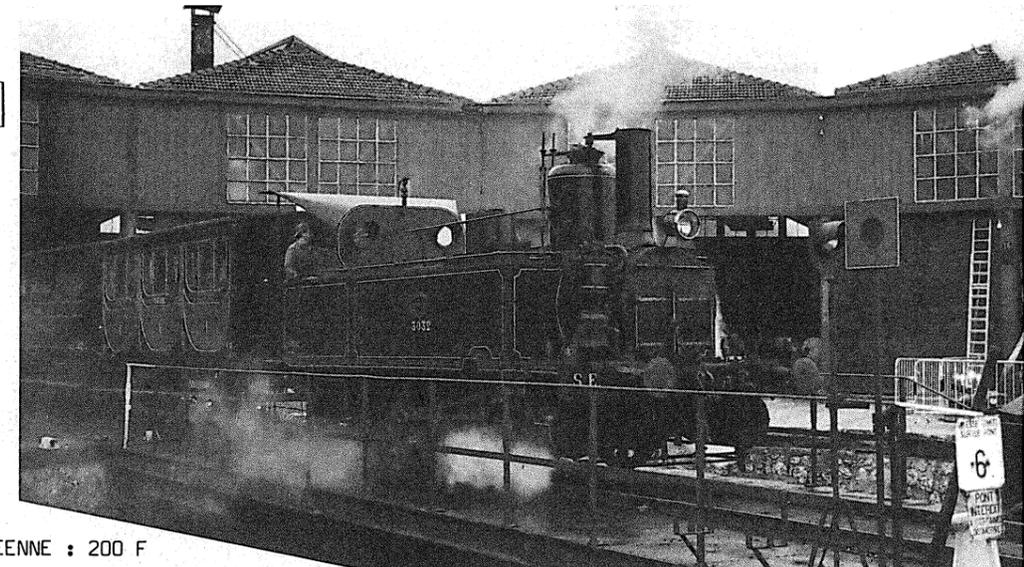
ET =

FRANCINE, PASCALINE ...

No DE COMMISSION PARITAIRE : 70042

PAGES 1 ET 35 : LA O30 DE JEAN FLORIN

(PHOTOS FREDERIC FLORIN)



LA RIMAU COURT DE L'AJECTA

SOMMAIRE

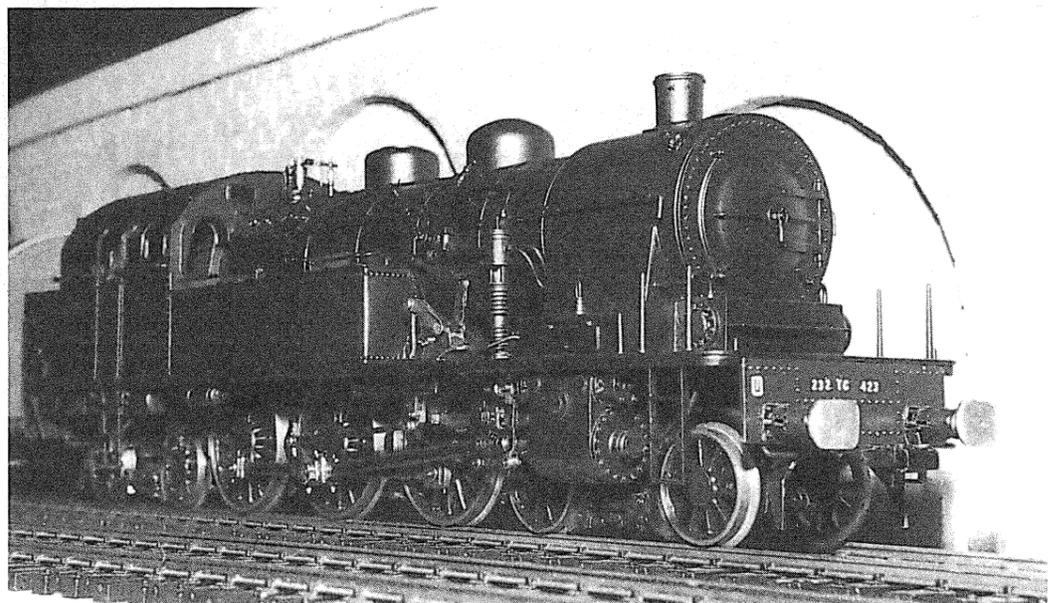
LES CHATTES FOURREES	2
LES TRAINS M'ONT TOUJOURS	
ETONNE	4
MON RESEAU DE GRENIER	5/10
CONSTRUCTION DU Y 2100	11
LA BATAILLE D'HERNANI	12-13
CONSTRUCTION DE LA 240 A	14-15
VOITURES PLM (FOURGON)	16/23
FAITES LE MUR	24
AU FIL DU RAIL	25
WAGON DE SECOURS (PLAN)	26
VOITURE POUR BOER (PLAN)	27
GRUE Om (PLAN)	28
MAISON DE VILLAGE (PLAN)	29
PETITES ANNONCES	30
GUIDE DU ZERO	31
BV DU BOURGET (PLAN)	32/34
RAMBOLITRAIN	36
(SALON DE LA MAQUETTE)	



PROCHAINEMENT

- * LES MERVEILLEUSES MACHINES DE JEAN FLORIN.
- * CONSTRUCTION D'UNE 220 PLM COUPE-VENT (LOUIS ROUVIERE)
- * BAN D'ESSAI DES MACHINES DE ANDRE FAURE, (EQUIPEES DE MOTEURS FOURNEREAU T 55).
- * PLANS DE LA 140 PLM

No 40



1

JEAN MATHIOTTE

PHOTO JEAN MATHIOTTE

LES TRAINS M'ONT TOUJOURS PASSIONNE

Depuis ma plus tendre enfance les trains m'ont toujours passionné. Né au début des années 20, jusqu'en 1945 j'habitais, il est vrai, en proche banlieue parisienne, à 500 mètres de la Nationale 1, qui franchit le réseau du Nord vers Creil, Amiens, Calais, Lille...

Souvent mon père, alors que j'étais encore tout jeune enfant, m'emmenait sur un chemin qui longeait la voie ferrée sur environ 1 km, d'où l'on pouvait, tout à son aise, "regarder passer les trains". Mon père me parlait de RAVACHOL, de REVOLVER, d'OUTRANCE ou de COURTE-QUELLE. Et oui, monsieur RAÇOT ! Moi j'ai connu les 230 D les 231 C, les 150 P et quelques autres; puis les superbes 141 TC et les fameuses CHAPELON.

Mes oreilles résonnent encore du halètement puissant de ces merveilleux engins qui, sur la voie montant vers Survilliers, crachaient de toutes parts. Enfin, quand un rapide descendait en pleine vitesse vers Paris, je me collais au grillage pour mieux sentir le déplacement d'air, entendre à peine, dans le vacarme du roulement, le chuintement de la machine, puis le tac tac des bogies. Quelques secondes, puis le bonheur et le rêve prenaient fin.

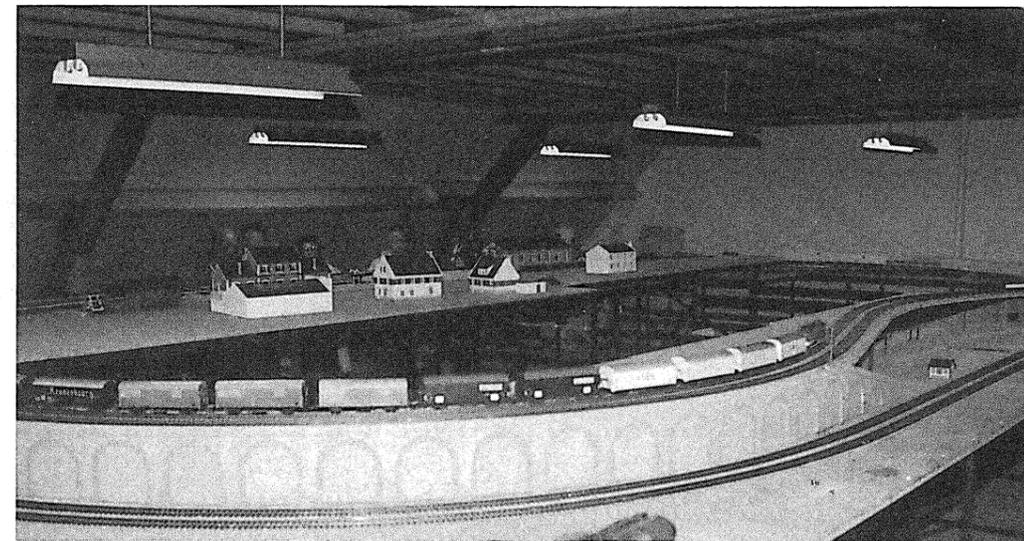
Ma mère étant originaire de la région d'Arras, on m'expédiait quelquefois dans la famille lors des vacances scolaires. Je me souviens que, pour un voyage de retour, ma grand'mère était venue m'accompagner. Très digne, la grand'mère !

avec son chapeau de paille, son cache-cou, ses gants et son inséparable parapluie. Nous attendions le train en gare d'Arras, en début d'après-midi, un rapide 1ère, 2ème et 3ème classes; une aubaine ! Ma grand'mère, il faut le dire, avait loué nos places, dont "un coin fenêtre face". Le train arriva bordé, du monde plein les couloirs. Impossible de trouver nos places dans ce méli-mélo de valises, de ballots, dans cette foule bigarrée où se mêlaient moult marmots. "Tant pis ! dit ma grand'mère, nous avons retenu nos places pour être assis, allons nous installer en 2ème classe". En 2ème classe, même scénario. Si bien que, de voitures en voitures nous nous sommes faufilés en 1ère classe où nous avons pu nous asseoir dans des fauteuils garnis de dentelles. Pendant ce temps le train avait déjà parcouru au moins vingt-cinq kilomètres. Car il fonçait ce train; il joignait Paris à 100 de moyenne, pensez donc ! Cela à une époque où la plupart des automobilistes se contentaient d'un bon 60 !

Un contrôleur vint à passer. Ma grand'mère plaida sa cause du mieux qu'elle put, invoquant la station debout pénible, vu son âge. C'est vrai qu'elle n'était plus jeune, mais tout de même encore bien alerte, et, évoquant le poids des années passées, j'imagine que, dans son orgueil de femme, elle a dû faire un réel effort.

Enfin, magnanime, le contrôleur nous laissa en paix. Quant à moi, le nez collé à la vitre, je savourais mon bonheur en regardant défiler le paysage, attentif à la marche du train, en priant, pour l'honneur des Chemins de Fer, qu'il fût à l'heure. Aussi, quand, après avoir franchi les derniers aiguillages de la gare du Nord, il s'arrêta à la minute près, une joie intense emplit mon cœur d'enfant. Car, après tout, n'était-ce pas "mon train" ?

JEAN MATHIOTTE



2

MON RESEAU DE GRENIER

JEAN MATHIOTTE

C'est en 1972 que me vint l'idée de me lancer dans le modélisme ferroviaire lorsque l'âge de la retraite serait venu, c'est-à-dire une dizaine d'années plus tard.

A l'époque, ma maison ne permettait pas l'implantation d'un réseau. Mais, traumatisé par un urbanisme anarchique et démentiel, nous avons décidé, mon épouse et moi-même de nous retirer à la campagne, ou tout au moins dans une région plus hospitalière.

En attendant j'achetais tout ce que je pouvais trouver en "0", en matériel roulant de grande diffusion (LIMA, POLA, RIVAROSSA). Aujourd'hui je ne le regrette pas; à l'époque un wagon marchandises LIMA valait 10 francs, et la fameuse BB 67000, 60 francs. (Voir LOCO-REVUE n° 332).

En 1978, nous emménageons dans notre nouvelle maison qui offre un grenier de 125 m², désigné comme combles aménageables en terme d'architecture. Je dis cela car, pour rendre cet espace habitable, j'ai dû procéder à son isolation, construire un faux plafond et recouvrir les chevrons d'un contre-plaqué de 10 mm. Puis vinrent les travaux pour l'éclairage, soit dix appareils industriels à deux tubes de néon. Le sol cimenté reçut deux couches de peinture

appropriée, ce qui, par la suite, se révéla bénéfique par l'absence totale de poussière. Enfin, la construction proprement dite du réseau commença dans le courant de l'année 1980.

En voici donc la description :

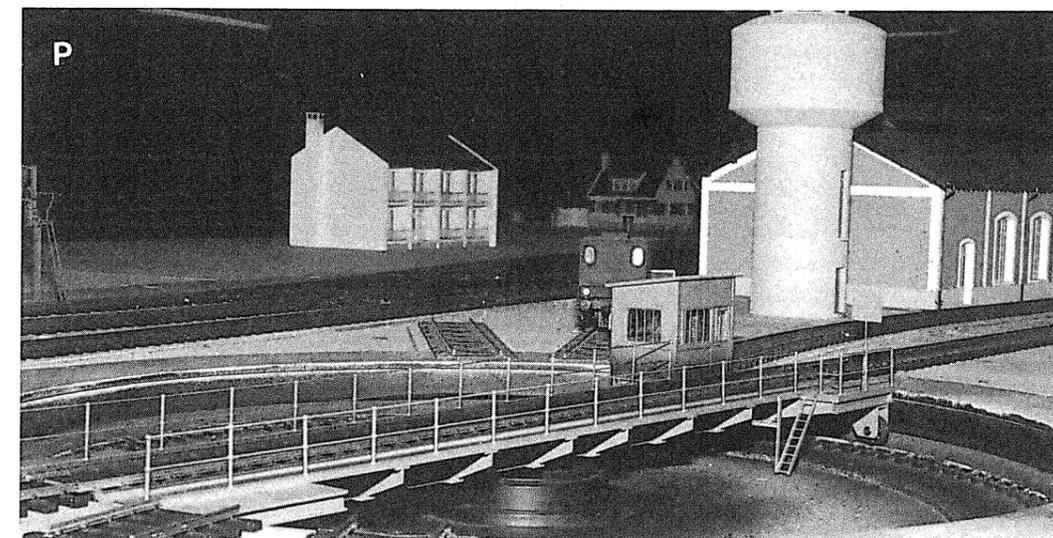
1o- THEME DU RESEAU

Ligne à double voie, à traction autonome, vapeur et diesel, avec gare de passage de moyenne importance, à deux voies principales et voies d'évitement, avec halle à marchandises et annexe traction.

2e- LE TRACE

Inspiré, dans son esprit, du réseau HO de Mr. J.F. PICARD (la ligne de Verneuil) décrit dans le n° 367 de LOCO-REVUE de décembre 1975. Donc, circuit en double boucle, avec deux rampes permettant l'implantation d'une coulisse sous la gare, au niveau inférieur. Le niveau I se situe à 1,120 m. au-dessus du sol; le niveau 2 à 1,300 m. La coulisse est disposée comme une gare de triage, avec dix voies parallèles (cinq dans chaque sens) permettant le stockage de dix trains de bonne longueur (jusqu'à dix voitures longues).

REPORTAGE PHOTOS :
J. ARCHAMBAULT



JEAN MATHIOTTE

Cette coulisse est semi-automatique. A l'aide de l'un des interrupteurs disposés sur le pupitre de contrôle, on peut donner le départ à un train quelconque (un seul dans chaque sens). Celui-ci après un mètre parcouru environ, commande l'aiguille d'entrée convenable pour le retour dans la coulisse. Tout ceci se passant hors de la vue de l'opérateur, une lampe témoin affectée à chaque voie, reste allumée pendant la durée du trajet. Les aiguilles de sortie sont "flottantes", leur pointe de coeur reliée électriquement à leur homologue d'entrée.

3e- ALIMENTATION,

Pulsotemps de JIDEY (acheté en kit), un pour chaque sens de circulation. Les accessoires, signaux, leds, moteurs d'aiguilles sont alimentés par un chargeur de batterie de 12 Volts.

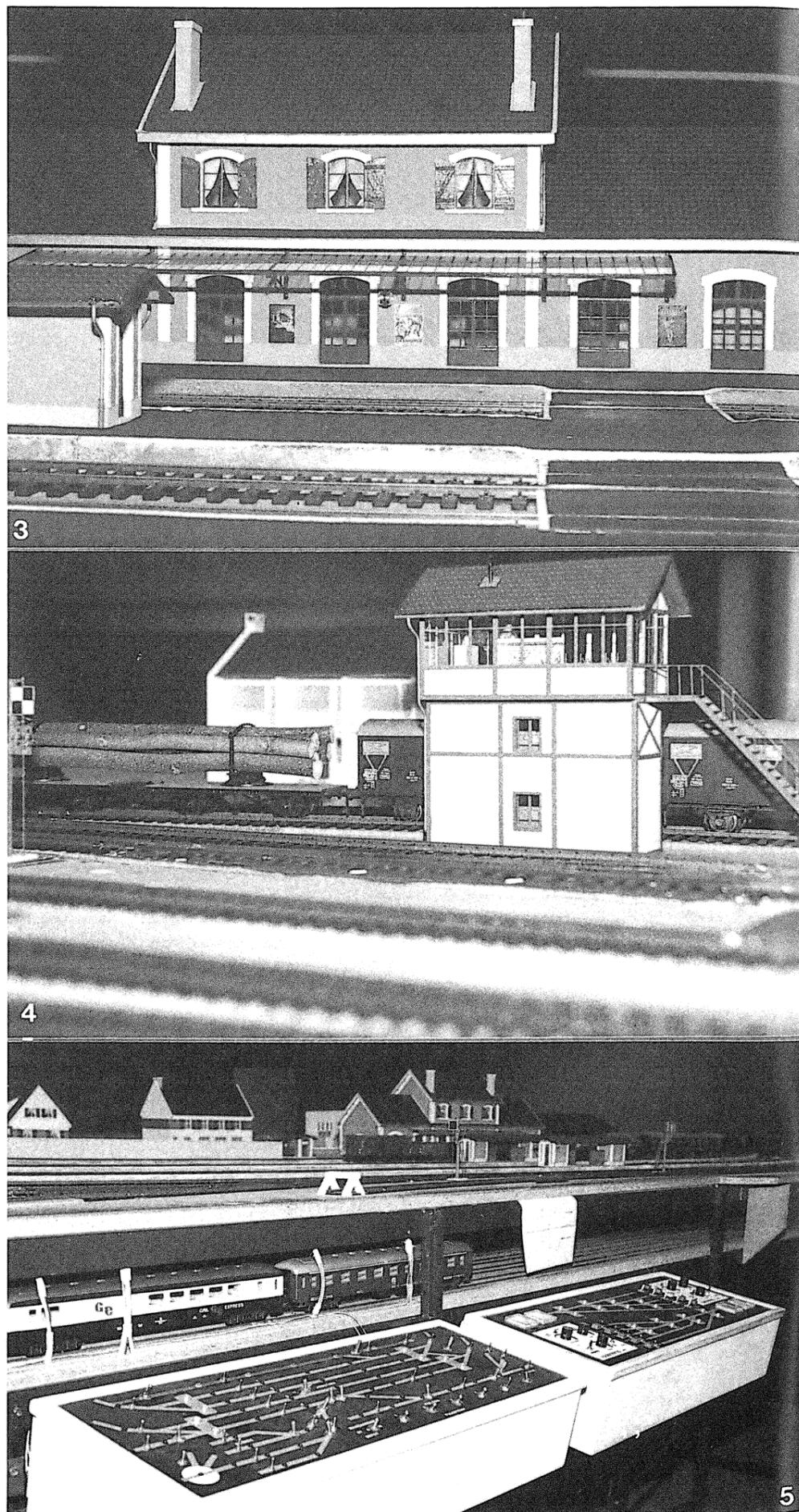
4e- LA VOIE

C'est de la KESSELBAUER de KIT-ZERO, d'un bel aspect, rails en maillechort bruni et traverses plastique.

Les aiguillages sont de fabrication maison, avec pointe de coeur alimentée et moteur à mouvement lent FULGUREX. Les rayons des courbes varient de 2,20 à 2,60 m. et les rampes reliant les deux niveaux ont une déclivité de 2 à 2,5 %

5e- SIGNALISATION

Elle est mécanique; elle aussi de fabrication maison, reproduisant les signaux simplifiés SNCF, avec deux feux de nuit fonctionnels.



JEAN MATHIOTTE

Ces signaux purement figuratifs n'influencent en aucune manière la marche des trains (pas de bloc-système). Ils s'animent en fonction des aiguilles de sortie ou d'entrée de la gare.

6e- EXPLOITATION

Deux pupitres de commande, installés côte à côte, l'un affecté exclusivement à la coulisse souterraine, l'autre aux voies de surface, permettent une exploitation facile du réseau.

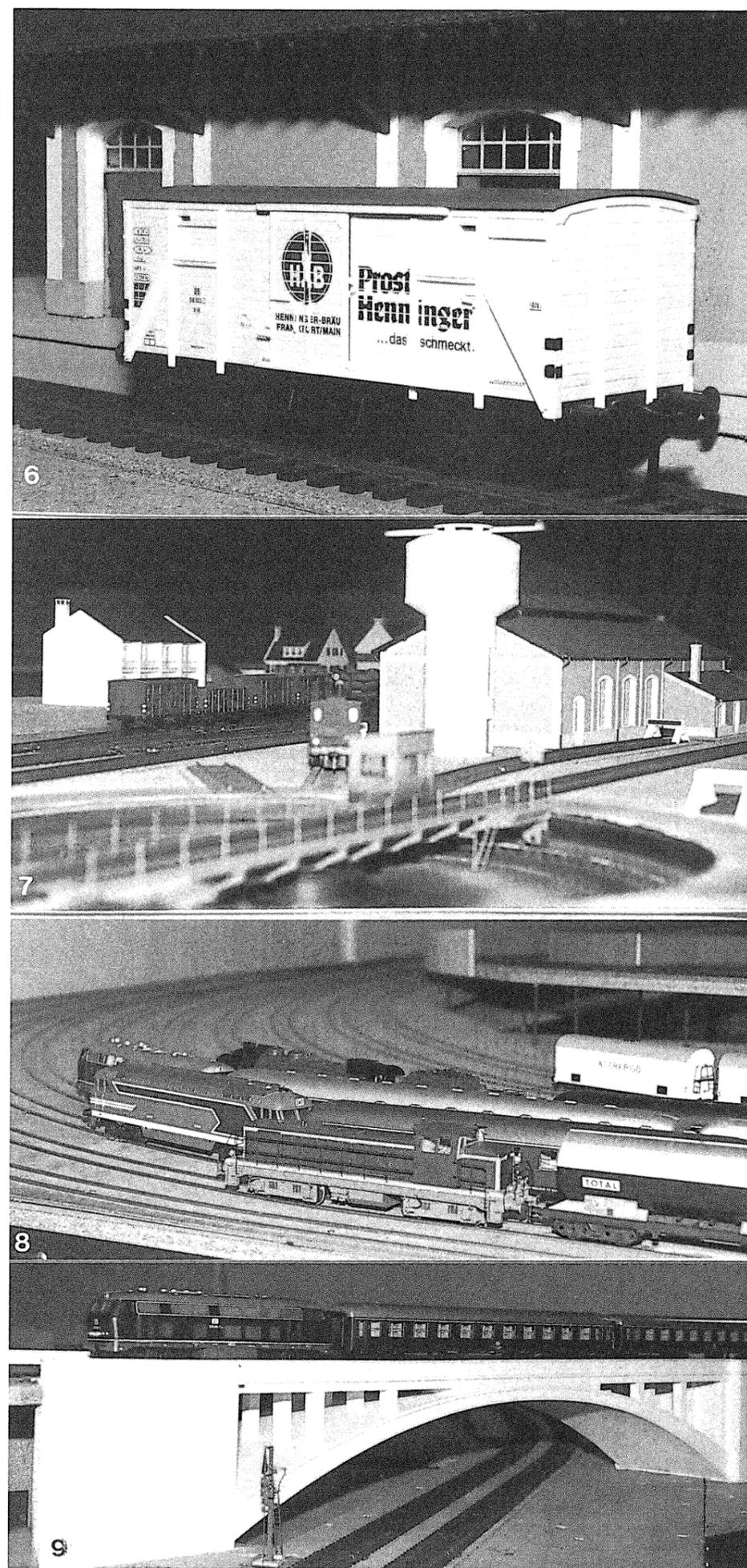
Les deux Pulsotemps de régulation sont incorporés au pupitre de la coulisse. Comme indiqué plus haut, deux trains peuvent circuler simultanément, un dans chaque sens, les deux circuits étant indépendants l'un de l'autre.

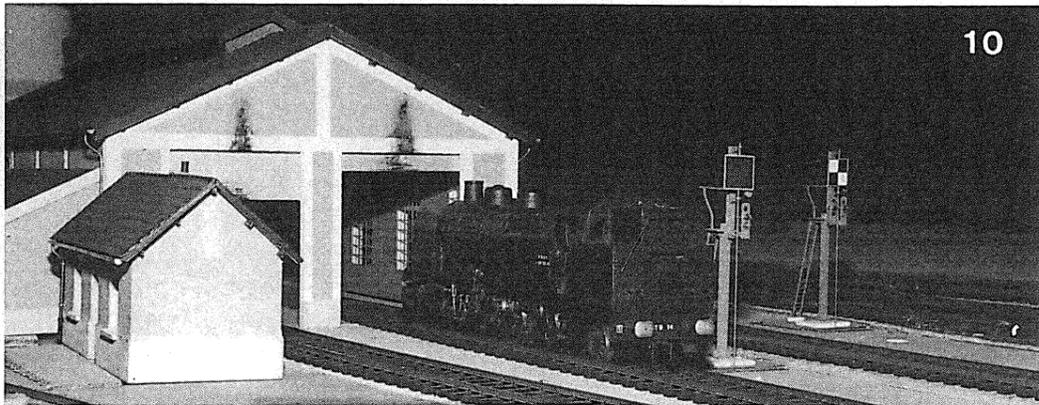
Le pupitre, en fait le TCO affecté au faisceau de la gare, est des plus classiques avec ses leds et ses interrupteurs permettant de distribuer ou de neutraliser le courant en tous points de la voie.

Pour les manoeuvres nécessitant le passage d'un circuit à un autre, afin d'éviter les problèmes de polarité, une troisième source de traction (un pulser) est reliée par un câble souple. Des commutateurs peuvent neutraliser la source Pulsotemps et connecter le Pulser avec les voies 1,2,3,4,5, ensemble ou séparément.

Ainsi, par exemple, un locotracteur peut très bien manoeuvrer sur les voies 3,4,5 pendant qu'un train passe sur la voie 2.

Le pont tournant de 26 mètres de l'annexe traction, est lui aussi de fabrication maison. Mécanisme très simple. Un moto-réducteur, dissimulé dans la cabine, prend appui par l'intermédiaire d'un galet à bandage caoutchouté, contre la paroi verticale de la fosse. Calé sur l'axe et sous la fosse, un disque de 220 mm de \varnothing , muni à sa périphérie d'encoches correspondant aux voies adjacentes, assure, avec l'aide d'un taquet à ressort, jouant lui-même le rôle de contacteur, le bon fonc-





JEAN MATHIOTTE

tionnement de l'installation.

7e- MATERIEL MOTEUR

a) LOCOMOTIVES A VAPEUR.

- Une O30 T POLA,
- " 131 T de dessin libre,
- " 231 K ex PLM et tender 38 A,
- " 230 F ex PB et tender semi-cylindrique,
- " 232 TC ex T 18,
- " 141 R charbon en kit SEMBLAT.

Toutes ces machines,sauf la POLA bien sûr, sont de fabrication personnelle avec motorisation KIT-ZERO, essieux suspendus,roues isolées à la jante. La 141 R n'a plus de SEMBLAT que le nom,tant j'ai dû remédier à bien des défauts (rainures des boîtes d'essieux mal centrées par rapport à l'alésage,fonderie grossière des roues motrices (remplacées par des KIT-ZERO),embiellage en bronze "caramel mou", entièrement refait en acier ainsi que les glissières...etc.). Finalement j'aurais mieux fait de réaliser cette machine comme les précédentes, avec les pièces KIT-ZERO disponibles. Cela m'aurait coûté moins cher et ne m'aurait pas demandé plus de temps.

b) LOCOMOTIVES DIESEL.

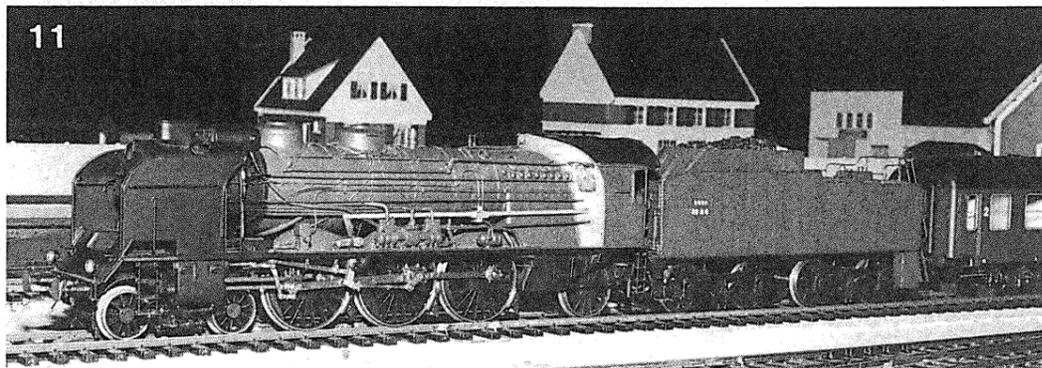
Un loco-tracteur RIVAROSSSI modifié,
Trois BB 67000 LIMA, repeintes aux couleurs réelles et superdétaillées. Deux bogies moteurs équipés chacun de deux moto-réducteurs FAULHABER (les mêmes que sur la BB 63000 de Mr. CHABERT)

- Une BB type V 160 de la DB,RIVAROSSSI.
- " BB 63000 de fabrication maison,

Ces deux dernières machines sont,elles aussi, motorisées comme les BB LIMA.

En attente de montage :

Un loco-tracteur 7100 de l'ATELIER DU CHATEAU D'O.



PAGE 8

8e- MATERIEL REMORQUE

a) VOITURES VOYAGEURS

- 20 voitures voyageurs LIMA,dont 2 grill-express et un restaurant,
- 17 voitures RIVAROSSSI,se décomposant comme suit :
 - 5 avec sigle DB,attelées à la V 160,
 - 6 avec sigle SNCF,attelées à la 231 K,
 - 5 boîtes à tonnerre attelées à la 231 TC.

b) WAGONS MARCHANDISES

- 44 wagons divers,LIMA et RIVAROSSSI,dont 7 citernes à bogies et 5 porte-containers,
- 26 wagons divers POLA.

9e- LE DECOR

Tout ce qui figure sur le plan est terminé,sauf la fosse et le parc à charbon. Le relief du terrain n'est pas commencé,ni le ballast. En revanche la plupart des bâtiments,devant constituer le quartier de la gare (le centre ville est supposé se situer à 2 ou 3 km),sont présents sur le plateau. A savoir :

- Un hôtel,
- Un garage Renault avec sa vitrine d'exposition,
- Deux maisons d'habitation,
- Un petit immeuble collectif (La résidence Chapelon ?),
- Un hangar en bois devant s'implanter dans une entreprise de travaux publics.

En projet : peut-être encore une ou deux maisons.

Le décor une fois terminé (relief,végétation),en aucun point d'observation on ne pourra voir le côté opposé du plateau;ceci afin de masquer la circulation des trains en circuit fermé.



JEAN MATHIOTTE

12

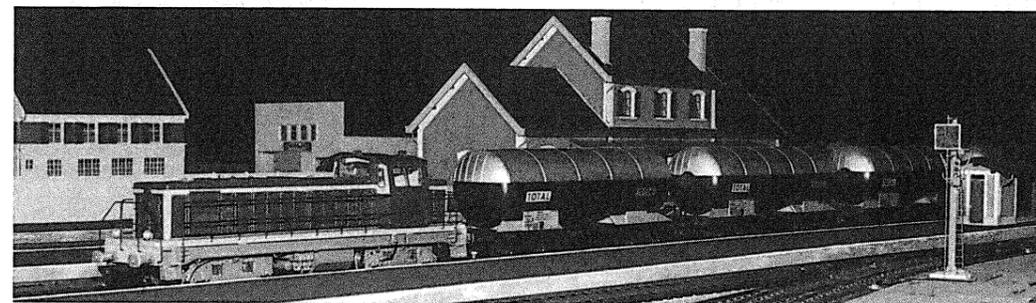
CONCLUSION

Avant de terminer,je tiens à dire,et cela en toute modestie et au risque de relancer "LA BATAILLE D'HERNANI",combien l'adoption de moteurs à rotor sans fer pour le matériel de traction, fut bénéfique. Aucun encrassement, facilité par des roues à bandages en acier,des rails passés au papier abrasif ultra-fin et un local exempt de poussière.

Sûrement des puristes ou certains autres plus qualifiés que moi en la matière pourraient déceler certaines erreurs. Mais je l'ai construit pour mon seul plaisir et il me permet de rêver. Peut-être,certains de ma génération se souviennent-ils de cette chanson : "Tout est permis quand on rêve". Alors ...

JEAN MATHIOTTE

Ce réseau peut,avec un peu d'imagination, évoquer vaguement un site de la région EST,ne serait-ce que par le matériel moteur (locomotives 231 K, P 8,T 18).



13

VERS LA PERFECTION !

JEAN-CLAUDE RAGOT

Un modèle,qu'il soit superbe ou simplifié,n'est vraiment mis en valeur que par le mouvement.Le mouvement c'est la vie,et le réseau est la seule façon,pour nos modèles,de s'exprimer pleinement.

JEAN MATHIOTTE fait partie de ces "aristocrates du rail" comme les BARBE,CIBERT,BALDIT,LEGUILLIER ... j'en passe,évidemment,et non des moindres, qui ont tout mis en oeuvre dès le départ pour assurer le succès final.

On entend souvent dire : "Le Zéro,oui,c'est bien, mais c'est statique,c'est bon pour la vitrine !". Voyez déjà,au fil des pages d'Histoire d'O,le nombre respectable de réseaux décrits ! Et,croyez-moi,nous n'avons pas épuisé le sujet. J'en connais beaucoup d'autres que vous découvrirez,j'espère,dans les années à venir.

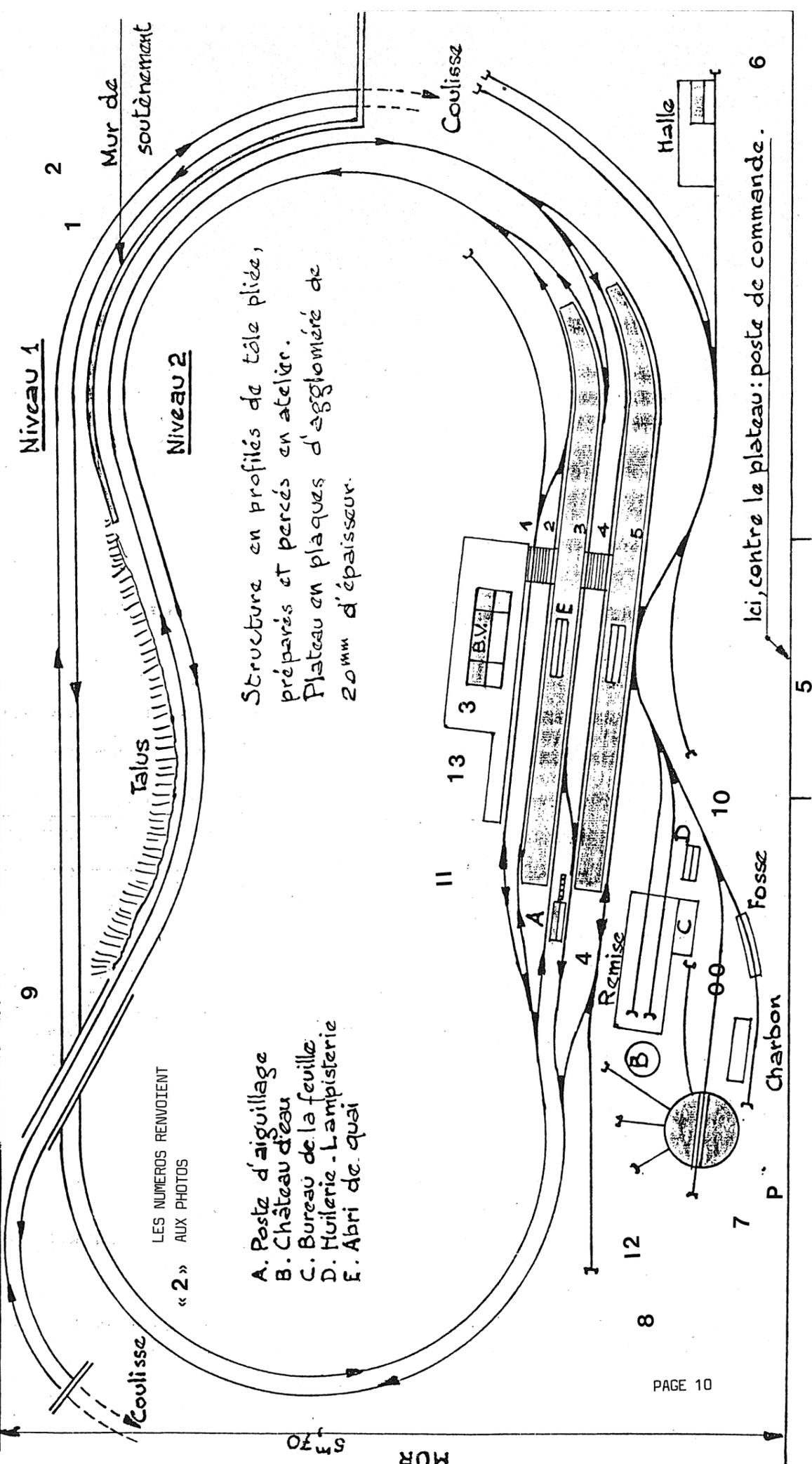
JEAN MATHIOTTE est un personnage qui joue sur toute la gamme du savoir-faire avec,à la fois,art et compétence. Rien n'est laissé au hasard dans ses réalisations.Chaque chose est pensée,dessinée,construite,et la fin est conforme à l'idée originale.

Nous attendons avec impatience le reportage final lorsque le décor sera achevé. Nul doute,nous ne serons pas déçus.

A l'ouvrage,monsieur Mathiotte,nous sommes impatients,vous le savez;vous nous avez entraînés vers la perfection,nous ne vous trouverons pas d'excuses.

JEAN-CLAUDE RAGOT

10^m,75
Pourtour du Plateau



PAGE 10

METRO BOULOT YOYO

Y 2100

JOSE CARLOS NUNES

(VOIR H.D'O N° 39)

LA CAISSE

I - LES CAPOTS

Trois pièces pour la réalisation de chaque capot, les côtés et le dessus qui sera mis en forme sur ces côtés entretoisés à la bonne largeur.

Commencer toujours l'assemblage par le bas du côté opposé à la cabine, puis couper l'excédent côté cabine, s'il y en a.

Les perçages repérés sur les schémas sont ceux destinés à recevoir les mains-courantes et montoirs.

Pour la grille de ventilation du moteur, deux solutions. L'hiver deux panneaux recouvrent l'ouverture de la grille, vous pouvez les graver directement sur la caisse. L'été il faut représenter la grille par du métal déployé KIT-ZERO. Se reporter aux plans pour plus de clarté.

II - LA CABINE

là aussi trois pièces. Les deux faces symétriques au niveau des baies. Mais sur la face avant il faut graver les encadrements de portes. Pour obtenir le galbe de la toiture, décalquer sur les plans de la forme, puis la reproduire sur la pièce à découper.

Les côtés seront constitués par une seule mise en forme sur les faces correctement entretoisées. Couper, là aussi, l'excédent s'il y en a. Assembler les faces et la toiture: côtés par l'axe de toiture représenté sur le schéma.

III - ASSEMBLAGE DE LA CAISSE

Assembler les deux capots et la cabine en un seul élément. Vérifier sur le châssis que tout se positionne correctement.

IV - DETAILLAGE

Réaliser la cheminée selon le schéma; puis, à 2mm du sommet, poser un tube de 3 mm de \varnothing , qui dépassera légèrement de la cheminée. Ajuster la cheminée sur la caisse.

Poser les mains-courantes et montoirs en fil de 0,5 mm.

Poser le bouchon du radiateur, la trompe avec les deux tôles situées devant, les poignées de capots, la gouttière au-dessus des baies sur les côtés de cabine.

*) Pour les porte-drapeaux deux solutions. Avant 1961 ceux-ci sont disposés dans les angles à gauche de la cabine, à la moitié de la baie. Après 1961 ils sont fixés sur les traverses de choc côté droit.

*) Pour les porte-lanternes; avant 1961 ils sont au nombre de 4 par face, 2 sur les traverses de choc au-dessus des tampons, mais côté extérieur. Et 2 entre les baies 1 et 2, et 3 et 4, sur les faces de la cabine. Après 1961, plus que 2 porte-lanternes par face sur le tablier entre le phare et l'extrémité de la traverse.

V - ASSEMBLAGE CAISSE ET CHASSIS

Personnellement j'ai laissé cet assemblage amovible, la caisse s'emboitant dans son plancher fixé sur le châssis et légèrement surélevé, ainsi que dans le plancher du châssis, à l'avant et à l'arrière. (Voir sur les plans).

VI - FINITION DU MODELE

Finir la pose des mains-courantes et montoirs entre la caisse et le châssis. Attention, les mains-montoirs, fixées sur le châssis, à l'avant sur les traverses de choc, n'ont été installées qu'après 1961.

Faire l'aménagement de la cabine, simplement évoqué (n'en ayant pas la disposition). Le pupitre de conduite se trouve sur la face avant, et, celui-ci, contient les résistances des lampes KIT-ZERO, seul endroit disponible et facilement accessible. (Voir plan pour emplacement des détails).

VII - DECORATION

A l'origine la caisse était verte, le châssis noir satiné, les traverses rouge-vermillon entourées par un liseré blanc. Inscriptions blanc-mat.

Après 1961 la caisse est vert-celtique, le châssis gris-ardoise, les traverses jaune-jonquille et les inscriptions noires. En ce qui concerne les bandes de visibilité jaune-jonquille appliquées à l'ensemble des loco-tracteurs, seule une partie de la série les a reçues; aussi vous pouvez les oublier lors de la décoration de votre modèle, sinon voir plan pour emplacement.

Vous pouvez aussi créer une livrée fantaisiste, la série ayant été vendue à des particuliers qui les ont souvent repeints dans leurs couleurs propres. Soyez imaginatifs.

VIII - CONCLUSION

Si vous rencontrez des problèmes questionnez-moi par l'intermédiaire d'H.D'O.

En ce qui concerne le fonctionnement de votre engin :

- Lestez-le au maximum pour une meilleure adhérence.
- Ne lui demandez pas de tracter 30 wagons, sa puissance en miniature comme en réalité étant plus que limitée. Le mien a tout de même tracté une rame de 5 wagons CMF, laiton.
- La vitesse maxi étant de 50 km/h, en déplacement h.l.p. et de 15 km/h en manœuvre, privilégiez la souplesse à la vitesse.

JOSE CARLOS NUNES



LA BATAILLE D'HERNANI



(VOIR H D'O DEPUIS LE N° 32)

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

BEAUMARCHAIS

N D L R

Ayant (provisoirement) égaré (suite à une réorganisation du bureau) une lettre de M. G.A. de CORBIER, datée du 18,7,91, nous sommes désolés de ne pouvoir la donner ici. Mais son intérêt est tel que nous reproduisons ci-après la réponse.

Disons seulement que M. de CORBIER trouvait :

- "l'avis personnel de H" un peu sévère. (Voir H. d'O n° 38, page 20).
- Le Zéro coûteux,
- Dommage d'envoyer son rail WEBER et ses moteurs FOURNEREAU à la casse .

REPONSE A LA LETTRE de M. de CORBIER

Votre lettre à M. Archambault est très intéressante à plus d'un titre et votre vision du modélisme ferroviaire en France est très juste, à quelques petits détails près.

Tout d'abord je dois vous dire qu'il s'agissait en fait d'un petit mot que j'avais envoyé à M. Archambault. Cela paraît un peu sec, mais ce n'était pas destiné à passer dans la revue (M. Archambault aime bien mettre un peu d'huile sur le feu de temps en temps) (*). C'est vrai qu'il conviendrait dans l'ensemble d'être un peu plus nuancé, mais on voit trop de gens donner des avis définitifs et sans appel (notamment sur les motorisations).

= En ce qui concerne le problème du prix du Zéro en France, je pense que malheureusement c'est un problème insoluble, le marché des amateurs étant beaucoup trop faible. Les constructeurs (artisans) vendant peu, sont obligés, pour vivre, de vendre cher, donc de se choisir une clientèle fortunée.

= Bien sûr il ne faut pas jeter le rail WEBER ni les moteurs FOURNEREAU (qui fonctionnent très bien). Mais il s'agit de produits anciens complètement dépassés techniquement aujourd'hui. Si vous en avez utilisez-les. Mais, pour le nouvel amateur qui arrive au Zéro et qui doit s'équiper, ils font figure de dinosaures face aux produits

modernes et ne sont pas à conseiller. Quant aux prix, le Portescap RG7 coûte 600 F (moteur + réducteur) contre un petit 500 F pour le Fournereau (moteur seul !). Ajoutez à cela qu'il ne consomme que 400 mA à pleine charge et peut être alimenté par un petit contrôleur électronique Pentroler (400 F + un transfo 12 V 500 mA). Les techniques modernes ne sont pas réellement plus chères que les anciennes. Vous trouverez également du rail Vignole chez MARCWAY en Angleterre (vend par correspondance); réellement à l'échelle et moins cher que le Weber. Quant aux roues, les produits SLATER'S sont vraiment d'un prix très abordable.

= Vous comparez avec le prix du LGB, mais il faut savoir que LGB est un produit de grande diffusion (la seule vente aux USA pourrait faire vivre la marque). On trouve, par contre, en Angleterre des kits plastique bon marché (mais de qualité douteuse) qu'on peut améliorer avec des pièces laiton. Mais là encore il ne faut pas rêver, le marché français est quasiment inexistant, surtout pour du moulage plastique (les moules coûtent très cher). Quant à la résine je pense qu'il vaut mieux jeter un voile pudique sur ce produit.

Le laiton (et tous les alliages cuivreux) reste le produit le plus facile et le plus agréable à utiliser, mais en Zéro les surfaces sont 4 fois plus grandes qu'en HO et on arrive vite à des prix élevés.

La technique la plus simple de création est la découpe chimique (surtout avec les moyens techniques modernes de la micro informatique), mais il ne faut pas s'attendre à des miracles. Les économies faites sur la création des outillages suffisent tout juste à compenser l'inflation sur les matériaux.

= Vous avez parfaitement raison de vous battre contre le terrorisme intellectuel des revues. Le modélisme doit être avant tout un loisir, une détente de l'esprit et surtout une œuvre personnelle.

L'avantage d' Histoire d'O est que cette revue donne la parole à qui veut bien la prendre. On y trouve donc décrit différentes façons de pratiquer le modélisme et cela reste très ouvert. Je ne suis pas d'accord avec tout ce qui s'y écrit (c'était l'objet de ma lettre H), mais il faut de tout pour faire un monde.

H

(*) Seulement pour ... ranimer la flamme !

LA BATAILLE D'HERNANI

DANIEL TREMOIS

Dans le dernier Histoire d'O, sur le compte-rendu du SALON DE LA MAQUETTE, vous ragiez contre une équipe de télévision filmant un réseau spaghetti.

Je pense que vous êtes au régime, prenez des plats plus consistants de marques FLESHMAN, JOUEF ou LIMA. Vous me direz que ce sont des réseaux de démonstration, d'accord. Ah! si FULGUREX pouvait en faire un, vous auriez le gruyère en prime.

Trêve de plaisanteries!

Ce réseau est un condensé de toutes les sensibilités des membres de l'association qui a pour but de faire connaître le train miniature au public et non de faire de l'élitisme.

Je suppose que vous avez moins bien regardé ce réseau que le président de la FFMF, qui, lui, a trouvé un intérêt, et ce n'est pas sur le stand du ZÉRO que les trains risquent de bondir et encore moins de filer devant des gares en plastique.

Ce réseau s'adresse à un public, le stand du ZÉRO à des connaisseurs; mais nous avons le même souci, la reproduction du chemin de fer en miniature.

Alors, de grâce, ne soyez pas nombriliste et ne dénigrez pas ce réseau, peut-être que les admirateurs d'aujourd'hui seront les Zéroïstes de demain.

DANIEL TREMOIS

PS. Je suis membre de l'ASSOCIATION DES MODELISTES FERROVIAIRES DU CENTRE (AMFC) et du CERCLE DU ZÉRO.

REPONSE

C'est vrai qu'autrefois je n'aimais guère le ton grinçant et sectaire des "CAHIERS DU CINEMA" ! Pourtant je dois reconnaître que ce cinéma de grand'papa avait besoin d'être secoué et que les CAHIERS avaient raison.

Bien sûr ! dans le compte-rendu, ma "rage" allait surtout vers cette chaîne de télévision au regard si peu averti.

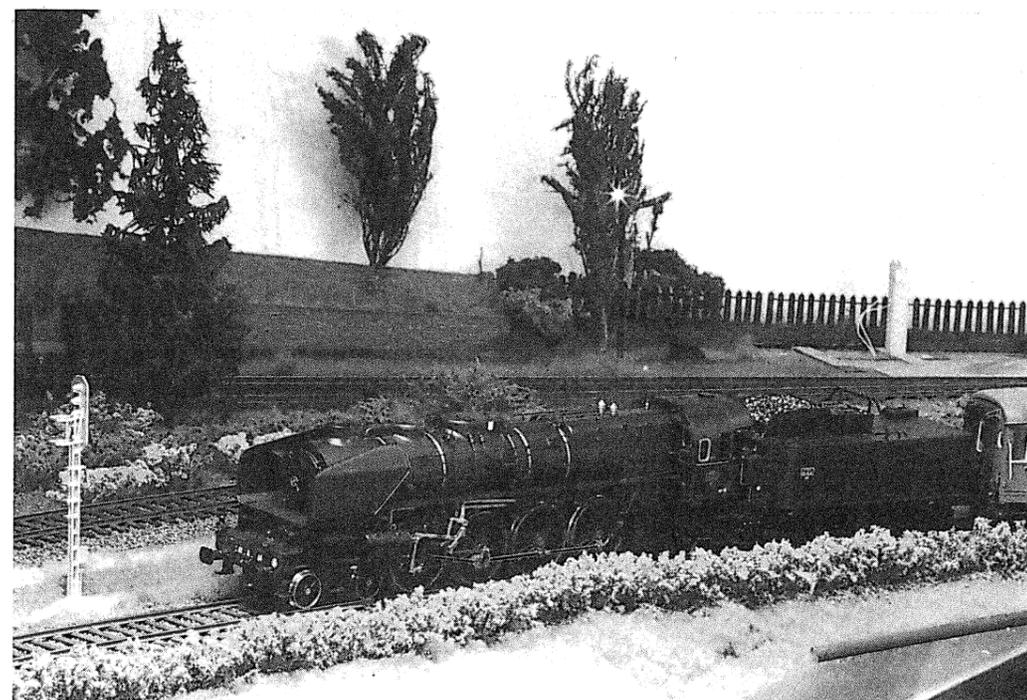
Avez-vous vu, cher lecteur, la magnifique émission de FR3 consacrée aux bateaux du Salon ? C'était remarquable. Sans doute parce que piloté par "THALASSA". C'est à dire des gens du métier. Des passionnés de la mer qui ont su assister ces professionnels des médias qui ne peuvent être spécialistes en tout.

Qu'on le veuille ou non le SALON DE LA MAQUETTE est devenu élitiste. Bateaux, avions, hélicoptères radio-commandés, dioramas, reproductions de toutes sortes ne souffrent plus la moindre médiocrité.

Aujourd'hui la PORTE DE VERSAILLES apparaît comme un haut-lieu du modèle réduit et de la formation du public. Et le chemin de fer qui tourne en rond, qui agaçait déjà JEAN EDMOND FOURNEREAU le fondateur de LOCO REVUE, ce train est-il vraiment à sa place dans les expositions de prestige ?

Mais, peut-être n'ai-je pas bien regardé ce réseau et suis-je injuste envers ses constructeurs ? ... Alors je souhaite que ceux-ci prennent cette boutade seulement comme une invite à plus d'exigence.

Jacques Archambault



R
E
S
E
A
U

R
O
G
E
R

S
T
E
F
F
E
N

HENRI ARNAUD

(VOIR H. D'O DEPUIS LE N° 35)

Pour assurer un alignement parfait du corps de chaudière, on pourra ajouter un 3^{ème} support C devant l'évasement, et semblable au support B précédemment décrit; mais à 15 mm au-dessus du tablier.

Effectuer l'évasement pour obtenir un Ø de 48 après avoir pratiqué une échancrure de 12 mm (E) sur la longueur de l'évasement 44 mm, ce qui facilitera cette opération.

Après 15 années j'avoue ne plus me souvenir de la façon dont j'ai effectué celui-ci; mais n'ai pas non plus souvenir que cela m'ait posé un problème et l'idée qui me vient est, je pense, valable.

Avec un tube de Ø intérieur 43/44 mm, longueur 108 mm, serré à l'étau, y introduire la chaudière, et, avec une tige d'acier ou un morceau de tube Ø 10 à 20, long de 40 cm (ces cotes données à titre indicatif) imprimer un mouvement de rotation de l'intérieur en forçant contre la paroi pour obtenir l'évasement de 48 mm. Cette opération est indispensable pour la réalité de la silhouette de cette loco, bien visible.

Ceci obtenu, façonner la face AR du foyer en laiton épaisseur 5/10, suivant dessin. Découper au bas l'ouverture pour passage de la motorisation, river des chutes de cornières de 3 x 3 (S), qui supporteront l'enveloppe du foyer.

Mise en place du corps de chaudière sur ses 3 supports A, B et C par soudure. Y accoler la face AR du foyer par soudure. Souder sa base sur le tablier et souder aussi le cercle de chaudière (C).

Le foyer, d'un développé de 76 x 148 (dimensions théoriques qu'il vaut mieux augmenter à 150 en ajustant au besoin), sera en laiton de 3/10.

Etudier la face AV du foyer (F) qui devra être amovible pour introduire le moteur et permettre sa dépose.

La traverse AR aura déjà pu être mise en place, ainsi que les marche-pieds. Monter le cylindre (H) et la triple-valve, les deux tubes de 14 et 16/10 venant de la pompe ACFI.

Les 4 boîtes à huile, dites "tabatières" (T) seront tirées de profilés carrés de 3 x 3 ramené à 2,5 pour la largeur. Couvercles de 8/10 arrondi, percés de 4 trous pour recevoir les "tuyaux" de descente en 3/10. En-dessus de chacune une petite bande de 1 mm de large.

En confectionnant l'enveloppe du foyer ne pas oublier de percer les trous qui recevront les autoclaves.

Ces pièces, ainsi que la pompe à air bi-compound et l'ACFI ne seront pas décrites ici : on doit pouvoir se les procurer chez KIT-ZERO.

Je signalerai simplement les Ø des diverses tuyauteries, les photos sont suffisamment explicites pour en exécuter les contours.

Entre les deux lignes de rivets du foyer se placent 3 petites poignées correspondant à 3 panneaux démontables.

En ce qui concerne la cabine je signale aux lecteurs que la photo de la page 16 du n° 37 et celle de la page 19 du n° 38 d'H. d'O, représentent la loco 4107 dont l'arrondi du haut et les fenêtres ont été modifiés pour effectuer les essais sur la région Ouest, dont le gabarit est plus étroit. A cette occasion, aussi, un tender Nord de 37 m³ y était accouplé.

Après ces essais la cabine et les fenêtres furent remises dans leur état normal et la machine retrouva son tender P0 modifié de 26 m³ et 3 essieux.

La description de la cabine fera l'objet d'un prochain numéro.

HENRI ARNAUD

A SUIVRE

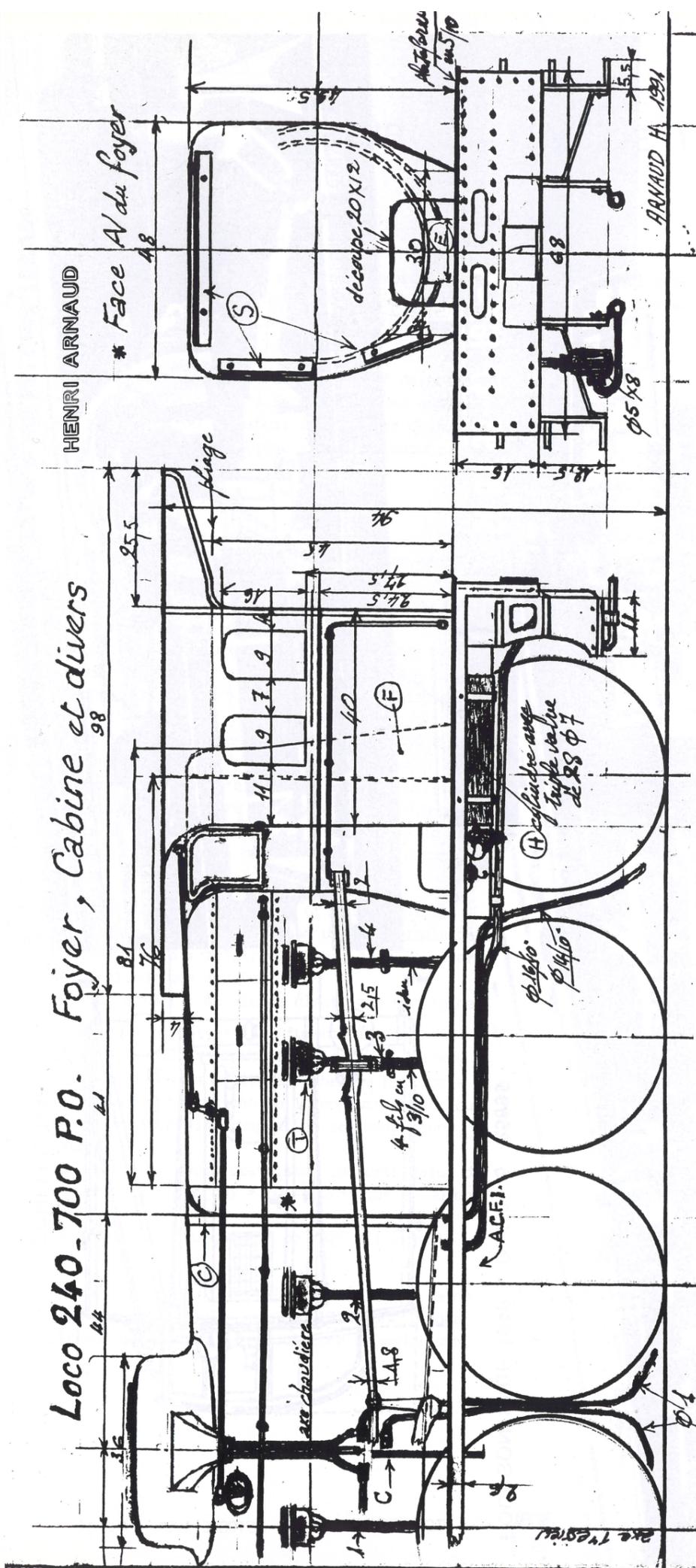
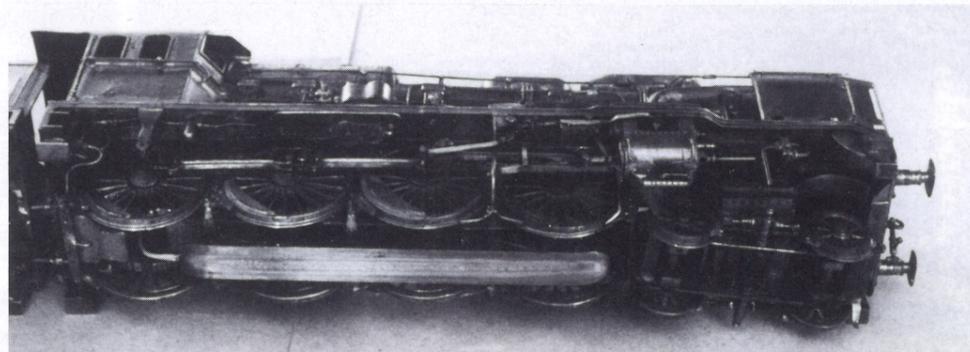
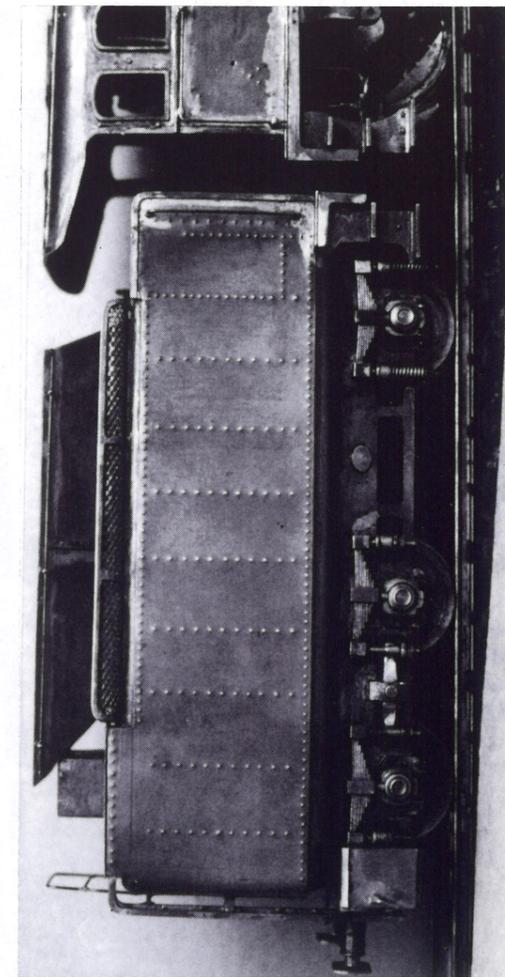
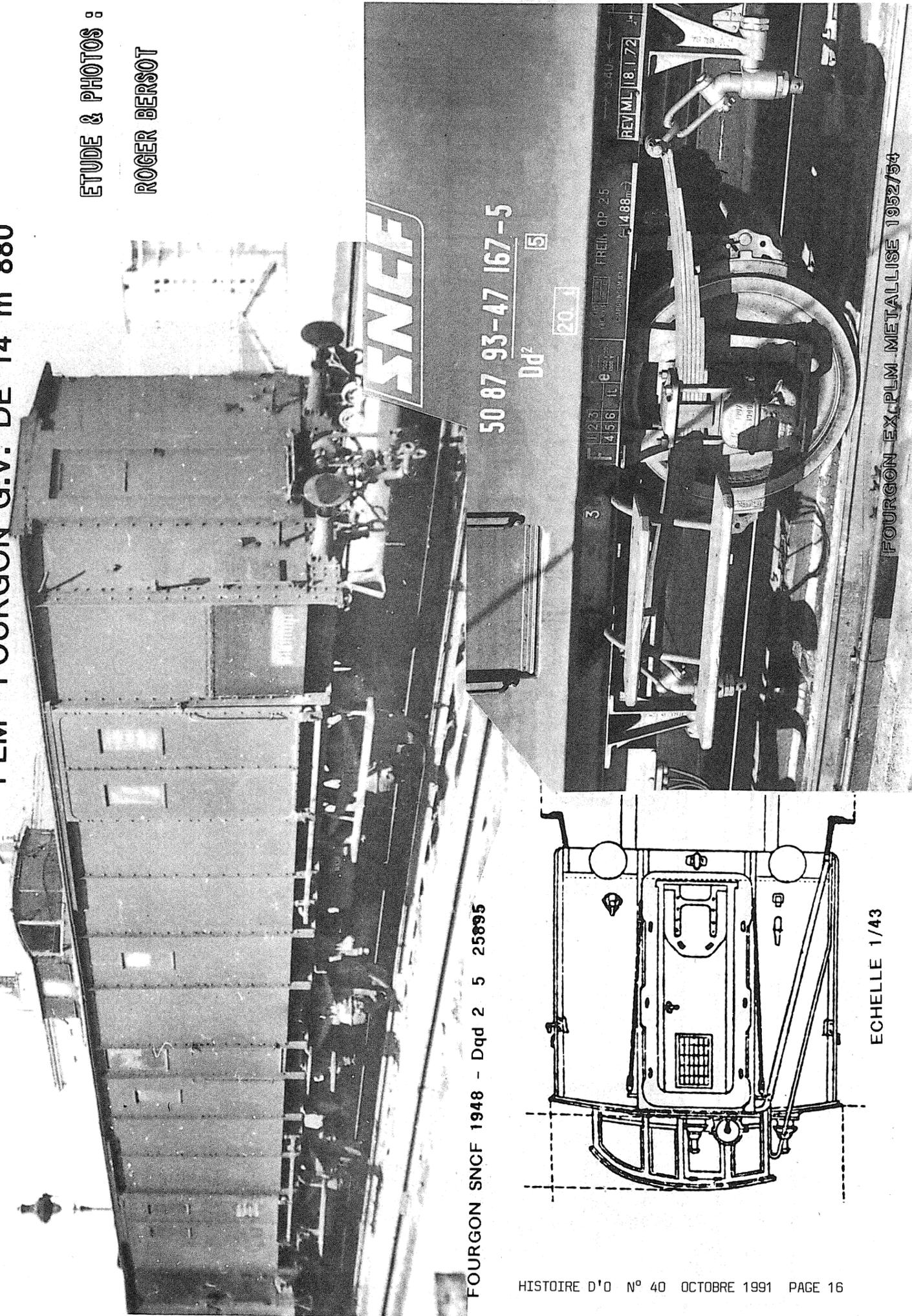
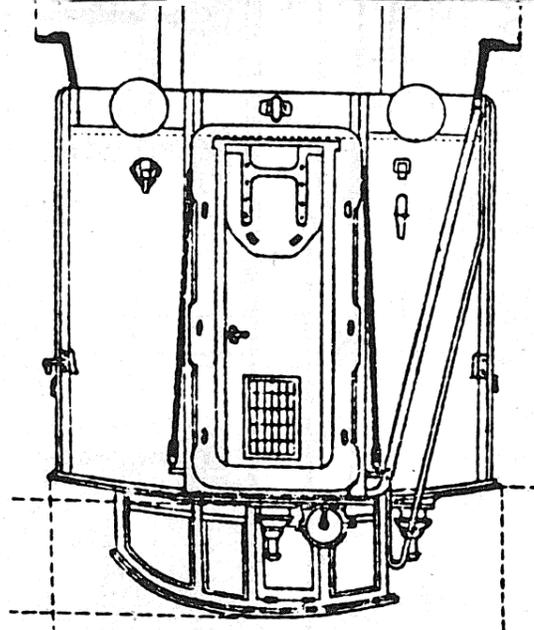


PHOTO GERARD PETIT





FOURGON SNCF 1948 - Dqd 2 5 25895



ECHELLE 1/43

VOITURES PLM

FOURGON G.V. DE 14 m 880

(VOIR H.D'O No 35 a 38)

ROGER BERSOT

Après avoir terminé les voitures d'express à 3 essieux, il est indispensable de penser aux fourgons qui, à l'époque, devaient réglementairement encadrer les véhicules voyageurs.

Dans ces fourgons se tenaient le chef de train et l'agent chargé de la manutention des bagages. Il s'agissait du transport des bagages des voyageurs et des colis express - non des marchandises en P.V.

14,880 m., soit à notre échelle : 341 mm, avec entr'axes de 96 mm x 2. Il correspond bien aux voitures express de la série précédemment décrites. Conçu pour trains express et rapides, apte au service international, il convient également à l'accompagnement des voitures PLM à bogies de ELETREN.

C'est le plus représentatif de la période PLM, avec sa vigie dite "centrale" qui surmonte le compartiment avec frein à vis, local chauffé, dont une porte à glissière de part et d'autre, donne accès aux deux autres parties douanables de ce fourgon, chacune avec niche à chiens en disposition alternée.

Caisse bois fortement tôle et raidie; châssis métallique, construit à raison de 284 exemplaires. De 1910 à 1916 : éclairage au gaz avec le réservoir cylindrique sur toiture. De 1925 à 1931 : éclairage électrique d'origine.

Après deux prototypes ils furent métallisés à partir de 1952. Caisse à faces lisses, suppression de la vigie, des échelles pour certains; soufflets retirés de la monture, mains courantes horizontales remplacées par mains-montaires. Son meilleur aspect reste, sans conteste, celui de son état primitif qui a pu se proroger jusqu'en 1954.

(Voir plan du fourgon PLM de 1925 à l'échelle de 1/43.)

En codification UIC on note 170 véhicules de ce type qui ont circulé jusqu'en 1978. Une longue période qui incite à les utiliser en modélisme.

Pour ceux qui désirent reproduire ce fourgon nous donnons ici le tableau des immatriculations successives.

SA LIVREE :

VERSION PLM :

Caisse vert-foncé sur panneaux des faces (c'est à dire vert olive), et noir sur panneaux des bouts.

En noir : parties de caisse situées au-dessous du plan inférieur des panneaux; mains courantes (sauf fixations) panneaux de vigie faces et bouts. Châssis. Le toit est constitué de toile enduite.

Inscriptions sur caisse : jaune bouton d'or, épaisseur en vermillon repiquée en jaune et éclairée d'un filet blanc.

VERSION SNCF :

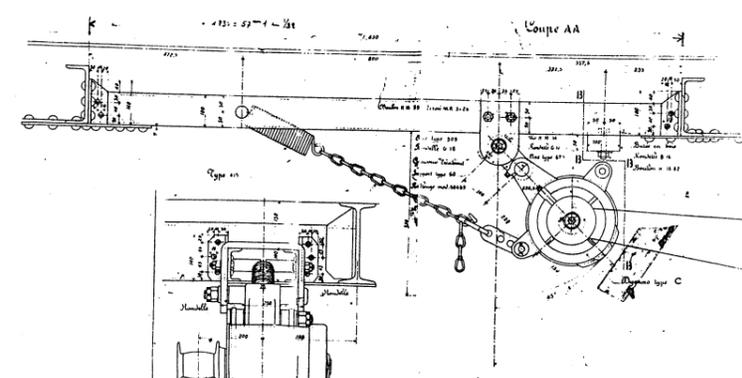
Tout noir. Version métallisée : tout vert, sauf châssis.

ROGER BERSOT

A SUIVRE :

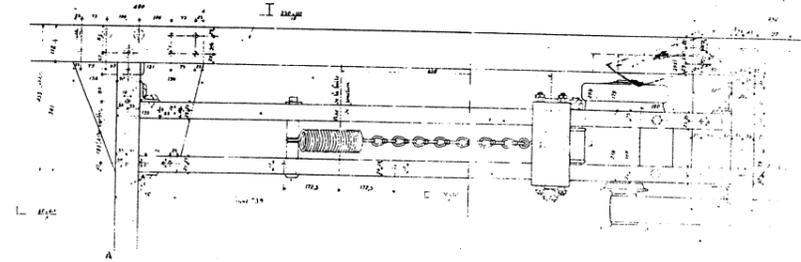
- 2ème partie : les fourgons de 11 m.
- 3ème " : " " " en modélisme.

ECLAIRAGE ELECTRIQUE



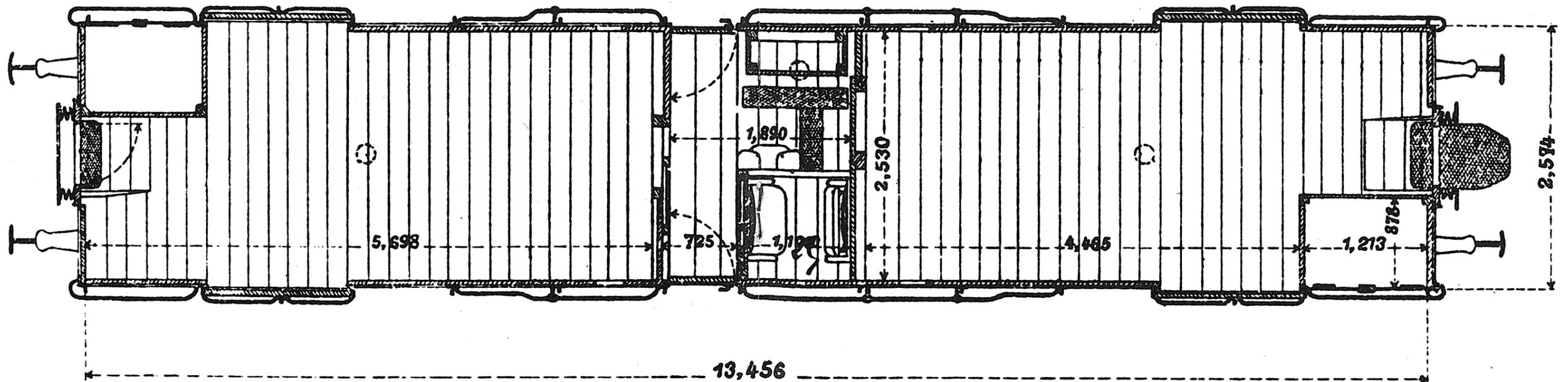
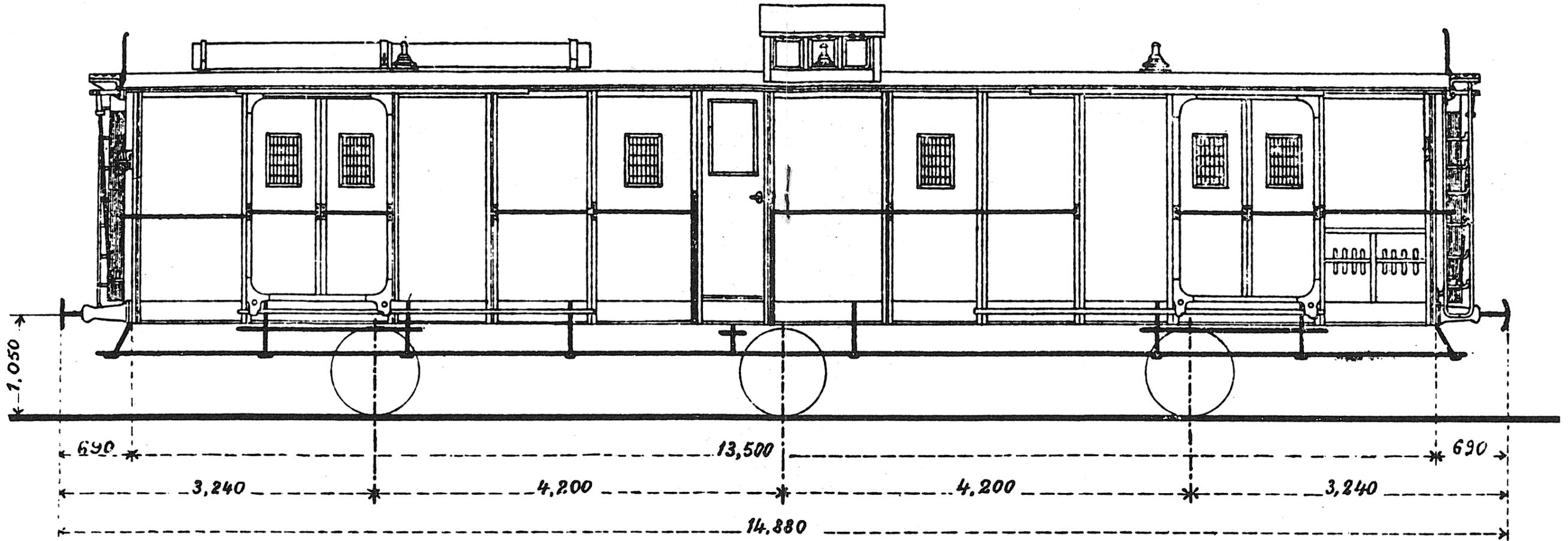
ECHELLE 1/43 x 2

SUSPENSION DE LA DYNAMO



PLM FOURGON G.V. DE 14 m 880

ROGER BERSOT



ECHELLE = 1/43,5

JACQUES SIES

Suite à l'article du n° 34 sur la confection des murs, mon Mac Intosh et moi avons élaboré une technique rapide et efficace :

1 - Photocopiez le bas de page représentant un mur en pierres hexagonales (ou réalisez un autre appareillage, par ex. : lits horizontaux de pierres taillées de 5 x 10 mm).

2 - Coulez du plâtre fin dans un moule aux dimensions de votre mur.

3 - Collez la photocopie de l'appareillage sur le plâtre avec de la colle blanche.

4 - Avec une mini perceuse et une fraise de dentiste de Ø 1 mm en métal, gravez tous les traits sur une profondeur de + ou - 3 mm.

5 - La gravure terminée, retirez la photocopie. Avec une fraise conique cassée en son bout, effleurez la surface pour donner un aspect de pierre taillée.

6 - Réalisez une empreinte en élastomère pour pouvoir couler d'autres murs.

VARIANTE : dans le moule élastomère utilisez de la bande plâtrée (2 épaisseurs donnent souplesse, légèreté et possibilité de découpe aux ciseaux)

Et puis bon courage !

JACQUES SIES

JEAN DAHLEM

Pour "faire le mur" essayez, au stade de la décoration, les couleurs HEKI 7101 sable, 7102 granit (mélangeables). Après séchage, pour marquer les joints une passe de Lazur 7103, et enlevez très vite l'excédent avec une éponge. Puis patinez.

JEAN DAHLEM

JACQUES ARCHAMBAULT

Ne suivez jamais les mauvais conseils ! Dans le n° 34 d'octobre 90, je recommandais une épingle tenue dans un porte-foret pour graver les joints... alors qu'un cutter fait tellement mieux l'affaire !

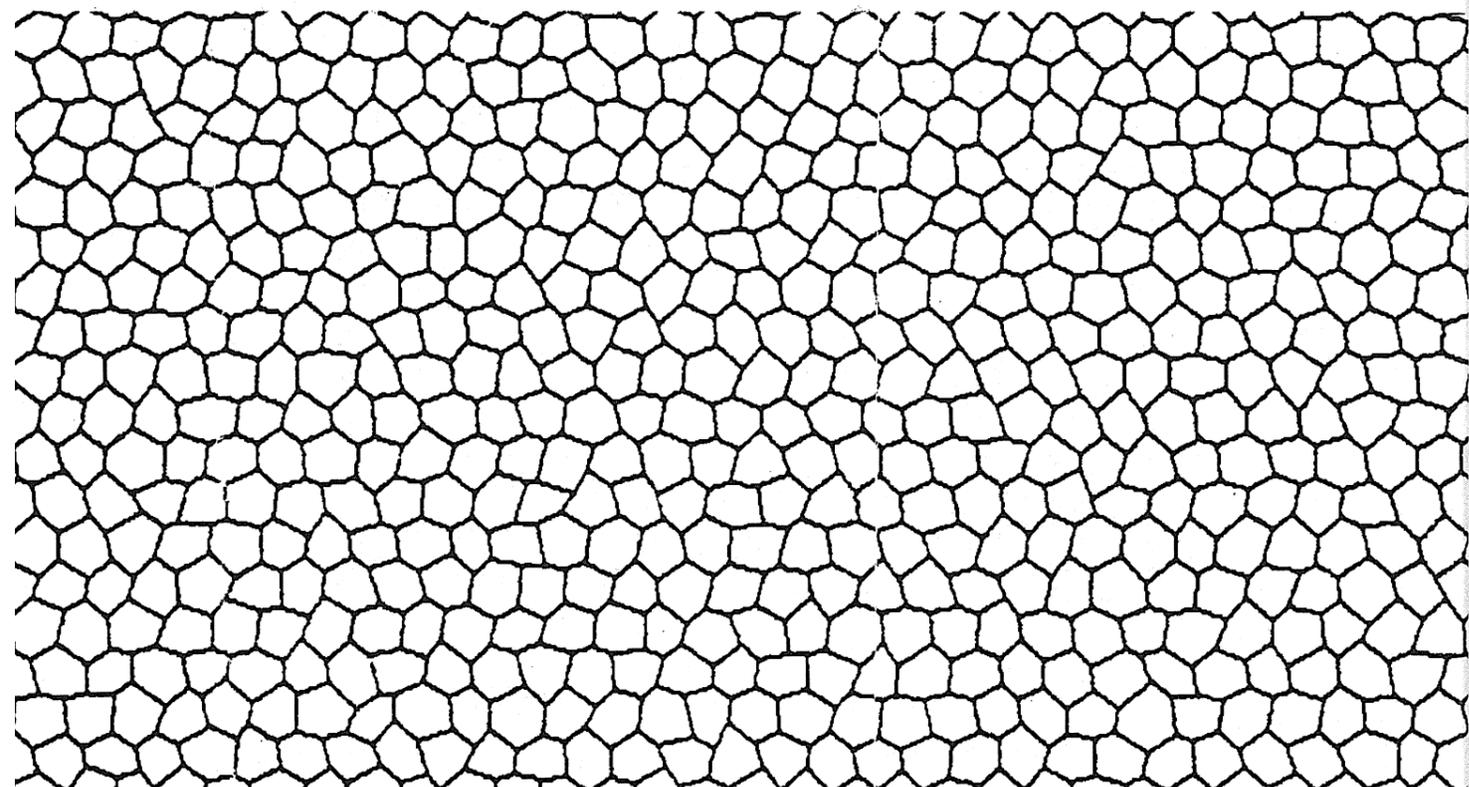
Pour les irrégularités de la pierre, une fois le mur gravé, "irritez" avec une brosse métallique (pour bougies de voiture).

Très utile la mini-perceuse et la micro-fraise pour griffer une surface (enduite de Polifilla) afin d'imiter les murs de pierraille (enduits effrités, etc.)

Quant à la peinture : prenez une bonne photo du mur réel : il y a une très grande variété de couleurs dans la nature. (Une teinte passe-partout peut être obtenue, après réalisation des joints, avec de l'acrylique LIQUIDEX gris neutre n° 8.

Enfin n'oubliez pas les flocages BRUNO MORET pour l'indispensable touche finale.

JACQUES ARCHAMBAULT



GATENEAL

Pour la motorisation, vient de sortir chez GATENEAL (spécialiste anglais de kits zéro en laiton photogravé) un réducteur à vis sans fin en kit à adapter sur les moteurs SAGAMI. Deux rapports de réduction sont disponibles : 1/26 ou 1/40.

Le réducteur se compose d'un carter en arc-photogravé, d'une vis sans fin en acier (pour axe Ø 2,4 mm), d'une roue dentée en laiton et de deux paliers laiton (pour axe de roue Ø 4,76 :: standard anglais). Les deux roues d'engrenage se fixent par vis. Deux moteurs sont disponibles : SAGAMI 1833 (long. : 33 mm, largeur 18 mm, hauteur 23,5 mm), et SAGAMI 2840 (long. 40 mm, Ø 28 mm). Ces moteurs sont de type CAN - 5 pôles carter fermé - avec deux axes permettant le montage d'un volant d'inertie, indispensable avec une vis sans fin.

Prix indiqués :

Réducteur : L. 5,50 . Sagami : L. 10,00
Sagami 2840 : L. 15,00

Un motoréducteur 1833 reviendra donc à moins de 250 F avec les frais d'expédition et de change. A titre d'exemple le RG7 est à 600 F, mais ce n'est pas la même mécanique... !

En préparation chez le même constructeur : un réducteur de rapport 1/12,5 pour équiper le très puissant moteur SAGAMI 3253 (Long. 53 mm, Ø 32 mm, puissance 6,5 w).

Réducteur : L. 16,00 . Sagami 3253 : L. 31,00

GATENEAL Ltd

20 Springfield Drive, HALESOWEN
West Midlands B 62 8 EU

Remarque personnelle : on parle souvent de "moulins à café" japonais bon marché. Les moteurs fermés (CAN) SAGAMI ou MACHIMA sont des moteurs d'excellente qualité, puissants et silencieux.

GERARD HUET

BRUNO MORET

Le "REGULATEUR N° 2/91 de BRUNO MORET est paru. En attendant la très belle grue hydraulique, on peut patienter en réalisant des décors avec la gamme des flocages pour feuillages et pour herbe Le sachet : 24 F. (22 F par 5)

BRUNO MORET, 11 a rue J. Guillonnet
14100 LISIEUX

ATELIER DU CHATEAU D'O

La jolie O30 vue au Salon de la maquette (Stand de la VIE DU RAIL), est maintenant disponible chez son constructeur à un prix plus qu'intéressant. (3000 F montée, peinte - 1800 F en kit)

DUTON-PRODUCTION

Depuis quelques années nous avons pu apprécier et aimer les réalisations très soignées et souvent insolites d'un amateur discret : RAYMOND DUTON. C'est donc avec beaucoup de plaisir que nous avons appris la transformation de l'amateur en artisan.

Le catalogue est déjà bien fourni. Nous avons noté :
- Une draine d'inspection (voie 16,5). Un kit d'adaptation pour tracteur agricole Fordson en tracteur des chemins de fer forestiers des Landes (16,5). Des voitures Decauville (H et I) pour voies de 12 et 16,5. Des wagons (bennes, berlines de mine) (12 à 16,5) . . .

- Des bâtiments en plâtre (garage, remise, atelier, dépôts) pour métrique et voie étroite.

Des ouvrages d'art, des murs, des chaussées pavées, des toits en tuiles...
- Des appareils de voie réalisables à la demande, sur devis.

- A L'ETUDE :

* une voiture-salon des C.F. du Calvados (voies de 12 à 14.
un wagon-tombereau à bogies Diamond (Voies de 12 à 16,5)

* En voie normale :

Un plat à ballast PLM ,
une camionnette Dodge sur rails.

DUTON-PRODUCTION, 90 RUE DU GENERAL-DE-GAULLE,
77000 MELUN

MAQUETTES & SERVICES

Madame MONIQUE MARCHADOUR nous a fait savoir qu'elle continue les activités de MAQUETTES & SERVICES. Nous nous en réjouissons.

MAQUETTES & SERVICES, 1 bis, rue Milliaux
89000 AUXERRE

RAILWAY

Le succès encourage : A. ANGELINI nous propose de nouvelles planches photogravées de garde-corps (dont on peut améliorer le relief en soudant des fils sur la main-courante)

Grille décoration en X réf. 12941 (PRIX : pièce, 250 F
" " en O " 12942 Par 2 : 225 F
Garde-corps SNCF triple " 12943 4 : 200 F
Grille romaine " 12944

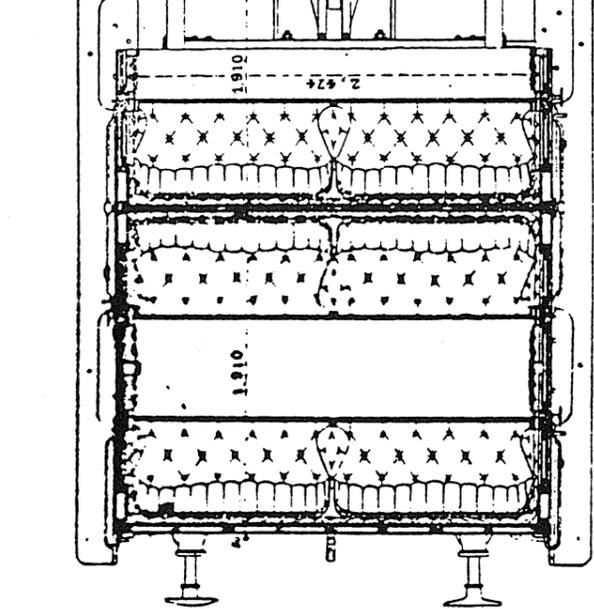
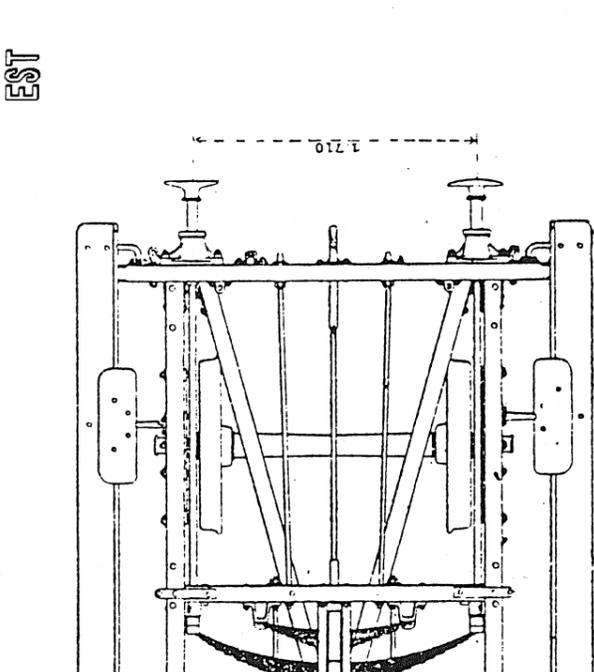
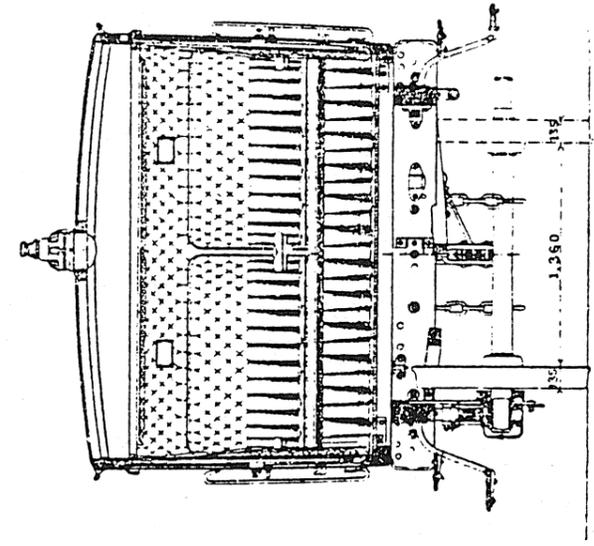
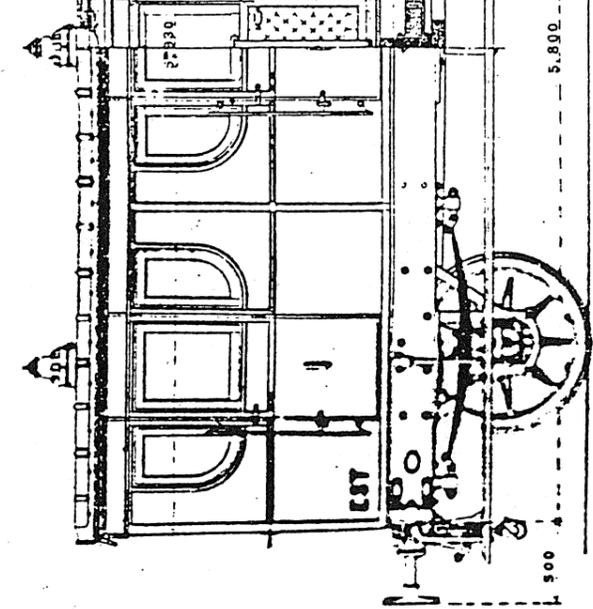
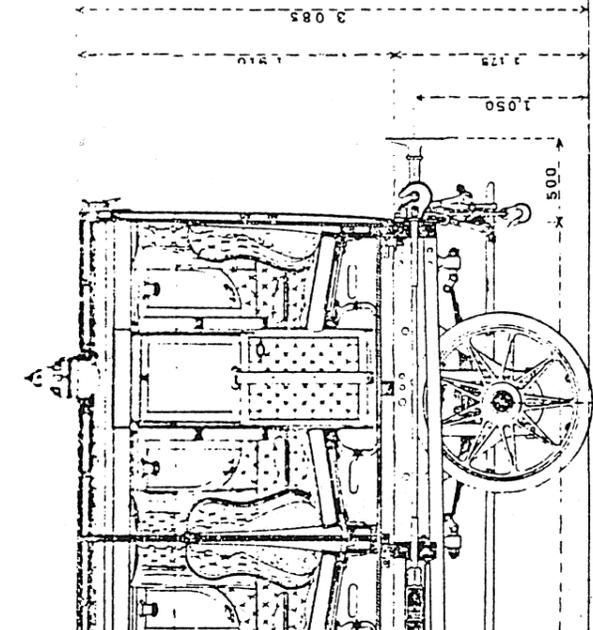
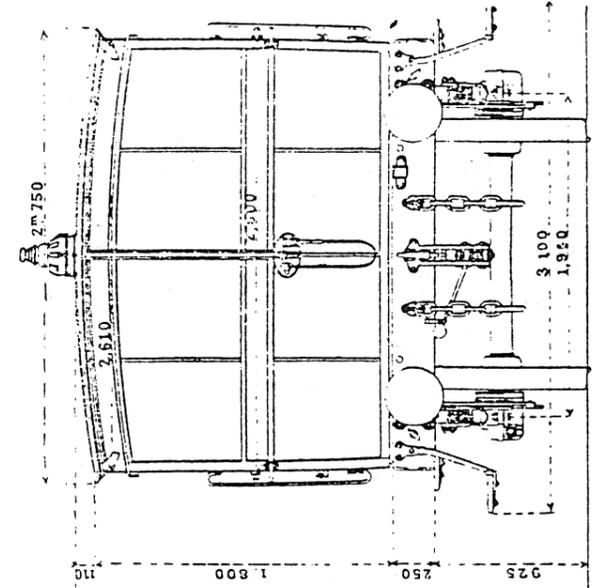
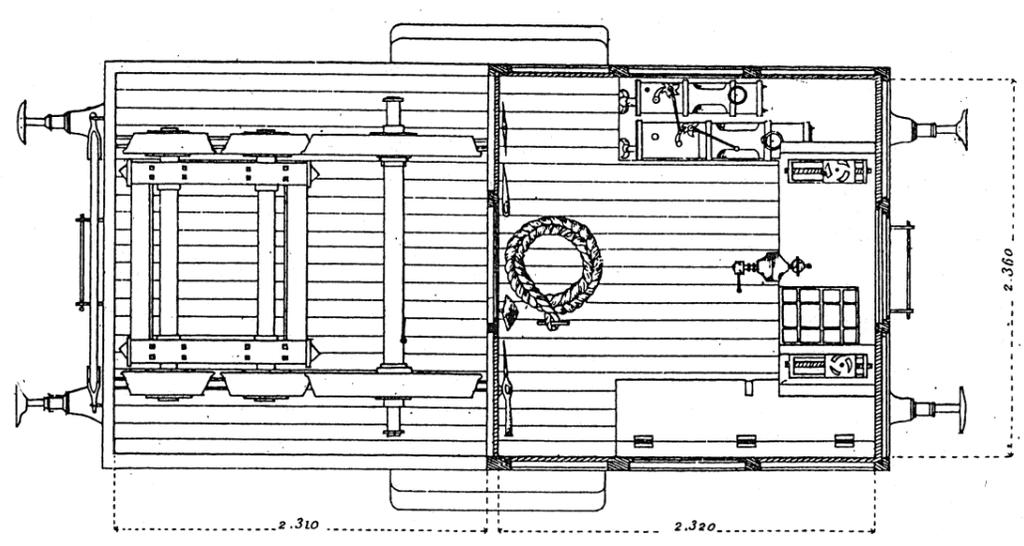
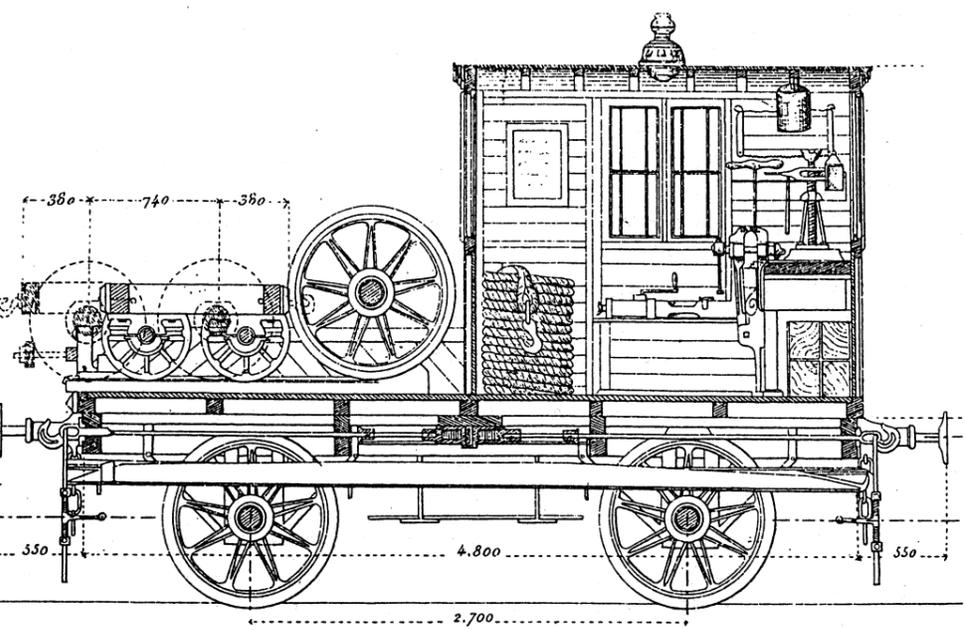
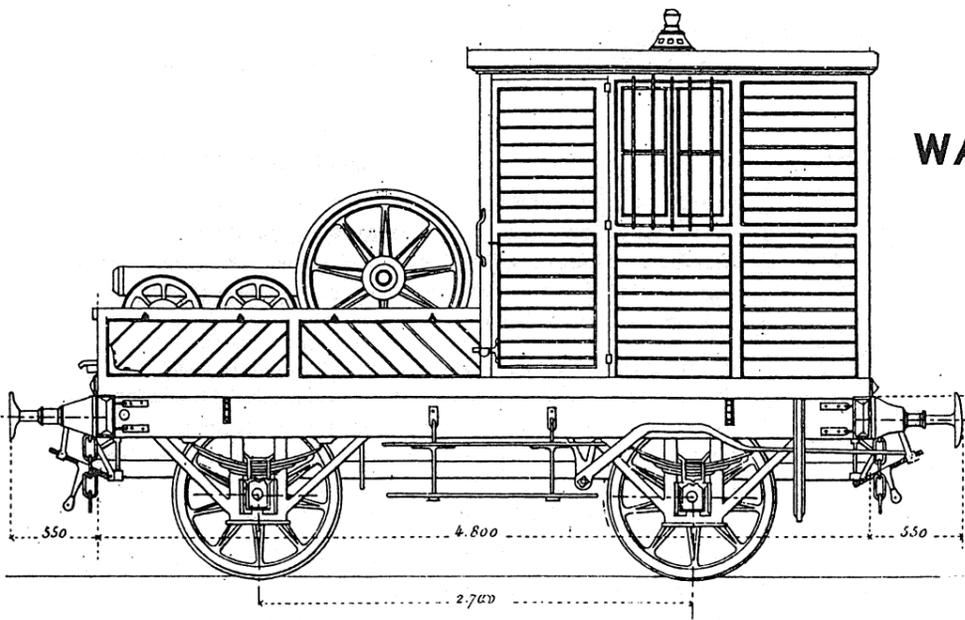
(Franco de port pour les membres du CERCLE DU ZERO et pour les lecteurs d'HISTOIRE D'O)

RAILWAY, 3 place du Marché aux Bestiaux,
BP 39 - 14101 LISIEUX Cedex

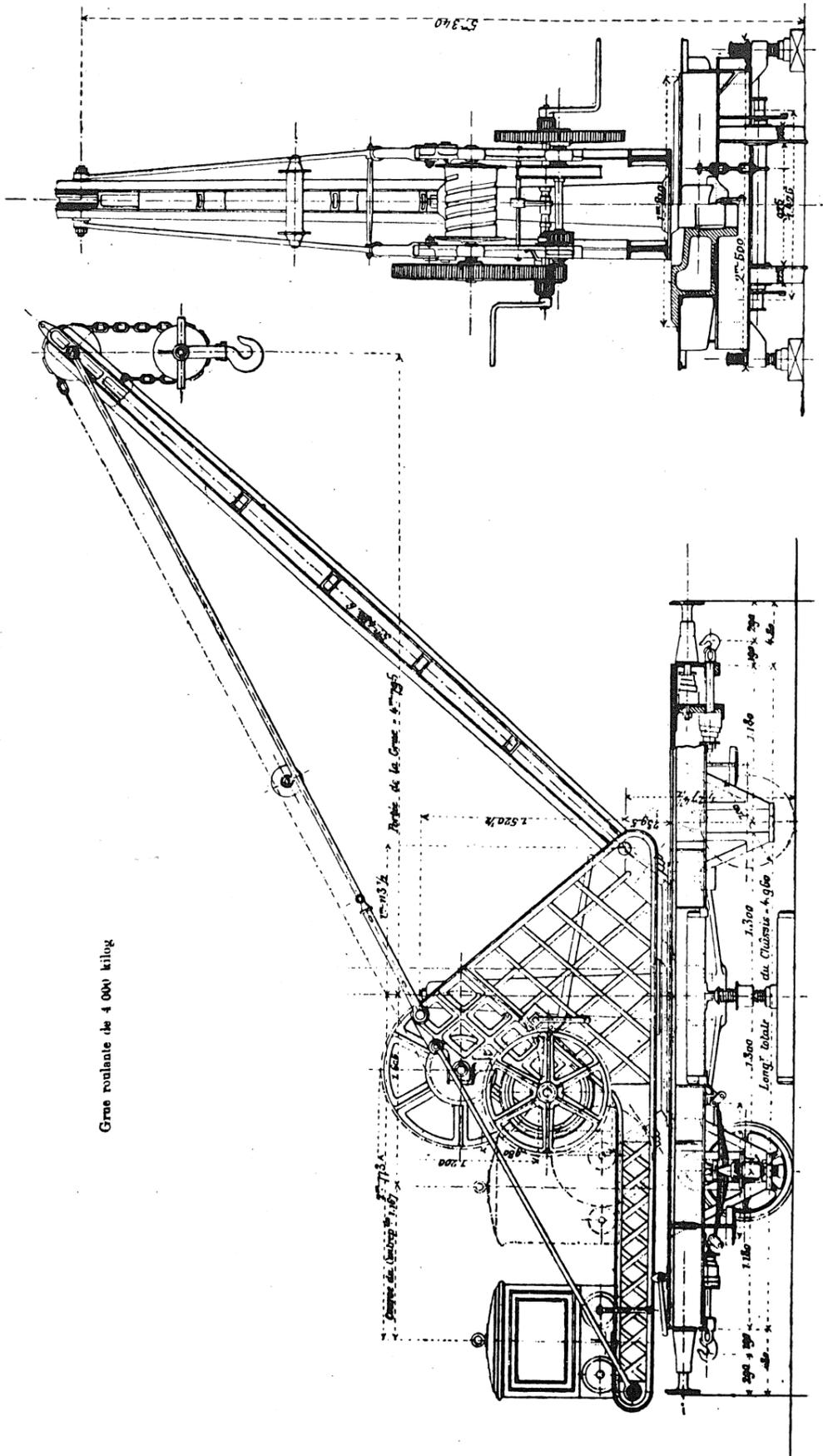
WAGON DE SECOURS

OUEST

ECHELLE 1/43,5



UNE VOITURE POUR LA BOER



CHEMINS DE FER DEPARTEMENTAUX

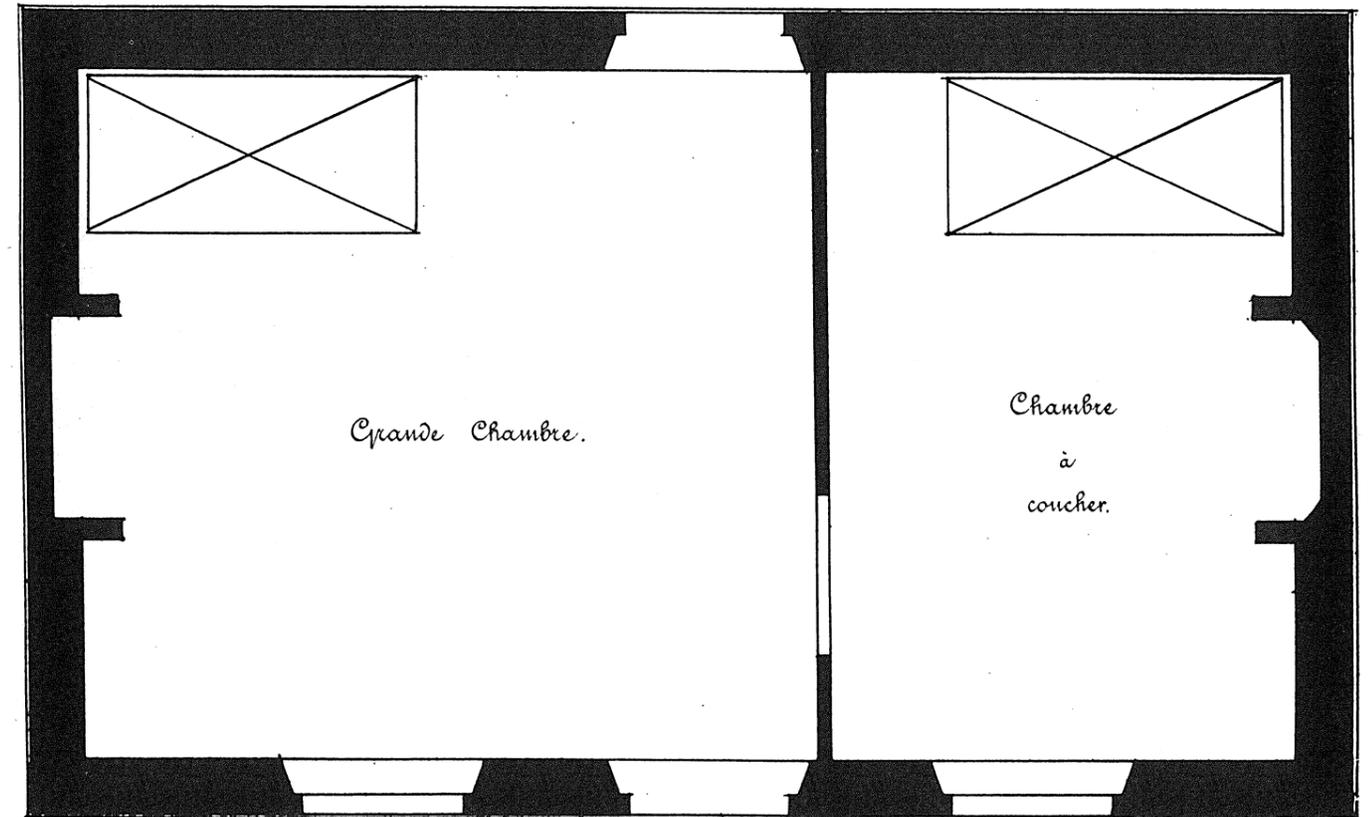
échelle 23mm/m

documents R.G.C.F.

PETITE MAISON DE VILLAGE

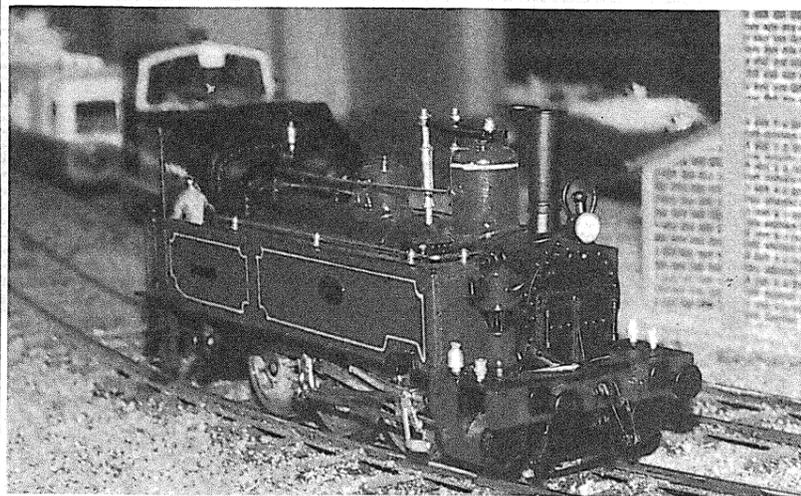


ECHELLE 1/43,5



ATELIER DU CHATEAU D'O

RIMAU COURT



Cette très jolie 030 vous est proposée en version montée, peinte 3.000,00 FF + port en kit à assembler : 1.800,00 FF + port Livrable à la demande aux normes Fine Scale 2 rails Continu ou normes Coarse Scale 3 rails continu

CATALOGUE CONTRE 10 TIMBRES **Tél. (1) 60.23.72.68**
B.P. 11 - 77730 SAACY-sur-MARNE

PETITES ANNONCES

 *Vends 241 P FULGUREX. Excellent état, jamais roulé. Faire offre au 94 25 57 19 (H.B.), ou : 94 25 49 44 (LE SOIR). R.SMITS.

 * Recherche plans détaillés des bogies de l'autorail X 2800. - G.A. de CORBIER, rue de la gare. BRAX . 31490 LEGUEVIN.

DU 1 AU 11/11/91



2ème SALON DU MODELISME ET DES JEUX EDUCATIFS

HUET

Le Train Haute Fidélité

Machines de gare 030 KOECHLIN

Tout laiton / monté et peint	Prix TTC
KOECHLIN P.L.M. n° 1967	7.150 F.
KOECHLIN P.L.M. n° 5730	8.000 F.
KOECHLIN NORD n° 501	7.150 F.
KOECHLIN MIDI n° 454	6.600 F.

Réservation : arrhes 2.000 F.
 Délais 18 mois. Série limitée

Voie à rail Vignole

Kit aiguille P.L.M. tg 0,13 : 525 F.
 Kit aiguille P.L.M. tg 0,11 : 525 F.
 Kit aiguille NORD tg 0,13 : 650 F.
 Kit voie PLM (2 mètres) : 350 F.
 Moteur d'aiguillage Tortoise : 145 F.
 Motoréducteur RG7 : 600 F.
 Pièces détachées : voir catalogue

Voie à rail double champignon

Kit aiguille MIDI tg 0,13 : 350 F.
 Kit aiguille MIDI tg 0,11 : 350 F.
 Kit aiguille triple MIDI : 600 F.
 Kit T.J.S. MIDI : 850 F.
 Kit T.J.D. MIDI : 1000 F.
 Kit croisement MIDI : 350 F.
 Kit voie MIDI (2 mètres) : 260 F.
 Kit voie PO (2 mètres) : 260 F.

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



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-SNCFB-SBB.CFF-DB

EXCLUSIF : GRUE 85 TONNES.

KOKERILL. VERSION : SNCF-FS

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

 EXPEDITION DANS TOUTE L'EUROPE PAR COLIS POSTAL.
 PAIEMENT PAR VIREMENT BANCAIRE APRES RECEPTION DE LA MARCHANDISE.
 DEMANDEZ-NOUS DES RENSEIGNEMENTS : PRIX, PHOTOS...

Tel. 1939 121 542332 on parle français !

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

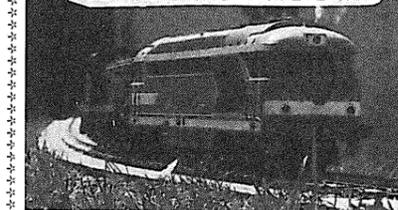
ISOTRAIN

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

ALIM. ELECTRONIQUES

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

CET ESPACE VOUS EST RESERVE
 DEMANDEZ NOS CONDITIONS



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.

LE GUIDE DU ZERO

MAQUETTES ET SERVICES

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

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

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

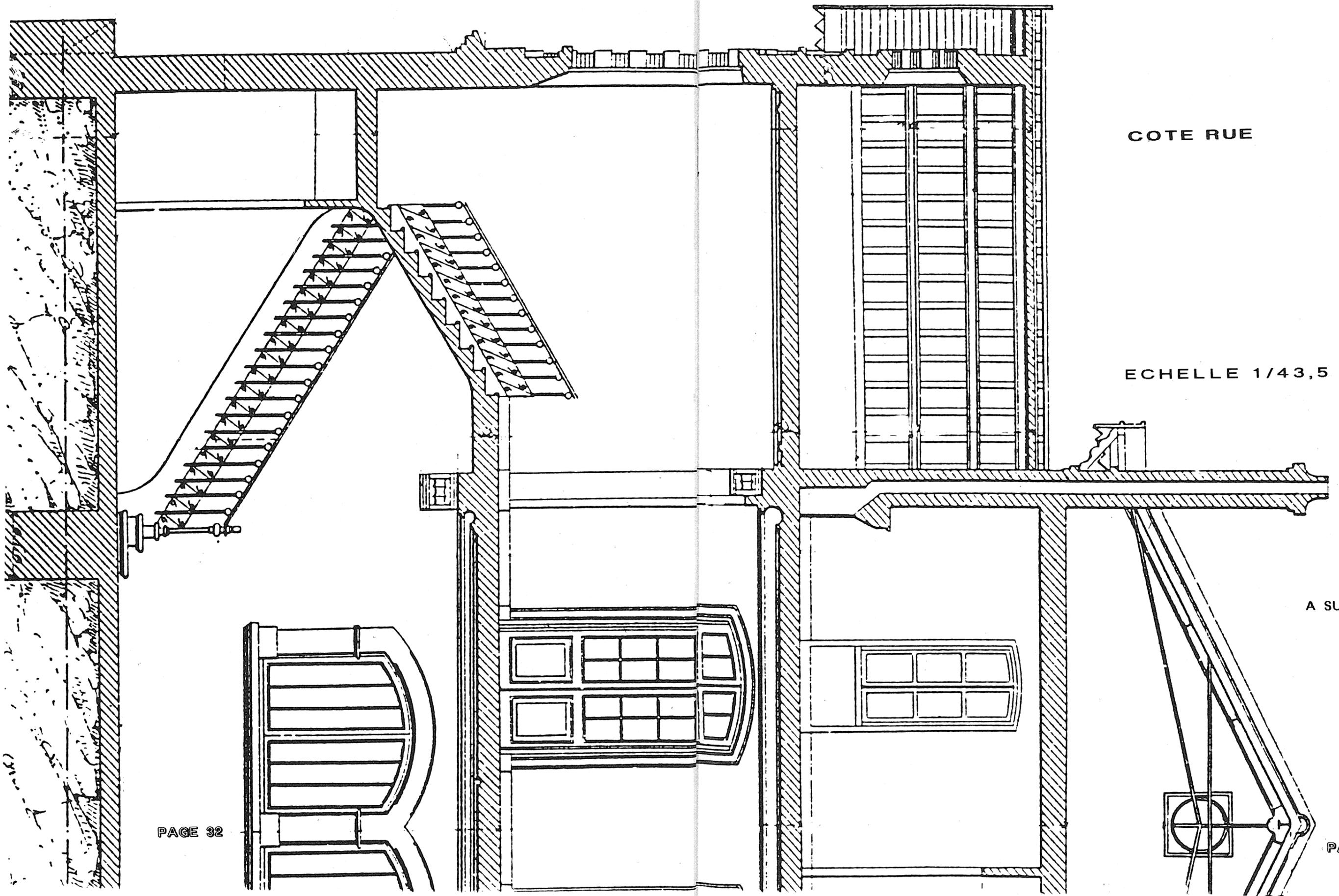
KIT-ZERO

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

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

LEBOURGET BATIMENT DES VOYAGEURS



COTE RUE

ECHELLE 1/43,5

A SUIVRE

