

HISTOIRE D' *es* *trains*



ECHAUFFOUREE DE CHATTES FOURREES

Une jeune femme de la meilleure société et qui adore sa famille (un mari, trois enfants et deux chiens), se doit, chaque année, de l'accompagner Porte de Versailles (sauf les chiens!).
Mais là ... !

J.A.

B.A.

PASCALINE

Vous vous êtes forcément laissé entraîner au Salon du Modélisme, n'est-il pas vrai ? Parmi cette foule de petits et grands enfants, vous vous êtes sûrement laissé aller à pousser des "Oh, c'est joli ... mais ça marche !" etc... qui se sont aussitôt perdus dans cet énorme soupir d'extase, bruit de fond caractéristique du Salon. Puis un moment d'inattention, détachée de votre groupe, vous voilà "emportée par la foule...", avec une impression d'être piégée dans une fourmilière indifférente à tout ce qui n'est pas tchou-tchou, vroom-vroom, tut-tut, et j'en passe et des meilleurs.

"La petite fille avec une sucette et des socquettes blanches, est demandée au point d'accueil" ...
"Marie, vêtue d'une jupette à pois attend ses parents..." ...

Personne ne vous réclame, personne ne vous cherche. La rage vous envahit, lorsque 60 minutes plus tard, vous croisez les vôtres, nez collé aux vitrines, complètement insensibles à votre détresse.

Banzaï ! c'est dit, l'année prochaine on "sèche" - c'est beau l'amour, d'accord, mais pour garder le moral, il faut savoir aussi se ménager !

PASCALINE

BAZOCHES-les GALLERANDES. - Station du Decauville



"Un cheval qui reçoit une caresse, lorsqu'il rentre d'une marche, avant d'être conduit à l'écurie, est heureux jusqu'au lendemain"

VIRGIL GHEORGIU

(La Maison de Petrodava)

ENVOYEZ-NOUS DES PHOTOS AVEC DES LEGENDES INSOLITES

QUI A INVENTE LE TRAIN ?

Nos lecteurs ne manquent ni d'esprit ni de culture. Après R. LOIC, voici R. VAN ASTEN qui nous fait remonter le temps à une vitesse V. A ce rythme, sûrement un prochain érudit nous démontrera-t-il que DIEU a créé le train pour les loisirs d'ADAM. (Et EVE, quelque peu délaissée, a croqué la pomme !)

J.A.

PAS POPOV !

R. VAN ASTEN

Pour préciser un point d'archéologie ferroviaire soulevé par R. Loïc, il semblerait que l'inventeur du chemin de fer ne soit ni Stephenson, ni Popov, ni Léonard de Vinci, mais bien un collègue de Vitruve ou d'Archimède si l'on en croit la chanson des Rois Mages qui dit :

De grand matin
J'ai rencontré le TRAIN
De trois grands Rois
Qui partaient en voyage ...

VAN ASTEN R.

LA LEGENDE INSOLITE

LE NOUVEAU JEU DE FRANCINE

021 T DECAUVILLE DU PITHIVIERS A TOURY

LOIN DE L'AGITATION DE LA VILLE : UN ATELIER CACHE ET UNE PACIFIC SUR L'ETABLI

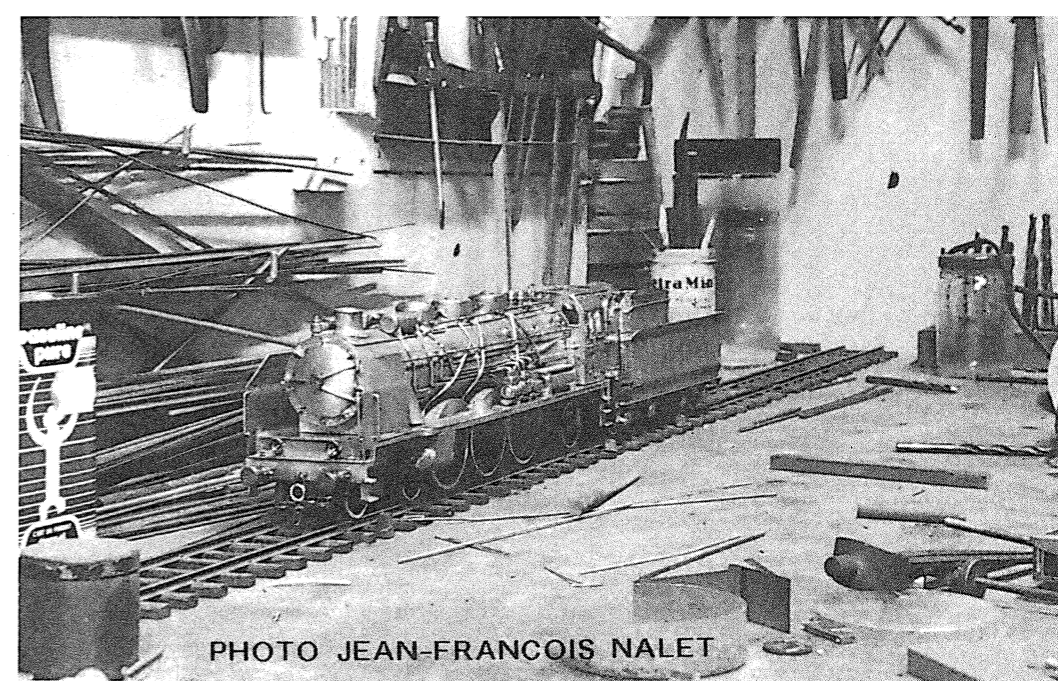


PHOTO JEAN-FRANCOIS NALET

HISTOIRE D'O 26 PARC DE MAUGARNY F-95680 MONTLIGNON

ABONNEMENTS 1992

FRANCE ET COMMUNAUTE EUROPEENNE : 220 F
ETRANGER : 260 F

CCP : 2769 85 U F. 69900 LYON CHEQUES

HISTOIRE D'O PARAIT LE 15 DES MOIS PAIRS

ANNEE 84 = 30 F (franco)

86 = 85 F

87 = 120 F

88 = 180 F

89 = 180 F

90 = 180 F

91 = 200 F

N° 1,3,5,6,7,8 EPUISES

N° 9 = 15 F (franco)

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 1992 =

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

ET = FRANCINE, PASCALINE ...



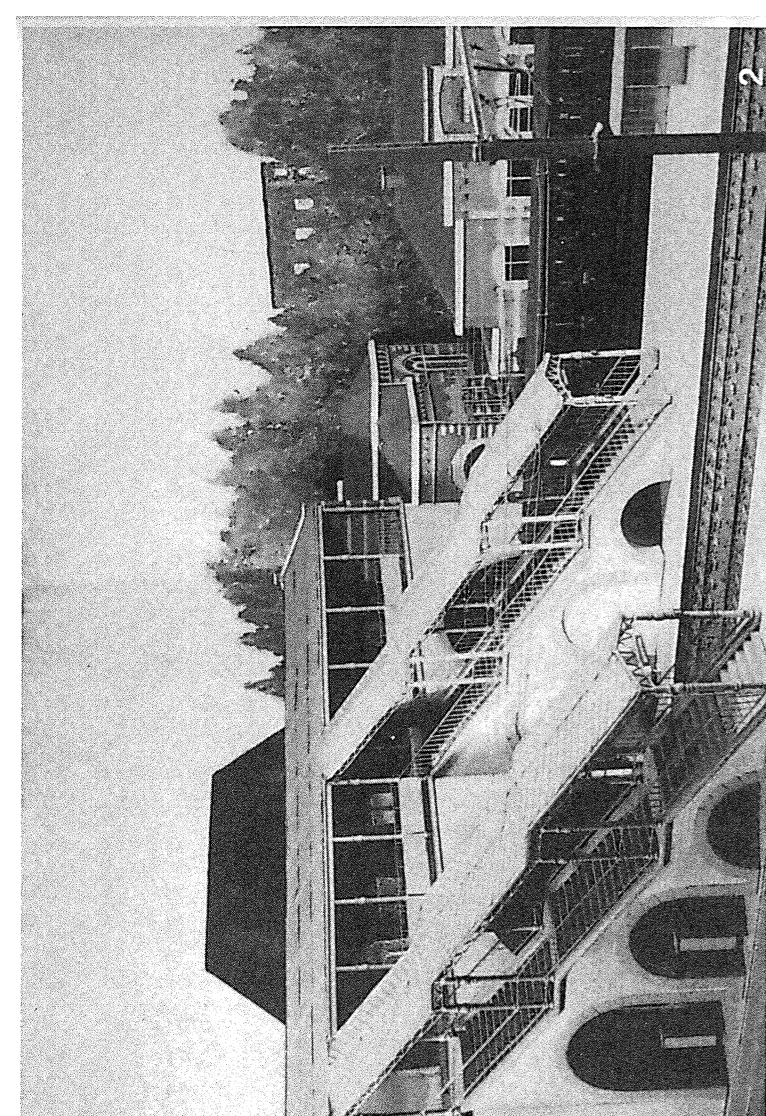
SOMMAIRE

| | |
|--|----------|
| LES CHATTES FOURREES | 2 |
| QUI A INVENTE LE TRAIN ? | 2 |
| LA LEGENDE INSOLITE | 2 |
| LE RESEAU R. JENART- MAYENE | 4/9 + 34 |
| LA VOIE | 10/11 |
| LA 240 A | 12/14 |
| TRAIN DE JARDIN | 15 |
| VOITURES PLM | 16/18 |
| LA 220 COUPE VENT PLM | 19/25 |
| LA CONSTRUCTION DES BATIMENTS | 26/27 |
| LA MECANISATION DES ENGINES MOTEURS | 28/29 |
| LE GUIDE DU ZERO | 29 |
| AU FIL DU RAIL | 31 |
| LES LECTEURS ECRIVENT | 32 |
| TRAVAUX D'AMATEURS | 33 |

PROCHAINEMENT

- ▶ SUITE DE L'ETUDE "UN MOULIN A VENT"
- ▶ LES PLANS DE LA 140 PLM (421 à 4290)
- ▶ LE SABLAGE (Jean-Pierre Cardeaud)
- ▶ DE LA PHOTOGRAVURE AU LASER
(Marc Guyet)
- ▶ LE TARAUDAGE (Jean-Claude Ragot)
- ▶ LA CONSTRUCTION DES BATIMENTS
(Jean Mathiotte)
- ETC. ETC. ETC. ...

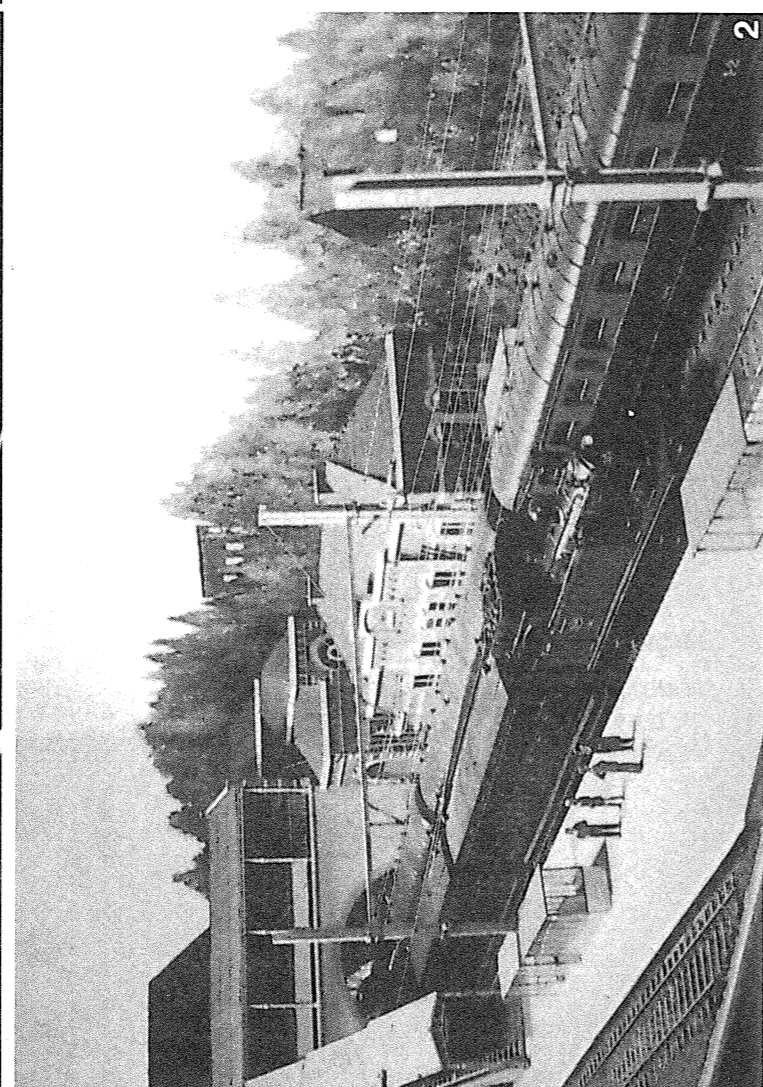
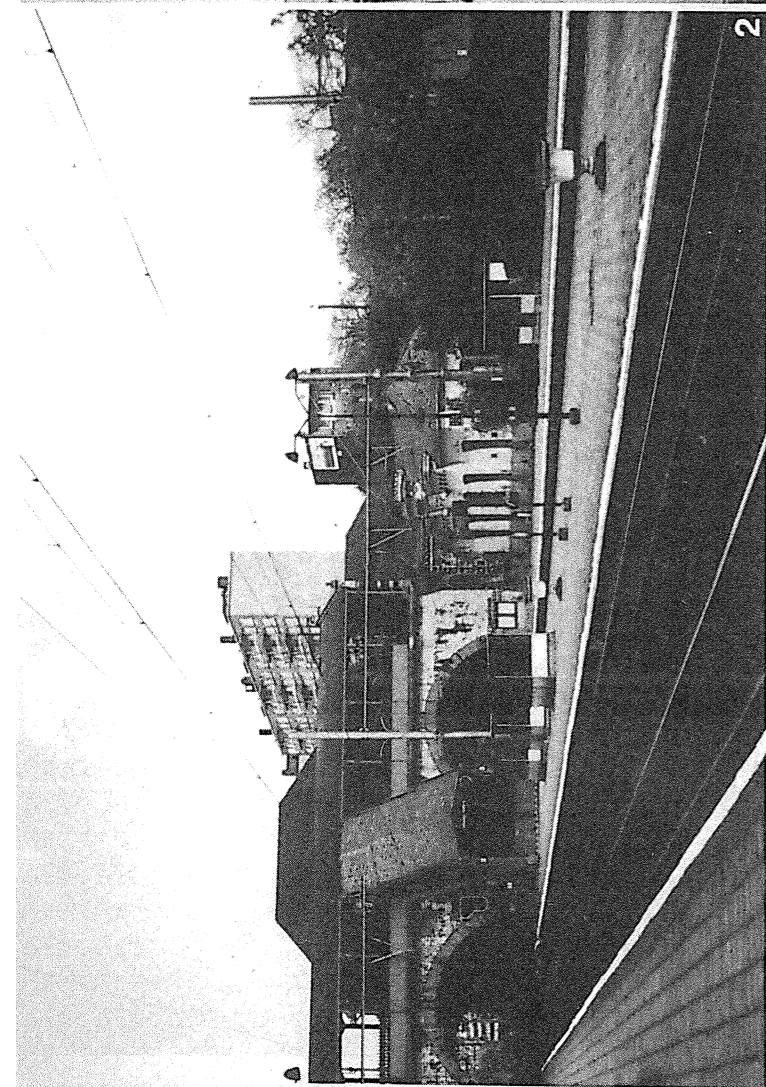
L'apparition d'un nouvel artisan ou d'une revue témoigne de la vitalité de notre hobby. Nous nous réjouissons donc de la naissance des "CAHIERS DU MODELISTE" et leur souhaitons longue vie.
(Voir page 30)



LE RESEAU R. JENART-MAYENE

Dans la grande banlieue de Bruxelles, R. JENART-MAYENE a choisi la gare d'Etterbeek située sur la ligne Bruxelles-Luxembourg.
 Limitée à l'espace compris entre une passerelle pour piétons et un pont routier, sa réalisation laisse la porte ouverte à l'imagination.
 Sur cette page, la photo de la gare réelle et les photos de la maquette au 1/43, montrent le talent de cet amateur.

J.A.



LE RESEAU R. JENART-MAYENE

PHOTOS DE R. JENART-MAYENE

C'est en 1946 que débuta ma passion lors d'une exposition en O où je fis l'acquisition d'un fascicule très complet sur la construction d'une Pacific belge où la moindre pièce était reproduite et cotée au 1/43.

Puis, avec le manque de pièces disponibles à cette échelle j'en vins au HO et, de réseaux en réseaux j'ai acquis une certaine habileté à réaliser des décors en trompe-l'oeil à partir de bois, carton, plastique...

Ma passion n'est pas tant de faire rouler un train, mais bien de construire et j'ai eu la joie en 1977 de découvrir les pièces de M. RAGOT. Ma collection se monte à ce jour à quelque 160 locomotives en HO de toutes provenances, dont quelques réalisations personnelles, et 28 locomotives en O, plus des voitures et des wagons.

Avec mon fils (42 ans) nous étudions les modèles à réaliser et, s'il n'a pas hérité mon habileté manuelle, il m'aide à la recherche de documentation et de photographies; et, surtout, son esprit critique me force à une amélioration sans cesse renouvelée, ce qui m'amène parfois à remettre sur le métier mon ouvrage.

En 1984, l'heure de la retraite ayant sonné, je me décidai à réaliser un module en O.

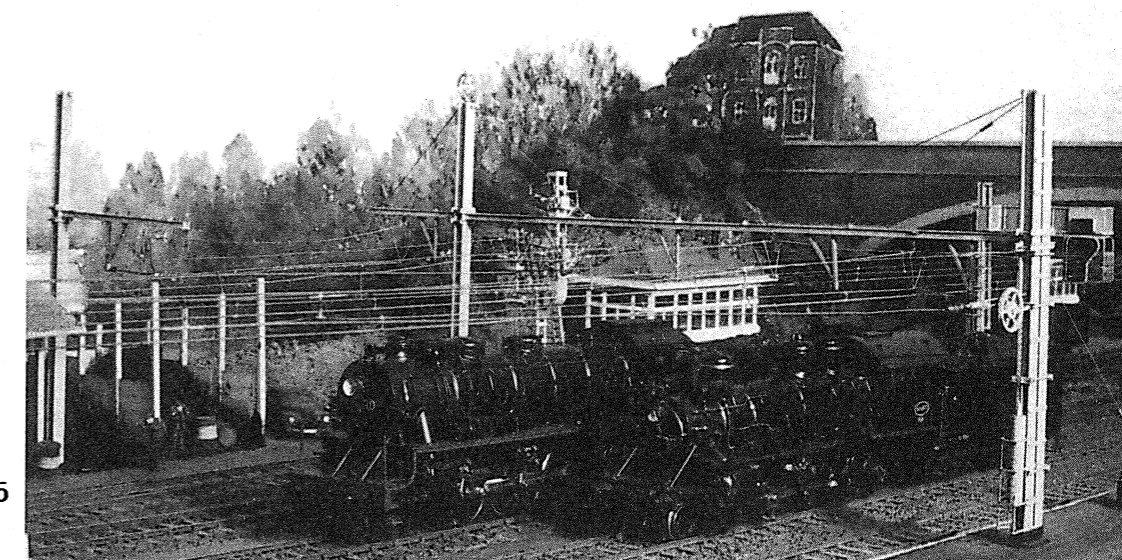
Pour ce faire je pris comme modèle la gare d'Etterbeek toute proche, ce qui me permettait d'effectuer, en plus des photos, de fréquentes visites. Cette gare, se situant près du terminus de la ligne d'Italie via la Suisse, la France et le Luxembourg, était une importante gare de marchandises, avec un imposant bâtiment qui fut détruit en mai 1940. Fort heureusement tout le site arrière fut épargné.

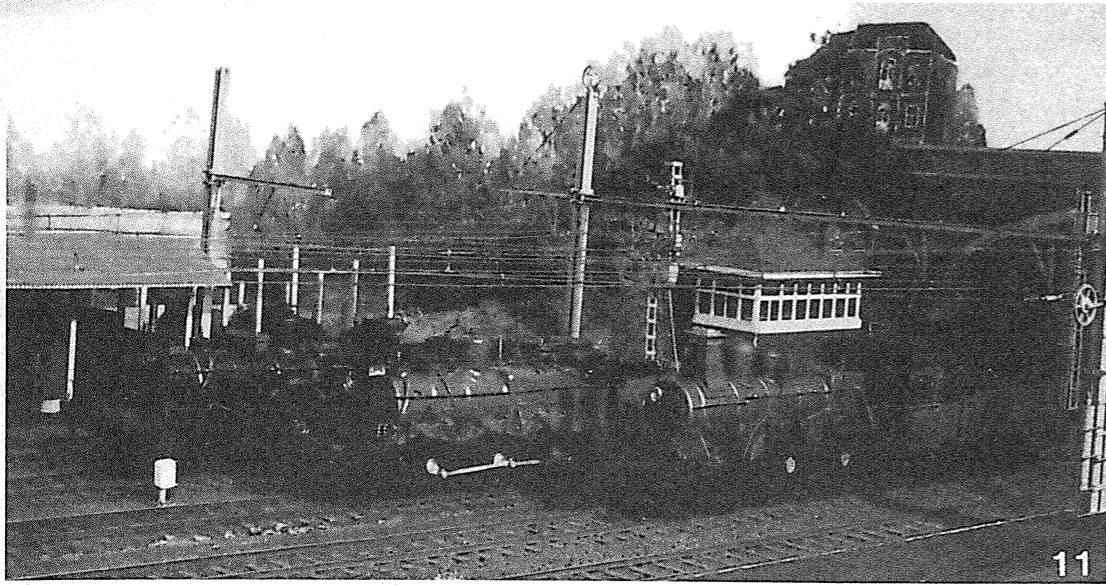
Cette gare a l'avantage d'être bien délimitée dans l'espace, d'une part par deux tunnels sous un grand boulevard, et, d'autre part, par un grand pont routier.

J'ai pris comme référence les années 1950, époque où circulaient encore les trains à vapeur bien que la ligne soit déjà électrifiée.

L'emplacement situé dans mon garage, qui est aussi mon atelier, reçoit un module de 5,50 m. de long pour une largeur de 80 cm. Celui-ci est placé à une hauteur de 1,30 m., ce qui permet une vue à hauteur de quai conforme à la réalité.

La partie voyageurs occupe un espace de 1,40 m de long et 1 m. de large, et respecte la réalité. Le reste, réservé au site de marchandises, est de 4,50 m. de long sur 80 cm de large. Le bâtiment principal de 1,60 m de long est à l'échelle, tandis que les stalles à



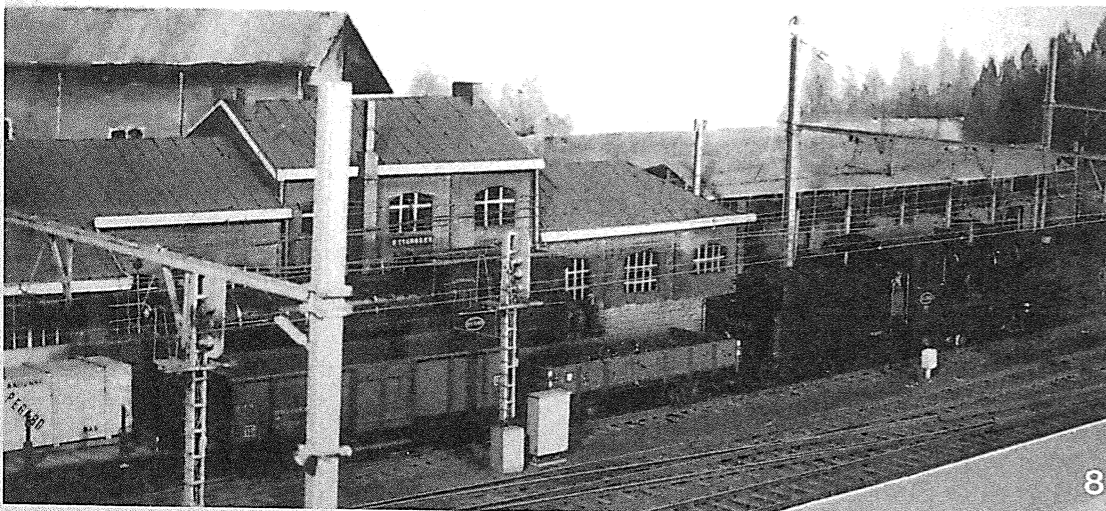


charbon, occupées par maints charbonniers, sont réduites à 80 cm. Pour donner ampleur et volume j'ai placé des miroirs dans les arches des tunnels; et un pont et une fresque murale représentent l'environnement tel qu'il était en 1950 (peinture à l'huile fraîchement terminée).

Tout a été construit par mes soins : bâtiments, voies et 4 aiguillages, 2 traversées de jonction doubles, signalisation, portiques de caténaire, caténaire bifilaire tendue avec contre-ponds (profils de voie Nemeç).

Au sujet de la signalisation je n'ai pu résister au plaisir de placer un ancien sémaphore à chandelier de 3 mâts quelque peu anachronique, portant chacun 2 palettes (arrêt, manoeuvre, avertisseur) commandées par des moteurs sous la table au moyen de fil d'acier de 0,5 mm donnant un mouvement ample et nonchalant.

Sollicité pour des demandes d'exposition j'ai réalisé un module transportable de 2,00 x 0,80 x 0,12 m, représentant un dépôt d'entretien et de réparation de locomotives à vapeur. Au centre un pont tournant de 60 cm de diamètre, pourvu d'un dispositif d'arrêt très précis. A droite 6 voies dont celles du centre sont occupées par une remise tronquée permettant la vue sur une belle charpente et les fosses



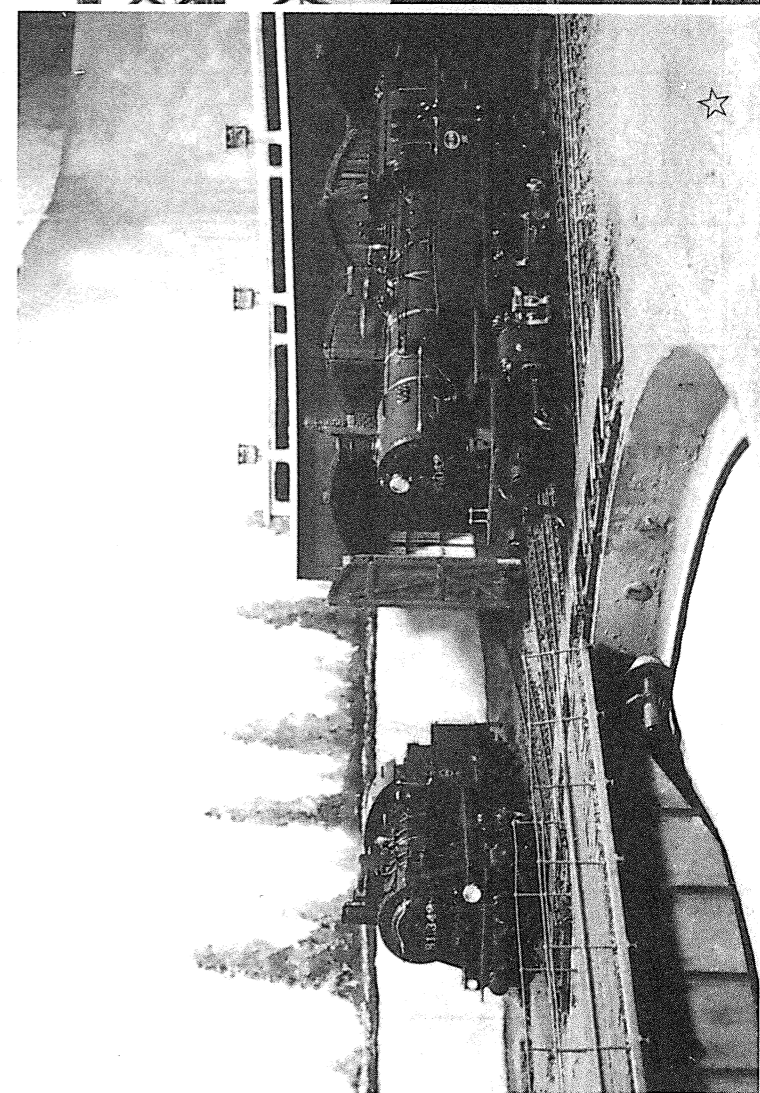
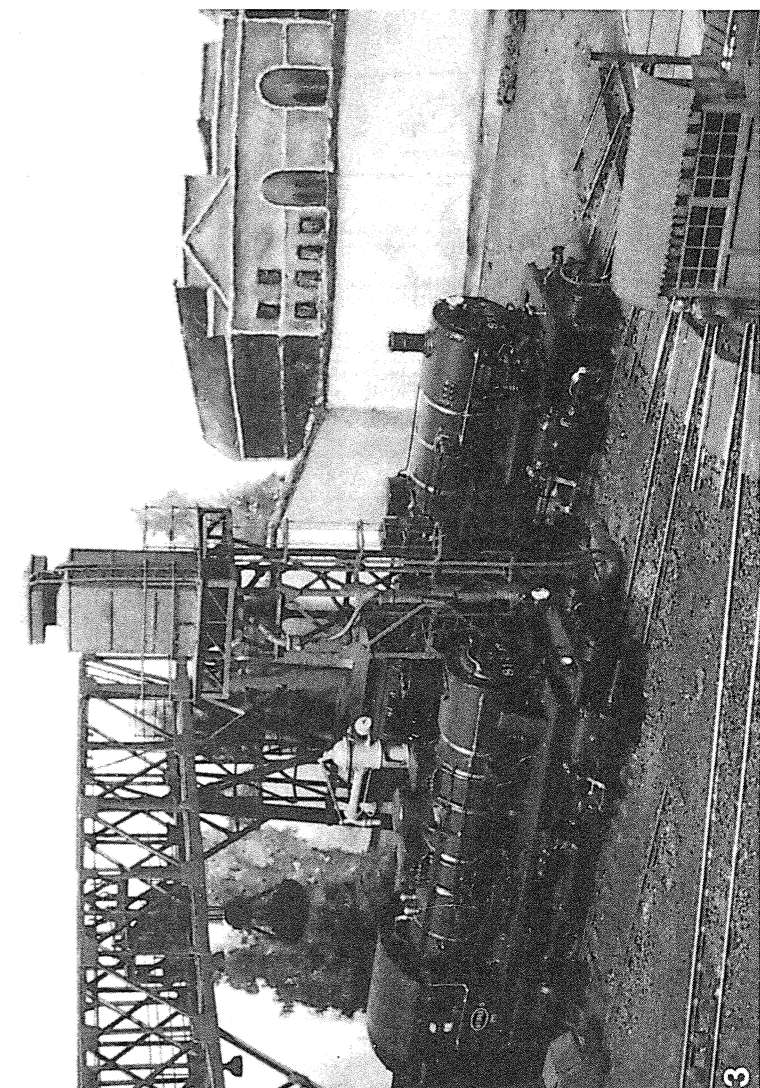
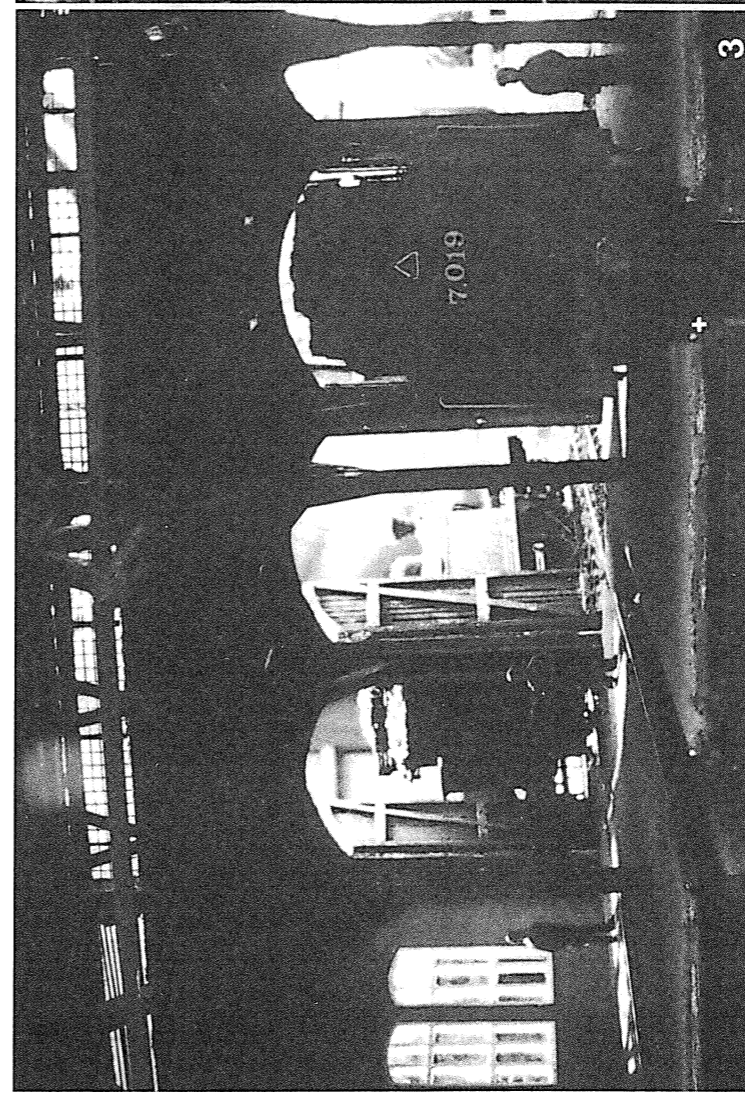
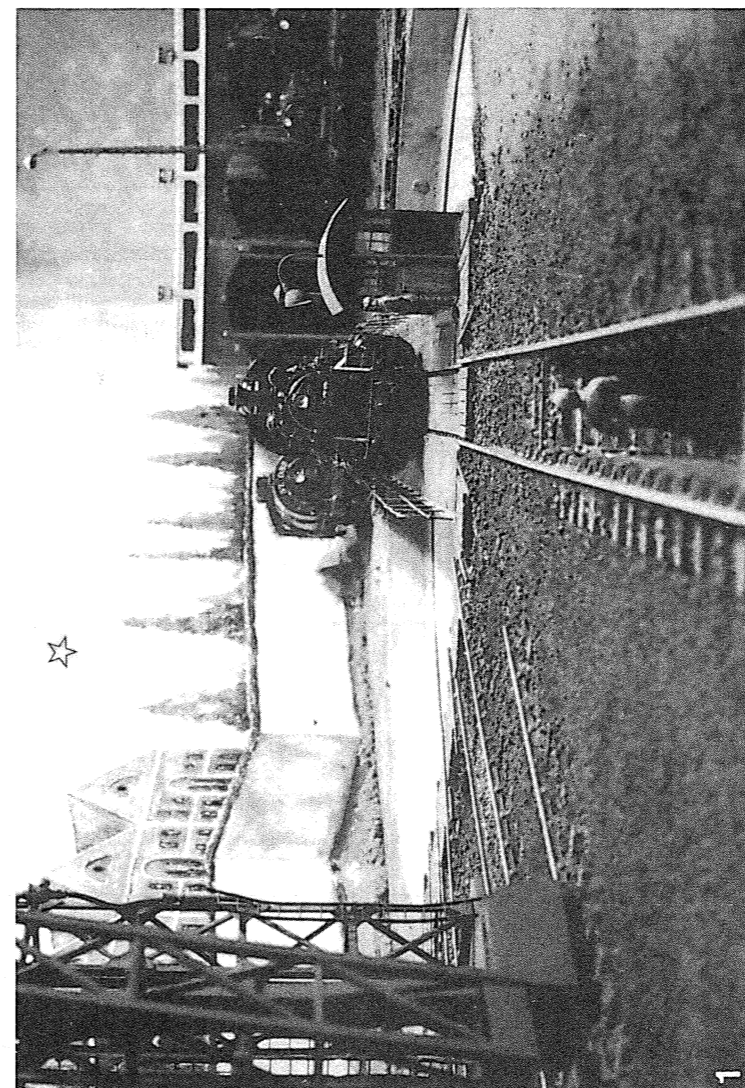
LE RESEAU R. JENART-MAYENE

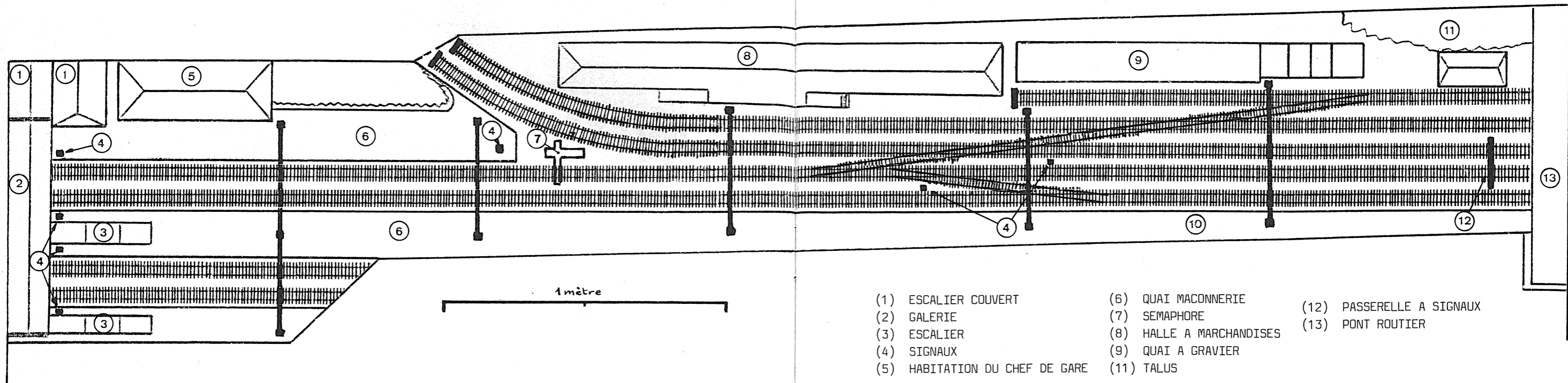
d'entretien. Au centre du module 2 voies sont largement espacées avec, chacune, une fosse en plan incliné afin de recevoir la vidange des cendriers qui s'amasse dans la fosse située entre ces 2 voies, remplie d'eau provenant des 2 grues hydrauliques situées de part et d'autre. Ceci est survolé par un pont tournant muni d'un chariot avec grue.

A l'avant-plan une voie est munie d'une fosse d'entretien, tandis que celle du fond est en cul de sac et sert aux tombereaux, soit pour le chargement des tenders en charbon, soit pour l'enlèvement des cendres. Une tour sablière complète l'ensemble.

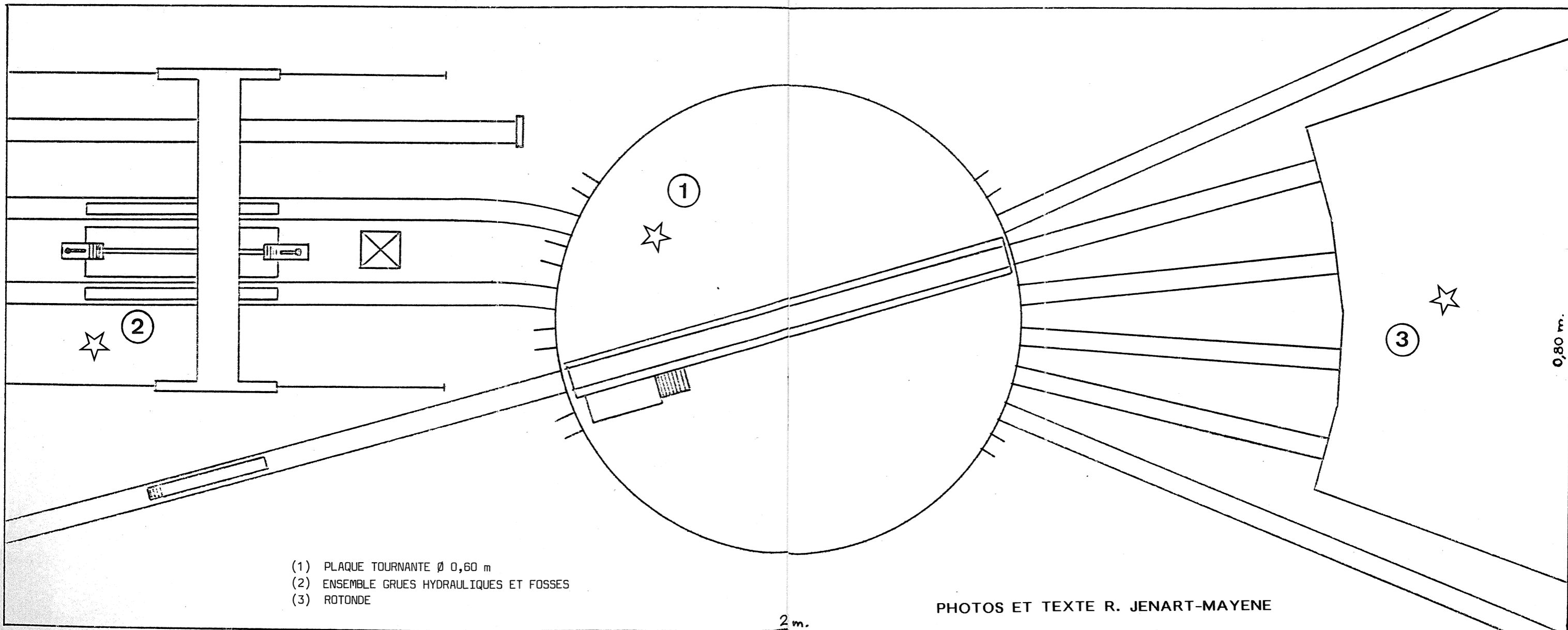
R. JENART-MAYENNE

6





(LES NUMEROS DES PHOTOS REPRESENTENT LEUR POSITION SUR LES PLANS)



PHOTOS ET TEXTE R. JENART-MAYENE

Schémas des plans de pose des anciens réseaux

**O
U
E
S
T**

- ☐ Rail vignole de 30 Kg en longueurs de 8 mètres, fixé par des coussinets. Pose sur 10 traverses. Voie très ancienne.
- ☐ Rail DC symétrique de 38,7 Kg en longueurs de 8 mètres, fixé par des coussinets à 2 tirefonds (des coussinets à 2 tirefonds existent chez C&L, mais sont plus gros que ceux de l'OUEST).
- ☐ Rail DCDS de 44 Kg en longueurs de 12 mètres, fixé par des coussinets à 3 tirefonds à coins acier. Pose sur 18 traverses. Utilisez du rail DC code 124 (hauteur 3,2 mm) en coupons de 267 mm.

**P
O**

Rail Double Champignon Symétrique de 42,5 Kg en longueurs de 11 mètres posé sur des coussinets à 3 tirefonds. Pose sur 12 traverses (14 sur les lignes à fort trafic). Utilisez du rail DC code 124 en coupons de 244 mm. Les rails sont maintenus soit par des éclisses enserrant le patin (voir H d'O n° 39) bloquées par les coussinets, soit par des éclisses pont (éclisse comportant un coussinet à chaque extrémité).

**M
I
D
I**

Rail à Double Champignon Symétrique de 37,6 Kg en longueurs de 5,5 mètres (122 mm), 11 mètres (244 mm) ou 22 mètres sur les voies les plus récentes (488 mm). Le rail est posé sur des coussinets à 3 tirefonds à coins acier. Le rail de 5,5 mètres est posé sur 6 ou 7 traverses, celui de 11 mètres est posé sur 12 ou 14 traverses et le rail de 22 mètres est posé sur 28 ou 32 traverses. La disposition des traverses pour les rails de 11 m a été établie en vue de permettre de remplacer rapidement un rail de 11 m par deux rails de 5,5 m. Les rails de 5,5 m et de 11 m sont fixés par des éclisses ordinaires à 4 boulons. Les rails de 22 m sont fixés par des éclisses pont.

Matériel à utiliser

Rail : Le seul rail Double Champignon disponible est le profilé maillechort DCDS code 124 (hauteur 3,2 mm).

Ce profilé est disponible chez MARCWAY en longueur de 1 yard / 91 cm ; "Bullhead rail", code 124. Vendu en pack de 6 yards.

Attention ! L'utilisation de rails à l'échelle exacte (Fine Scale) n'est possible qu'avec du matériel roulant équipé de roues Fine Scale.

Traverses et coussinets : Le plus simple est d'utiliser les traverses et coussinets en ABS de C&L Finescale (disponibles chez HUET). Pour les inconditionnels de la traverse bois véritable je signale que les coussinets en ABS peuvent se coller directement sur les traverses en hêtre de M. FAURE. Il faut légèrement griffer le dessous des coussinets à la lime et utiliser de la cyano gel. La prise se fait en quelques minutes et ça tient !

Eclisses : voir HISTOIRE D'O n° 39.

FAURE André
PARQUETERIE FAURE
87310 SAINT-LAURENT-SUR-GORRE
Tel : 55.00.02.59

MARCWAY PRODUCTS
590 Attercliffe Road
SHEFFIELD S9 3QS Grande Bretagne
Tel : (19) 44.709.524.951
Accepte la C.B. VISA internationale.
Les délais sont assez courts !

HUET
5, rue des Anciens Combattants
F59175 TEMPLEMARS
Tel : 20.97.15.02
Accepte la C.B. VISA

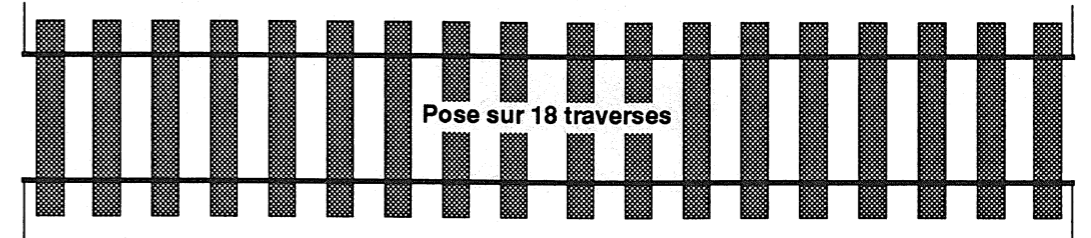
DIAGRAMME DE POSE DE LA VOIE

Echelle zéro 1/45 - voie de 32 mm

Echelle 0,5

OUEST

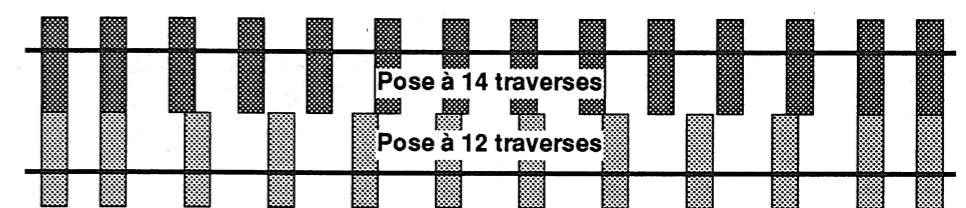
Rail de 12 m (44 kg) / Longueur en Zéro : 267 mm.



Echelle 0,5

P.O.

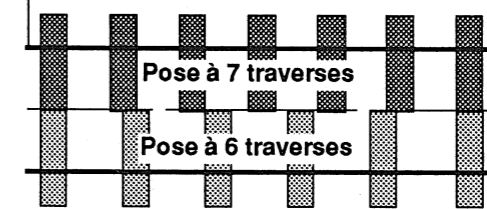
Rail de 11,005 m / Longueur en Zéro : 244 mm.



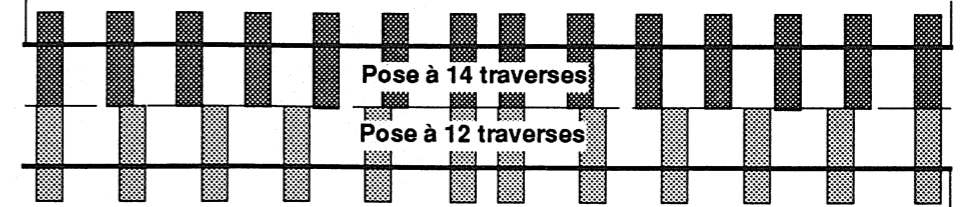
Echelle 0,5

MIDI

Rail de 5,50 m. / Longueur en Zéro : 122 mm.

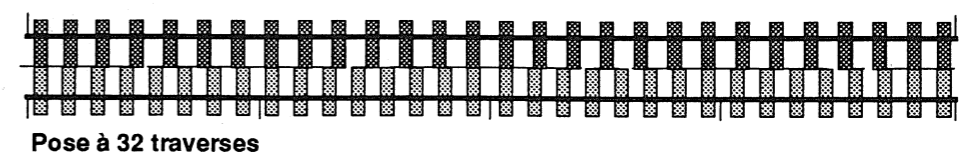


Rail de 11 m. / Longueur en Zéro : 244 mm.



Echelle 1/4

Rail de 22 m. / Longueur en Zéro : 488 mm.



Loco 240-700 P.O. Bielles d'accouplements et motrices - suspension

JACQUES TILMANS

Si le laiton est vivement conseillé pour le matériel de traction, les matières synthétiques, pour la construction des wagons, peut apporter des avantages certains : le moulage au silicone permet de reproduire plus rapidement un même modèle en série - un train est souvent composé d'un grand nombre de wagons de même type.

De plus, si le laiton restera toujours un matériau plus noble, il a le désavantage d'être nettement plus lourd, ce qui provoquera de sérieux problèmes de traction dans le cas, par exemple, d'un train de marchandises composé de 40 ou 50 wagons. On n'imagine pas toujours l'effort que doit produire une locomotive (surtout s'il y a des côtes) pour tirer une charge pareille.

En ce qui concerne le roulement, l'idéal est de monter chaque essieu sur des roulements à billes. Mais dans le cas d'un grand nombre de wagons, cela devient très coûteux (8 roulements pour une voiture à bogies !). Le frottement plastique sur plastique (dans le matériel bas de gamme) n'est pas fiable : l'usure se fait très vite et les essieux ne tiennent plus dans leurs boîtes. Même phénomène avec des axes en métal frottant sur le plastique. A notre avis le système le plus efficace et le moins coûteux, consiste à avoir des essieux et des boîtes en métal.

Convenablement graissé le roulement est excellent et résistant. La graisse est préférable à l'huile, car elle ne coule pas et ne durcit pas. Une bonne graisse de voiture pas trop épaisse, peut être parfaitement utilisée (également pour la motorisation des locomotives).

Ceci dit, si la caisse des wagons en matière synthétique offre des avantages certains, le châssis et surtout les axes et les roues devront impérativement être en laiton pour une question de solidité. Le plastique (particulièrement le boudin des roues) résiste difficilement aux rayons UV du soleil et devient cassant à la longue. N'oublions pas, non plus, que le bruit des roues en métal sur les joints de dilatation des rails, a tout son charme !

En ce qui concerne la dimension des boudins des roues, au risque de faire bondir certains amateurs, nous ne respectons pas les normes habituelles : nous les faisons plus grands, pour une raison bien simple et pratique - nous l'avons dit et répété - nous avons un train de jardin et, avec des roues strictement à l'échelle, le moindre brin d'herbe, le plus petit obstacle fera dérailler le train.

Les attelages aussi devront être en métal (laiton ou maillechort) afin d'être suffisamment résistants, surtout lorsqu'il s'agit de longs convois. Un train de marchandises chargé est du plus bel effet en O, car on peut remplir les wagons de matériaux divers et réels : troncs d'arbres (à l'échelle bien entendu), tubes, gravier, charbon ... Mais, attention, tous ces matériaux alourdissent considérablement le poids et il faudra prévoir, dans ce cas, une machine très puissante avec une bonne démultiplication, ou une double traction (attention à la surchauffe des moteurs, surtout en été !)

D'ailleurs, il est bien difficile de se rendre compte, lorsqu'un train roule, si les boudins des roues sont à l'échelle ou non ! Nous n'avons pas l'esprit de l'amateur averti qui collectionne des pièces superdétaillées pour les exposer dans des vitrines. Nous visons toujours le côté fonctionnel et pratique : pour nous un train doit pouvoir rouler correctement, sans accidents, sans déraillements (ce qui n'est pas toujours possible lorsqu'une grenouille vient se planter au beau milieu des voies !)

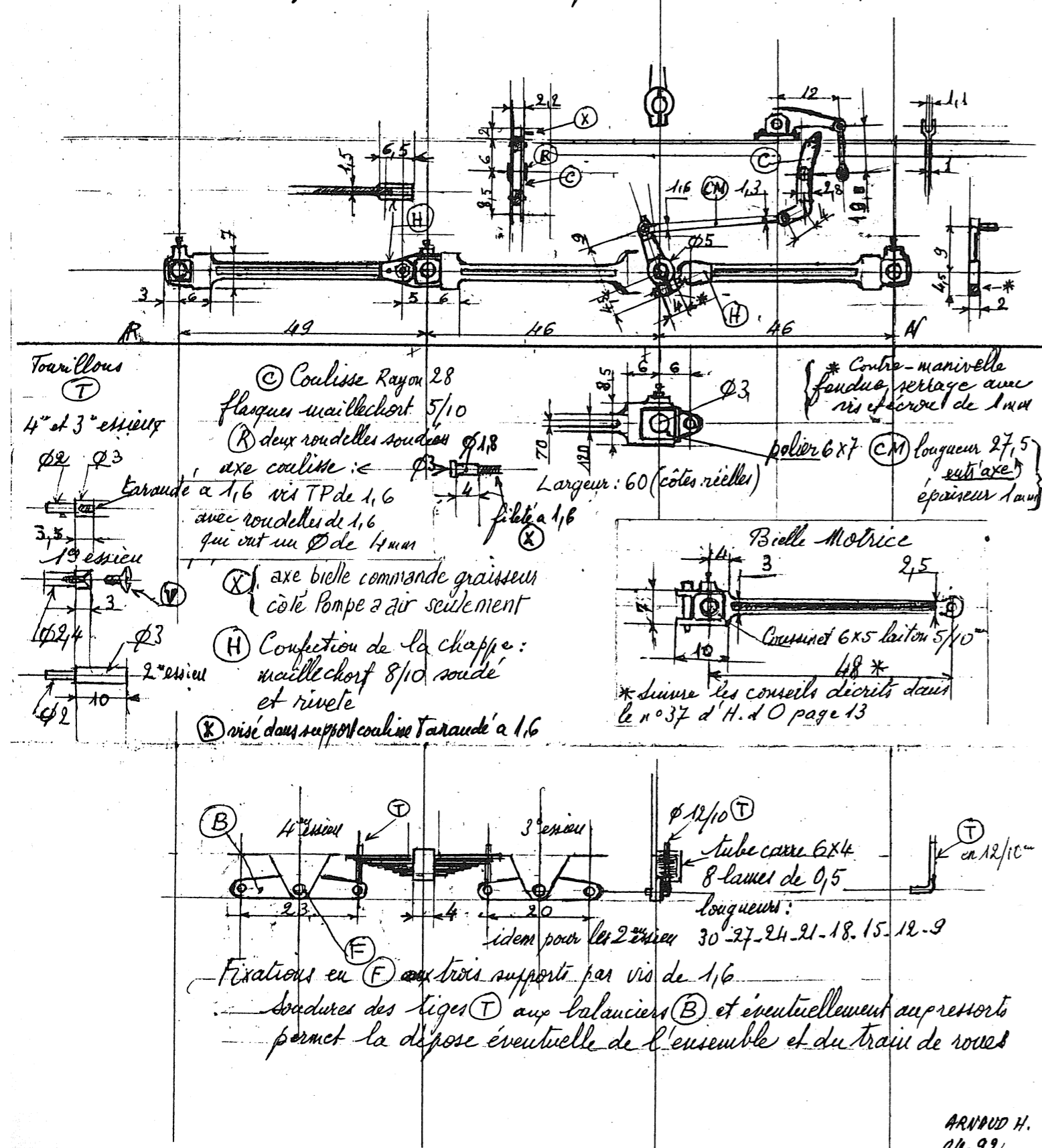
Il est inutile de rappeler que l'éclairage, la nuit, joue un rôle essentiel sur le plan esthétique et de la réalité : feux de fin de convoi, éclairage des voitures, lampes sur les tables des wagons restaurants... Il y a quelque temps, nous avions un soir, chez nous, un couple d'amis. Sans rien leur dire j'ai mis en marche un train de voyageurs. Ils ont cru qu'ils voyaient un vrai train dans le lointain : ils ont dû sortir dans mon jardin pour se rendre compte "de visu" que c'était un train de jardin !

La circulation doit pouvoir se faire en toutes circonstances et reproduire le mieux possible, la circulation d'un train réel.

Le modélisme comprend bien des facettes, toutes attirantes. A chacun de choisir celle qui lui convient le mieux selon ses goûts, ses capacités de "bricoleur" (je n'aime pas ce mot, car, dans beaucoup de cas, cela dépasse de loin le simple "bricolage"), sa poésie et ... les capacités de son portefeuille !

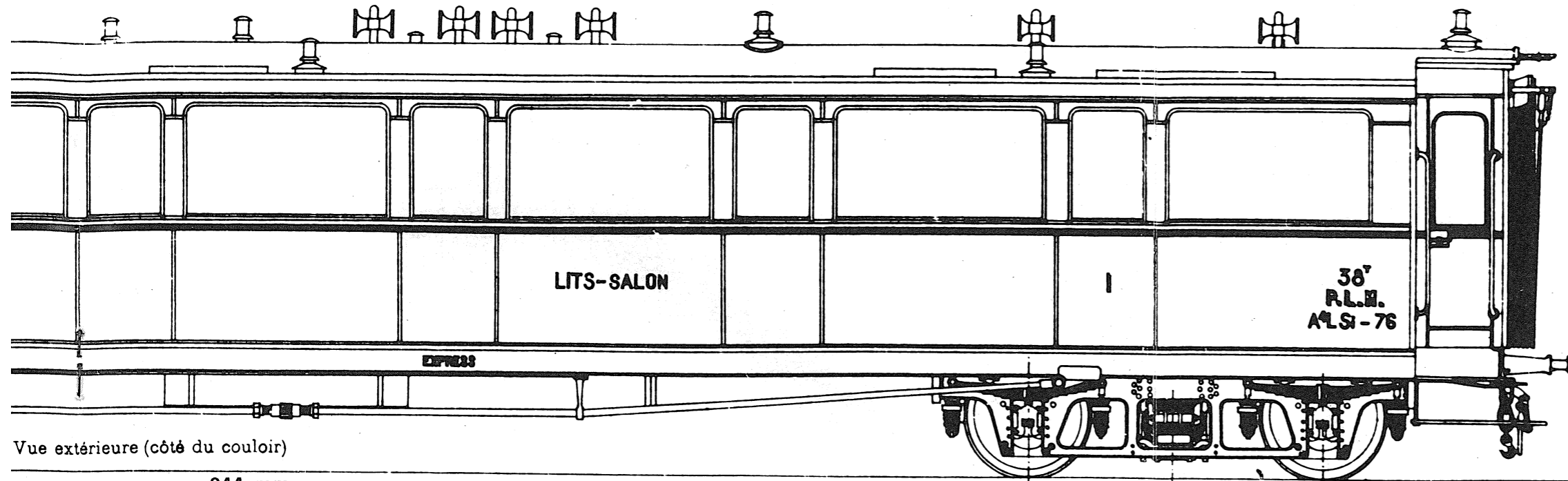
JACQUES TILMANS

(VOIR H.D'O No 29,31,32,33,35.)



VOITURES PLM

ROGER BERSOT

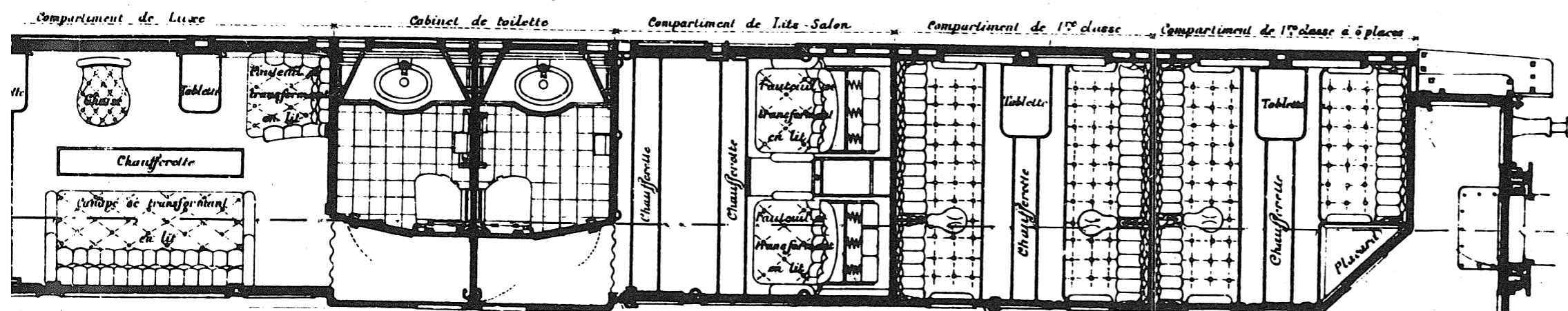


Vue extérieure (côté du couloir)

344 mm 14980

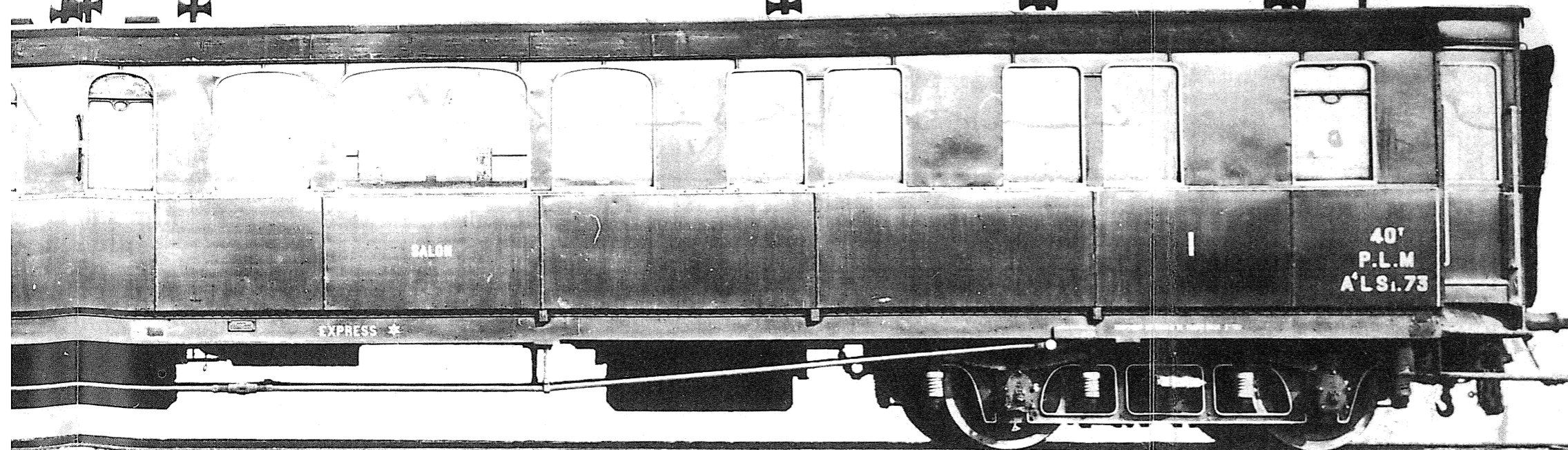
Coupe horizontale de la caisse à 1^m 50 environ au-dessus du plancher

57,5 mm



COMPARTIMENT DE LUXE ET COMPARTIMENT DE LITS-SALON

438 mm 19070 20640 474,5 mm 21900 503,5 mm



Ces luxueuses voitures ont été étudiées pour les longs parcours d'une clientèle aisée, avec leurs grandes baies vitrées ouvertes sur le paysage, à l'inverse du TGV où l'on se trouve encastré pour un parcours bref et rapide ... nostalgie !

Construite dès 1909 cette série de six voitures A4Lsi numéros 71 à 76, avait quatre compartiments de 1^{ère} classe encadrant un grand salon et un plus petit avec canapés-lits. Le toit plat de l'époque, avec redan, était surchargé d'accessoires par suite de l'éclairage au gaz (aérateurs à trèfle, cabochons, réservoirs d'eau des toilettes); le bogie "C" PLM de type wagons-lits... ces complications qui en font le charme et plaisent aux amateurs.

Afin d'avoir moins de diversité dans le matériel roulant et en faciliter l'exploitation, la Compagnie homogénéisa ces voitures avec des séries plus importantes de 1918, comme celles des N° 29 à 31 et 32 à 40. C'est ainsi qu'à partir de 1917 et 1923 les A4Lsi étaient devenues des L5g3yfi, sous les N° 11 et 12 et N° 7 à 10, par transformation d'un compartiment A d'extrémité en fauteuils-lits avec WC-toilettes - les autres à lits rabattants. En même temps elles reçurent des bogies plus récents "D" PLM de type Pennsylvania de 2,50 m. d'empattement à balanciers incurvés.

La métallisation 1^{er} type 1926 fut appliquée à ces voitures à partir de 1928 et en 1929 pour la N° 11. Toiture métallique bombée, une toute autre allure, un meilleur confort sur rails avec les bogies "DM" monoblocs à l'entr'axes de 3 mètres ! et boîtes SKF. La livrée de ces voitures était bleu-indigo.

Pour la visite des souverains britanniques (Georges VI) en France, la voiture N° 11 fut incorporée avec les voitures Nord dans le train royal Boulogne-Paris R 02 du 19 juillet 1938. En cette occasion la rame fut peinte entièrement en bleu, couleur des WL, avec une bande or, y compris la Pacific. La SNCF renumérota ce salon qui devint Ssmfyi 36. Ces voitures de luxe furent retirées du service commercial pendant la guerre, la 36 fut garée à Vichy.

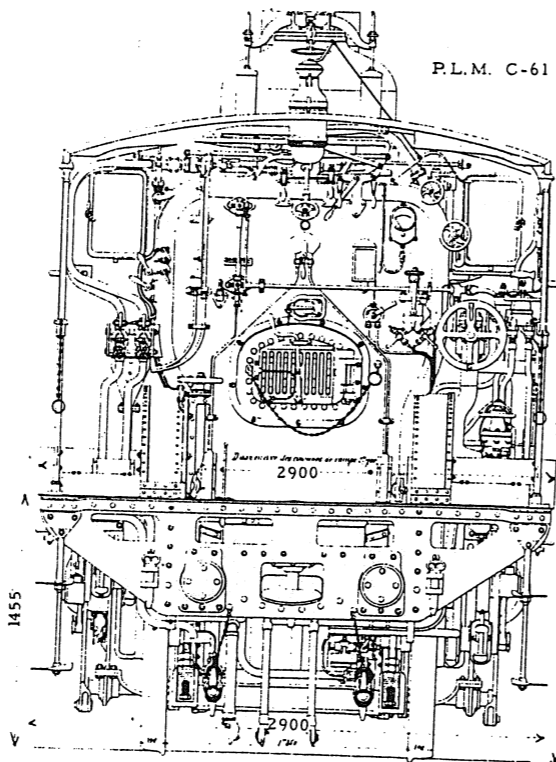
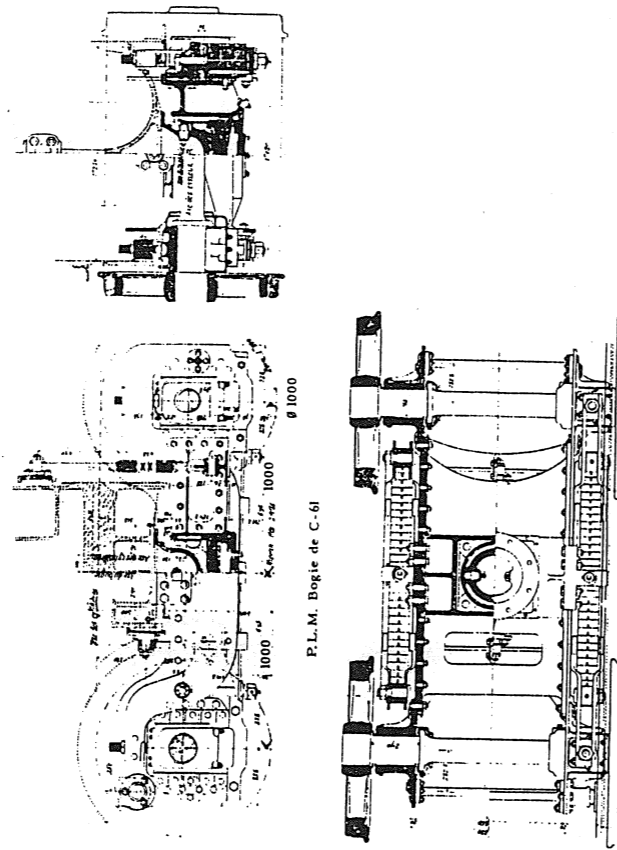
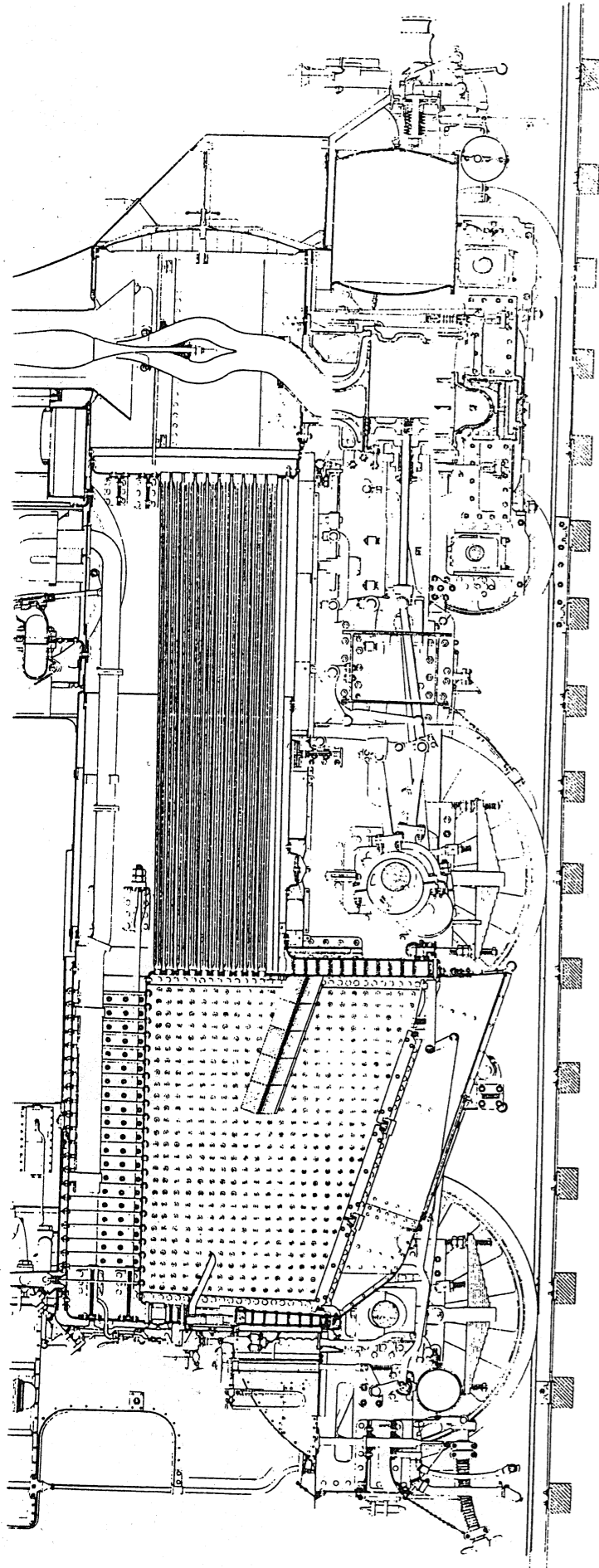
Après guerre ce matériel, difficilement utilisable, fut transformé en voitures spéciales dont chaque aménagement répondait à un besoin spécifique : en voitures de service pour les déplacements et inspections des hauts fonctionnaires du Chemin de Fer - en voitures salons et lits pour ceux des souverains et chefs d'Etat. Ainsi, après le remaniement de 1950, dans cette 36 devenue la Ssmfyi 52, on trouve un petit appartement, les compartiments single - avec pharmacie, réfrigérateur, réchaud, vaisselle, pouvant servir au personnel d'accompagnement.

Dans ce programme de réaménagement de 1953 (remétallisation, renforcement des bouts des plateformes) il y a eu des unifications, comme celles des châssis des vitres, l'ouverture des baies des WC, et les deux du bureau à 580 mm de large, à 800 mm, celles des singles à 900 mm, celle de la chambre pour une hauteur de 970 mm.

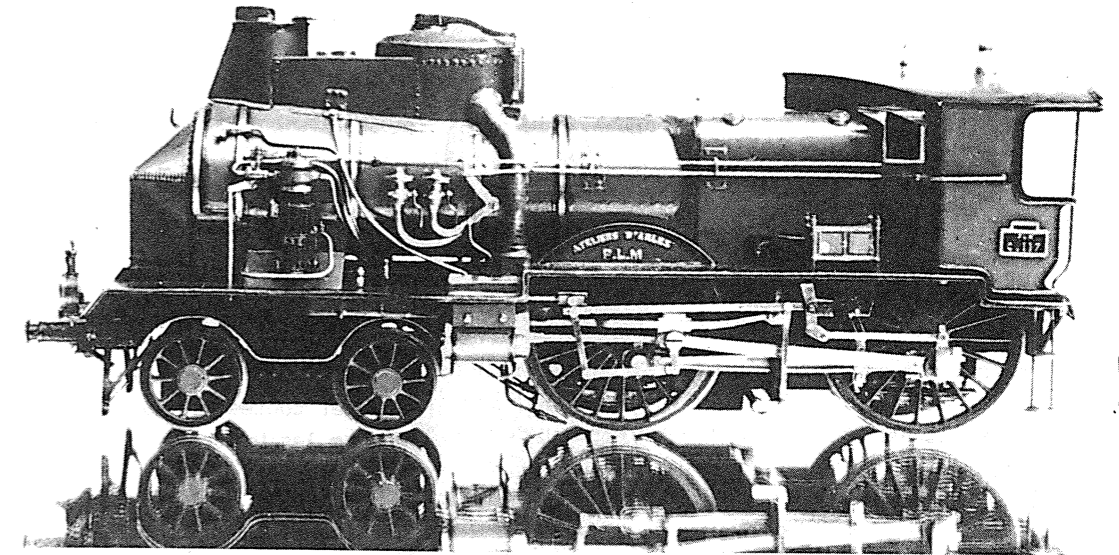
A SUIVRE

(VOIR H.d'O DEPUIS LE N° 35)

LOUIS ROUVIERE



LOUIS ROUVIERE



PROGRAMME

- Etude et plans longerons 7
- Ebarbage roues et contrepoids 5
- Contrepoids 1
- Découpe des longerons 2
- Confection des longerons 9
- Confection bas des longerons 8
- Réglage longerons, confection bogie 8
- Montage châssis bogie et rectif. passage des roues /longerons 9
- Confection et montage entretoises des longerons 6
- Confection et montage des bas de longerons 5
- Ajustage châssis, pose pivot bogie, reconstruction châssis du bogie, confection et pose couvre-roues du bogie 9
- Découpe des bielles d'accouplement 1
- Finition des bielles d'accouple. 4
- Confection des cylindres 3
- Montage et ajustage des cylindres 5
- Parements Av. et Ar. des cylindres 4
- Etude et construction du 1/2 tablier Ar. 1
- Construction tablier Ar. 5
- Construction tablier et boisseaux des tampons 7
- Ajustage châssis-tablier, construction et pose berceau Av. 7
- Coffrages sous châssis Av. et nervures des bielles d'accouple. 8
- Barres de soutien de renvoi de changement de marche sous tablier 8
- Confection crosses de pistons 6
- Confection glissières D. et G. 5
- " bielles motrices 5
- " platines glissières et coulisses 3

 Pour certains il faut avoir une mentalité d'aventurier pour se lancer dans la construction intégrale d'une locomotive.
 Mais non, pas tant que ça ! Louis Rouvière a comptabilisé les heures passées pièce par pièce sur cette machine du PLM. Total = seulement 614 ! En se basant sur la législation du travail mise en place depuis les lois Auroux, il faut donc prévoir 77 jours ouvrables. Je ne vous dirai pas combien cela représente de mois - le système français des jours fériés, chômés, fêtés, des ponts et éventuelles grèves avec ou sans préavis, étant beaucoup trop compliqué pour une petite revue telle H.d'O ! Sans compter les nouvelles directives qui vont découler des accords de Maastricht ... !!!

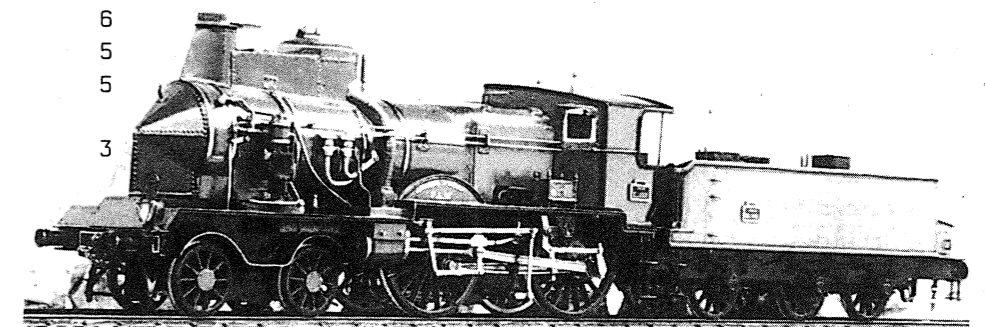
Si vous êtes vraiment vicieux vous appliquerez le taux horaire de votre salaire mensuel en y intégrant vos primes de rendement ou de fin d'année, et vous nous direz ce que cela donne.
 Bon courage !

J.A.

| | |
|--|---|
| Confection lames de ressorts de suspension | 2 |
| Assemblage des lames de ressorts | 1 |
| Pose des ressorts de suspension | 2 |

Total = 163

A SUIVRE



LA 220 COUPE-VENT PLM

LOUIS ROUVIERE

1. LONGERONS

(épaisseur 15/10)

Le dessin du longeron présenté ici est conçu pour être équipé d'un moteur KZ. Autrement la partie supérieure devra être modifiée en fonction du moteur et du réducteur choisis.

Le moteur est monté sur le premier essieu moteur : c'est celui qui supporte le poids le plus important. Il est calé entre l'entretoise ronde supérieure et l'équerre-entretoise inférieure. (vis de fixation : A chaudière, B abri, D cylindres E, F fond de châssis, G pivot de bogie - Ø 3)

2. FOND DE CHASSIS

(épaisseur 15/10)

Découpé suivant le dessin il supporte les ressorts de suspension et comporte une encoche de 1 x 4 à égale distance de 2 ressorts.

A la partie supérieure, entretoises de fixation de 10 et de 55 compatibles avec le moteur KZ.

3. TRAVERSE ARRIERE

(épaisseur 10/10)

Elle est ajourée comme l'indique le dessin et soudée sur les longerons, les parties supérieures coïncidant.

4. TABLIER

Pour la commodité le tablier sera exécuté comme suit :

- un tablier inférieur en 10/10 (indiqué sur le dessin).
- un tablier supérieur en 2/10 qui débordera le précédent de chaque côté extérieur de 1/10.

Le tablier inférieur comprend 5 parties :

- la partie inclinée à l'avant.
- les deux parties qui enserrant les longerons jusqu'aux cylindres.
- la partie verticale du milieu (A).
- la partie arrière la plus difficile à exécuter car les cintrages ne sont pas à angles droits. Pratiquer par l'avant une découpe centrale de 23 de large jusqu'à 20 de l'arrière. Faire la découpe approximative du passage des roues, procéder aux cintrages, puis terminer les découpes exactes de la pièce.

Etamer toutes les pièces du côté où la plaque de 2/10 doit être posée. Etamer aussi celle-ci. Procéder à l'assemblage en commençant par la partie inférieure et en observant que l'avant et l'arrière doivent être sur le même plan et bien alignés.

Le tablier entier sera fixé à l'arrière par la vis B, et bloqué à l'avant par le berceau de la chaudière et la retombée sur la traverse de tamponnement.

Découper dans du 5/10 les pièces qui constitueront le tablier supérieur, en remarquant que celui-ci doit dépasser de 1 mm le tablier inférieur sur tout le pourtour. Souder toutes les pièces à leur place.

Faire les boîtes à vapeur et le cube qui recevra, dans un tube de Ø 6 extérieur, le conduit descendant du dôme.

5. CYLINDRES

Les faces AV. et AR. (en grisé) seront percées suivant le dessin à 3 et 2 pour laisser passer 2 tubes de même diamètre extérieur, et soudées à 14 extérieur.

Le gros tube dépassera vers l'avant de 2 mm, vers l'arrière de 7 mm; le plus petit de 2 vers l'avant et l'arrière.

Un cercle de laiton de 15/10 Ø 12 sera soudé à l'avant sur le tube de 3 et deux épaisseurs de laiton de 15/10 travaillées comme l'indique le croquis, et soudées à l'arrière.

Une traverse inférieure reliera les cylindres droit et gauche sous le châssis (1 - longeron, fixation E). Veiller à ce que les tubes Ø 3 soient bien dans l'alignement des essieux.

6. EMBIELLAGE

Les biellettes seront taillées dans de l'acier ou du maillechort. La bielle d'accouplement est renflée en son milieu et rainurée. La bielle motrice est rainurée seulement, mais plus large à l'arrière qu'à l'avant. Epaisseur de ces deux biellettes : 15/10. Les autres, seulement 10/10.

Confectionner les pièces des figures 1 et 2. Fixer la 2 sous le châssis (en C) avec une vis et un tube de longueur adéquate qui servira de cale.

Monter la bielle d'accouplement et souder la pièce 1 en grisé sur la 2, de façon que 1 soit toujours à 1 mm de la bielle (très important pour le 2 rails).

Percer le tablier pour le passage du téton supérieur de la pièce 1 grise.

Les pièces de ce paragraphe sont en épaisseur 10/10. Souder la deuxième pièce de la fig.1 au dessous des deux extrémités de la pièce 2.

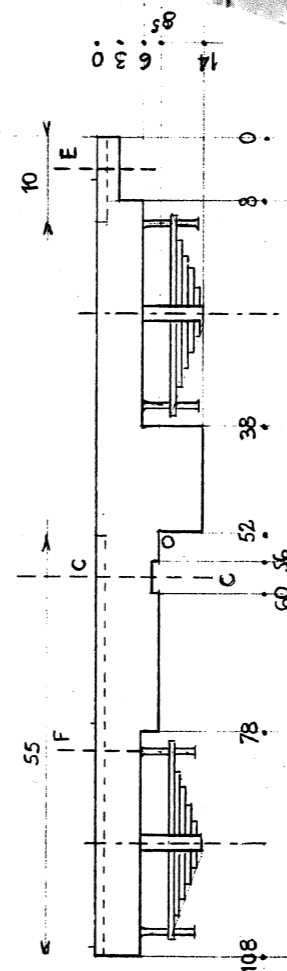
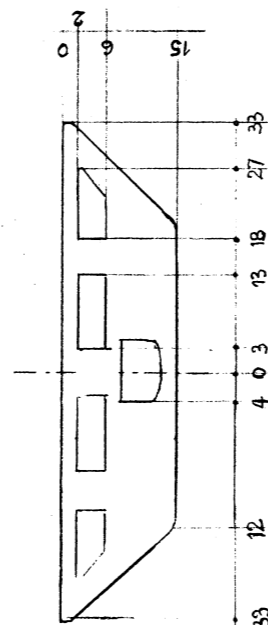
Dans un morceau d'acier ou de maillechort de 20 x 7 x 4 usiner les deux crosses des pistons d'un seul tenant en y pratiquant deux rainures horizontales de chaque côté dans le sens de la longueur et, en dessous, une rainure verticale comme indiqué sur le dessin fig. 8

A SUIVRE

LA 220 COUPE-VENT PLM

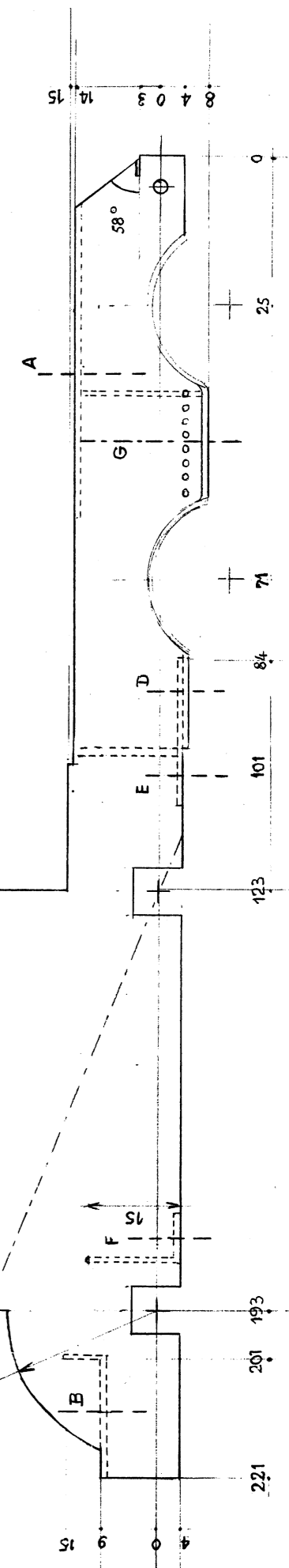
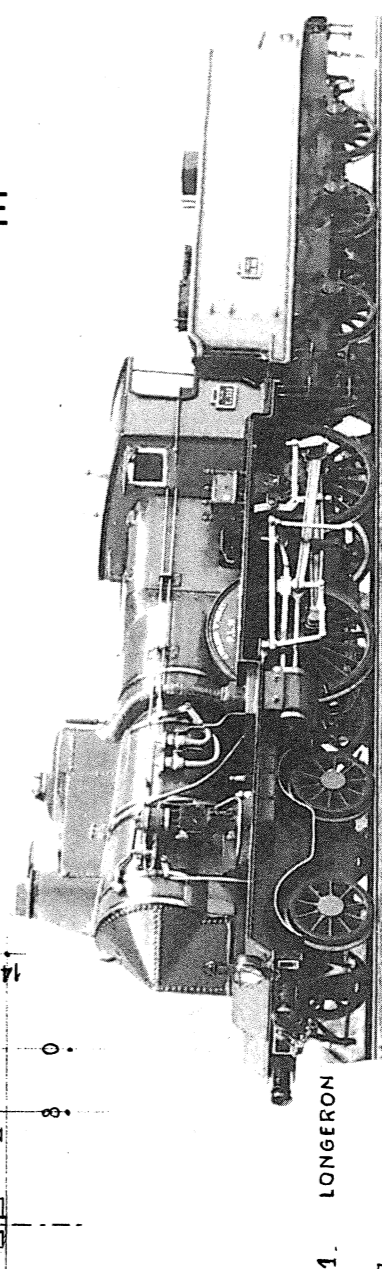
LOUIS ROUVIERE

3 TRAVERSE ARRIERE

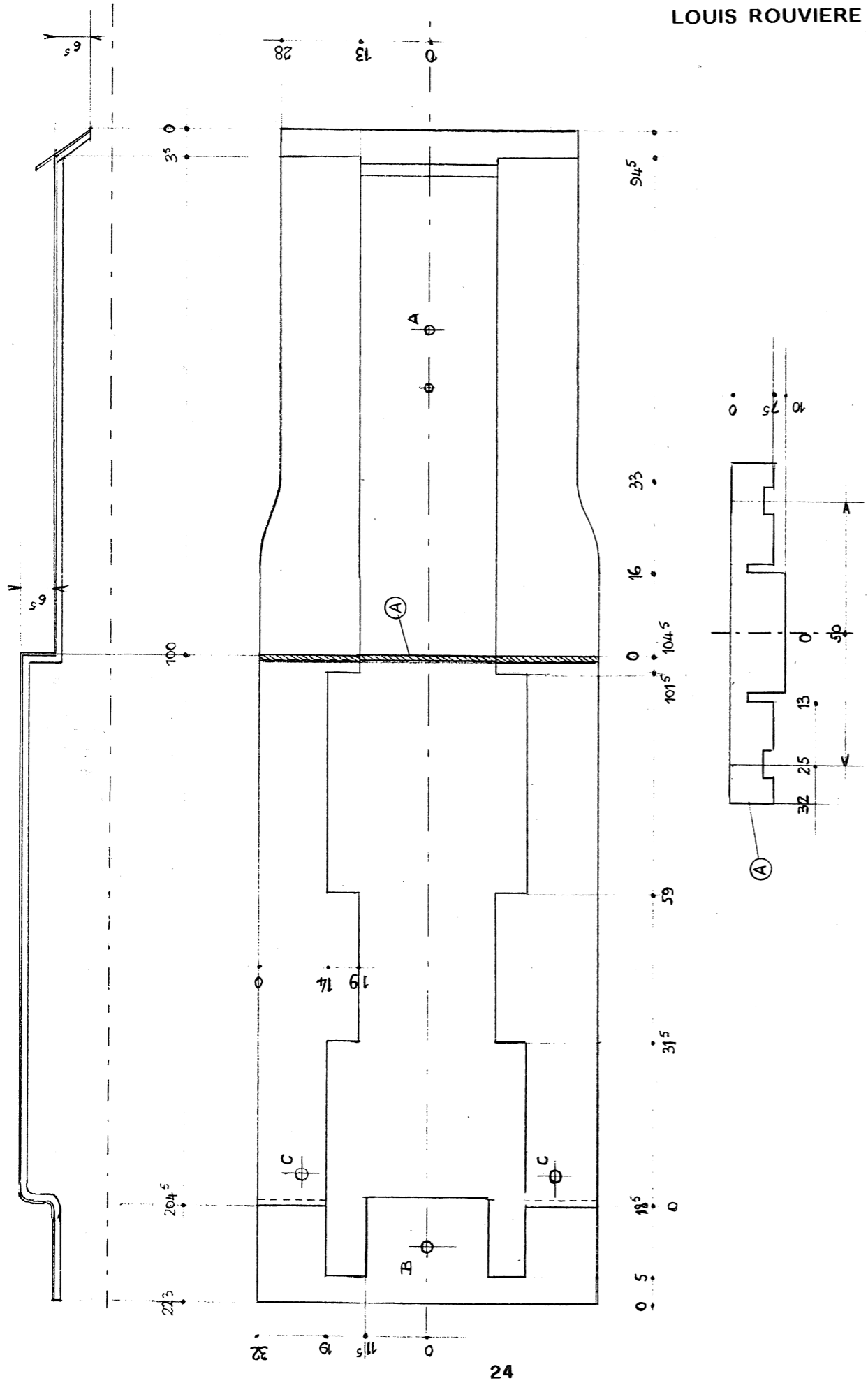


220 A 57 PLM (C 117)

2 - FOND DE CHASSIS



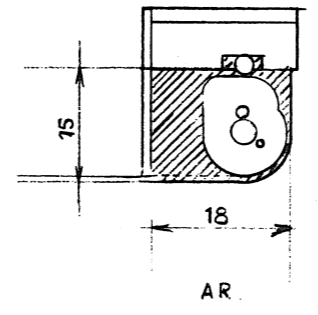
LA 220 COUPE-VENT PLM



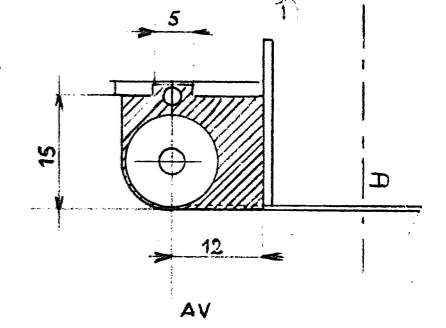
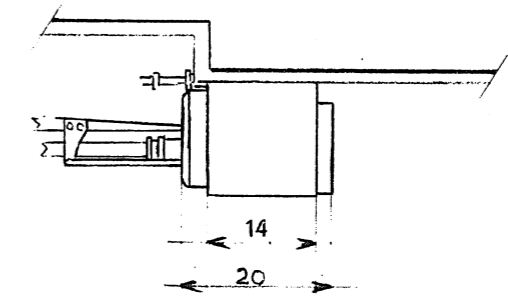
LOUIS ROUVIERE

LA 220 COUPE-VENT PLM

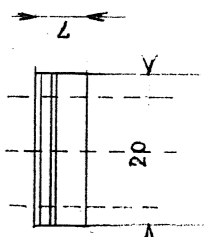
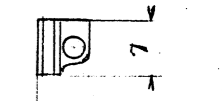
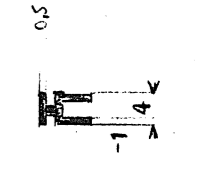
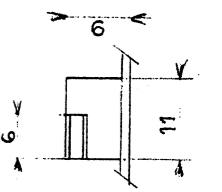
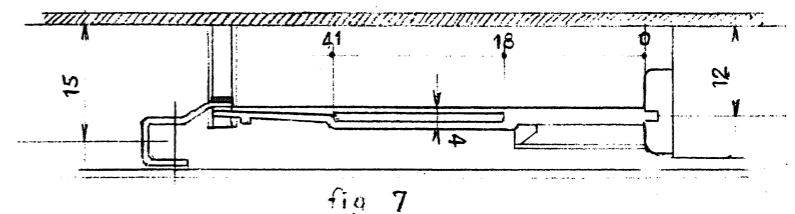
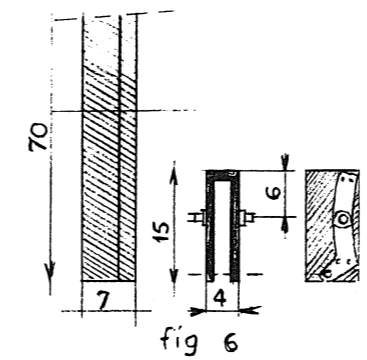
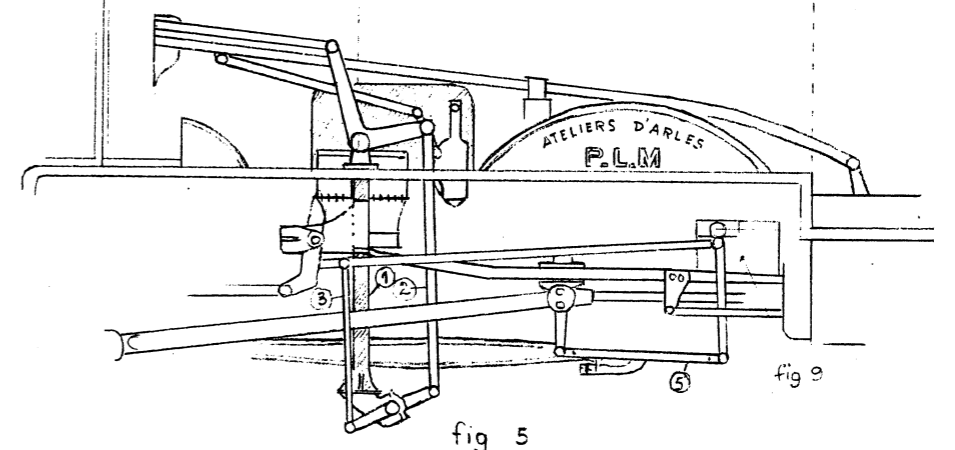
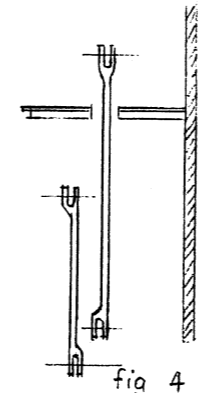
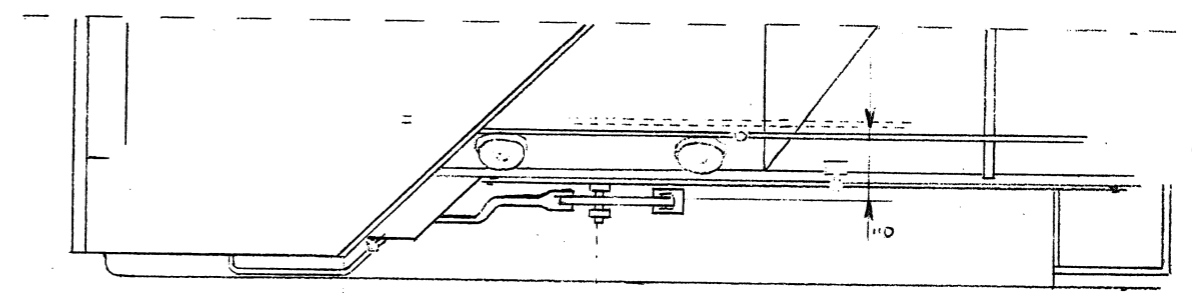
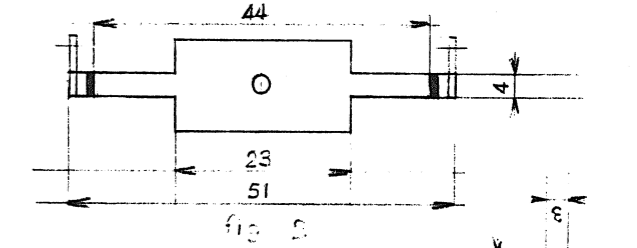
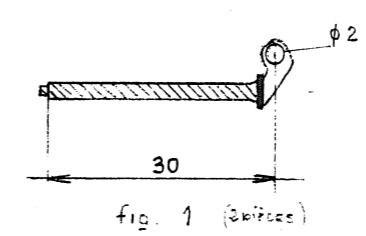
LOUIS ROUVIERE



5. CYLINDRE



6. EMBIELLAGE



25

fig 9

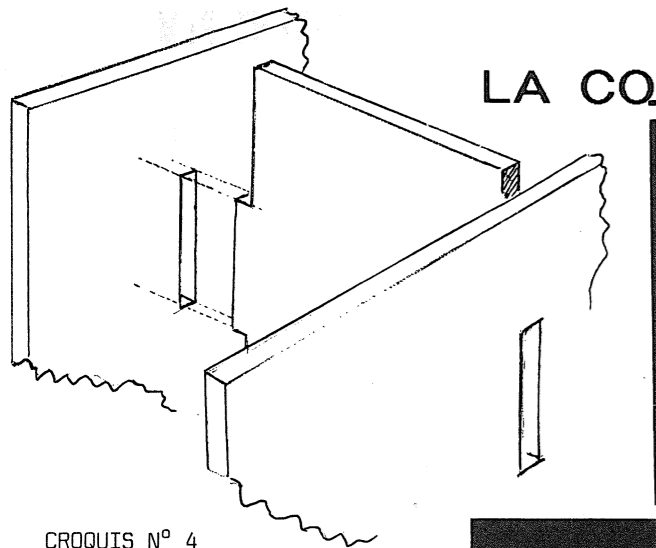
fig 8

LA CONSTRUCTION DES BATIMENTS

(VOIR H.D'O DEPUIS LE N° 42)

III - LES TOITURES

JEAN COMMOT



CROQUIS N° 4

Assemblage de la cloison de refend

LES TOITURES

Par souci de simplification nous diviserons les toitures en deux catégories :

- Les toitures en terrasse,
- Les toitures en pente.

LES TERRASSES

Leur construction est enfantine; reportez-vous n° 42 de la revue pour vous rendre compte que le seul problème à résoudre est celui du gravillonnage.

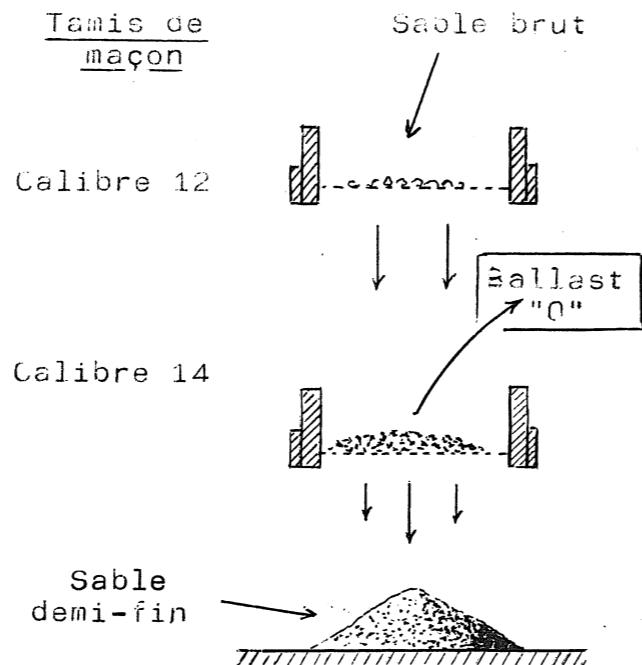
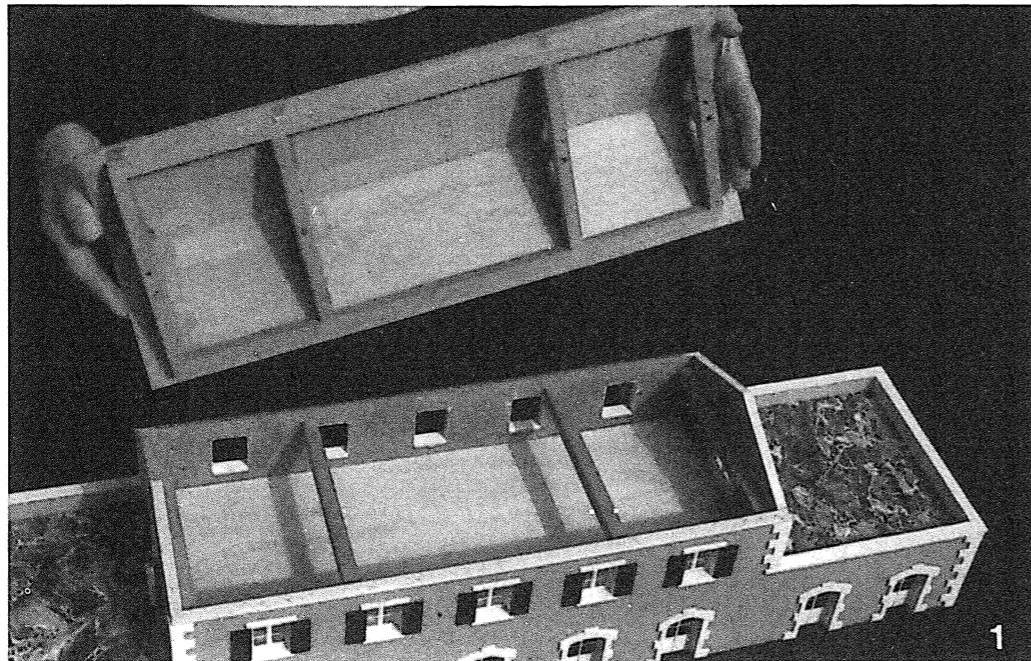
Sans attendre, nous allons consacrer quelques lignes au traitement du "sable de chantier", chapitre sur lequel nous n'aurons pas à revenir lorsque nous aborderons le problème du ballastage.

Les tamis de maçon sont calibrés. Procurez-vous (ou empruntez à un maçon) deux tamis de calibres respectifs 12 et 14 (plus le nombre est élevé plus les mailles sont fines).

Dans le calibre 12 (schéma n° 1) ne resteront que les grosses saletés...Le premier sable tamisé obtenu, une fois passé au "14", va donner comme reste, un grain qui convient parfaitement au ballastage des voies en zéro. Gardez-le dans de grands bocal, cela fera des heureux, à commencer par vous.

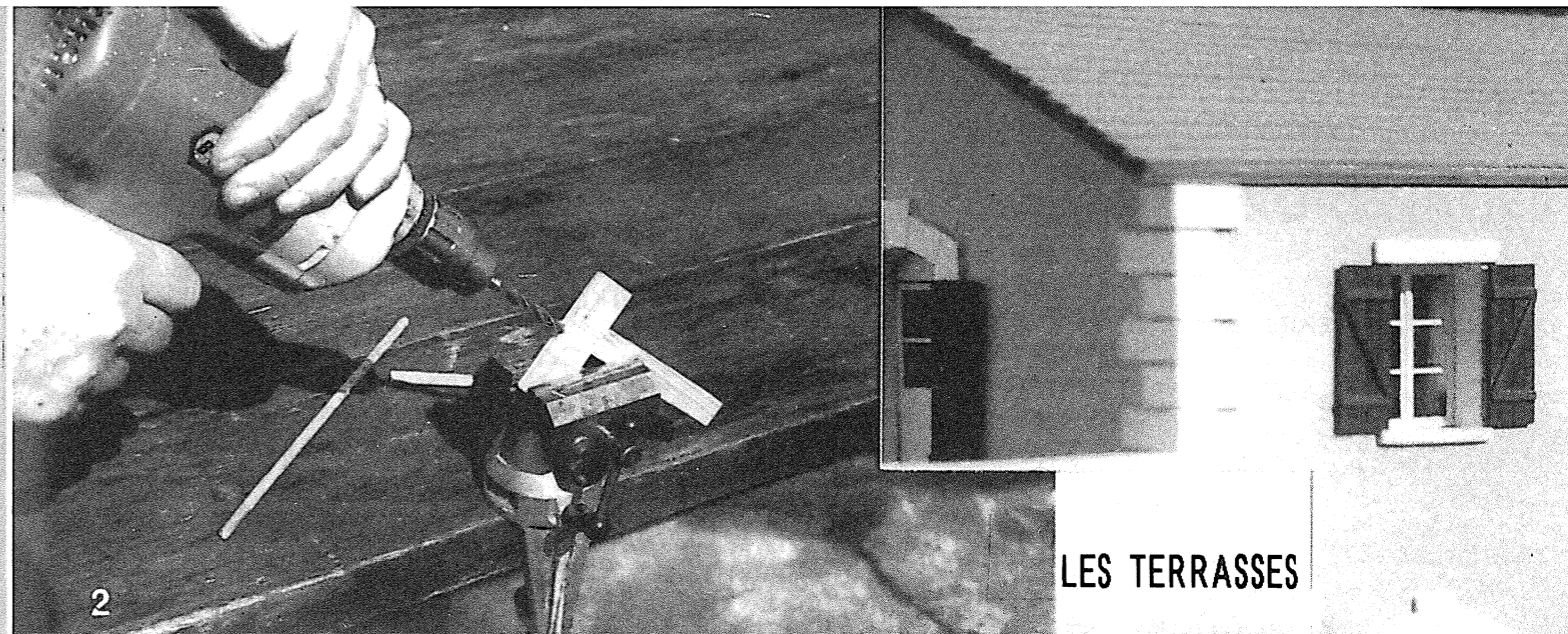
Vous constaterez que le sable demi-fin sur le schéma n° 1 est déjà pas mal fin, mais il peut encore être tamisé pour obtenir une gamme étendue de sable fin (ballastage pour HQ), très fin et même super-fin... mais avec quels tamis ? Fouillez consciencieusement parmi les passoires de cuisine de vos épouses et vous serez comblés (pas un mot de cela à Francine ni à Pascaline, elles le leur répéteraient !!!).

Vous voilà donc en possession de sables de fi-



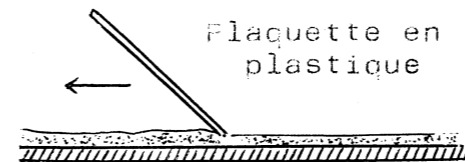
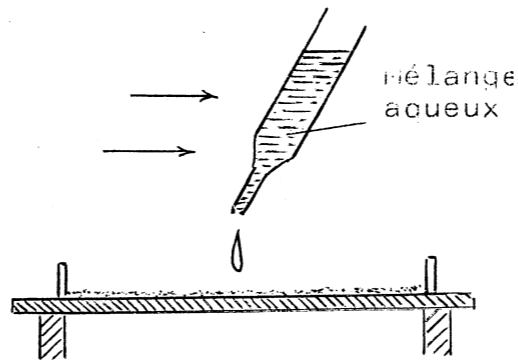
SCHEMA No 1

PHOTOS STEPHANIE COMMOT



2

LES TERRASSES



SCHEMA No 2

Vous voilà donc en possession de sables de finesses diverses que vous aurez intérêt à conserver dans des petits bocaux soigneusement étiquetés.

Revenons à nos terrasses. Votre zone à gravillonner est délimitée par les rebords verticaux (schéma n° 2). Vous étendez, le plus régulièrement possible, le sable dont vous aurez choisi la finesse. La couche doit être épaisse de 2 à 3 mm.

Vous préparerez ensuite une quantité suffisante de mélange aqueux :
1 volume colle blanche à bois (prise lente + 1 volume d'eau froide + quelques gouttes de produit à vaisselle.

Ce dernier produit, très moussant, augmente considérablement le pouvoir de pénétration par capillarité du mélange.

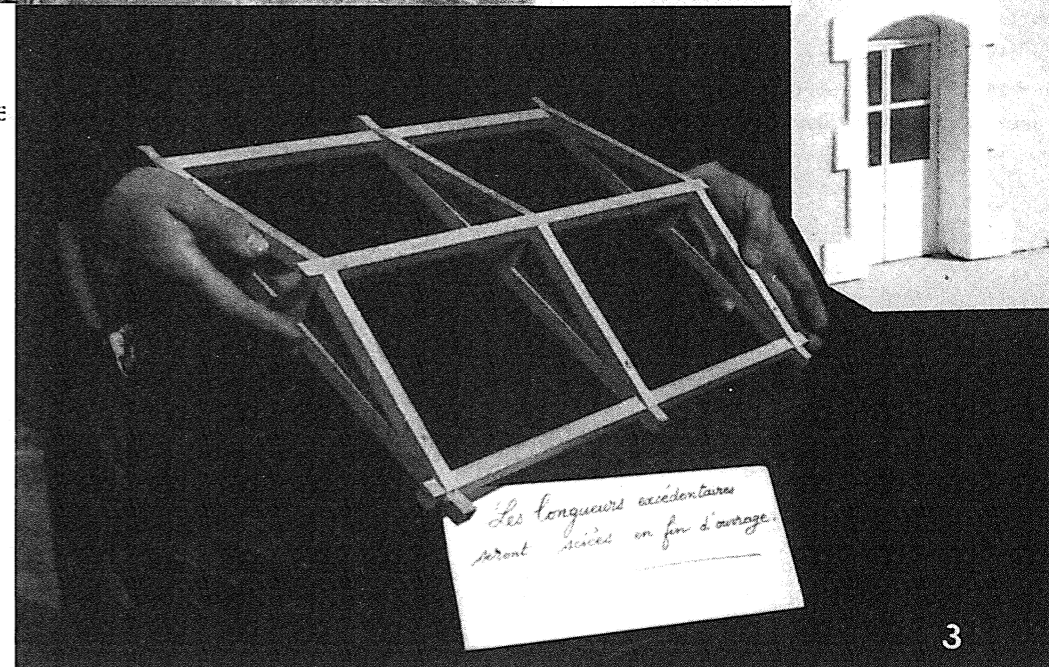
Vous aspergez très régulièrement la surface à l'aide d'un gros compte-gouttes (votre pharmacien vous en cédera un à un prix dérisoire) jusqu'à ce que le sable regorde de liquide mais sans être submergé. Votre surface devra être le plus possible horizontale pour éviter l'accumulation de liquide au même endroit.

Ne vous inquiétez pas si le mélange aqueux laisse des traînées blanches par endroits; celles-ci disparaîtront au moment du séchage. Si vous remarquez des irrégularités sur la surface ainsi humidifiée, vous pouvez les réduire facilement en "talochant" avec une règle ou une équerre en plastique (évitiez le bois) que l'on rincera très souvent à l'eau claire. Ce lissage sera indispensable pour le revêtement des quais sur lequel nous reviendrons.

Si la température ambiante est de 15 à 20° le durcissement sera complet au bout de 24 H. Vous serez surpris du résultat : je vous laisse le soin d'essayer !

JEAN COMMOT

A SUIVRE



3

LA MECANISATION DES ENGIN MOTEURS

COMPLEMENT THEORIQUE SUR LES ENGRENAGES

ROBERT LABORDE & RENE CHEVROT

(VOIR H.D'O DEPUIS LE N° 41)

1er cas : Vis a un seul filet

C'est celui qui nous intéresse en modélisme. Dans ce cas l'inclinaison du filet de la vis étant faible le pas réel et le pas apparent sont sensiblement égaux.

Si l'emploi de la roue et de la vis ne nécessite pas une très grande précision (c'est notre cas) on peut confondre pratiquement le module réel et le module apparent.

D'où les formules suivantes :

VIS : pas = $M_r \times \pi$
Inclinaison (fig.15)

$$\tan \alpha = \frac{\text{Pas}}{D_p} = \frac{M_r}{D_p} \text{ d'où } \alpha$$

\varnothing extérieur : $D_p + 2 M_r$
 \varnothing intérieur : $D_p - 2,3 M_r$

ROUE : inclinaison α
Module apparent : M_r
 \varnothing primitif : $M_a \times N = M_r \times N$

2ème cas : Vis à plusieurs filets

L'inclinaison du filet de la vis étant importante on ne peut plus confondre le pas apparent et le pas réel. D'où le calcul suivant :

VIS : inclinaison (fig.16)

$$\sin \alpha = \frac{BD}{BA} = \frac{\text{Pas réel} \times n}{D_p} = \frac{M_r \times n}{D_p}$$

Module oblique = $\frac{\text{Module réel}}{\cos \alpha}$

Pas réel = $M_r \times \pi$

Pas oblique = $\frac{\text{Pas réel}}{\cos \alpha} = \frac{M_r \times \pi}{\cos \alpha}$

Pas de l'hélice = pas oblique $\times n$

\varnothing extérieur = $D_p + 2 M_r$

\varnothing intérieur = $D_p - 2,3 M_r$

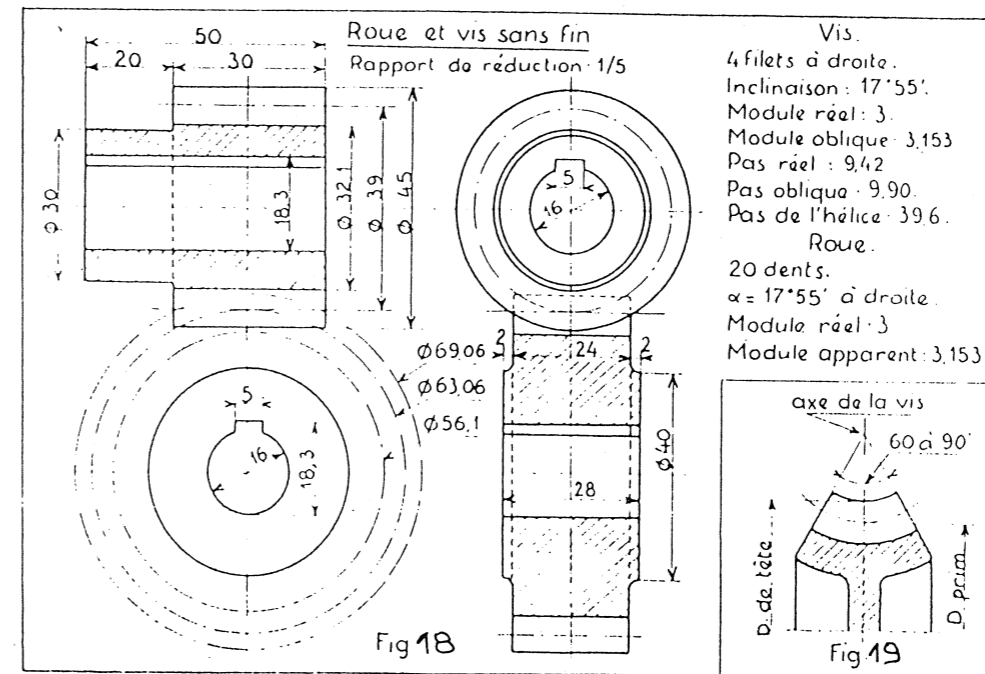
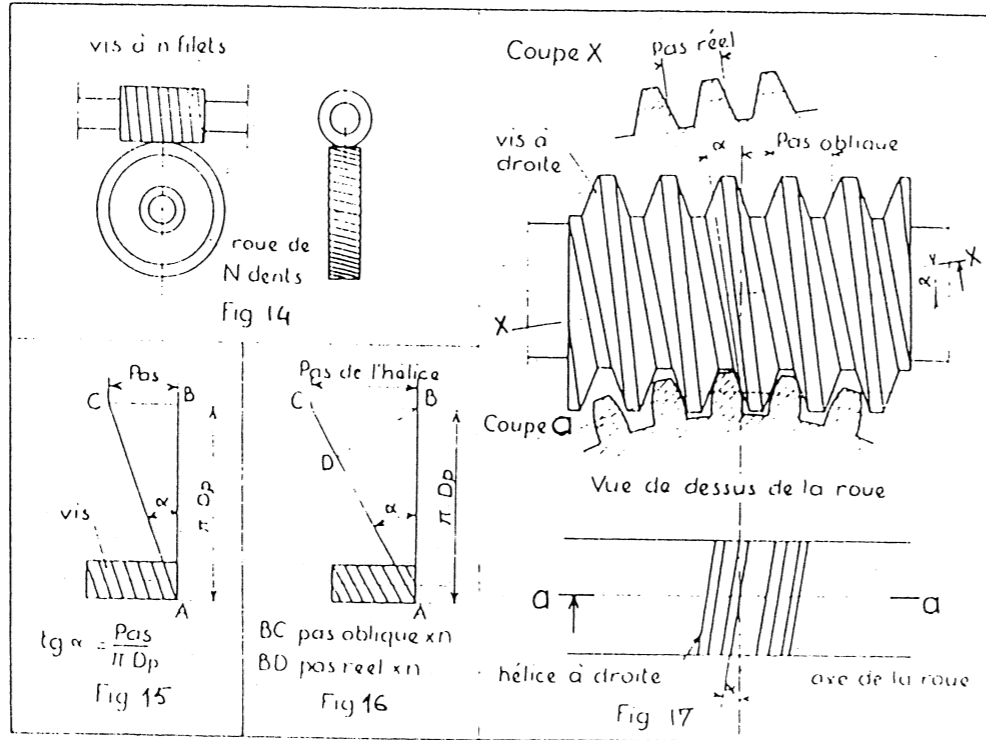
ROUE : Inclinaison de la denture α

Module apparent = Module oblique de la vis

\varnothing primitif = $M_a \times N = \frac{M_r \times N}{\cos \alpha}$

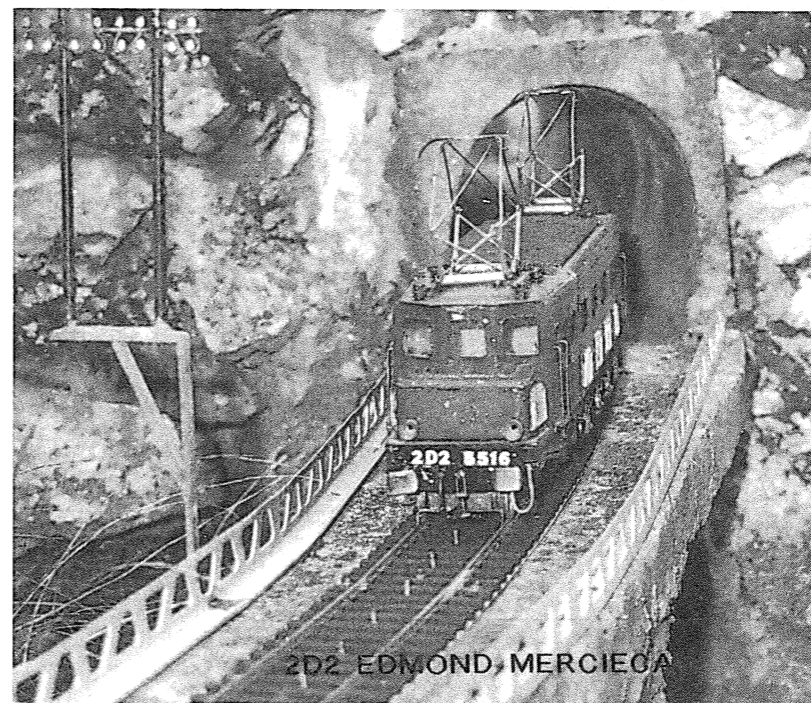
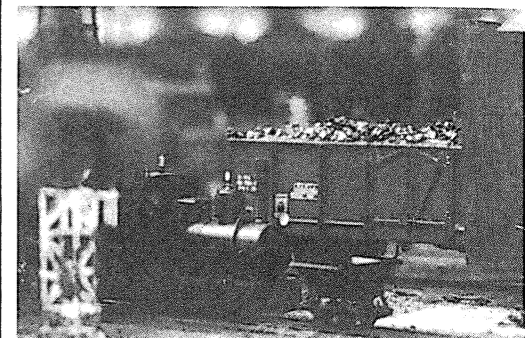
ROUE ET VIS TANGENTE (fig. 18 et 19)

Quand l'effort à transmettre est important on



LES ENGRENAGES

FIN



ATELIER DU CHATEAU D'O
SI VOUS DESIREZ ACQUERIR DU BEAU MATERIEL
EN "O" (1/43,5) 2 ou 3 rails

CONSTRUCTION TOUT METAL LIVREE. MONTEE. PRETE' A ROULER OU EN KITS A ASSEMBLER

- BB 12001 BLEUE ou VERTE
KIT 2 200,00 F - MONTEE 3 360,00 F
- AUTORAIL X 5500
KIT 1 580,00 F - MONTEE 2 420,00 F
- REMORQUE D' AUTORAIL XR 9500
KIT 1 160,00 F - MONTEE 1 900,00 F
- LOCOTRACTEUR Y 7100
KIT 1 580,00 F - MONTEE 2 650,00 F
- 2 D 2 5516
KIT 2 200,00 F - MONTEE 3 360,00 F
- RIMACOURT
KIT 1 800,00 F - MONTEE 3 000,00 F

En préparation : DE DION BOUTON JM en 11 m - 1/225 - 45 mm

Tous nos modèles sont en laiton et métal moulé. Normes FINE SCALE ou COARSE SCALE 2 ou 3 rails à la demande. Prix octobre 1991 toutes taxes comprises. Port Sernom en sus 140,00 f. Fabrication sur commande sans aucun versement.

Certains modèles peuvent être disponibles renseignez-vous à l'atelier.

200 REFERENCES D'ENGRENAGES

CATALOGUE CONTRE 10 TIMBRES A 2,50 F - Tél. 60 23 72 68
B. P. 11 - 77730 SAACY SUR MARNE

emploie souvent une roue creuse enveloppant la vis suivant un arc de 60 à 90°. Le contact entre la roue et la vis a lieu sur une plus grande longueur, et l'usure est moins rapide. Le calcul est le même que pour une roue ordinaire.

Remarque : la vis est soumise à une poussée axiale nécessitant l'emploi d'une butée.

CONCLUSION

J'espère que cet outil aura permis aux nombreux lecteurs mécaniciens de repréciser les données de base concernant la transmission du mouvement par engrenages.

J'espère ne pas avoir été trop rébarbatif mais suffisamment clair pour intéresser le plus grand nombre.

L'article sur la motorisation des engins apporte l'application pratique de cette étude avec, en plus, les astuces dûes à une longue expérience.

HUET

- Matériel roulant Old Timer
- Voie et aiguillages Fine Scale
- Motoréducteurs.
- LES CAHIERS DU MODÉLISME**
Bulletin trimestriel traitant du modélisme Fine Scale HO & Zéro par la pratique.

HUET 5 rue des Anciens Combattants
F59175 TEMPLEMARS - T. 20.97.15.02

GUIDE DU ZERO

Reflets Alpains

Z.A. LES EYSSAGNIERES - 05000 GAP
Tél.: 92 53 36 35 Fax : 92 53 35 94

FABRICANT de DIORAMAS
1/87° - 1/43° - 1/24° - 1/18°
Documentation contre 25 Frs en timbres

DUTON PRODUCTIONS
90, RUE DU GENERAL DE GAULLE
77000 MELUN - T. (1) 64.52.42.17

Wagons VOIE NORMALE ET ETROITE Batiments Voitures VOIE ETROITE

Plat à baillant P.-J.-H.
Bâtiments et ouvrages d'art en plâtre pour voies normales et étroites
Garage automobiles, atelier, façade d'immeuble.
Réalisation d'appareils de voie spéciaux à la demande
CATALOGUE ET TARIF ENVOYES SUR SIMPLE DEMANDE

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



DEUX NOUVEAUTES
CHEZ J.M.G.
(TOURS)

JCR

210 PACIFIC CHAPELON commandées chez J.C.R. !
C'est terminé, les retardataires pourront se "re-vancher" en commandant la 141 E F du PLM.
Bien sûr les wagons en kits sont toujours disponibles. En septembre sortira le couvert à guérite (1250 F). En novembre le plat à 2 essieux (950 F) Et en 1993 le tombereau à 2 essieux.

JCR, La Petite Hitte - 47230 LAVARDAC

HAXO 15 rue de Chars, 95640 MARINES

Des nouveautés chez HAXO MODELE :
Un locotracteur BERLIET (PLM ou SNCF) en laiton, moteur Faulhaber, cabine aménagée, cabestan fonctionnel, F.S. ... KIT : 2400 F, monté : 4850 F (TTC)

Wagon ARBEL photogravure, F.S. superdétaillé : kit 1375 F, monté 2700 F.

Wagon à coke : 1375 F et monté : 2800 F

A paraître :
Couvert TP transformé réfrigérant. A bogies.
Couvert TP à bogies, 2 portes.
Couvert 2 essieux standard A.

LOCOSSET LOISIR

L'AUTORAIL FNC et sa remorque :
Caisses en bronze fin moulé
Moteurs Faulhaber, aménagement intérieur, 12 ou 24 V. F.S.
Prix : 6500 F le kit. Livraison fin 92
LOCOSSET LOISIR, BP n° 7. 77860 St GERMAIN SUR MORIN

J.M.G.

WAGON A CEREALES ET DIVERS :
Métal et matériel composite, suspension, attelages à choquelles... KIT : 890 F.
MONTE et décoré : 1490 F.

CITERNE A BOGIES TYPE TP USA :
Idem. Bogies à barres de torsion etc.
KIT : 890 F. MONTE et décoré : 1790 F

J.M.G. 76 rue de Beaujardin, 37000 TOURS

L'OBSIDIENNE

PLAQUES D'EGOUT en photogravure : 220 F
VELO HOMME " : 87 F

L'OBSIDIENNE, 30 Bd. Voltaire. 75001 PARIS

DUTON PRODUCTION

DRAISINE RENAULT (Chemin de fer forestier d'Abreschviller) pour voie de 14 ou 16,5. Caisse en métal moulé, châssis en laiton soudé, moteur 12 V CC, prise de courant par les 4 roues, vis sans fin...
Prêt à rouler, peint et testé : 1500 F (pour septembre 92).

DUTON PRODUCTIONS, 90 rue du Général DE Gaulle, 77000 MELUN

TEC'LOISIRS

KIT AEROGAPHE DEBUTANT : 391 F
KIT AEROGAPHE COMPLET : 706 F

TEC'LOISIRS; BP 26. 67550 VENDENHEIM

A.M.F.L.

EXPOSITION 1992 : 100 ANS DES CHEMINS DE FER DU LUXEMBOURG.
ASSOCIATION DES MODELISTES FERROVIAIRES DE LUXEMBOURG
BP n° 40, WALFERDANGE. G.D. DE LUXEMBOURG

LES CAHIERS DU MODELISTE

Un nouveau venu dans le monde de l'édition : Les Cahiers du Modélisme.
SOMMAIRE du 1er n° : Montage et améliorations du kit 040 PLM GECOMODEL en HO.- Moteurs, réducteurs et bogies moteurs en HO et ZERO - Bricolage : règles aux échelles HO et ZERO. Etc.
Ces CAHIERS DU MODELISME se présentent non comme une nouvelle revue, mais en tant que bulletin d'informations et de liaisons entre l'Artisan et le Modéliste.
Disponible sur abonnement annuel (120 F).
Edité par : HUET, 5 rue des Anciens Combattants.
59175 TEMPLEMARS

LOCO REVUE

N° 548 de Mai 92 : suite des "Fiches Recettes" sur le décor (utilisation des produits LIQUITEX). Très utiles à connaître pour réaliser arbres, eau etc.
Egalement description du très beau diorama en Oe de Philippe Cousyn et Michel Denonfoux.

VOIES FERREES

N° 70 de avril 92 : l'étude de la construction de la 151 A PLM de JCR, par Jean-Pierre Chevoppe (Nécessaire aux possesseurs de ce KIT.) Nous avons vu la réalisation de JP Chevoppe : splendide !

PETITES ANNONCES

* Je recherche un plan détaillé d'un châssis de tender 30 R 1071, allant avec une 141 R fuel.
Merci à qui pourra me documenter.
P.RENAUD, 3, Impasse Bel-Air. 91860 GIRONVILLE/ESSONNE (Tél. 64 99 44 06)

* Achèterais machine à imiter les rivets, rouleuse, plieuse, de la marque MECAMODEL.
B.VENTRE, 67 cours P.Puget. 13006 MARSEILLE

* Je monte les kits de wagons de marchandises JCR en O. Montage correct, peinture et transferts posés. Prix selon modèle. Enveloppe timbrée.
LUCIEN BOSQ, 30 rue de Roubaix. 59210 COUDEKERQUE-BRANCHE. (Tél. 28 63 35 13 - après 18 h. ou mercredi toute la journée).

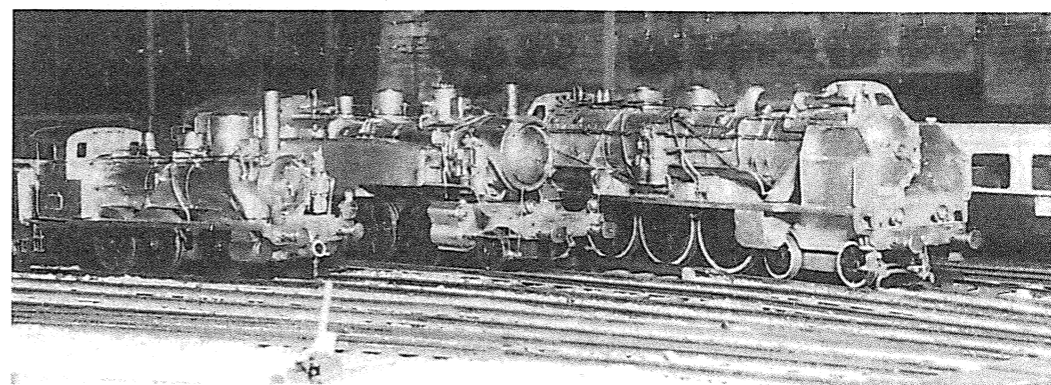
Recherche tous documents concernant : les bogies intérieur, face AV et AR des ABJ. 1,2,3,4 et ADP. Remercie pour participation à cette recherche de plans ou photocopies.
MARC GUYET, N° 317 Rés. Saige Formanoir. T 8 Appt. 862. 33600 PESSAC

* VENDS : 220 Outrance KIT-ZERO, très belle exécution : 14 000 F.
P.A.ZAGARIA, Fréneuse-sur-Risle. 27290 MONTFORT SUR RISLE. (32 42 70 58).

TRISTE DEPART EN CE MOIS DE MAI

Monsieur GUILLERMET nous quitte après une terrible maladie. Ce départ l'arrête en pleine activité et ne lui permet pas de terminer son programme de wagons TP.
En effet, c'est par cette dernière production qu'il avait atteint un niveau de fabrication très appréciée. Il s'était consacré à la reproduction du matériel remorqué en prenant la suite des productions MUNIER, et en améliorant au fil du temps les détails. N'oublions pas les voitures tubulaires Nord et les voitures d'embranchement qu'il avait créées.
J'ai fait sa connaissance en 1973, époque de son arrivée également sur le marché du Zéro. Il m'avait gentiment invité à venir visiter son atelier et discuter de nos productions et projets respectifs.
Nous garderons de lui le souvenir d'un homme calme et discret, s'investissant complètement (physiquement et financièrement) dans ses fabrications.
Nous assurons madame Guillermet et ses enfants de notre vive sympathie.

JEAN-CLAUDE RAGOT



L'ECURIE J.F.NALET

LES LECTEURS ECRIVENT

DANIEL COURDOUX

- ... quels diluants et ensuite apprêts utiliser sur des wagons citernes RIVAROSSSI pour :
- ôter les peintures et marquages d'origine sur les citernes...
 - nettoyer ensuite et dégraisser avant remise en peinture...
 - nécessité d'un apprêt ?
 - les peintures recommandées ...?

REPONSE :

DECAPAGE : Pour ôter la peinture d'origine sur les modèles Rivarossi trois solutions sont envisageables =

- 1- Frotter à l'alcool dénaturé à l'aide d'un morceau de coton. C'est efficace mais assez long. Convient surtout pour une petite surface à l'occasion d'une retouche ou pour effacer un marquage.
- 2- Badigeonner avec du liquide de frein pour automobile. Laisser imprégner et nettoyer à l'alcool dénaturé.
- 3- "Peindre" au produit de nettoyage pour four de cuisinière (style Décapfour). Enfermer le wagon bien recouvert de produit dans un sac en plastique et laisser macérer une journée. Ensuite, nettoyage à l'eau et au produit de vaisselle. Bien rincer.

PEINTURE : De préférence à l'aérographe.

Utiliser, soit la peinture Humbrol, soit la peinture acrylique Mougel ou Clarel (diluer à l'alcool dénaturé uniquement. Exclure les peintures celluloses ou les aérosols pour automobiles, qui détruisent le plastique.

Application au pinceau : Humbrol uniquement. Inutile de poncer ou de passer une couche d'apprêt.

LES AEROGAPHES : le meilleur rapport qualité/prix reste à l'aérographe Humbrol.

Le haut de gamme : le Paasche type H.

JEAN-CLAUDE RAGOT

UN LECTEUR ?

... il y a un mélange anormal de gens qui travaillent au noir et qui vendent ouvertement (avec quelque fois publicité, même dans Histoire d'O) et d'artisans réels avec charges sociales (45% de la marge brute) et TVA (18,6 %). C'est ainsi qu'on peut trouver une boîte à sel ex-RMCF au prix de la O30 TU montée par SEMBLAT, sauf que chez Semblat ce sont près de 60 % du prix final qui repartent à l'état. La vente des productions BAFFORD DESIGN est elle aussi à la limite de la régularité ...



VOITURE PO (photo RENE CHEVROT)

JEAN-LOUIS SOURZAT

Dans le dernier n° (février 92, j'ai particulièrement apprécié, dans l'article de JEAN COMMOT, le paragraphe faisant allusion aux matériaux de récupération. Voici, en effet des années que je joue les fourmis dans ce domaine et, comme l'auteur le suggère, je complète volontiers son inventaire : les lames de piles plates (pour des marchepieds par ex.), les grosses agrafes de carton qui ont l'avantage d'avoir une section rectangulaire, les recharges métalliques (vides !) de stylos à bille et les gaines de fil électrique.

A propos des voitures PO du CERCLE DU ZERO, je vous signale un petit détail concernant celles de 1 ère classe, qui semble avoir été négligé, au moins dans la littérature que j'ai lue à propos de leur montage : ces voitures avaient la caisse montée sur le châssis par l'intermédiaire de bloc en caoutchouc (Cf; L.M. Vilain). Ayant actuellement en chantier ce matériel j'ai intercalé entre le châssis d'origine et le plancher des compartiments (reprenant en cela l'idée de RENE CHEVROT) 12 rondelles de Ø 4 et d'un mm d'épaisseur, tirées d'une chute de gaine de câble électrique (Cf; paragraphe ci-dessus...).

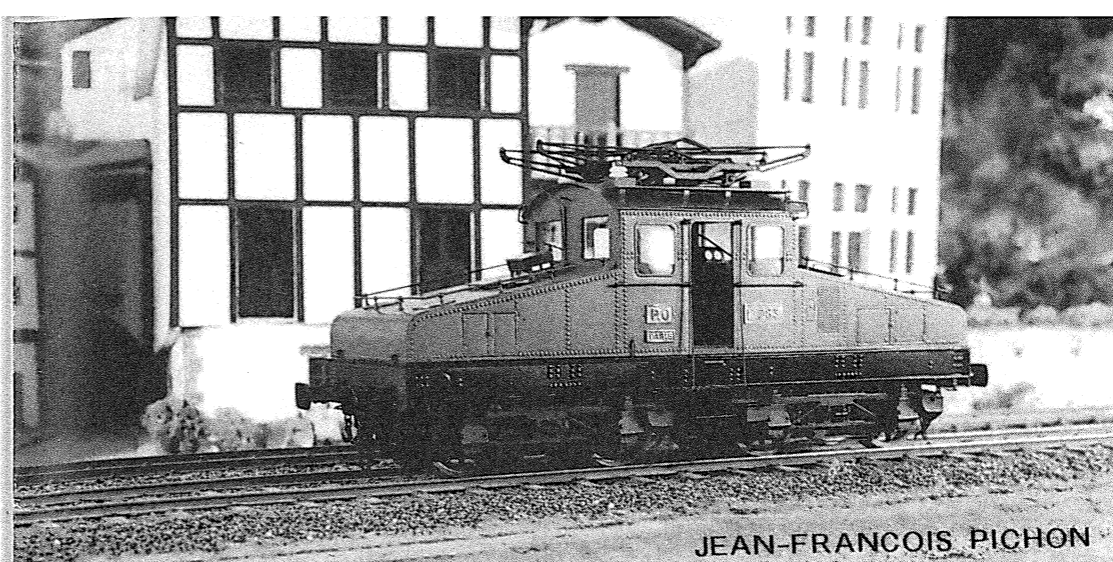
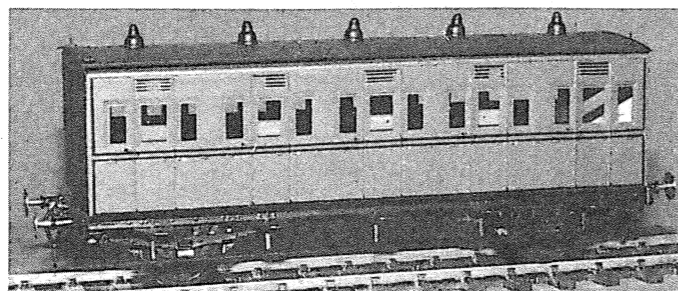
Ayant auparavant terminé la remise en état d'un 2D2 E FOURNEREAU des années 30 (dont je pourrai envoyer des photos si on le souhaite), j'ai mis au point une technique maison pour réaliser des filets de peinture très nets. Dans ma province reculée on ne trouve rien de satisfaisant dans le commerce en ce domaine. Aussi ai-je découpé mes filets dans une bande de scotch préalablement peinte de la couleur désirée. Si cela peut intéresser les lecteurs d'H.d'O je pourrai détailler la façon dont je m'y suis pris.

Un peu dans le même domaine je fais une proposition analogue pour la technique que j'ai mise au point pour faciliter la pose d'inscriptions composées à partir de lettres et chiffres tirés de planches de transfert, de nouveau en utilisant du scotch. En deux mots, je compose le "texte" à l'envers sur le scotch, puis j'applique à l'emplacement voulu.

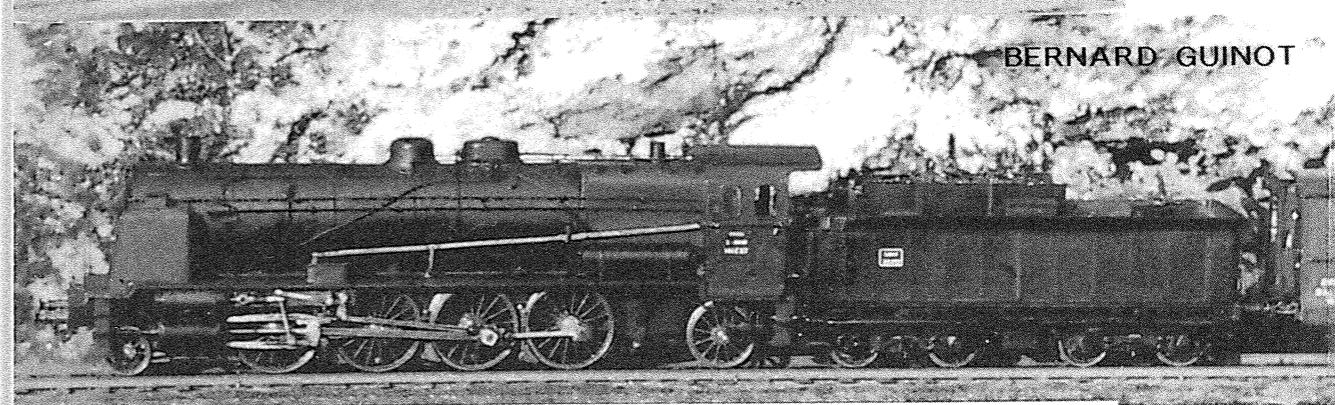
J'étudie la possibilité d'éclairer les compartiments de mes voitures PO évoquées plus haut. Je vous informerai des résultats s'ils se concrétisent et ... si on le souhaite.

REPONSE :

ON LE SOUHAITE ! (Bien évidemment !)



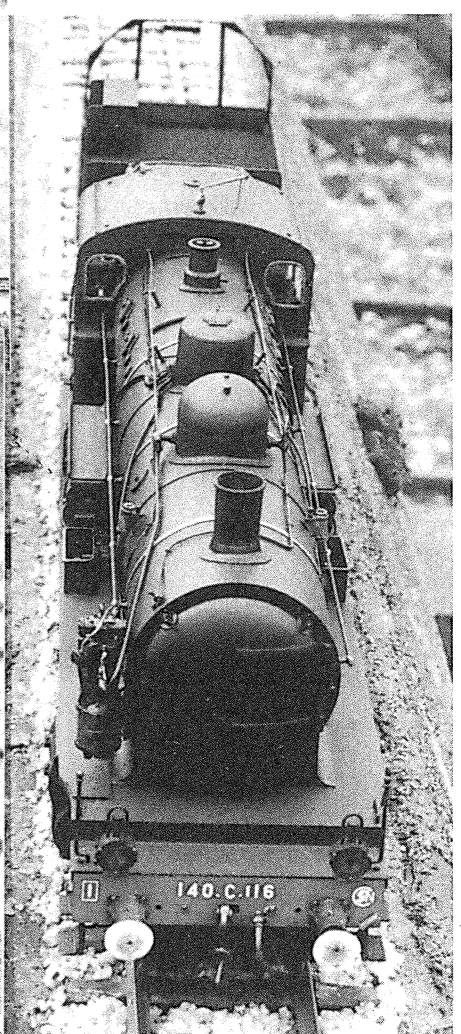
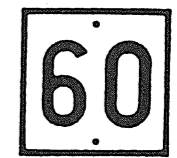
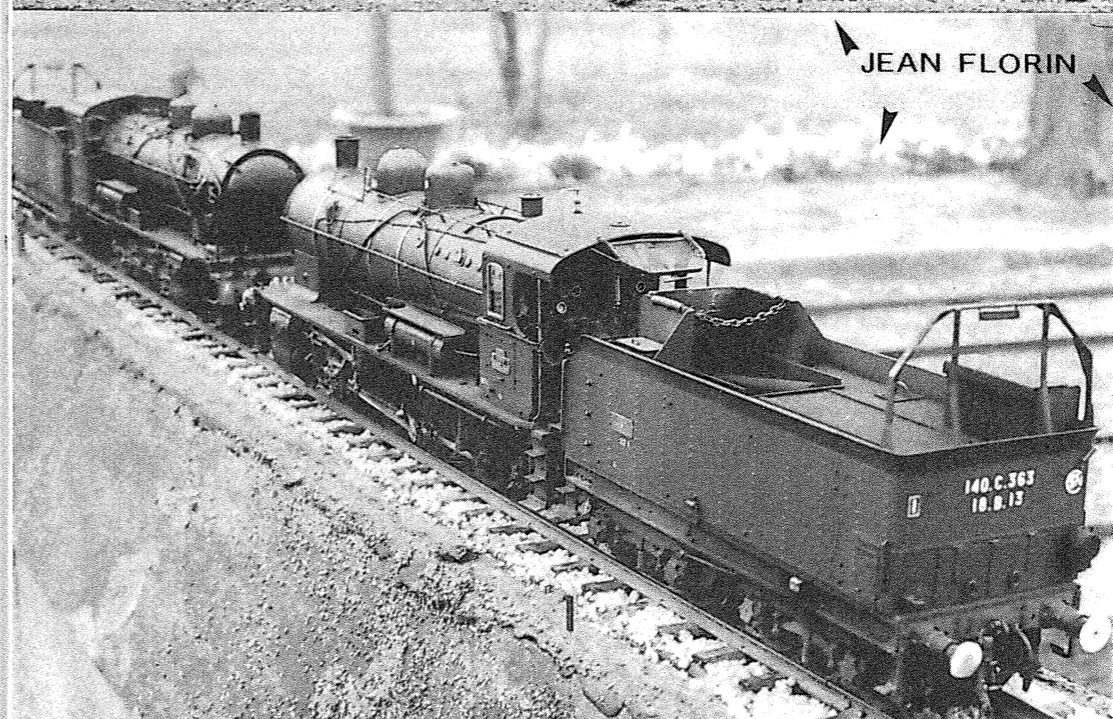
JEAN-FRANCOIS PICHON



BERNARD GUINOT



JEAN FLORIN



TRAVAUX D'AMATEURS

