

# HISTOIRE D'ES TRAINS



SERIEUX S'ABSTENIR

Histoire d'O se porte bien.

Il est vrai que sa nature est bonne ( apéritifs, dîners...). On ne recule devant aucun excès pourvu qu'il soit doux aux papilles gustatives, et à l'esprit bien sûr.

Mais, et le train dans tout ça, me direz-vous ? Coincé entre le kir de 19 h 30, le kir de 20 h 30 et le vin du repas ? Il en est question puisqu'il fait l'objet de la réunion, certes, même si, un peu grisés par des vapeurs suspectes, ses fans se préoccupent davantage de la recette du "kir maison".

N'allez pas croire que nous sombrons tous dans l'alcoolisme et la débauche ! Le message est le suivant : savoir profiter à fond des bons moments, ils passent vite, les kirs aussi .

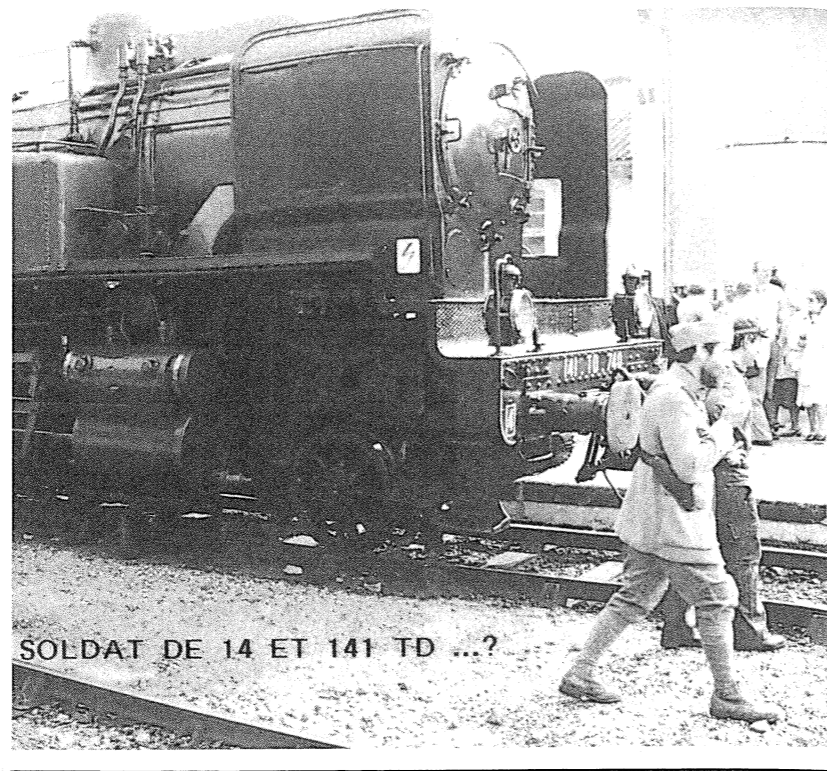
PASCALINE

C'est bien connu : les plus grands reporters buxient hardiment. Voir Hemingway !

Est-ce, grisée par "des vapeurs suspectes", que Pascaline a confondu CERCLE DU ZERO et HISTOIRE D'O ?

En fait les kirs font partie d'un rituel de la section Nord du Cercle. A Histoire d'O la morale est au-dessus de tout soupçon.

LE REDACTEUR EN CHEF OFFUSQUE



SOLDAT DE 14 ET 141 TD ...?

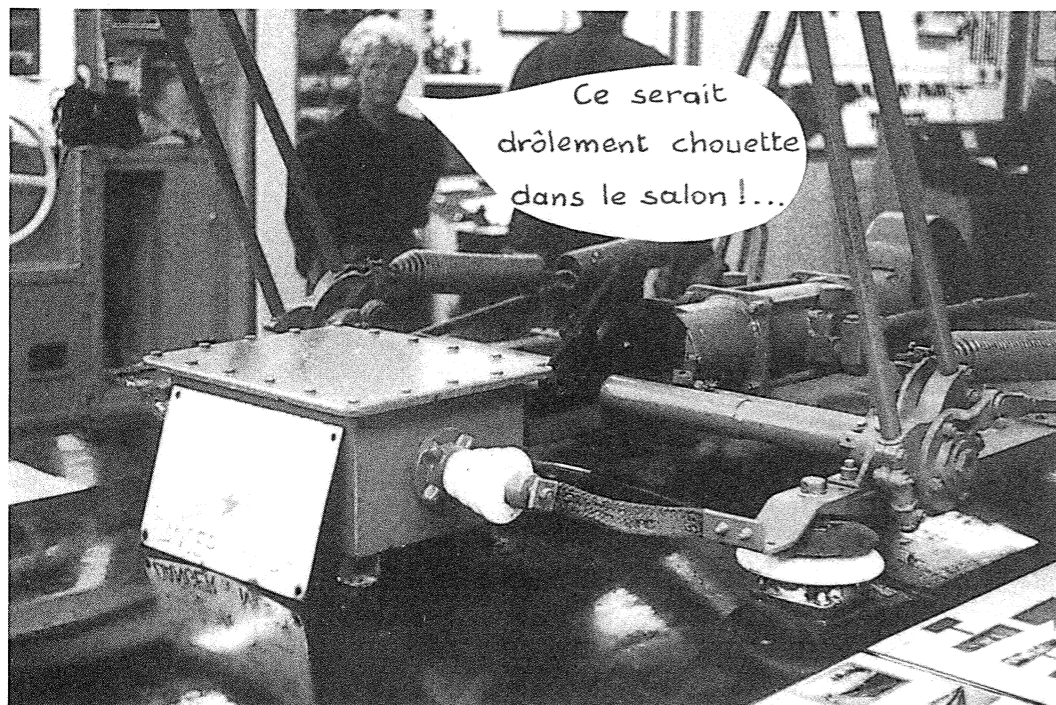
LA LEGENDE INSOLITE

LE NOUVEAU JEU DE FRANCINE

Au MUSEE de SAINT LEONARD-DE-NOBLAT, cette ferroville bien connue des initiés, et qui soutient solidement les réalisations de son ferrovophile de mari, contemple la toiture de la BB 900 dont le fonctionnement nous a tous un peu ébahis.

Au tirage de la photo, oh surprise ! sa pensée s'était inscrite dans une bulle .

JEAN-CLAUDE RAGOT



Ce serait drôlement chouette dans le salon!...

PHOTOS PAGES 1 ET 4 DE COUVERTURE = VOIR SALON DE LA MAQUETTE

ENVOYEZ-NOUS DES PHOTOS AVEC DES LEGENDES INSOLITES

HISTOIRE D'O

26 PARC DE MAUGARNY

F-95680 MONTLIGNON

ATELIER DU CHATEAU D'O

IL Y AURA DU NOUVEAU

EN O

EXPOMODEL 92

OCTOBRE 92 - 92360 LES LILAS

LISTE CONTRE ENVELOPPE TIMBREE • Tél. (1) 60.23.72.68

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

ABONNEMENTS 1992

FRANCE ET COMMUNAUTE EUROPEENNE : 220 F  
ETRANGER : 260 F

CCP : 2769 85 U F. 69900 LYON CHEQUES



SOMMAIRE

HISTOIRE D'O PARAIT LE 15 DES MOIS PAIRS

\*\*\*\*\*

ANNEE 84 = 30 F (franco)  
86 = 85 F N° 1,3,5,6,7,8 EPUISEES  
87 = 120 F  
88 = 180 F N° 9 = 15 F (franco)  
89 = 180 F  
90 = 180 F  
91 = 200 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 1992 =

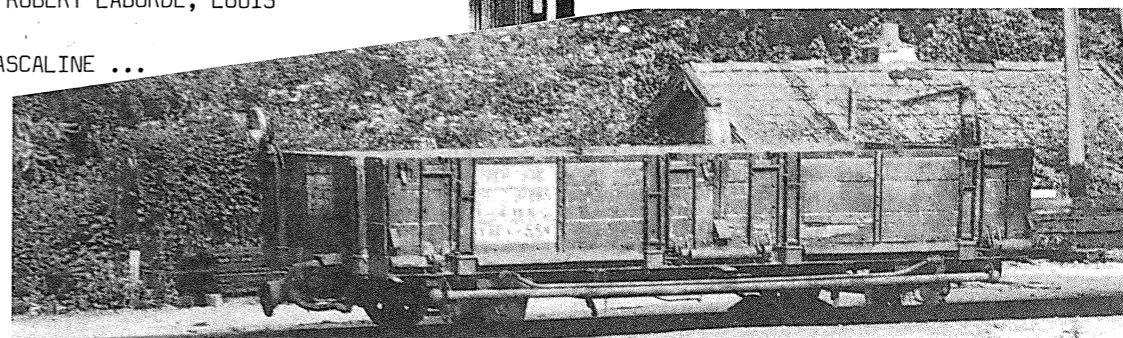
HENRI ARNAUD, ROGER BERSOT, RENE CHEVROT,  
JACQUES FONTAINE, ROBERT LABORDE, LOUIS ROUVIERE,  
ET = FRANCINE, PASCALINE ...

LES CHATTES FOURREES	2
LA LEGENDE INSOLITE	2
SALON DE LA MAQUETTE	4 à 6
LA 140	7
LA 220 COUPE-VENT PLM	8 à 10
LE SABLAGE	11
CONSTRUCTION DES BATIMENTS	12/13
O § Oe.CHARGEUR DECAUVILLE	14/15
UN MOULIN A VENT	16 à 19
A.G. CERCLE DU ZERO	20/21
L'ELECTRONIQUE	22
PROGRAMME SECTION ILE DE FRANCE NORD CERCLE DU O	22
FOURGON PLM 3 ESSIEUX	22
LE TARAUDAGE	23
LES LECTEURS ECRIVENT	24
AU FIL DU RAIL	25/26
PETITES ANNONCES	25
EXPO DU HAVRE, PHOTOS	26

PROCHAINEMENT

LES WAGONS T.P. ( Jacques Fontaine)  
L'ALIMENTATION PAR PLOTS. (Bernard Guinot)  
LES GRUES A VAPEUR (PLANS).  
ELEVATEUR DE MAINTENANCE. (PLANS)

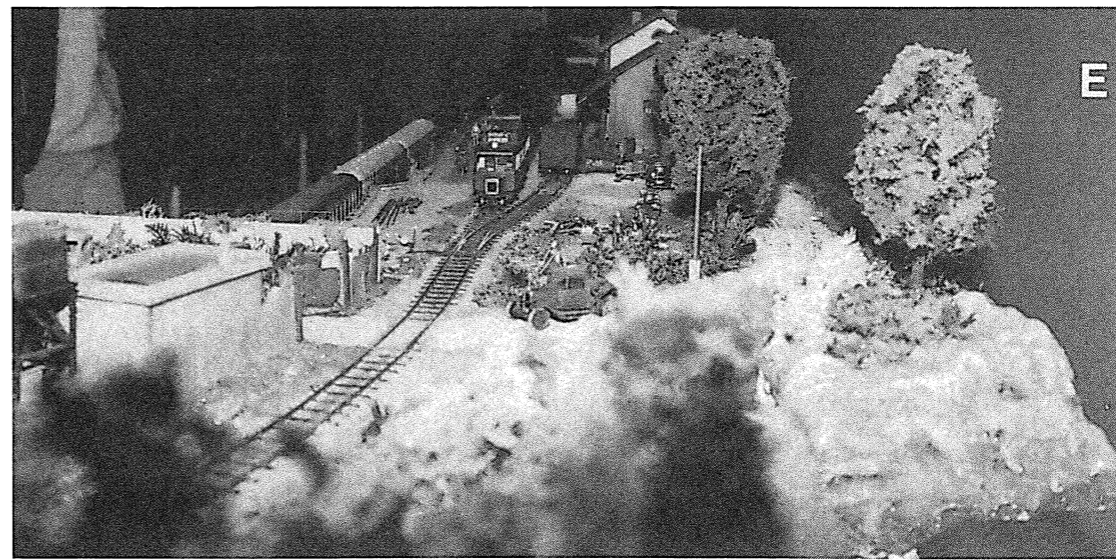
ETC. ETC. ETC. ...



No DE COMMISSION PARITAIRE = 70042

SALON

(AVRIL 1992)



PHOTOS J. ARCHAMBAULT

PORTE DE VERSAILLES

*CHEMINS DE FER. Si Napoléon les avait eus à sa disposition, il aurait été invincible.  
Jacques Brenner*

Pour le CERCLE DU ZERO, le SALON DE LA MAQUETTE, PORTE DE VERSAILLES est, les jours de non-foule, un endroit agréable où il fait bon rencontrer les amis.

On les voit arriver l'oeil gourmand et les bras chargés de paquets. Ils ont perdu quelques cheveux depuis un an, mais le regard est toujours vif et la passion intacte. Ils exhibent des merveilles, sortent de boîtes matelassées des réalisations qui ont bien dû exiger 365 jours 1/4 de dur labeur et d'infinie patience.

Cette année le MUST est venu d'un diorama signé MICHEL LE BASTARD. De mémoire de salons on n'avait jamais vu de peupliers adultes, prêts à être transformés en allumettes, ni de chênes centenaires. D'une petite ferme délicieusement normande, à l'ombre des grands arbres, on regardait passer des trains superbes, comme ce convoi de marchandises oeuvre de PATRICK AUBRY (Voir photographie page 1 de couverture). Une 141 R (Semblat) montée, peinte et patinée avec infiniment de goût. Un STEF (Kit André Faure), peint en blanc, bien sûr, mais avec juste l'impression de l'inévitable poussière des longs voyages. Vous voyez, cette touche légère qui fait toute la différence entre le matériel flambant neuf (immaculate !) du magasin-jouets et le tartinage du gâte-sauce qui croit avoir retrouvé des longs chemins et du temps la noble empreinte. La foule ne s'y est pas trompée qui s'affalait sur les barrières, subjuguée par le réalisme du train Aubry et la beauté tranquille du paysage Le Bastard.

\*\*\*

Côté RAMBOLITRAIN pas de surprise tellement on est habitué à la perfection des réalisations de l'équi-

pe : le conservateur du musée, ALAIN BALDIT, et les artistes de choc comme MICHEL PAUL.

Et pourtant il y a encore quelques attardés du Grand Siècle qui n'ont jamais mis les pieds à Rambouillet, dans cette extraordinaire école de modélisme. Difficile à comprendre !

Au Salon on a retrouvé une partie du diorama de l'an passé. Mais le jardin public qui dominait la voie, avait fait place à l'ambiance sympathique de nos anciens secondaires : ces petites gares bucoliques, cette voie serpentine et, au long, tout un petit artisanat tranquille. Ce qui explique, sans doute, l'indifférence des écologistes devant la disparition de ce jardin peuplé de bonnes d'enfants et de landaux hauts sur roues.

Ainsi va la vie en douce France !

JACQUES ARCHAMBAULT

Stand du CERCLE DU ZERO

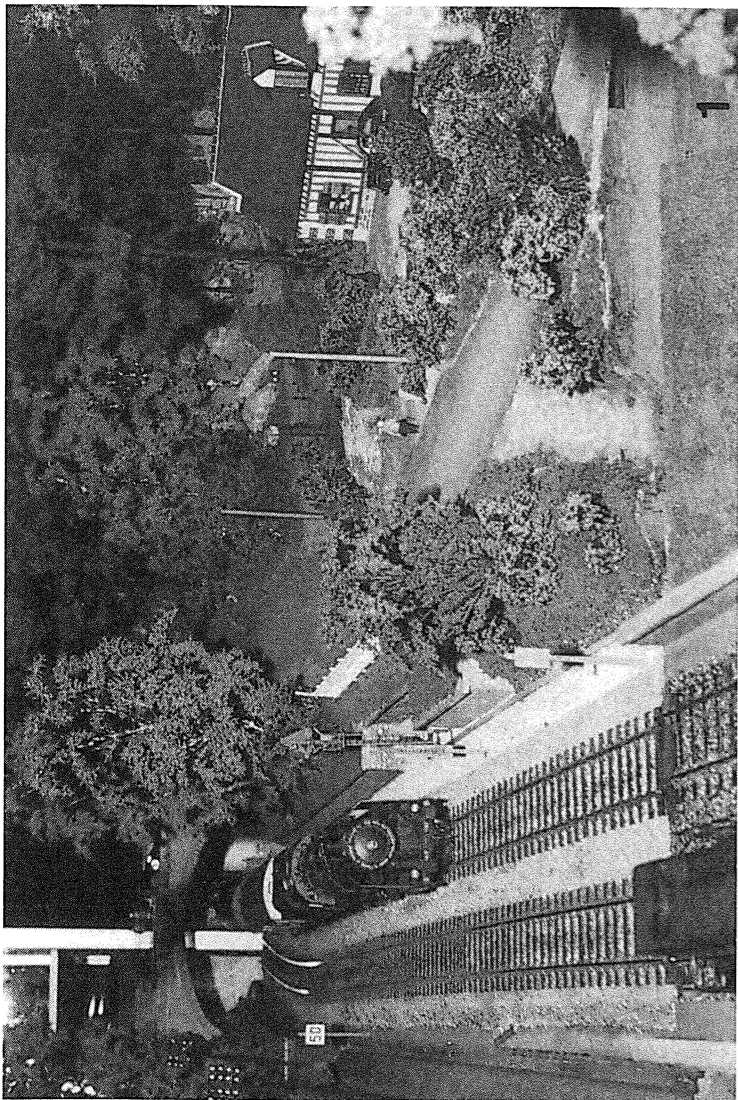
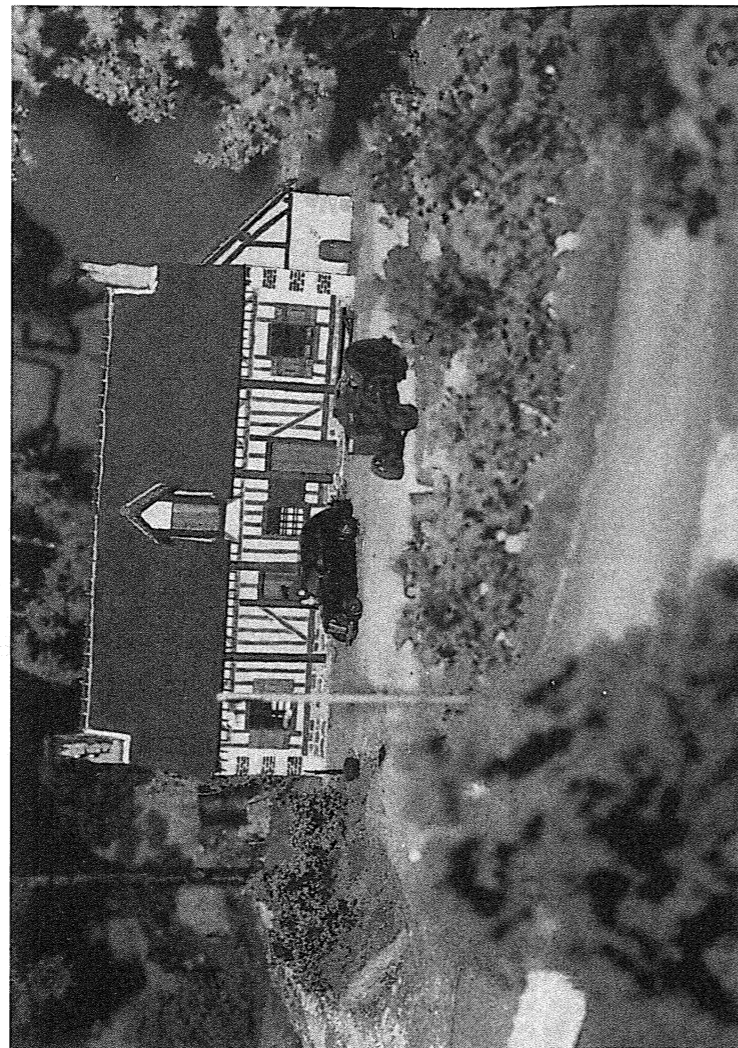
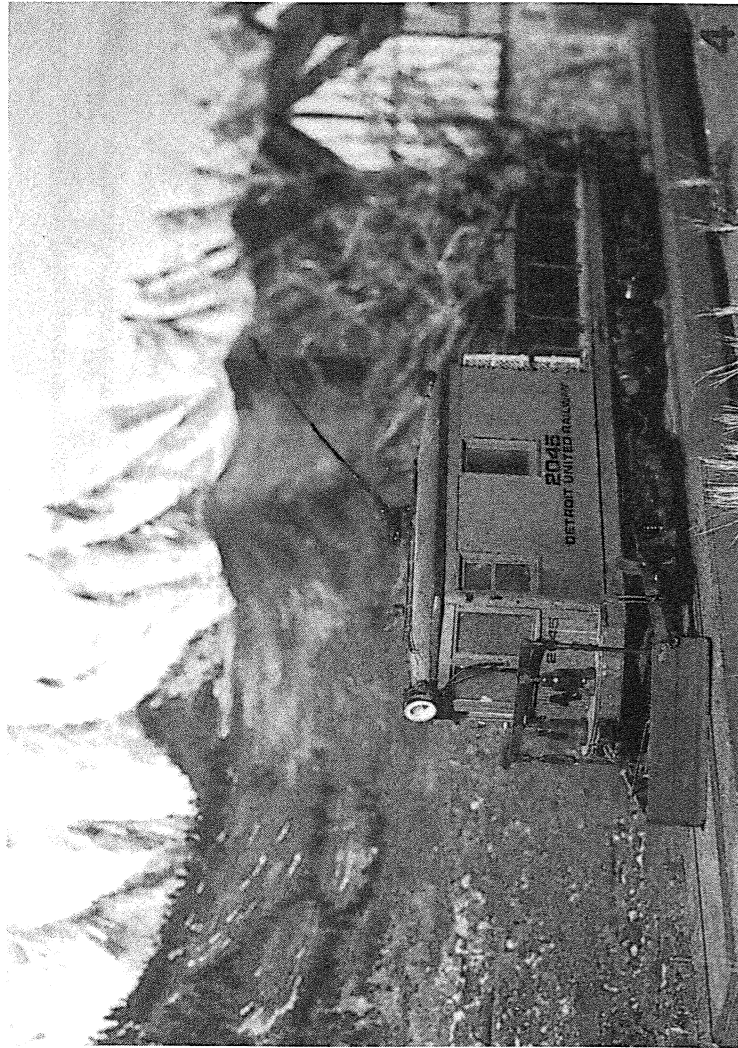
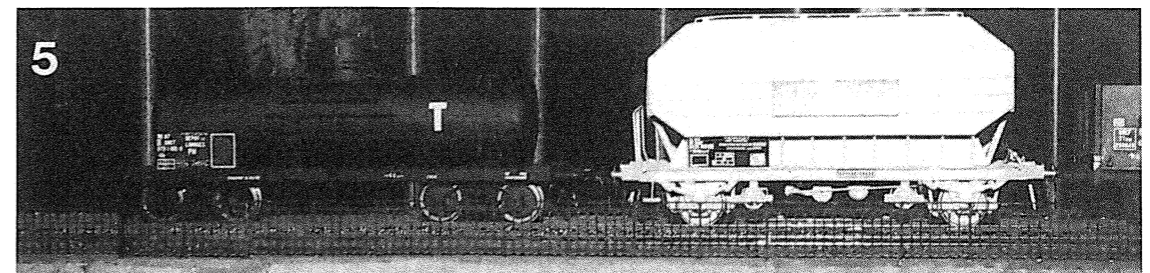
PHOTOS n° 1, 2, 3 = le diorama MICHEL LE BASTARD et matériel roulant PATRICK AUBRY.  
(Voir également pages 1 et 4 de couverture)

PHOTO n° 4 = un pittoresque chasse-neige américain réalisé par G.BULOT (de l'AMFI).  
Diorama J.Archambault.

PHOTO n° 5 = les dernières nouveautés de J.M.GILLARD.

Stand du RAMBOLITRAIN

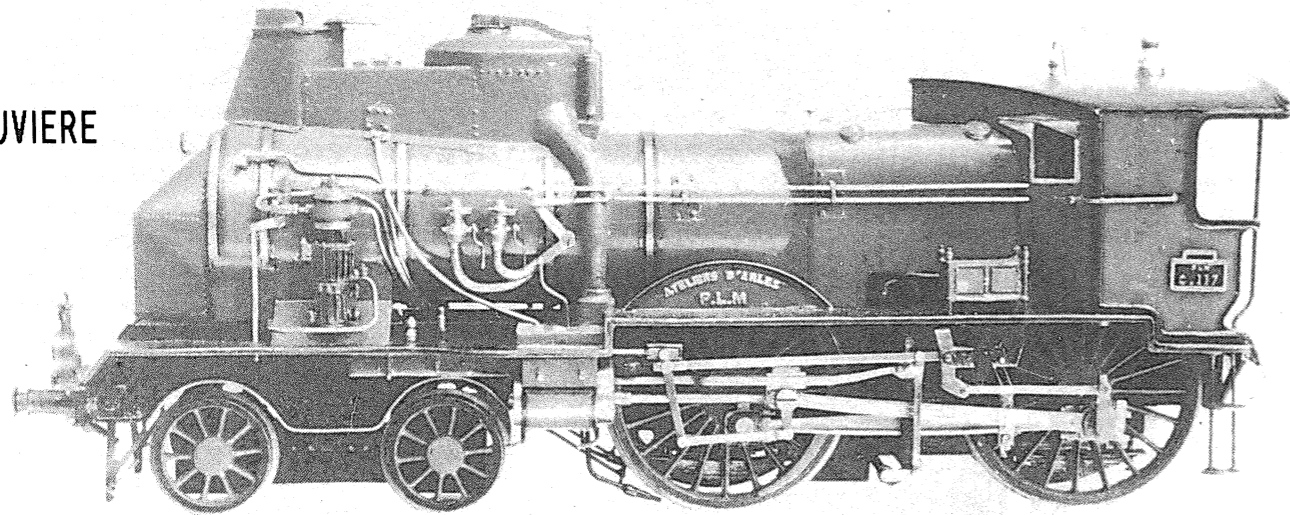
PHOTOS A, B, C, D, E.





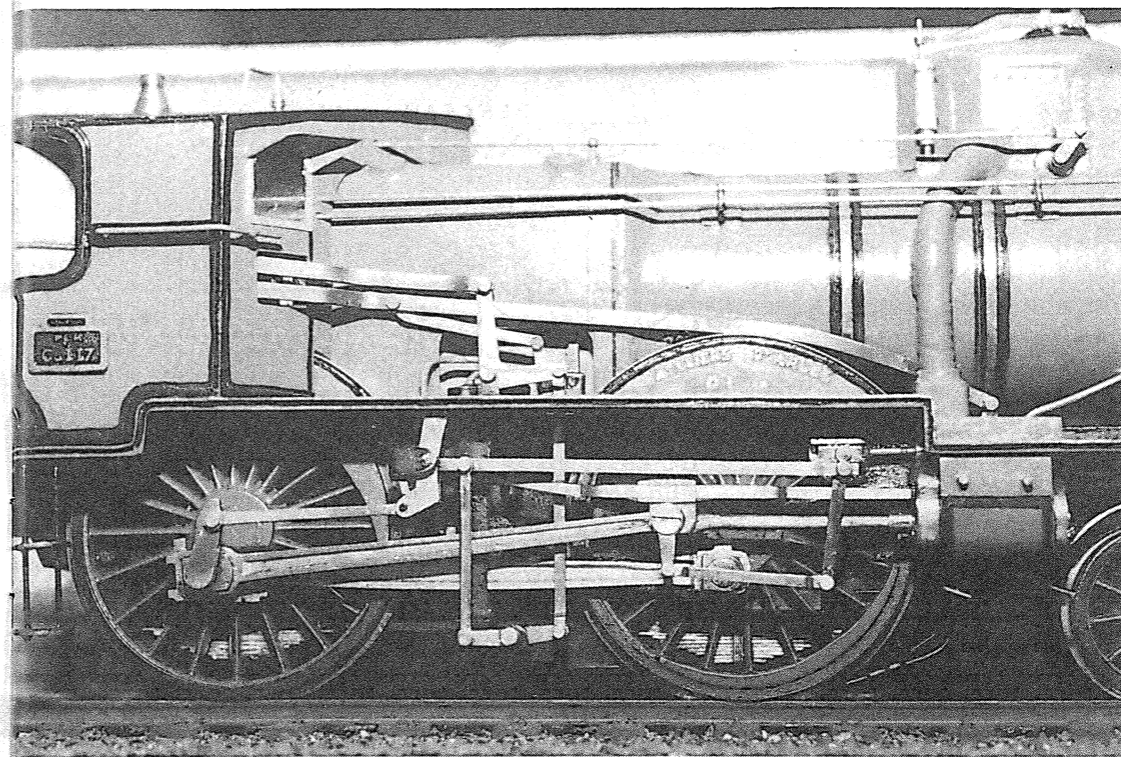
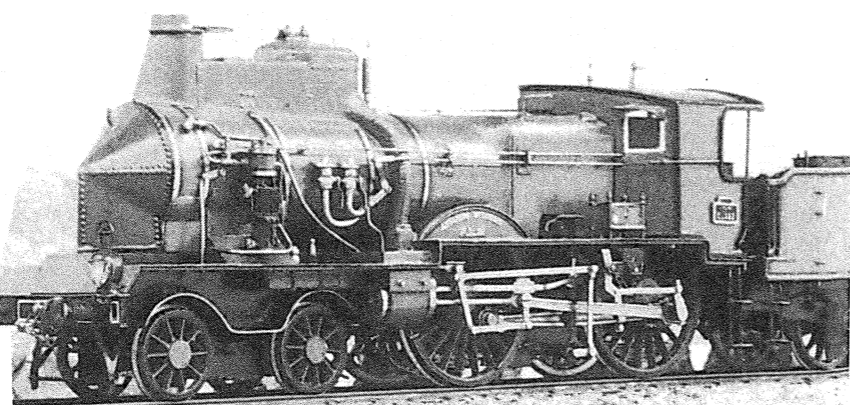
# LA 220 COUPE-VENT PLM

LOUIS ROUVIERE



## PROGRAMME

Confection des glissières (2 e)	5 h.	Pose des deux 1/2 tabliers AR et confection des	
" des coulisses et supports	5	deux 1/2 tabliers AV	6
Montage coulisses et glissières	5	Pose des deux 1/2 tabliers AV, confection flasques	
Réglage des coulisses et glissières,		AR et entretoise AR fixation	6
confection des régules coussinets	5	Pose flasque AR et entretoise sous abri, confec-	
Réglage coulisse et glissière gauche	2	tion et pose jupe AV	5
Confection des coussinets bielles motrices		Découpage chaudière et fond foyer	3
et contre-manivelles	4	Enveloppe foyer	4
Réglages divers et confection des glissières		Abri côté gauche	6
du tiroir	2	Abri côté droit et confection, fixation appui	
Pose des glissières de tiroirs	4	avant du foyer	6
Biellès motrices, confection bielles de		Aménagement intérieur du foyer sous abri	4
commande des coulisses et réglage des			
bielles d'accouplement	6		
Confection bielles d'avance droit	5		
" barre de relevage droit	2		
" bielles d'avance y et barre de rele-			
vage g	6		
" renvois de changement de marche	3		
" renvoi de changement de marche (2)			
et barre verticale gauche	4		
Montage du mécanisme de changement de marche			
et confection couvre-roues AV.	4		
Réglage du mécanisme de changement de marche	3		
Confection renvoi changement marche tablier	3		
Confection bielle changement marche (tablier)			
et cylindres de freins	5		
Forage des trous pour cylindres de freins	1		
Confection freins	3		
Pose des freins et des cylindres. Confection			
des tampons	5		
Confection commande grille et conf. 1/2			
tablier droit	4		
Gravure des couvre-roues AV et confection des			
couvre-roues AR. Confection 1/2 tablier AR			
gauche	5		
		TOTAL =	131 h.



( PHOTO J.A. )

( VOIR H.d'O n° 44 )

Couper par le milieu et éliminer les bouts de la pièce primitive à la longueur voulue. Percer à 2 le passage de la vis qui recevra la bielle motrice ( fig. 8 ).

La grande glissière ( Fig. 5 et 7 ) sera taillée dans du 14/10 ( coté ) en 60 x 3. Ménager à l'avant un téton de 1 à 2 mm. De l'arrière pratiquer à la scie ordinaire, bien dans l'axe, une entaille jusqu'à 18 de l'avant; écarter à angle droit le côté qui sera à l'extérieur, limer les traits de scie et rabattre en introduisant une tôle de 23 x 1,5. Se servir d'un étau et d'une pince plate de façon que le côté intérieur soit en ligne droite alors que l'extérieur présentera une protubérance entre 18 et 41, course de la crosse de bielle. Après 41 rabattre le côté extérieur sur le côté intérieur et amincir légèrement ce côté à la lime. La partie ajourée de la glissière est horizontale, la partie avant légèrement plongeante et la partie arrière relevée - ce qui permettra un réglage précis de la partie horizontale.

Essayer avec précaution la crosse sur sa glissière. Procéder aux retouches nécessaires et remettre en place la crosse dans sa glissière; positionner celle-ci par un point de soudure sur la pièce ( 1 ) de la figure 5.

Introduire le piston dans le cylindre, y passer son manchon et par un point de soudure rendre solidaires crosse, manchon et piston. Régler pour un bon va et vient et souder définitivement.

Une plaquette ( fig. 9 ) de 11 x 9 en 5/10 soudée à l'AV et sur le derrière de la grande glissière soutiendra la petite glissière de la crosse du tiroir.

Celle-ci, un U de 6 x 3 en 5/10, sera fixée sur le haut de la plaquette. La crosse ( parallépipède rectangle de 6 x 3 x 1,5 ) est percée en son milieu  $\varnothing 1$ , et soudée au piston bien aligné.

Introduire le piston dans son tube, la crosse dans sa glissière et souder celle-ci à l'endroit exact sur la plaquette.

Dans du 0,5 confectionner le support de coulisse comme indiqué aux fig. 5 et 7. Il est soudé sur le support fig. 1.

La coulisse sera prise dans une plaquette de 70 x 7 x 1. Faire une saignée dans sa longueur à 2 mm d'un bord jusqu'à mi-épaisseur. Couper en deux par le milieu ( 35 + 35 ). Plier chaque pièce par son milieu, la saignée à l'intérieur après avoir introduit une cale de 2. La pliure devra être carrée et les saignées bien en face. Façonner alors chaque coulisse ( fig. 6 ) à la lime dans un étau, la cale à l'intérieur.

Percer les bouts à  $\varnothing 1$  et poser aux bons endroits les deux rivets bien en face qui permettront le balancement. ( Fig. 6 ).

Ensuite procéder à la confection des autres bielles en notant que les échancrures des bouts des bielles 2 et 3 ne sont pas toutes dans l'axe de la bielle, et que, une fois terminées, leur épaisseur sera de 10/10. On peut confectionner les bielles en deux parties dans le sens de l'épaisseur, dans du 0,5 : on les taille grossièrement, on fait les échancrures, on les soude, on les perce à  $\varnothing 1$  et on les termine à la lime. La bielle 2 est dans le même plan que le support vertical et passe donc, comme lui, entre la bielle motrice et la bielle d'accouplement.

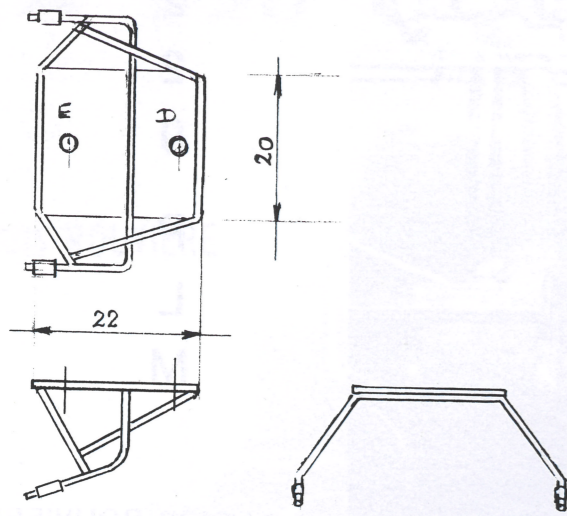
A SUIVRE

LOUIS ROUVIERE

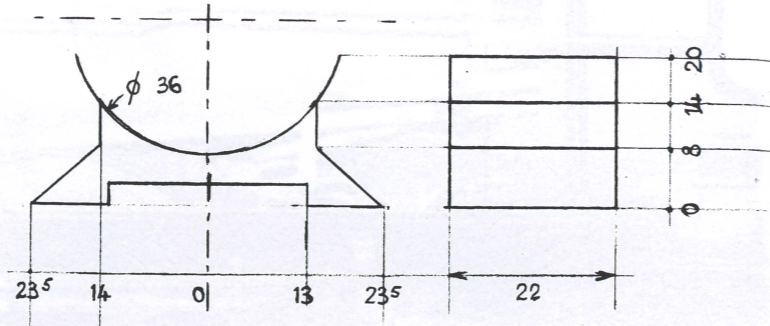
2  
2  
0  
P  
L  
M

LOUIS ROUVIERE

11 - TUYERES DE SABLE

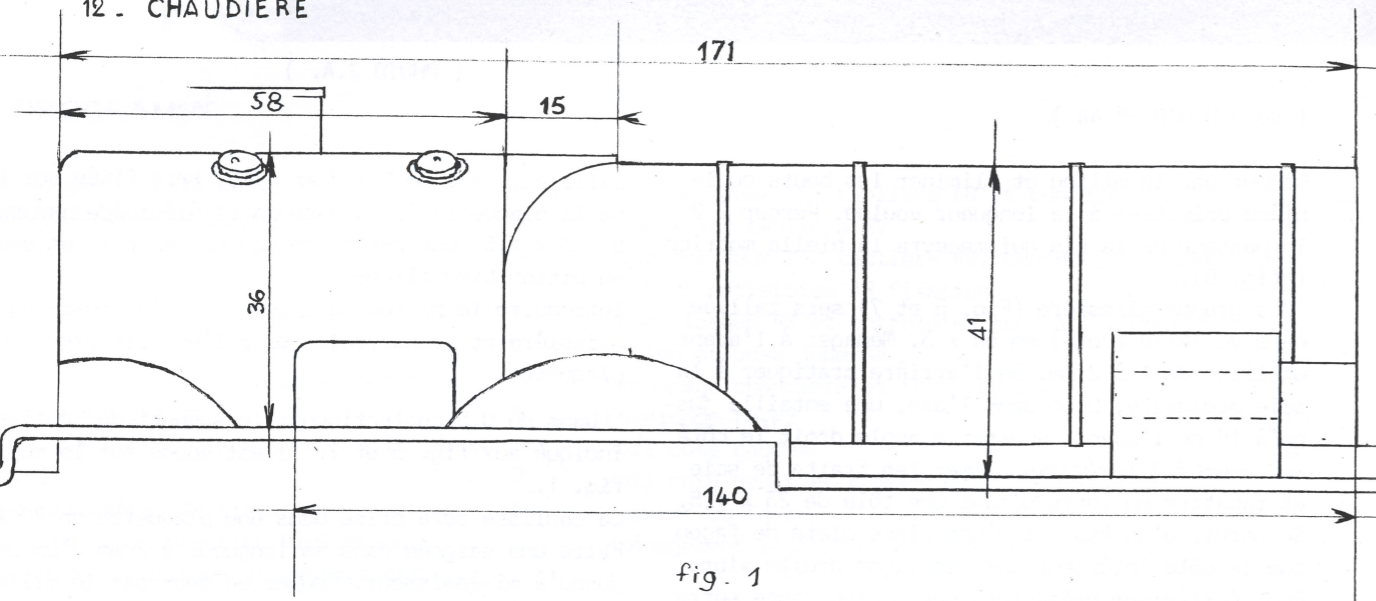


12 - BERCEAU AV.



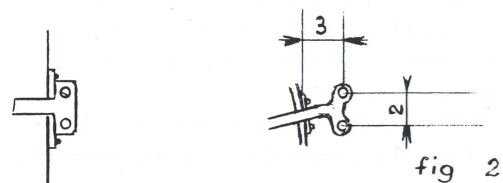
220 A 57 PLM ( C 117 )

12. CHAUDIERE

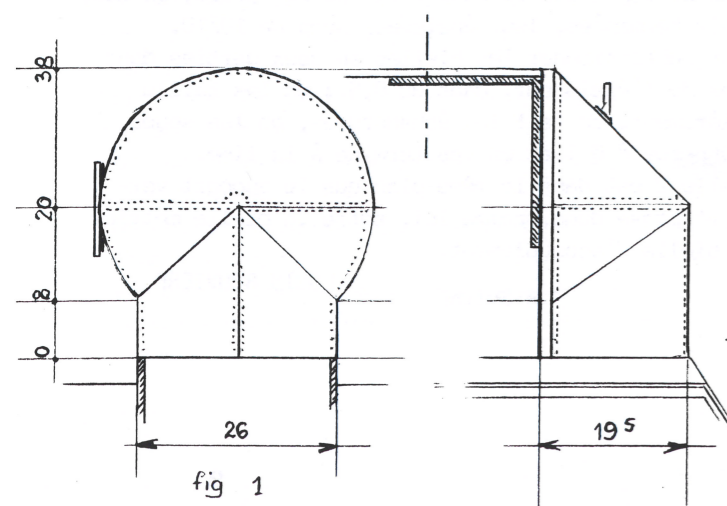


COTÉ GAUCHE

COTÉ DROIT

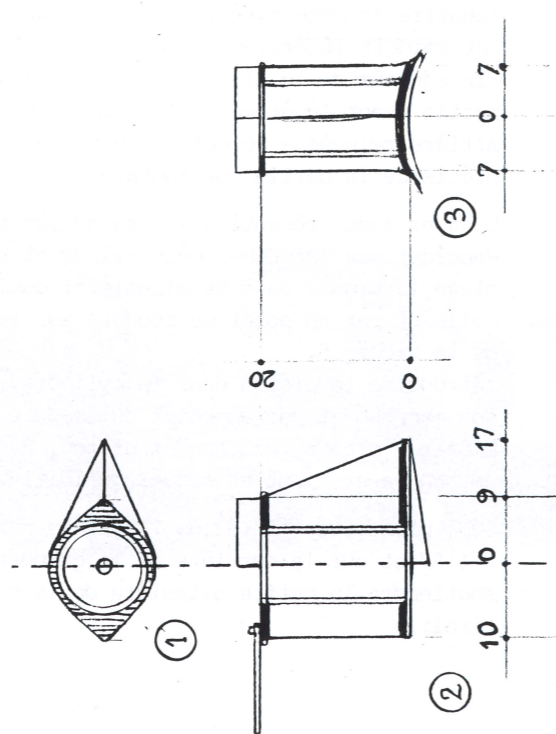


13 - PORTE B.A.F



14 - CHEMINÉE

LOUIS ROUVIERE



10

# LE SABLAGE

C'est grâce à Thierry Magrou que j'ai découvert le sablage ... et, surtout, pu constater qu'il était à la portée des amateurs.

Le sablage offre deux avantages de taille. Le premier c'est qu'il crée un aspect satiné des tôles qui permet un meilleur accrochage de la peinture - il semble même que l'apprêt ne soit plus indispensable.

Mais, surtout, c'est le second avantage que j'ai le plus apprécié : en effet, il est possible rapidement et sans fatigue de supprimer toutes les traces de soudure à l'étain indésirables sans compromettre les qualités de tenue des pièces. Contrairement aux décapants chimiques et notamment aux acides qui se glissent entre les deux surfaces du laiton pour ronger l'étain, le sablage efface les parties en dehors et disgracieuses. Cette qualité associée à une certaine rapidité est essentielle. Enfin, dernière qualité, c'est un procédé qui peut être économique.

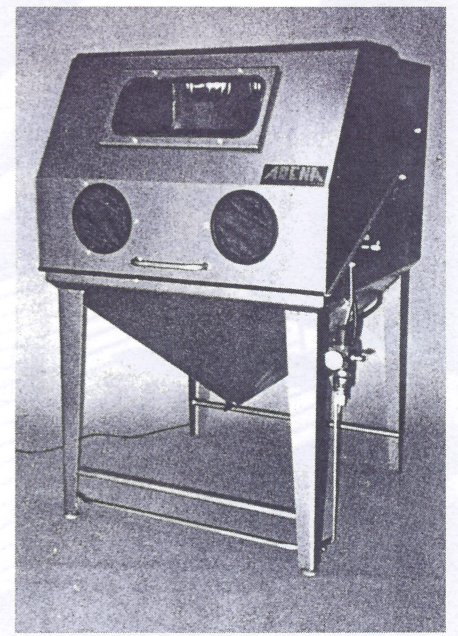
Mais il y a au moins un inconvénient, c'est un procédé qui développe une poussière intense totalement indésirable dans un atelier. Il faut donc trouver une solution à ce problème.

Mais revenons à la pratique. Le sablage s'effectue à l'aide d'un petit pistolet qui contient un abrasif dont le plus connu est le sable; mais il existe également le corindon, la ponce, et surtout l'oxyde d'alumine.

Mon choix s'est porté, sur les recommandations de Thierry Magrou, sur le pistolet BADGER 260 disponible chez EGIM, 17 Bd des Filles du Calvaire, 75003 Paris, Tél. 16 1 48 87 58 76. Ce petit pistolet coûte environ 400 F, et a une contenance de 150 cc. Il est prévu et livré avec de l'oxyde d'alumine. Il fournit un travail très fin qui fait apprécier ce procédé. Je le recommanderai pour un amateur qui a quelques modèles à sabler dans l'année car il est abordable et, surtout, ne consomme que peu d'air, le compresseur nécessaire peut être un petit compresseur qui sert également pour l'aérographe. Son inconvénient c'est le recyclage nécessaire de l'alumine qui est un produit onéreux, de l'ordre de 150 à 200 F le Kg. J'avais essayé ce procédé au travers d'une caisse dont le fond avait été remplacé par un sac poubelle de grande capacité afin de récupérer l'alumine chaque fois que le godet était vide. Mais ce n'est pas rapide et il y a une perte de l'alumine qui sort du sac. Il est donc recommandé de travailler à l'extérieur.

Mais, comme tout provincial, je me suis vite trouvé devant un problème de réapprovisionnement... 200 F plus le port... l'alumine devenait une denrée

J  
E  
A  
N  
-  
P  
I  
E  
R  
R  
E  
  
C  
A  
R  
D  
E  
A  
U  
D



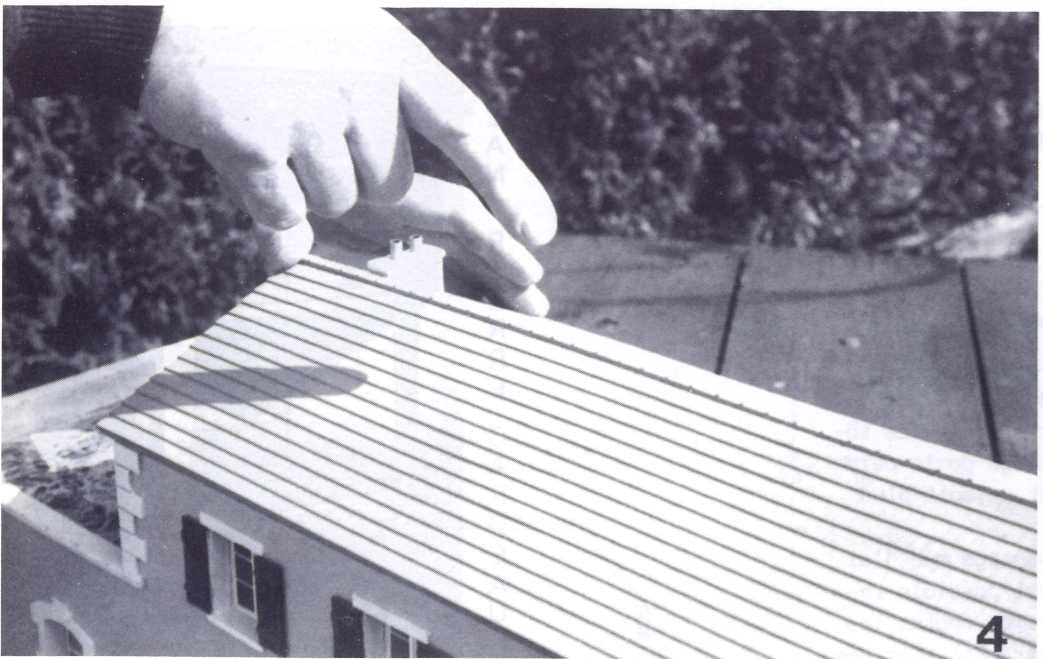
précieuse et le sablage trop coûteux. C'est alors que j'ai découvert chez un marchand de matériaux pour bâtiment, du sablon de 0,3 mm de calibre en sac de 50 kg. à 32 F TTC ! J'ai essayé ce produit et constaté que la qualité du sablage est quasi identique, mais que la granulométrie étant plus forte, il fallait un débit plus important de sable pour un travail identique. Enfin la buse du pistolet n'a pas résisté à l'abrasion (il est possible de s'en procurer en pièces détachées).

Je me suis donc reporté sur un modèle de pistolet avec buse de 4 mm et godet d'un litre. C'est tout à fait ce qui me convient, mais il faut un débit d'air de l'ordre de 200 l/mn difficile à obtenir avec un petit compresseur. Aussi je recommanderai ce modèle à ceux qui ont 20 maquettes ou plus à sabler par an, car il ne faut pas plus de 10 mn pour obtenir un modèle prêt à peindre.

La pression nécessaire est de l'ordre de 2 à 6 kg/cm<sup>2</sup>, et cela n'abîme pas les arêtes des pièces en laiton ou en bronze. Je n'ai pas essayé sur le métal blanc, mais à voir l'effet sur l'étain il vaut mieux s'abstenir. Un nettoyage à l'eau et séchage rapide suffisent à préparer la surface à peindre.

Pour les amateurs qui doivent travailler à l'intérieur et qui recyclent il est indispensable de construire une caisse fermée munie de deux trous pour le passage des mains, avec éclairage intérieur et vitrage sur le dessus permettant d'avoir une enceinte close. Il existe dans le commerce des cabines de sablage mais elles coûtent fort cher. Le fond doit être incliné afin de recueillir le sable et de remplir facilement le godet ou mieux, de faire plonger directement un tuyau souple qui aspirera le sable en continu. Je n'ai pas encore essayé mais je pense réaliser ce dispositif de récupération du sable en agraffant une toile cirée au fond de la cabine, plutôt que de réaliser une pyramide renversée en dur, car cela poserait des problèmes d'ajustage longs à résoudre. En 0 la cabine pourrait être une sorte de cube de 80 cm de côté. Il ne faut pas oublier qu'il faut pouvoir, à l'intérieur, orienter le modèle dans toutes les directions sans le cogner aux parois.

JEAN-PIERRE CARDEAUD



PHOTOGRAPHIE STEPHANIE COMMOT



(VOIR H.d'O DEPUIS LE N° 42)

## LA CONSTRUCTION DES BATIMENTS

Il n'est pas rare que des formations végétales (genre mousse) se répandent, dans la réalité, sur ce genre de terrasses. Lorsque votre sable sera saturé de liquide vous pourrez placer en des points choisis par vous, des petites pincées de flochage vert.

### LES TOITURES EN PENTE

Le mode de construction que nous vous proposons ici se décompose en trois opérations :

- construction d'une charpente grossière mais régulière,
- habillage des pentes en surface plane,
- garniture de l'habillage avec un matériau qui imitera, selon vos goûts, la tuile, l'ardoise, le zinc...

### LA CHARPENTE

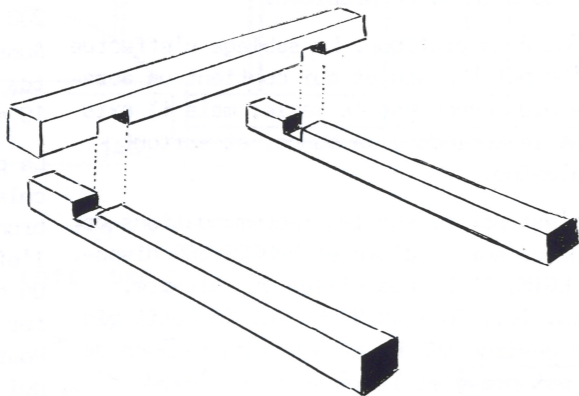
Ses faces extérieures devront être parfaitement coplanaires (toutes situées dans un même plan) de façon que l'habillage s'y colle parfaitement et solidement. Cette charpente se fera en baguettes à section carrée (15 x 15 ou 10 x 10) que l'on trouve dans le commerce par longueurs de 2 m.

Alors que les vraies charpentes ne présentent qu'une structure de renforcement au milieu (appelée ferme), les nôtres devront être pourvues d'une ferme à chaque extrémité (photo n° 1 dans H.d'O n° 44). Cela va d'ailleurs nous donner deux avantages :

- une solidité à toute épreuve pour notre construction,
- une toiture qui sera aussi amovible qu'un simple couvercle de boîte.

Comment assembler les éléments de la charpente ?

C'est simple, mais il va vous falloir acquérir un peu de pratique et, au bout de peu de temps, vous réaliserez de petites merveilles.



CROQUIS N° 3  
PREPARATION DES ENCOCHES

L'assemblage par emboîtement (croquis ci-dessus) est très solide et très net. Un seul point un peu délicat : le creusement des encoches. Vous coupez à la scie fine, en utilisant une boîte à onglets pour obtenir une perpendicularité parfaite vos baguettes à mi-épaisseur et vous dégagez la partie à évacuer à l'aide d'un ciseau à bois. Vous ajustez à la lime jusqu'à ce que les deux encoches s'emboîtent parfaitement à frottement doux. N'oubliez pas qu'il faut toujours couper plutôt à peine trop étroit qu'à peine trop large. Il vous restera à enduire de colle à assembler et à bien serrer le tout.

L'assemblage par chevilles est également très résistant. La photo n° 2 (H.d'O n° 44) montre comment percer préalablement deux pièces qui seront en position perpendiculaire.

## LA CONSTRUCTION DES BATIMENTS

La longueur de la cheville (donc du trou) doit valoir 2 à 3 fois l'épaisseur des éléments à assembler. Encollez chacune des pièces ainsi que la cheville; ne coupez l'excédent de celle-ci qu'après séchage. Pour faire les chevilles procurez-vous une longueur métrique de baguette ronde de 5 à 7 mm de diamètre.

La photo n° 3 (H.d'O n° 44) montre une charpente destinée à une gare marchandises. Le croquis n° 4 ci-dessus explique comment dresser, à l'aide d'une équerre, deux sections perpendiculaires entre elles à chaque bout d'une traverse oblique, quelle qu'en soit la pente.

Le croquis n° 5 montre :

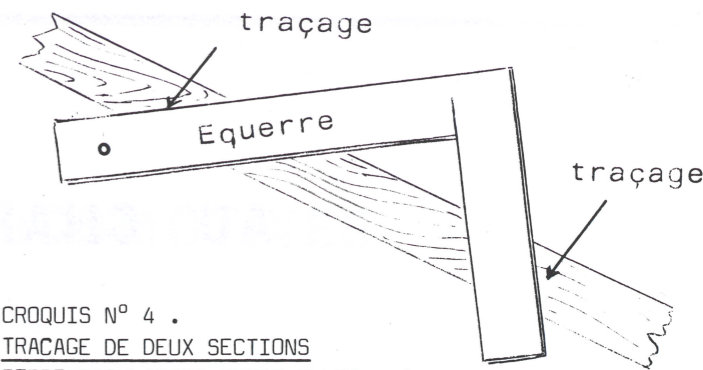
- qu'il n'est pas nécessaire de chanfreiner vos pièces de charpente; chanfreinez plutôt, à la demande, le bord supérieur du mur.
- qu'il faut prévoir, collés ou vissés à l'intérieur des murs, des arrêteurs sur lesquels reposeront la charpente et, de ce fait, la toiture toute entière.

### L'HABILLAGE ET LA COUVERTURE

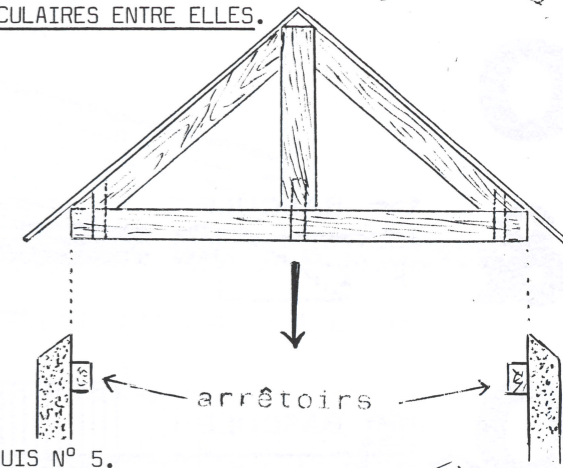
Les faces extérieures de votre charpente étant parfaitement coplanaires vous allez coller dessus des rectangles, soit de contre-plaqué de 3 mm, soit du bois de modélisme en plaques. Ces rectangles supporteront les éléments de la couverture.

Pour imiter la tuile, vous pourrez tracer sur une plaque de bois de modélisme (1mm), avec un crayon assez dur et bien taillé, des bandes longitudinales de 9,5 mm de largeur, mais ne les découpez pas tout de suite (croquis n° 6). Vous tracerez ensuite, perpendiculaires aux précédentes, des lignes espacées de 5,5 mm avec une lame assez tranchante pour creuser un sillon régulier; mais gardez-vous bien de couper votre bois ! Vous obtenez donc un quadrillage parfait.

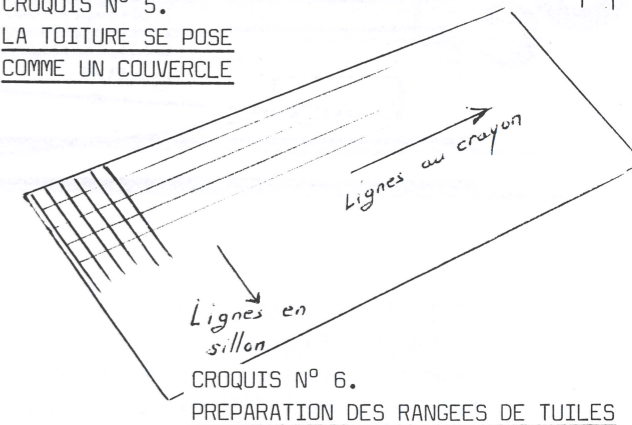
C'est alors que vous coupez les bandes tracées au crayon. Ensuite, vous les collerez sur votre habillage de toiture en commençant par le bas, chacune chevauchant la précédente de 1mm environ. Attention au parallélisme des bandes ! La photo n° 4 vous donnera un aperçu du résultat. Pour peindre vos toitures de tuiles, utilisez une peinture glycérophthalique couleur "poterie". Marquez à nouveau vos sillons entre deux couches pour éviter tout encrassement.



CROQUIS N° 4.  
TRACAGE DE DEUX SECTIONS  
PERPENDICULAIRES ENTRE ELLES.



CROQUIS N° 5.  
LA TOITURE SE POSE  
COMME UN COUVERCLE



CROQUIS N° 6.  
PREPARATION DES RANGEES DE TUILES

Notez que DUTON PRODUCTIONS fournit des plaquettes de tuiles à losanges en 200 x 150 mm.

Enfin, si à la manière de Du Bellay, plus que la tuile dure, vous plaît l'ardoise fine, il vous suffira de coller sur votre habillage des petits rectangles de bristol se chevauchant; un coup de peinture à la bombe couleur gris-ardoise. Pour imiter la toiture en zinc, collez des bandes de papier alu qu'il vous faudra ternir d'une peinture à la bombe d'un gris approprié.

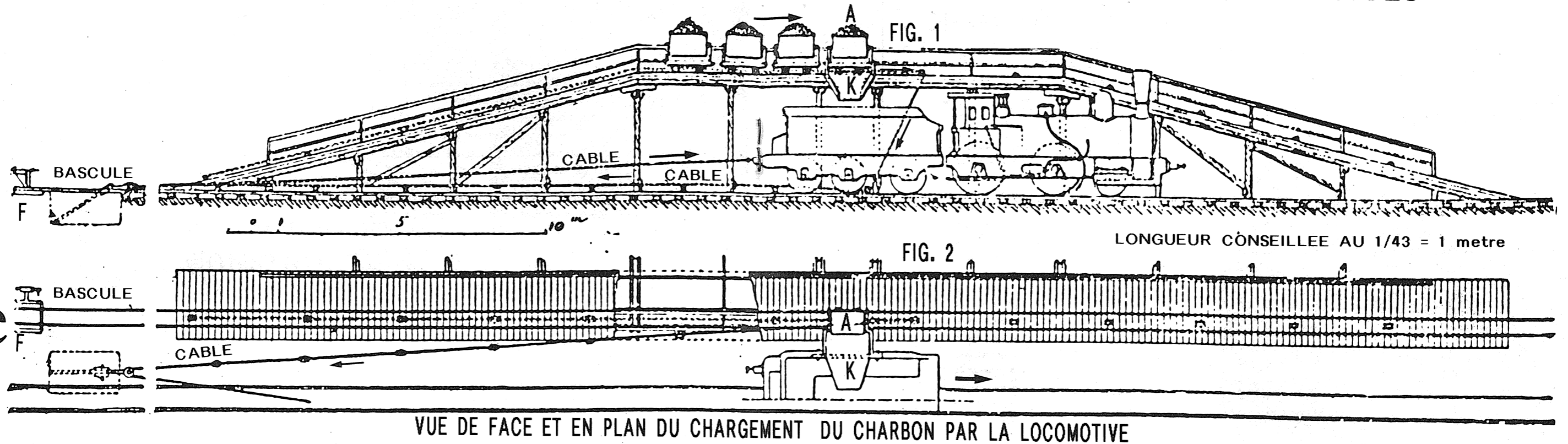
J'avoue ne pas encore m'être penché sur la question des gouttières. Si l'un de nos lecteurs a une idée... Les magasins de modélisme fournissent des tubes de laiton de 5 mm de Ø. A partir de là, peut-être ...?

Une petite remarque, pour finir, va nous faire revenir sur la construction des toits en terrasse. La plupart de ces toitures sont pourvues d'une coupole d'accès en matériau transparent. Alors, en prévision, mettez de côté des petites capsules en plastique dont l'emballage des saphirs pour électrophone est un bon exemple.

Le prochain article traitera des ouvertures.

# APPLICATION DU « DECAUVILLE » AU CHARGEMENT DU CHARBON DANS LES TENDERS DE LOCOMOTIVES

O  
&  
Oe



VUE DE FACE ET EN PLAN DU CHARGEMENT DU CHARBON PAR LA LOCOMOTIVE

Dans le catalogue DECAUVILLE de février 1890, réédité par la revue "L'ESCARBILLE", j'ai découvert un système de chargement du charbon dans les tenders fort excitant pour les amateurs de voies étroite et normale.

Il paraît que cette astucieuse installation est due à un certain Borodin, ingénieur en chef de la Compagnie des Chemins de Fer du Sud-Ouest Russe, au siècle dernier - ce qui devrait réjouir ceux d'entre vous qui ont hérité d'actions des Chemins de fer russes !

Cela se passe à la station de Birsoula et je vous encourage à la chercher sur une carte, moi je n'en ai pas eu le courage. Le problème consistait à charger dans les tenders le charbon déposé en bordure d'une voie. Et ce chargement devait se faire avec le moins de main-d'oeuvre possible - ce qui paraît surprenant dans un pays où elle est plutôt nombreuse et bon marché !

Donc, notre ingénieur Borodin eut l'idée d'employer la locomotive pour hisser, elle-même, au moyen d'un plan incliné et quelques poulies de renvoi, les wagons à bascule DECAUVILLE utilisés à la même époque dans nos campagnes, pour déménager les betteraves des champs ramollis par les pluies d'automne.

Ces wagonnets, du type 26, chargés près de la bascule (F), amenés au bas du plan incliné au nombre de trois ou quatre, étaient accrochés

à un câble dont l'autre bout était arrimé au tender de la loco. La position de départ du train de wagonnets et la longueur du câble étaient calculées de telle façon que, lorsque le tender se trouvait sous la goulotte (K), le premier wagonnet (A), lui, s'arrêtait juste au-dessus.

Il n'y avait plus qu'à basculer les wagons l'un après l'autre dans le tender, et la main-d'oeuvre se réduisait au minimum puisque la tâche consistait en un chargement suivi d'un basculement en position.

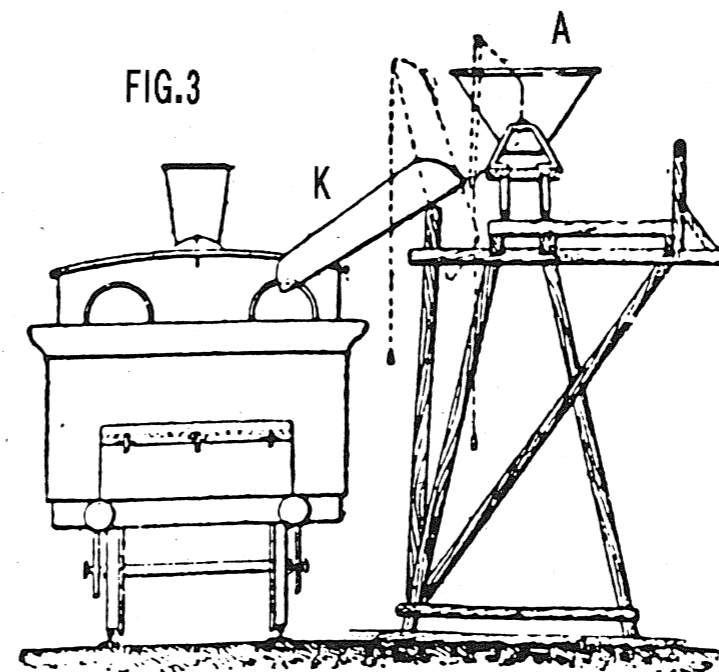
\*\*\*\*

Si DECAUVILLE précise, dans son catalogue, que ses ateliers de Peti-Bourg étaient en mesure d'exécuter 3 000 wagonnets par mois, il ne souffle mot quant à l'indice de satisfaction des ouvriers de Birsoula oubliés par le chemin de fer.

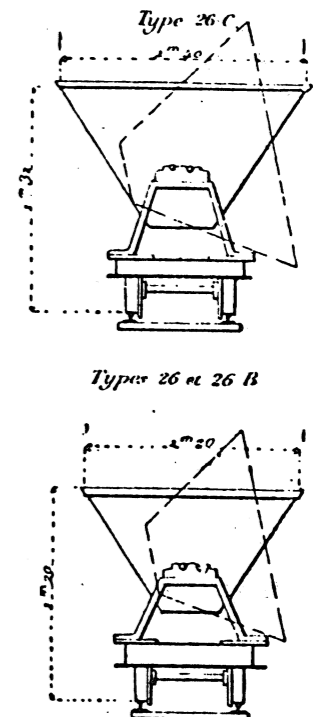
Je suis sûr que, s'ils avaient le temps de se pencher sur ce problème, nos modernes théoriciens du "Chaos" et les matheux des nombres fractals, arriveraient à démontrer que DECAUVILLE, par l'intermédiaire d'un ingénieur en verve d'idées, d'une petite station perdue dans le vaste empire russe et de quelques Popov aigris, que DECAUVILLE donc, est à l'origine de la révolution d'Octobre et de tous les bouleversements qui ont suivi.

Mais gardons-nous bien de les titiller avec Decauville et sa station de Birsoula, car, alors, nos actions des Chemins de fer russes prendraient une valeur dangereusement négative.

JACQUES ARCHAMBAULT



VOIES DE 0,50 ET 0,60



TRANSPORT DES BETTERAVES ET DU CHARBON



## DECOR : UN MOULIN A VENT

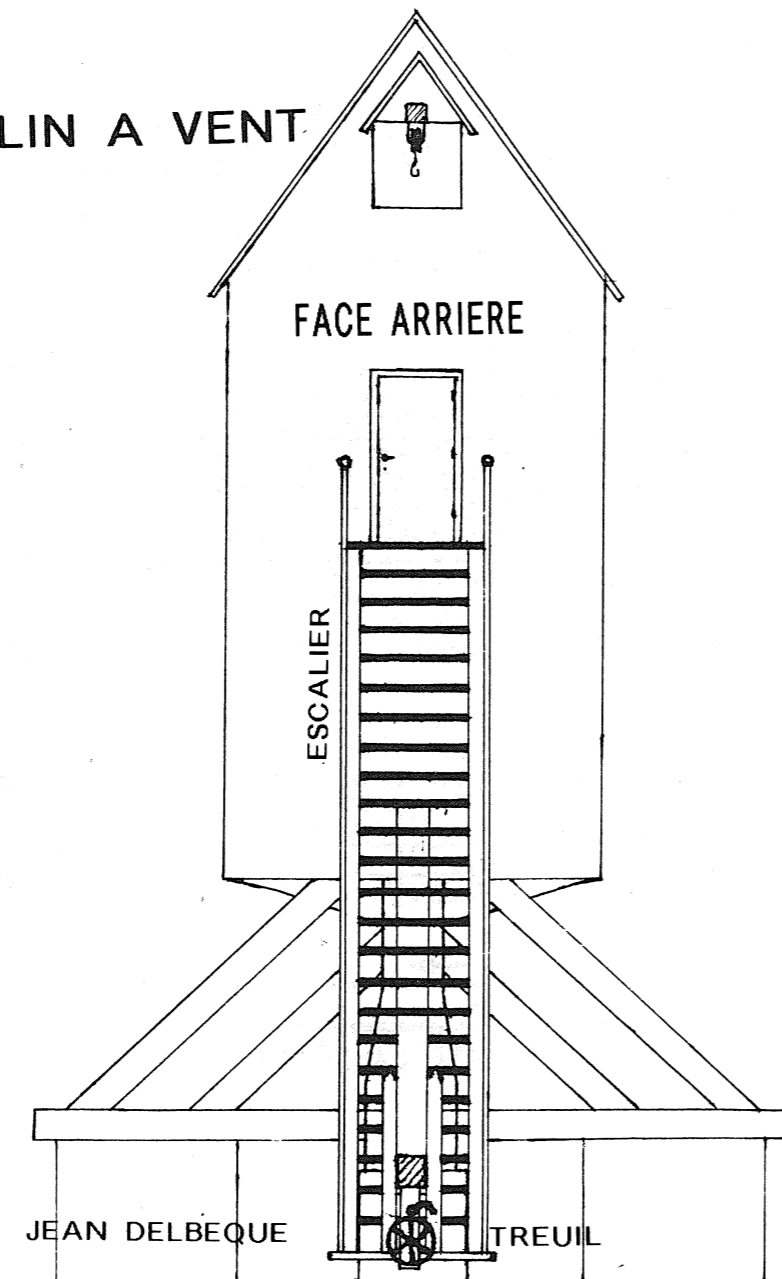


PHOTO FRANCINE

(VOIR H.d'O DEPUIS LE NO 42)

Ici, en Hainaut, vous pouvez encore voir :

- a) deux moulins en bois sauvés :
  - celui du Cat sauvage à Ellezelles, propriété de l'Office du Tourisme de la Province, visible sous certaines conditions, et qui est, en fait un musée vivant.
  - le moulin de la Marquise à Moulbais (appartient au comte d'Ursel) et qui travaille toujours au vent (à l'électricité en cas de calme plat). Le meunier habite en face.
- b) un petit moulin (moulin Valentin) à St. Sauveur.
- c) à Thimougies un moulin en bois entièrement recouvert d'ardoises, mais qui a perdu ses ailes. Il a été transformé en maison de campagne.
- d) l'ancien moulin en bois d'Esplechin a été démonté et remonté, un certain temps, à Arc-Ainières; puis a émigré à Woluwé (Bruxelles) non loin d'un moulin à eau situé sur la Woluwe. Ce moulin a brûlé en 1979 et ne laisse plus voir que sa carcasse qui doit être restaurée.
- e) Comines : en mauvais état. Un espoir de restauration.



Ceux-ci, par opposition aux moulins en bois, sont fixes et non démontables.

Ils sont essentiellement constitués d'une tour ronde en briques, tronconiques sous nos latitudes (par opposition aux moulins de la Méditerranées et de la Loire où la tour est cylindrique - voir moulin de Daudet en Provence-ainsi qu'en Grèce et Portugal). La tête avec les ailes et le toit pivotent.

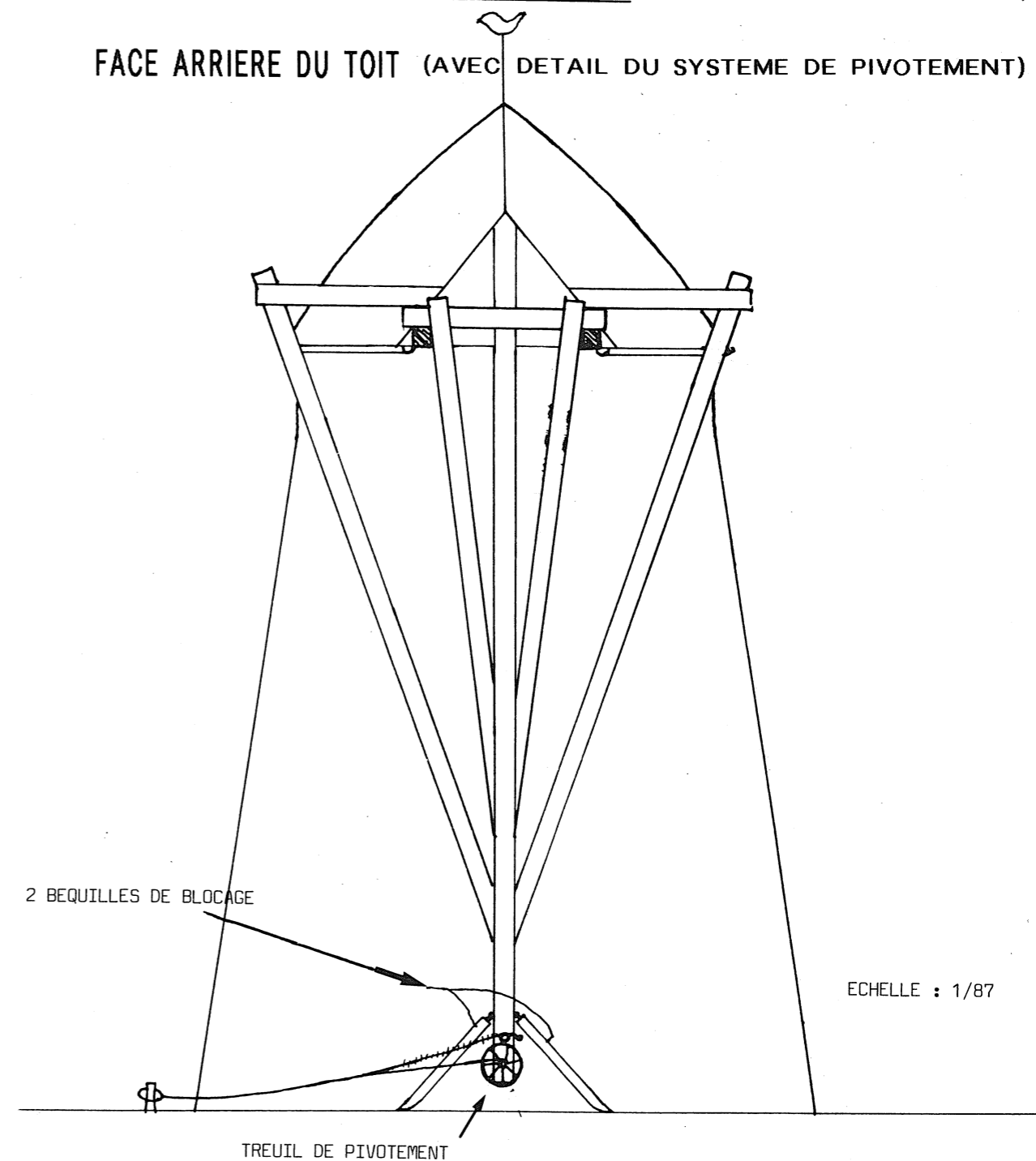
Le pivotement de la tête, qui est en bois, se fait sur le sommet de la tour par l'intermédiaire d'un système de roulement sur cylindres de pierre, ancêtre du roulement à rouleaux. Du fait de la résistance plus forte de ces tours de briques par rapport au bois, on peut voir encore souvent de ces tours plus ou moins ruinées :

- Avant 1950 j'ai connu le moulin en briques d'Esplechin. Il n'en existe plus rien.
- Tournai qui comptait pas mal de moulins, en possède encore trois : 2 au Nord de la gare et un sur la chaussée de St. Amand (tours ruinées).
- Marquain, au lieu-dit "La Montagne" (tour ruinée).
- Maubrais (tour ruinée).
- Braffe ( ? ).
- Renais : un beau moulin à l'entrée de Renais, propriété privée. Moulin de l'Hootond.

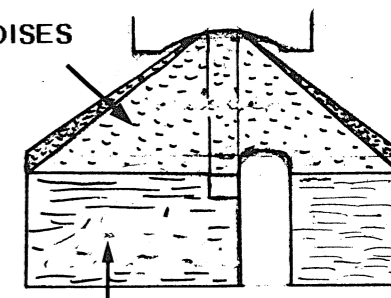
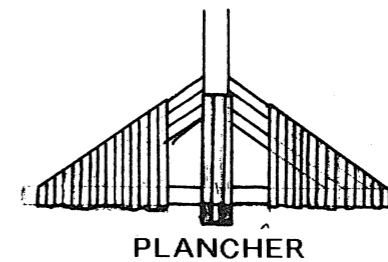
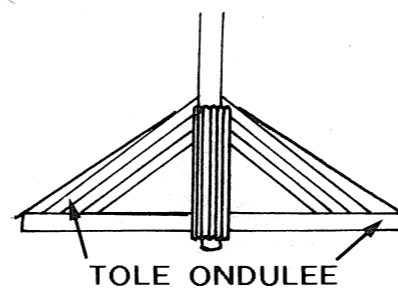
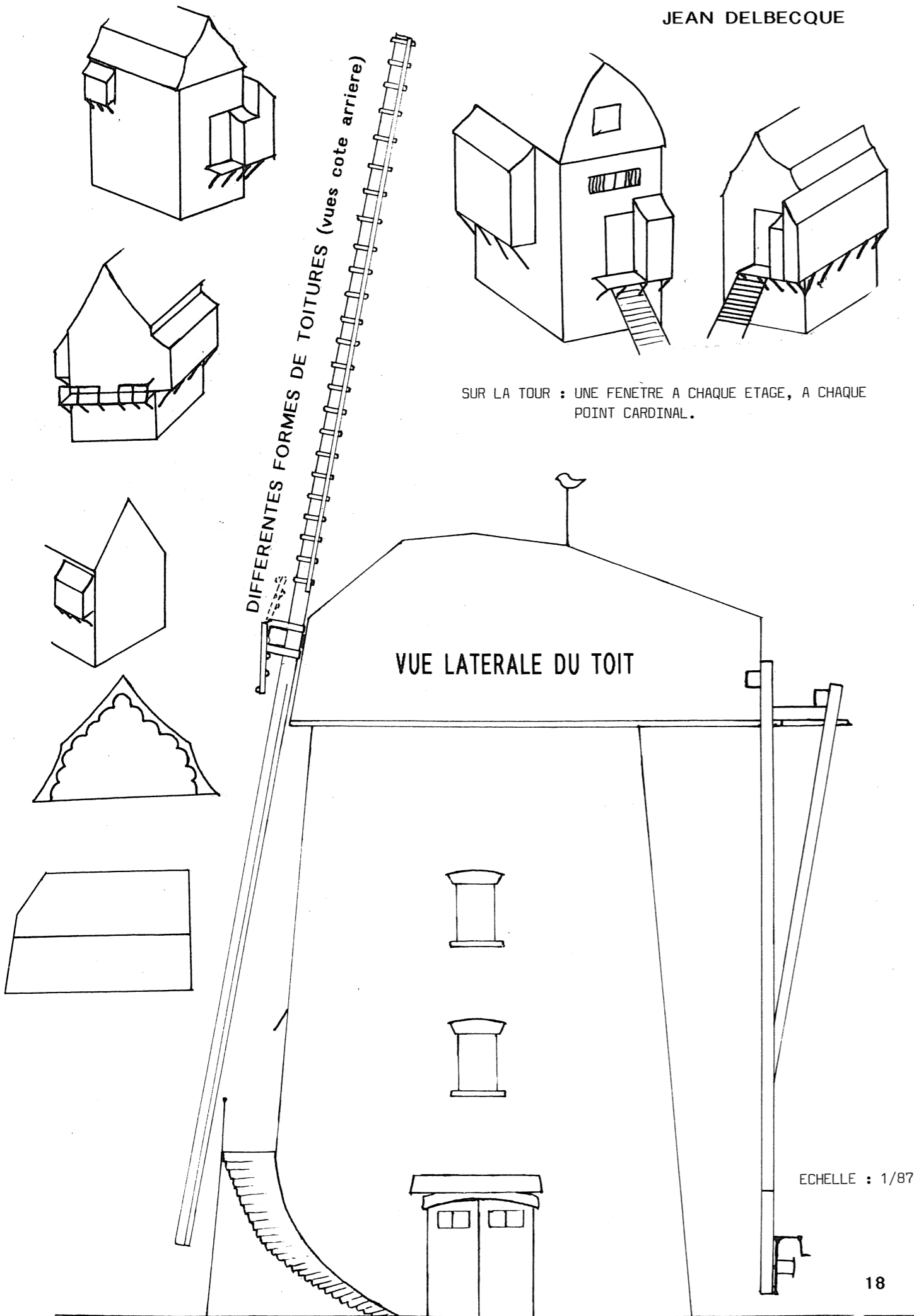
On trouve encore de jolis moulins (la plupart restaurés) aux environs de Furnes, Hondschoote, Steehvorde, Cassel, Leers, Werwicq, Appeltevoo, Nukerke, Grand Leez (Peruwelz), Wachtebeck (entre Gand et Zelzate), Bokrijk, sans oublier ceux du Nord, surtout Arnheim et Kinderdijk (ensemble de 17 moulins près de Rotterdam).

J. VAN DE WATTYNE a publié dans les numéros 116, 117, 118 (Juin, Juillet et septembre 1966) de "HAINAUT TOURISME" l'inventaire des moulins du Hainaut.

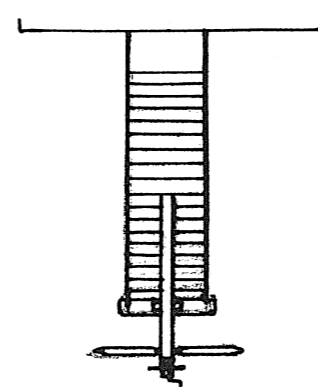
## FACE ARRIERE DU TOIT (AVEC DETAIL DU SYSTEME DE PIVOTEMENT)



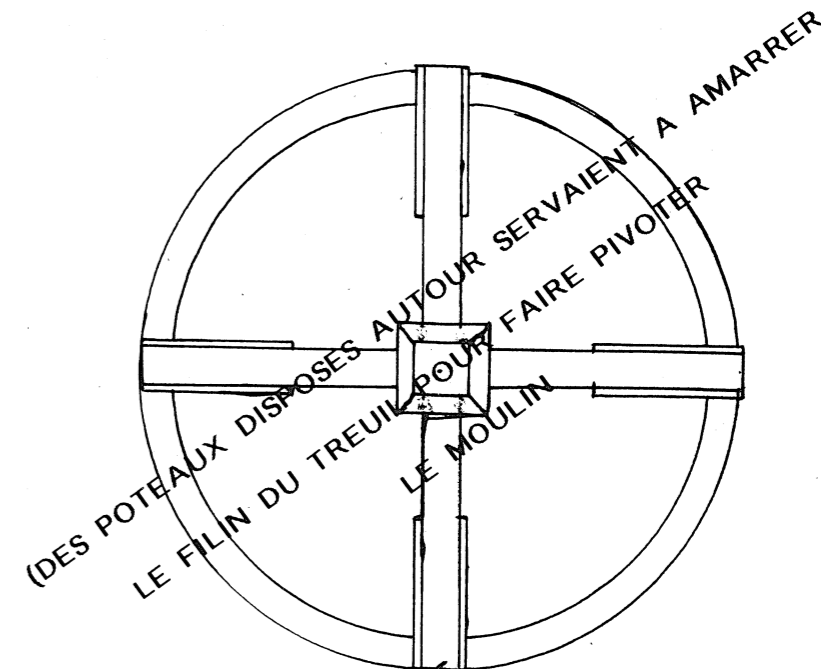
ECHELLE : 1/87



PLANCHES OU MACONNERIE



ESCALIER ET SYSTEME DE PIVOTEMENT VUS DE DESSUS



FONDATION EN MACONNERIE ENTERREE

EMBASE VUE DE DESSUS

## DES MOULINS ET DES HOMMES

Il y a pas mal d'années, débarquant au Bangladesh après le passage d'un cyclone qui avait fait quelque 5 000 morts dans le golfe du Bengale, j'ai vu les autorités locales "nettoyer" le pays des cadavres humains, et les corbeaux et autres charognards, les cadavres d'animaux en moins de huit jours. A chaque catastrophe, ça recommence !

Alors ne peut-on pas poser la question : comment se fait-il qu'il n'y ait pas la moindre digue ?

La remarquable étude sur les moulins de Jean Delbecque m'a fait penser, non seulement à ces générations d'artisans industriels comme les meuniers, mais également à la longue

et courageuse patience des peuples du Nord dans leur lutte contre une mer tout aussi envahissante.

Et à ce proverbe : "Dieu a créé la terre, mais il a laissé aux Hollandais le soin de créer les Pays-Bas".

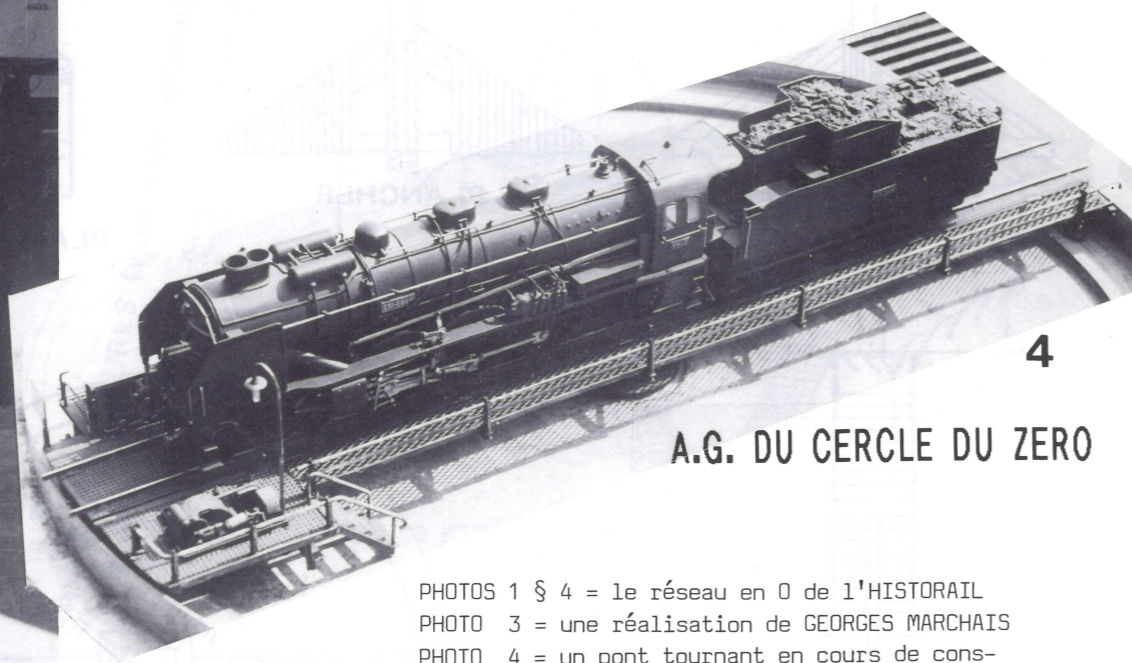
Encore à ces images de polders soigneusement érigés, à tous ces moulins à vent qui, dès le XVII<sup>e</sup>, actionnaient des pompes pour assécher les terres marécageuses.

Enfin : à cette extraordinaire réalisation qu'est le Plan DELTA.

Est-ce un hasard si HISTOIRE d'O a tellement d'abonnés parmi ces "gens du Nord" et aucun au Bangladesh ?

Jacques Archambault

# LE CHARME DISCRET DE LA PROVINCE



4

A.G. DU CERCLE DU ZERO

PHOTOS 1 & 4 = le réseau en O de l'HISTORAIL  
 PHOTO 3 = une réalisation de GEORGES MARCHAIS  
 PHOTO 4 = un pont tournant en cours de construction par JEAN PIERRE CARDEAUD

(PHOTOS J.A.)

(13-14/6/92)

Cette année l'A.G. du CERCLE DU ZERO s'est tenue dans une petite ville du Limousin, St. Léonard de Noblat. Le responsable régional du Cercle, ANDRE FAURE est, en effet, l'un des animateurs d'un surprenant musée du chemin de fer, l'HISTORAIL. Surprenant, parce que, dans cette ancienne manufacture de chaussures de la fin du siècle dernier (!), ayant franchi le portail d'entrée aux allures de "PETIT ARPENT DU BON DIEU", on ne s'attendrait pas à trouver un musée aussi vivant, aussi bien fourni et parfaitement équipé. A l'extérieur on a installé un matériel parfois insolite, comme ce locotracteur baptisé en son temps "la bête à cornes".

A l'intérieur, dans la première salle, on découvre une cabine de locomotive reconstituée, des simulateurs de conduite, un pantographe que chacun peut faire fonctionner (voir la photo de J.C. Ragot en page 2)...sans compter des films vidéo qui se laissent contempler depuis des sièges de voitures 1 ère classe.

La deuxième salle propose évidemment une foule d'objets comme des attaches de rails, et, surtout, un réseau en O qui attirera les congressistes du Cercle dans un bruit d'essaim d'abeilles.

(Les lecteurs se reporteront au prochain bulletin du Cercle pour avoir plus de détails, en particulier sur l'A.G.).

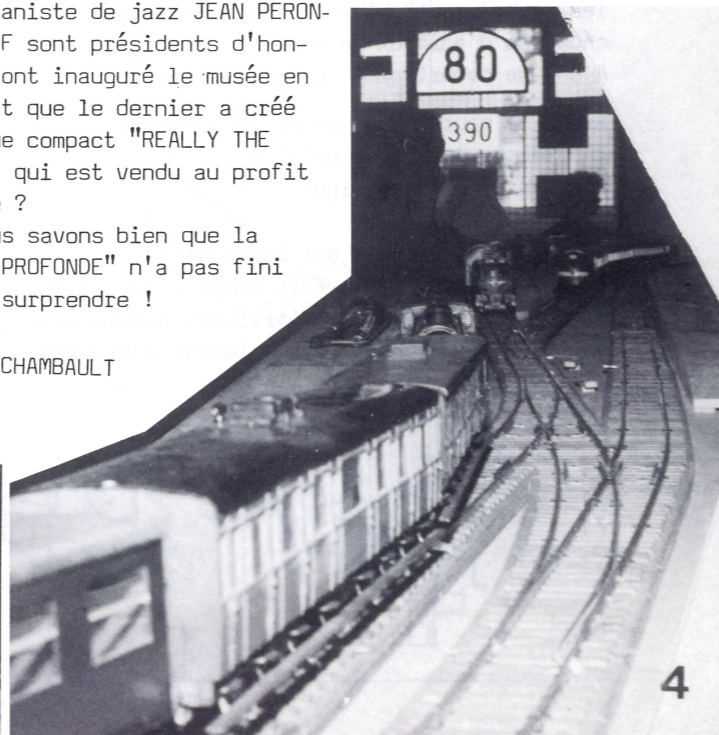
Le lendemain, après un copieux déjeuner et malgré les lourdeurs engendrées par un manque de modération culinaire (On mange fort bien dans la Creuse et, en particulier à la Souterraine !), la caravane des voitures a fini par s'ébranler direction une ferme nichée dans la verdure, pour découvrir, ou redécouvrir, le réseau de HENRI ARNAUD (Décrit dans H.d'O n° 18 de février 88).

Puis, tout ayant une fin, même les bonnes choses, tout le monde est parti vers d'autres cieux, sauf quelques irréductibles qui sont descendus à St. Laurent sur Gorre visiter le réseau d'ANDRE FAURE. (Décrit dans H.d'O n° 16 de septembre 87).

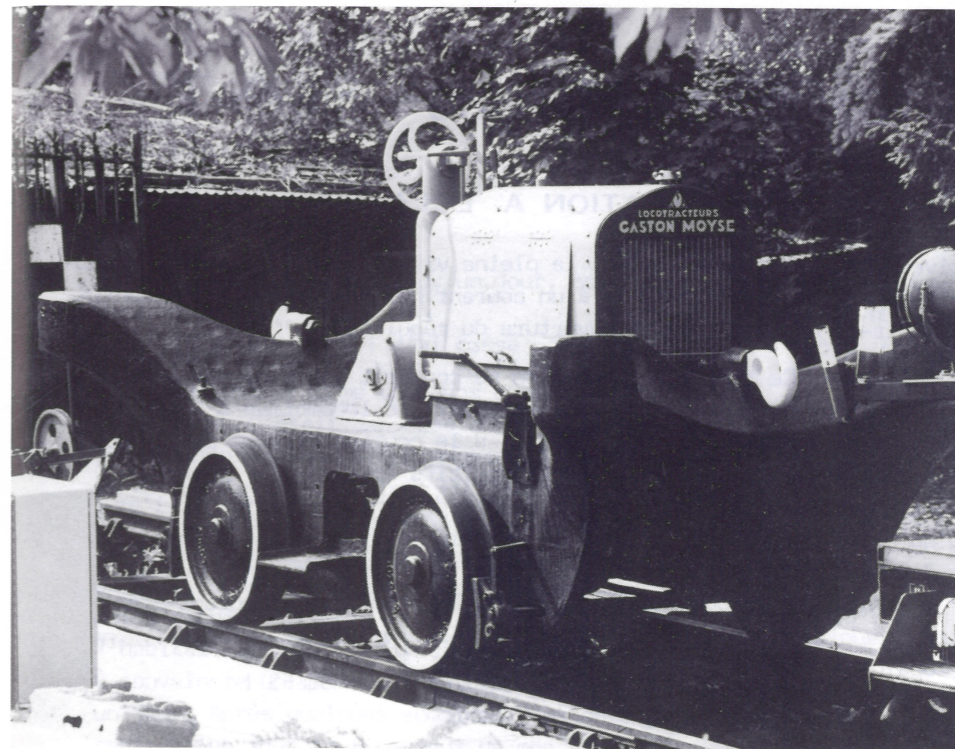
Savez-vous que le célèbre chef d'orchestre, CLAUDE BOLLING et le pianiste de jazz JEAN PERON-GARVANOFF sont présidents d'honneur et ont inauguré le musée en 1988 ? Et que le dernier a créé un disque compact "REALLY THE BOOGIE", qui est vendu au profit du musée ?

Mais nous savons bien que la "FRANCE PROFONDE" n'a pas fini de nous surprendre !

J.ARCHAMBAULT



4

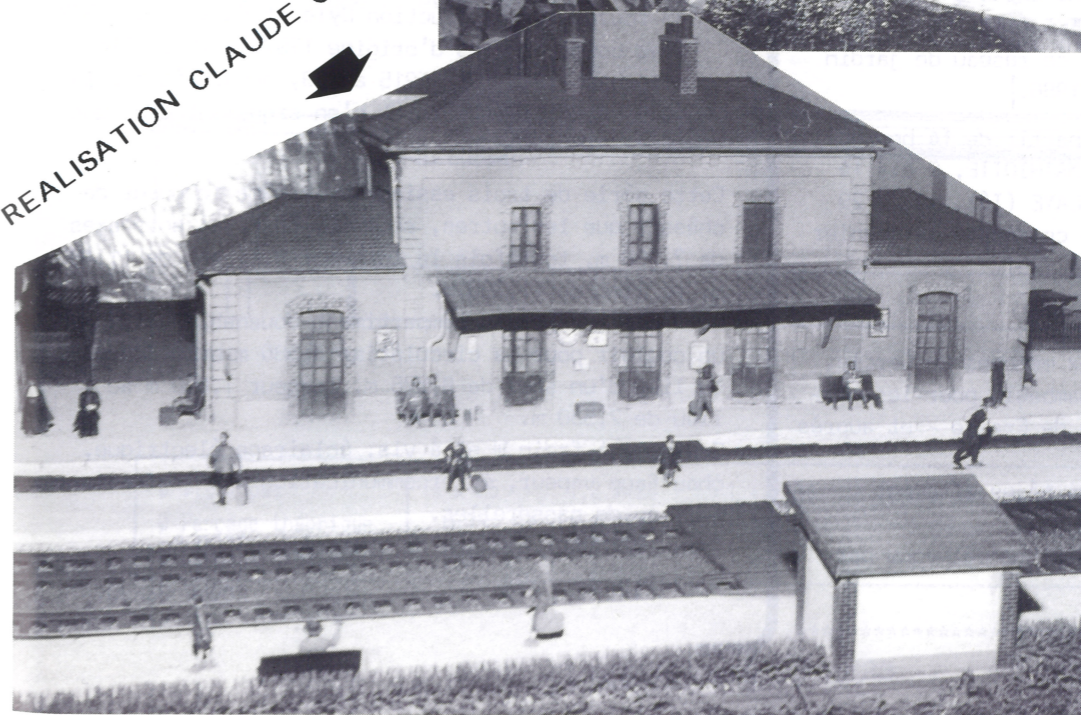


LA BÊTE À CORNES

★ Merci à ANDRE FAURE, merci à son compère HENRI ARNAUD et à leurs amis du musée HISTORAIL, de nous avoir offert deux merveilleuses journées.

A.G. DU CERCLE

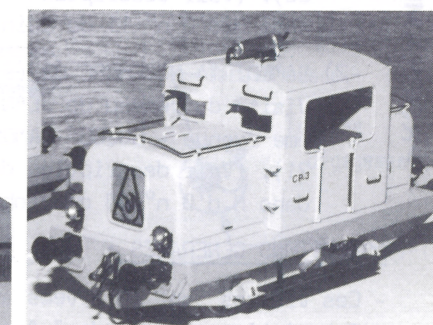
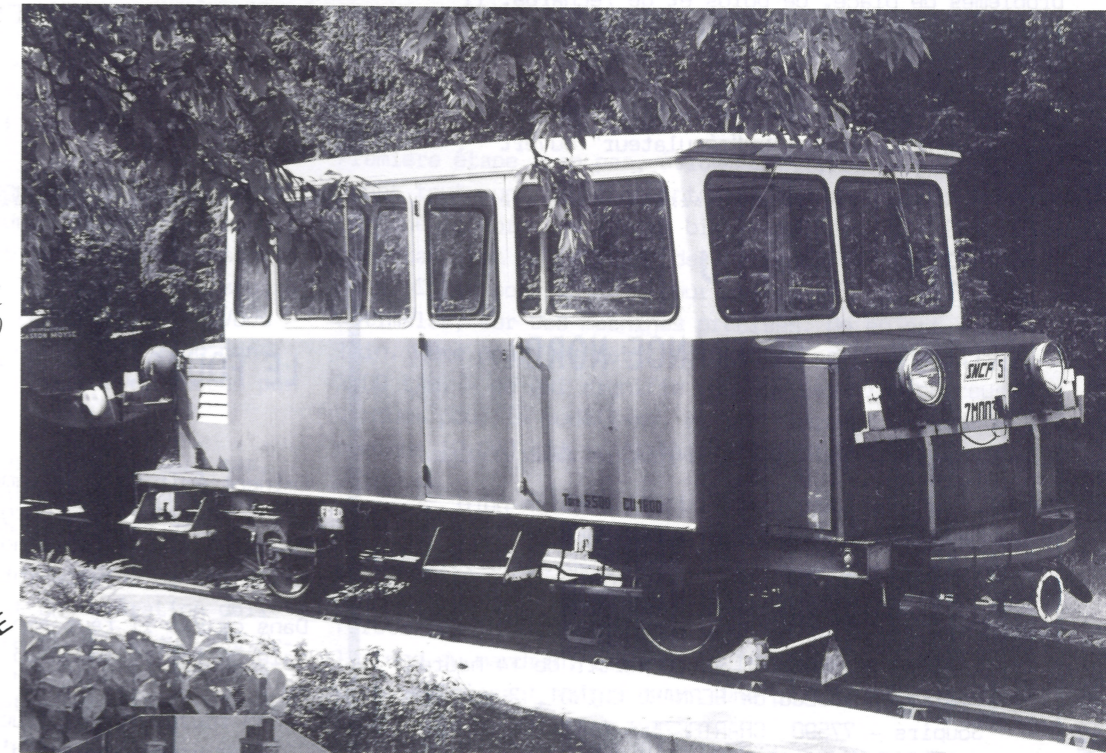
REALISATION CLAUDE GRAINCE



# CERCLE DU ZERO

Le "Cercle du Zéro" n'est pas plus une amicale de potaches en situation d'échec scolaire qu'un groupuscule nihiliste. Mis sur les rails en 1982, ce club réunit tout simplement des amateurs passionnés par les modèles ferroviaires à l'échelle 1/43,5, l'échelle "zéro". Soixante-dix membres sur les 250 que compte le club en France et dans six pays d'Europe, se sont retrouvés samedi et dimanche à Saint-Léonard-de-Noblat, où ils ont tenu leur assemblée générale annuelle à l'invitation d'André Faure, vice-président d'Historail et responsable régional du "Cercle du Zéro".

LE POPULAIRE DU CENTRE  
 (15/6/1992)



LOCO-TRACTEUR

JEAN-MARC GUYET

COMPLEMENT D'INFORMATION SUR L'ALIMENTATION A ECLAIRAGE CONSTANT

Certains amateurs possédant des locomotives fabriquées par de grandes marques et ne voulant pas les ouvrir pour introduire une self dans le circuit moteur, m'ont demandé comment modifier la fréquence afin de ne plus entendre de grognements et/ou des sifflements.

Cette réaction normale de la part d'amateurs non avertis des problèmes de ce type d'alimentation, ne résout pas le problème. Je dirais même qu'elle les aggrave et que l'on peut "cuire" tout doucement un moteur sans s'en rendre compte. Alors pourquoi avoir réalisé ce type d'alim.? Tout simplement pour faire plaisir à des copains qui croient en cette potion magique de l'éclairage permanent. En dehors de l'accu, avec ses problèmes de place, de poids et de recharge, il n'y a pas aujourd'hui de solution à l'éclairage permanent.

Ce type d'alimentation convient pour un réseau où la rame tourne avec le "régulateur" ouvert

entre la moitié et la pleine vitesse, car le courant fourni est comparable à un courant haché qui devient du continu pur à pleine ouverture du régulateur.

Ce type d'alimentation ne convient pas pour des manoeuvres au ralenti, pour éclairer une locomotive à l'arrêt, car le régulateur étant à 0 le courant délivré par l'alim. est composé de créneaux positifs et négatifs de même énergie. Cela crée un couple de sens contraire sur l'arbre moteur équivalent, au point de vue échauffement, à un moteur alimenté en courant continu pur dont vous auriez bloqué l'arbre moteur. L'intensité du courant étant alors uniquement limitée par sa résistance ohmique.

En conclusion, Amateurs, tous à vos SELFS !

JACQUES FONTAINE

ROGER BERSOT

CERCLE DU ZERO

SECTION ILE DE FRANCE NORD

Heureux qui, comme Ulysse, a fait un beau voyage.

Avec la rentrée (des classes !) la section nord d'Ile de France du Cercle du Zéro inaugure ses voyages... culturels !

Voici les deux premiers :

- 1) SAMEDI 1 er OCTOBRE 92 (à partir de 14 heures) Visite du réseau de BERNARD GUINOT, 2 rue des Soupirs - 77590 CHARTRETTES (Tél. 60 66 36 93). (Voir description de ce réseau de jardin dans H.d'O n° 11 de Juin 1986.)
- 2) SAMEDI 14 NOVEMBRE 92 (à partir de 14 heures) Visite du réseau de JEAN MATHIOTTE, 9 bis 14 ème avenue - 60260 LAMORLAYE (Tél. 44 21 29 71). (Voir description de ce réseau de grenier dans H.d'O n° 40 d'octobre 1991.)

CONDITIONS GENERALES :

- Ces visites sont réservées aux membres du Cercle.
- Inscriptions auprès de J.Archambault pour les membres de la Section Nord d'Ile de France - et auprès de nos hôtes pour les autres.
- Le nombre de participants sera nécessairement limité.
- Les participants se rendront aux rendez-vous par leurs propres moyens.

LE FOURGON PLM COURT 3 ESSIEUX

Eminent émir du modélisme et de l'électronique, J.F. ayant reproduit le fourgon PLM à 3 essieux de type court 11 m. à vigie ronde (diagramme 132), désire l'adapter au service international.

Dans ce cas il faut reprendre la 1 ère ligne horizontale du tableau page 23 d'H.d'O n° 42, qui mentionne :

25 fourgons, construction Dyle et Bacalan de 1907 avec comme numéros d'origine 17976 à 18000 Did devenu en 1925 Ddi 25915 à 939, démarqués par la suite en D; l'inventaire n'en signalant plus que 16 en 1951.

Cette série de trois essieux a la même longueur de châssis que les autres, soit 10,100 m. et entr'axes de 7,300 m., toutefois la longueur H.T. est de 11,480 m. au lieu de 11,290 m.

Elle diffère par un compartiment douanable laissant un couloir pour la circulation 3,580 m et 5,008 m au lieu d'un seul de 8,578 m, largeur 1,850 m au lieu de 2,530 m.

Equipement frein W et à vis, éclairage électrique, chauffage vapeur, intercommunication par soufflets au lieu de passerelles. Tare 16280 Kg, tonnage de chargement 3500 Kg.

ROGER BERSOT

JEAN-CLAUDE RAGOT

Qui de vous n'a pas retenu, un jour, cette expression vivace :

" Ah m.... alors ! j'ai cassé mon taraud". ?

Personnellement je me souviens de mon premier taraud cassé. C'était dans les années cinquante et je construisais des aiguillages en suivant, comme de bien entendu, les plans FOURNEREAU : rayon de 0,90 m et profilé acier de 4 mm.

Le plan indiquait de tarauder à 1 mm dans l'âme du profilé pour réaliser l'articulation des lames d'aiguille.

J'habitais alors en Normandie et j'avais réussi à convaincre un quincaillier de m'en faire venir un jeu . Après quelques semaines d'attente je rentrai un jour tout heureux de mon achat.

Le premier taraud n'a pas été jusqu'au fond du trou, mais il y a laissé son extrémité. J'étais dépité et déçu tout à la fois. Le jeu de tarauds m'avait coûté fort cher et devenait totalement inutilisable.

Je me fournissais à l'époque en pièces de chemin de fer chez M.Buquet à Rouen -dont certains se souviennent sans doute- et je me rappelle son ironie amicale lorsque je lui contai l'histoire ... et son conseil un peu tardif, hélas ! "Vous n'aviez qu'à souder un écrou". C'était un conseil judicieux que j'ai appliqué avec succès par la suite.

Mais tout n'est pas toujours aussi simple car, parfois, il faut absolument tarauder. Comment faire pour mettre le maximum d'atouts de son côté ?

En effet le taraudage est une opération délicate - plus délicate encore si le taraud est petit (en dessous de 2), et encore plus délicate si le trou est borgne... et si on a la frousse.

Alors voici quelques conseils qui sauveront, peut-être, la vie à quelques tarauds.

D'abord, opération importante : le perçage; Eh oui ! il faut commencer par là.

Le diamètre du trou recevant le taraudage s'obtient en ôtant du diamètre de la vis, la valeur du pas.

Exemple : Ø 2 , pas de 0,40 , perçage à 1,6. Ce qui donne le tableau suivant :

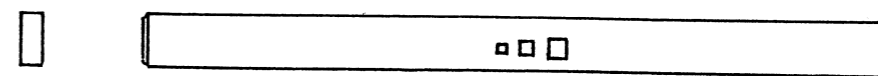
Ø vis x pas	1x25	1,2x25	1,4x30	1,6x35	2x40
Ø perçage théorique	0,75	0,95	1,1	1,25	1,6
Ø perçage pratique	0,8	1	1,1	1,30	1,6

Pour les trous difficiles ou les matériaux difficiles à usiner - et si le taraudage n'a pas besoin d'une résistance exceptionnelle - ne pas hésiter à percer plus gros de 1/10 ème.

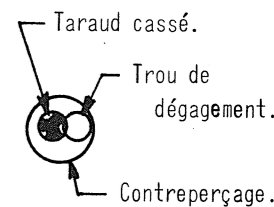
Première étape : ne pas, évidemment !, casser le foret. Avant tout, un coup de pointe bien marqué pour être sûr que le foret se centre bien. Le foret doit être en bon état - et méfiez-vous des vitesses de coupe préconisées. Elles sont données pour des conditions de travail optimales, sur des machines précises. On en est souvent loin. Même pour les petits diamètres ne dépassez jamais 2500 t/m. - ce qui signifie que sur les mini-perceuses vendues pour le modélisme, et qui tournent souvent à quelque 10 000 t/m. , il faut utiliser un variateur de vitesse.

Ne laissez dépasser le foret du mandrin que de la valeur nécessaire, c'est-à-dire environ cinq fois le diamètre (surtout pour les petits forets). Achetez toujours des forets courts, et, si celui que vous utilisez butte dans le fond du mandrin, cassez sur la queue la longueur en trop en laissant malgré tout, une partie cylindrique pour la prise dans les mors).

A SUIVRE



Section 3 x 6 ~



Ø Vis x pas	1 x 25	1,2 x 25	1,4 x 30	1,6 x 35	2 x 40
Ø Perçage théorique	0,75	0,95	1,1	1,25	1,6
Ø Perçage pratique	0,8	1	1,1	1,3	1,6

\*\*\*\*\*

## LES LECTEURS ECRIVENT ...

### LE LASER !

La photogravure est entrée dans les mœurs des modélistes pour toutes les échelles, pourtant elle présente certains inconvénients : ses limites d'utilisation (sa faible épaisseur de tôle) son dessin qui nécessite un film, enfin l'obligation de faire appel à un professionnel d'où un coût élevé.

J'ai donc opté pour le laser pour certaines pièces en petite ou moyenne série.

Le laser permet de couper du laiton de 1,5 mm et de percer des trous de l'ordre du centième de mm. Avec lui on peut obtenir des pièces pas chères :

Un flanc de caisse ABJ 60 cm = 160 F pièce HT  
Un flanc de BB midi = 25 "

Bien entendu la programmation du laser est fonction de la forme de la pièce et des trous.

Ainsi pour un flanc de BB midi = 60 F HT  
" d' ABJ 160 F

Cette programmation peut être conservée par le modéliste (Pour de futures pièces, pas de frais supplémentaires, la programmation restant en mémoire dans l'ordinateur).

(Ceci dit, je reste convaincu que laser et photogravure sont complémentaires).

La mise en oeuvre est fort simple : un dessin côté en valeur absolue (Voir ci-dessous).

A titre indicatif, quelques possibilités :

Ø des trous : 0,01

Ø du spot : 2/10

Épaisseur laiton : 15/10

Et, ce que l'on peut faire :

Engins : Flanc châssis vapeur, tablier, cabine, flanc de bogie électrique, caisse, etc...

Autorails : plancher de caisse, porte, toiture, cloison, flanc de caisse, AV et AR de caisse

Voiture voyageur : porte, toiture, flanc de caisse plancher, compartiment ...

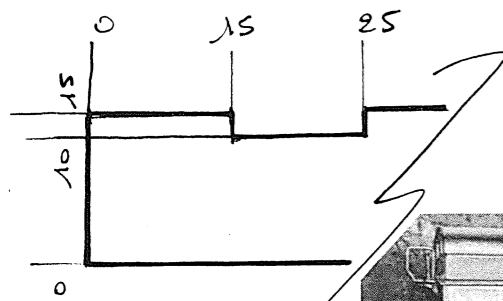
Pour tous renseignements :

MARC GUYET (n° 317 du Cercle du Zéro)

Les Saige Formanoir - T8 Appt. 862

33600 PESSAC

(Tél. 56 45 45 01 - le soir)



JACQUES FONTAINE

RAIL D'OR FFMF 92

### NOS MYSTERIEUSES FERROVIFILLES ...

Je suis chaque fois heureux de recevoir votre intéressante publication ... avec d'amusants commentaires de FRANCINE et de PASCALINE (lesquels sont de temps en temps assez mystérieux !)

D.C.J. BEVAART

\*\*\*\*\*

*"La vérité est trop nue, elle n'excite pas les hommes".*

Jean Cocteau

\*\*\*\*\*

A la lecture du dernier n° d'H.d'O de juin 92, j'ai été particulièrement surpris de lire la lettre de "un lecteur" qui n'a pas osé signer son courrier ...

RENE CHEVROT

\*\*\*\*\*

*Pourtant, dans son "courrier des lecteurs" la Grande Presse accorde une large place à des lettres signées d'initiales ou seulement "X".*

*D'autre part cette lettre était signée et pas destinée à la publication. Seulement quelques réflexions désabusées sur la "dureté des temps".*

*Enfin, il faut dire qu'à H.d'O on est tout à fait en osmose avec les artisans (sans qui rien, ou presque, n'existerait). Après les regrettés Guillermet et Marchadour qui, en leur temps, se sont fort souvent plaints de cette concurrence d'amateurs trop zélés, j'ai pensé que cette lettre intéressait tout le monde.*

*Et il m'a paru inopportun d'en préciser l'auteur qui, en fait, pourrait être n'importe quel artisan.*

J.A.

\*\*\*\*\*

*Nous avons reçu plusieurs doléances de lecteurs ayant des difficultés avec ANDRE RAUSIN, qui a réalisé de merveilleuses maquettes architecturales du réseau ardéchois, mais ne semble plus pouvoir honorer ses engagements.*

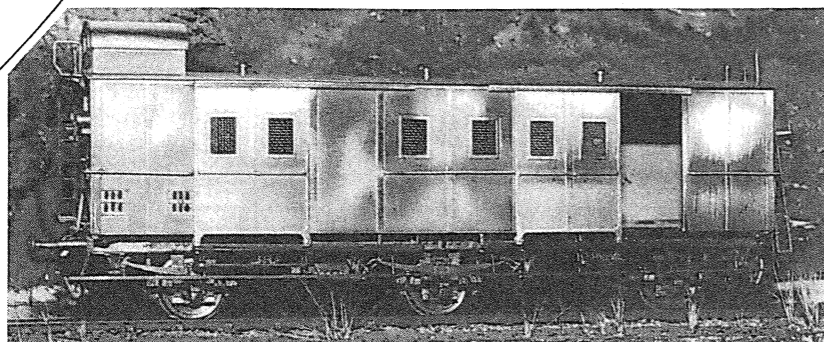
*Nous lui avons écrit à ce sujet le 11 juin dernier mais en vain.*

*Nous rappelons, une fois de plus, que les lecteurs prennent des risques en adressant des arches aux artisans qui n'ont pas "pignon sur rue", et, à fortiori, aux amateurs (qui ont parfois d'autres soucis.)*

J.A.

\*\*\*\*\*

FOURGON PLM



## ● AU FIL DU RAIL

### LA VOIE

Le club allemand "AGE SPUR 0" édite en fin d'année un numéro spécial de la revue "SPUR-0-LOKOMOTIVE". Le dernier numéro de 91 était consacré aux appareils de voie. Soit 40 pages d'une revue luxueuse, abondamment illustrée de photos et de dessins sur la voie à l'écartement 32 mm et les appareils de voie réels ou maquettes (Les appareils de voie réels - les signaux - le calcul des appareils - la réalisation intégrale : préparation, montage, commande d'aiguillage... - le fine scale et le tin-plate ...). C'est extrêmement bien fait, mais ... il faut connaître la langue de Goethe !

Or, notre ami PAUL POIZAT, responsable du CERCLE DU ZERO en Allemagne, a réalisé en plaquette brochée, une traduction intégrale de l'étude. On peut se servir en parallèle de la revue et de sa traduction, ou bien découper et coller en bonne place.

C'est fort bien fait et c'est indispensable aux amateurs qui réalisent leur réseau.

La revue SPUR-0-LOKOMOTIVES et la plaquette de traduction disponibles contre 100 F.F. auprès de PAUL POIZAT - BIBERACHER STR. 75

D. 7900 ULM

( C.C.P. = LYON 8.279.41 J.)

\*\*\*\*\*

### WAGONS TP

ANDRE FAURE nous annonce une nouvelle série de wagons TP pour le début 93 (couverts et plate).

Egalement des STEF. Ceux qui sont passés au stand du Cercle au Salon de la Maquette, ont pu voir ce que donnait un kit de STEF A.Faure lorsqu'il est monté, peint et patiné par un amateur de talent (PATRICK AUBRY).

D'autre part nous avons vu à l'A.G. du Cercle, les derniers tombereaux TP réalisés en bois dur. Ils sont incomparablement plus beaux que les premiers dont les bords étaient trop épais.

S'inscrire à ANDRE FAURE - 87310 St. LAURENT-SUR-GORRE. (Tél. 55 00 02 59)

\*\*\*\*\*

23 (a 17 h), 24, 25/10/1992

## HISTOIRE D'O A ...

## EXPOMETRIQUE - EXPOMODEL 92

**ESPACE FLORÉAL**  
**Avenue de Lattre de Tassigny**  
**93260 LES LILAS**

ENTRÉE GRATUITE ■ organisation GEMM

Secrétaire : Georges CROSNIER - 8, avenue de la République - 75011 PARIS

MSA

## ● PETITES ANNONCES

(Gratuites pour les abonnés)

\*\*\*\*\*

► Recherche tous documents concernant : les bogies, intérieur, faces AV et AR des ABJ, 1, 2, 3, 4 et ADP. Remercie toute personne pour participation à cette recherche de plans ou photocopies.  
MARC GUYET n° 317 Rés. SAIGE FORMANOIR  
T8 Appt.862 - 33600 PESSAC

\*\*\*\*\*

► Vends tour HOBBY MAT type MD 65 dans sa caisse. Jamais utilisé. Poids 45 kg. Prix : 7 000 F ou échange contre matériel O sur la valeur de 10 000 F  
ROGER MAITRE - 77920 SAMOIS SUR SEINE  
(Tél. 64 24 63 44)

\*\*\*\*\*

► Je recherche un plan détaillé d'un châssis de wagon TP à bogies, à l'échelle 1/43,5 (ou photocopie) Montrant : freinage, timonerie, tuyauterie d'air comprimé).  
ZAWADSKI ROGER , 270 rue Hénocq - 62110 HENIN-BEAUMONT .

\*\*\*\*\*

► Vends Mallet LOCO-DIFFUSION montée, peinte : 6 000 F. - 5 wagons Loco-Diffusion : 2 500 F  
J.C. MAES - 211 rue L.Crasset - B. 5170 BOIS-DE-VILLERS (Tél. 43 33 52)

\*\*\*\*\*

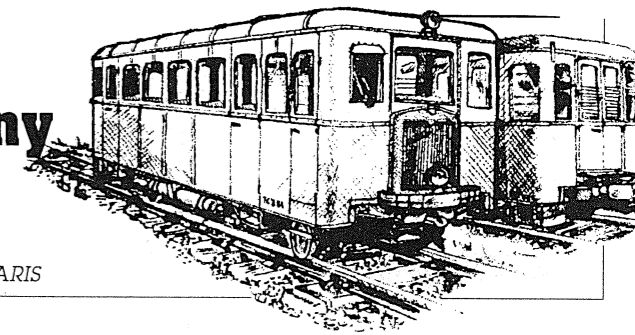
► N'ayant pas le temps de monter la BB 9200 CARMINA dernière version, je la cède avec une remise sur le prix actuel.  
BOSQ LUCIEN - 30 rue de Roubaix - 59210 COUDEKERQUE-BRANCHE (Tél. 28 63 35 13 après 18 h. ou le mercredi toute la journée).

\*\*\*\*\*

► Offre plaques constructeur au 1/43 de la voiture PLM série 71 à 76 (Cie.Fr. de Ch. de Fer, à Ivry en 1909) - aux amateurs ayant construit cette voiture (Voir H.d'O de 1991 : l'étude de ROGER BERSOT).

JEAN-CARL FEDIER - Impasse des Gaudières  
36300 LE BLANC

\*\*\*\*\*

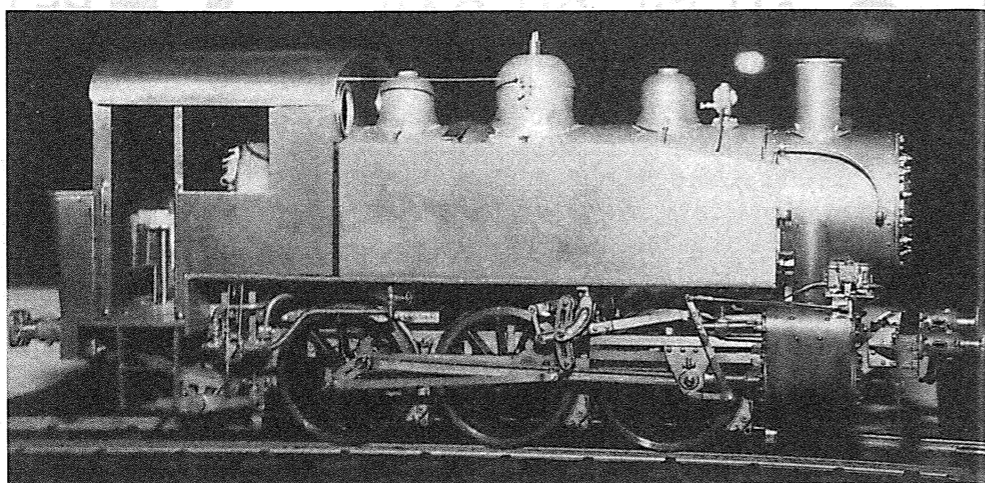


VOIE FERREE N° 72 Juillet/aout 92

Une étude de BERNARD CANET qui ravira les constructeurs de la 030 TU de BENOIT SEMBLAT.

En effet, de nombreuses photos couleurs et noir de la machine réelle (version fuel et charbon) et de la maquette montée et peinte, apportent l'indispensable complément au texte et aux commentaires fort intéressants de l'auteur.

(Ci-contre photo J.A.)



LOCO-REVUE N° 550 Juillet/aout 92

Une gare du sud-est merveilleusement détaillée oeuvre de FREDERICK LUTZ (Gare frontalière suisse de Chêne-Bourg).



MODEL RAILROADER Juillet 92

LARSON, l'éditeur de cette revue à fort tirage, dans son dernier éditorial (The many variations of O), jette un regard nostalgique sur le passé, en particulier celui du O. Et s'aperçoit, Oh ! heureuse surprise, que depuis quelques années le nombre d'amateurs O Scale a doublé - passant de 10 000 à 22 000 "hobbyists" (recensés). Voilà une nouvelle qui ne peut que nous réjouir ! Bien sûr, dans ce numéro estival Model Railroader nous offre un reportage full photos couleurs sur un big réseau O scale ( Pensez = 40 x 140 feet

et dans le sous-sol d'une église !). C'est magnifique, grandiose et cela me rappelle, il y a quelques années, alors qu'il m'arrivait de faire visiter l'aéroport de Roissy en construction à des délégations d'Américains ... = "La longueur des pistes permettra, aux plus gros avions..." On me rétorquait = " Oh ! nous, à Dallas-Forthworth... à Kennedy-Airport... ".  
Finalement, me sentant un peu ridicule, petit, mesquin, après la visite je les emmenais à Nantouillet déjeuner dans un merveilleux petit château renaissance qui avait appartenu à un familier de François 1 er. Là, il n'était plus question de Dallas, de Chicago et le reste ! Mais que cela ne vous empêche pas de lire MODEL RAILROADER !

J.A.

HUET

Le Train Haute Fidélité

Machines de gare  
030 KOECHLIN

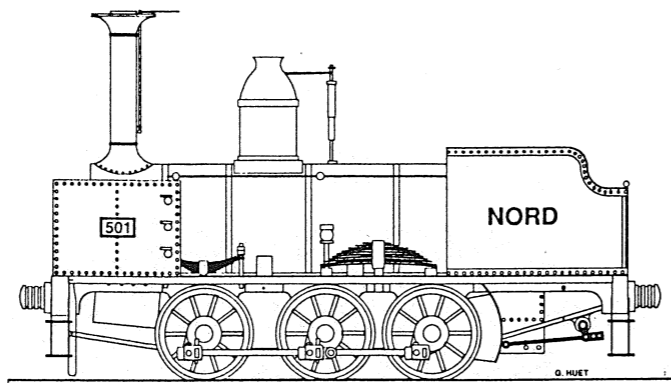
Tout laiton / monté et peint Prix TTC

- 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

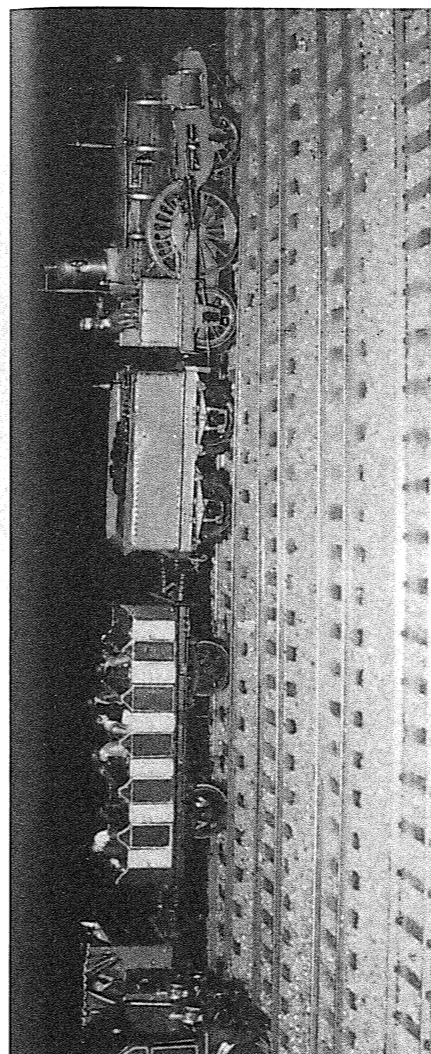
CATALOGUE 91 : 65 F. franco

Tout ce que vous avez toujours voulu savoir sur le modélisme Haute Fidélité sans jamais avoir osé le demander.

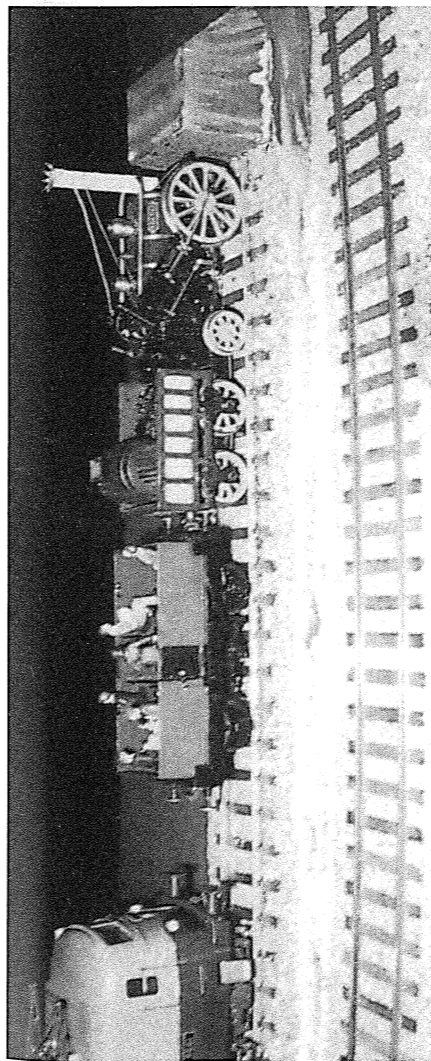


dessin échelle 0,5

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



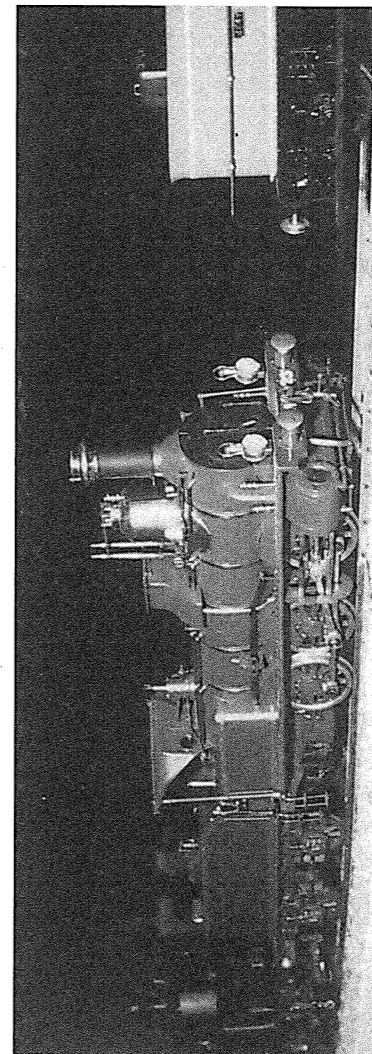
ROBERT WASSNER = LA FUSEE ET LA BUDDICOM



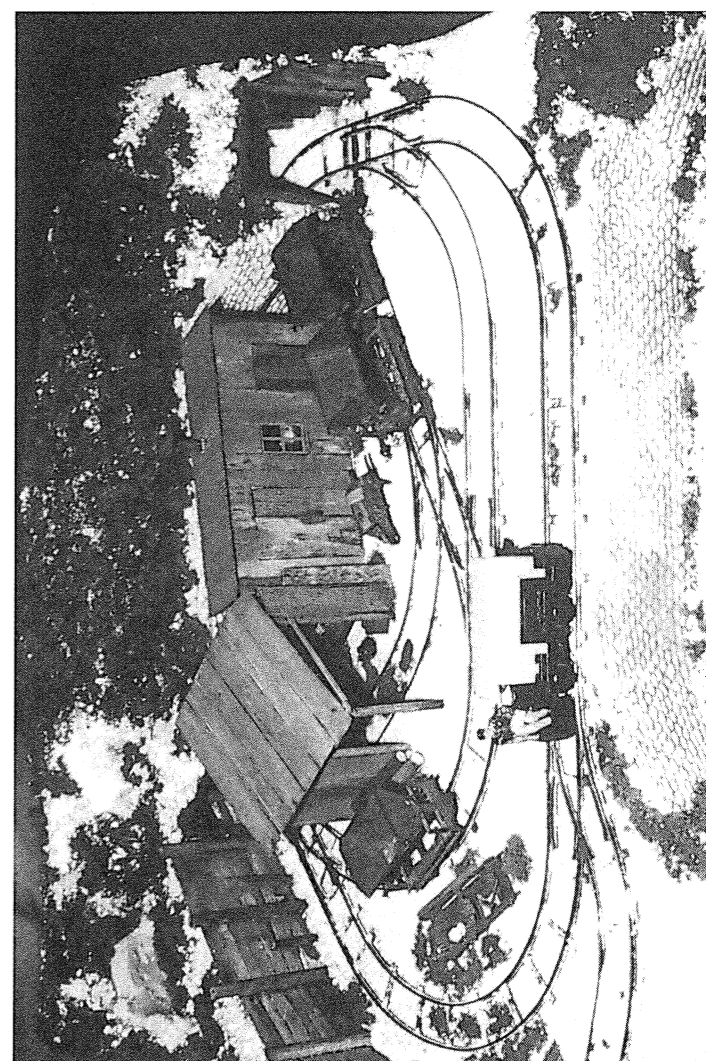
EXPO DU HAVRE

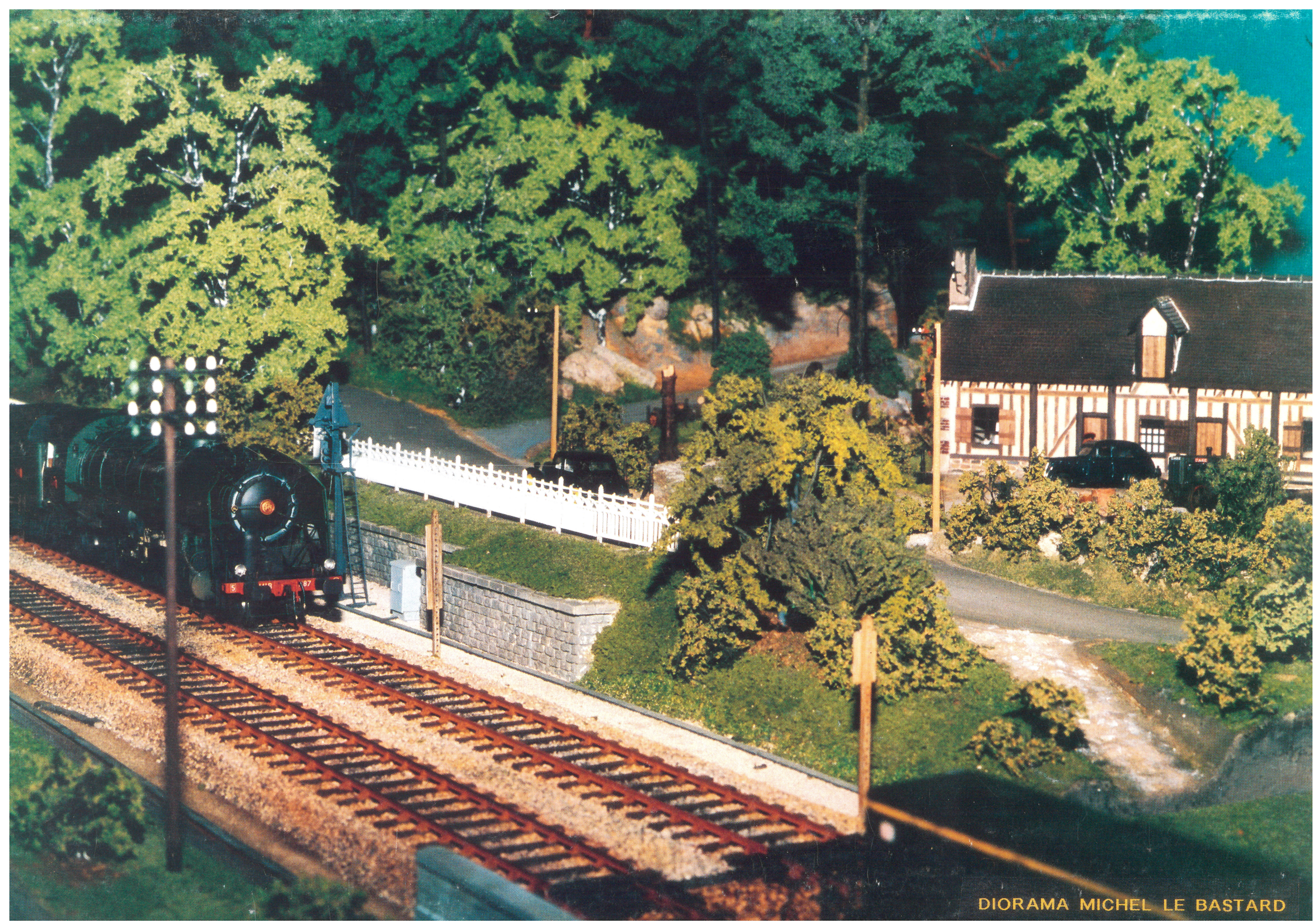
REPORTAGE PHOTOS JEAN-CLAUDE RAGOT

ANDRE NOEL-DUBUISSON



MINI DIORAMA DE RAYMOND DUTON





DIORAMA MICHEL LE BASTARD