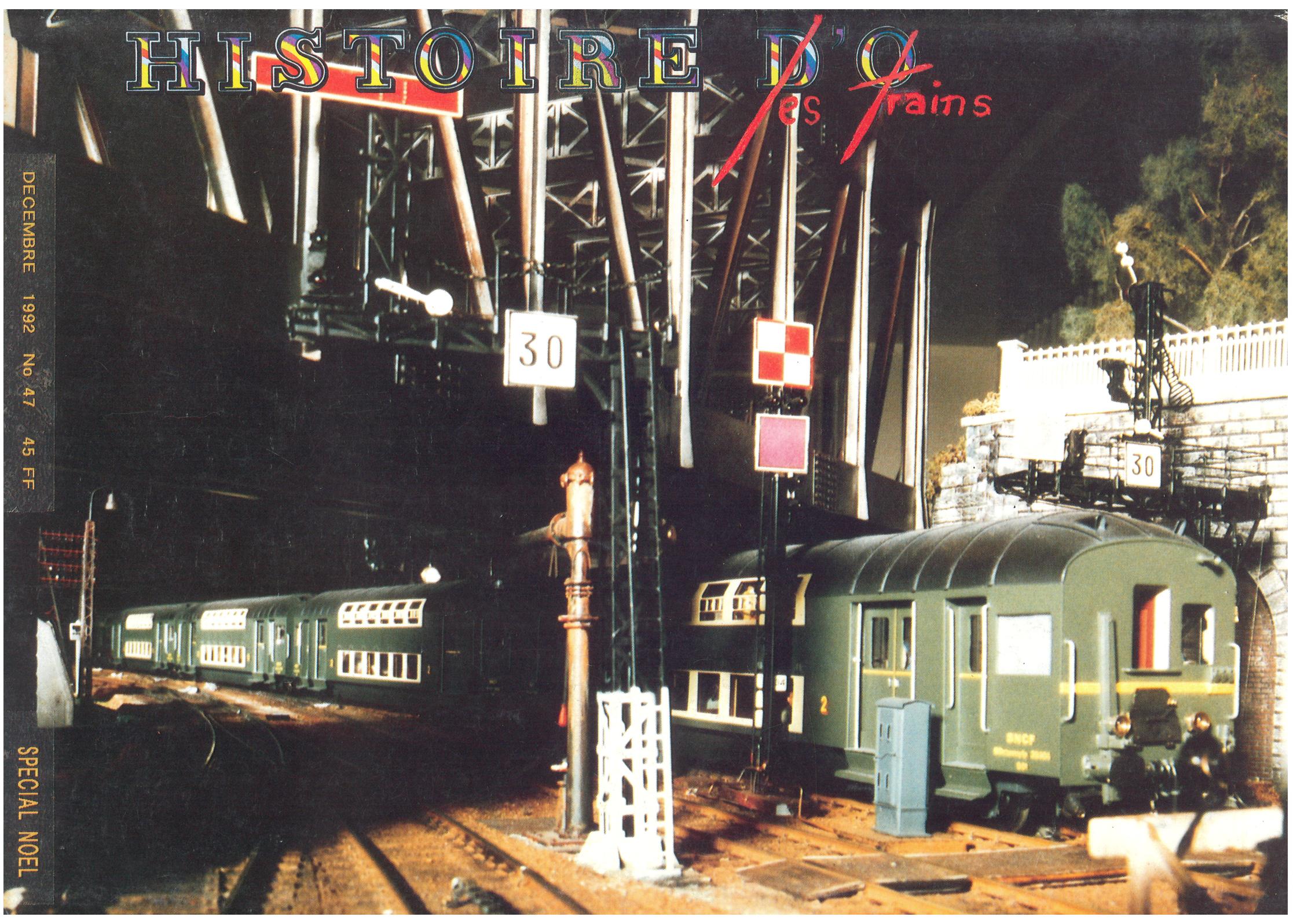


HISTOIRE D'OR des trains

DECEMBRE 1992 No 47 45 FF

SPECIAL NOEL



PASCALINE

FLASH BACK

A l'école, les problèmes insolubles des 2 trains qui se croisent sous un pont à 30 secondes d'intervalle tout en changeant d'écartement ... me donnaient des boutons ! L'origine de mon allergie aux mathématiques serait-elle due à ces casse-tête rébarbatifs ?

Puis vinrent des départs aux sports d'hiver, avec skis, sacs, chaussures, matins glacés, chocolats chauds pris en vitesse au comptoir d'une gare, trajets debout dans les couloirs bondés, courses aux correspondances ...

Puis vinrent des retours de vacances d'été, avec une grève surprise à la frontière, recherche de boissons fraîches, retard, rencontres ...

qui ont laissé des goûts, des odeurs, des sensations, un brin de nostalgie (qui sait ?), en tous cas, des souvenirs ...

et, sans doute, une prédisposition à la ferrovielle !
PASCALINE

1993

MEILLEURS VOEUX A TOUS

H. D' 

Voilà exactement neuf ans je lançais le n° 1 d'H.d'O. Bien pauvre numéro : quelques photocopies !

Pourtant de timides progrès ont éclos comme des pâquerettes dans une prairie trop longtemps laissée en jachère.

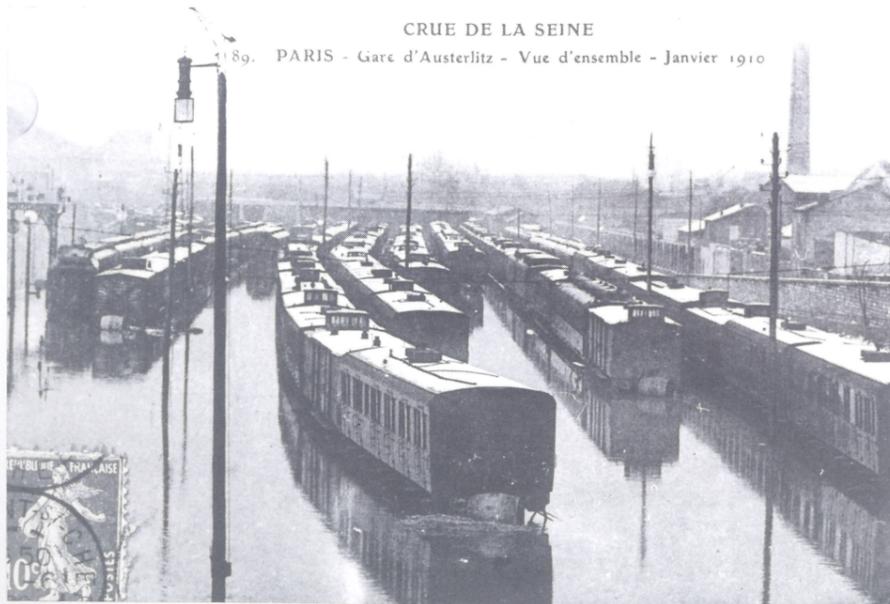
Cette année, il m'a fallu découvrir le monde, pour moi très étranger, des ordinateurs, déchiffrer le langage ésotérique des logiciels, apprivoiser la P.A.O. Longue peine ! Pour le Français moyen que je suis, ce ne fut pas évident. Il en est découlé quelques lapsus, dans le dernier numéro, qui m'ont valu d'amers reproches et l'obligation de corriger.

Enfin ! Les jours de peine sont passés (Il en viendra d'autres !). Et voici le premier HISTOIRE D'O entièrement traité en "PUBLICATION ASSISTEE PAR ORDINATEUR". Je ne sais si vous apprécierez ?

En fait, ces découvertes m'amusent. Et puis ne suis-je pas le dernier maillon d'une chaîne de passionnés qui partagent des expériences et un amour ! HISTOIRE D'O ? Mais c'est une HISTOIRE D'AMIS !

Jacques Archambault

LA LEGENDE INSOLITELE NOUVEAU JEU DE FRANCINE



EN 1910 UN ESSAI DE COORDINATION DES VOIES NAVIGABLES ET DES VOIES FERREES FUT UN ECHEC !

ENVOYEZ - NOUS DES PHOTOS ET DES LEGENDES

DECEMBRE 1992 - N° SPECIAL

HISTOIRE D'O

26 PARC DE MAUGARNY
F. -95680 MONTLIGNON

ABONNEMENTS 93

FRANCE ET COMMUNAUTE
EUROPEENNE = 190 FF
ETRANGER = 230 FF

CCP : 2769 85 U - F. 69900 LYON CHEQUES

HISTOIRE D'O PARAIT LE 15 DES MOIS PAIRS

(sauf en août)

ANNEE 84 = 30 FF

86 = 85

87 = 120

88 = 180

89 = 180

90 = 180

91 = 200

92 = 220

N° 1,3,5,6,7 EPUISES

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. à condition de préciser l'origine.

DIRECTEUR ET REDACTEUR EN CHEF : JACQUES ARCHAMBAULT
REDACTEUR EN CHEF ADJOINT = JEAN-CLAUDE RAGOT

EQUIPE REDACTIONNELLE 1993 =

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

ET =

FRANCINE, PASCALINE ...

TOUTE L'EQUIPE REDACTIONNELLE VOUS SOUHAÏTE DE JOYEUSES FÊTES DE FIN D'ANNEE !



RAMBOLITRAIN

SOMMAIRE

PASCALINE	2
LA LEGENDE INSOLITE	2
EXPOMODEL	4 à 7
LA 240 A PO	8-9 + 26
TRAINS DE JARDIN	10
20 ANS APRES	11 à 13
DRAISINE-CATENAIRE	13
L'ELECTRONIQUE & NOUS	14-15-16
LA CONSTRUCTION DES BATIMENTS	17
UNE GRUE DE 50 T.	18-19-20
LA 141 TD	21 à 24
LA 140	24
LA 220 PLM	25-26
MATERIEL VOIE DE 0,60	27
LES WAGONS TP	28
CHANGEMENT DE POLARITE SUR BOUCLE	29
WAGONS BI-FOUDRES OCEM	30-31
QUINZE MACHINES ... POUR VOUS SEDUIRE	32
MAISON DE FERMIER	33
AU FIL DU RAIL	34-35
PETITES ANNONCES	35
FOURGON DES C.F. ECONOMIQUES	36

PAGE 1 = CLAIR-OBSCUR (RESEAU ASTRID CACHIN)
PAGE 37 = DIORAMA DANIEL HOUEL
PAGE 38 = DIORAMA BERNARD JUNK

N° de COMMISSION PARITAIRE :

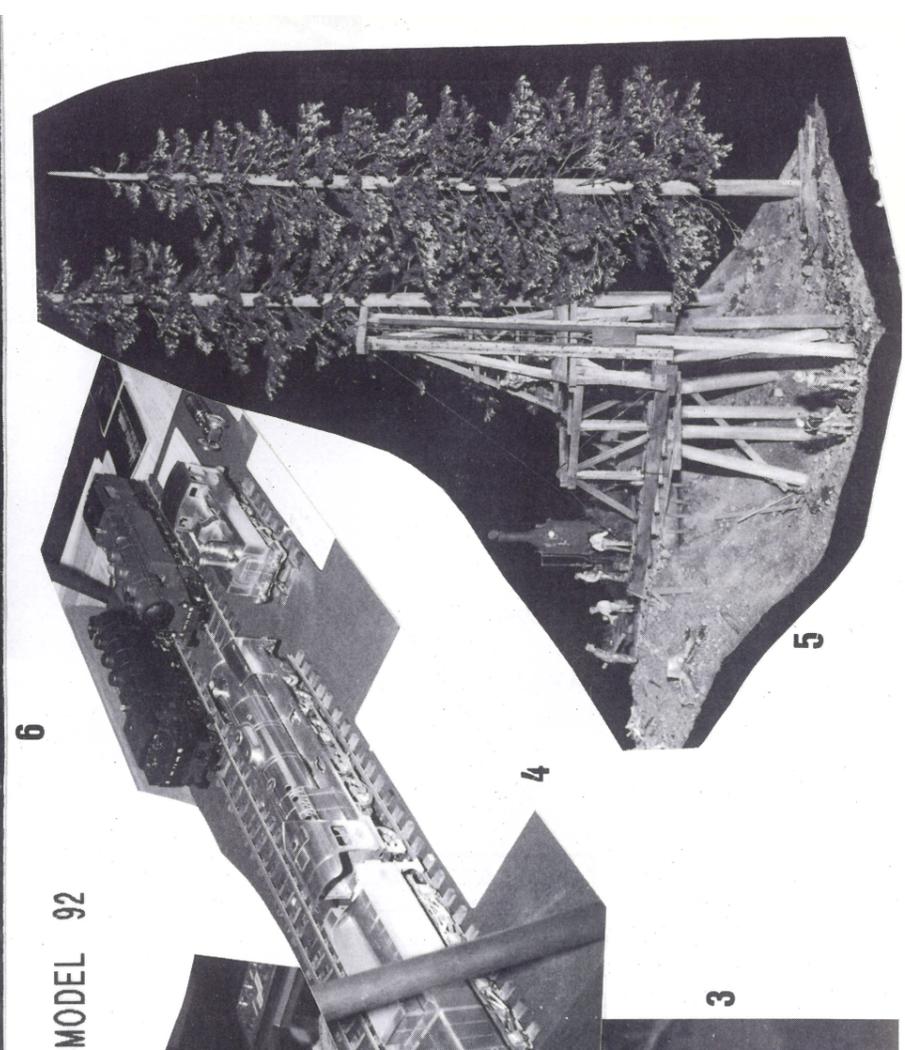
70042

HISTOIRE D'O No 47

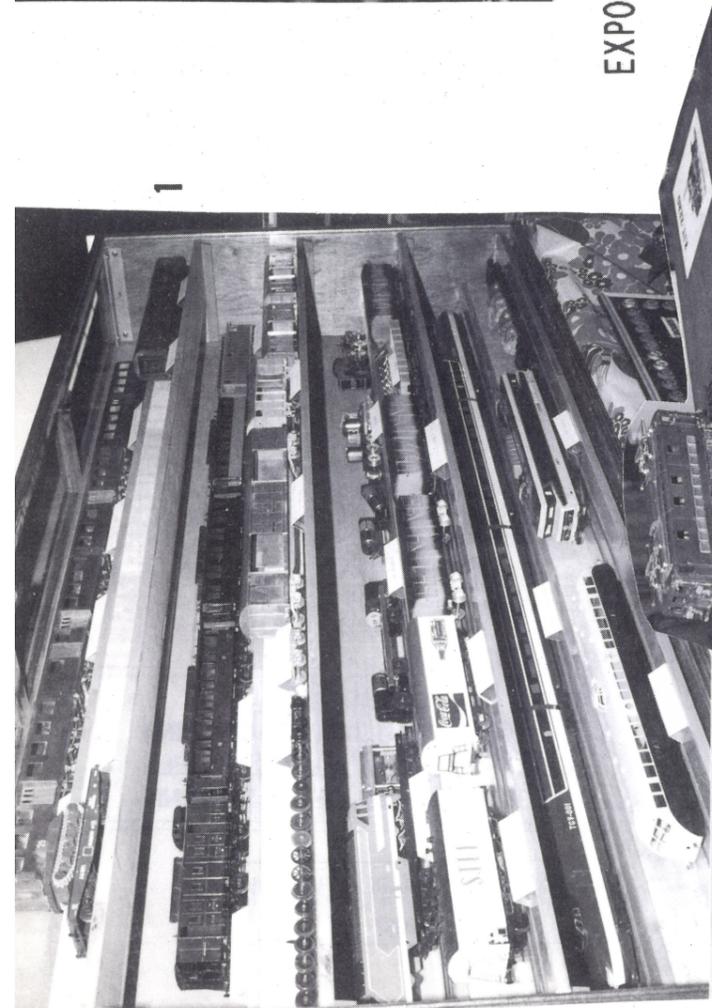


141 R I230 -30 R I230

MOULE AU 1/42,5 - SUR DEMANDE BOITES EN FINE SCALE 2 OU 3 RALES - MATERIEL MARQUÉ 0 & 20 VOLTS COURANT CONTINU
 Prise de courant par les 6 roues motrices. Entraînement par vis sans fin démultiplication 1/36 assurent un ralenti impeccable
 et une vitesse maximum à l'échelle. Fabrication en laiton et métal moulé.
 BOITES MOTRICES BOYDOR - PEINTURE DE BOITE A FINIR EN V. AVEC WOODGRAIN SNCF - BISEL FR. COLE - TENDER CHARBON A REBETS
 CETTE TRÈS BELLE MACHINE VOUS EST PROPOSÉE SOIT EN KIT A ASSEMBLER (TOUTES PIÈCES PRÊTES) OU MONTÉE PRÊTE A ROLLER NOIR OU VERT
 2600,00 FF en kit 4200,00 FF montée



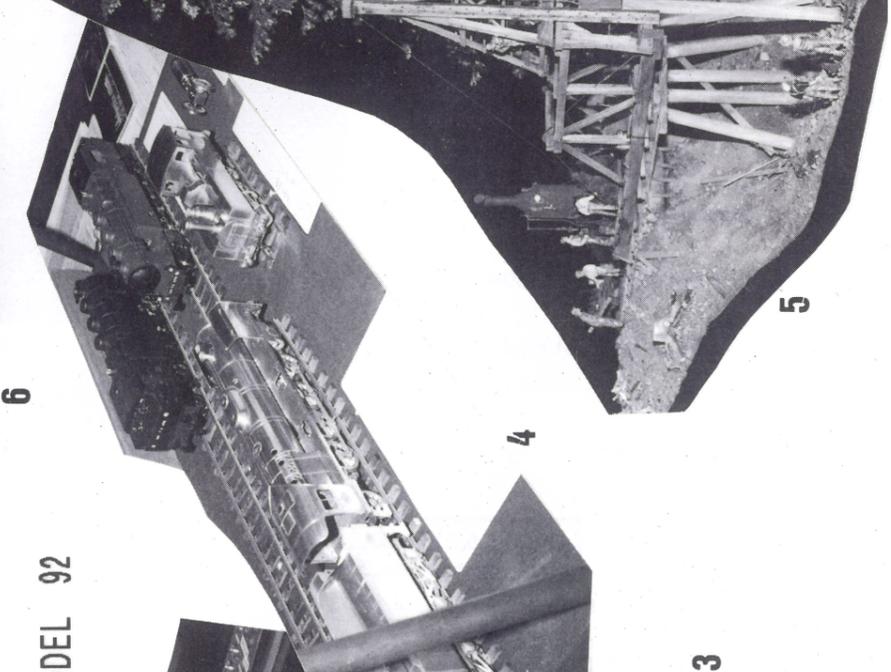
EXPOMODEL 92



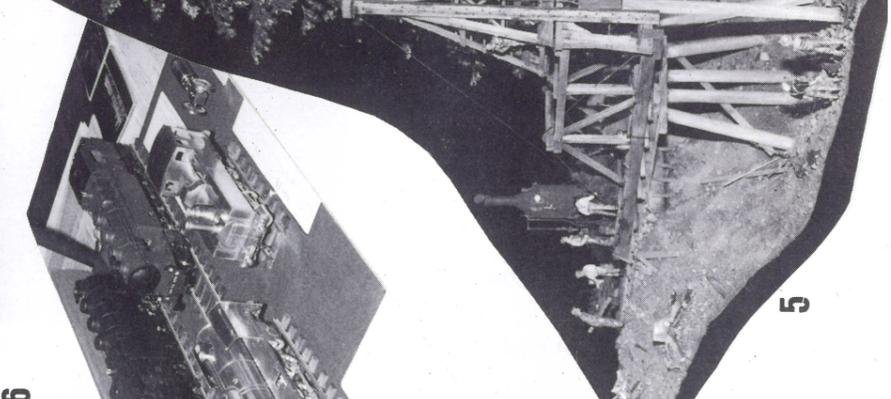
4



3



4



5

EXPOMODEL 92

Le rêve commencé par Histoire d'O et autres revues, ce rêve exacerbé par une année d'attente, le voilà affirmé, révélé une fois de plus, en ce week-end d'octobre. Aux Lilas, carrefour du modélisme ferroviaire, le frémissement des grandes gares a dépassé l'enceinte du gymnase : déjà sur le périphérique, FRANCE-INTER mobilise ma radio de bord avec des commentaires sur les voies étroites ou non de l'Expo. Puis, tels des signaux montrant la voie libre, les balises du GEMM, à travers rues et carrefours, m'amènent sans aléas au terminus espéré.

Bien sûr, cette mise en scène m'a mis en transe, et cette ambiance de gares au 1/43, même sans fumée ni escarbilles, investit, une fois de plus, ma vieille passion et mes souvenirs. Au long des quais je découvre les belles voitures PLM à 3 essieux, les nouveaux wagons TP à bogies Diamond et les STEF (caisses André Faure), de l'ATELIER 43. Et puis... Et puis :

- L'ATELIER DU CHATEAU D'O, avec (l'événement !) le châssis-prototype, finement réalisé, de sa nouvelle 141 R. Et toutes les anciennes productions dont la Rimaucourt (Nous parlerons prochainement du montage de son kit).

- DUPLIFORM, des camions, des conteneurs en résine indispensables pour joncher les quais de chargement. Un autorail délicieux et très rétro, le De Dion vendu en kit (entre 1500 et 1800). Et le P.N. déjà vu l'an passé, en métal photo-découpé à 400 F.

- DUTON-PRODUCTION le petit artisan qui monte très vite. Son wagon ballast en bronze (kit fin décembre à 1100 F), et des petits engins très drôles, comme des jeeps, des draisines Renault, des camions Fiat motorisés. Sans oublier les bâtiments, les ouvrages d'art et tout le matériel roulant pour la voie étroite. Enfin, dernière nouveauté, la diffusion de la très belle voie Midi, PO, Ouest, Etat (ex HUET).

- EMF PERRIN et un large éventail d'alimentations diverses.

- GECOMODEL, qui a lancé la voie O14, propose des accessoires amusants, précieux, insolites comme des établis avec outils, des vérins merveilleusement mis en oeuvre dans un petit diorama de dépôt-secondaire par BERNARD JUNK (voir photo). Kit des 4 vérins en métal blanc : 110 F. Etablis : 60 F.

- HM DIFFUSION, ses wagons spéciaux pour remorques UFR, ses poteaux-caténaires 1500 v. sud-Est.

- HUET, que je soupçonne d'être venu en dilettante, puisque le succès de ses délicieuses petites machines O30 Kocchlin l'a obligé à boucler les réservations pour une durée indéterminée (peut-être jusqu'à la fin du siècle ?).

- J.C.R. ses machines de prestige aux séries limitées. Et un stand bien fourni en wagons marchandises (citermes, foudres et cou-

- KIT-ZERO qu'il ne semble guère nécessaire de présenter tellement est connu le Rédacteur en chef n° 2 d'Histoire d'O, (Voir, pourtant "Vingt ans après"). Devant le stand, les amateurs s'écrasaient pour découvrir, entre les vapeurs, la magnifique BB enfin terminée.

- LOCO-SET LOISIRS et la 141 C Ouest, bronze et laiton, en cours de réalisation. Et un nouvel autorail.

- MPCM avec sa 141 P haut de gamme et une nouvelle O30 TB (Kit ou montée, en 93). Sans oublier les très belles 141 TA SNCF et EST, maintenant disponibles en kits.

- MAUDUIT, connu pour la perfection de ses réalisations. S'offrait aux regards gourmands : la caisse d'une 262 PLM (2 CC 2 3400 SNCF). Modèle terminé à 40 000 F... en 94.

- RAILWAY, un gros catalogue qui ferait concurrence à la Redoute s'il ne se limitait aux chemins de fer.

- BENOIT-SEMBLAT et sa 141 R : une nouvelle série encore affinée. Et puis la O30 qui s'est vendue comme des petits pains l'an passé - maintenant offerte dans une version fuel.



Mais il n'y avait pas que des artisans. Au stand d'HISTOIRE D'O nos amis lecteurs sont venus fort nombreux bavarder un instant; parfois nous montrer une belle réalisation, comme la 141 R (base SEMBLAT) de PIERRE GRIVEAUX (Voir châssis en couverture d'H.d'O n° 38 de juin 91), maintenant terminée et peinte. Mais comment décrire la perfection ?

Et puis le décor, l'ambiance, les dioramas... domaine où excellent les artistes du GEMM :

- Le diorama de la mine et celui du chantier de battage de pieux (DANIEL HOUEL).

- La Mallet du Vivarais sortant d'un tunnel, et le dépôt de secondaires (BERNARD JUNK).

Et encore :
 L'humour : ce singe perplexe devant un changement d'écartement de voie sans transition.

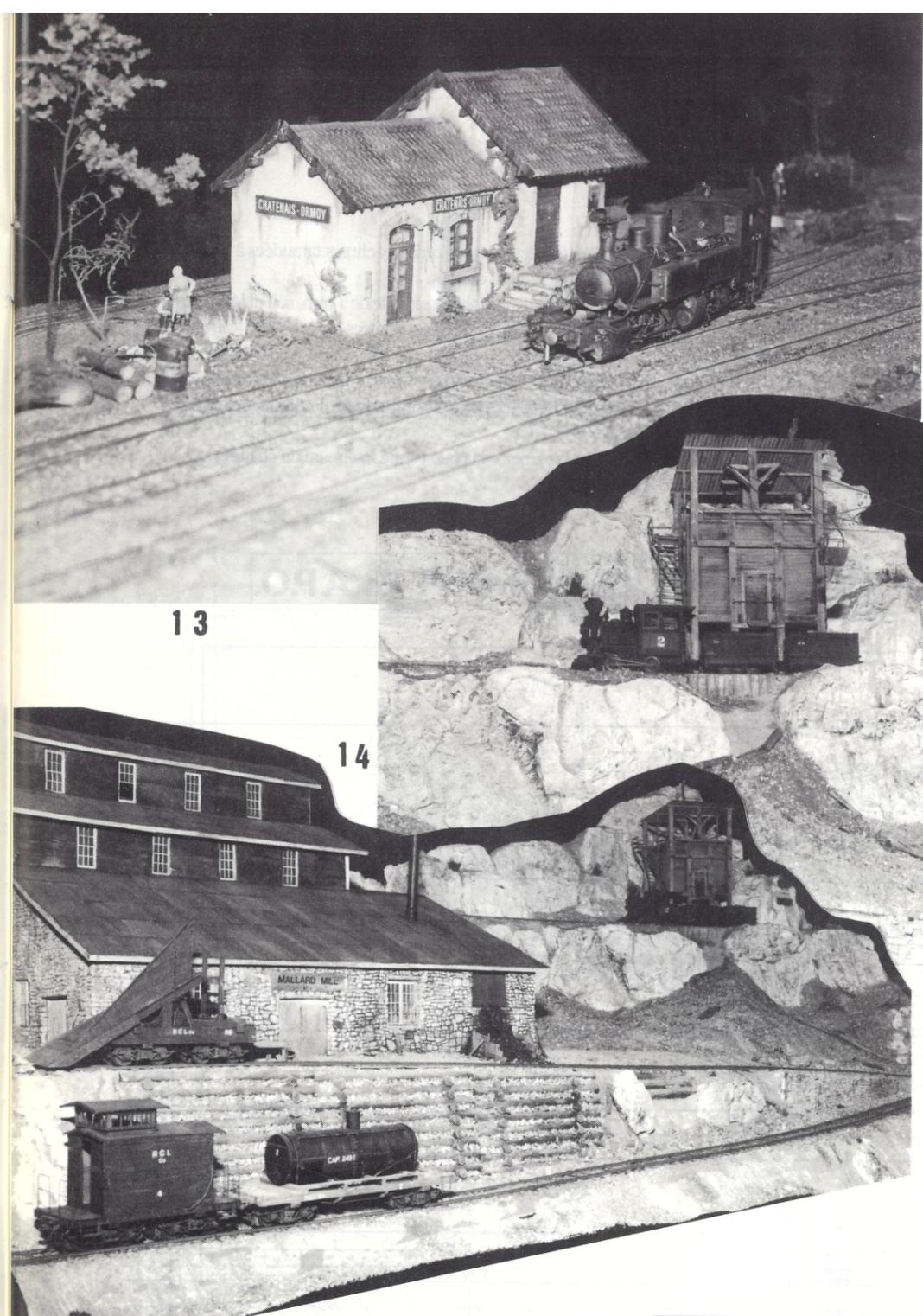
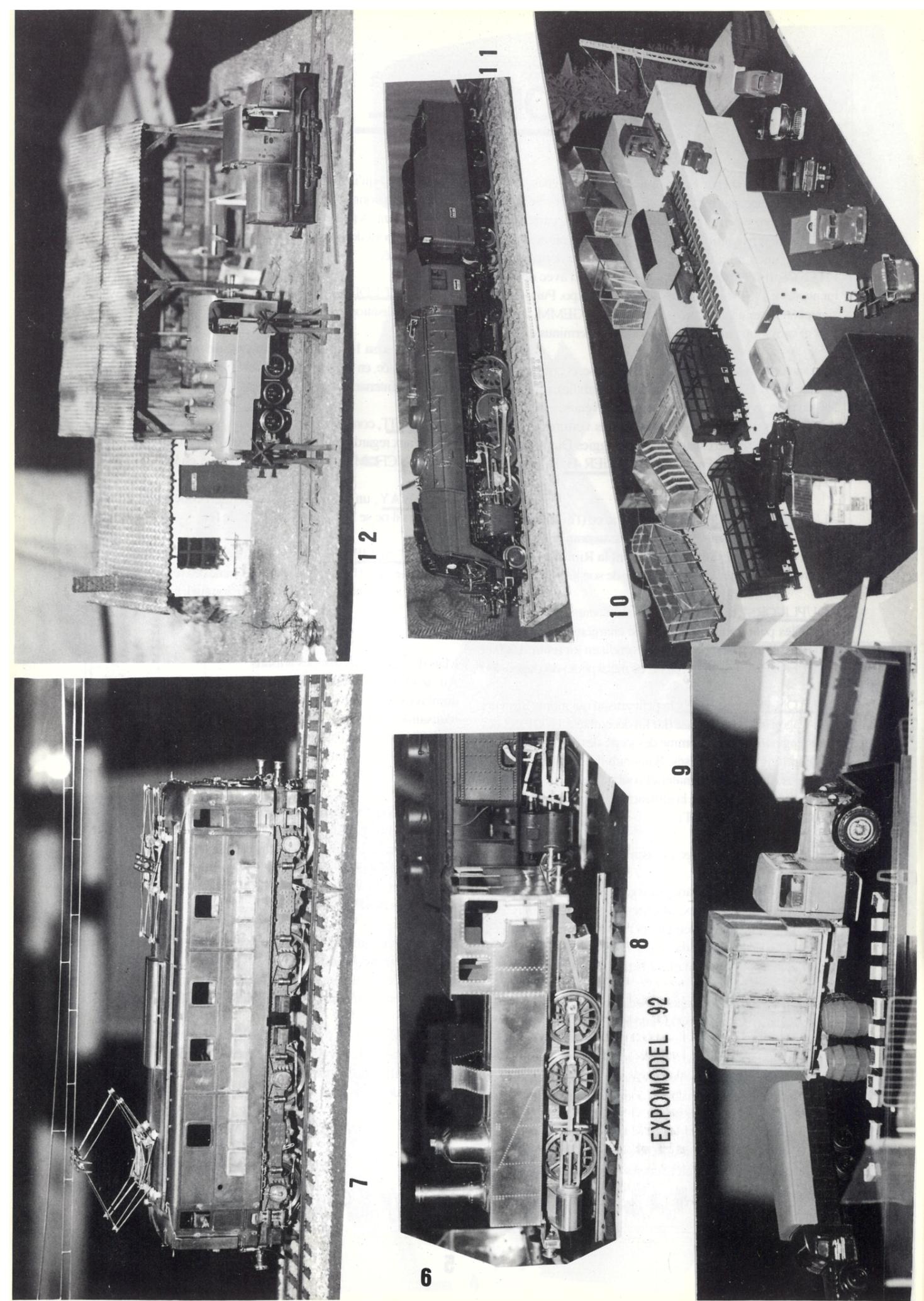
: ce tracteur agricole à bogie, mais conservant son essieu arrière d'origine... et bien d'autres !

Enfin :

Le charme : ce vieux wagonnet Decauville rempli de fleurs; cette décoration d'ensemble très champêtre; ce bouquet ou ce pot de fleurs offert aux participants, comme pour estomper le regret de quitter des gens aussi sympathiques.

JACQUES ARCHAMBAULT





LES PHOTOS DU REPORTAGE

EN PAGE 37 (3 DE COUVERTURE) =
 LA MINE "MALLARD", DIORAMA DE
 DANIEL HOUEL
 EN PAGE 38 (4 DE COUVERTURE)=
 DIORAMA DE BERNARD JUNK.
 (PHOTOS J.A.)

n° 1 : Stand ATELIER 43	(Photo BERNARD COPPIN)
n° 2 : La cavalerie KIT-ZERO	"
n° 3 : Les wagons J.C.R.	"
n° 4 : Le dépôt MPCM	"
n° 5 : Diorama DANIEL HOUEL	"
n° 6 : ATELIER DU CHATEAU D'O	J.A.
n° 7 : La BB de K.Z.	"
n° 8 : La 030 de MPCM	"
n° 9 : Matériel DUPLIFORM	"
n° 10 : Stand HM DIFFUSION	B. COPPIN
n° 11 : 141 R P. GRIVEAUX	J.A.
n° 12 : Diorama B. JUNK	"
(Vérins, établis GECOMODEL)	
n° 13 : Diorama du GEMM	B. COPPIN
n° 14 et 15 : Diorama D. HOUEL	J.A.

LA 240 A

HENRI ARNAUD

(Voir H.d'O depuis le n° 35)

TENDER 26 A (Suite)

(Voir aussi page 26)

Après construction du châssis et essais de montage provisoire des essieux et suspension, déposer le tout.

Commencer le montage de la superstructure par le fond de la caisse à eau, en forme de cuvette pour la partie AR.

N'étant ni tôlier-formeur, ni chaudronnier, j'ai effectué ce travail en découpant en arrondi suivant dessins, et ramené les trois côtés, avec congés de soudure à l'intérieur, puis façonné à la lime pour obtenir un rayon de 3,5 mm.

Pour ce faire j'ai utilisé du laiton de 10/10, ce qui donne une bonne rigidité pour la suite des opérations.

Souder en (F) deux écrous ou deux chutes taraudées à 1,6 ou 2. Ceci fait, fixer sur le châssis.

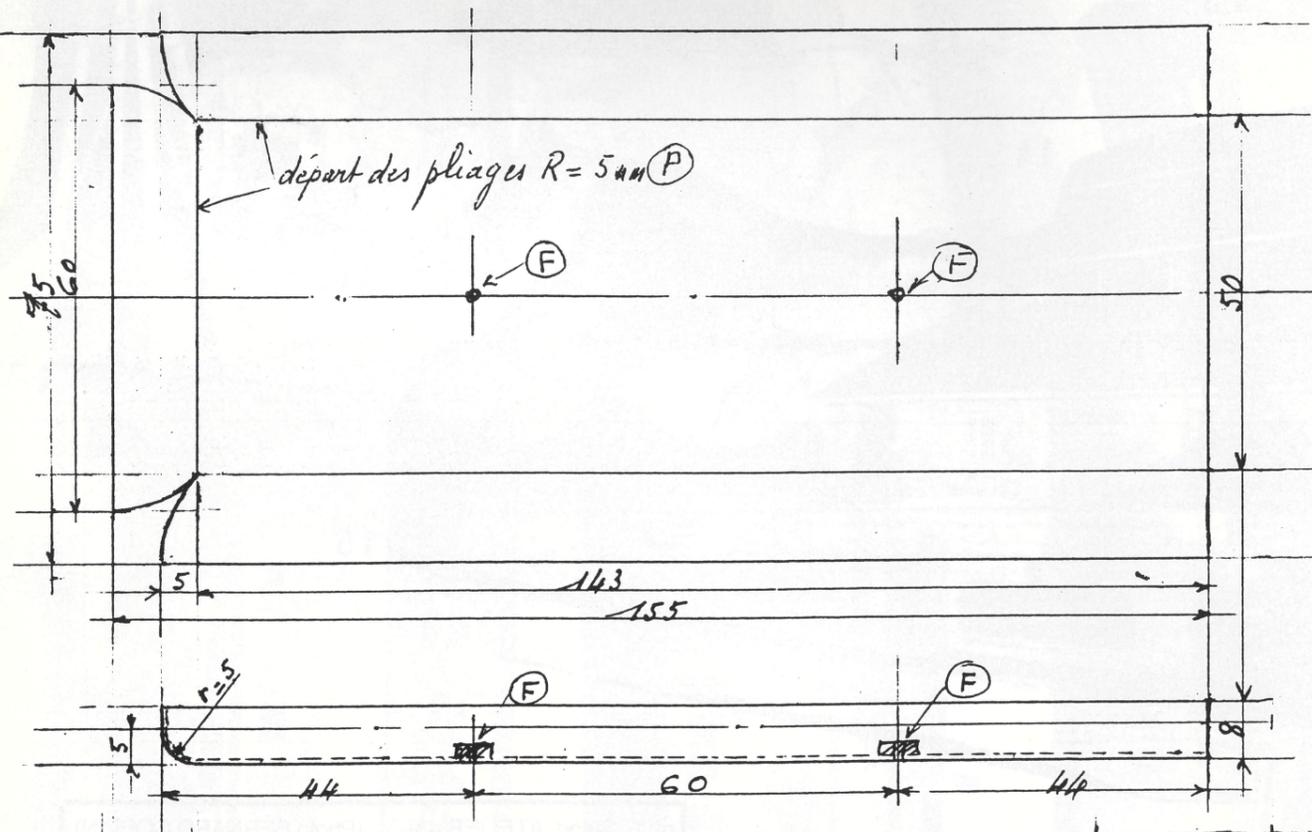
Ne pas omettre d'intercaler la semelle de 1 mm, soit du carton très dur, bakélite ou bandes de laiton soudées sur le châssis - au choix.

Montage partiel des cloisons intérieures suivant dessins, en laiton de 8/10. Préparer les deux faces latérales extérieures rivetées en 3/10.

Mettre aussi en place la plate-forme intérieure du charbon (X) en 5/10.

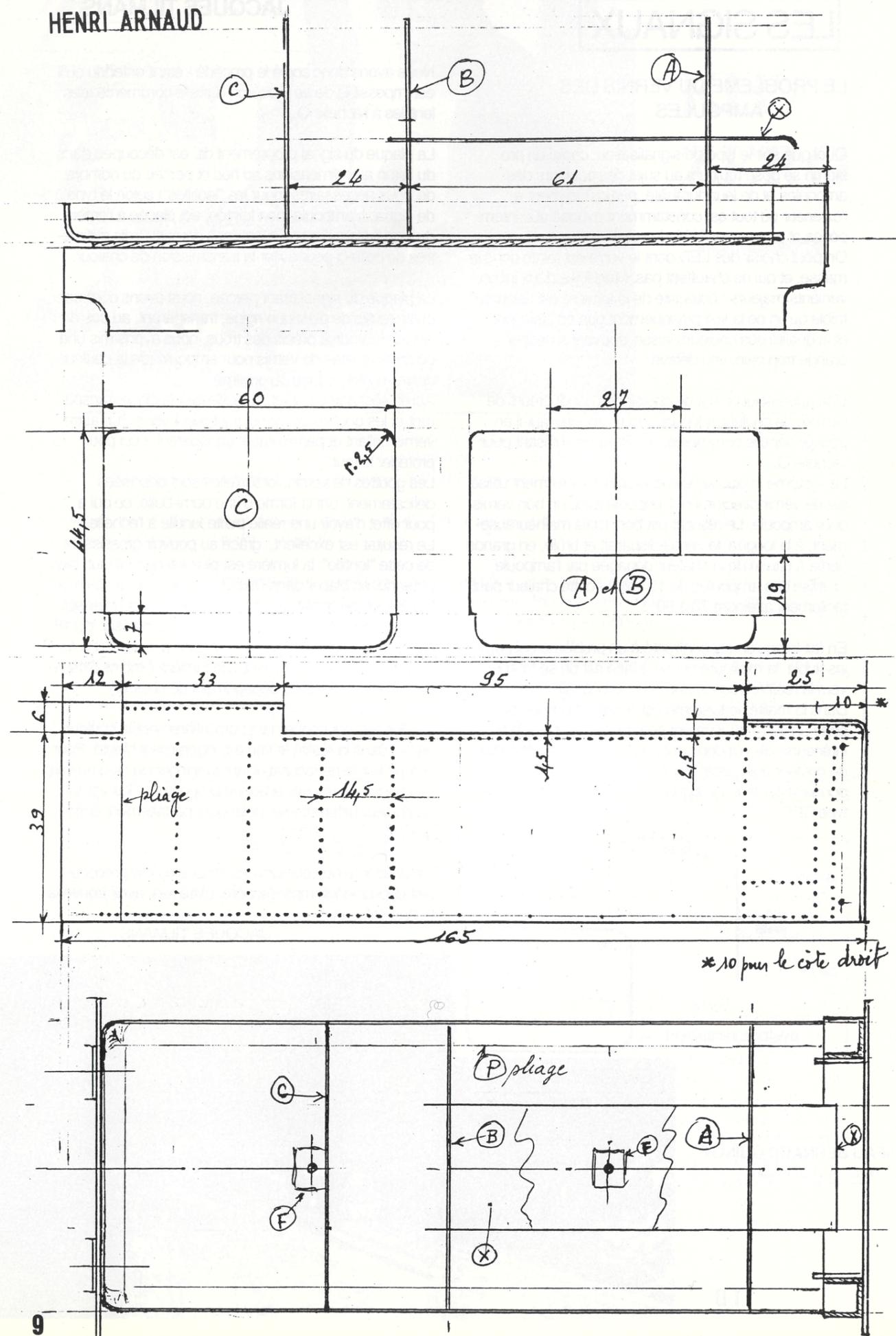
H.A.

CONSTRUCTION CAISSE DU TENDER 26 A P.O.



TENDER 26 A - CLOISONS INTERIEURES

HENRI ARNAUD



ISOTRAIN ALIMENTATIONS ELECTRONIQUES COURANT CONTINU

NOUVEAUTE ISO 520 UN MODELE HAUT DE GAMME

- 100 WATTS. TENSION : 0 à 14, 16, 18, 20 VOLTS. INTENSITE : 5 AMPERES
- INERTIE ET MARCHE SUR L'ERRE. GALVANOMETRES OU AFFICHEURS
- BOITIER METALLIQUE : PUPITRE OU RACK - PRIX : 2600 à 5400 FRANCS
- DOCUMENTATION CONTRE UNE ENVELOPPE LIBELLEE ET AFFRANCHIE à 2,50F

ISOTRAIN - 52 RUE ETIENNE RICHERAND 69003 LYON T. 72 36 39 60

TRAINS DE JARDIN

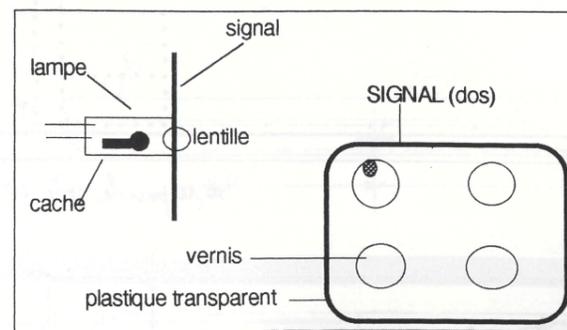
LES SIGNAUX

LE PROBLEME DU VERNIS DES AMPOULES

Quel que soit le type de signalisation choisi un problème se pose toujours au sujet des couleurs des ampoules et de leur durabilité, particulièrement à l'extérieur où tout est constamment exposé aux intempéries et aux rayons U.V. du soleil. On peut choisir des LED dont le verre est teinté dans la masse, et qui ne chauffent pas. Mais il y a deux inconvénients majeurs : l'intensité de la lumière est tellement faible qu'on ne la voit pratiquement pas en plein jour, et la qualité des couleurs laisse souvent à désirer : orange trop pâle, vert délavé ...

Une autre solution est de choisir des conducteurs de lumière de couleur adéquate; mais encore faut-il en trouver dans le commerce, de diamètre suffisant pour l'échelle O. Le système le plus simple et le plus couramment utilisé est de vernir directement l'ampoule avec un bon vernis pour ampoule. Le résultat est bon, mais malheureusement, à la longue, le vernis disparaît et brûle, en grande partie à cause de la chaleur dégagée par l'ampoule (J'utilise des ampoules de 19 volts) - cette chaleur peut facilement atteindre 70 à 80° !

En fait lorsqu'on est confronté à un problème qui paraît insoluble, la meilleure chose à faire est de se tourner vers la réalité; c'est ce que nous avons fait. Dans la réalité, le système est simple : la lampe possède un verre transparent comme les rampes de nos intérieurs; elle n'a donc aucune teinte. C'est une lentille de couleur adéquate, placée devant l'ampoule, qui donne la couleur. Le signal dessiné ci-dessous est du type CFF :



JACQUES TILMANS

Nous avons donc copié le procédé - étant entendu qu'il est impossible de se procurer, dans le commerce, des lentilles à l'échelle O.

La plaque du signal proprement dit, est découpée dans du laiton aux dimensions ad hoc et percée du nombre de trous nécessaires (pour les "lentilles") selon le type de signal. L'ampoule, non teintée, est placée à l'arrière du signal juste devant la lentille, à deux ou trois millimètres de celle-ci pour éviter la transmission de chaleur.

La plaque du signal étant percée, nous avons collé une petite feuille de plastique rigide, transparent, au dos du signal. A l'endroit précis des trous, nous avons mis une ou deux gouttes de vernis pour ampoule, de la couleur désirée (verte, rouge ou orange).

Après séchage complet, la feuille de plastique transparent et les gouttes de vernis sont recouverts d'un autre vernis brillant et parfaitement transparent, ceci pour protéger le tout.

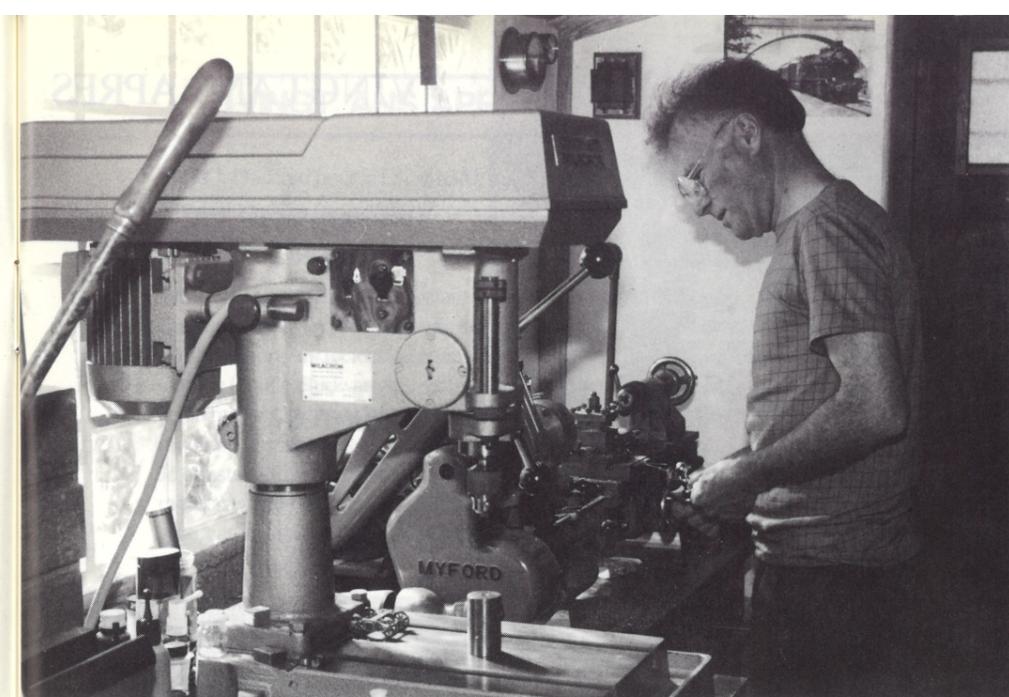
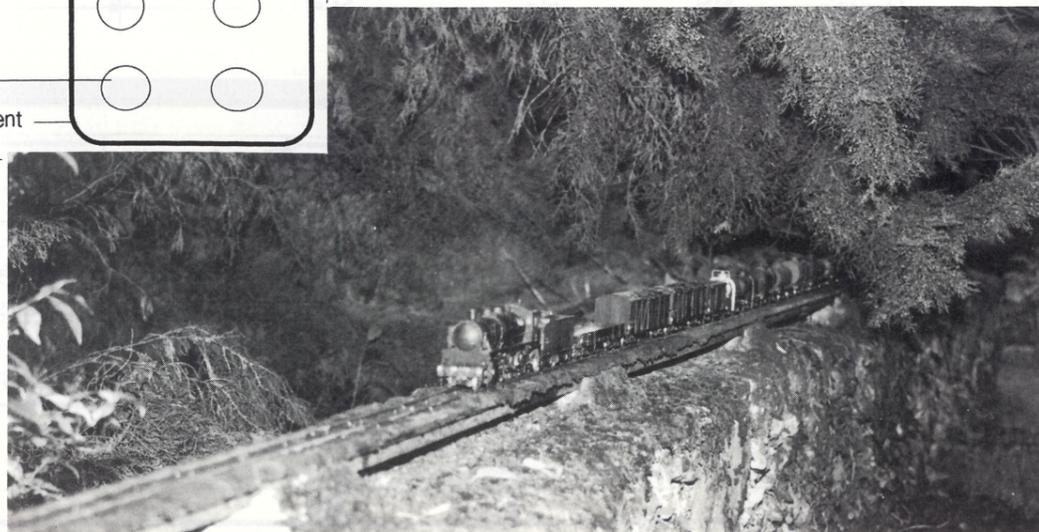
Les gouttes de vernis, lorsqu'elles sont déposées délicatement, ont la forme d'une demi-bulle, ce qui a pour effet d'avoir une réelle petite lentille à l'échelle.

Le résultat est excellent, grâce au pouvoir grossissant de cette "lentille", la lumière est plus intense (il faut, bien entendu, se placer dans l'axe du signal comme dans la réalité), et, de ce fait, nous pouvons diminuer l'intensité des lampes, surtout la nuit. Ainsi, au lieu d'utiliser du 18 volts, nous pouvons baisser la tension à + ou - 10 volts, en gardant la même intensité de lumière (moins d'usure des lampes, moins de dégagement de chaleur).

Un dernier mot concernant particulièrement la couleur verte : dans la réalité le vert est légèrement bleuté. Pour obtenir le même résultat, il faut mélanger du bleu au vert (à chacun de trouver la bonne proportion) - les vernis de couleur différente se mélangent parfaitement entre eux.

Ce problème de couleurs des ampoules me préoccupait depuis longtemps; j'espère, cette fois, avoir trouvé la bonne solution.

JACQUES TILMANS



KIT/ ZERO

Je l'ai déjà dit dans ces pages : ces tortueuses banlieues me hérissent. La première fois que je suis allé voir KIT-ZERO, je me suis fourvoyé. Devant des ateliers de bon aloi j'ai hélé un Maghrébin qui passait par là. Il s'est esclaffé.

- Brabi ! Ty es pas. Ici c'est CITROEN. L'usine d'Aulnay. KIT-ZERO, c'est par là. A Sevrans.

- Ah ?

- Faut pas craindre ! C'est facile. Tu suis la route tout droit. . Puis tu tournes à droite. Après tu tournes à gauche, puis à droite et à gauche. Et tu trouves. Oualla ! c'est facile.

J'ai fini par trouver. Mais c'était bien moins grand que Citroën. Plutôt petit. Je me suis alors souvenu de l'atelier de mon ami Paul Eynard. Celui qui fait les cartons perforés pour les orgues de Barbarie. Très petit aussi. Mais mondialement connu d'une intelligentia musicale. Ce qui m'a rassuré. J'allais faire partie d'une autre intelligentia, l'élite du zéro.

Pourtant cela a mal commencé. Il n'y avait quasiment rien des pièces nécessaires pour construire je ne sais plus quelle machine. Peut-être ma Bourbonnais. Mais je ne me suis pas découragé et je suis revenu. Je suis même revenu très souvent. Non seulement le catalogue s'est étoffé, non seulement ces pièces sont merveilleuses de précision, mais Jean-Claude et Annie Ragot sont tellement sympathiques !

Aujourd'hui je pourrais cheminer les yeux fermés et sans l'aide du moindre Maghrébin.

Jacques Archambault

VINGT ANS APRES

En 1972 paraissait dans LOCO-REVUE, à la grande surprise de beaucoup d'amateurs du zéro, l'annonce d'une prochaine production à cette échelle. Cette annonce rompait ainsi une période pauvre en ce domaine. Elle fut, bien sûr, accueillie à la fois avec joie et scepticisme. En effet, était-ce l'amorce d'un renouveau d'échelle avec la mise en fabrication de nouvelles fournitures, ou un rêve fugitif difficilement réalisable, comme on en voit souvent au fil du temps ?

En fait, c'était réellement le début d'un programme complet de fabrications que nous connaissons sous la marque KIT-ZERO.

Vingt ans se sont écoulés depuis et HISTOIRE D'O a voulu, pour fêter cet événement raconter l'histoire de cette mini-entreprise de construction de locomotives, en posant tout simplement des questions à celui qui tient les commandes de l'Etablissement.

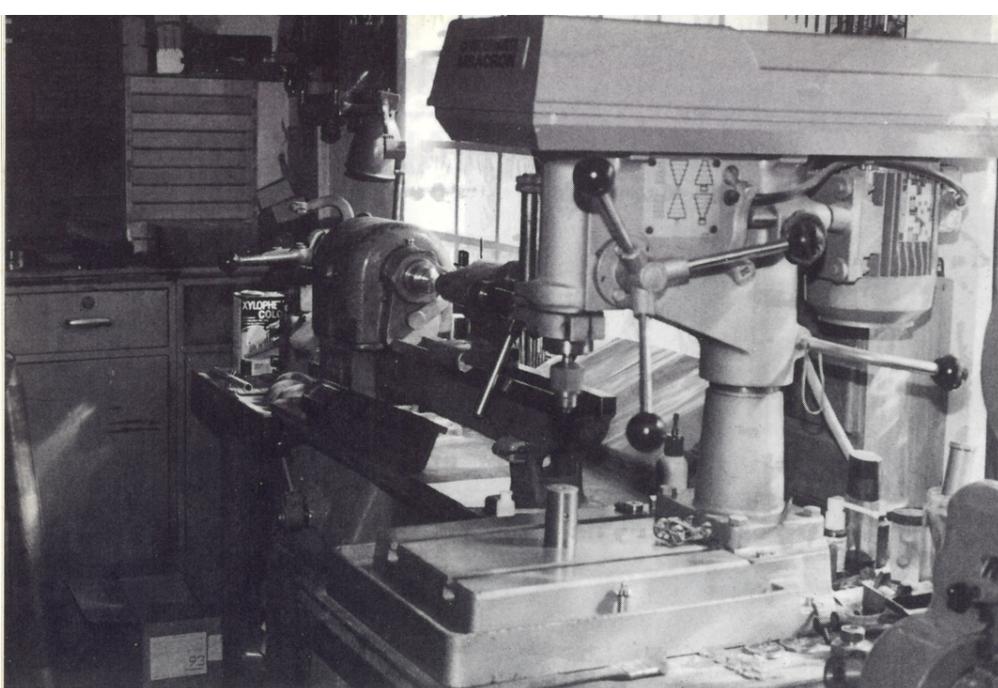
HISTOIRE D'O. Jean-Claude Ragot, puisque nous avons décidé de raconter l'histoire de KIT-ZERO, peut-être faut-il commencer par indiquer d'où est parti votre intérêt pour le zéro.

JEAN-CLAUDE RAGOT. Volontiers, mais je vais essayer d'être succinct car il y aurait beaucoup à dire et je ne voudrais pas que ces propos ennuiant les lecteurs d'H.d'O. En fait je réalise en amateur des modèles en zéro depuis 1953. Précédemment, je passais beaucoup de temps avec un train Hornby que mes parents m'avaient offert en 1948 (j'avais alors 11 ans). J'avais confectionné pour ce train de nombreux accessoires tirés des petits fascicules édités à l'époque par SYSTÈME D. Et puis, un jour, un camarade de classe, qui faisait du modélisme naval, m'a prêté un catalogue AIRMER. Ce fut le déclic, car ce catalogue était rempli de diagrammes à l'échelle de matériel ferroviaire, qui me firent prendre conscience que

VINGT ANS APRES

UNE PROPRETE ET
UN ORDRE ...
IMPECCABLES !

(PHOTOS J.A.)



les trains HORNBY étaient très loin de la réalité. Et puis il y avait dans ce catalogue une liste de pièces détachées et de plans que j'avais hâte de connaître. J'avais la chance de passer régulièrement quelque temps de vacances chez une de mes tantes habitant Paris et, lors d'un séjour, je fis un tour vers la rue de Belzance à la découverte de ce magasin. Avec l'argent de poche que je possédais, j'achetai juste le livre édité par cette maison : TRAINS MODELES SUGGESTIONS (une véritable bible en fait), et quelques plans AIRMER. La technique de construction prônée par cette maison était une réalisation en bois comparable à celle des avions et des bateaux. Les plans étaient en HO et je rentrai bien décidé à commencer mes constructions en doublant les cotes ... pour rouler sur les voies Hornby.

J'étais, à cette époque, élève au Collège Technique d'Evreux, en section électromécanique et, en rôdant vers l'atelier de menuiserie, j'expliquai mes désirs au professeur d'ébénisterie qui, par amusement et sympathie, me débita bon nombre de profilés en bois tendre, m'évitant ainsi d'investir dans ces fournitures. Les wagons K et autres OCEM 29 formèrent doucement une rame intéressante. Mais là, ce furent les rayons serrés des voies Hornby qui ne s'accordèrent plus avec le matériel.

H.d'O. Ainsi depuis longtemps vous êtes un acharné du Zéro. Mais la passion des trains, alors, elle remonte à quand ?

J.C.R. Alors là, c'est difficile à situer, mais j'étais très petit. C'était à Rouen, ville où je suis né. Plus exactement à la gare de la Rue Verte. Je devais avoir 3 ou 4 ans et un de mes oncles, que les trains ne laissaient pas indifférent, m'emmenait sur un des ponts surplombant les voies. Je me souviens très bien d'une petite locomotive qui faisait régulièrement les manœuvres, des allers et retours infatigables. A chaque passage elle nous environnait de vapeur et de fumée. c'était superbe et j'étais subjugué par ses bielles qui tricotaient. A partir de ce moment tous les prétextes furent bons pour voir des trains. C'était pendant la guerre et mon père était prisonnier en Allemagne. Je voyageais assez souvent par chemin de fer avec ma mère. En ce temps là pas ou peu d'horaires tenus, et chaque voyage était une aventure. Je me souviens de correspondances

annulées sur les quais de gare, d'arrêts d'un côté d'un viaduc détruit (Barentin). Il fallait descendre le talus avec les bagages par des chemins de chèvres, remonter de l'autre côté où une locomotive sous pression nous attendait avec sa rame. J'étais certainement parmi tous ces voyageurs, le seul à trouver cela formidable et diablement intéressant.

A cette époque, la manie de la construction me tenait déjà et j'ai construit mon premier train avec des boîtes d'allumettes (vous savez, les allumettes soufrées !) sur lesquelles, avec des épingles, je piquais quatre roues en carton. D'innombrables wagons voyaient le jour de cette façon et formaient des rames que je m'obstinais à vouloir faire rouler à la main, et qui, à mon grand désespoir, se couchaient dans les courbes.

H.d'O. Revenons à KIT-ZERO. Votre premier modèle fut un C 61000. Pourquoi justement ce diesel à l'échelle ?

J.C.R. Au départ cet engin n'était pas destiné à être vendu. C'était une réalisation pour mon propre compte. Sa description complète et sa construction avaient été faites dans Loco-Revue et, la folie des grandeurs aidant, j'avais projeté de réaliser deux diesels pour mettre en double traction, plus un truck. Je commençai donc les pièces telles que la revue les décrivait; mais, trois châssis à construire à la main, c'était un peu fastidieux. Je me fournissais, à l'époque, en pièces détachées chez MUNIER et je lui avais expliqué mon problème et demandé l'adresse de son fondeur bronze. Il me l'indiqua bien volontiers. Je pris donc contact avec la fonderie BOIVIN, le grand fournisseur, à l'époque, des constructeurs patentés : FOURNEREAU, BAVERET, MUNIER, KM 108, etc ... et commençai la réalisation des modèles de fonderie des châssis. Cette apparente facilité de réalisation m'enchantait et, le temps s'écoulant, les fabricants précités ayant disparu, je décidai de faire l'intégralité du modèle en fonderie et d'annoncer la vente en kit ... pour voir les réactions. Après le passage dans Loco-Revue du prototype, puis l'annonce d'une commercialisation, un important courrier d'amateurs et les commandes firent le reste.

VINGT ANS APRES

H.d'O. D'accord pour le CC 61000, mais cette motorisation qui a révolutionné le modélisme en Zéro : moteur à rotor sans fer et transmission réversible ... d'où vient-elle ?

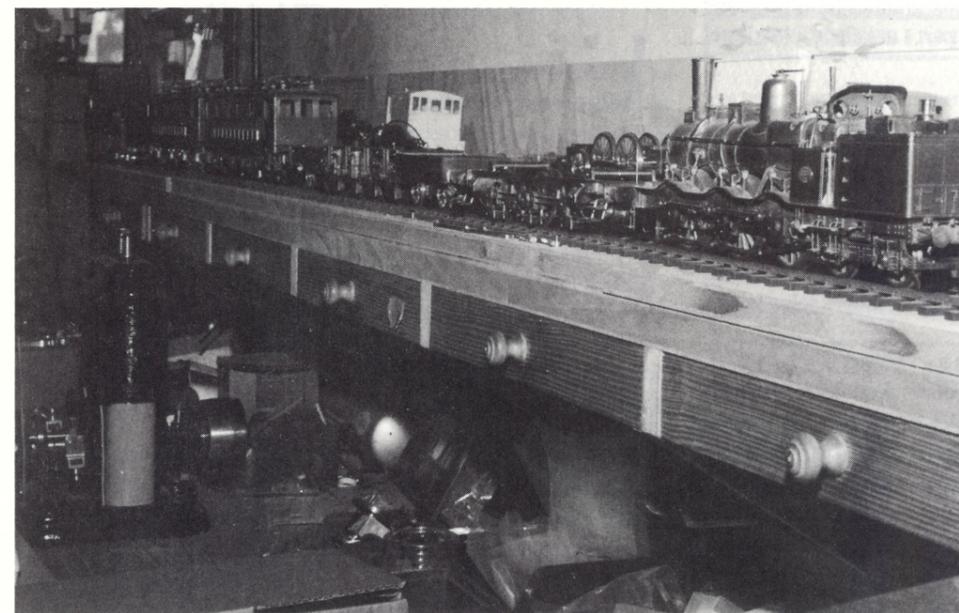
J.C.R. En 1970, à l'époque, j'étais ingénieur de bureau d'études dans un groupe de machines comptables, et nous avions, en cours de réalisation, un lecteur de cartes magnétiques. A cette occasion, je fis une étude sur les moteurs à courant continu hautes performances, et ces recherches me firent découvrir la technologie moderne des moteurs à rotor sans fer. Je constatai qu'une transmission de qualité, ce que je tenais à mettre sur mon diesel, n'était possible qu'avec un moteur de ce type, car je tenais, également, à la souplesse et à la réversibilité.

Ce type de moteur ne provoquait pas de freinage magnétique et, de plus, son rendement élevé et ses dimensions lui donnaient tous les atouts ... mais je crois en avoir déjà parlé dans Histoire d'O et je ne voudrais pas...

D'ailleurs je me souviens de mes premières expositions. A l'époque j'avais, sur le stand, une butte de triage sur laquelle le CC 61000 et son truck passaient et repassaient à des vitesses extrêmement lentes.

Ceci ne manquait pas d'impressionner les amateurs et je fis quelques belles démonstrations de traction sur des réseaux très réputés comme ceux de Marcel Darphin et de Jeans Cibert, en tirant des rames impressionnantes de plusieurs kilogrammes.

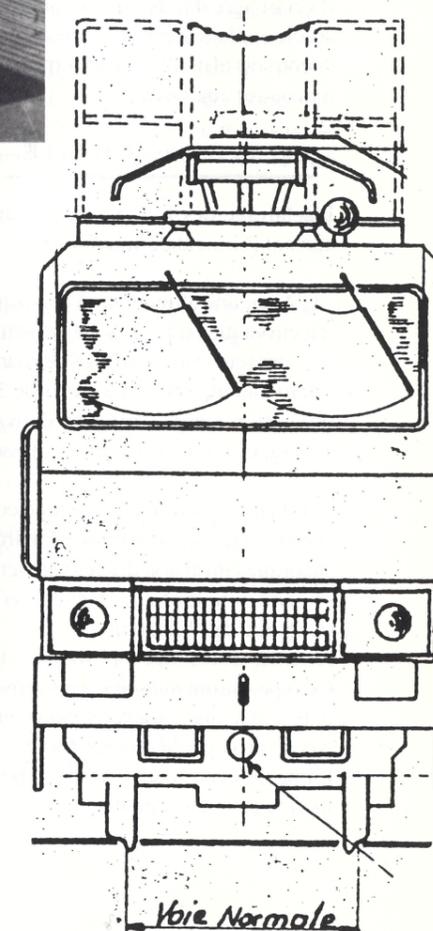
(A SUIVRE)



L'ECURIE

DRAISINE CATENAIRE
SCF 810

(Voir H.d'O n° 46)



L'ELECTRONIQUE ET NOUS

L'ECLAIRAGE PERMANENT DES ENGINES DE TRACTION

JACQUES FONTAINE

Je me souviens des trains jouets de mon enfance, avec leurs locomotives équipées d'une grosse lampe sur le devant. Cet éclairage projetait des ombres de lanterne magique sur les murs... Mais, avec l'arrivée du "Fine Scale" le rêve disparaît : il faut faire "vrai" !

Ce qui n'est pas évident.

- LA REALITE -

Je pense qu'il faut considérer deux grandes familles, donc deux époques : la vapeur, d'une part - et l'électricité/diésel d'autre part.

Du temps de la vapeur le mécanicien ne disposait que de lanternes "blanches", sur lesquelles il posait des verres rouges pour la marche arrière; le chef de train s'occupant des feux rouges du fourgon.

Avec l'électricité/diésel, le mécanicien dispose de commutateurs pour l'éclairage des feux, blancs ou rouges selon le sens de la marche.

Seuls les engins de manoeuvre gardent des feux blancs, quel que soit le sens de marche.

Il serait agréable et utile qu'un tractionnaire nous fasse un article sur le réglage de l'éclairage des engins de traction et convois afin d'éviter les erreurs grossières que l'on peut rencontrer aujourd'hui.

- LA PRATIQUE ACTUELLE -

L'éclairage des feux se fait de deux façons principales, suivant l'alimentation utilisée :

1) Avec une alimentation classique à courant continu pur (électronique ou pas). Solution simple qui donne une inversion des feux suivant le sens de marche. L'éclairage peut être relativement constant à partir de 3 v. (sous réserve d'une régulation simple installée dans la machine) ; mais cet éclairage s'éteint aux faibles vitesses et, bien sûr, à l'arrêt.

2) Avec une alim. à "éclairage constant" qui assure, bien sûr, un éclairage constant en marche et à l'arrêt. Mais qui supprime l'inversion des feux malgré la résistance des diodes en série avec les feux - l'inversion ne se faisant qu'à pleine ouverture du régulateur.

Absence d'éclairage en l'absence de tension d'alimentation. Ce type d'alimentation n'est valable que pour les engins de manoeuvre qui conservent leurs feux blancs - mais n'oubliez pas de protéger le moteur par une self en série. En effet, la forme du signal, délivré par ce type d'alimentation, abîme les moteurs lors des ralentis.

-3) L'utilisation d'un générateur de courant H.F. d'éclairage séparé et superposé au courant continu. En vogue, il y a quelques années, il donne les mêmes résultats qu'une alimentation à éclairage constant.

ATTENTION : ces alimentations sont liées aux respect des Normes Européennes d'antipollution électroniques, interdisant l'utilisation de courants de puissance à une fréquence supérieure à 10 Kz. Normes N F C 91-100 à 104 et 110

Eclairage permanent avec inversion des feux

La 4ème solution... idéale ?

Chacun voit midi à sa porte, c'est-à-dire qu'il n'y a pas de solution idéale, mais DES solutions, que chacun adopte suivant ses idées et / ou ses possibilités.

La solution que je vous propose aujourd'hui est plutôt destinée à l'électricité/diésel qu'à la vapeur - et au grand écartement, vu la place prise par les accus.

BUT -

Assurer l'éclairage permanent des feux d'une locomotive, MEME en l'absence de tension sur la voie.

Assurer la commutation des feux blanc/rouge.

Pour ce faire, vous avez, je pense, compris qu'il faut disposer, comme dans la réalité (Fine Scale oblige !), d'une batterie d'alimentation autonome pour l'alimentation des feux à travers des commutateurs mécaniques ou électroniques. Le montage que je vous propose est destiné à une 2 D2 - 500, mais est applicable à d'autres locomotives.

LE SCHEMA -

La lecture du schéma vous montre les deux éléments du montage: les accumulateurs et le circuit de charge/recharge, et la commutation électronique des feux.

LES ACCUMULATEURS CD/NI -

Ils assurent la fourniture du courant d'éclairage aux lampes à incandescence et/ou aux LED, même en l'absence de tension sur la voie; par ex. à l'arrêt ou sur la voie de garage

...

Les accus sont caractérisés par leur capacité à restituer la charge électrique qu'ils ont reçue. Elle est exprimée en Ampère-Heure (symbole A.H.).

En pratique, un accu marqué 110 mAH peut débiter 110 mA pendant une heure ou 11 mA pendant 10 heures.

Le choix de la capacité d'un accu dépend principalement du courant consommé, de la place disponible (éventuellement du prix). La tension unitaire est de l'ordre de 1 v 25.

L'ECLAIRAGE PERMANENT DES ENGINES DE TRACTION

Le nombre des éléments à mettre en série (NE JAMAIS METTRE D'ACCUS EN PARALLELE) est fonction des tensions unitaires de chaque lampe (incandescence ou LED), avec leur résistance de protection, et de la tension dans la voie, permettant la recharge des accus avec une vitesse correcte de la locomotive. Une locomotive ayant un coefficient de réduction insuffisant est désavantagée, principalement dans ce cas. On doit recharger à partir d'une tension de 7/8 volts.

Le schéma étudié est destiné à une 2D2 série 500, Etat 1934. C'est-à-dire avec 3 phares ovales à l'avant et à l'arrière. Ces phares étaient équipés de deux lampes, ce qui est réalisable en zéro avec des lampes de montre. Le phare rouge est équipé d'une LED en série avec une LED jaune transparente pour la cabine. Ne jamais mettre en série des LED avec des ampoules de montre.

La recharge des accus se fait par l'alimentation de traction via la voie. La limitation du courant de charge des accus est effectuée par une résistance, une lampe à incandescence (pour la régulation), une diode pour les inversions de tension.

1- phase- tension de 0 à + 6 v. ; la tension de la voie ne permet pas la recharge des accus; mais ceux-ci fournissent le courant d'éclairage.

2- phase- tension de + 6 v. à + 8 v. ; c'est la phase de "floating", c'est-à-dire que les accus ne rechargent pas encore, MAIS ne fournissent plus le courant d'éclairage, celui-ci est fourni par la voie.

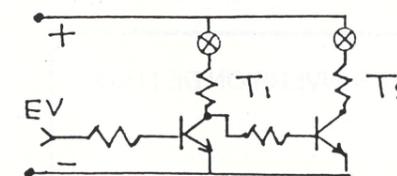
3- phase- tension de + 8 v. à + 12 v. , la tension de la voie fournit à la fois l'éclairage et la recharge des accus.

Un circuit complémentaire, composé d'une résistance de 560 Ω et d'une diode de protection d'inversion de tension, permet la recharge des accus à partir d'une tension continue de 12 v. extérieure.

L'INVERSION DES FEUX

Disposant d'une source de courant indépendante du courant de traction, nous pouvons allumer nos feux, soit par un commutateur disposé sur la machine, soit par un commutateur électronique.

Celui-ci est tout simplement constitué d'une "bascule de Schmit", montage connu depuis le temps des lampes. Aujourd'hui, cette bascule est réalisée par des transistors, de préférence à grand grain type BC 108, ou équivalent (2 N 2222), pour avoir un basculement plus franc au voisinage du zéro volt.



Cette bascule (flip flop) est montée en monostable. C'est-à-dire, qu'en l'absence de tension de commande sur la base de T1, la bascule est au repos; T1 est bloqué et la lampe placée dans son collecteur est allumée.

Cette situation restera stable tant que l'on n'appliquera pas de tension sur la base de T1. C'est le cas, par ex. d'une voie de garage.

Si on applique une tension positive sur la base de T1, la "bascule" bascule, c'est-à-dire change d'état. T1 devient conducteur et la lampe placée dans son collecteur s'allume, bloquant T2, et la lampe placée dans le collecteur de ce dernier s'éteint. C'est simple, fiable et efficace.

Par contre, en l'absence de tension sur la voie, l'allumage affiche la marche arrière (feux rouges à l'avant), il faut donc, soit maintenir une légère tension de l'ordre du volt sur la voie, pour garder le feu blanc à l'avant. (Ce qui est réalisé avec mes alimentations), soit mettre une résistance entre le + accu et la base de T1, pour le maintenir passant (feu blanc à l'avant). cette résistance, de l'ordre de 22 K pour des transistors 2 N 2222, n'est pas critique. Elle peut varier de 15 K à 33 K suivant les transistors utilisés et la tension de floating des accus.

MONTAGE DES LAMPES

Les transistors utilisés peuvent supporter un courant maxi de 100 mA, (ce qui est largement suffisant) et une tension de batterie de 5 volts. Cela donne une grande diversité de choix des lampes. Ne jamais mettre des lampes à incandescence en série avec des LED. Par contre vous pouvez mettre deux chaînes d'éclairage en parallèle (ce qui est le cas pour le 2D2). TOUJOURS mettre une résistance en série dans chaque chaîne de lampes, surtout pour les LED (autrement destruction de celles-ci).

LE CHOIX DES ACCUS

Utilisez des accus avec cosses à souder (CADNICA de SANYO par ex.), vous pouvez les disposer plus facilement suivant le volume disponible. Les autres nécessitent un coupleur trop volumineux. Le choix de leur capacité dépend du courant d'éclairage, pour une bonne utilisation de ceux-ci (longévité). Un rapport de 10 environ est souhaitable entre le courant d'éclairage et la capacité de l'accu, soit 10 mA pour un accu de 110 mAH, et 25 mA pour un accu de 270 mAH (cas de ma 2D2).

En cas de stockage de votre matériel, effectuez une charge mensuelle à C/20 pendant quelques heures.

Bien sûr, je reste à la disposition des lecteurs pour toutes explications complémentaires et / ou adaptation à un cas particulier.

JACQUES FONTAINE

LED	1	2	LAMPES MONTE	1	2	3	4
Res. Ω	390	120		270	180	100	33

RESISTANCE EN SERIE POUR TENSION D'ACCU DE 5 V.

(Voir tableaux page suivante)

L'ÉCLAIRAGE PERMANENT DES ENGIN DE TRACTION

JACQUES FONTAINE

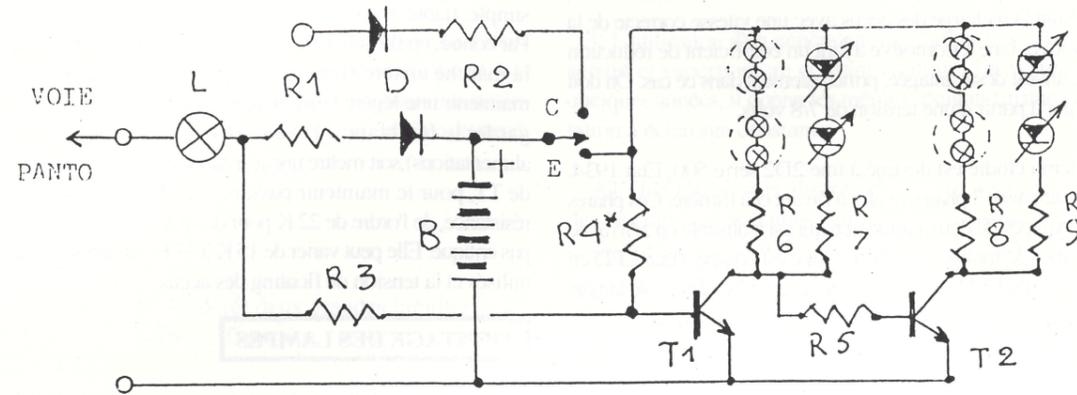
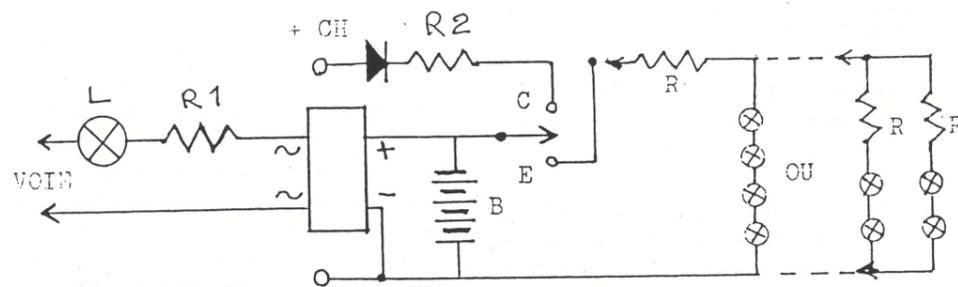


Schéma pour une locomotive électrique 2D2 500

R1 33 Ω R6 33 Ω L 6 V/35 mA
 R2 560 Ω R7 120 Ω D IN 4001
 R3 10 KΩ R8 33 Ω B accu CD/NI
 R4 22 KΩ R9 120 Ω 270 mA (X4)
 R5 10 KΩ voir texte T1 / T2 BC 108 / 2N2222



LAMPES DE MONTRE EN SERIE : 4 LED EN SERIE : 2 - JAUNE, CLAIRE : CABINE + ROUGE / FEU AR.



SCHEMA POUR UN LOCOTRACTEUR ; SANS INVERSION DE FEUX .

R : VOIR TABLEAU DES LAMPES
 B : ACCU CD/NI 110 mA

LA CONSTRUCTION DES BATIMENTS

(VOIR HISTOIRE D'O DEPUIS LE N° 42)

JEAN COMMOT

S'il vous faut plusieurs largeurs de ce ruban, rapprochez-les à se toucher, mais évitez, si possible, de les faire chevaucher. Le ruban étant collé, vous revissez votre plastique à sa place et vous marquez, avec un crayon parfaitement taillé, l'emplacement de vos ouvertures. Redémontez : vous pourrez dessiner à plat sur votre feuille.

Donc, croquis n° 3, vous avez parfaitement localisé les emplacements de vos fenêtres. A l'intérieur des rectangles marqués au crayon, vous allez tracer, avec un soin extrême, au crayon également, les emplacements de vos vitres; les croisillons pourront ainsi avoir une largeur nettement inférieure à 1 mm (Voir Photo n° 1).

Arrive alors l'opération un peu délicate : avec un instrument parfaitement aiguisé, vous allez couper le ruban adhésif autour de vos vitres et enlever tout ce qui ne correspond pas aux carreaux. Vérifiez la parfaite adhérence des rectangles de ruban adhésif qui restent (croquis n° 4). Pour plus de réalisme, vous pouvez coller sur la ligne médiane, une petite nervure en plastique ou même en carton afin de faire un petit relief.

Vous projetez sur le tout de la peinture en bombe (il en existe de la spéciale pour plastique), blanche par exemple. Procédez en plusieurs fois et par légers coups; votre couche doit être uniforme et mince. Laissez bien sécher, plusieurs jours s'il le faut. Lorsque vous décollerez, avec un soin extrême, les rectangles de ruban adhésif, vous obtiendrez ce que vous voyez sur la photo n° 1.

REMARQUE : Si vous craignez que vos "boiseries" ne soient pas assez opaques pour le cas où vous auriez prévu un éclairage intérieur, il vous suffira de coller sur la face interne de votre plastique, une feuille de papier assez épais qui ne sera évidé avant collage, qu'aux emplacements des vitres.

La facilité avec laquelle vous enjoliveriez votre fenêtre d'un linteau ou d'un appui, dispense de toute explication.

VOLETS ET ENTOURAGES EN "PIERRE DE TAILLE"

Cela fait "super-chouette", encore plus en réalité qu'en photo ! (Et regardez la photo n° 2 !). Alors apprenons à les faire.

Les volets sont faits de petits rectangles de bois dur de modélisme, que l'on sillonnera longitudinalement avec une lame de canif ou un grattoir.

Aussitôt cela fait, vous pourrez renforcer la partie arrière de votre rectangle (non visible volet ouvert) en collant un rectangle du même bois dont les dimensions seront inférieures de quelques millimètres à celles du battant du volet : cette contre-plaque donnera une impression d'éloignement, le volet étant collé contre le mur du bâtiment.

Les barres de renforcement (les Z), seront découpées dans le même bois, sur une largeur de 2 à 3 mm. Evitez à tout prix les bavures de colle, car si vous teignez vos volets au brou de noix ou au Xyladécor, ces produits teignent mal le bois souillé de colle; mais on peut également peindre les volets à la peinture à l'huile.

Pour imiter un entourage en pierre de taille, il vous faut déjà choisir votre modèle sur un édifice, puis réduire les dimensions au 1/43.

Vous confectionnez alors deux gabarits en métal de 1 mm d'épaisseur environ, l'un pour le linteau, l'autre pour les jambages. Vous allez tracer puis découper, avec le plus grand soin, les éléments dans une feuille de bois de modélisme; ce ne sera qu'après que vous marquez les lignes de séparation des pierres avec une lame de canif (croquis n° 5). Il vous faudra bien veiller, au moment du collage, à l'alignement et à la symétrie des jambages.

DIVERS : De plus en plus, dans nos gares, les portes en "verre plein" remplacent les baies à monture de bois. Vous pouvez les faire en plastique dur (emballage de cartes de visite ou de visserie). Vous y collerez à l'Araldite les bordures et coins métalliques préalablement découpés dans du "papier-alu". Evitez absolument les bavures de colle et les stries sur le plastique.

Parmi vos matériaux de récupération, vous possédez sans doute du plastique rainuré (ou cannelé) comme celui qui forme les couvercles des compartiments intérieurs des frigos. Un simple rectangle de ce plastique imitera parfaitement un rideau de fer de porte de garage.

Maintenant libre à vous tous de donner libre cours à votre imagination et à votre esprit inventif. Vous allez en trouver bien d'autres des petits "trucs" sur la construction des bâtiments ! N'hésitez surtout pas à nous en faire part à votre tour !

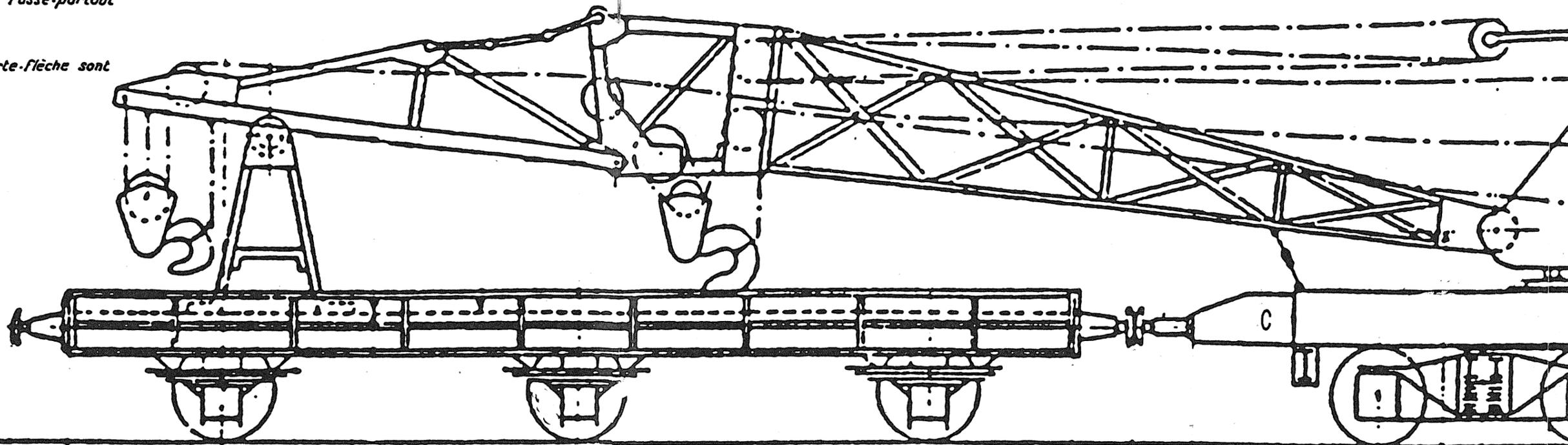
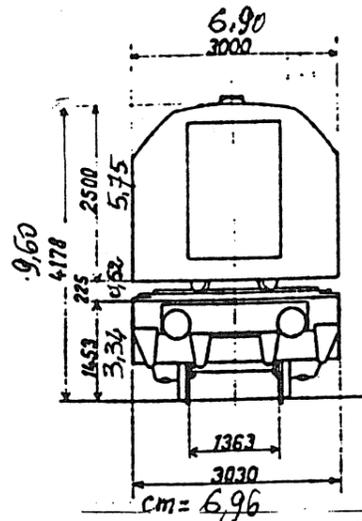
JEAN COMMOT

PROCHAINEMENT : quais, platelages et ballastage.

grue de 50 t

Rayon minimum d'inscription $\left\{ \begin{array}{l} \text{Grue seule} \text{ ---} : 80 \text{ m} \\ \text{Grue avec wagon} : 125 \text{ m} \end{array} \right.$
 Cette grue s'inscrit dans le gabarit Passe-partout

c. Coissons d'attelage démontables.
 Les caractéristiques du wagon porte-fleche sont celles de la région Sud-Est.



POIDS SUR RAILS : 8,5 t 6,5 t 7,5 t 17,95 t

(GRUE EN ORDRE DE MARCHE)

CHAUDIÈRE	
Timbre _____ p _____ hpz	8
Grille	
Circulaire, diamètre _____ m	1,030
Surface _____ G _____ m ²	0,833
Foyer	
Cylindrique, diamètre _____ m	1,166
Hauteur _____ m	1,340
Épaisseur des parois _____ mm	15
Épaisseur de la plaque tubulaire _____ mm	22
Volume du foyer VF _____ m ³	1,416
Rapport volume foyer à surface grille $\frac{VF}{G}$	1,7
Corps cylindrique	
Épaisseur _____ mm	12
Diamètre intérieur _____ m	1,374
Faisceau tubulaire	Tubes Field
Nombre _____	90
Diamètre mm	54 x 60

Surface de chauffe	
Foyer _____ m ²	4,630
Plaque tubulaire _____ m ²	1,072
Cheminée intérieure _____ m ²	0,195
Faisceau tubulaire _____ m ²	13,140
Soit _____ m ²	19,037
A déduire :	
Porte du gueulard et cheminée _____ m ²	0,263
Surface de chauffe totale _____ m ²	18,774
Sections de passage d'air et de gaz	
A travers la grille _____ m ²	0,275
A travers le cendrier _____ m ²	0,109

Volumes	
Eau _____ m ³	0,860
Vapeur _____ m ³	0,969
Total: _____ m ³	1,829

MOTEUR

Cylindres et circuits de vapeur

Nombre de cylindres _____ 2
 Diamètre des cylindres _____ mm 205
 Course des pistons _____ mm 240
 Section des cylindres _____ dm² 3,30
 Volume engendré par les pistons _____ dm³ 7,92

Les 2 cylindres sont orientés à 90° l'un de l'autre.
 Le moteur peut tourner dans les 2 sens grâce à un excentrique unique à calage variable.

Appareils d'alimentation et de sécurité

Pompe alimentaire _____ 1
 Injecteur type Sellers F.4. 3/10 _____ 1

Souppes de sûreté $\left\{ \begin{array}{l} \text{Nombre} \text{ ---} : 2 \\ \text{Diamètre} \text{ ---} : 45 \text{ mm} \end{array} \right.$

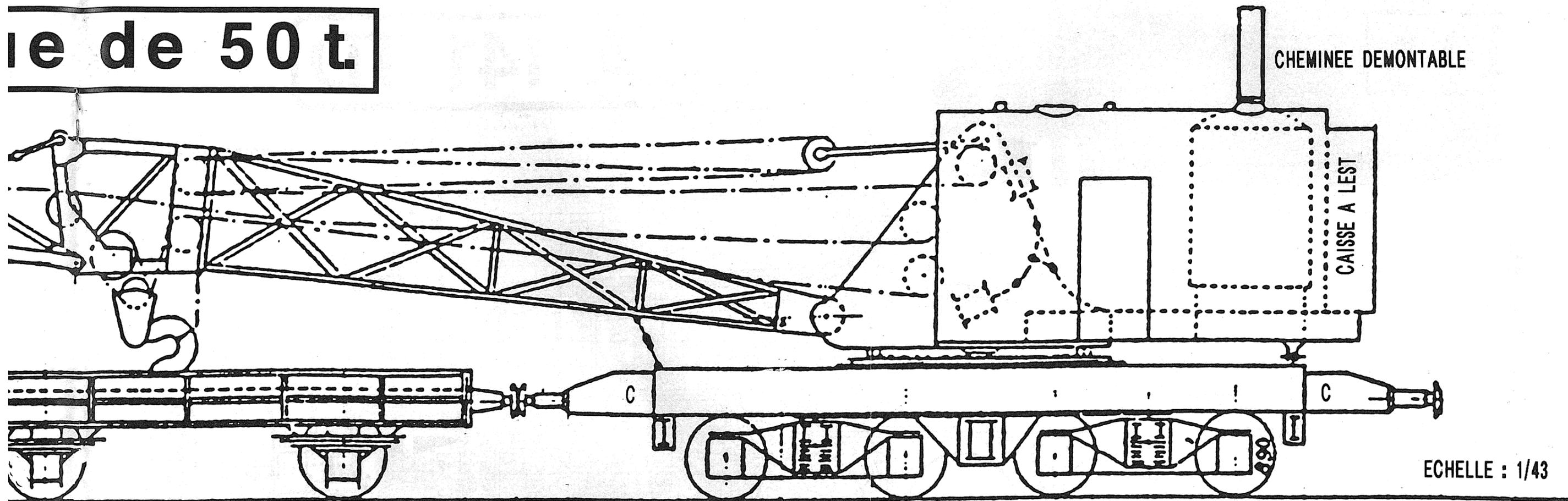
CHARGES ET PORTÉES						
Crochet principal			Crochet secondaire			
Portée m	Hauteur du crochet au sol m	de levée m	Portée m	Hauteur du crochet au sol m	de levée m	
4,900	6,600	2,500	7,500	11,500	1,500	
7,500	4,800	2,200	12,000	7,700	1,600	
Charges soulevées (kg)						
Portée m	Grue libre sur rails en long	en travers	Grue immobilisée sur rails en long	en travers	Grue calée sur plateforme voie en long	en travers
Crochet principal						
4,900	18 000	9 500	20 000	12 500	50 000	50 000
7,500	11 000	4 500	13 500	5 500	23 000	23 000
Crochet secondaire						
7,500	13 000	6 000	13 000	7 500	22 000	22 000
12,000	7 000	2 500	7 000	3 250	9 000	9 000
VITESSES						
Levée						
Crochet principal						
à vide _____ m/s 0,025						
en charge _____ m/s 0,015						
Crochet secondaire sur mouflage à 2 brins _____ m/s 0,100						
Rotation						
Maximum _____ $\frac{1}{2}$ tour en 45 s.						
Translation						
Grue par ses propres moyens _____ km/h 0,700						
Grue attelée dans un train _____ km/h 70						

POINTS DE

DE

Région de
 Dépôt de C
 Dépôt de T
 Région du
 Dépôt de C
 Dépôt de L
 Région de
 Dépôt de A
 Dépôt de A
 Région du
 (A) Dépôt de L
 Région du
 Dépôt d'Arr
 Dépôt de D
 Dépôt de L
 Dépôt de L
 Dépôt de A
 Région de la
 Dépôt d'A
 Dépôt de I

ie de 50 t



ECHELLE : 1/43

6,5 t

7,5 t

17,95 t

17,95 t

17,9 t

17,9 t

POIDS TOTAL : 94,2 t

MOTEUR

Cylindres et circuits de vapeur

Nombre de cylindres	2
Diamètre des cylindres	205 mm
Course des pistons	240 mm
Section des cylindres	3,30 dm ²
Volume engendré par les pistons	7,92 dm ³

Les 2 cylindres sont orientés à 90° l'un de l'autre.

Le moteur peut tourner dans les 2 sens grâce à un excentrique unique à calage variable.

Appareils d'alimentation et de sécurité

Pompe alimentaire	1	
Injecteur type Sellers F.4. 3/10	1	
Soupapes de sûreté	Nombre	2
	Diamètre	45 mm

CHARGES ET PORTÉES

Crochet principal			Crochet secondaire		
Portée m	Hauteur du crochet au sol m	de levée m	Portée m	Hauteur du crochet au sol m	de levée m
4.900	6.600	2.500	7.500	11.500	1.500
7.500	4.800	2.200	12.000	7.700	1.600

Charges soulevées (kg)

Portée m	Grue libre sur rails		Grue immobilisée sur rails		Grue calée sur plateforme voie	
	en long	en travers	en long	en travers	en long	en travers
Crochet principal						
4.900	18.000	9.500	20.000	12.500	50.000	50.000
7.500	11.000	4.500	13.500	5.500	23.000	23.000
Crochet secondaire						
7.500	13.000	6.000	13.000	7.500	22.000	22.000
12.000	2.000	2.500	7.000	3.250	9.000	9.000

VITESSES

Levée

Crochet principal à vide	m/s	0,025
en charge	m/s	0,015

Crochet secondaire sur mouflage à 2 brins	m/s	0,100
---	-----	-------

Rotation

Maximum $\frac{1}{2}$ tour en 45 s.

Translation

Grue par ses propres moyens	km/h	0,700
Grue attelée dans un train	km/h	70

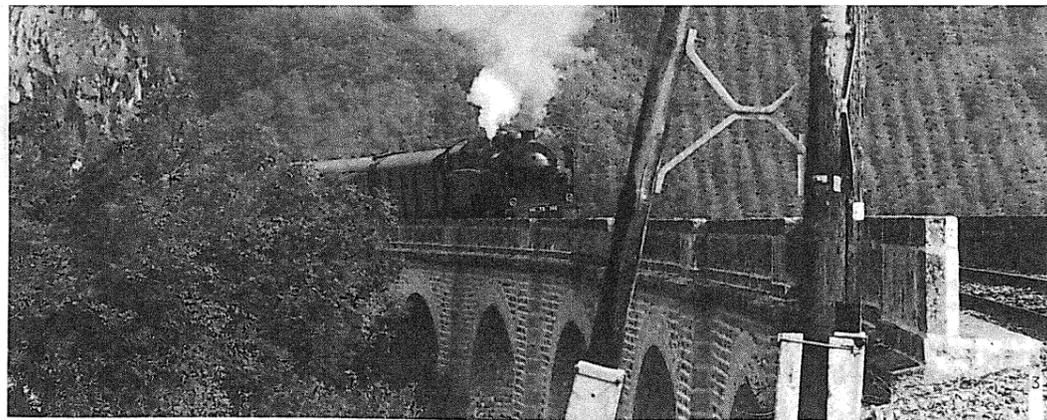
POINTS D'ATTACHE DES GRUES

- Région de l'EST
 Dépôt de Chaumont (GVI-52)
 Dépôt de Thionville (GVI-51)
- Région du NORD
 Dépôt de Creil (GV3 n° 2)
 Dépôt de Douai (GV3 n° 4)
- Région de l'OUEST
 Dépôt de Monts-Gassicourt (n° 362)
 Dépôt du Mans (ex-GVI n° 33e) (n° 357)
- Région du SUD-OUEST
 (A) Dépôt de Brive (n° 1162)
- Région du SUD-EST
 Dépôt d'Ambérieu (GVI n° 7)
 Dépôt de Dijon-Perrigny (GVI n° 2)
 Dépôt de Laroche (GVI n° 3)
 Dépôt de Lyon-Mouche (GVI n° 2)
 Dépôt de Nevers (GVI n° 5)
 Dépôt de Paris-Villeneuve (GVI n° 11)
- Région de la MÉDITERRANÉE
 Dépôt d'Avignon (GVI n° 4)
 Dépôt de Marseille (GVI n° 5)

POIDS ET DIVERS

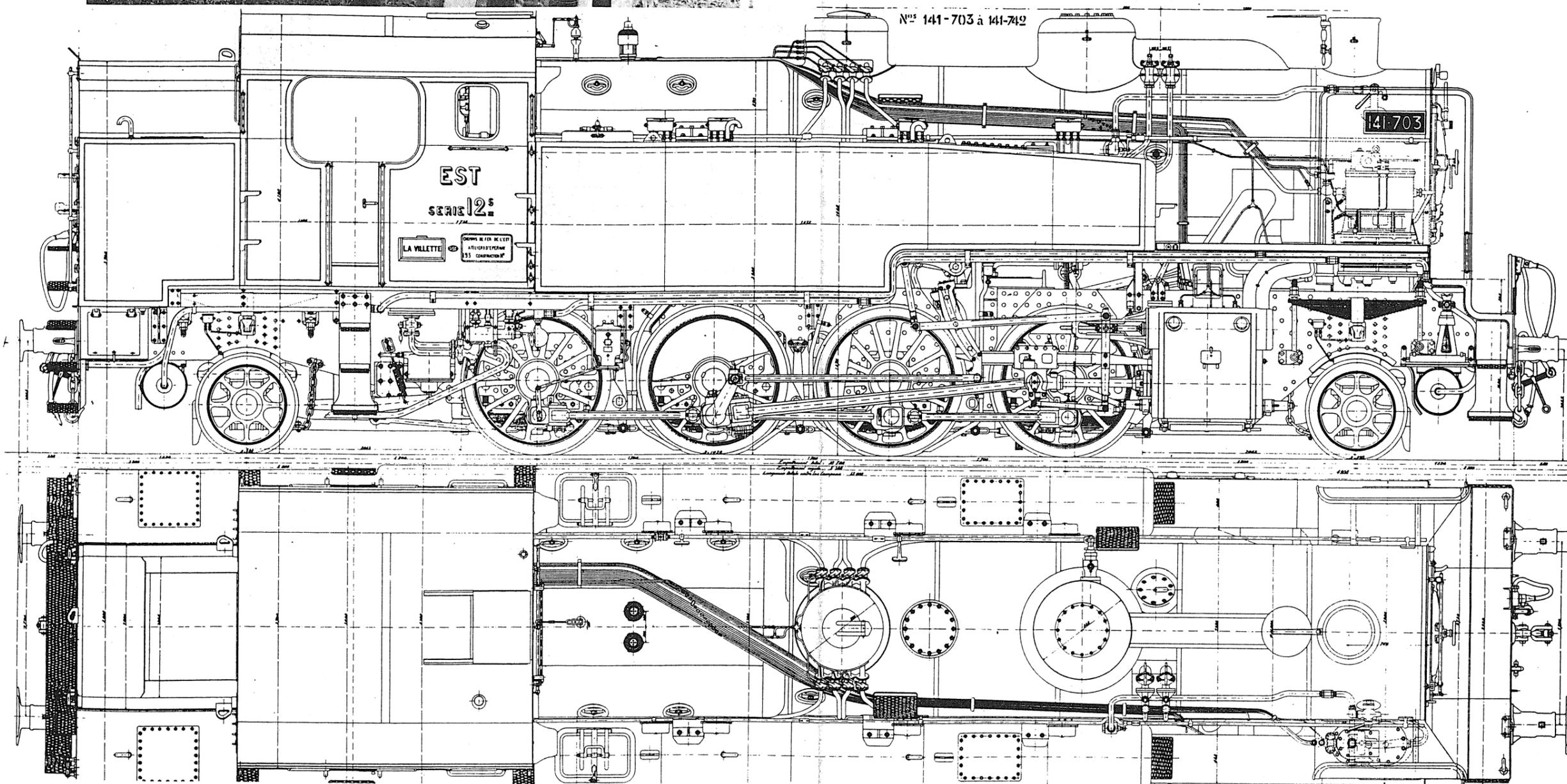
Poids		
En ordre de route	Grue	kg 71700
	Vagon avec agrès	kg 22500
	Total	kg 94200

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS



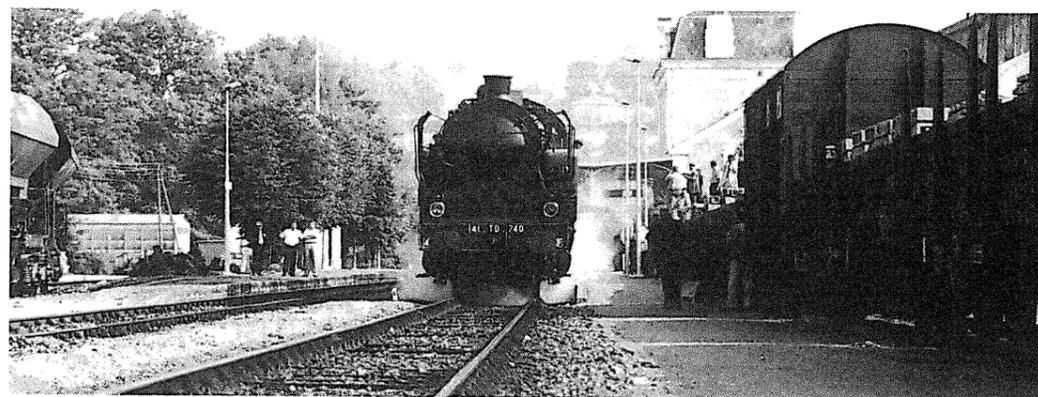
LA 141 TD

HISTOIRE D'O No 47



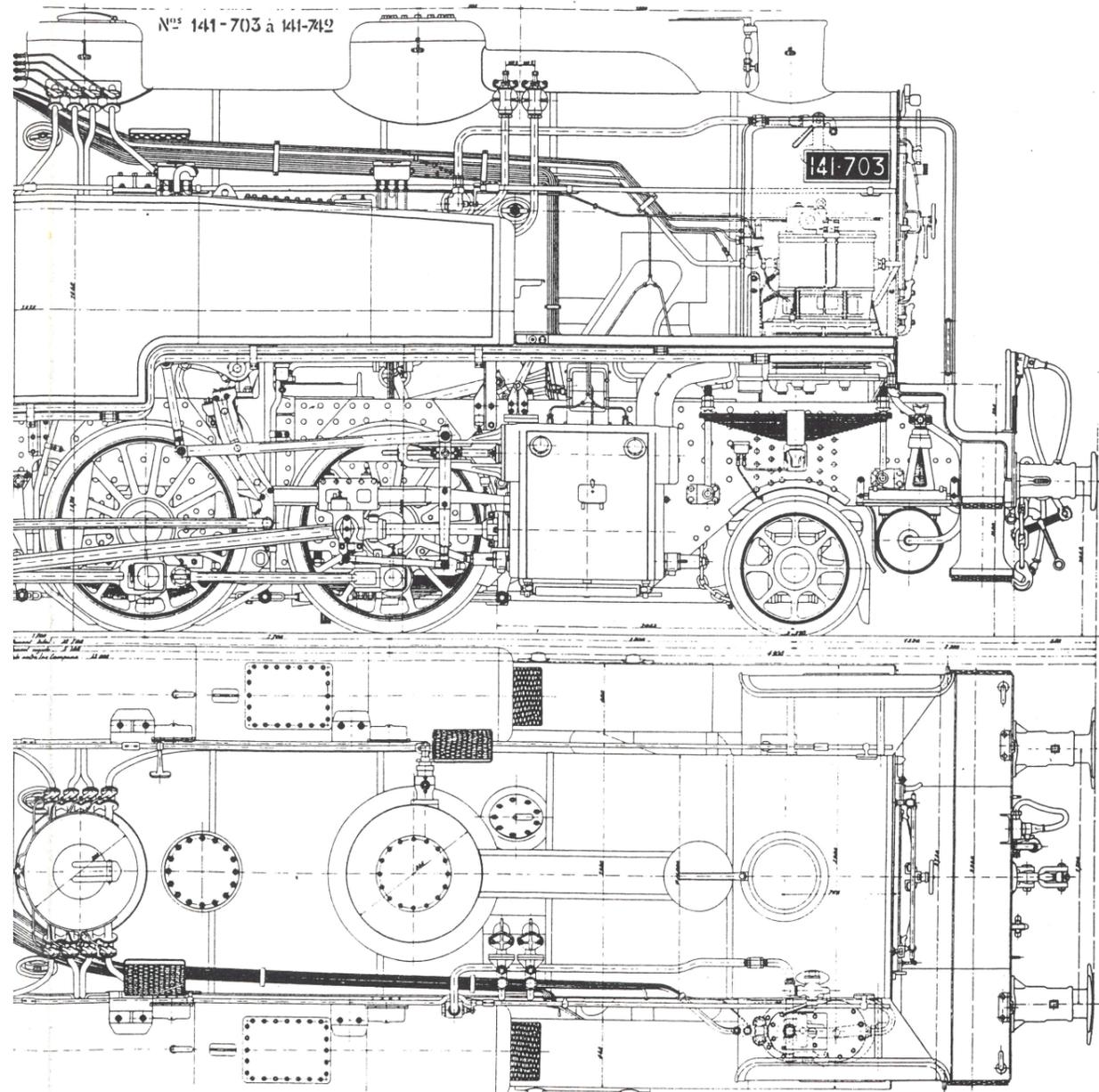
Des photos de la 141 TD dans le prochain numéro

PHOTOS PRISES A ST. LEONARD DE NOBLAT



LA 141 TD

HISTOIRE D'O No 47

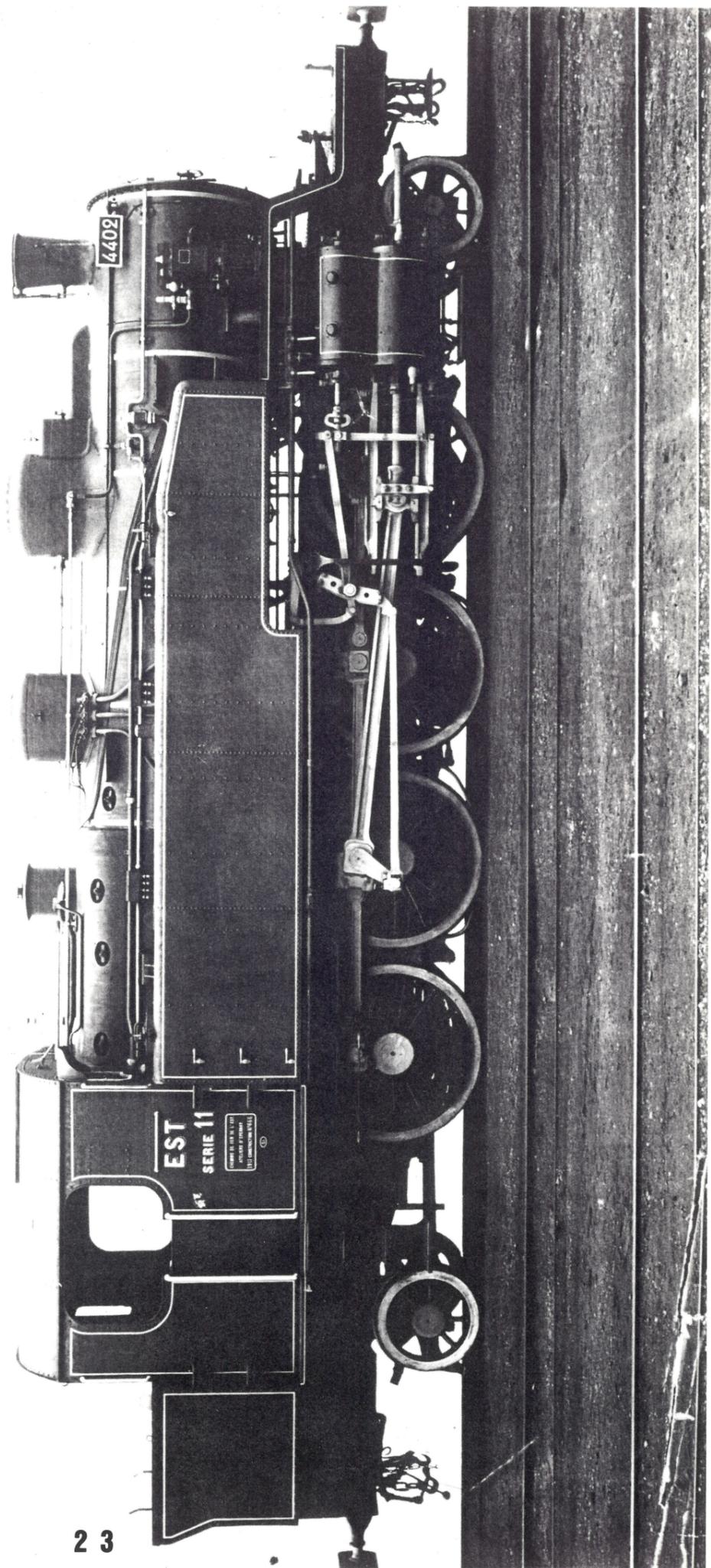


Des photos de la 141 TD dans le prochain numéro



DOCUMENTATION BERNARD COPPIN

LA 141 TD EST



LA 141 TD EST

De ce petit agenda rouge, de ces pages jaunies où l'encre s'efface, je ressuscite des images anciennes : hurlement des sirènes à travers les rues, avions très hauts migrant vers l'Allemagne; parfois chapelets de bombes au long du chemin de fer, souvent un bruit sourd, orage lointain sur l'aéroport, ses pistes et ses avions à croix noires.

Pour Coulommiers l'année 44 se révélait lourde de menaces et de peurs. Début juillet, l'aviation alliée pilonna ici et là, encore et encore. Ce jour-là, près de la Ferté-Gaucher, elle s'acharna sur un viaduc qu'elle n'atteint pas, mais le cerna de cratères minant la voie ferrée.

Travail obligatoire, à la gare nous sommes réquisitionnés pour emplir wagons sur wagons, gravier, sable, terre et enrochements. Les notables de la ville, des hommes, des jeunes, des collégiens. Les anciens, ceux qui ont connu la guerre, l'autre, la grande, celle de 14, ceux-là ont un coup de pelle en experts du génie : le manche au-dessus du genou, hop! un geste économe et efficace.

Un camarade du collège - disons Yves, j'ai oublié son nom - et moi, regardons en biais, pas enthousiastes du tout. L'année précédente un autre camarade avec qui je partage la passion des trains - les jouets : JEP et Homby - Henry m'a entraîné dans son réseau de la Résistance - Libé-Nord, j'en saurai le nom plus tard. Alors, cet occupant qui nous requiert, nous force, nous mobilise

Dans l'agitation des hommes et de la gare, il y a une machine qui attend son train de matériaux pour colmater les trous du viaduc. Une loco qui se fait oublier, vapeur courte et fumée chiche. Son mécanicien vient chercher de l'aide : il faut hisser, dans sa hotte, des paniers d'un charbon qui n'en a plus que la couleur. Yves et moi sommes volontaires. Jouer au train ce n'est pas sérieux, plutôt un appel à promenade. Et, lorsque la hotte est suffisamment pleine de briquettes, pour aller jusqu'au viaduc et en revenir avec des tombereaux vides, le mécanicien nous invite à le suivre... le bonheur !

Nous voilà allant doucement sur une voie chahutée et un rail endolori. Aidant mollement le chauffeur qui casse son charbon et le jette dans le foyer. Posant moult questions naïves au mécanicien résigné, incapable de maintenir une pression décente, ranimer la flamme d'une locomotive de guerre, une machine essoufflée et s'arrêtant à la moindre rampe parce que, comme nous, les restrictions l'ont amaigri.



Wagon construit par les Ets. LEON à Labouheyre
Documentation GEORGES MARCHAIS

Je l'ai déjà dit dans ces pages, c'était l'époque où j'avais rencontré une jeune collégienne aux cheveux blonds. Une époque aux moeurs plus rigides qu'à la nôtre. Alors, une passion se limitait à de brefs regards échangés dans la rue principale de Coulommiers, tandis que le groupe de filles descendait vers le pont du Grand Morin, et que le groupe de garçons remontait vers la place du Marché. Rien de plus.

Annette ignorait tout de l'attrait des maquettes ferroviaires. Cette grande passion, dans le vent de l'Occupation, était sans espoir. Plus tard elle devait épouser un sculpteur qui lui fit beaucoup d'enfants.

Et moi je rencontrai une autre blonde qui se passionna très vite pour les trains. Les vrais, les grands. Et les maquettes Fourmureau. Une autre blonde, donc, qui me suivit en Tunisie pour partager quelques années d'aventures, sable, désert, grands espaces, fellaghas et longs trains de phosphate qui descendaient vers la mer et son port.

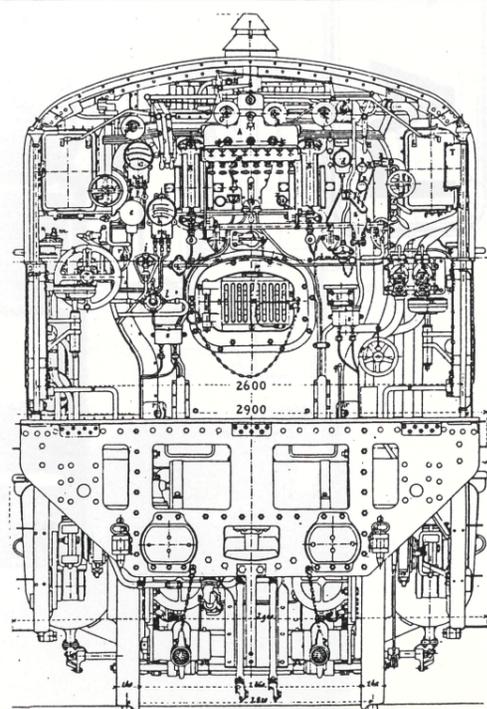
Francine, qui vous propose, dans ces pages, un jeu, sa légende insolite.

Mais ce lundi 3 juillet 1944, dans la cabine de conduite de la 141 TD EST, je ne pensais qu'à Annette. Sans doute est-ce pour cela que les machines-tenders ont glissé dans ma vie sans laisser plus d'empreinte. Alors que cette 140, entrevue une année plus tôt dans la campagne briarde, la machine des trains lourds, des convois trapus, avait déclenché en moi une passion qui ne s'est jamais éteinte.

Maurice Chapelan, le regretté "Aristide" du Figaro, a dit : "Chaque âge a ses problèmes. On les résout à l'âge suivant". Les résoudre...? Est-ce tellement sûr ?

JACQUES ARCHAMBAULT

(Voir "LA 140", H.d'O n° 45)



VOIR H.D'O 45 & 46

24

NDLR : Par suite d'une erreur de mise en page, nous reprenons l'étude au chapitre 9.

Voir H.d'O depuis le n° 44

LA 220 PLM

LOUIS ROUVIERE

9 - CHASSE-PIERRES

Pour la simplicité, il est composé de quatre pièces : le fond rectangulaire, les deux côtés ouvragés et une tringle qui maintient l'écartement dans le bas. Le tout est vissé, par les côtés sur les longerons, bien coincé avec la traverse de tamponnement.

10 - FREINS

Le système de frein est dessiné. J'ai proposé ce dessin après extrapolation sur des plans et photographies, mais j'avoue en ignorer le fonctionnement. Tout ce système cylindres-freins est fixé sur le longeron entre les deux roues motrices.

11- TUYERES DE SABLE

Les tuyères sont simples et soudées sur l'arrière de la plaque qui réunit les cylindres. Bien réaliser les embouts et souder le tout, une fois la loco terminée, avant peinture. (Fixation D et E voir 1-longeron). Je me suis laissé entraîner dans un dessin tout à fait fantaisiste, mais d'un très bel effet.

EN 1904, LORS DE LA CREATION DU "COTE-D'AZUR RAPIDE", C'EST LA C 158 QUI REMORQUA CE TRAIN AU DEPART DE PARIS. IL ETAIT TRES RAPIDE ET PERMETTAIT EN PARTANT DE PARIS VERS 9 HEURES DU MATIN D'ARRIVER A NICE AVANT MINUIT. IL REALISAIT AINSI ENTRE PARIS ET MARSEILLE UNE VITESSE COMMERCIALE DE 87 KM/H., ARRETS DEDUITS, AVEC UNE CHARGE DE 220 T. ENVIRON.

LUCIEN MAURICE VILAIN

12- CHAUDIERE-BERCEAU

Dans un cylindre de Ø 36 et de longueur 171 - qui sera enveloppé à l'arrière, comme indiqué sur le dessin par un coupon de laiton de 5/10 et de 58 de longueur, en laissant dans le bas une marge qui sera rognée par la suite - ménager une fenêtre pour faire entrer le châssis.

Cette fenêtre aura les dimensions, en surface plane, de 76 x 26 à 96 de l'avant du tube.

Le berceau avant de la chaudière est exécuté dans du 5/10.

Il est immobilisé par l'échancrure de sa base entre les longerons. Chaque côté, dans sa partie haute, épouse exactement la forme de la chaudière.

Celui de droite comporte un marchepied et peut-être une échancrure si vous optez pour le grand levier de réglage du tirage.

Procéder maintenant à la découpe exacte du bas du foyer, de façon que l'ensemble corps cylindrique et foyer soit bien horizontal par rapport au tablier : 41 pour la chaudière, 36 pour le foyer.

Pour cela placer les vis de fixation A (Fig. 1 et 4 et B ; l'arrière sera plus tard emprisonné dans l'abri fixé lui-même par 3 vis dont B

Se servir d'un élastique.

Ce réglage bien effectué, ouvrir une fenêtre sur chaque côté du foyer; à gauche de 13 x 7 et à droite de 21 x 11, plus grand pour loger le ralentisseur. Les extrémités arrières de l'une et de l'autre se situent à 140 de l'avant de la chaudière.

Confectionner et poser sur le tablier, au-dessus des cylindres, les boîtes de vapeur, avec le cube qui recevra la conduite descendant du dôme (Voir plan-élévation).

Dans du laiton 10/10, dessiner les flancs des couvre-roues, en laissant 1 mm en plus des boudins de roues. Souder les flancs sur le tablier, en veillant à leur alignement et bien en face des roues. Souder la couverture en 5/10 et 6 de large avec, débordant à l'extérieur de 5/10 environ, une bande de laiton de 2/10 en 1,5 de large.

Reprendre l'ensemble chaudière-foyer et rectifier le bas pour l'intégration des couvre-roues.

Poser les cercles de laiton sur le corps cylindrique.

Faire les autoclaves sur les arrondis du foyer.

Pointer aussi les trous des supports de la tringlerie (Voir les rubriques 12, fig. 2). Toute la tringlerie doit être démontable pour peindre facilement les bandes noires et rouges qui accompagnent les cercles de laiton.

Fabriquer dans du 10/10 les supports des tringles (Voir fig. 12/2) dessinées sur la chaudière pour mieux repérer l'emplacement de leurs supports.

Confectionner les petites tôles à 2 ou 4 rivets qui entourent la base des supports.

Retirer le tout, passer les petites tôles autour des supports et enfiler les tringles en corde à piano de préférence.

Souder les supports à l'intérieur, en veillant à la bonne horizontalité des tringles.

13- BOITE A FUMEE

Découper dans une plaque de laiton de 1,5 un carré de 40 x 40. A environ 20 sur la médiatrice d'un des côtés, pointer et percer pour la visser sur une équerre qui l'unira à la cheminée.

Tracer, par derrière, le contour du tube pour obtenir le dessin de la figure n° 1. Découper, un peu largement, et finir à la lime de façon que la pièce terminée dépasse de 3/10 le pourtour du tube. Ce dépassement simulera le 1^{er} cercle de chaudière.

A SUIVRE

25

LA 220 PLM DE LOUIS ROUVIERE

PROGRAMME

Flexibles freins, bride renfort tuyères sable, cabochon lanterne abri et aménagement abri	5	Réglage de ralenti (bielles)	7
Pose du sifflet, remastiquage, remplacement dessus traverse avant, pose crochet AR attelage, modification foyer	5	Montage des bielles et réglages	6
Ponçage, nettoyage et glaçage des bielles	7	Pose supports de rambarde abri, tringles, peinture, vernissage des tringles	6
Sous-couche et rectification mastic	4	Réfection BAF	6
Peinture	4	Carrosserie, coupe-vent et pose	7
Décapage peinture de la veille, biellette de foyer	6	Porte-lanternes, gonds de portes	3
Nettoyage sous/couche superstructure et noir du tablier	3	Peinture s/s couche, 2 couches, vert, rouge et noir, vernis dilué	1
Peinture	4	Deuxième couche de vernis	10'
" et vernissage	7	Réfection d'une manivelle BAF, découpage de la tôle	4
" "	6	Mise en forme, rivetage, essai	5
Peinture, remontage, réglages	8	Pose sur le châssis, bordure inférieure	2
Réglages peinture, vernissage	5	Crochet lanterne, s/s couche, 2 vert, filets noirs et rouge, vernis	4
Réglages	3		

TOTAL = 118h. 10'

LA 240 du PO

SERIE 4701 à 4712

Nous donnons ici la liste des pièces K.Z. disponibles pour la construction de la machine décrite par HENRI ARNAUD.

PIECES KIT-ZERO

CHASSIS			SUPERSTRUCTURE		
1-G-06	Entretoise	7	42-N-08	Tube (long. 157 mm)	1
3-G-06	Boîte	8	4-D-07	Autoclave	7
1-G-01	Axe	2	2-D-02	Sifflet	1
1-G-02	"	4	4-D-01	Support de rambarde	30
09-G-22-P	Roue	4	7-D-01	Main courante	5
18-G-43-MM	"	8	4-D-08	Volant	1
5-E-12	Ressort	8	2-D-01	Cercle	1
1-G-04	Tourillon	6	1-D-08	Volant	1
2-G-04	"	2	2-D-08	"	2
1-G-05	Rivet	14	3-D-08	"	3
2-F-01	Attelage	1	4-D-02	Flaman	1
11-F-02	Tampon	2	12-D-07	Manomètre	4
2-F-03	Conduite de frein	1	11-D-07	Niveau	2
5-F-01	Crochet	2	4-D-07	Pompe ACFI	1
6-F-01	Chaîne		8-D-09	Graisseur	8
11-F-03	Sabot de frein	8	4-F-04	Compresseur	1
6-F-03	" "	4	8-F-03	Triple valve	1
			9-F-03	Robinet de frein	1
			15-F-03	" "	1
			6-J-01	Lanterne	2

EN DEUX RAILS :

- 2-1-01 Piston de prise de courant 8
- 3-G-04 Tourillons

MOTORISATION :

- 1 Motoréducteur 10-H-01

MATERIEL POUR TRAINS DE VOYAGEURS SUR VOIE DE 0,60

SYSTEME DECAUVILLE

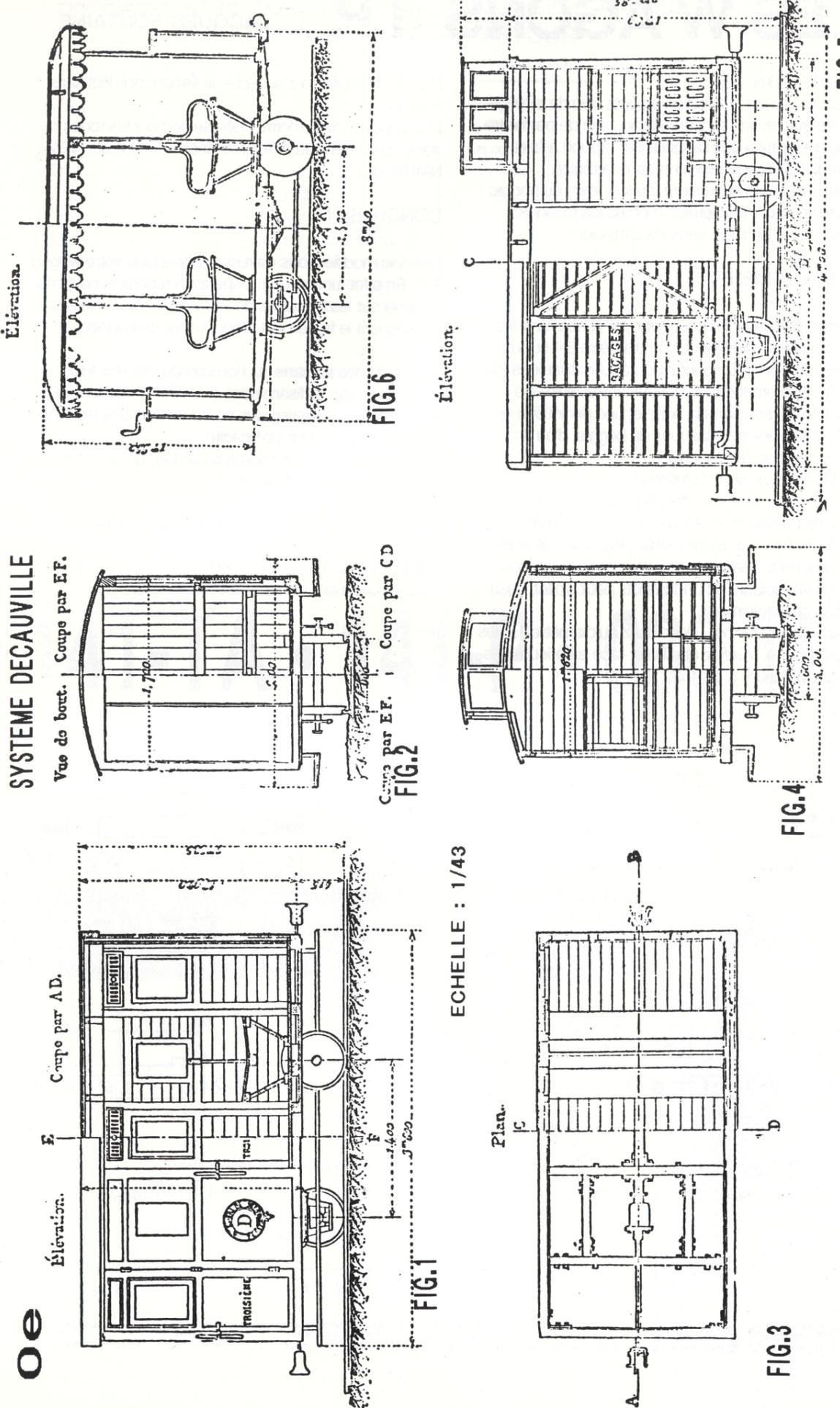


FIG. 5

FIG. 6 :
Vue de côté de la voiture de 3ème classe découverte pour le service d'été.

FIG. 4 ET 5 :
Vue de côté et en bout du fourgon à bagage type G, avec boîte à chiens et frein.

FIG. 3 :
Vue en dessous de la voiture

FIG. 1 ET 2 :
Vue de côté et en bout de la voiture de 3ème classe type C

LES W AGONS T.P.

JACQUES FONTAINE

(VOIR H.D'O N° 46)

Rivetez ou soudez le rivet (ou un petit clou de laiton) sur le flasque, en laissant un petit jeu afin de permettre une légère rotation des flasques par rapport à l'axe transversal du boggie, comme dans la réalité. Montez la traverse supérieure, puis le reste du boggie ... suivre la notice. En dernier, montez les ressorts fournis dans le kit, mais sans les diminuer !

- LE ROULEMENT

Percez au diamètre 3,3 pour nettoyer et ébavurer les boîtes d'essieux; puis alésez au diamètre 3,4 sur une longueur de 5 mm. Enfoncez les bagues épaulées (dessin n° 3), légèrement à force; vous aurez ainsi une réserve de graisse dans la boîte et une diminution de 2 mm de l'inter-face des flasques du boggie, d'où un meilleur guidage de celui-ci.

Pour les essieux, deux solutions :

a) Essieux personnels - décolletez les axes dans de l'acier inox (dessin n° 4; les bagues isolantes dans du Delrin (voir dessin n° 5), et montez les roues de votre choix alésées au diamètre 4 mm. Au besoin rajoutez une rondelle isolante de préférence, pour limiter le jeu latéral au strict minimum.

b) Essieux Guillemeret - décolletez au diamètre 1,8 les fusées d'origine. Vérifiez que l'inter-face extérieure des roues est inférieure à 40 mm.

NOTA : M.Guillemeret accepte de vendre des kits sans les essieux. Vous pouvez ainsi mettre, non seulement les roues de votre choix, mais aussi le profil désiré (fine scale, NEM, NMRA, etc)

CONCLUSION

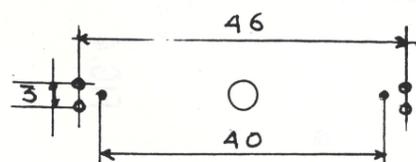
Une fois modifié, vous ne reconnaîtrez plus votre wagon T.P. En effet, une bonne suspension répartit le poids du matériel sur les 8 portées du roulement, et diminue par conséquent le frottement, donc l'usure des portées.

La plupart des artisans qui nous proposent des kits n'attachent pas suffisamment d'intérêt à ce problème. Ils appellent leurs suspensions de noms qui ne veulent rien dire, pour cacher leur inefficacité.

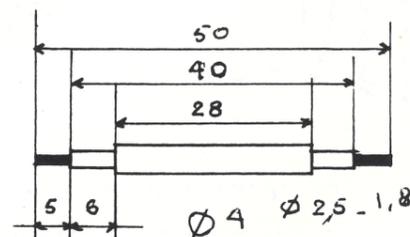
Je préfère une "suspension à la cardan" qu'une mauvaise suspension à ressorts.

JACQUES FONTAINE

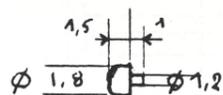
(NDLR. Nous rappelons que l'étude de Jacques Fontaine a été rédigée avant le décès de M.Guillemeret)



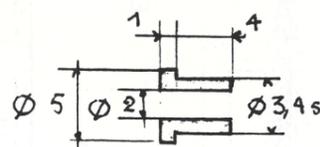
N° 1



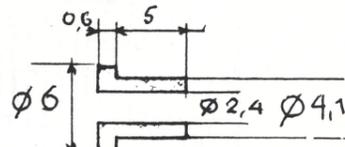
N° 4 (inox)



N° 2 (laiton)



N° 3 (bronze)



N° 5 (delrin)



CHANGEMENT AUTOMATIQUE DE POLARITE SUR UNE VOIE UNIQUE AVEC BOUCLE DE RETOUR

(Voir H.d'O n° 46)

ROBERT LOÏC

LECTURE DU SCHEMA

On considère un train venant de la voie unique, passant par l'aiguillage et prenant la boucle suivant la flèche. Cette boucle reçoit directement le courant de l'alimentation traction sans passer par aucun contact : le + au point 1, le - au point 8.

Le + traction est relié au rail de droite par :

- L'inverseur I 8 / sortie 20 reliée au rail droit de l'aiguillage au point 7, dont la lame colle et assure la continuité (cet aiguillage est talonnable).
- L'inverseur I 5 / sortie 1 reliée au coupon de rail isolé à l'intérieur de l'aiguillage, au point 2.
- et directement au rail intérieur de la boucle, au point 1 de l'aiguillage.

Le - traction est relié au rail de gauche par :

- L'inverseur I 7 / sortie 7 relié au rail gauche de l'aiguillage, point 6.
- et directement au rail extérieur de la boucle, au point 8 de celle-ci.

141-TA • 141-P • 030 TB

DISPONIBLE : 141-TA verte SNCF
141-TA noire EST
Programme Kits & Montées

141-P : programme
kits en cours

030-TB : programme
kit & montées
courant 93

CMPM - 16, rue de Washington - 27000 EVREUX - (16).32.28.26.79

Echelle
1/43,5

ATELIER DU CHATEAU D'O

NOUVEAU = 141 R 1230

KIT = 2600 FF - MONTEE = 4200 FF

MOTEUR MABUSHI - ROUES FS ou CS

LIVRABLE = PRINTEMPS 1993

(COMMANDE SANS VERSEMENT)

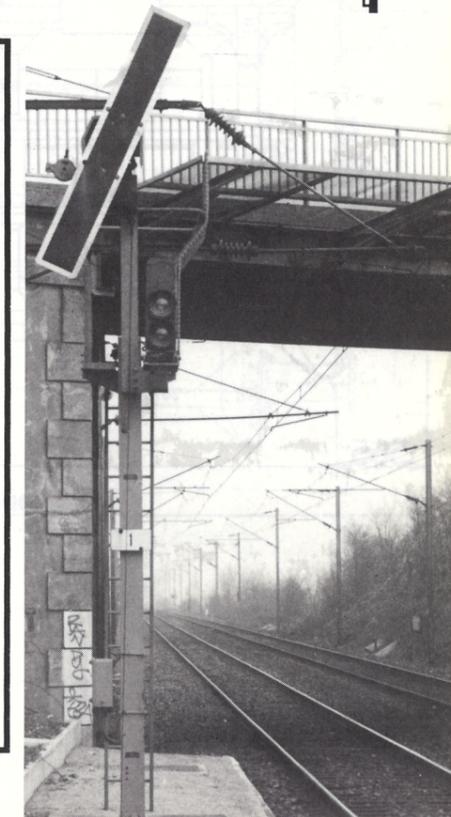
CATALOGUE CONTRE 10 TIMBRES

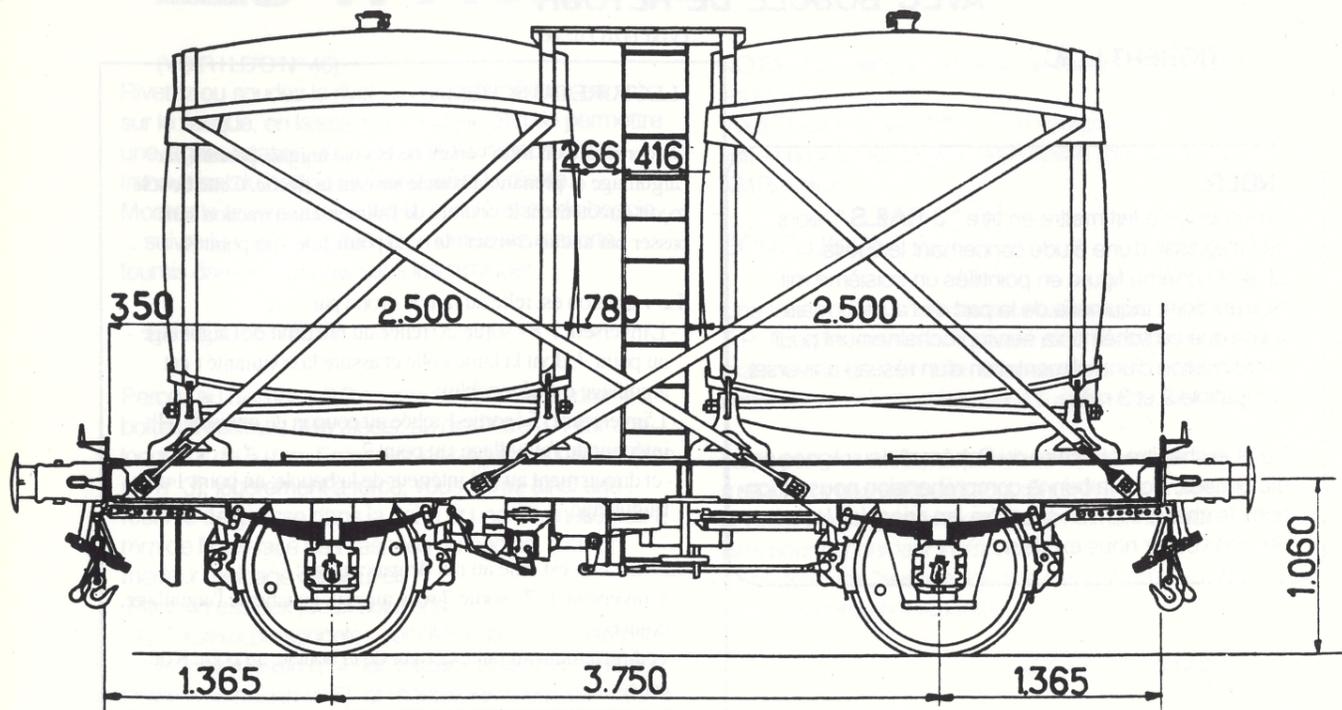
63 RUE DU PLESSIS à VILLARE- 77730 CITRY:MARNE

Tél : (1) 60 23 72 68

L'EVENEMENT

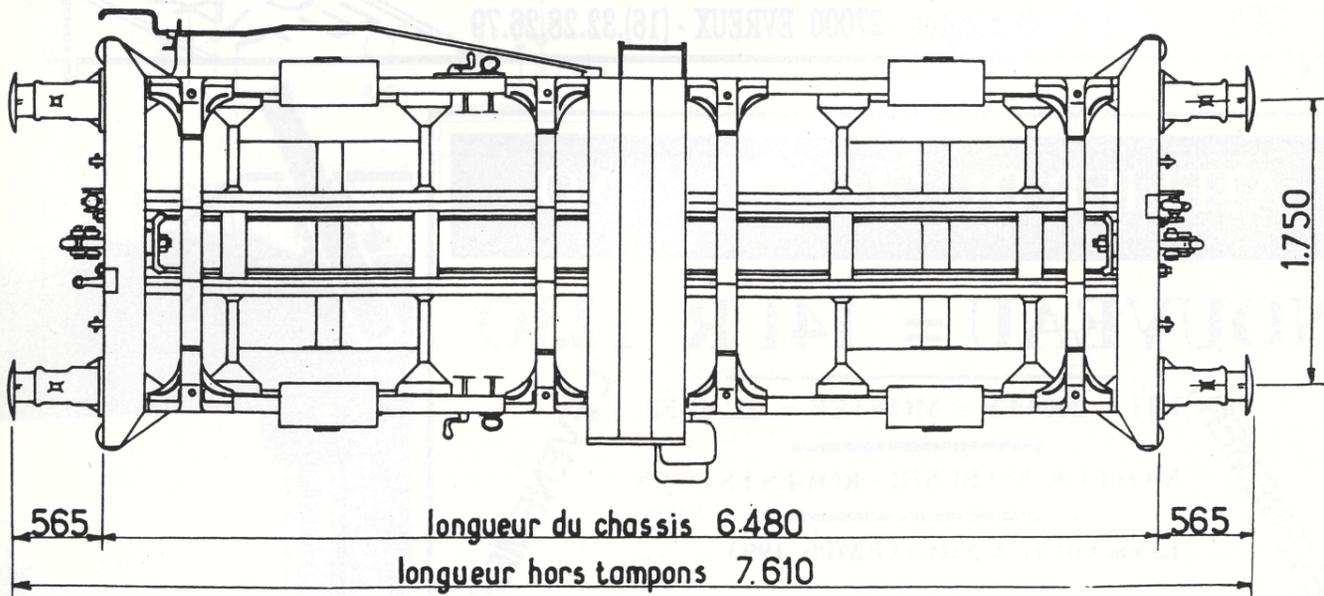
L'EVENEMENT





La cote d'écartement des essieux pourra varier suivant les dimensions du chassis. A ce sujet le propriétaire devra s'entendre avec le réseau immatriculateur.

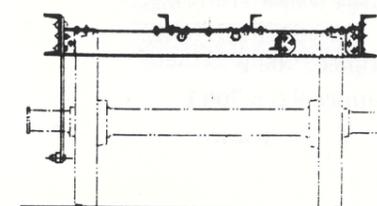
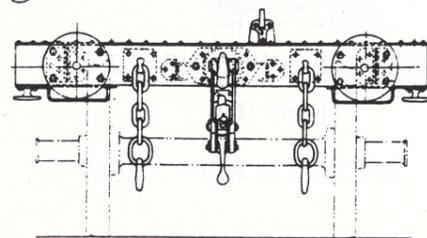
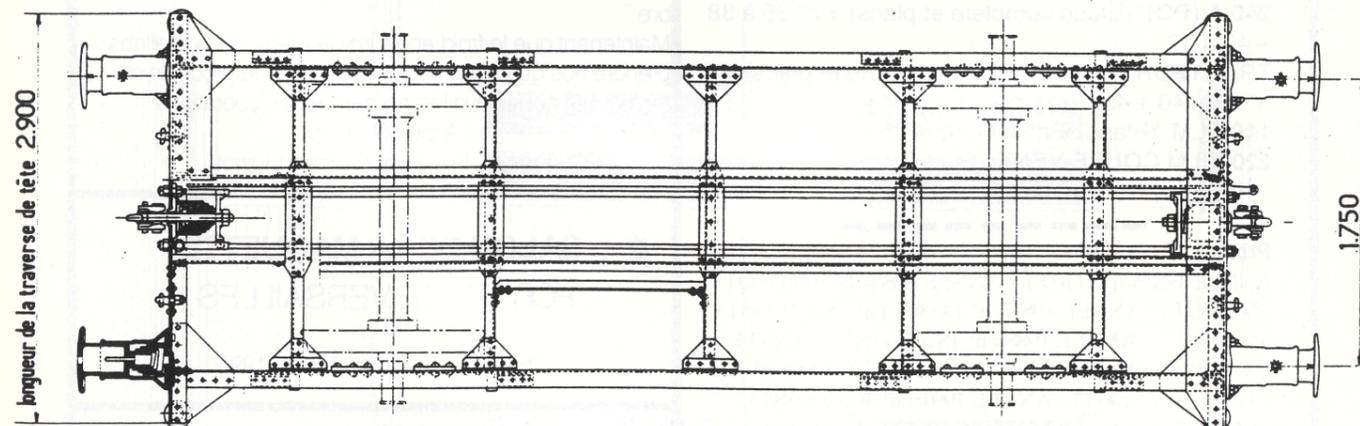
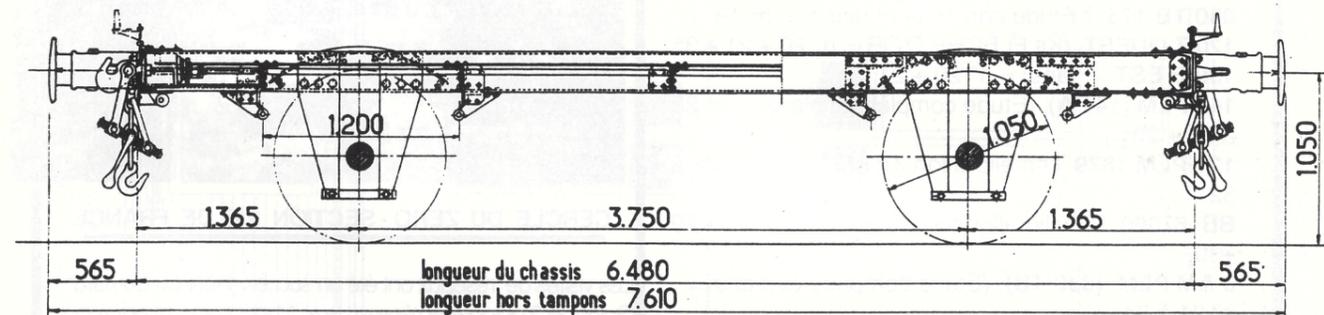
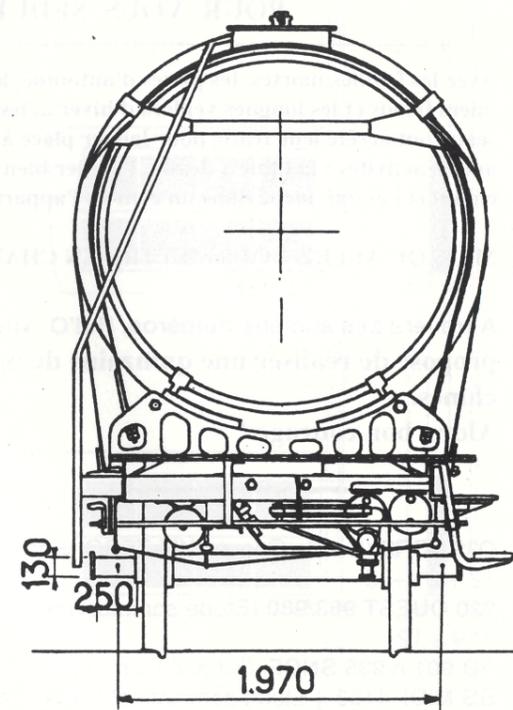
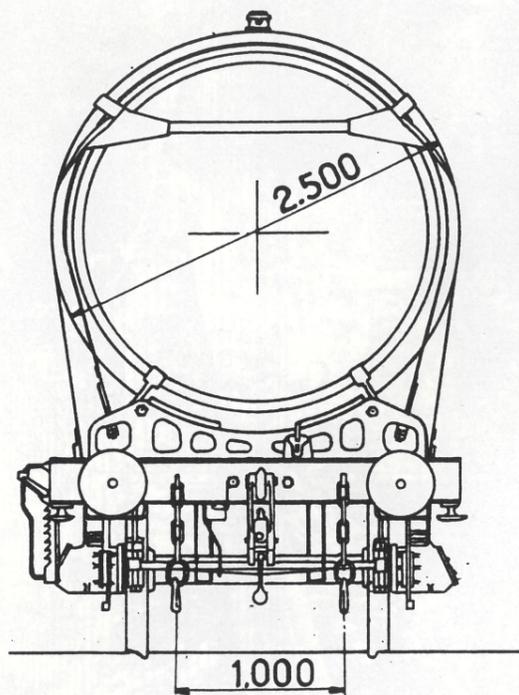
FRANCE 1932 - WAGON BI-FOUDRES O.C.E.M



HISTOIRE D'O No 47

BI-FOUDRE

OCEM



QUINZE MACHINES ... POUR VOUS SEDUIRE !

Avec les feuilles mortes, les pluies d'automne, les premiers froids et les longues veillées d'hiver ... les réseaux ont arrêté leur trafic pour laisser place à d'autres activités : la table à dessin, l'atelier bien au chaud et l'établi niché dans un coin de l'appartement.

MAIS QU'ALLEZ-VOUS METTRE EN CHANTIER ???

A travers ses anciens numéros, H.d'O vous propose de réaliser une quinzaine de machines.

Alors, bon courage !

032 NORD (Courte-Queue - KIT-ZERO) = n° 3 à 9 + 12 + 21 + 25.

220 OUEST 963/980 (Etude sommaire et plans) = n° 9 à 12.

BB 901 à 935 SNCF (Kit K.Z.) = n° 10 et 13.

BB MIDI 4100 (Etude complète et plans) = n° 12 à 19.

030 TB 175 (Etude complète et plans) = n° 18.

120 T OUEST (Kit FLECHE D'OR) = n° 20 + 21 + 35

130 B EST (Plans) = n° 20 + 21.

141 PLM (141 A) (Etude complète et plans) = n° 22 à 27 + 29.

121 PLM 1879 (Amélioration Kit KM 108) = n° 28 à 32.

BB 67000 (Amélioration modèle LIMA) = n° 28 + 29 + 30.

3 AM PLM (030 TB) (Etude complète et plans) = n° 31 à 34.

240 A (PO) (Etude complète et plans) = n° 35 à 38 + 40 à 47.

TRACTEUR Y 2100 (Etude complète et plans) = n° 39 + 40 + 43.

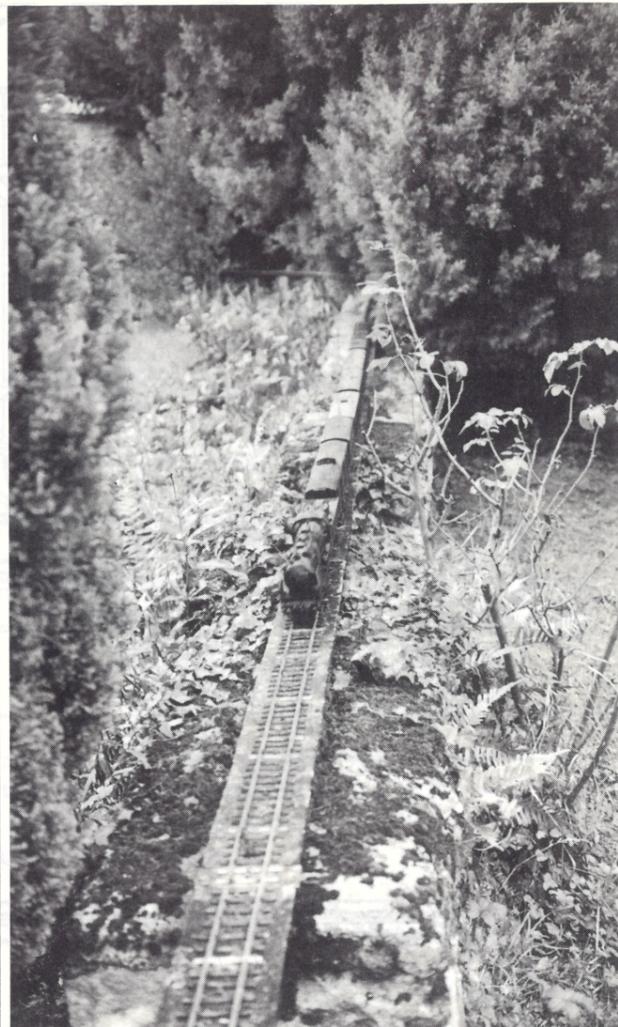
140 PLM (Plans) = n° 42 + 43 + 45.

220 PLM COUPE-VENT (Etude complète et plans) = n° 43 à 47 (En cours).

Prix au n° :

ANNEE 1985= n° 9 (10 F) -- ANNEE 1986= n° 10,11 (10 F), n° 13 (30 F) -- ANNEE 1987= n° 14 (30 F), n° 15 et 16 (35 F), n° 17 (40 F) -- ANNEE 1988= n° 18 à 23 (35 F) -- ANNEE 1989= n° 24 à 28 (35 F), n° 29 (40 F) -- ANNEE 1990= n° 30 à 34 (35 F), n° 35 (40 F) -- ANNEE 1991= n° 36 à 39 (38 F), n° 40 et 41 (43 F) -- ANNEE 1992: n° 42 à 46 (40 F), n° 47 (45 F) (... pour chaque numéro - envoi franco)

Le lot complet : 900 F
" (sauf année 92) = 700 F
franco



CERCLE DU ZERO - SECTION ILE DE FRANCE

Les visites de réseaux ont été un succès (Réseau Bernard Guinot le 3 octobre et réseau Jean Mathiotte le 14 novembre).

Maintenant que le froid engourdit le matériel nous allons prendre nos quartiers d'hiver. Mais, dans le prochain n° (février 93) nous dévoilerons la suite des opérations.

A bientôt, donc !

(Ci-dessus : le réseau Bernard Guinot)

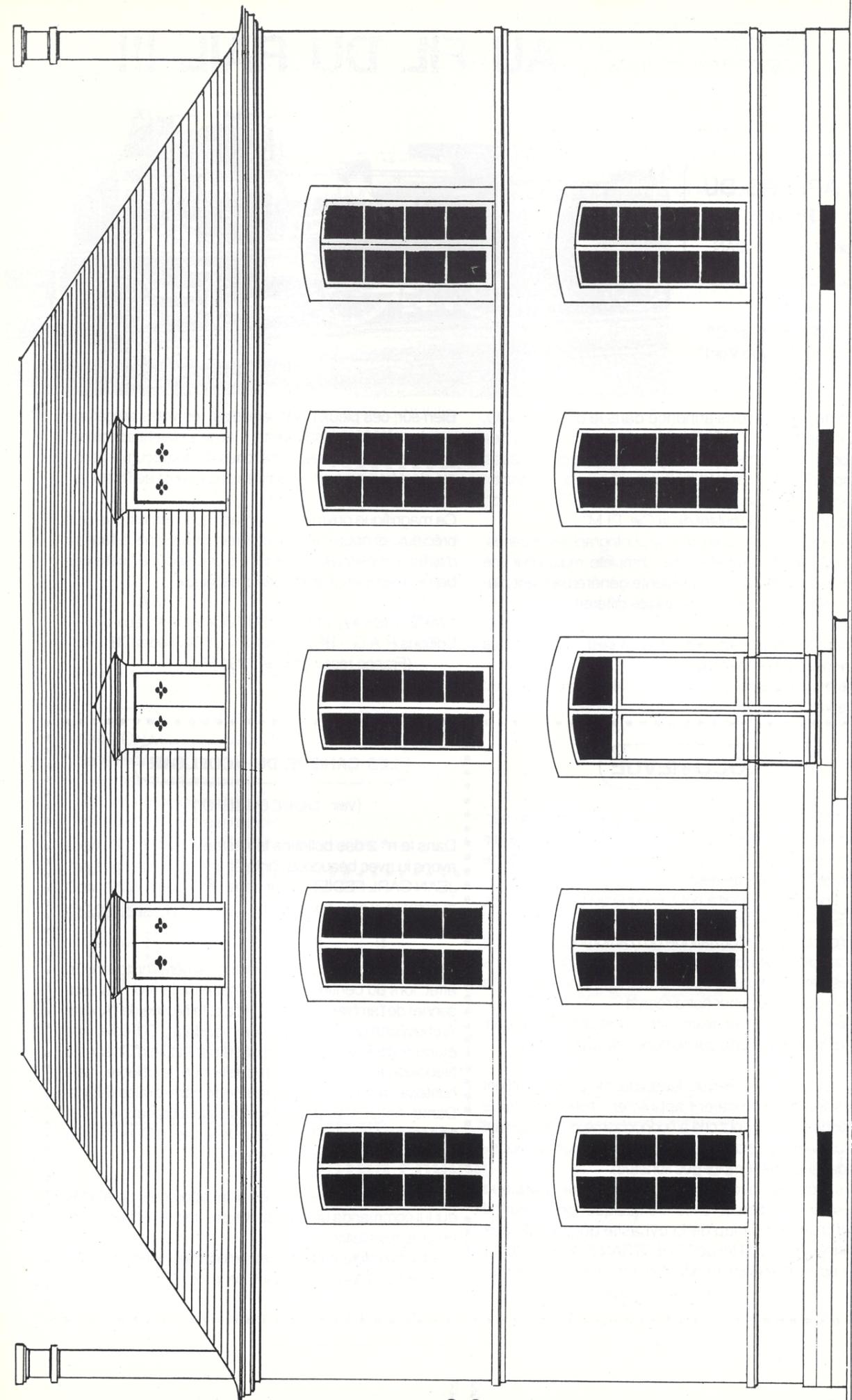
 **SALON DE LA MAQUETTE**
POR TE DE VERSAILLES

C'EST DU 10 AU 18 AVRIL 1993



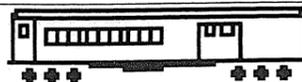
Dans le n° 48 d'**HISTOIRE D'O** :
(février 93)

LE RESEAU ROBERT FRENETTE



ECHELLE : 1 / 43

MAISON DE FERMIER

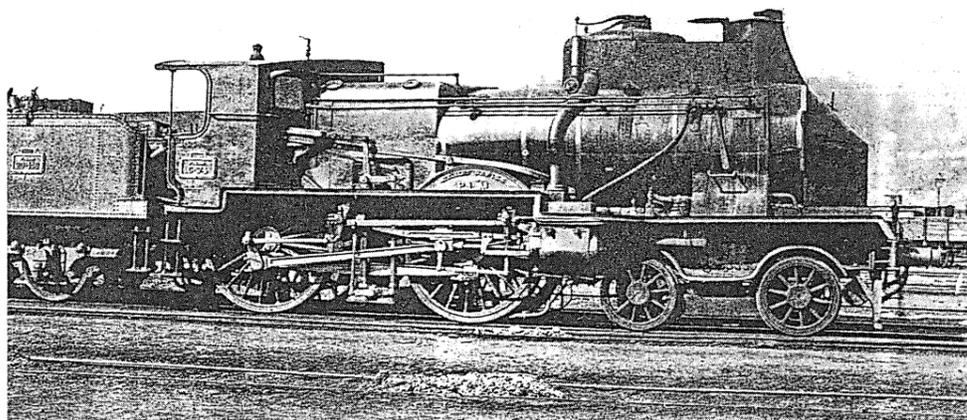


AU FIL DU RAIL !!!

VAPEURS DU PLM

de GUY JOURDAN

220 - 4
dite "Grosse C"
ou "Coupe-Vent"



Comme nous l'avons annoncé dans le dernier H.d'O, l'ouvrage de GUY JOURDAN nous est parvenu ces temps-ci. Assurément c'est le genre de livre qui est aussi indispensable aux amateurs des machines de cet ancien réseau, que l'ouvrage de L.M. VILAIN "L'Evolution du matériel moteur et roulant de la Cie. PLM". Indispensable, cette collection de photographies et cartes postales est, non seulement très complète, mais, pour une même machine, l'auteur présente généreusement plusieurs vues prises sous des angles différents.

Né dans le Dauphinais, Guy Jourdan s'est passionné très jeune pour les belles machines du PLM qu'il a traquées à travers les dépôts où elles furent abandonnées avant d'être livrées aux ferrailleurs.

LOCO-REVUE

LOCO-REVUE s'est offert un nouveau look. Bien sûr, depuis le n° 1 d'avant-guerre, ce n'est pas la première fois que la plus ancienne revue française de modélisme ferroviaire s'habille de neuf.

Mais Loco-Revue obéit à notre époque qui veut des pages très aérées (Voir le FIGARO MAGAZINE et les innombrables revues d'informatique ou d'automobiles !). Nous n'avons plus le temps de lire ! Il nous faut des textes courts et des photos disposés comme des taches vives sur une affiche, pour accrocher notre regard.

En gros caractères un texte marginal et très bref indique l'essentiel d'une étude qui ne sera pas toujours lue.

Pour revenir à Loco-Revue, le résultat me paraît excellent et les lecteurs devraient apprécier - même les plus traditionnalistes qui ont crié à l'iconoclasme en découvrant une couverture à bandeaux noirs (justifiée par la disposition dans les présentoirs des libraires).

Nous croyons savoir que l'auteur de cette énergique remise en question, a rencontré quelque "pesanteur". Il s'agit d'un jeune loup de la dynastie qui préside aux destinées de Loco-Revue : CHRISTIAN FOURNEREAU à qui nous adressons (modestement) nos compliments.

J.A.

Bien sûr, ces pieux pèlerinages sur les voies de garage auraient été bien insuffisants, s'ils ne s'étaient accompagnés de bénédictines recherches d'une documentation qui s'est trop souvent éparpillées aux vents de l'histoire.

Ce magnifique ouvrage iconographique n'en est que plus précieux et nous devons être reconnaissants à l'auteur d'aider à conserver la mémoire d'une épopée : celle des belles machines d'un réseau prestigieux.

J.A.

"VAPEURS DU PLM" de GUY JOURDAN, aux Editions R.A.G. - BP 12 69351 LYON cedex 08 (Franco recommandé : 294 FF)

LES CAHIERS DU MODELISME

(Voir "GUIDE DU ZERO")

Dans le n° 2 des bulletins trimestriels de "HUET", nous avons lu avec beaucoup d'intérêt une étude de notre ami JEAN CARL FEDIER. (Voir dans H.d'O n° 21 & 22 - août et octobre 1988 - son étude : "Conception Générale des Réseaux").

Cette fois-ci l'architecte s'est effacé derrière l'historien. En effet, lors du centième anniversaire de la mort (à Lausanne) de l'architecte Viollet-Le-Duc, le Musée de l'Ancien Archevêché de Lausanne commanda à J.C.Fédier une étude historique sur le train offert par la Cie.d'Orléans à Napoléon III. Il convient de rappeler que le célèbre, mais contesté, architecte restaurateur de cathédrales (Notre-Dame, Amiens, Chartres, Reims...) avait collaboré, avec l'ingénieur Camille Polonceau, de la Cie. d'Orléans, à la réalisation du train de l'Empereur.

L'étude historique de J.C.Fédier fut appréciée du Musée qui lui commanda une maquette du train à l'échelle Zéro en bronze et laiton.

C'est la première partie de cette étude que nous offrons les "Cahiers du Modélisme" dans ce n° 2.

PETITES ANNONCES

(GRATUITES POUR LES ABONNES)

Vends ou échange, de l'ATELIER DU CHATEAU D'O, monté par le fabricant, + éclairage suivant sens de la marche effectué par DUTON-PRODUCTION, autorail H 5500 + remorque HR 9500, en deux rails. Prix : 2500 F et 1900 F. Ou échange en O contre Loco 020 ou 030, (sauf Rimeaucourt que je possède). Même avec supplément. R. MAITRE, 34 rue des Feuillardes - 77920 SAMOIS / SEINE. Tél. 1 64 24 63 44

Vends 12 personnages O MEN, non peints 500 F franco- Pièces neuves SEMBLAT pour 141 R 600 F franco le lot. L. BOSQ, 30 rue de Roubaix - 59 210 COUDEKERQUE BRANCHE

A vendre : LOCO-REVUE

Années 1938 (n° 10 à 20) - 1939 (n° 21, 22, 24, 27, 32) - 1946 (n° 40 à 44) - 1947 (sauf n° 55) - 1948 (sauf n° 62) - 1949 (n° 67 à 77) - 1950 (n° 78 à 88) - 1951 (n° 89 à 100) - 1952 (n° 101 à 111) - 1953 (n° 112 à 123) - 1954 (n° 124 à 135). S'adresser : LOUIS CASAS - Chair-d'Âne 12 - CH 2072 SAINT-BLAISE (Suisse). Tél. (038) 33 48 14

A vendre échelle O : Locotracteur GASTON MOYSE type 36 TDE. Laiton et bronze. Vu dans Histoire d'O août 92, page 21. Vu également à Expométrie-Expomodel. Voiture 2ème cl. modernisée Sud-Ouest B 69 MOUGEL dans boîte d'origine avec intérieur en kit. MARC GUYET 56 87 02 38 (après 20 heures)



AU FIL DU RAIL

PEINTURES HUET

HUET propose une série de couleurs que les constructeurs apprécieront. D'abord un enduit d'accrochage chromophosphatant indispensable sur le laiton et le métal blanc.

Ensuite des laques : En acryliques, une vert PLM satiné et un noir satiné. En cellulosiques, un noir charbon mat et un rouille foncé mat (pour les rails).

Egalement du vernis, un diluant universel et un décapant. (Vendu en pot de 40 ml. - Diluant et décapant en flacon de 125 ml)

DUTON-PRODUCTION

En Oe DUTON-PRODUCTION propose une 021 vapeur Decauville (prête à rouler = 975 F) - un locotracteur de carrière (prêt à rouler = 450 F) - des voitures Decauville à bogies (à 450 F). Lui demander son catalogue.

LOCO-SET-LOISIR

EN Om LSL annonce un locotracteur Brissoneau & lotz. Prix de lancement = 3700 F en Kit - Livraison Octobre 93. Peint et numéroté = 8600 F

Kit livré en 4 sets (1- boggies moteurs. 2- équipement des boggies. 3- châssis. 4- caisse et équipement. (Chaque set à 950 F - de décembre 92 à juin 93).

Caisse en laiton gravé, livrée pliée. Superdétails en bronze à la cire perdue. Eclairage fonctionnel. Deux moteurs Faulhaber 1331 (2,5 w).

Série limitée. LSL. BP 7 - 77860 St GERMAIN SUR MORIN

GUY JOURDAN :

Montage de kits - peinture - réalisation matériel roulant - spécialiste bâtiments pour réseaux jardin. (13 Av. DE Gaulle- 26200 MONTELIMAR Tél : 75 46 00 49)

HUET

- Matériel roulant Old Timer
- Voie et aiguillages Fine Scale
- Motoréducteurs.
- LES CAHIERS DU MODELISME

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

Cet espace vous est réservé !

DEMANDEZ- NOUS LE TARIF

Reflets Alpains

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

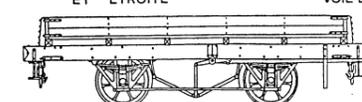
FABRICANT de DIORAMAS
1/87° - 1/43° - 1/24° - 1/18°

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



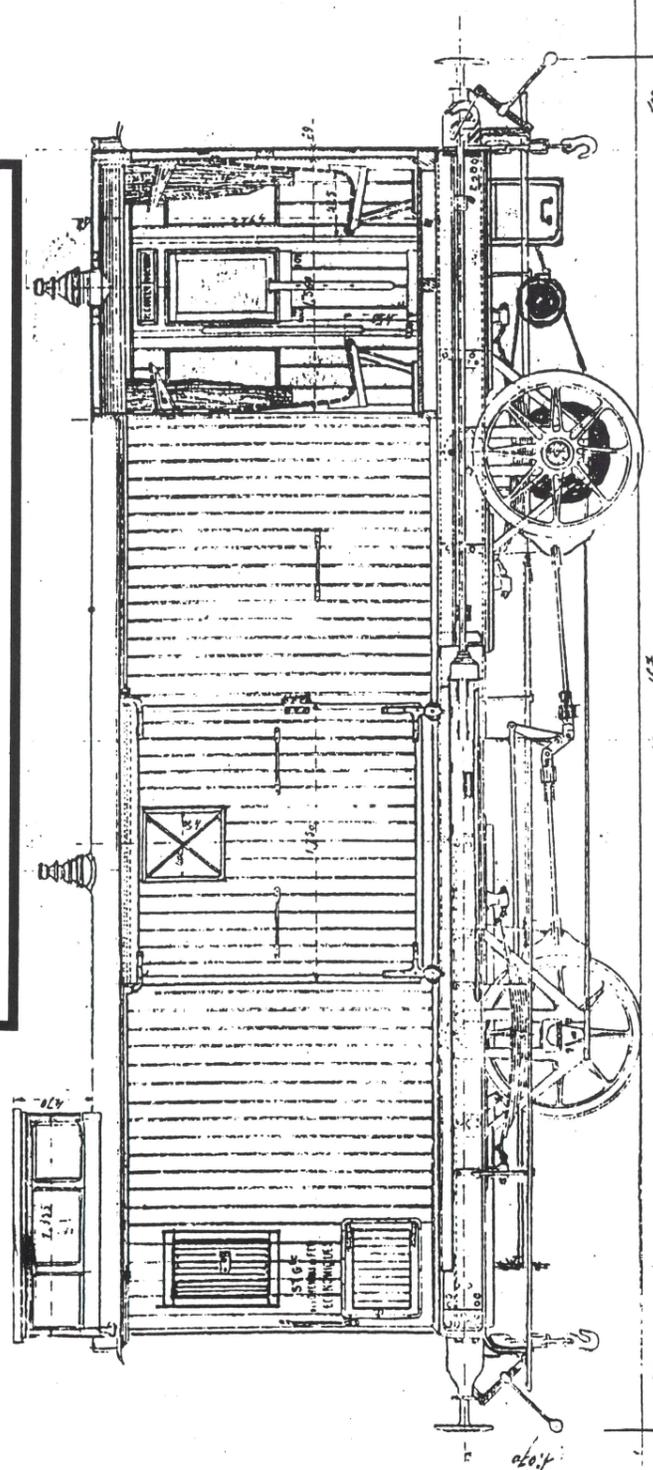
Bâtiments et ouvrages d'art en plâtre pour voies normales et étroites
Garage automobiles, atelier, façade d'immeuble.
Réalisation d'appareils de voie spéciaux à la demande
CATALOGUE ET TARIF ENVOYES SUR SIMPLE DEMANDE

KIT-ZERO

7 rue Villebois-Mareuil - 93270 SEVRAN
Tél. (1) 43 83 52 87

PIECES DETACHEES
BOITES DE CONSTRUCTION
ROUES, MOTO-REDUCTEURS
CATALOGUE CONTRE 10 TIMBRES

FOURGON A BAGAGES
AVEC COMPARTIMENT DE 3ème CLASSE



518
 1914
 1120
 2.600
 8.416
 114

Dessus joint à un brancard en bois de sapin

L'INGÉNIEUR DE LA COMPAGNIE
 FRANÇAISE DE MATÉRIEL DE CHEMINS DE FER

L'ADMINISTRATEUR DÉLÉGUÉ DE LA COMPAGNIE
 FRANÇAISE DE MATÉRIEL DE CHEMINS DE FER

Le Roy
 LE DIRECTEUR GÉNÉRAL
 LE CHEMIN DE FER ÉCONOMIQUES
Ed. Leichter



- Empattement = 82 mm
- Châssis = 167 mm
- Hors-tout = 194 mm
- Roues = 23 mm
- Bois de teck vernis

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER ÉCONOMIQUES

