

# HISTOIRE D'O

es trains



## PASCALINE

### Un samedi à Eurodisney

On aime les petits trains ?  
On en veut encore et encore ?  
OUI !

Alors on va à Eurodisney !  
Petits et grands on se régale.  
Des trains il y en a partout.  
Des, pour visiter des pays magiques;  
des, pour se promener; des, pour  
frissonner. Des wagonnets ronds,  
carrés, sur rails, sur l'eau ...  
Le "clou", élu à six voix sur six : le train  
de la mine. Décor fantastique, tout  
faux, tout beau, bruit terrible des rou-  
lements qui résonnent dans les tun-  
nels, remonte-pentes, descentes en  
chute libre ...

Point négatif : 1 heure 1/4 de queue  
pour trois minutes d'intenses palpita-  
tions. Est-ce vraiment raisonnable ?  
Mais, pour une fois dans l'année, on  
oublie la file d'attente, on se laisse  
imprégner par l'ambiance. On y re-  
tournera rien que pour la nouvelle  
attraction : le train du Temple Maudit.  
Indiana Jones, nous voilà !

PASCALINE

### Un mardi à Eurodisney

Pascaline et sa tribu ont mal choisi leur  
période pour s'offrir le train de la mine  
(Frontierland). J'y suis allé hier 23 no-  
vembre avec Francine et quelques amis.  
La température traînait à quelques de-  
grés en-dessous de zéro, il n'y avait  
personne pour faire la queue et une  
voiture nous attendait pour partir  
C'est vrai ; trois minutes d'intenses pal-  
pitations. Nous en sommes sortis (pres-  
que) morts de froid. Mais que le décor est  
beau ! Un Daniel Houel, qui nous conju-  
gue des mines à longueur d'expositions  
Gemmiques, devrait nous dire ce qu'il en  
pense.

Quelle magnifique leçon pour les ama-  
teurs de dioramas !

Jacques Archambault

## 1994

### UNE ANNEE MEILLEURE

Il y a une quinzaine de jours, j'ai reçu l'appel téléphonique d'un  
lecteur qui avait été obligé de suspendre son abonnement, fin  
1989, ayant perdu son emploi. Sa situation s'étant améliorée,  
il voulait acquérir les numéros qui lui manquaient.

Souvent, hélas, un courrier, le téléphone, des rencontres au  
gré des expositions, me dévoilent des problèmes, des drames  
personnels. Pour beaucoup, perdre son emploi est une crainte,  
une hantise ou un fait accompli.

Alors, aux mauvais coups du sort, il ne faut pas ajouter la  
coupure, l'enfermement, l'isolement. Lorsque, il y a dix ans,  
Jean-Claude Ragot et moi avons créé Histoire d'O, nous  
voulions tisser un lien entre amis qui communiaient dans une  
passion commune. Il ne faut pas briser ce lien.

Si l'année 93 a été dure pour de trop nombreux lecteurs, on  
peut espérer une reprise en 94. Déjà, ça et là, des signes  
encourageants émergent du marasme. Mais, ami lecteur,  
fidèle de la première heure, si vous connaissez un creux de  
vague, une traversée du désert, ne disparaîsez pas. Dites-le  
nous : nous continuerons à vous adresser la revue jusqu'aux  
beaux jours revenus.

A tous, nous souhaitons une année 94 meilleure.

Jacques Archambault

### CERCLE DU ZERO - SECTION ILE DE FRANCE VISITE DE RESEAUX

Le samedi 19 février 1994, **CHRISTIAN MAYERE** nous invite à visiter  
son réseau à voie métrique du Vivarais (La Galoche).

**3, rue F.Mansart - 91540 MENNECY**

(visite à partir de 14 heures).

(H.d'O, dans son n° 34 d'octobre 1990, a donné un reportage sur la  
1 ère tranche de cette très belle réalisation.)

S'inscrire auprès de Christian Mayère, au : **64 99 76 50**.

**En page 1 de couverture : la belle "écurie" de Henri Nalet.**

**En page 4 " : le dernier chef-d'oeuvre de Jean Florin**

**En 1994 :**

- La description et toutes les photos sur le réseau de  
**Raymon Julien**

- L'étude, les plans détaillés et toutes les photos, pour la  
construction de la 230 T OUEST, par  
**Pierre Renault**

Dans notre précédent n°, nous avons donné le début d'une intéressante étude de Pierre Griveaux sur "la peinture". Or, les "Cahiers du Modélisme" dans leur n° 6, présentent la totalité de cette étude. Il nous paraît inutile de répéter ce qui a été déjà dit et nous invitons nos lecteurs à se procurer ce Cahier (Gérard Huët, 5 rue des Anciens Combattants. 59175 TEMPLEMARS) - (tél. 20 95 10 59)

**Petite annonce de dernière heure :** A vendre, LOCO-REVUE, années 1945 à 1960. Années complètes et numéros isolés. Ph. FONTANNAZ, LIAUDOZ 57, 1009 PULLY, SUISSE (Tél. 728 06 04, le soir)

**HISTOIRE D'O N° 52 DECEMBRE 1993 PAGE 2**

Désolés, nous ne prenons plus les Euro-  
chèques (sauf s'ils sont majorés de 40 F).  
En effet d'un euro-chèque de 190 F il nous  
parvient 150 F seulement !

## HISTOIRE D'O

### 26 PARC DE MAUGARNY F. -95680 MONTLIGNON

#### ABONNEMENTS 94

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)

1984 et 85 = épuisées  
1986 : n°11 et 13 = 40 FF  
1987 = 120 F | 1991 = 200 F  
1988 = 180 F | 1992 = 220 F  
1989 = 180 F | 1993 = 190 F  
1990 = 180 F  
(Franco de port)

Les articles et documents paraissent sous la responsabilité  
de leurs auteurs.

Les abonnements partent du 1 er janvier et se terminent  
le 31 décembre. En cas d'abonnement en cours d'année,  
l'abonné recevra les numéros parus entre le 1 er 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

Ont participé à la réalisation de ce numéro :  
**Pascaline, Claude Graince, Roger Bersot, Jean-  
Claude Ragot, Louis Rouvière, Robert Laborde,  
Bernard Guinot.**

N° DE COMMISSION PARITAIRE : 70042

# HUET

Lisez les Cahiers du Modélisme



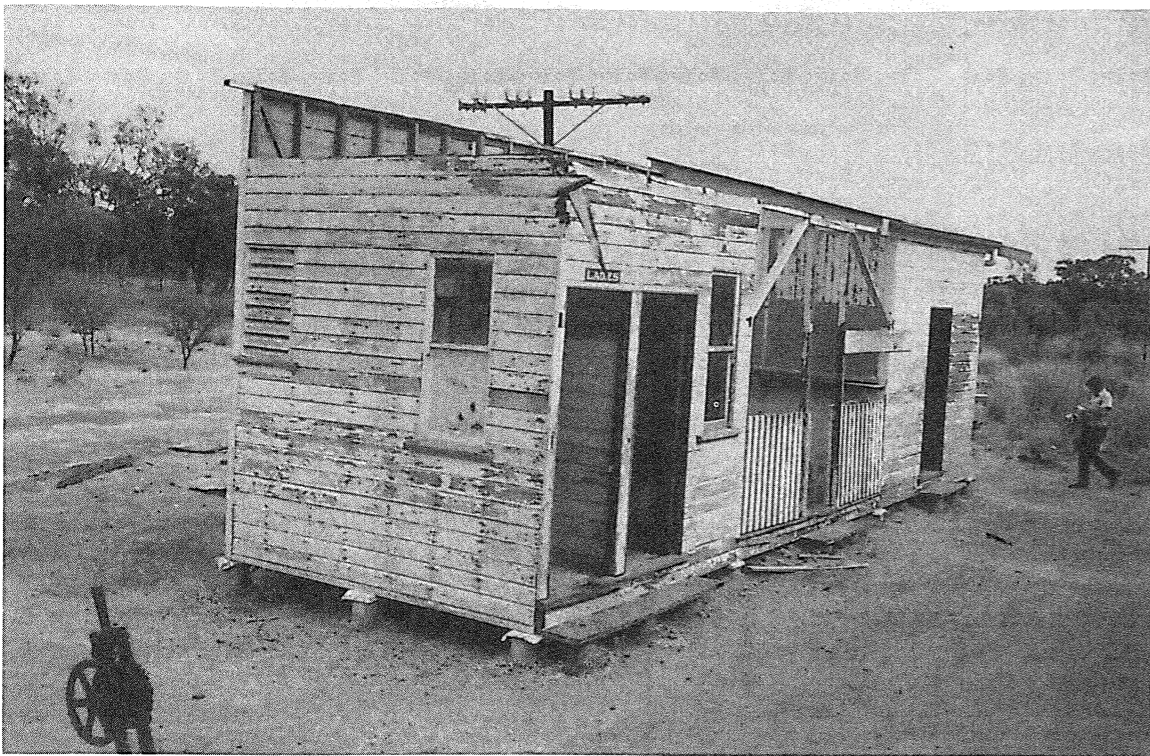
LA DERNIERE OEUVRE DE JEAN FLORIN



#### SOMMAIRE

De Cairns à Forsayth	4/6
Le réseau Roger Bersot	7/11
Construction de la 020 T Henschell	12/15
Le silo à maïs de Bayonne	16/20
Plan d'un monstre en métrique	16/18
Le dépôt et sa rotonde	21
Construction de la 4 DM PLM	22/25
L'atelier du Château d'O	26/27
Au fil du rail	28
Wagon bifoudre J.C.R.	29
Train de jardin (Mise au point)	29
Petites annonces	30
Guide du Zéro	30
GEMM 93	31/33

HISTOIRE D'O EST IMPRIMEE PAR :  
L'IMPRIMERIE ARTISTIQUE LECAUX  
rue des Métiers (Z.A.)  
50110 TOURLAVILLE



CLAUDE GRAINCE

## DE CAIRNS A FORSAYTH

A TRAVERS LE BUSH, DANS LE NORD-EST DE L'AUSTRALIE

Un reportage pittoresque du Président du Cercle du Zéro

Pour quelques sous et trois heures de TGV on découvre "l'Aventure" entre Tournon et Lamastre. Cet hiver, dans les chaumières du "ZERO" on parlera longuement de ce 13 juin 93 et "ravins impressionnants, trains qui se poussent, fumée épaisse, locos qui patinent ..." (Voir Pascaline dans le n° 51). Claude Graince, l'intrépide Président du CERCLE du ZERO a découvert bien autre chose ! Evidemment c'est plus loin. Et même quelque part dans le nord-est de l'Australie. Le Bush. A côté, le "Vivarais" ressemble à ces grands trains de luxe chantés par Morand, Kessel, ou Valéry Larbaud. Tenez-vous bien :

J.A.

Photo ci-dessus : une gare (mais si, mais si !)

( Photos Claude Graince )

nant bien les horaires. Car l'Indian Pacific, de Perth à Sydney, ne circule que deux fois par semaine. Une "bonne" correspondance étant entre deux et quatre heures. En deçà, cela peut s'avérer un peu juste !

**Cairns ?** Vous connaissez ? Peut-être ? Aucun problème si vous travaillez dans une agence de voyage. C'est la dernière ville importante en remontant vers le nord le long de la côte est de l'Australie. Avec 20000 habitants, c'est surtout le principal embarcadere pour visiter la grande barrière de corail qui, à cet endroit, est à moins de cent kilomètres.

Cairns possède une gare, et est reliée régulièrement au reste du pays. En effet, pas moins de quatre trains, par semaine, la desservent. En provenance de Brisbane, ils mettent trente-six heures environ, en voie de 1,06 m, pour parvenir à destination. Avec une correspondance, on relie Sydney en cinquante heures. De Perth, en Australie de l'Ouest, il faut cinq jours, avec seulement deux correspondances, et en combi

Mais la voie ferrée ne s'arrête pas à Cairns. Une autre ligne part vers l'Ouest, c'est-à-dire vers ... nulle part !

Il s'agit, en fait, d'une ligne touristique qui, depuis Cairns, escalade la chaîne côtière, pour parvenir à Kuranda, vingt-cinq kilomètres plus loin en pleine montagne. haut lieu touristique, en pleine végétation tropicale, au coeur d'un immense parc naturel.

Le matériel, repeint et propre, est celui d'origine de la ligne. Ce sont des voitures à bogies à caisse en bois datant d'environ 1920, avec plate-forme aux deux extrémités. Les rames de quatorze voitures sont remorquées par des CC diésels actuelles et le parcours, qui n'a rien à envier à nos lignes alpines, est accompli en une heure environ, deux ou trois fois par jour.



CAIRNS à FORSAYTH

(Une voie à écartement ... variable !)

Mais ce mercredi soir, en gare de Cairns, c'est un train de marchandises qui est arrêté. Un train de marchandises seulement ? Pas vraiment, car en queue il y a trois voitures de voyageurs. La première, c'est une repeinte (extérieurement) aux couleurs rouge et crème de la ligne de Kuranda. L'intérieur, à couloir latéral mais sans compartiments, est d'origine, avec de longues banquettes recouvertes de cuir rouge et des fenêtres à guillotine. la seconde, à compartiments, elle, est cent pour cent d'origine, avec une couleur rouge grenat délavé. La troisième, dans le même état que la seconde, est une mixte à couloir central et compartiment fourgon.

A bord, une trentaine de voyageurs, mais pour aller où ? Aucun train ne part, ce soir-là, vers le sud, et le dernier convoi sur la ligne touristique est rentré depuis longtemps, bien avant la nuit.

Pourtant, c'est bien tournée vers Kuranda que se trouve la locomotive CC diésel. Alors, où va donc ce MV indiqué sur aucun horaire ?

Il va bien vers la montagne, vers Kuranda, vers l'ouest ... Et après ?

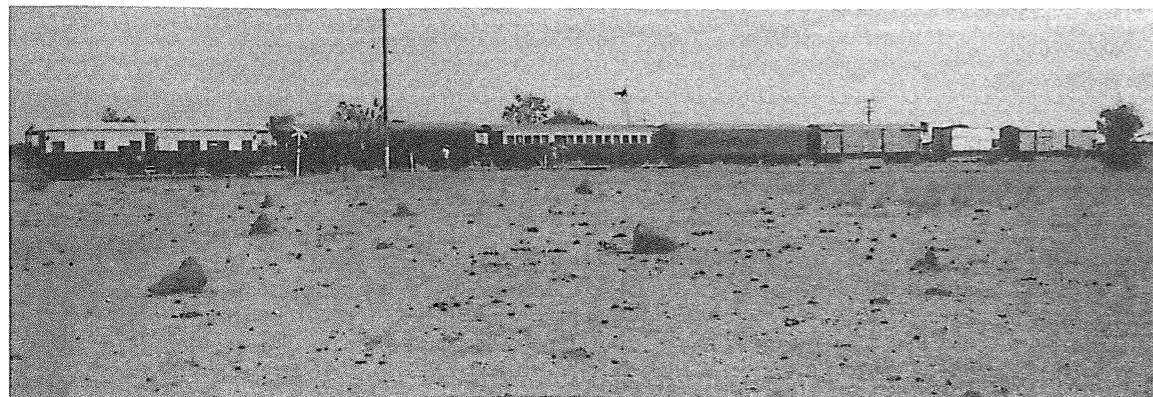
Eh bien oui, après, la ligne continue vers l'ouest ! C'est-à-dire vers le bush, dans l'outback, ou, si vous préférez, vers rien ! Après Kuranda, la ligne redescend, une fois la chaîne côtière franchie. Après, à soixante-kilomètres de Cairns se trouve une ville, Mareeba, d'environ deux mille habitants, au centre d'un bassin minier desservi par le rail. Ensuite ? C'est le désert. La ligne va serpenter sur le plateau, descendant dans chaque ruisseau pour remonter de l'autre côté. A l'origine c'était une voie à l'écartement de 610 mm qui a été convertie en 1,06 m. Au bout de trois cents kilomètres, on arrive à Mont Surprise. Cinquante-cinq kilomètres plus loin à Einlasleigh. Enfin, au kilomètre quatre cent vingt trois, c'est Forsayth, le terminus. Au total, Mont Surprise, Einlasleigh et Forsayth réunis ont moins de deux cents habitants ! Et il nous faudra vingt-trois heures pour faire tout le parcours.

Il est dix-neuf heures. Le coup de sifflet traditionnel, et le train s'ébranle. Une partie de la quinzaine de wagons de marchandises est équipée de l'attelage automatique. mais la compatibilité totale reste assurée avec les wagons plus anciens qui ont encore un tendeur à vis, dont, bien sûr, nos trois voitures.



Cairns possède une gare ...

N° 52 PAGE 5



Einasleigh

## DE CAIRNS A FORSAYTH

On a tout simplement conservé les tampons sur la totalité du matériel. Ils sont neutralisés par l'attelage automatique qui est plus long, et ils retrouvent leur fonction lors d'un attelage traditionnel ou d'un couplage mixte, car tous les attelages automatiques possèdent un tendeur à vis qui s'escamote dans le creux de l'attelage.

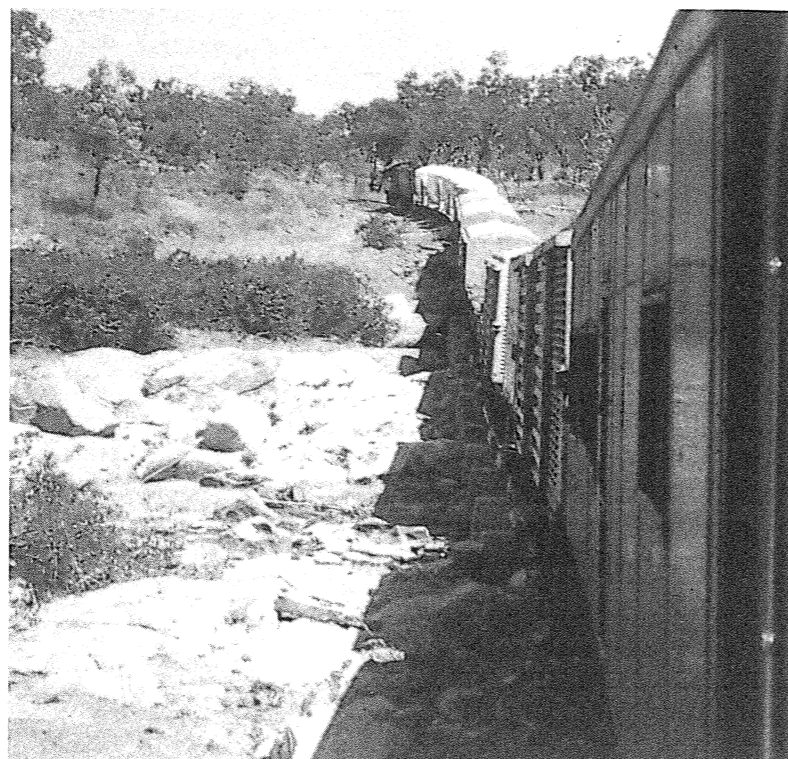
Dans la nuit, nous escaladons la chaîne côtière et traversons la forêt tropicale et ses senteurs. Puis, trois heures plus tard, nous parvenons à Mareeba. Sur la partie droite de ligne exploitée régulièrement, nous avons réalisé vingt-cinq kilomètres par heure de moyenne.

Au-delà, notre train mixte, le "7A90", est le seul train qui parcourt la ligne, une fois par semaine. Partant le mercredi soir, il arrive à Forsayth le jeudi soir, d'où il repart tôt le vendredi matin pour arriver à Cairns très tôt le samedi matin. Sur les trois cents derniers kilomètres du parcours, on croise une seule route goudronnée.

Deux heures d'arrêt à Mareeba, où l'on attelle une quatrième voiture. En fait, un fourgon, du même style que les trois autres voitures, mais avec une peinture encore plus délavée. Il s'agit de la voiture de service du personnel du train, qui comporte une cuisine et ... des lits de camp.

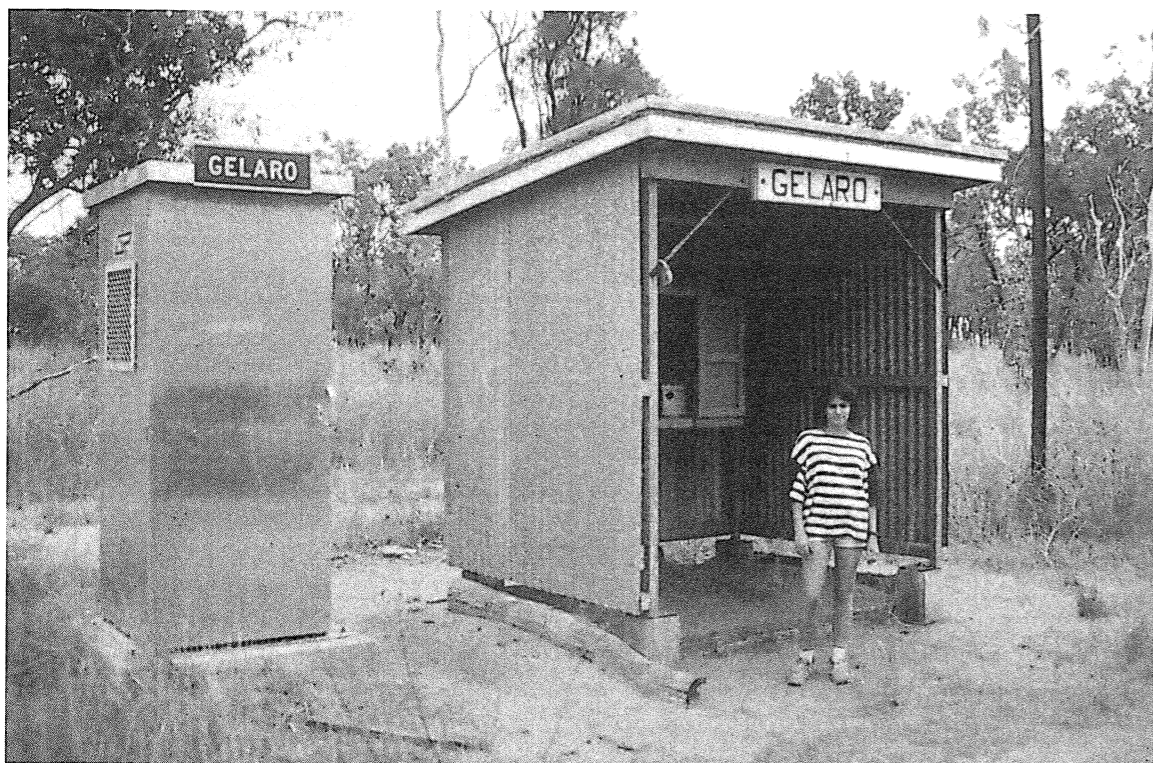
A la gare, pendant ce temps, les cheminots nous offrent le café dans leur local.

**A SUIVRE**



Un cours d'eau à sec ....

(CLAUDE GRAINCE)

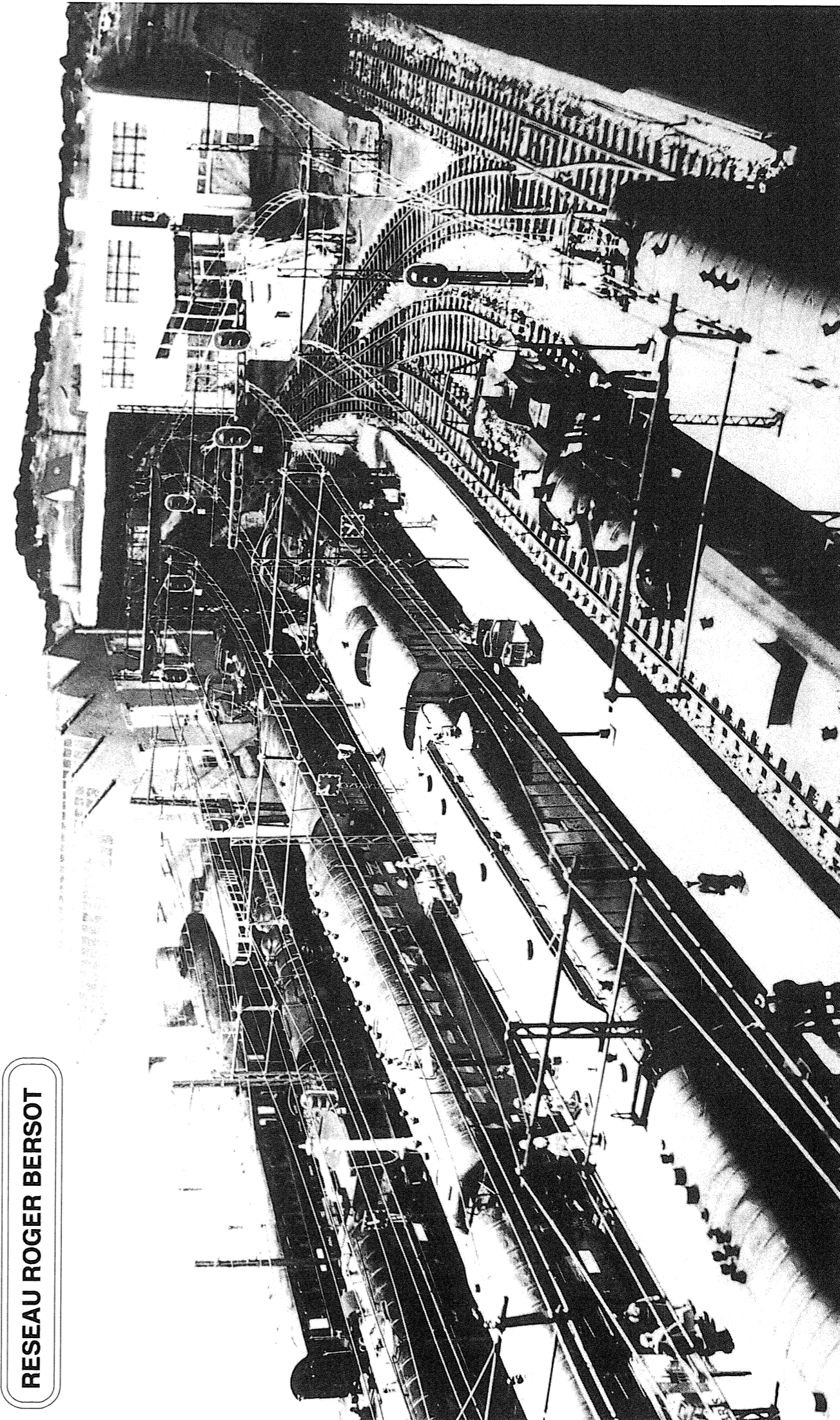


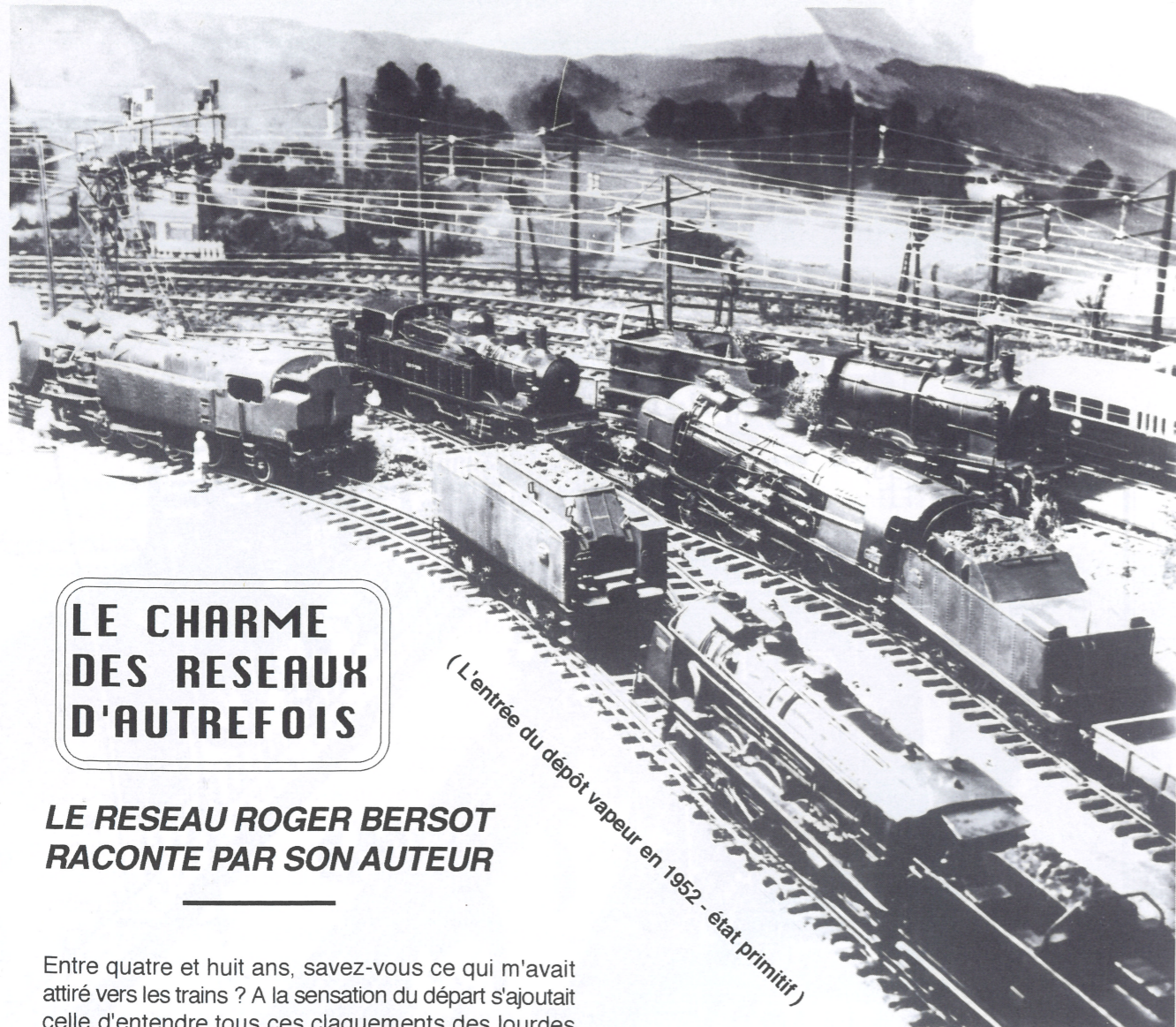
Nous atteignons bientôt Gelaro ...

PAGE 6

## GARE TERMINUS EN 1952

## RESEAU ROGER BERSOT





## LE CHARME DES RESEAUX D'AUTREFOIS

### LE RESEAU ROGER BERSOT RACONTE PAR SON AUTEUR

Entre quatre et huit ans, savez-vous ce qui m'avait attiré vers les trains ? A la sensation du départ s'ajoutait celle d'entendre tous ces claquements des lourdes portières des compartiments, que l'employé devait fermer pour permettre le départ de la rame.

A l'époque, sur une rame en bois multiportes de la banlieue Nord, près de cent portières s'ouvraient vers l'extérieur, d'où les petites plaques émaillées placées près des serrures, rappelant les conseils de sécurité. Chaque réseau avait les siennes, avis aux collectionneurs.

De loin, les locomotives aussi retenaient mon attention. De près j'étais effrayé par le bruit d'échappement des jets de vapeur, mais, à la maison, ce même bruit sortait gaiement de ma bouche, plus fidèle et varié que celui des transistors.

#### MES PREMIERS JOUETS.

Lorsque mon père, certain samedi après-midi, descendait du toit de l'armoire, la longue boîte des trains J.de P., la pose d'un simple ovale, entre la Salamandre et le dessous du lit en cuivre, me procurait autant de plaisir que maintenant. Pourtant ce chariot avant de la locomotive déraillait souvent, court-circuitant l'éclairage de la lampe carbone du rhéostat 110 V. Avec ces trains "tous courants" il n'était pas bon de laisser traîner sa main sur la voie.

Plus tard, vers 1928, ayant le droit de jouer librement,

(L'entrée du dépôt vapeur en 1952 - état primitif)

(PHOTOS ROGER BERSOT)

j'avais en quelques années, amassé un matériel considérable. Tout le contenu des catalogues JEP, HORNBY, MARKLIN et BING dans une certaine mesure (LR n'était pas compatible), était présent. Sans préjugés sur le réalisme dans le monde des petits trains, ce fut ma période la plus heureuse. Des installations à même le parquet dans les pièces du grenier, me permettaient de changer la disposition des circuits de voie à ma guise. Hélas, dès 1944 les choses sérieuses étaient arrivées : il fallait reproduire plus vrai. Donc, remplacement du rail central par une corde à piano plus discrète, apparition sur les circuits de courbes à grand rayon avec du rail profilé en aluminium, (l'emploi du laiton, introuvable, était interdit : réservé aux armes) ... la notion d'un tracé ferroviaire était inoculée, un certain graphisme dans la composition d'un triage, d'un dépôt, d'un garage ... récupération de rails LR (seule marque employant du profilé en zamac), pour fabriquer des aiguillages, des voies.

En 1945 la notion "à l'échelle" s'incrétait !

## LE CHARME DES RESEAUX D'AUTREFOIS

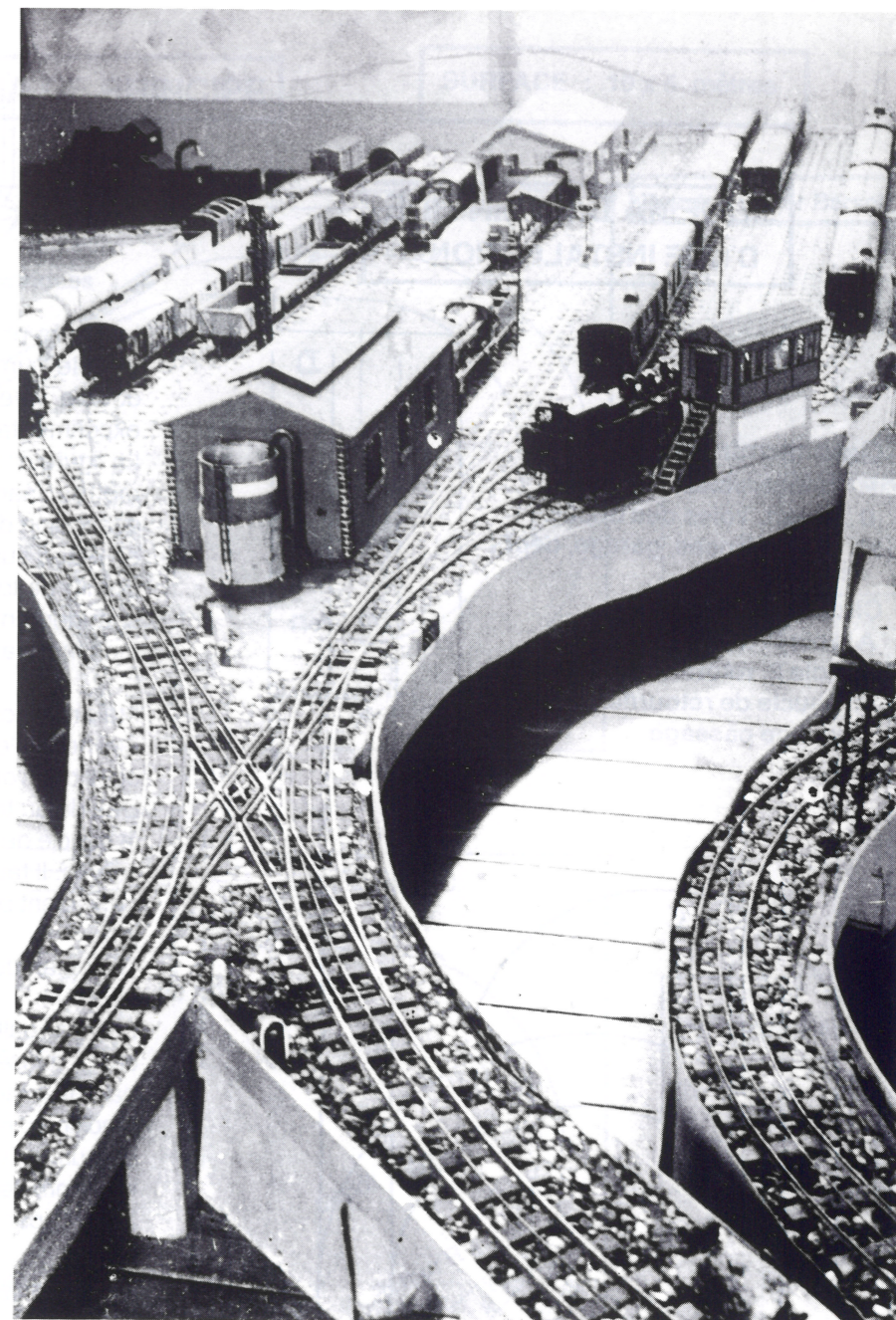
Parcimonieusement commença l'introduction de matériel dit à l'échelle : voitures Marescot, Fourneau... Avec ce genre de matériel les ennuis de circulation commencèrent, tout était à revoir, il fallait repartir sur de nouvelles bases, admettre le principe du montage définitif d'une table de roulement.

Le problème était de trouver des planches à cette époque, puis d'envisager un réseau expérimental pour commencer.

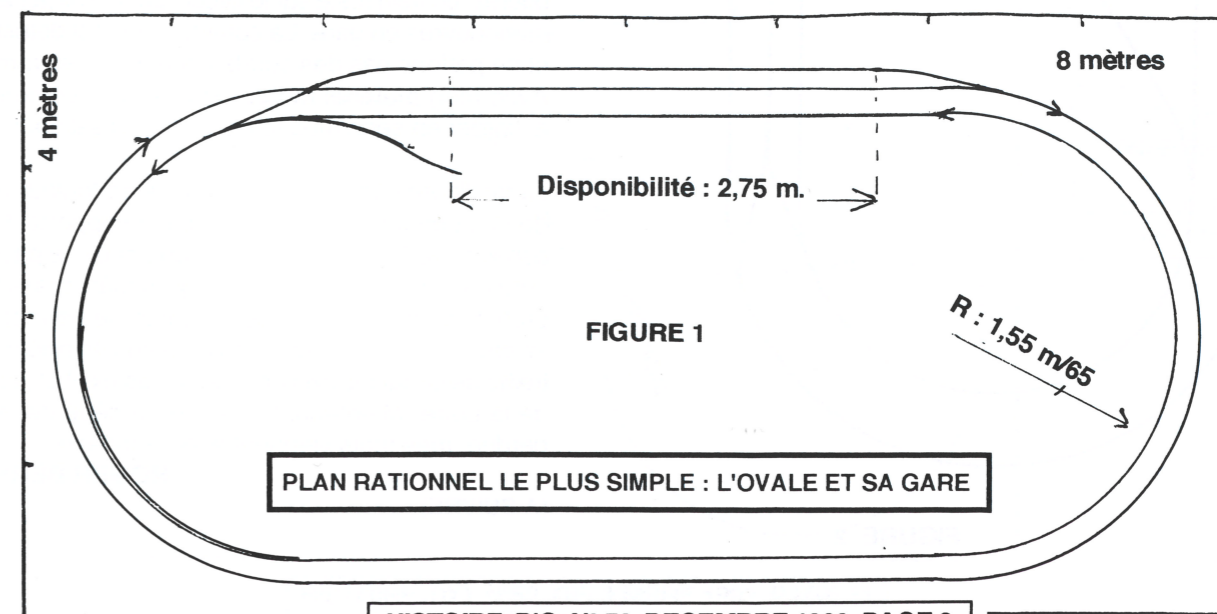
Ainsi nous arrivons à 1950, avec une table enfin conçue en fonction d'un plan bien déterminé, des matières premières qui réapparaissent et une pose des voies qui s'achève.

La configuration de ce mini-réseau occupait une surface de 8 x 4 mètres. A défaut d'un grenier, je m'étais senti le devoir de réquisitionner 2 pièces consécutives, situées au dernier étage du pavillon, trouvant cela moins gênant que de faire passer les voies dans les différentes pièces de l'habitation utilisée pour la vie courante. (Une fois, j'ai même vu un train traverser la cuisine !).

La figure n° 1 représente le plan le plus simple que l'on puisse faire : l'ovale en double voie, sa gare de passage tracée réglementairement et réduite au minimum. Malgré un rayon moyen de 1 m 65, on n'obtient qu'une longueur de voies de stationnement très insuffisante et une circulation monotone dont on se lasse vite.



(Dépôt et triage en 1946 - rails en alu)



**SCHEMA DE PRINCIPE  
D'UNE INSTALLATION**

**Gare terminus**  
**R** retour, voies d'arrivées  
**D** départ, voies des départs  
**G** dépendances, garage, dépôt

**Circuit**  
**A** voie 1, aller  
**B** voie 2, retour  
**C** boucle de retournement  
**I** gare de passage

**LE CHARME  
DES RESEAUX  
D'AUTREFOIS**

ROGER BERSOT

La figure n° 2 montre le principe d'une exploitation valable : un terminus, des dépendances, un circuit double voie ... ce qui fut appliqué sur ce réseau expérimental.

La figure n° 3, avec une plus grande surface ( 10 x 5 mètres, sans obstacles ), permet une meilleure adaptation du schéma de principe. La gare terminus, en étage supérieur, profite de toute la longueur, les circuits de toute la surface, la boucle de circulation de changement de sens disparaissant dessous. C'est mon installation actuellement en cours.

Mais revenons à ce réseau expérimental, qui fut pour moi riche d'enseignements, et qui devrait encourager ceux qui n'ont guère de place.

L'étude du tracé montre tout de suite l'obligation pour la boucle de retournement de descendre au rayon de 0,90 m. Il faut choisir. C'est cela ou rien. Or beaucoup ne veulent pas admettre l'adaptation du matériel roulant.

(Voir plan du réseau dans le prochain H.d'O)

La voie, ballastée avec du liège (passé au moulin à café), possède ses devers du plus bel effet. N'ayant pas de place pour loger des skis sous certaines machines, le rail latéral a été choisi, un fil à 2 mm au-dessus du niveau du rail. Les rampes sont de 17,6 mm et 14 mm par mètre en fortes courbes. La descente de 2,5 mm par mètre.

L'alimentation par plots n'ayant pas été possible, j'aurais pu, pour un meilleur réalisme de la voie, convertir l'installation en 2 rails après 1963. Malheureusement, je n'ai jamais pu constater sur ces réseaux en 2 rails, un fonctionnement non aléatoire dès qu'il s'agit de voies compliquées. D'ailleurs vous remarquerez, un train resté sur le circuit, on ne voit jamais de manoeuvres en gare. La commutation est détestable et ne parlons pas des courts-circuits sur les rames !. Avec mon matériel moteur si diversifié comment y accorder en série mes relais de signalisation ?

La meilleure captation de courant sera toujours celle de la caténaire. Les poteaux qui la supportent sont espacés de 50 à 70 cm. Plus rapprochés, le paysage serait alourdi avec l'emploi de gros mâts massifs en profil H plein. Le moulage au sable ne permet pas, inversement, la reproduction des élégants pylônes en treillis de certaines sections des lignes ex-P.O., au sud de la Loire. Maintenant, avec le procédé de la cire perdue, mes mâts viennent avec l'embase.

ROGER BERSOT

(A SUIVRE)

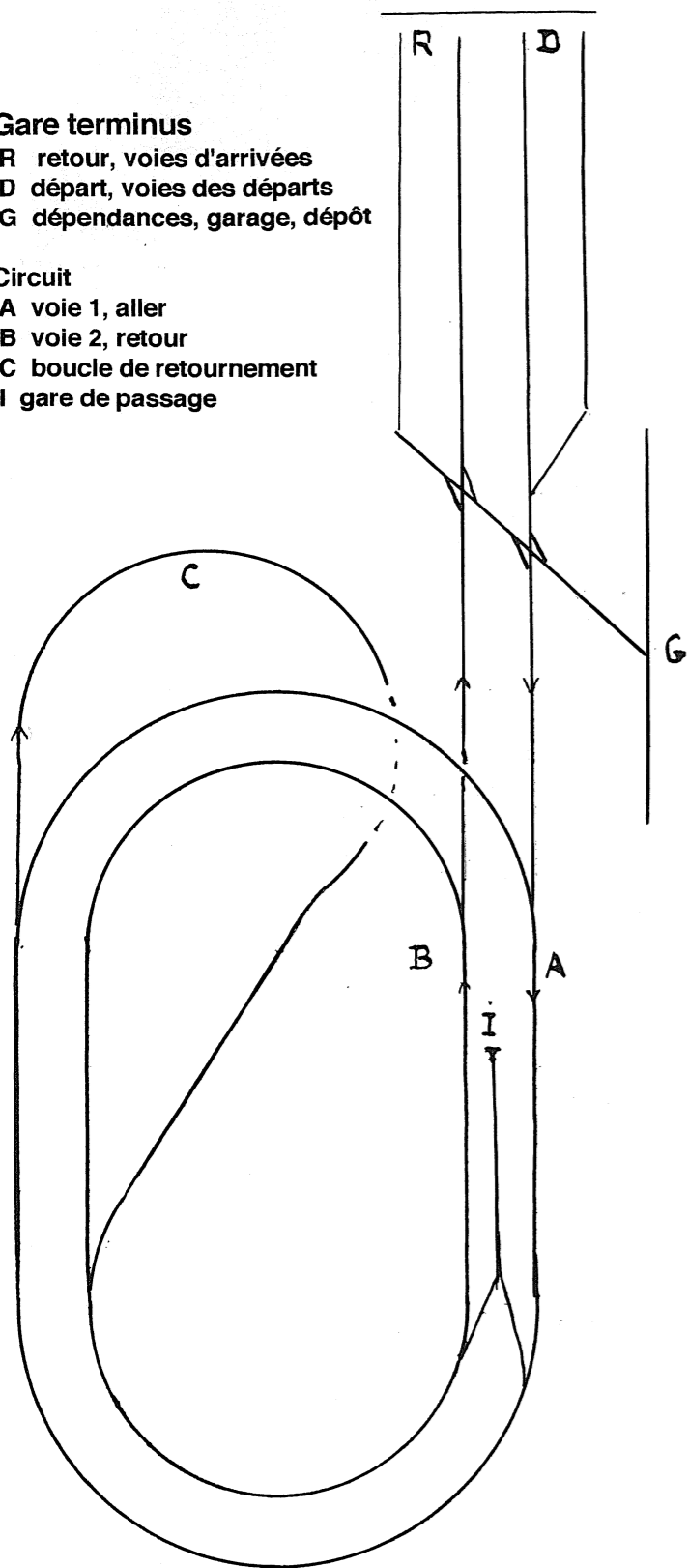
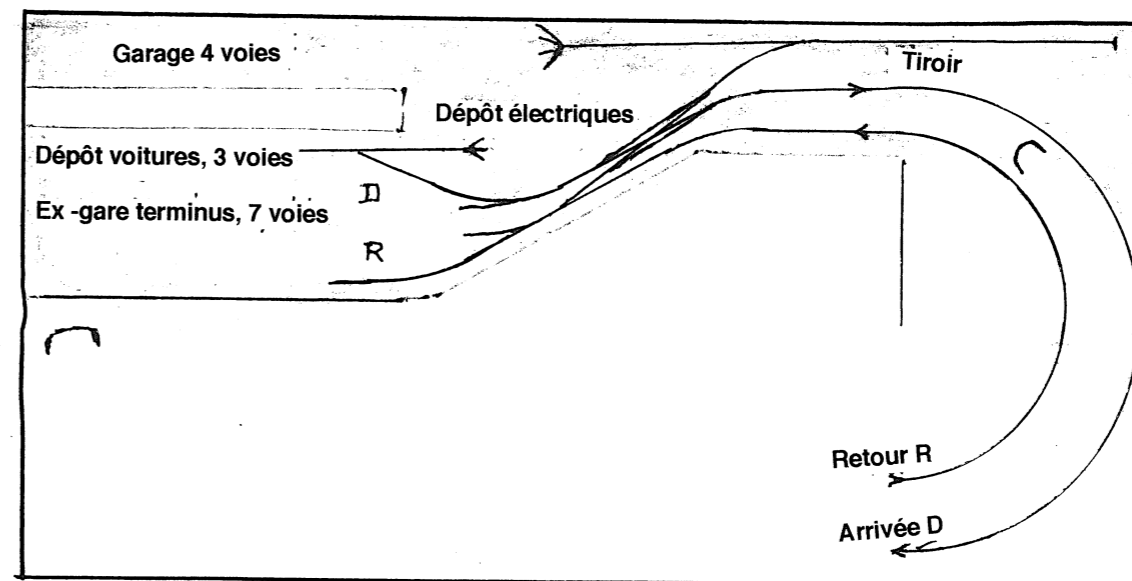


FIGURE 2

**APPLICATION DU SCHEMA DE PRINCIPE**

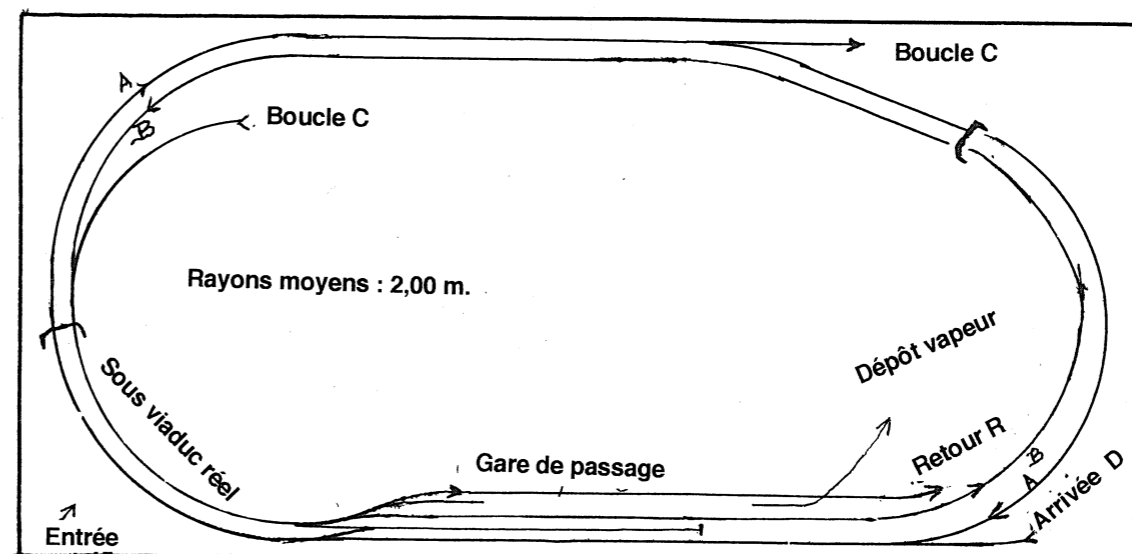
SURFACE : 10 x 5 mètres

Dessins Roger Bersot



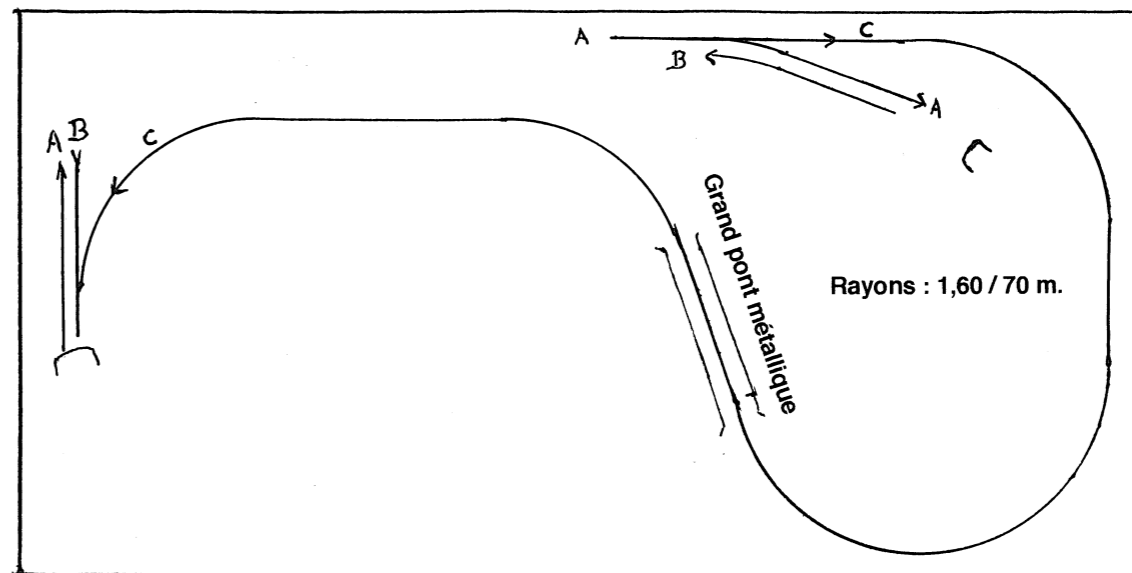
**PLAN SUPERIEUR**

Garage  
Gare terminus



**PLAN INTERMEDIAIRE**

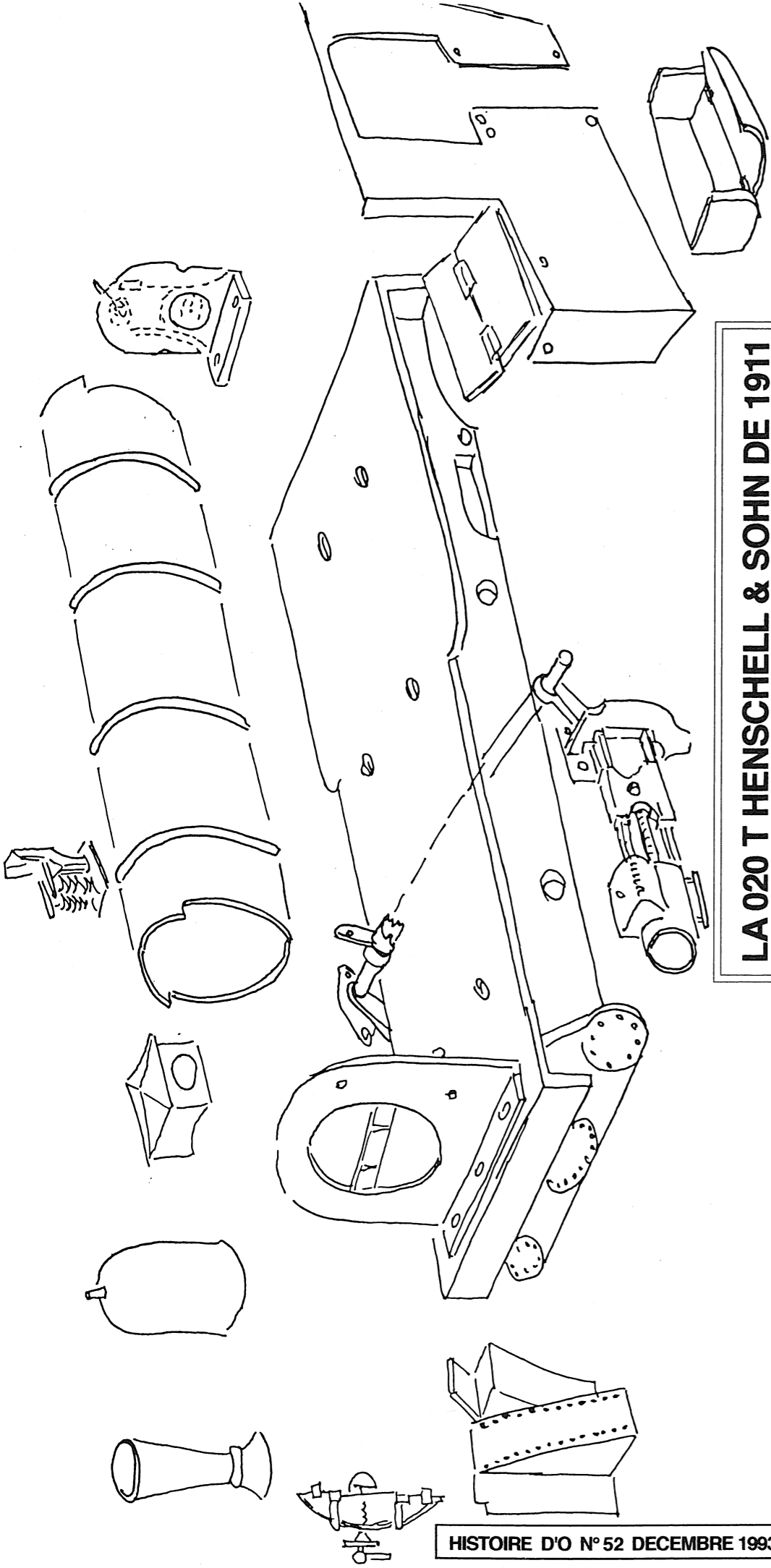
Table de roulement  
Les circuits



**PLAN INFERIEUR**

La boucle de retournement

FIGURE 3



**LA 020 T HENSCHELL & SOHN DE 1911**

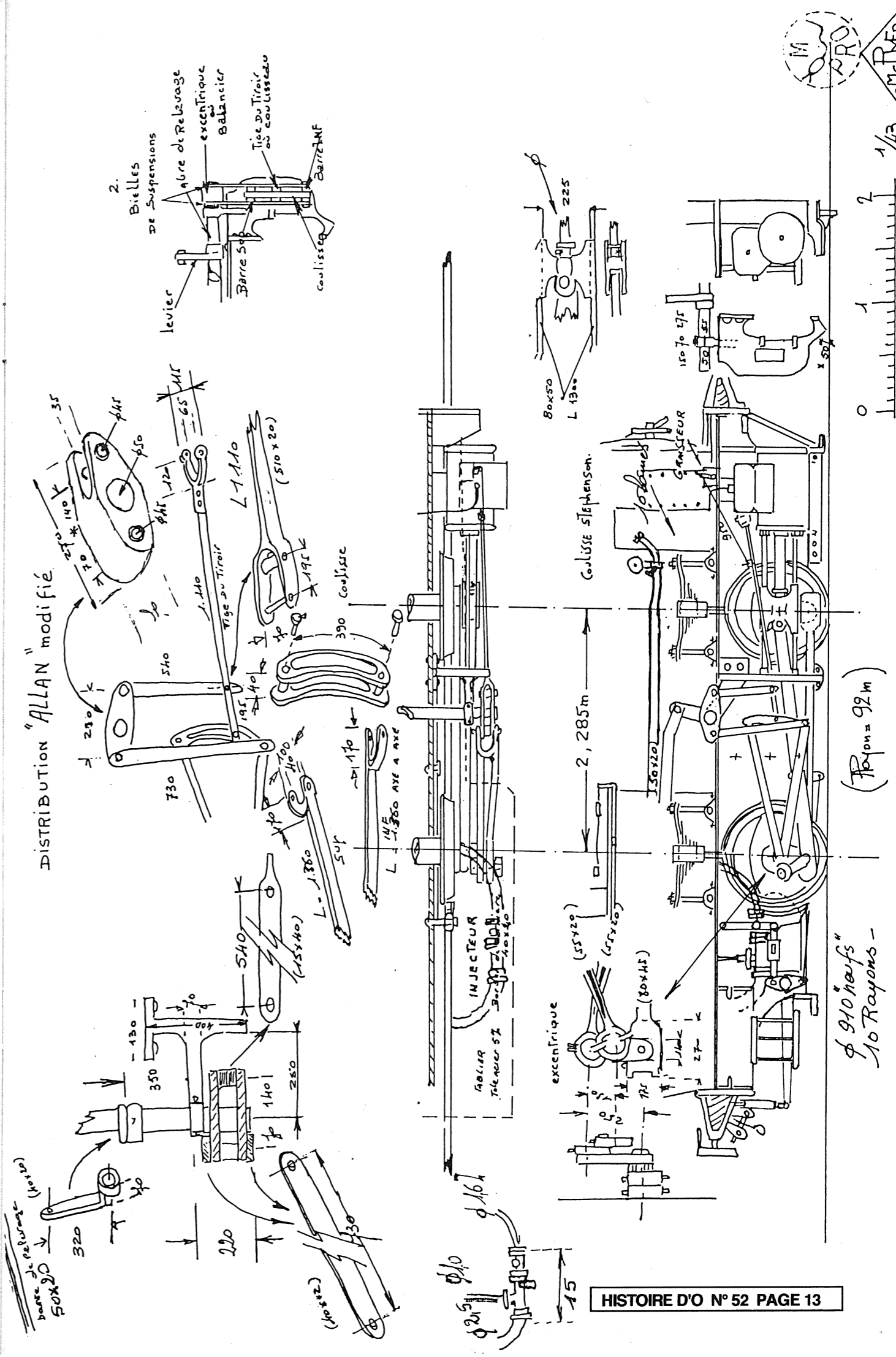
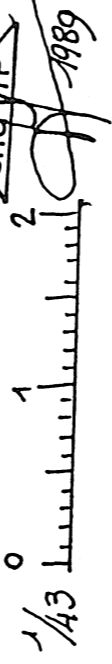
Une étude de Guy Journoleau

Voir H.d'O n° 51



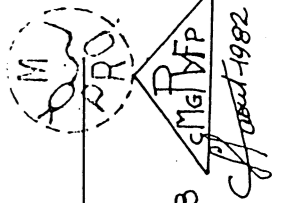
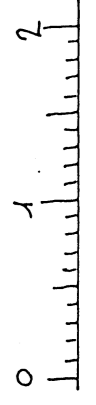
MUSÉE DE LA BARQUE "MPTUR" 5/5

HENSCHEL & SOHN N°10677 DE 1911



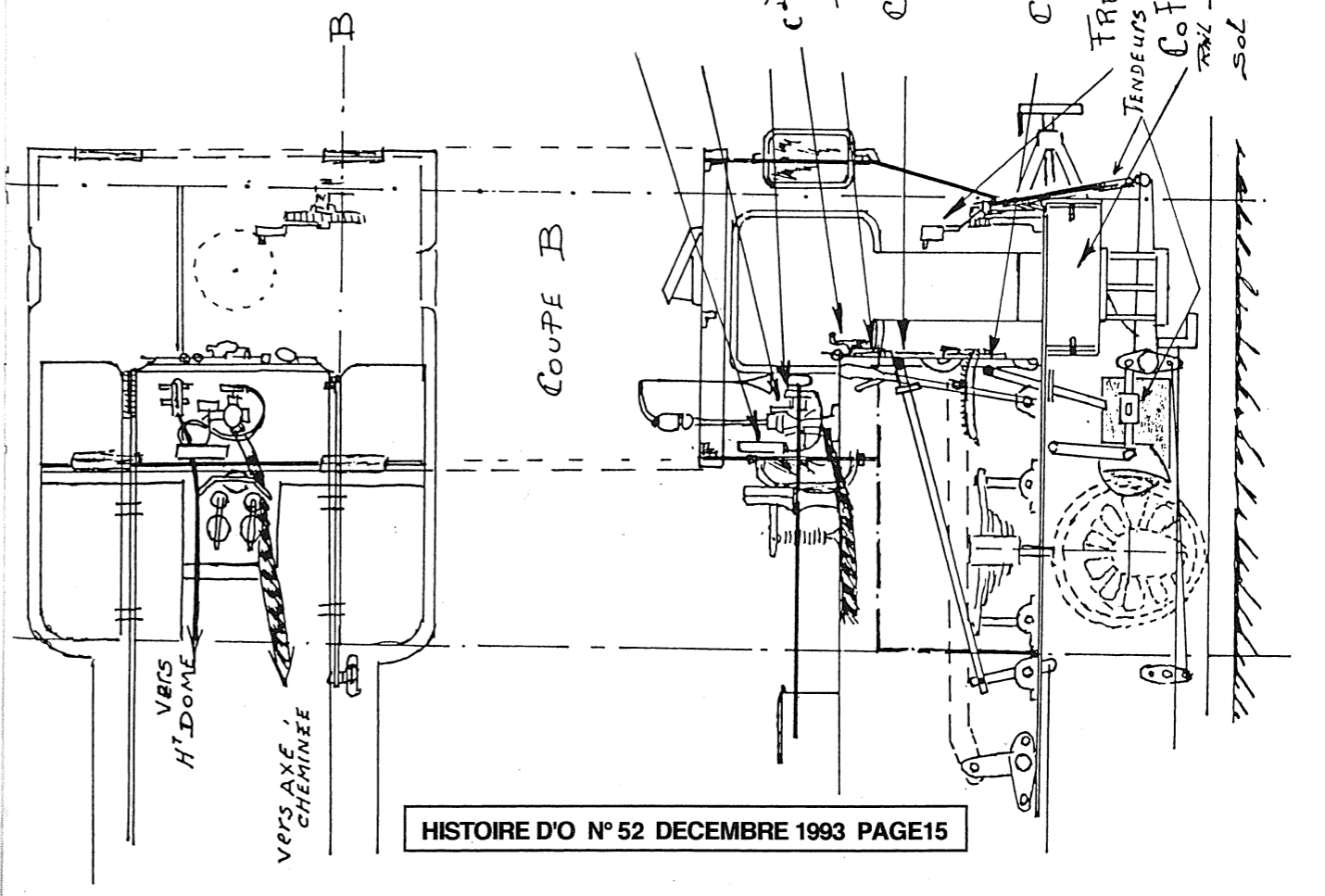
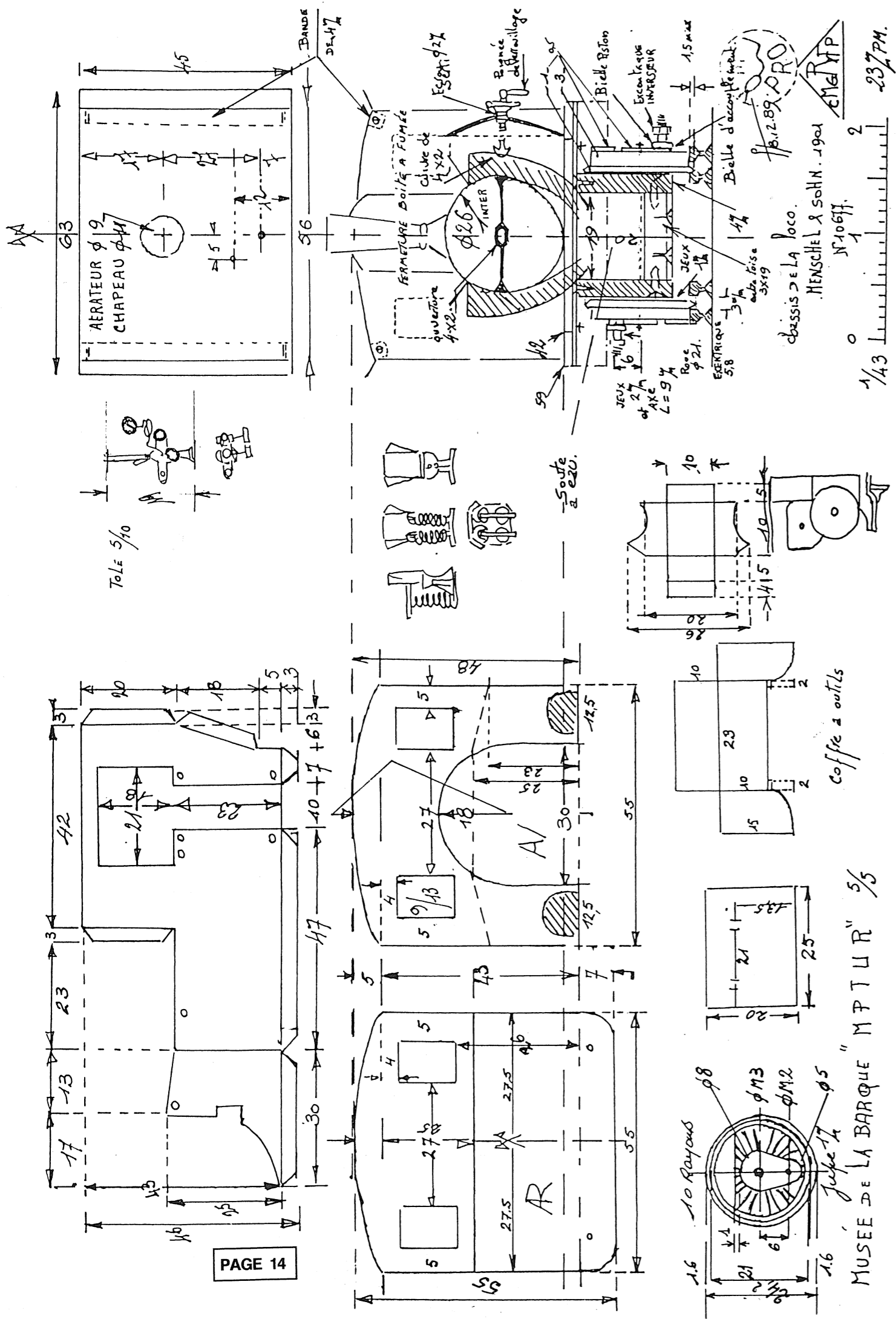
$\phi$  910 "naifs" / 10 Rayons -

MUSÉE DE LA BARQUE "MPTUR" 5/5 HENSCHEL & SOHN N°10677 DE 1911 Kassel.



1/43

1982

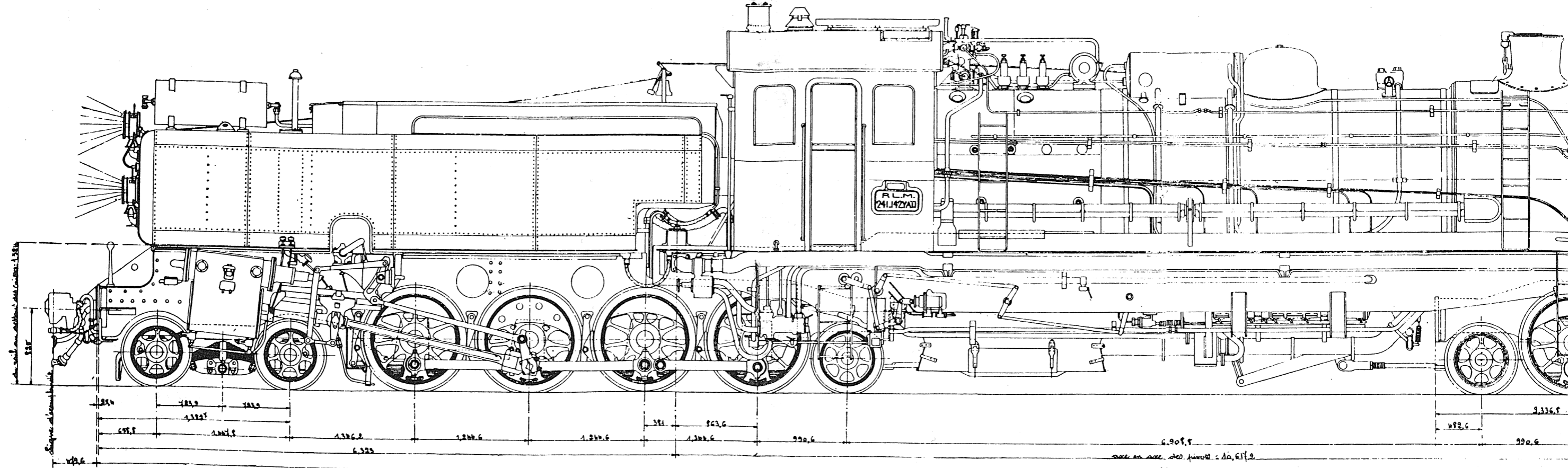


Dans le prochain H.d'O :  
Superdétailage du loco-tracteur  
Y 7100 de A.C.O.

A SUIVRE

1/43  
PRO  
MPTUR  
1982





### UN MONSTRE EN METRIQUE (144 tonnes)

En 1932, le PLM Algérien fait construire, par la Société Franco-Belge, des machines à vapeur articulées type 231-132 (Double Pacific), à voie normale, et des machines 241-142 (Double Mountain), à voie de 1,055 pour la ligne de Blida-Djelfa.

C'est cette dernière que nous proposons aujourd'hui. Dans le prochain numéro d'H.d'O, nous donnerons, comme à l'habitude, le plan du châssis au 1/43,5, accompagné de la liste des pièces KIT-ZERO utilisables sur ce modèle.

ATTENTION : Les roues de cette machine ne sont pas au catalogue K.Z., mais si au moins 4 ou 5 postulants se manifestent pour construire le modèle, nous les réaliserons.

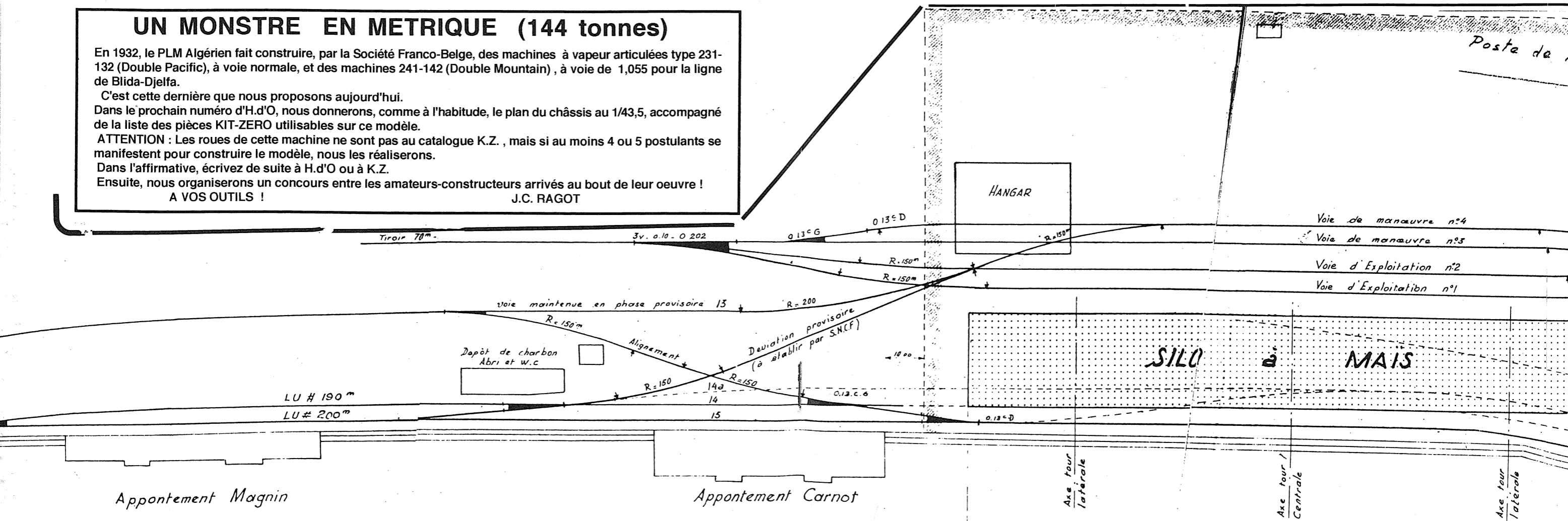
Dans l'affirmative, écrivez de suite à H.d'O ou à K.Z.

Ensuite, nous organiserons un concours entre les amateurs-constructeurs arrivés au bout de leur oeuvre !

A VOS OUTILS !

J.C. RAGOT

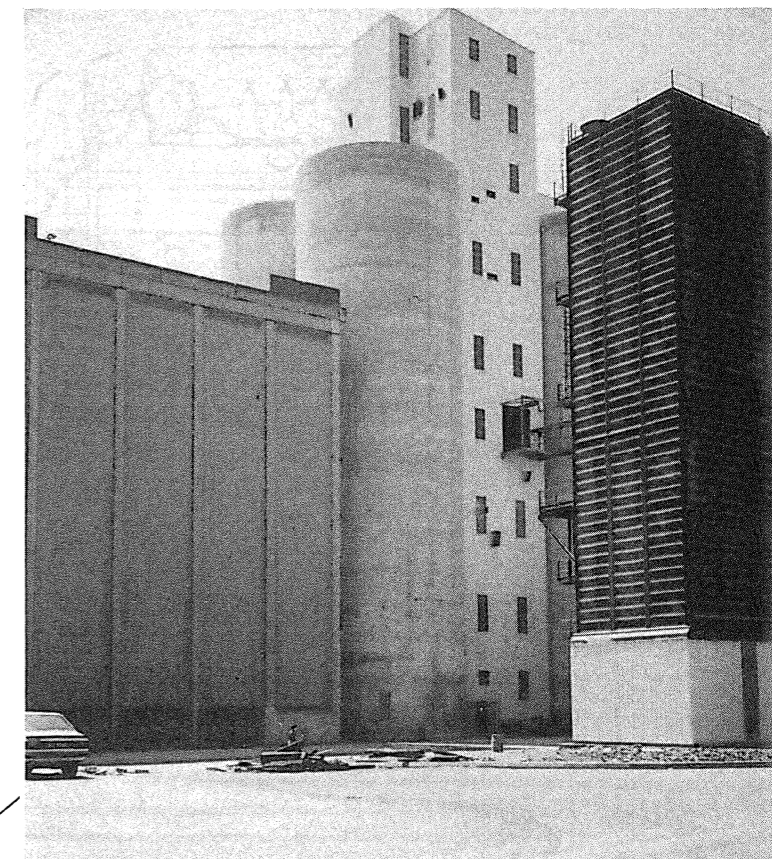
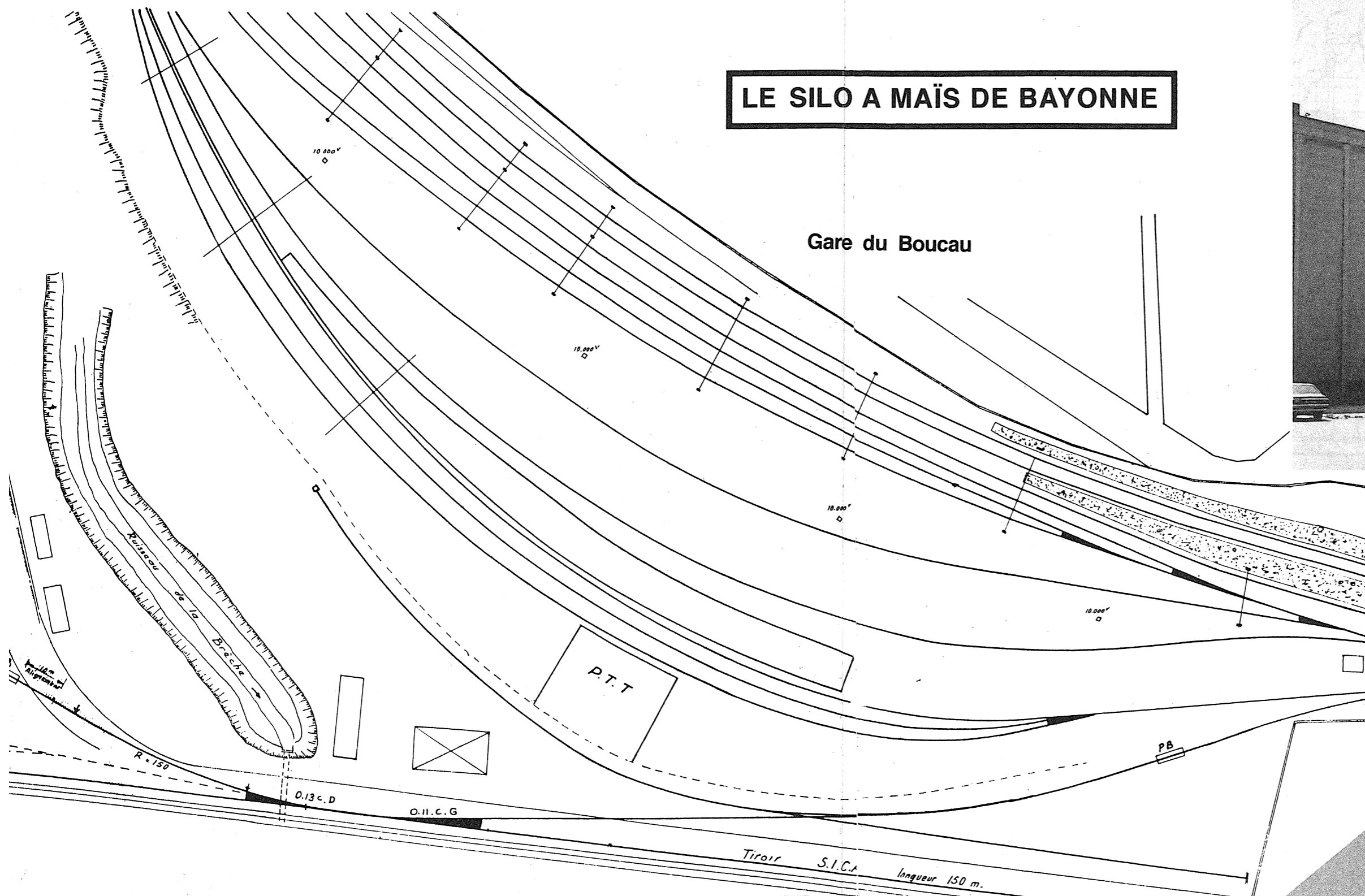
Poste de 7



### LE SILO A MAÏS DE BAYONNE



# LE SILO A MAÏS DE BAYONNE



Echelle : 1 / 1000

C'est évident : un chemin de fer sert à relier, entre elles, des zones d'activités complémentaires. Ainsi, que votre réseau soit un oval classique ou un linéaire (point to point !), il est bon de parsemer son itinéraire d'activités diverses.

Aujourd'hui j'aimerais vous proposer une idée de réalisation pouvant être spectaculaire. Il s'agit du silo à maïs de Bayonne. D'un côté, le chemin de fer qui alimente le silo et, de l'autre, les appontements qui permettent aux cargos d'accoster pour charger le maïs.

Dans mes archives j'ai retrouvé un dossier (Mémoire explicatif) qui date de l'époque où je devais assurer la direction des travaux de ce silo (Finalement ma destinée m'a conduit au Pérou). J'ai donc la chance de posséder les plans d'ensemble de cette réalisation.

D'autre part, notre ami Robert Laborde a effectué, l'année dernière, un reportage photographique à votre intention.

Donc, rendez-vous dans le prochain numéro pour la suite de l'étude.

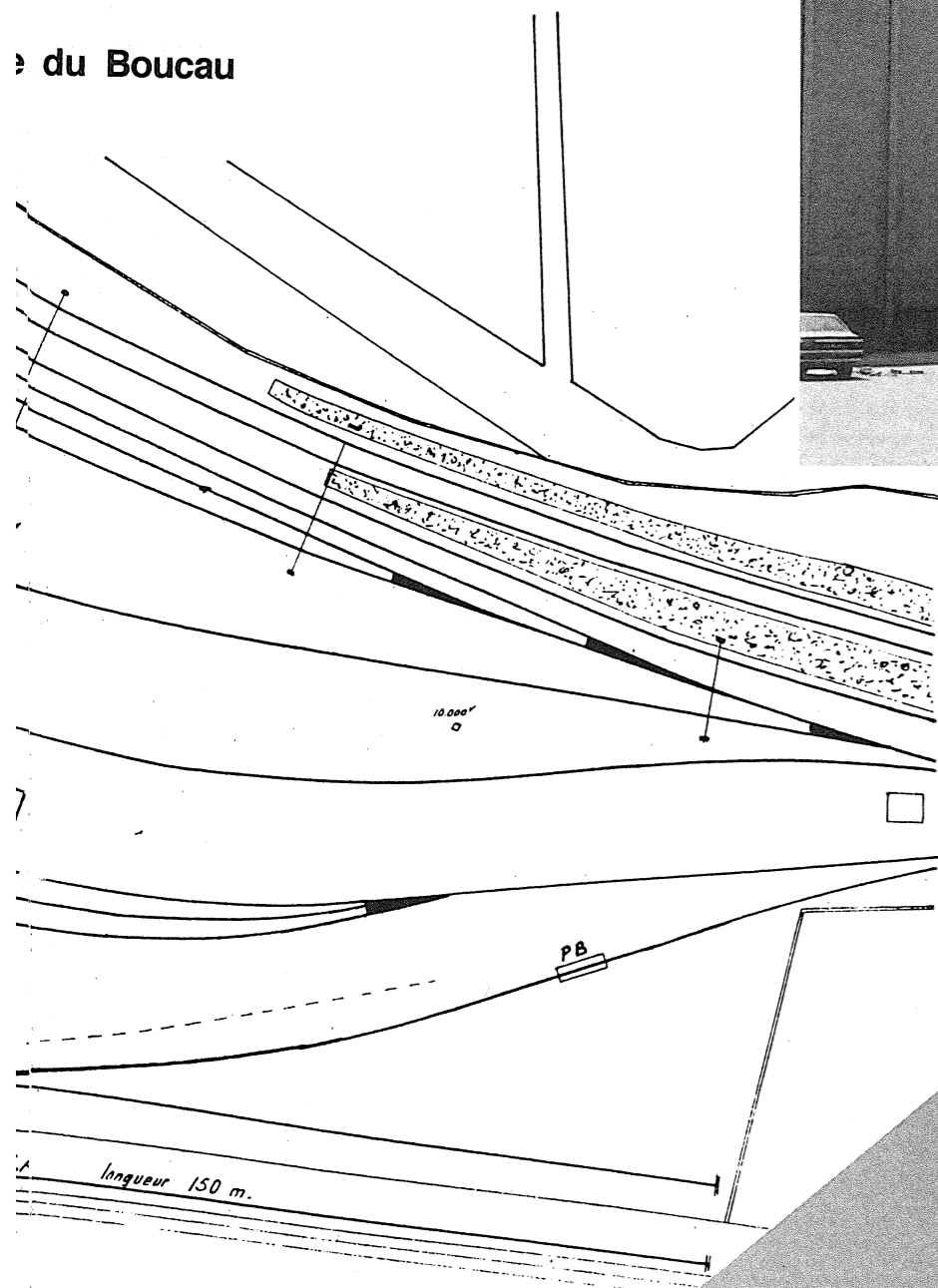
Jacques Archambault

L'Adour

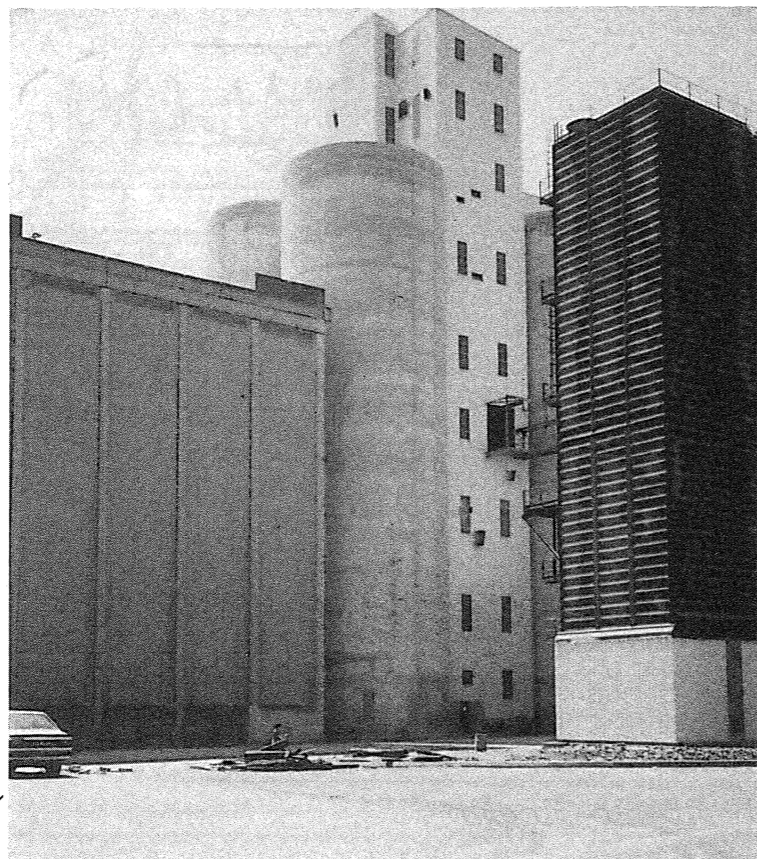


# A MAÏS DE BAYONNE

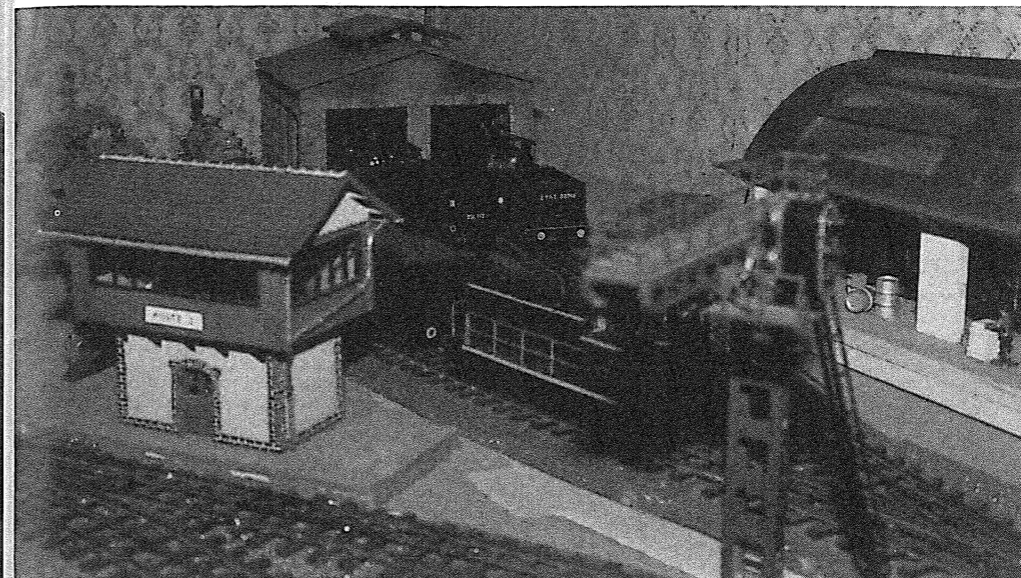
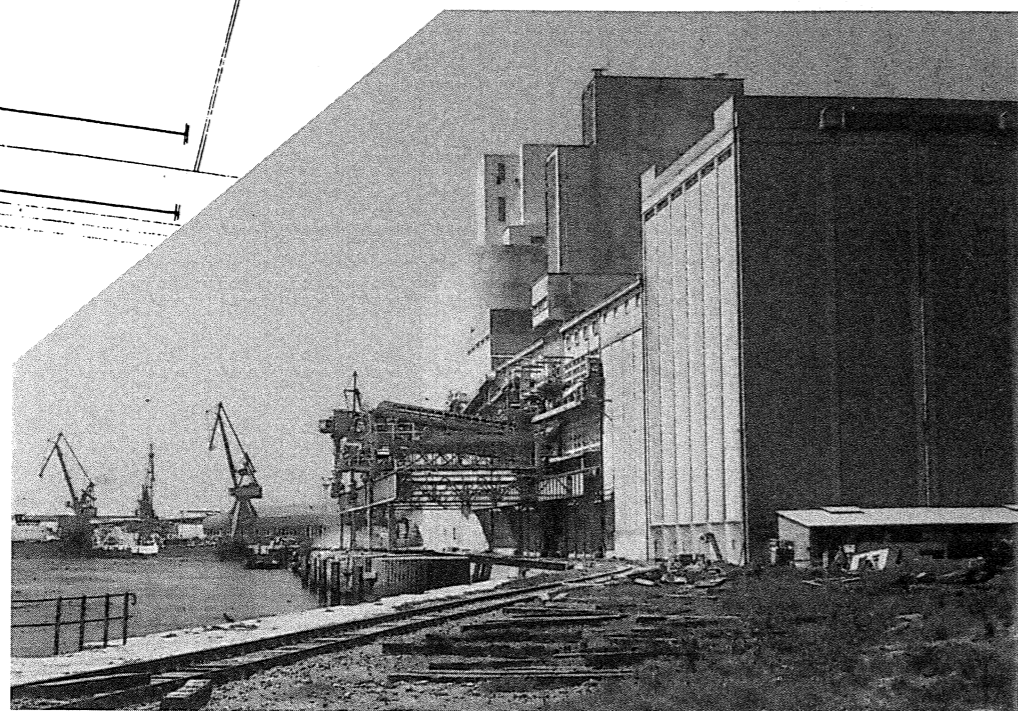
e du Boucau



L'Adour



Echelle : 1 / 1000



## LE DEPOT ET SA ROTONDE

DOCUMENTATION  
JEAN-CLAUDE RAGOT

VOIR H.D'O N° 50-51

Petit dépôt : Robert Loïc

En même temps qu'elles prennent du combustible, les machines doivent s'alimenter d'eau; cette dernière provision doit même être renouvelée assez fréquemment en cours de route, surtout pour les locomotives à marchandises. A cet effet, on dispose dans les dépôts et dans les gares, au droit des quais à combustibles, ou sur des voies spéciales, ou encore le long des voies principales, à l'endroit où stationnent les machines des trains, des appareils de prise d'eau nommés *grues hydrauliques*.

Ces appareils consistent en une colonne creuse, en fonte, de 3 mètres de hauteur environ, branchée sur la conduite d'eau de la gare et munie d'une soupape actionnée par une manivelle ou un volant à vis. L'eau en pression, qui s'élève dans la colonne quand on ouvre la soupape, est amenée dans les caisses à eau du tender au moyen d'un tuyau flexible en cuir ou d'un bras mobile en fer. Un robinet d'échappement, placé à la base de la colonne et qui s'ouvre automatiquement quand on ferme la soupape d'arrivée d'eau, permet à l'eau qui est restée dans la grue de s'écouler et empêche l'appareil de se briser pendant les temps de gelée. Dans certains cas, on se sert de la grue hydraulique pour supporter la lanterne d'un réverbère, toujours utile en cet endroit.

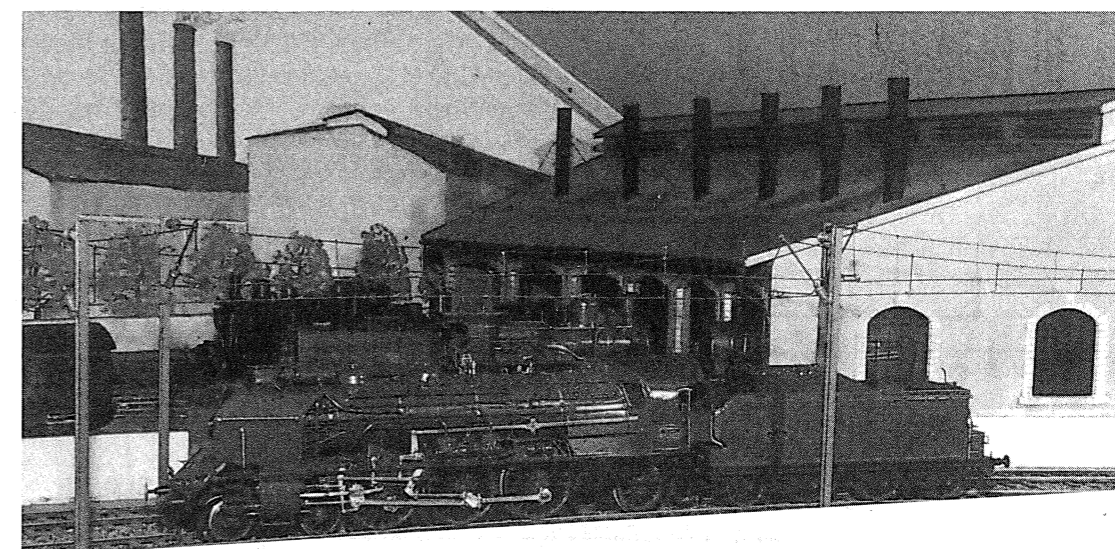
L'eau qui alimente les grues hydrauliques leur est distribuée par une canalisation semblable à toutes celles des distributions d'eau ordinaires. Cette eau provient de réservoirs spéciaux, où elle est amenée de diverses manières.

On peut, dans certaines localités importantes, s'abonner à la Société qui fournit l'eau à la ville; mais le plus souvent les Compagnies élèvent elles-mêmes dans leurs réservoirs, au moyen de pompes à vapeur, l'eau d'un cours d'eau voisin, ou à défaut celle d'un puits.

La machine hydraulique est établie soit dans un bâtiment spécial, soit dans la tour qui sert de soubassement au réservoir lui-même. Cette dernière disposition, outre qu'elle est plus économique, a encore l'avantage de permettre de tenir toujours l'eau du réservoir à l'abri de la gelée, en y faisant passer la cheminée de la machine à vapeur.

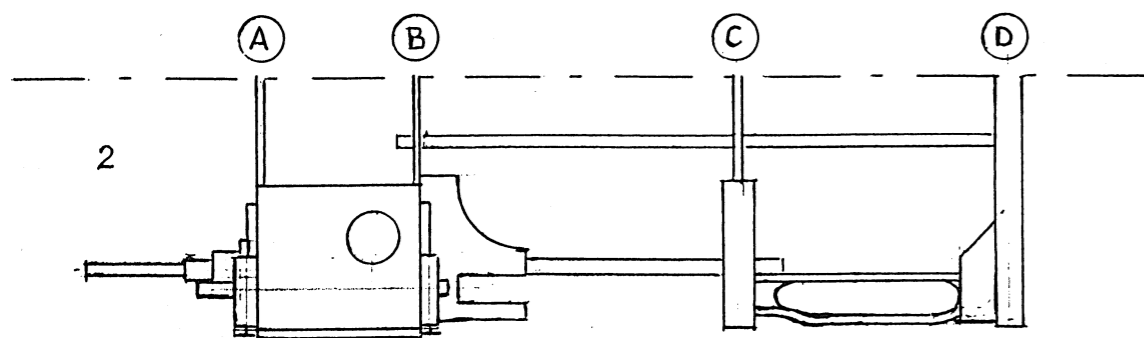
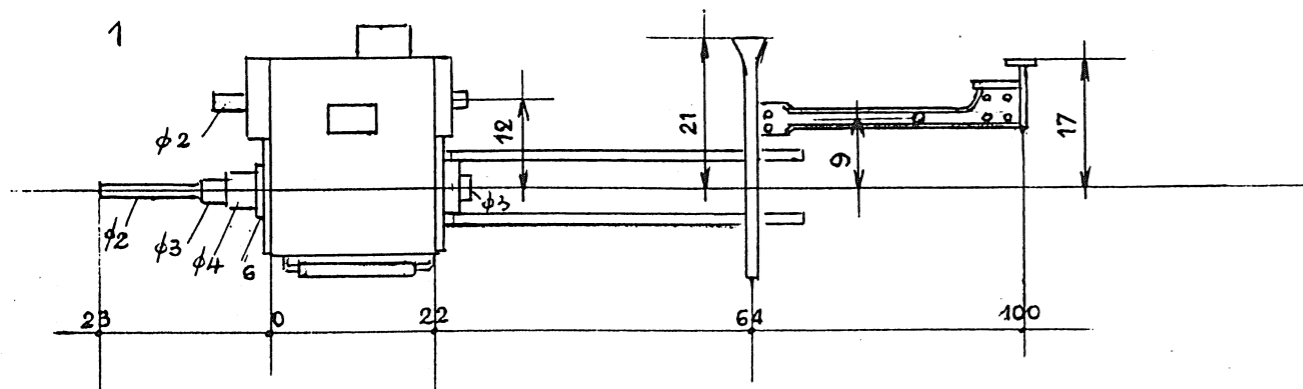
Les réservoirs sont généralement en tôle, de forme cylindrique et à fond sphérique; ils reposent sur la maçonnerie du soubassement, par l'intermédiaire d'une couronne formée de segments en fonte. Quelquefois ils sont entourés d'une enveloppe isolante en bois surmontée d'une toiture. Leur capacité varie dans de très grandes limites, de 20 à 250 mètres cubes et au-delà. Pour les grandes capacités, il est souvent plus avantageux d'accoupler deux réservoirs alimentés par la même machine. Enfin, pour les très grandes gares (comme à Paris-Saint-Lazare, par exemple), on construit quelquefois des réservoirs tout en maçonnerie, auxquels on peut donner alors une contenance très considérable.

Ci-dessous : un dépôt moyen : réseau Barbé

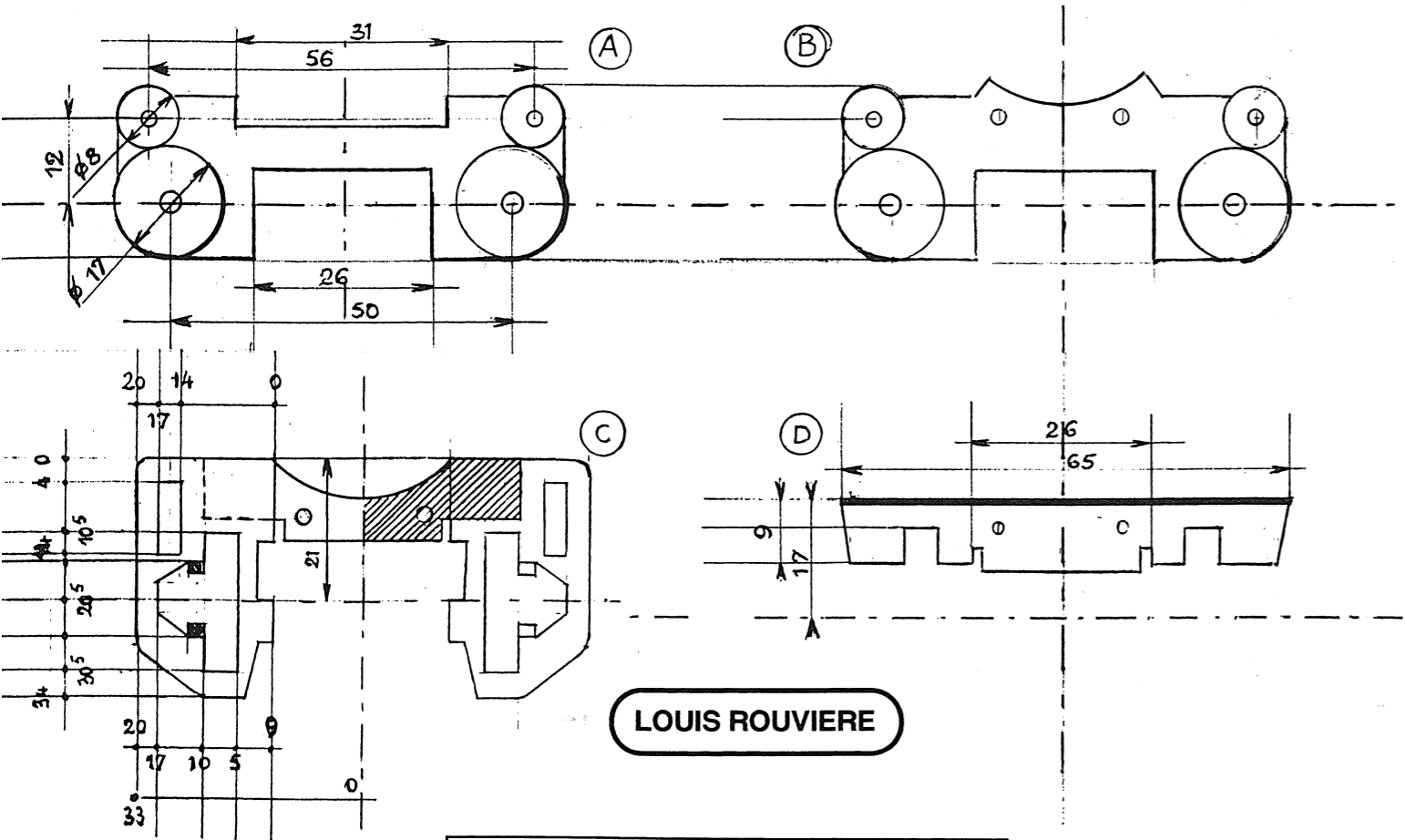




3. CYLINDRES & SUPPORTS DE DISTRIBUTION



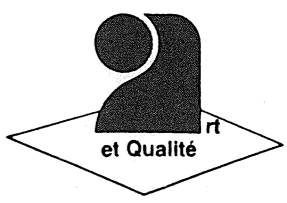
LA 4 DM PLM



LOUIS ROUVIERE



Locostyl



NOUVEAUTES 1993 / 1994

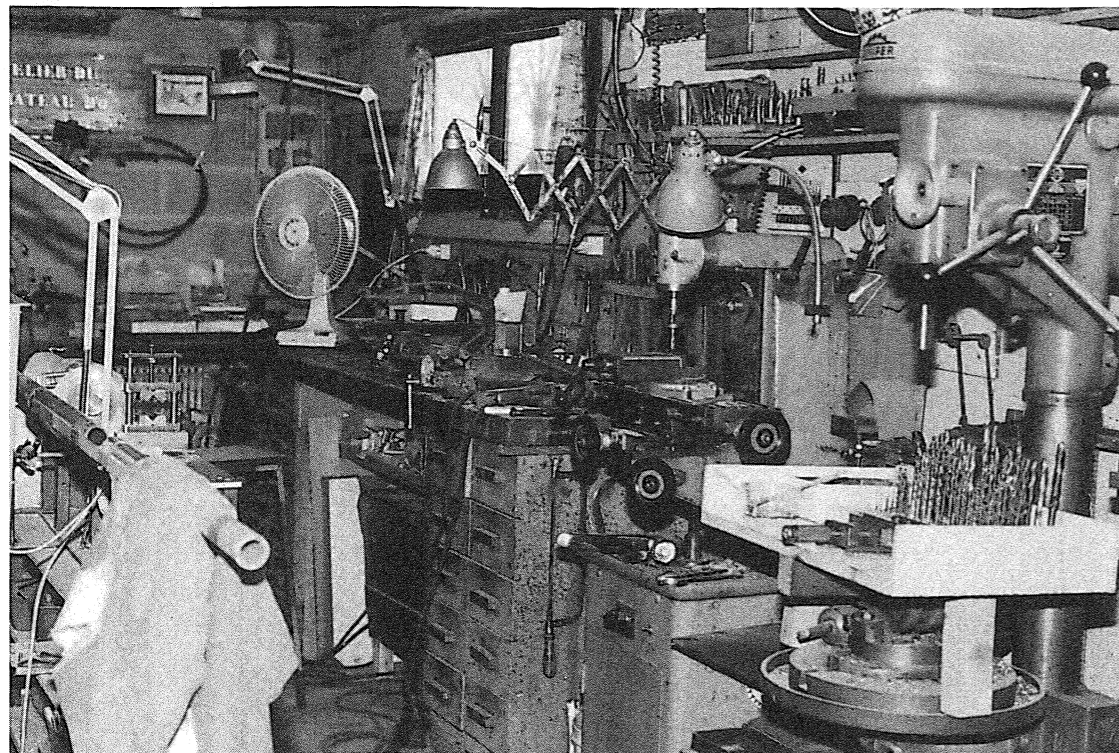


CC 14100 ECHELLE 0

Fabrication entièrement laiton

Pour tout renseignement, contactez M. MOUTIER,

LOCOSTYL, 13 rue du Mai, 94440 VILLECRESNES



## L'ATELIER DU CHATEAU D'O

( photos J.Archambault )

### UN ENTRETIEN AVEC FRANCOIS LALUQUE

par Jacques Archambault

(Voir H.d'O n° 51)

#### François Lalouque :

Lorsque la demande se précise je lance une série. Je fais tout le tournage, le réglage étant réalisé par Jeanine (\*). Elle fait la découpe et le sablage, et moi je fais la peinture. On est organisé !

**H.D'O** - Donc votre châssis laiton est découpé par vos soins ...

**F.L.** - Oui, tout est fait ici, sauf le moteur, la visserie et la photogravure ( les plaques de constructeurs). Tout ce qui est à plat est réalisé en laiton, même les pare-fumée mis en forme à la plieuse. Toutes les pièces qui ont des formes spéciales sont moulées, le modèle-maître étant en laiton. Ces pièces moulées sont en métal de ma composition, que j'achète chez le fondeur selon prescriptions, en pains de 7 kg.

**H.D'O** - Quand vous livrez un modèle il est sablé et peint, donc ?

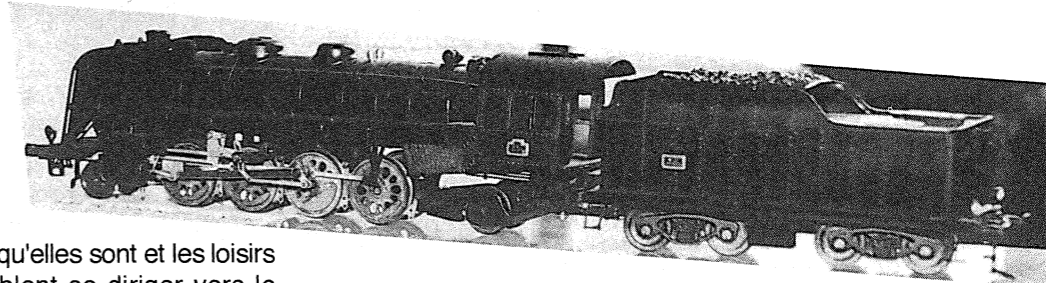
**F.L.** - Il est peint avec de la peinture Glasso utilisée pour les Mercedes et BMW. C'est une super-peinture à 3 composants. je fais le mélange et je peins une

série. Il n'y a pas d'apprêt, le sablage le remplaçant. Mais il ne faut pas toucher la pièce sablée avec une main nue, sinon il faut recommencer. J'ai une cabine de sablage, une de peinture et un séchoir. Les filets sont faits au tire-ligne. J'ai essayé des tas de trucs mais il n'y a rien qui va en dehors du tire-ligne.

**H.D'O** - Et la Rimaucourt ?

**F.L.** - Elle continue, c'est une machine qui plaît. Cependant, en ce moment on nous demande surtout des "R". C'est le modèle qui plaît. En Zéro, actuellement, je n'ai pas d'autres projets. C'est trop tôt pour décider. Il faut déjà que je fournisse les "R". J'ai de la demande jusqu'à l'année prochaine. Alors !. Et puis je veux faire une Mallet à l'échelle G. Il n'y a pas assez de clients en Zéro, alors il faut que je fasse du métrique. Il y a aussi des gens qui font les deux écartements. Ceux qui font du zéro ont souvent un budget qui ne leur permet pas d'acheter plus d'une loco par an, voire tous les deux ans. Ca, on comprend bien. Alors j'essaie de faire ce qui se vend. On va essayer de continuer jusqu'à la retraite.

## L'ATELIER DU CHATEAU D'O



**H.D'O** - Les choses étant ce qu'elles sont et les loisirs augmentant, les gens semblent se diriger vers le modélisme.

**F.L.** - Oui, d'accord, mais les sous ... ?

**H.D'O** - C'est vrai, mais ce genre de loisir est tout de même l'un des moins onéreux. A l'heure actuelle, le cinéma est bien plus cher, par exemple.

**F.L.** - Oui, comme ça, c'est vrai, il y a des gens qui pensent ainsi; mais, à mon avis il n'y a guère que les mordus qui viennent au chemin de fer.

**H.D'O** - Que pensez-vous de la radio-commande ?

**F.L.** - A mon avis ça ne ressemble à rien. C'est tellement facile de brancher 2 fils sur le rail et de faire marcher !

**H.D'O** - Pour un réseau de jardin, c'est pas mal ...

**F.L.** - Ah oui, alors d'accord pour le jardin, oui. Mais alors, pour le Zéro, un réseau de jardin, vous m'excuserez, mais je ne suis pas client. Si vous venez un jour que je "chauffe", alors vous n'aurez plus envie de toucher au Zéro.

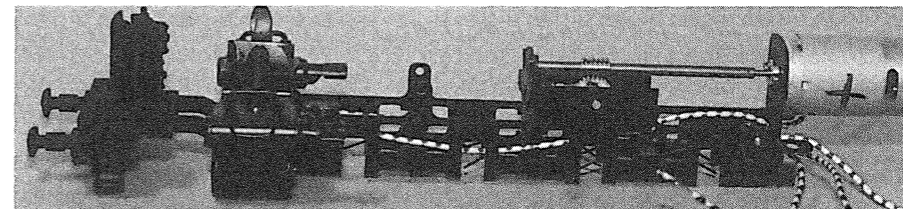
**H.D'O** - Bon, mais je crois que l'avenir du Zéro c'est le petit réseau de jardin. Les gens, aujourd'hui, ont des pavillons avec un jardin de 5/600 m<sup>2</sup>, pas plus. Donc on peut installer un petit réseau dehors, avec, par exemple, une gare dans le garage. Le réseau dans un grenier, comme on en voyait autrefois ... il n'y a plus de grenier !

**F.L.** - Pour ça, ma 141 R a un tender entièrement vide qui permet d'installer ce que l'on veut. Perrin avait commencé à étudier un bruitage qui était bien. Il me l'a fait entendre. Mais, je ne sais pas pourquoi, il n'a plus l'air décidé de le faire.

**H.D'O** - Si vous le voulez bien, on va s'arrêter là, en se donnant rendez-vous au GEMM.

**F.L.** - Ca oui, on ne manquera pas cette expo. C'est la plus intéressante de l'année. La Porte de Versailles dure trop de temps. Huit jours ! Le GEMM, c'est une expo, vous voyez, où l'on se sent bien.

(\*) Madame Lalouque





## LES NOUVEAUTES

Le deuxième set de la **2D2** est disponible. Référence : 2 - C - 10. Prix : 1510 F.

**KIT-ZERO - 7 rue Villebois-Mareuil - 93270 SEVRAN**

.....  
La **CC 14100** en laiton et bronze fin. Cabine aménagée. Eclairage constant avec lampes subminiatures. Roues laiton nickelées satinées. Motorréducteur Maxon (axe monté sur roulement à billes). Transmission orthogonale réversible par pignons hélicoïdaux, en acier sous carter (sans courroie ni vis sans fin. Tension nominale : 0 à 12-14 V, courant continu 2 rails. Prise de courant effectuée sur toutes les roues par palpeurs à ressort (sans effort sur les roues). Boggies articulés sur rotule, au niveau des axes des roues. Tous les essieux sont montés sur roulement à billes. Grande puissance de traction. Rayon d'inscription minimal : 1 m. Deux numérotations possibles : CC 14110 et CC 14197.

**LOCOSTYL - 13 rue du Mai - 94440 VILLECRESNES**  
Tél. 45 69 80 67

.....  
**Voiture grand confort** 1ère classe, A8tu A8u : caisse en résine choc armée, éclairage 12 v. régulés, bogies et châssis métalliques. Modèle monté, peint et décoré : 3950 F. Le kit (non peint) : 1250 F.

**CC 72000** : caisse en résine choc. Mécanique : 4 essieux moteurs munis de roues inox et de 4 motorréducteurs "Minimotor", soit 1 par essieu. Ventilateurs de toiture fonctionnels. Feux à inversion.

Modèle monté, peint et décoré : 9750 F (TTC)

La caisse avec les côtés de boggies (résine) : 790 F.

La caisse habillée et peinte : 3250 F.

La poutre motrice : 3750 F.

**J.M.G. CONSTRUCTEUR, 76/78 rue de Beaujardin**  
**37000 TOURS (Tél. 47 64 21 06)**

.....  
**Kit wagon Paris-Orléans**, 2 essieux plate-forme, avec cabine de serre-frein, plancher en bois, châssis en laiton photo-gravé et pièces de fonderie à la cire perdue. Prix : 500 F. (sans les roues).

**Grue hydraulique** P.O. ou PLM. Kit : 160 F.

**JOHN BOYLE. Renseignements : RENE CHEVROT, 7 rue du Maréchal Davout. 91800 BRUNOY (60 46 97 35)**

.....  
**030 T OUEST "BOER"**, mise en service en 1892, par la Cie. de l'Ouest, pour la traction des trains de banlieue, des omnibus légers ou des marchandises.

Kit de 3 pièces en résine (soute à charbon, cabine et ensemble tablier/chaudière/bacs à eau/traverses, de pièces en métal blanc et laiton photogravé. Châssis en maillechort, moteur Mashima 18/33, roues Slatter's suspendues... Prix 1900 F. - **DUTON-PRODUCTIONS**  
**90 rue du G. De Gaulle. 77000 MELUN (64 52 42 17)**

**LOCO-TRACTEUR Y 6200** Kit tout laiton, 2 motorréducteurs Escap, nombreux sous-ensembles visés, roues F.S. cabine aménagée, poids : 800 gr., capots av. et ar. formés, toit livré cintré ...

1er set de montage, châssis, transmission : 1500 F.

2ème " , tablier, traverses équipées : 1000 F

3 " capots, cabine aménagée : 1000 F

EN PREPARATION : pont tournant de 24 m.

**MODELES REDUITS J.C.R. La Petite Hütte - 47230 LAVARDAC (53 65 53 26)**

.....  
**Voiture Ouest** modernisée, B6t 36701-37849, référence n° 4315

**Voiture 3ème classe**, ex DRG Cid Bad-11, référence n° 4317.

Kits complets, tout laiton, photogravure, pièces moulage cire perdue, caisse précambree, essieux suspendus, aménagement intérieur complet, F.S., notice en français ...

**HOBBY-TEKNIK, Klaravägen 1, S - 69154 KARLSKOGA SWEDEN**

.....  
**Wagon à ranchers type K 50**, haut de gamme, timonerie de frein, suspension fonctionnelle, plancher bois, roues bandages inox, peint et décoré : 2950 F.

**262 AE PLM - 2CC2 SNCF**, modèle haut de gamme reproduit dans ses moindres détails, 6 moteurs réducteurs, timonerie de frein, cabines aménagées, compresseur, ventilateur ..., longerons avec vrais rivets, éclairage fonctionnel, peint châssis noir et caisse vert PLM ou vert foncé SNCF : 40000 F

**230 D du NORD** (en service de 1908 à 1969). étude en cours.

**242 A1** (en service sur le réseau de l'Etat en 1932. Radiée en 1961) : en projet.

**232 B PLM** : en projet.

**CHRISTIAN MAUDUIT et ALAIN JARRY, Route de St. Laurent - 18100 VIERZON (48 75 14 75)**

.....  
**Voiture de la CIWL** : flancs en altuglass et polystyrène, résine de polyuréthane pour les bouts de caisse et le toit, photogravure et fonderie pour les pièces de précision, boggies à la cire perdue et articulés, roues Slatter's, aménagement intérieur ... montage facile.

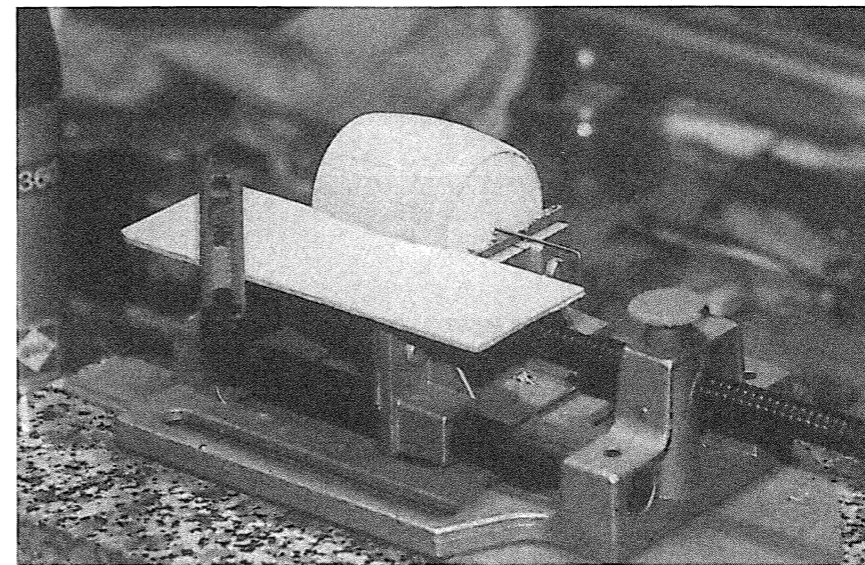
Voiture Salon Flèche d'Or, le kit : 3450 F

Voiture Pullman Cuisine Flèche d'Or, le kit : 3750 F

Boggies, la paire : 1500 F

**GILBERT LEBEC, 49 rue A. Daudet - 84850 CAMARET (90 37 21 29)**

.....  
**Les wagons à boggies USA 18 TP - Les poteaux 1500 V type Sud/Est - Les kits de camions (Renault AHN à rideles, Bernard isotherme, tracteur Far pompiers de Clary - HAXO-MODELE, 35 rue de Chars - 95640 MARINES (30 39 88 65)**



## wagon bifoudre J.C.R.

### Le KIT

(Photo J.A.)

Ceux qui ont reçu le kit du wagon bifoudre de J.C.R. vous le diront : la notice de montage est extrêmement bien faite. Sur 18 pages format A4, vous avez une foultitude de dessins et perspectives. Y compris un plan d'exécution d'un gabarit permettant d'assembler le châssis sans aléas.

Mais il n'y a rien sur les foudres dont il faut, pourtant bien réaliser les douves par rainurage. A chacun de se débrouiller !

Voici comment je m'en suis tiré : j'ai réalisé deux fonds de foudre en carton fort et j'ai enfilé une tige de métal pour avoir un axe de rotation du foudre. Celui-ci étant posé sur un étai (voir la photo) et les lignes à réaliser étant repérées

par un point de crayon tous les 5 mm, j'ai tracé les joints des douves au crayon, en m'aidant d'une planchette posée sur l'étai.

Une fois le tracé terminé, il suffit de rainurer au cutter, toujours en s'aidant de la planchette.

Autre chose (non encore testée) : pour fixer les cercles, en partie haute, sur les foudres, on peut enfoncer un petit clou de laiton au droit de chaque cercle et immobiliser ceux-ci par des points de soudure.

Je dois cette astuce à Roger Plante, l'un des techniciens de l'équipe J.C.R.

Jacques Archambault

## LE TRAIN DE JARDIN MISE AU POINT

La radio-commande des trains de jardin est une innovation des plus intéressante et je serais tout particulièrement séduit si on pouvait l'associer à la vapeur vive. Mais pourquoi décrier les autres systèmes ? Si Mr. Jon Bentz, lorsqu'il utilisait l'alimentation traditionnelle, passait la majeure partie de son temps à nettoyer les rails et vérifier les connexions électriques (voir Histoire d'O, n° 51, page 24), c'est qu'il s'y était mal pris. Tous ceux qui m'ont rendu visite ont bien vu que l'exploitation extérieure traditionnelle, avec ses automatismes, fonctionne très bien, ma voie étant, cependant, en laiton.

Amateurs traditionnels (et peu fortunés, ce qui, aussi, est de tradition), ne vous laissez pas décourager !

Les difficultés du trafic extérieur sont d'origine mécanique, non électrique. Traction autonome ou non, il faut, de toutes façons, nettoyer les voies avant

usage. On y trouve des feuilles, des brindilles, des graines, du gravier, de la poussière, des fientes, des plumes, etc. Il y a aussi la mousse envahissante, les plantes qui engagent le gabarit. Il faut parfois remettre en place les éléments de voie qui "cheminent" par suite des variations de température.

Mais n'exagérons rien ... Le nettoyage préalable à l'exploitation de mes 150 m. de ligne extérieure, en voie double par endroits, me demande moins d'un quart d'heure, même après une interruption de trafic de plusieurs semaines.

Les travaux d'entretien électrique sont quasi nuls, bien que la voie ait été posée entre 1960 et 1970.

**BERNARD GUINOT**





**CONSTRUCTIONS TOUT METAL, LIVREES MONTEES  
PRETES A ROULER, OU EN KITS A ASSEMBLER**

**141 R 1230**

( NOIRE OU VERTE )

**RIMAU COURT**

**2 D 2 5516**

**BB 12001 - Y 7100**

**AUTORAIL X 5500**

**REMORQUE XR 9500**



CATALOGUE COMPLET CONTRE 10 TIMBRES OU C.R.I.

ATELIER DU CHATEAU D'O - 63 RUE du PLESSIER à VILLARET - 77730 CITRY  
Tél. : 1 - 60 23 72 68

**PETITES ANNONCES**

(Gratuites pour les abonnés)

Vends, Elettren, boîte d'origine : voiture restaurant n° 4218 D P. Nouveaux boggies. Jamais roulé.  
CLAUDE MORICARD, 67 avenue Saint-Paul - 26200 MONTELMAR

Vends, état neuf, boîtes d'origine :  
2 kits Outrance Kit-Zéro, 9000 F pièce.  
1 kit Courte-queue Kit-Zéro, 7960 F.  
1 kit 141 R 1214 Semblat, 8000 F.  
2 kits wagons couverts K2 CFF Rittech S.A., 1000 F pièce.  
GABRIEL CHABBERT, Résidence Les Dauphins, n° 2  
12 rue des Cités. 34300 AGDE (Tél. 67 21 25 22)

**GUIDE DU ZERO**

CET ESPACE VOUS EST RESERVE

DEMANDEZ-NOUS  
LE TARIF

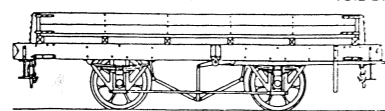
**LOMBARDI R & C**  
Notre programme de production :  
BLS Be 5/7 : livrable  
SBB Be 4/6 : septembre 1993  
SNCF CC-7100 : 1994  
SBB Be 6/8 111 : 1995  
Demandez-nous nos prospectus.  
LOMBARDI R.CC - VIA COMO 9  
I - 20090 CUSAGO (MILANO)



**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



Etal à Belles Eclairies  
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

**GEMM 93**

**BALLADE EN PHOTOS**

(Voir pages 32 & 33)

Les savants et autres ethnologues se demandent encore comment les mégalithes de l'île de Pâques, au visage prognathe et aux chapeaux haut de forme, ont pu être transportés jusque sur ces plates-formes qui leur permettent de défier les ans, tout en dédaignant l'océan qui gronde dans leur dos. Hé bien, c'est tout simple et **Michel Denonfoux** l'a trouvé dans le silence de son atelier : ces artistes mystérieux utilisaient un chemin de fer à voie étroite (photo n° 2). Le concasseur de pierres (n° 1) et l'atelier (n° 3) témoignent de son talent, mais ne semblent plus s'attaquer aux énigmes telluriques.

Claude Berri et Zola restent sans influence sur **Daniel Houel**. Dédaignant le "plat pays" et ses corons, cet artiste (mondialement) connu, ne vibre que pour l'Amérique du Far-west.

Je ne sais si les pionniers de la "ruée vers l'or" étaient plus heureux que les Gueules-Noires de Germinal, mais il est bien vrai que le métal jaune a plus d'attrait que le charbon. En tous cas, sa mine du "Grand Central", perchée sur ce piton, est un petit-chef d'oeuvre. (Photos 4 et 5).

**Michel Paul et le Rambolitrain** nous ramenaient en "douce France". Mais, curieusement, à contre-courant de la mode; remplaçant un jardin public, que nous avions, en son temps, apprécié, par un terminus secondaire. Diable ! Cela se pourrait-il dans la réalité ? (Photo n° 6)

Le réseau du Vivarais a beaucoup de succès parmi les membres du GEMM. **Philippe Nicot** s'est amusé, avec des pots de Plastiroc, à reproduire le Riotard. Quel travail ! Et c'est superbe. Il n'y manquait que la réverbération de la chaleur sur les rochers et le chant des cigales dans les broussailles (Photo n° 7)

J'ai essayé, mais en vain, de photographier cette entrée de tunnel et sa galerie éclairée par une guirlande de mini-lampes. Au bout, un miroir donnait une extraordinaire impression de profondeur. C'était super.

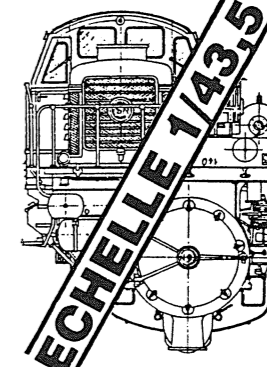
On m'a assuré que le Directeur de cette mine est également le Président du GEMM : **Bernard Junk**. (Photos n° 8 et 9)

**Le GEMM 93 c'était un accroissement de 50 % de la surface, tous les artisans français, des Anglais, des Italiens, des Suédois ... un décor plaisant, un accueil sympathique, un état-major souriant, une organisation parfaite, beaucoup de bonne humeur et des trains, encore des trains et toujours des trains !**

Jacques Archambault

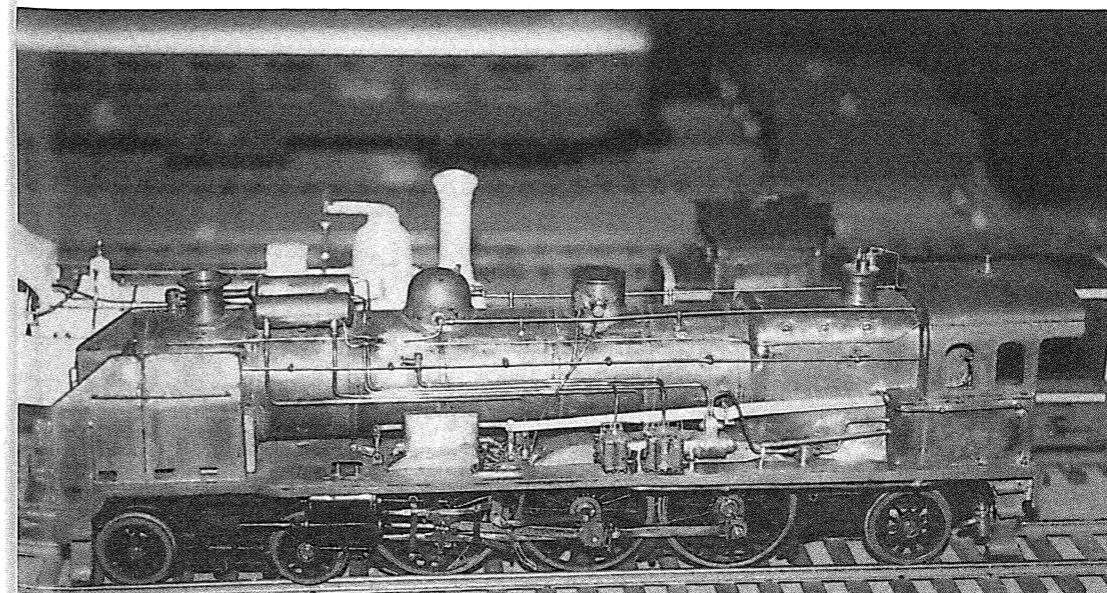
**KIT ZERO**

7, rue Villebois-Mareuil  
F - 93270 SEVRAN

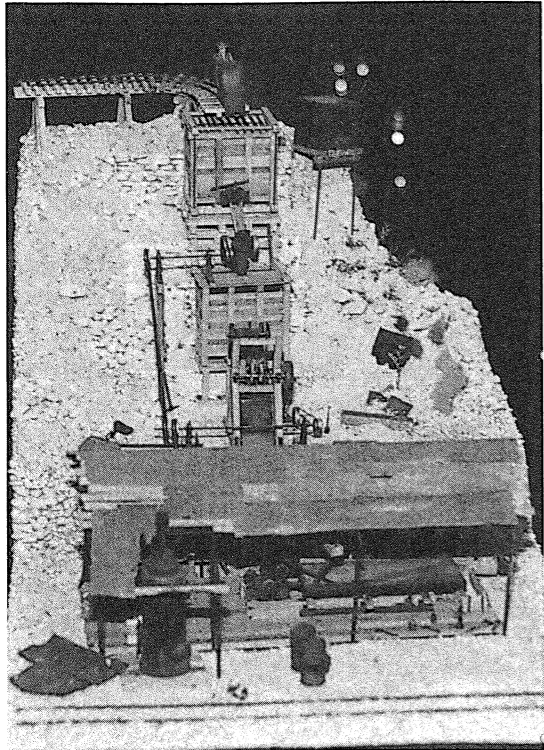


Pièces détachées  
Boîtes de construction  
Roues - Moto-réducteurs

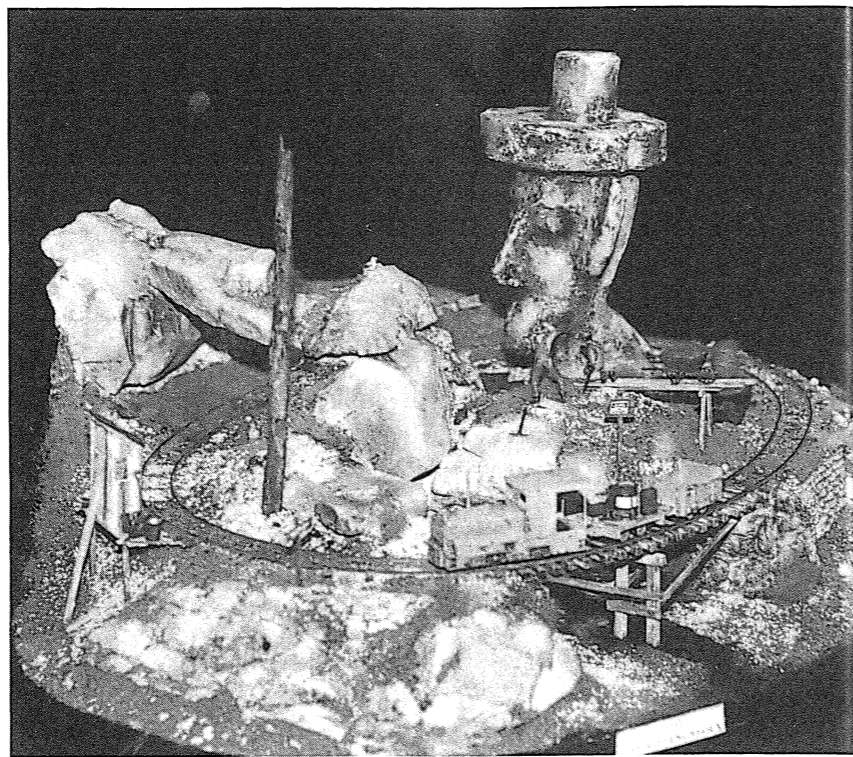
Catalogue contre 10 timbres poste



Tous nos compliments  
à Patrick Chaigneau  
pour cette belle  
réalisation

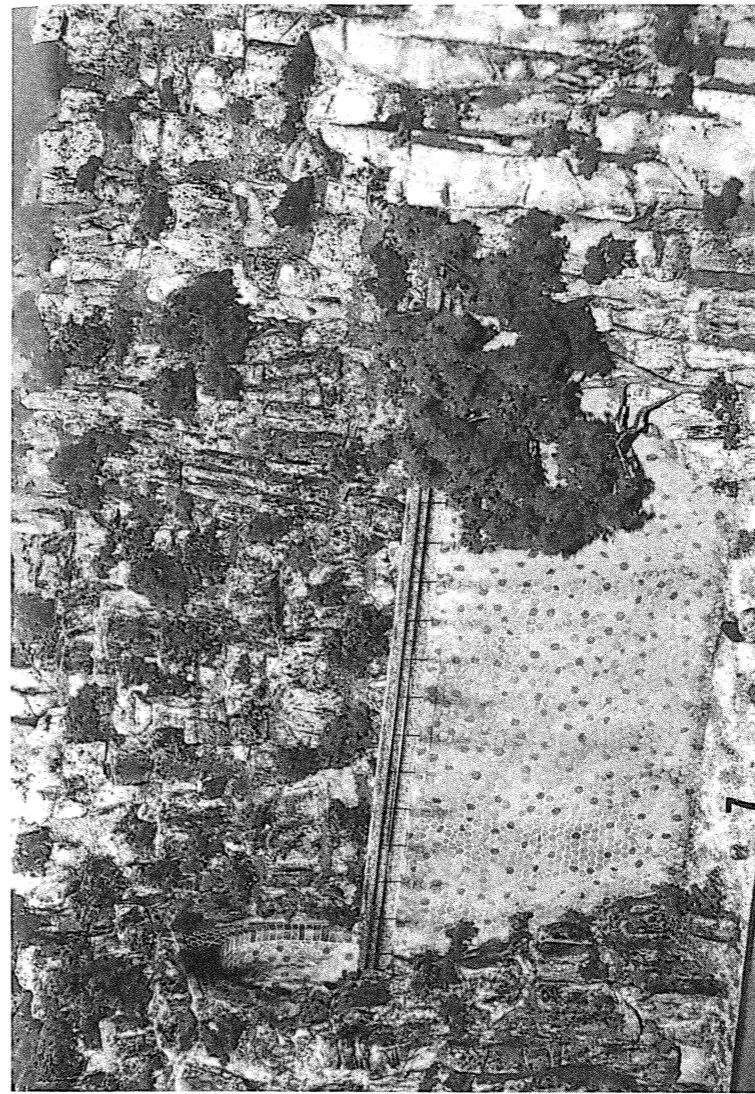


1

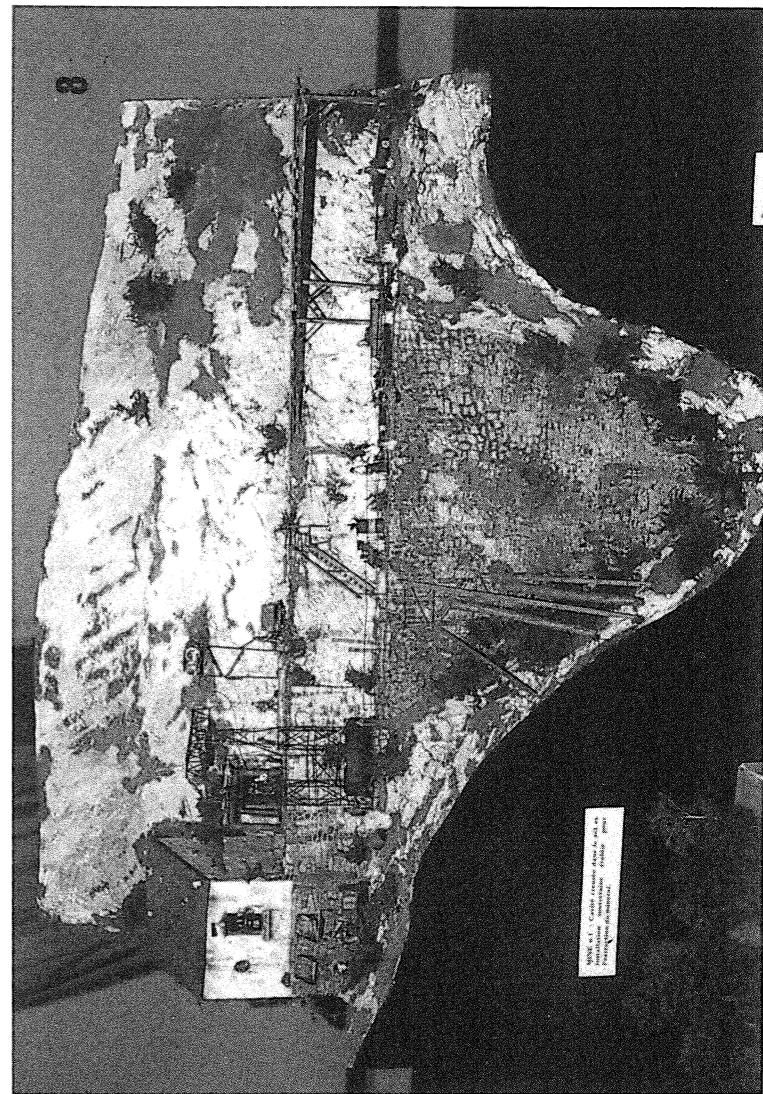


2

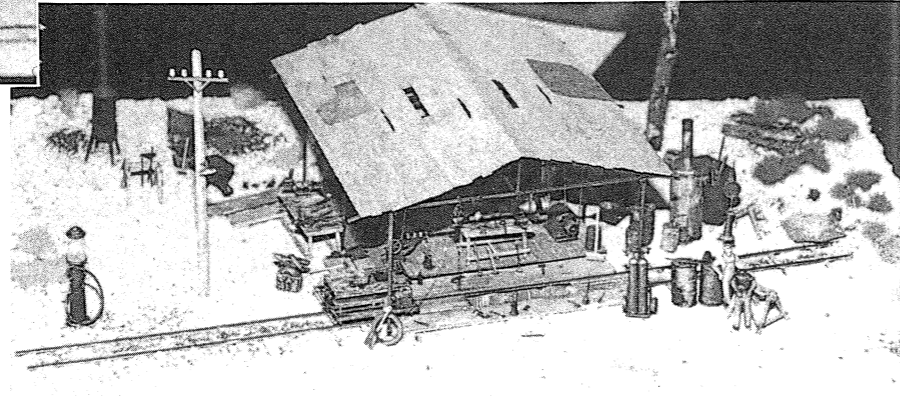
3



7

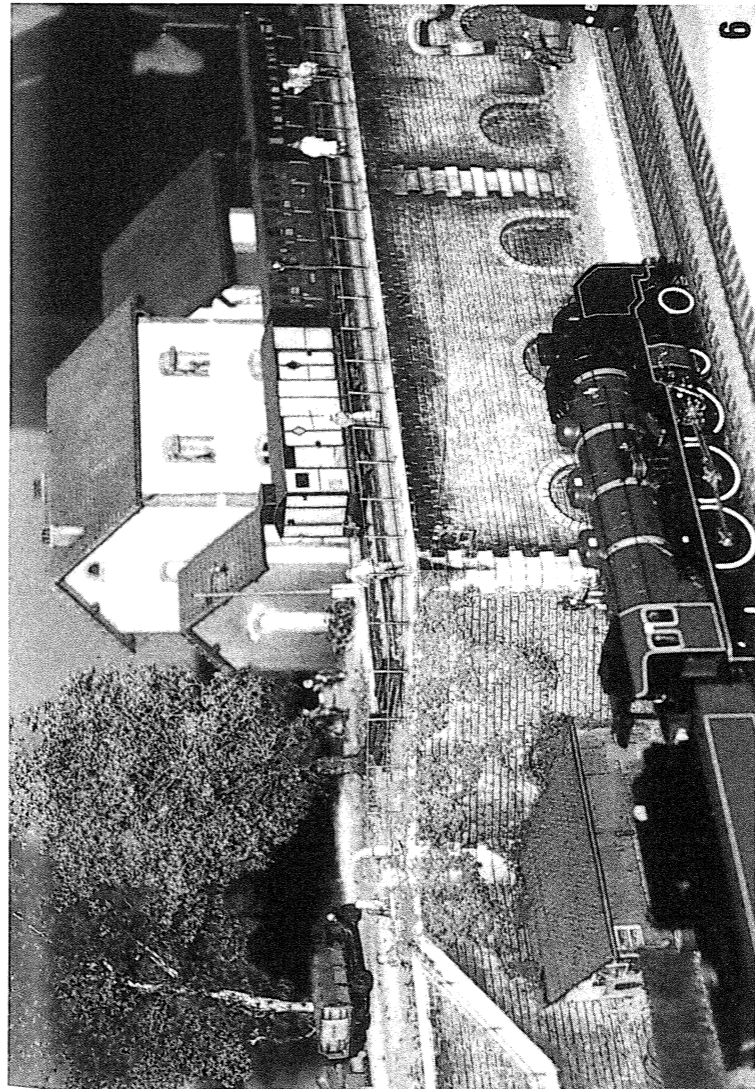
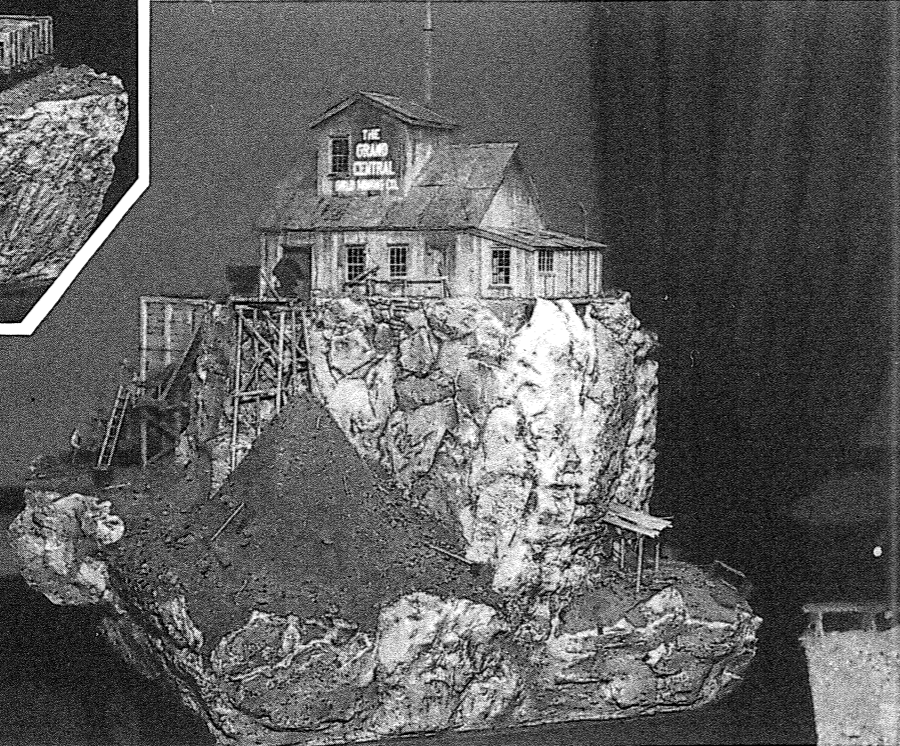
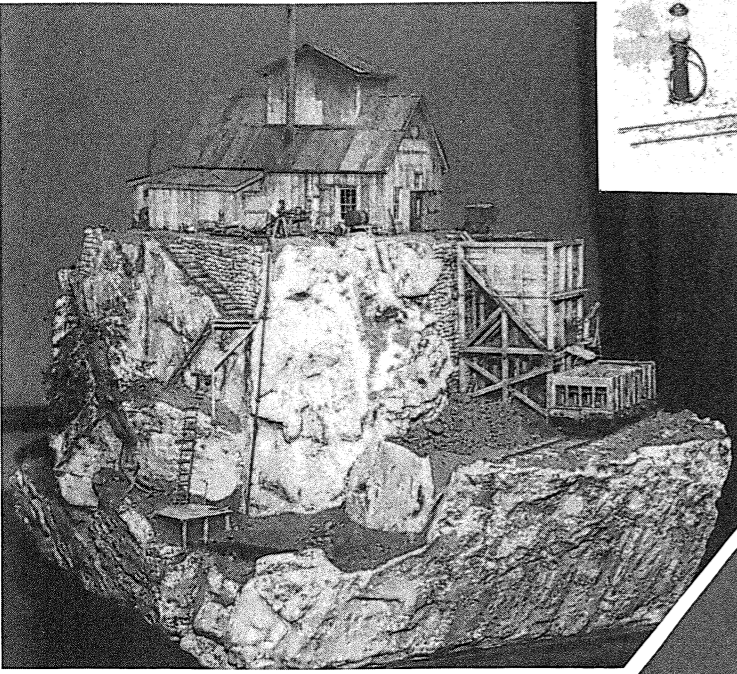


8

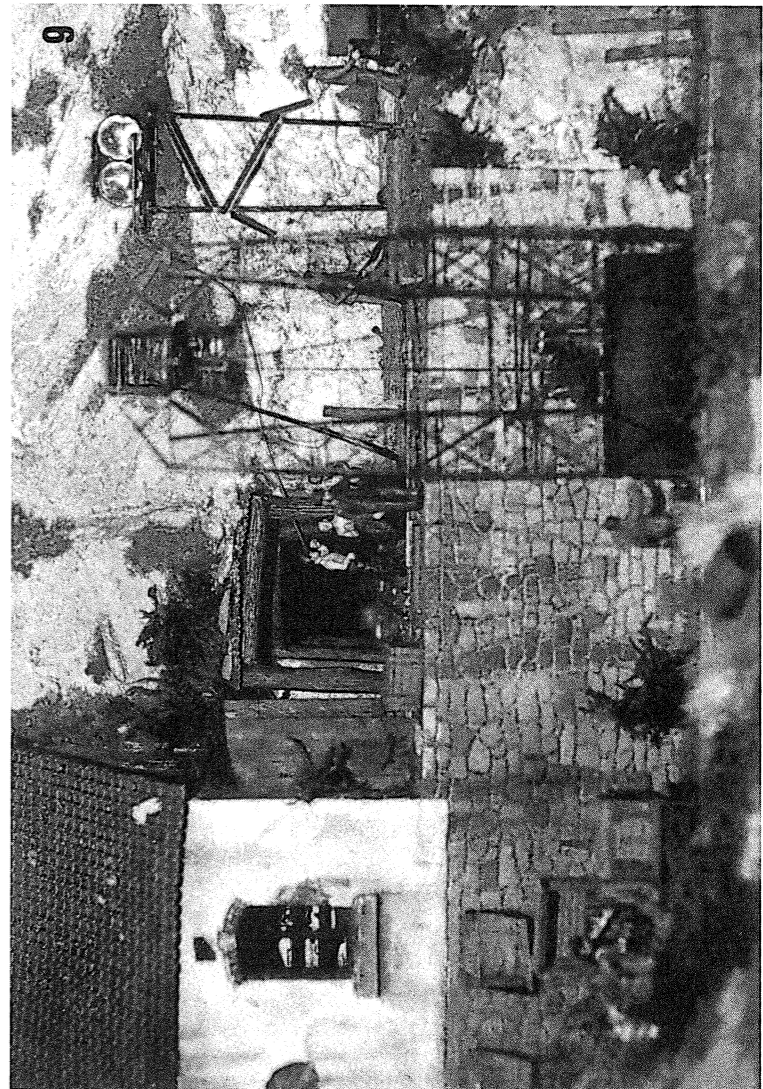


4

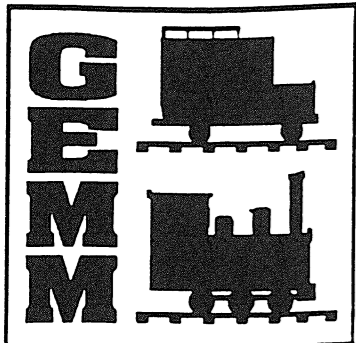
5



6



9





141 TC 736