

# HISTOIRE D'O

es rains



# Pascaline

Le Musée des Transports de  
Lucerne

"Musée au fil du temps": passage obligé  
dans la 5ème dimension, vapeur, espace et  
eau.

Des mondes d'histoires à traverser, une  
mémoire fidèle et respectueuse; l'homme et  
sa folie des inventions.

Les Arbalètes et autres Vampires n'ont rien  
à envier aux Crocodiles et Boîtes à Sel  
préférées par le ferroviphile !

Un parti pris est un parti pris ... n'empêche  
... l'homme-oiseau est fascinant par cette  
obstination à compenser ce défaut de la  
nature d'être né sans ailes.

A voir absolument "en vrai".

Pascaline

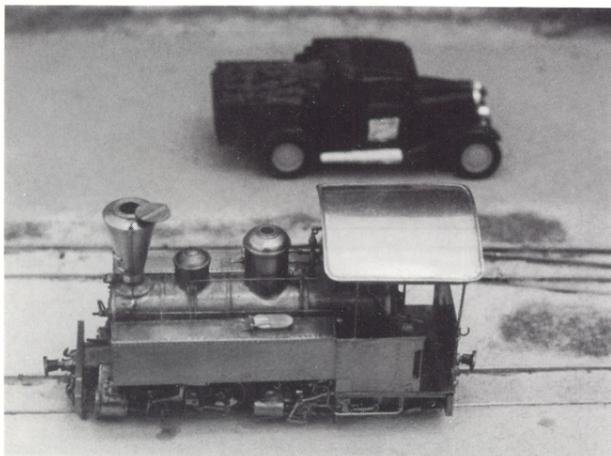


Photo Frank Guillaume  
Loco M. Duchesne

# INSOLITE

LE JEU DE  
FRANCINE

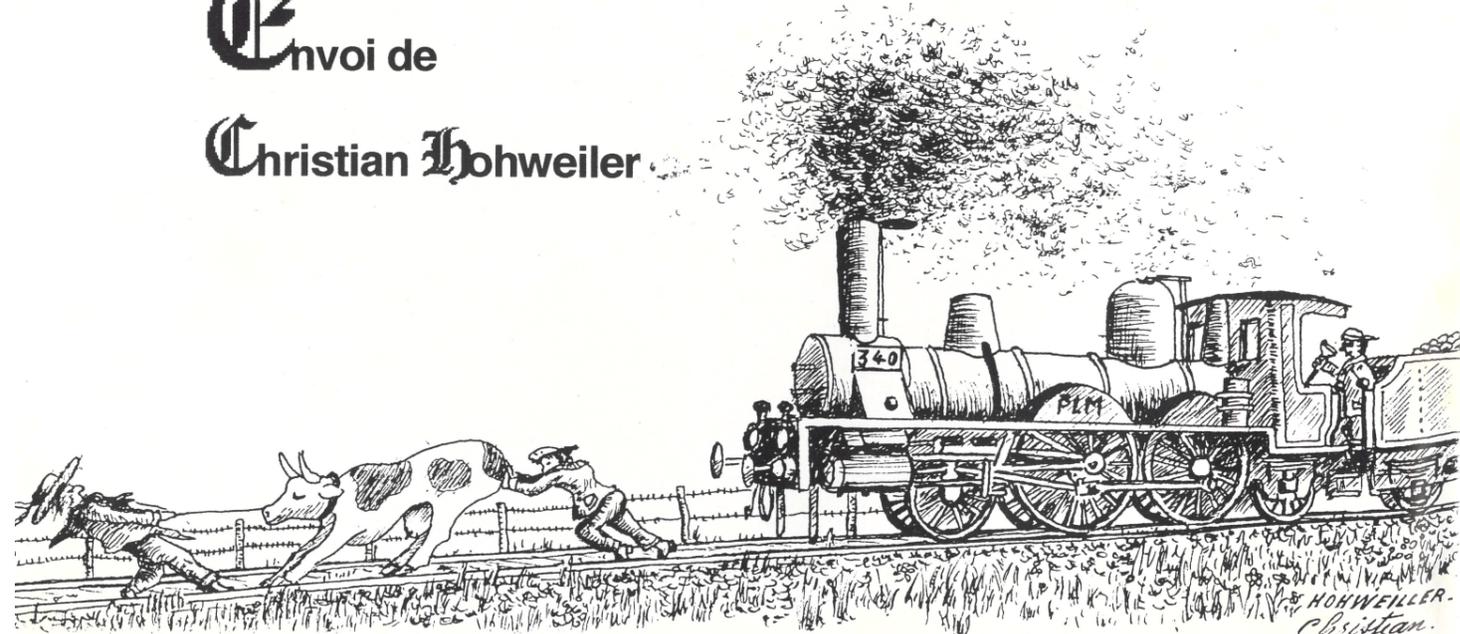
Envoi de DANIEL ALEXANDRE



"LIMITE DE MANOEUVRE" ...  
On s'en serait douté !!!

# Envoi de

# Christian Hohweiler



# HISTOIRE D'O

26 PARC DE  
MAUGARNY  
F. -95680  
MONTLIGNON

ABONNEMENTS 94

FRANCE ET CEE  
190 F  
ETRANGER  
230 F

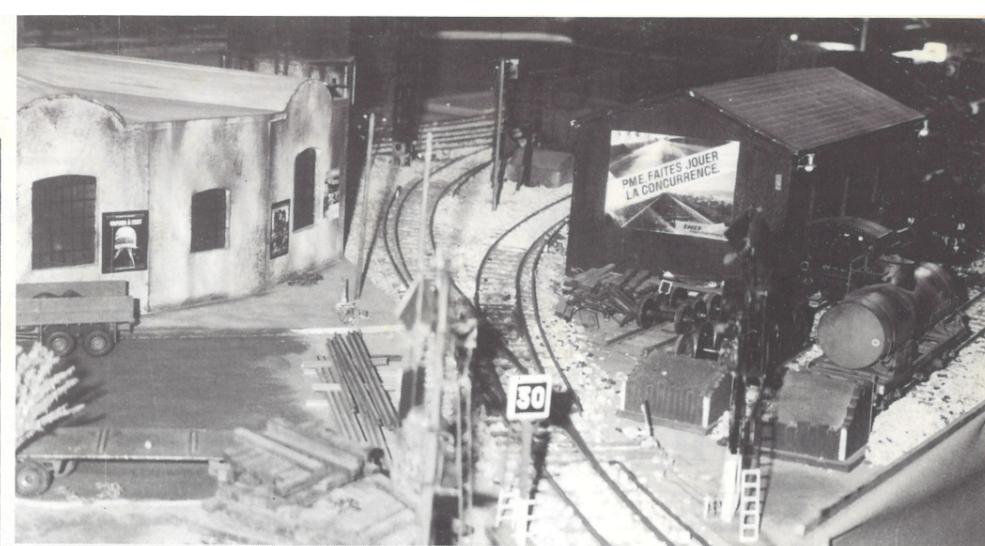
1984 et 1985 = épuisés  
1986 (n° 11 & 13 :40 F)  
1987 = 120 F  
1988 = 180 F  
1990 = 180 F  
1991 = 200 F  
1992 = 220 F  
1993 = 190 F  
( Franco de port)

Désolés, nous ne  
prenons plus les  
Eurochèques (sauf s'ils  
sont majorés de 40 F).

DIRECTEUR ET  
REDACTEUR EN CHEF:  
JACQUES  
ARCHAMBAULT

REDACTEUR EN  
CHEF ADJOINT:  
JEAN-CLAUDE  
RAGOT

Page 1 de couverture :  
Réseau du Rambolitrain  
Page 4 de couverture :  
Diorama Philippe Cousin  
(Oe = 14 mm). Loco : 020 T  
Bagnall



# S O M M A I R E

SOUVENIRS  
FERROVIAIRES  
4/6

LA 230 T OUEST 8/13

LA 141 R. A.C.O. 14/15

PLAN CITERNE à CE-  
REALES 16/17

KIT WAGON PO  
18/19

LE RESPECT DE L'  
ECHELLE 20  
SYSTEME D'O 21

VOITURES PLM  
22/23

PACTOLE 24/26

GUIDE du ZERO 27

AU FIL DU RAIL 28

PLAN FOURGON  
NORD 29

LE COURRIER des  
LECTEURS 30

Marklin Minex 30

PLAN DE MAISON  
31

Ci-dessus :  
réseau J.F.Nalet  
(photo Nalet)

HISTOIRE D'O EST  
IMPRIMEE PAR: L'  
IMPRIMERIE ARTISTI-  
QUE LECAUX rue des  
métiers (ZA) 50110  
TOURLAVILLE

HISTOIRE D'O  
PARAIT LE 15 DES  
MOIS PAIRS  
(sauf en août)

Les articles et documents paraissent sous la responsabilité  
de leurs auteurs

Les abonnements partent du 1° janvier et se terminent le 31  
décembre.

En cours d'année l'abonné recevra les numéros parus entre le  
1° j anvier et la date d'abonnement.

PUBLICITE: nous demander le tarif.

CHANGEMENT D'ADRESSE: Prière de joindre la der-  
nière étiquette et 10 F (en timbre).

HISTOIRE D'O accepte la reproduction totale ou partielle  
des articles, à condition de préciser l'origine.

Ont participé à la réalisation de ce numéro:

Pascaline, Francine, Christian Hohweiler, Bernard Guinot, Pierre  
Renault, Claude Bardou, René Chevrot, Jean-Claude Ragot, Francis Moreau,  
Jean-Louis Sourzat, Roger Bersot, Pierre Chenevez, Bernard Coppin.

# HUET

Lisez les Cahiers du Modélisme

HUET 5, rue des Anciens Combattants, F59175, TEMPLEMARS - FRANCE - ☎ 20.95.10.59

NUMERO DE COMMISSION PARITAIRE: 70042

# SOUVENIRS FERROVIAIRES ET NAUTIQUES DE BERNARD GUINOT

En Septembre 1947,

j'embarquais à Marseille sur le ss "Bir Hakeim", navire de charge des Messageries Maritimes de 11500 tonnes de port en lourd. Je prenais les fonctions de lieutenant chargé de la navigation et de la sécurité.

Ce navire était spécialement équipé pour les transports lourds : une bigue (gros mât de charge) de 80 tonnes desservait la cale n° 2, au fond de laquelle étaient soudés des rails pour les engins ferroviaires.

Quand je suis arrivé à bord, le chargement était presque terminé et l'appareillage pour Saïgon était proche, de sorte que je crois bien que j'ignorais le détail de la cargaison : c'était l'affaire du second capitaine ! Le navire venait du nord, Dunkerque était son port d'attache.

Départ de Marseille le 21 septembre, route classique : Port-Saïd, Suez, Djibouti, Colombo, Singapour, Saïgon, arrivée le 22 octobre. Eh oui, un mois de mer ! Pourtant le Bir Hakeim était un navire rapide pour l'époque : 16 noeuds. Pour ceux que cela peut intéresser, je précise qu'il était propulsé par une turbine à vapeur de 6000 CV alimentée par des chaudières à haute pression, 30 bars.

A Saïgon, on a vidé les cales; d'abord des marchandises diverses, des vins et alcools, de l'eau minérale (l'anti-



Saïgon, 1947, ss Bir Hakeim. Déchargement du châssis d'une Pacific SACM

dote), du matériel médical, des pièces de vélo, des machines-outils, etc. Pas de containers, mais des empilements de caisses. La casse était sévère lors des manipulations, surtout pour ce qui contenait de l'alcool.

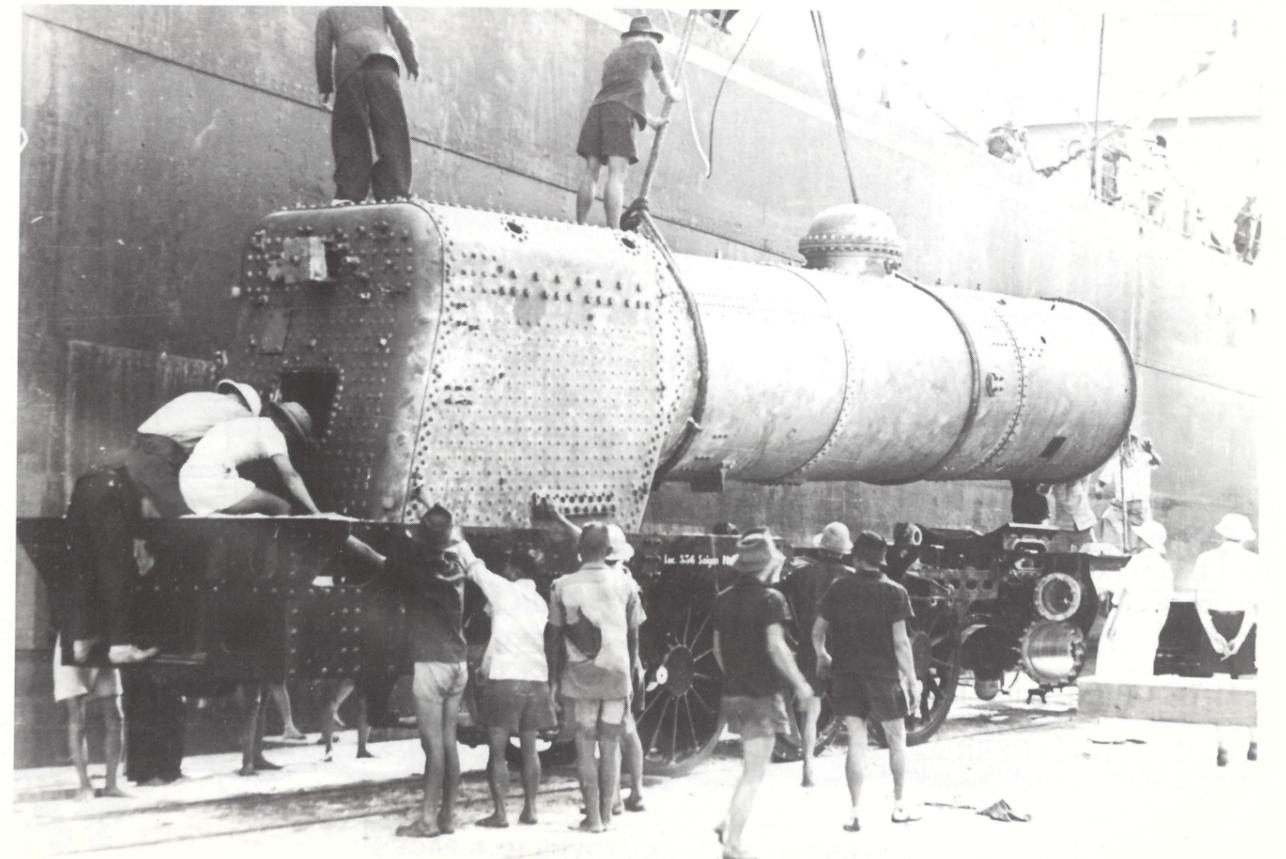
Vinrent ensuite un grand nombre de wagons de marchandises à boggies, démontés (cela prend moins de place), puis des locomotives de la Société Alsacienne de Constructions Mécaniques (SACM), des Pacific à voie métrique, livrées en éléments séparés, châssis avec les cylindres et les roues, chaudières nues et des caisses pour le reste.

Les Chemins de Fer d'Indochine

n'avaient pas les moyens de levage pour placer les chaudières sur les châssis. Aussi nous a-t-on demandé de poser d'abord les châssis sur une voie de quai, puis de déposer dessus les chaudières en bonne place. Une petite 220 (voir H.d'O n° 54) acheminait ensuite une par une les locomotives vers l'atelier, en traversant le bas de la ville. Là, le montage était (peut-être) achevé.

Il y avait une cinquantaine de kilomètres de ligne exploitable au départ de Saïgon... Mais l'espoir, ou plus probablement l'intérêt que chacun trouvait à honorer d'anciens contrats, poussait à équiper le réseau. Un autre navire avait apporté des wagons-lits et des wagons-restaurants.

## Saïgon, 1947 : déchargement d'une Pacific SACM

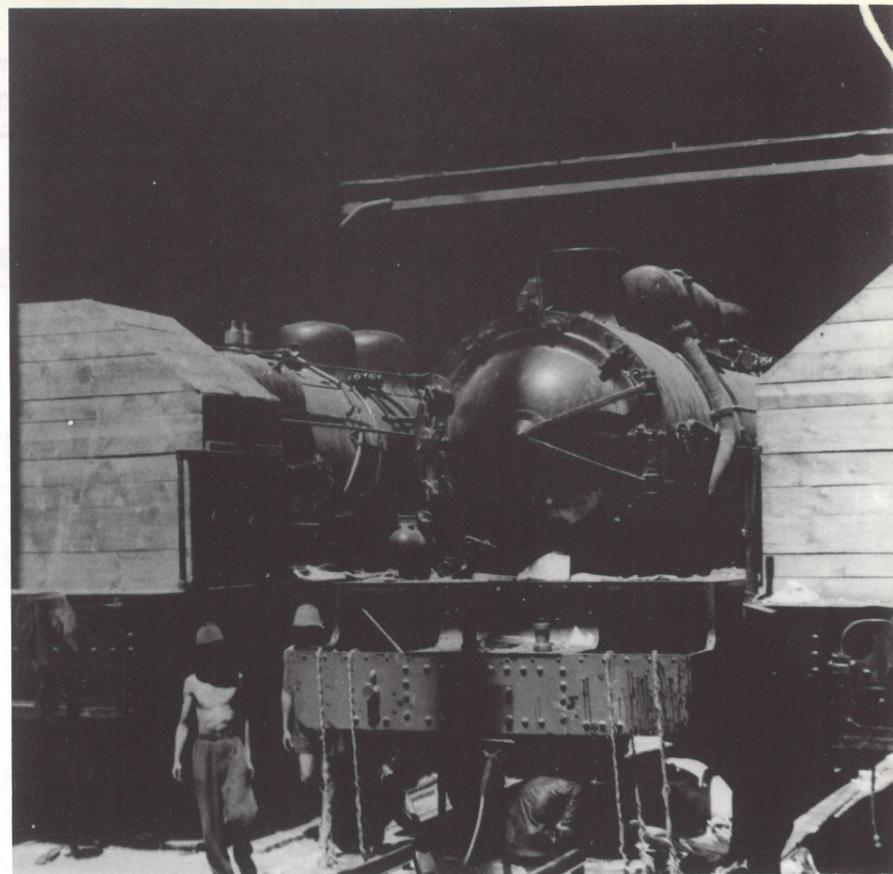


## SOUVENIRS FERROVIAIRES ET NAUTIQUES

Finissons le voyage. Après deux semaines passées à Saïgon, il s'est poursuivi vers l'Australie pour y prendre de la laine. Magnifique croisière entre les Célèbes, Bornéo et les îles de la Sonde; puis par le détroit de Torrès et l'intérieur de la Grande Barrière. Le navire passait à quelques centaines de mètres d'îlots coralliens où se doraiert de blondes australiennes - grand émoi de l'équipage.

Escales à Port-Kembla, Sydney, Freemantle, Djibouti, Bordeaux (saoûlerie mémorable pour fêter le retour), Dunkerque, Anvers, Dunkerque encore où la rotation se termine, le 19 mars 1948, après 6 mois, pour les travaux d'entretien avant la rotation suivante, légèrement différente, mais tout aussi longue.

Pour cette autre rotation, le chargement comportait des 141 de la SACM), quasiment entières cette fois, posées sagement sur leurs rails au fond de la cale et fortement arimées, heureusement, car en Méditerranée



Saïgon, 1948, ss Bir Hakeim. Des Mikados SACM à fond de cale.

Photos Bernard Guinot

j'ai eu, pendant mon quart, un coup de roulis qui a envoyé l'indicateur de gîte de la passerelle à près de 35 ° !  
Vacarme de vaisselle cassée, désastre dans les "caves" de Messieurs les officiers (hors taxes), mais la car-

gaison a tenu.  
Les lecteurs de la Vie du Rail ont pu voir dans le n° 2442 du 20 avril 1994, qu'une des Pacific du Viêt-Nam pourrait rentrer en France pour circuler dans la Somme.

DANS LE PROCHAIN N° =  
LE RESEAU STEPHANE FRAITEUR  
L'EXPO DU GEMM AUX LILAS

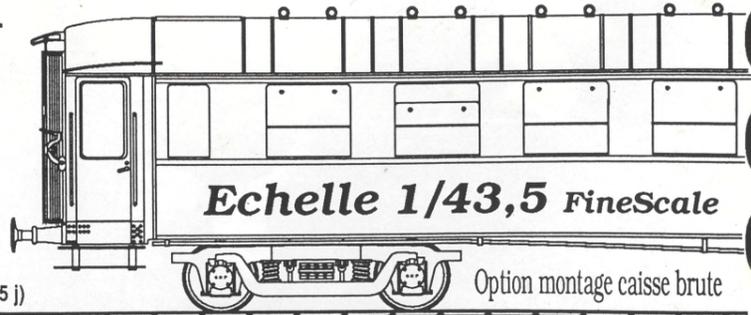
## VOITURES OCEM

B.10 - B.9 - A.8 - B.5 D  
FOURGONS RA 30, etc...  
**Kit TOUT LAITON**  
Soufflets - Suspension - Aménagements  
Un seul kit complet : 3.200 FF ttc

PHOTOGRAVURE : plaques immatriculation, petites pièces, etc.  
Chaque trimestre, planches laiton ou maillechort de 2 à 5/10  
Groupement clients sur une planche - Prix au pro-rata - Doc

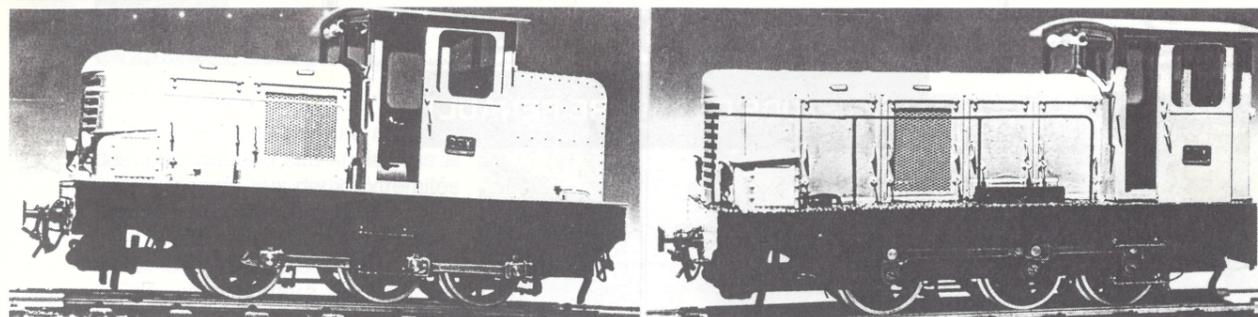
141-TA - 030-TB kits : DISPONIBLES (45 j)

CMPM - Martine BERRIAT - 16 rue de Washington - 27000 EVREUX - Tél-Fax : (16).32.28.26.79



Option montage caisse brute

## LOCO-DIFFUSION KIT A CONSTRUIRE TOUT LAITON ET BRONZE



### OM 1/43,5

LOCOTRACTEURS DU VIVARAIS TYPES X ET Y à trois essieux couplés par bielles extérieures au chassis.

DISPONIBLE EN TROIS ENSEMBLES:

ENSEMBLE n°1 CHASSIS - ENSEMBLE n°2 MOTORISATION / EMBIELLAGE - ENSEMBLE n°3 SUPERSTRUCTURE.

PRIX DE CHAQUE ENSEMBLE: France métropolitaine 1150Fr. Etranger 950Fr.

### O 1/43,5

Les fourgons voitures Ouest "Saucisson" ( A6D et B5D) sont en étude. Ils seront disponibles à la fin de l'année, et annoncés par la presse spécialisée.

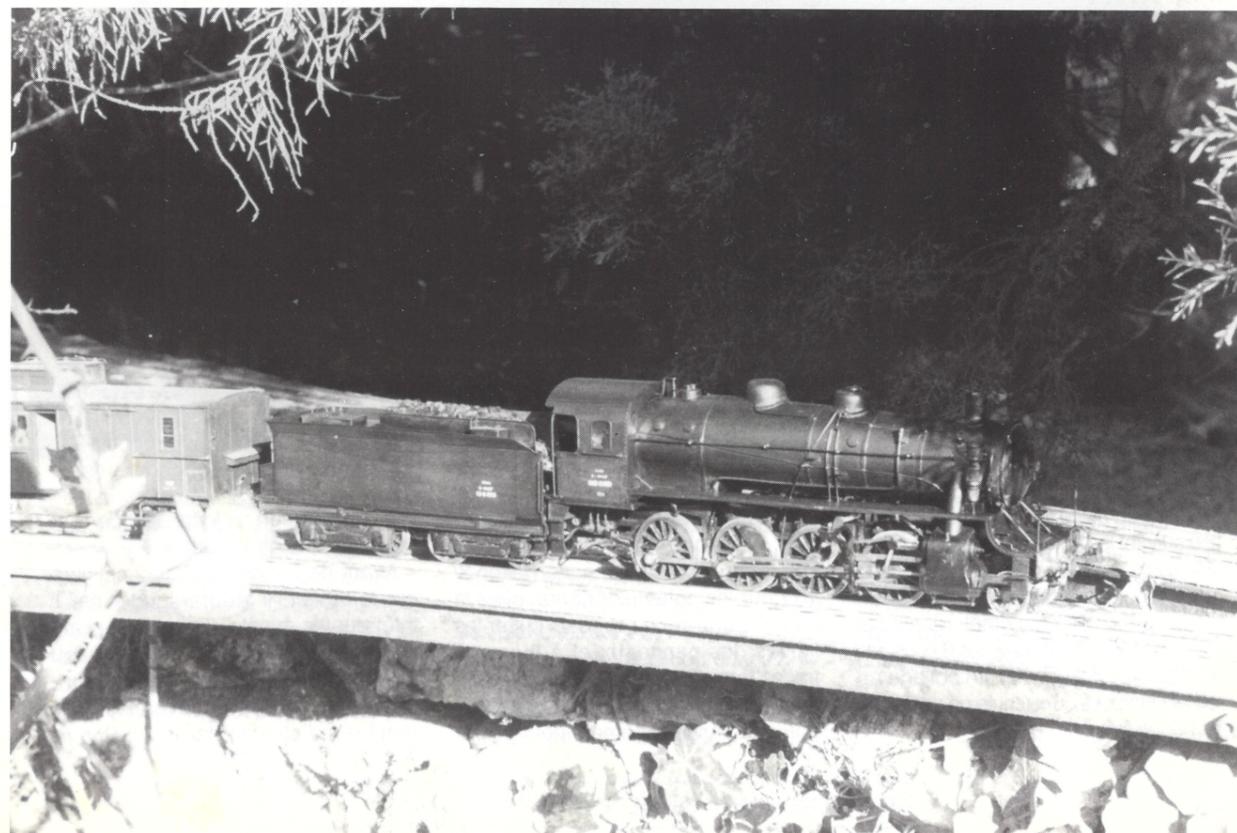
CATALOGUE COMPLET DE TOUTES NOS PRODUCTIONS CONTRE 10 TIMBRES A 2,80Fr.  
Toutes les nouveautés ont des roues en bronze fin aux normes fines.

### 3 RAISONS DE CHOISIR LE TOUT LAITON !

- 1-MONTAGE ET DEMONTAGE FACILE MEME EN CAS DE REMPLACEMENT D'UNE PIECE.
- 2-FINESSE ET REPRODUCTION DES DETAILS INCOMPARABLES.
- 3-SOLIDITE ET POIDS DE L'ENSEMBLE CHASSIS/SUPERSTRUCTURE ASSURANT UN EXCELLENT ROULEMENT.

LOCO-DIFFUSION - 2 RUE DE BARCELONE - F 34300 AGDE - TEL/FAX 67.94.36.69.

## Ci-dessous : réseau de jardin - BERNARD GUINOT



# LA 230 T OUEST

UNE ETUDE DE PIERRE RENAULT

## DESCRIPTION

### Machine 3712

(Voir H. d' O n° 55)

**Tablier.** — Effectué en laiton 10/10 il comprend une ouverture de 70 x 24 pour le passage du moto-réducteur.

Une autre découpe faite à 10 x 20 aura les deux bords relevés pour obtenir le profil indiqué sur le dessin de la traverse AV et supporter la partie AV du corps cylindrique.

Les consoles exécutées en laiton 5/10 pliées et ensuite les différentes pièces ouvertes, la partie centrale profilée et ajoutée.

Avant pliage étamer toute la surface qui se retrouvera à l'intérieur.

Exécutez un petit cône en laiton 3/10 pour la trémie de déchargement.

Posez la tubulure reliant les deux caisses à eau, soudez sur le dessus du tablier

poinçon se loge de lui-même à chaque intersection.

Après que tous les rivets auront été repoussés sur une planchette moyennement tendre, retournez le panneau et planez énergiquement avec une planchette de bois dur pour éliminer toute les déformations.

Cintrez les extrémités AV et AR et serrez les panneaux int. et ext. en interposant une cale de bois bien cali-

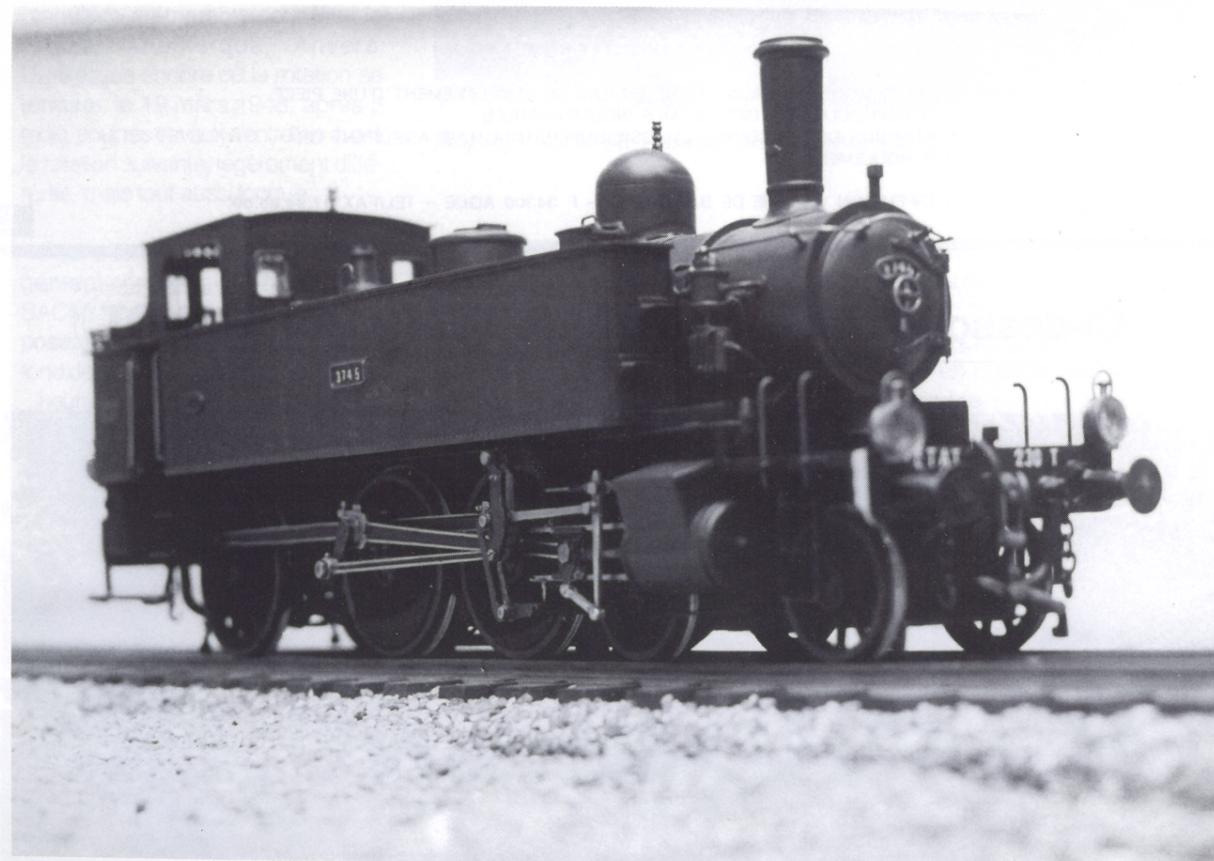


Photo Pierre Renault

Mettre en place les 8 épaulures de fixation suivant les cotes indiquées au châssis, après soudure percez, taraudez Ø 1,6 et repercez les trous du châssis.

Ces deux éléments étant réunis par vis, façonnez, et soudez les 6 consoles au châssis, pour éviter un collage au tablier interposez une chute de papier alu à chaque fois.

**Caisses à eau et trémies à charbon.** — Les planches XVI et XVIII sont très explicites, les façonner en laiton 3/10. Pour les côtés extérieurs, pliez la partie haute, tracez avec un cutter les limites des panneaux et à l'envers tracez fermement avec une pointe les lignes de rivets, espacez très soigneusement et fortamment pour que le

brée de 145 mm de long, section 13 x 30. Soudez le pli supérieur.

Avant de souder les deux caisses sur le tablier, il faudra souder par l'intérieur les événements, la chapelle d'alimentation, les cloisons séparant l'eau et le charbon et les trappes de remplissages dont les couvercles sont montés sur charnières.

# LA 230 T OUEST

Ensuite on procédera au montage des deux caisses d'eau sur le châssis en interposant aux deux extrémités des cales bien d'équerre de 37 x 27 h.

Au préalable on aura bien étamé toutes les parties en contact.

Enfin on procédera au soudage, après enlèvement des cales terminez la soudure des plis intérieurs.

Posez les marchepieds.

**Corps cylindrique.** — Réalisez en tube de laiton Ø 29/30 (tubulure d'évacuation d'évier par exemple) pour la B à F.

La partie chaudière qui est calorifugée sera un peu plus grosse, pour cela le tube sera fendu par dessous et on emboîtera la B à F dedans dont le diamètre passera à 31.

Pour réaliser ce corps cylindrique préférez un tube mince ou même de la tôle de 3/10 roulée, les tubes épais étant difficiles à souder surtout par l'intérieur, par exemple les supports de rembarde, les attaches du compresseur, vu l'inertie thermique qu'ils présentent. La cheminée est une KZ 1 D 05, il faudra supprimer le bourrelet du haut et souder une bague de laiton ou de cuivre pour la profiler au tour suivant le plan.

Pour la souder, passez au travers une tige filetée en perçant le dessus du corps cylindrique.

Écrou en dessous, écrou sur rondelle en dessus ainsi rien ne pourra bouger et le réglage se fera plus facilement.

Pour le dôme suivre le dessin.

La calotte sera emboutie (laiton 5/10 recuit) dans un tube Ø 18 int, le mandrin étant 1/2 sphérique.

Dans le cas présent, c'est un rivet de 10 a tête ronde en fer qui a servi, après avoir rectifié la tête au tour.

Pas de difficultés pour tourner le graisseur à 2 robinets qui sera soudé par l'intérieur.

Pour la sablière suivre le dessin.

La trappe est montée sur charnière. Le dôme et la sablière ont une colerette rapportée en laiton de 3/10, il faut prendre un gabarit avec un carton léger avant de les souder, de cette façon on a des pièces qui s'ajusteront très bien sans avoir rien à rectifier.

Le dessous de la chaudière sera découpé sur une longueur de 70 en correspondance avec l'ouverture du châssis, les côtés ouverts verticalement sur une largeur de 24, l'excédent étant éliminé.

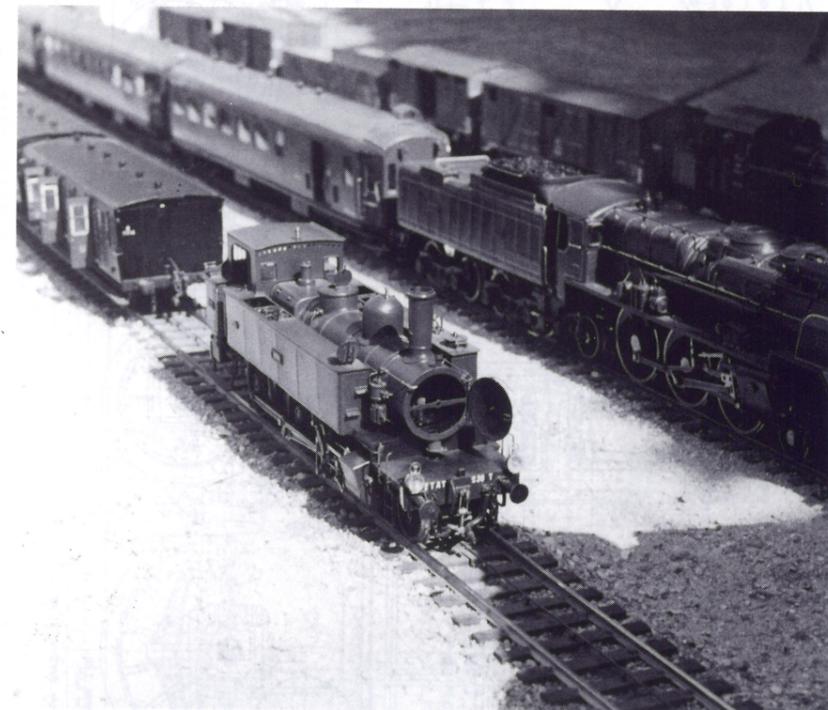


Photo Pierre Renault

Ensuite passez à l'exécution du foyer "type Belpaire" qui sera soudé à ses trois points de contact avec la chaudière (A découper dans du laiton de 5/10) ne pas oublier les 4 trous Ø 3 pour les bouchons autoclaves oubliés sur les planches XVI et XVII mais figurant dans la coupe planche XVIII.

Ensuite on tournera le bloc des soupapes suivant dessin et on le soudera.

Bouchez les deux arrondis en raccordant.

Il restera à réaliser la façade du foyer en emboutissant soigneusement les arrondis.

On fixera avec 3 ou 4 vis Ø 1 sur des équerres intérieures; tout l'appareillage sera mis en place ultérieurement.

Soudez les cercles de chaudière 1,2 x 0,3 (Ref: KZ 2 D 01) et une couronne en 3/10 à la jonction B à F - chaudière entre les diamètres 30 et 31.

Exécutez la buse de déchargement avec du tube de 4.1/5 et la trappe qui la ferme.

Si l'on décide d'avoir une porte de B à F fonctionnelle c a d ouvrante, il faudra exécuter la plaque tubulaire comme indiqué sur le dessin et l'échappement en suivant les coupes des planches XVII et XVIII.

Ensuite façonnez la couronne constituant la façade de la B à F en 5/10 suivant le dessin 4 goujons permettront le centrage à l'intérieur du tube

de 29/30 et on soudera en toute tranquillité.

La porte de la B à F exécutée en laiton 5/10 sera emboutie sur un tube de Ø 26/34 dont on aura très légèrement arrondi l'arête intérieure.

Formez la courbure avec un marteau à tête bombée, ne pas recuire le laiton et maintenir de façon à ce que le flanc à travailler ne bouge absolument pas.

Si quelques irrégularités se révèlent, les supprimer avec une lime douce, et ensuite avec du papier abrasif.

Bien former entre le bombé et le tour plat ensuite arrondi au diamètre 27.

Soudez les ceintures dont les goujons traversent la porte et qu'on laissera saillir de 0,5 mm maxi.

Une petite lamelle soudée à l'intérieur de la porte, et réglée à la demande assurera la fermeture.

Posez le volant KZ 4 D 08 et soudez le porte lanterne.

Il faudra ensuite souder deux renforts de 5 x 5 x 1,5 à l'intérieur du corps cylindrique en correspondance avec les trous repérés sur la sablière.

Après perçage au diamètre 1,6 et taraudage à 2 mm on renforcera le tablier à 2,1 et on fixera la chaudière en place en vérifiant les espaces de chaque côté avec les caisses à eau.

A SUIVRE





CLAUDE  
BARDOU

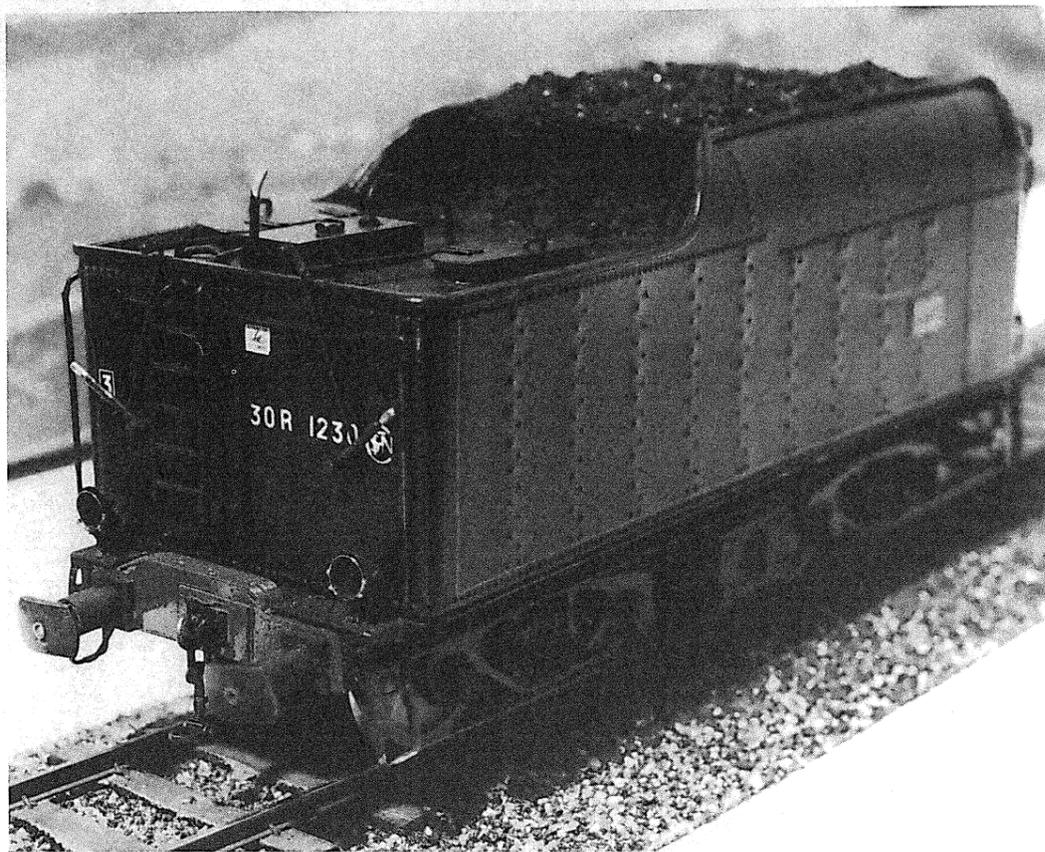
## SUPER DE- TAILS SUR UNE 141 R



## ATELIER DU CHATEAU D'O

PHOTOS  
CLAUDE BARDOU

(VOIR H.D'O N° 55)



J'ai soudé de chaque côté, sur la plaque du fond, deux cornières laiton de 5 X 5 pour guider la mise en place de la partie n° 2. Pour la fixation, j'ai soudé sur le fond 2 écrous de 2 mm et j'ai confectionné avec de la tige filetée de 2 mm deux boulons qui traversent la caisse du tender de part en part,

(l'un entre la face avant et la soute à charbon, l'autre sur le réservoir TIA).

J'ai ainsi pu loger, dans l'intérieur, un petit circuit imprimé, les diodes et un ensemble de 8 commutateurs (Dil) qui me permet de sélectionner l'allumage des feux :

- 2 feux AV allumés - AR éteint.
- 2 feux AV allumés - 1 AR, DR ou G éteint.
- Tous les feux allumés ( avec inversion AV - AR).
- Tous les feux éteints.

J'ai ajouté deux palpeurs supplémentaires sur le boggie avant, ce qui augmente l'empattement électrique et évite à la machine de se planter.

- Pour raccorder électriquement la machine au tender, j'ai utilisé des prises ROCO à 3 fiches, les parties femelles étant collées sur le plancher strié du tender.

- Main monteuse - Aux quatre coins du tender ( en fil laiton de 8/10) et des marchepieds en plat de laiton (1,5 x 0,3).

- Sur le côté AV gauche, j'ai tracé, à la pointe en relief, la porte du moteur du stocker et posé une poignée (fil 3/10).

- Trappes de caisses à eau.

Avant le montage du tender, j'ai évidé l'emplacement des trappes à eau et j'ai réalisé les bords avec une bande de laiton de 5 mm x 0,5, que j'ai soudée par l'intérieur.

Les couvercles sont en laiton de 5/10 et les tringles de commande en fil de 10/10. L'ouverture des trappes est commandée par deux leviers à l'arrière du tender comme dans la réalité.

J'ai ajouté les tuyaux au réservoir TIA et la main-montoire en haut de l'échelle.

Les feux AR sont des Kit-Zéro, ainsi que l'attelage. Le charbon factice a été recouvert de vrai charbon. La machine est peinte en noir satiné, avec filets rouges réalisés au tire-ligne.

Embiellage et roues sont brunis avec les produits Zébulon.

Les marquages sont des Letraset.

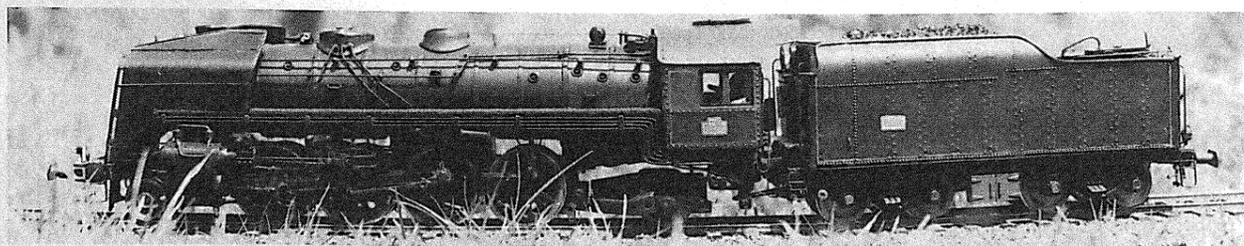
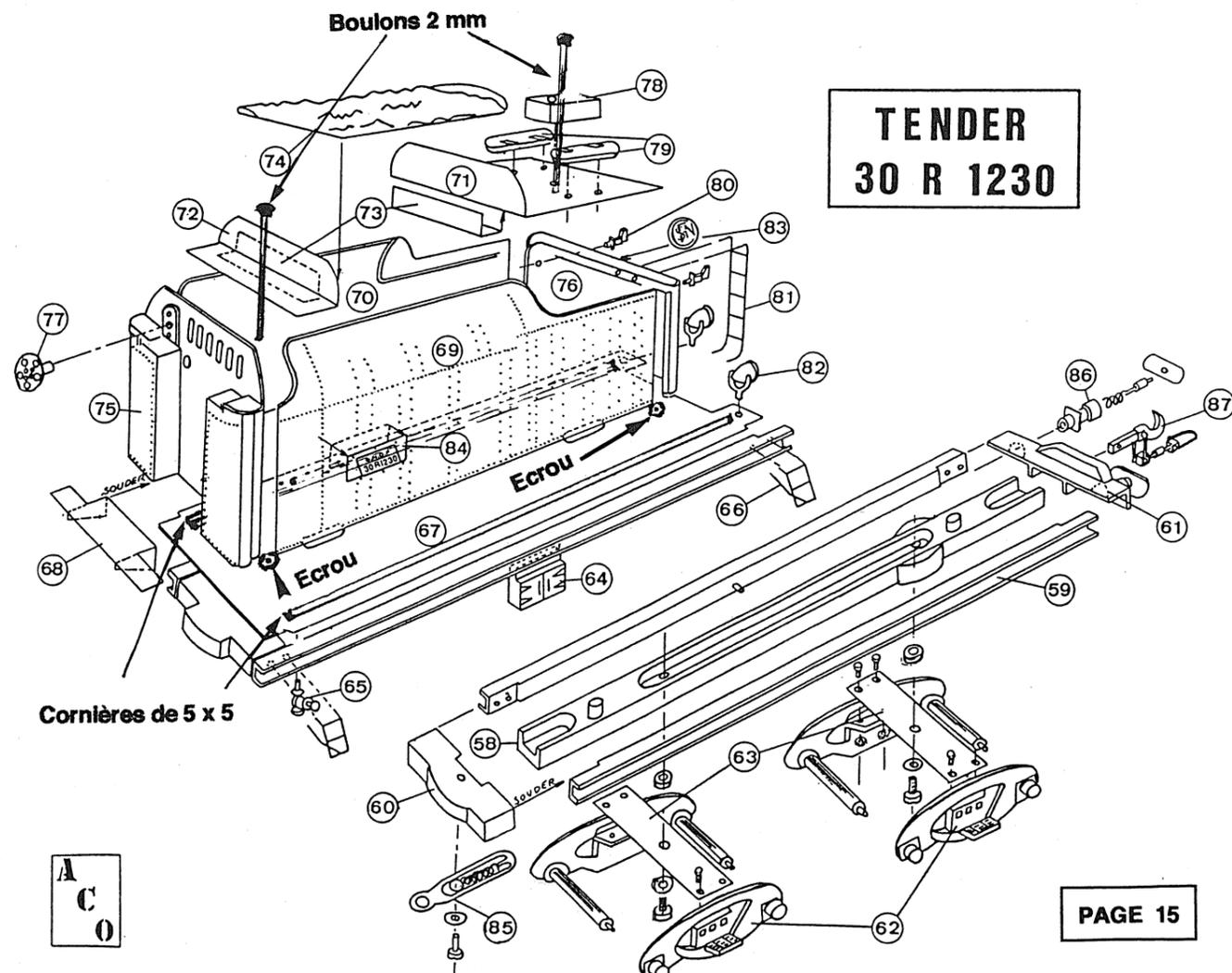
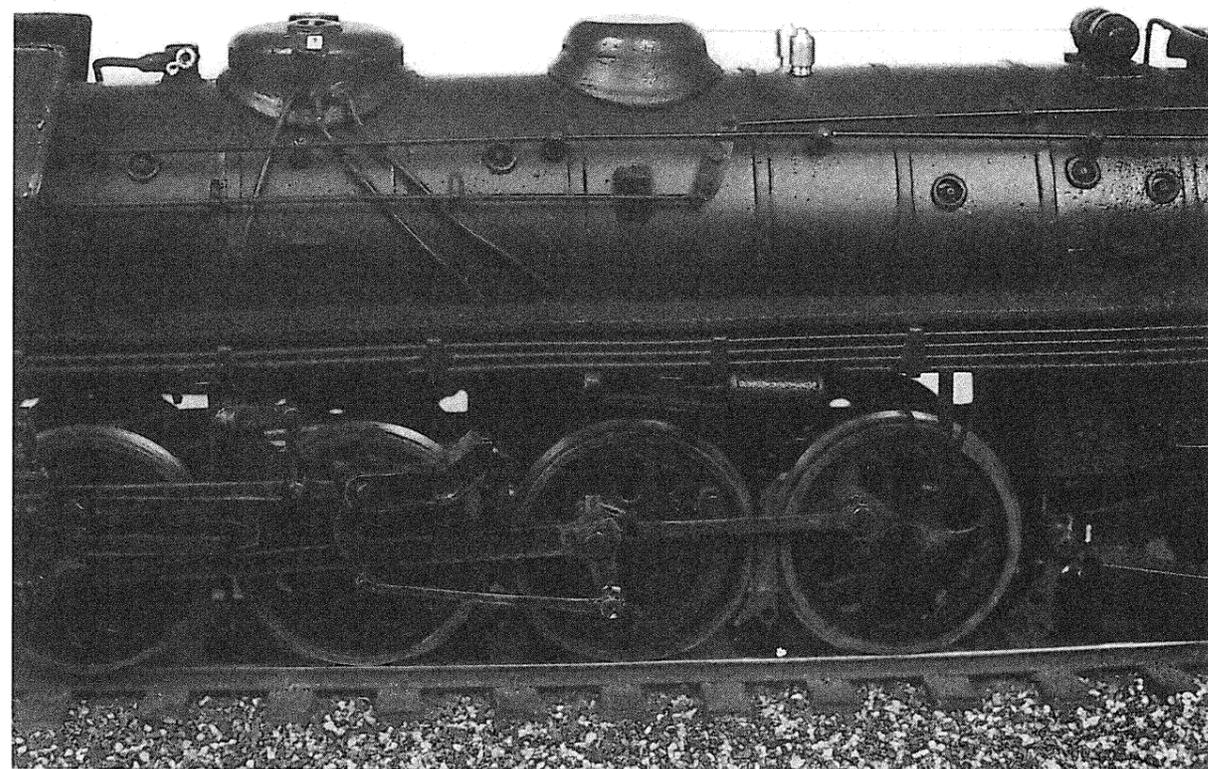
Je voudrais rectifier une erreur parue sous la plume de Claude Bardou, dans le dernier numéro : il y est question d'une "tringle de commande du réglage de l'échappement" sur la 141 R. Or, toutes les "R", qu'elles soient de la première série ( échappement américain) ou de seconde (Kylchap) avaient des échappements fixes.

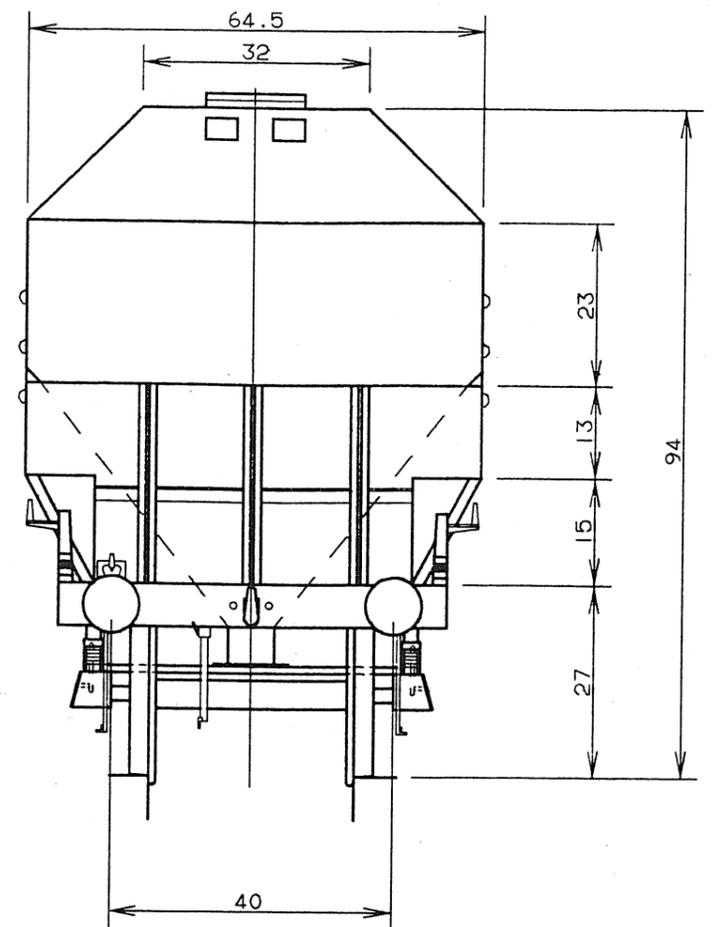
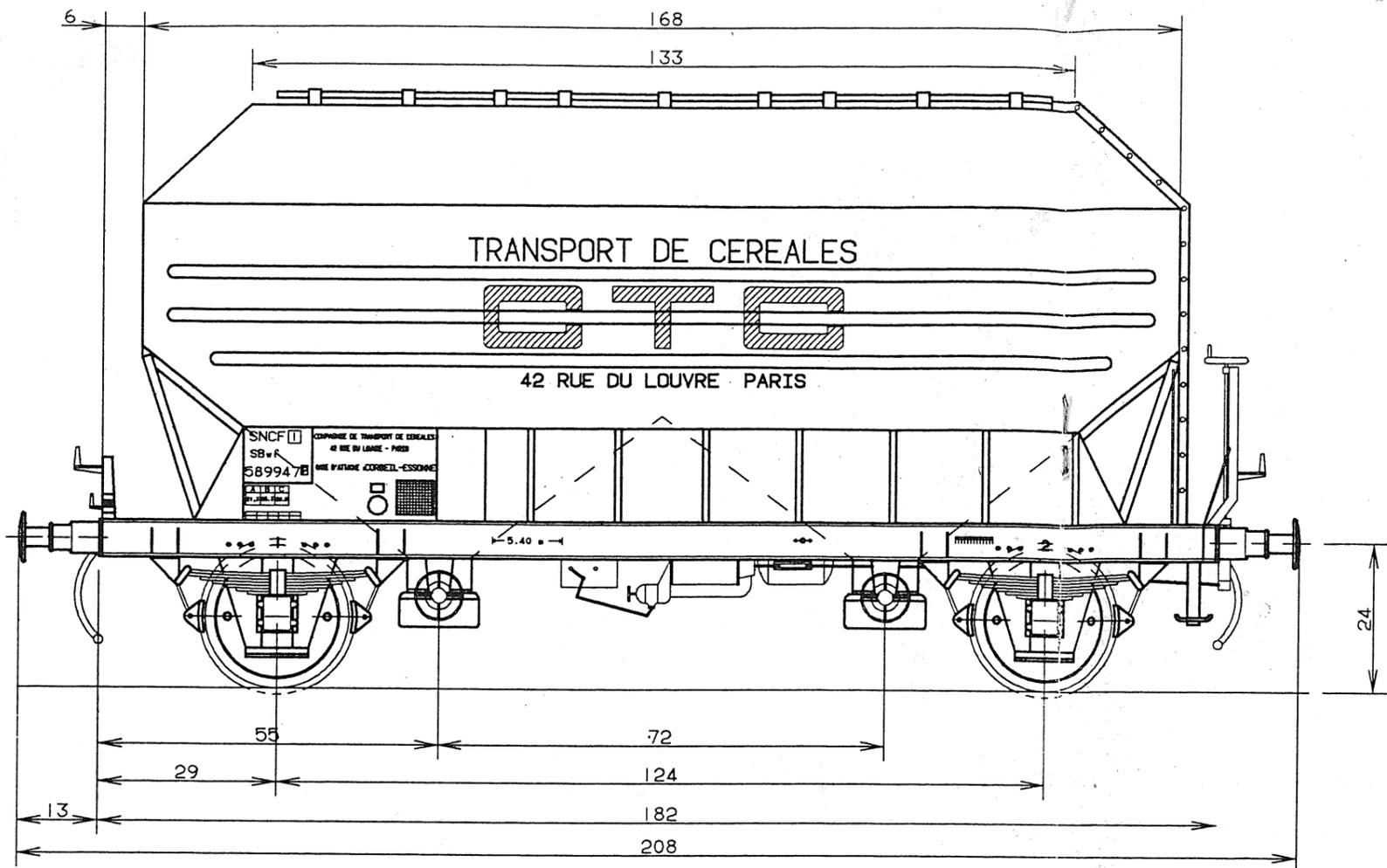
L'erreur en question semble provenir de la notice Semblat, reproduite dans Voie Ferrée n° 50, pages 84 et 85, les termes étant identiques.

La commande en question est celle du régulateur à soupapes multiples, situé après le surchauffeur dans la boîte à fumée.

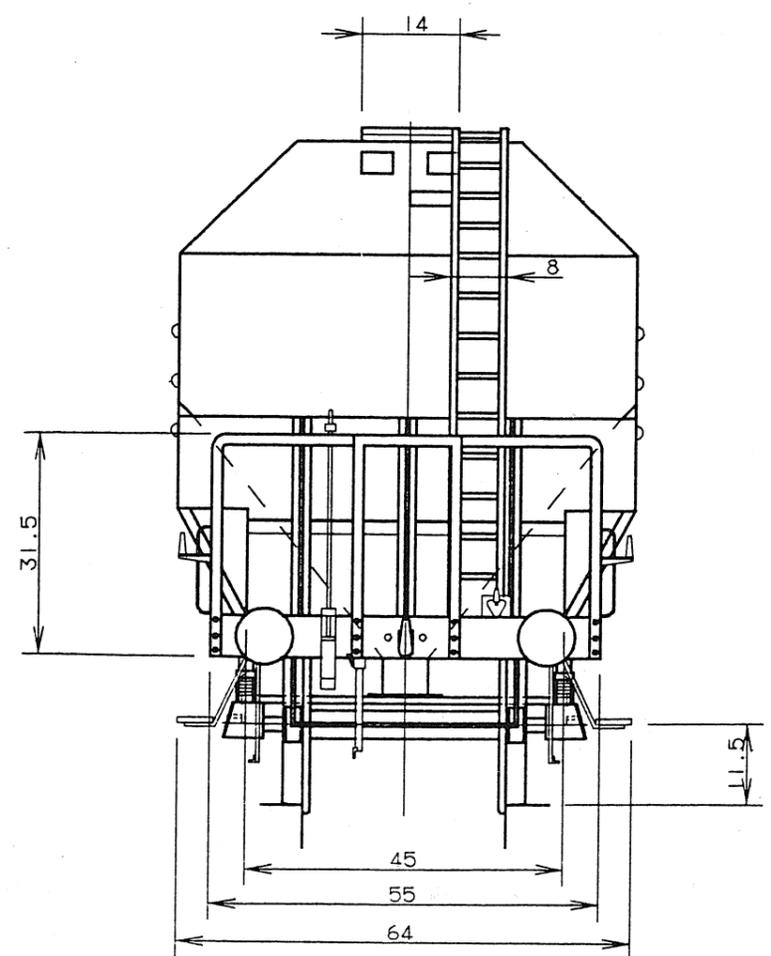
D. BARTHELEMY

## SUPERDETAILS SUR UNE 141 R



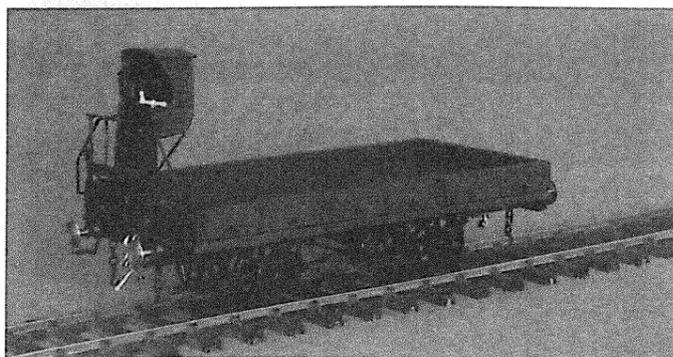


FRANCIS MOREAU



HISTOIRE D'O N° 56 OCTOBRE 1994 PAGES 16 & 17

CITERNE A CEREALES		
<b>SB</b>	<b>SB<sub>w</sub></b>	<b>SB<sub>wf</sub></b>
sans frein	avec frein à air	avec frein à air et à vis
N° 589931 à 589940	N° 589941 à 589946	N° 589947 à 589950



# C

## ONSTRUCTION DU WAGON PO Hfx DE "MODELES CLASSIQUES"

PAR RENE CHEVROT

**John Boyle et Bob Davis artisans anglais et maintenant bien connus des amateurs de Zéro, car participant à de nombreuses expositions en France, proposent un kit laiton du wagon Hfx du PO.**

Le plan de ce wagon (collection H. Girod Hemery) est paru dans le numéro 9 d' H. d' O (décembre 1985).

Après la série de voitures PO et de la locomotive Forquenot, voici un petit wagon de marchandises fort sympathique avec sa guérite de serre-frein.

### 1) EXAMEN DU KIT

Le wagon livré en kit est en laiton photogravé de la même veine que les voitures PO. Les pièces en métal blanc ont disparu pour faire place à des pièces moulées en bronze à la cire perdue d' une remarquable précision, et personne ne s' en plaindra. Ce wagon étant à l' origine en bois, un jeu de planchettes très fines est fourni pour l' habillage de la caisse (plancher et côtés). L' intérêt de ce wagon est la possibilité de reproduire la timonerie de frein car celle-ci est très voyante. C'

est chose faite avec ce kit et les divers leviers et étriers sont finement moulés en bronze. Cependant patience au montage pour obtenir un joli résultat. La cabine du serre-frein donne tout le charme du modèle. Elle est réalisée en laiton photogravé, pour les flancs qui sont eux-mêmes collés sur une fine plaquette de bois pour fournir l' épaisseur. La fixation des montants de la cabine sur la caisse est réalisée par des vis et écrous d' un Ø très fin et parfaitement réaliste.

### 2) CONSTRUCTION DU MODELE

La construction du modèle n' appelle pas de commentaires particuliers. La notice en français s' est nettement améliorée par rapport aux précédentes productions avec des dessins plus nombreux et plus clairs. Il reste encore des efforts à faire et je m' active auprès de John Boyle pour améliorer ce point qui est très important. Le montage se fait par soudure au fer ou au chalumeau de façon classique. Quelques perçages faciles sont à réaliser, avec une mini perceuse. L' habillage en bois de la caisse se fera en dernier, et chaque planchette sera

à ajuster avec précision par collage. Le montage reste cependant sans grandes difficultés y compris la timonerie de frein.

### 3) AMELIORATION POSSIBLE DU KIT

#### A) LES ROUES

Le kit est livré sans les roues. Il faut donc les trouver. Les roues réelles sont à 9 rayons et d' un Ø de 970 mm. A l' échelle elles existent chez Kit Zéro sous la référence 09-G-22 avec les axes et isolement associés si nécessaire. Slater's les propose également sous la référence 7118. Chaque amateur pourra décider du choix de son fournisseur.

#### B) CHAINES ET CROCHETS

Les chaînes fournies dans le kit sont trop fines, et les crochets venus de photogravure manquent de réalisme. J' ai personnellement remplacé les chaînes par celles de KZ et je conseille également d' utiliser les crochets de la même marque.

#### C) ATTELAGES ET TAMPONS

Ceux-ci sont tout à fait corrects et ne méritent aucune modification. Il faudra cependant, penser à souder un petit crochet sous la traverse de tam-

ponnement réalisé en plat de laiton de 0,3 x 0,8 mm pour recevoir le crochet de l' attelage à vis.

### 4) DECORATION

L' ensemble du châssis est peint en noir mat. La caisse ainsi que la cabine est en marron foncé mat. L' ensemble des ferrures qui sont rapportées par collage à l' intérieur de la caisse, ou par soudure à l' extérieur seront peintes en noir mat ainsi que toutes les

pièces métalliques de la cabine du serre-frein. A titre indicatif l' ensemble a été chromaté avec du chromato-phosphatant de chez Clarel. J' ai ensuite utilisé de la peinture en bombe du commerce, adaptée à la couleur désirée.

### 5) INSCRIPTIONS

Le wagon est livré sans inscriptions mais John Boyle devrait être à même de fournir les inscriptions au moment

ou paraîtront ces lignes. Cependant si des amateurs peuvent nous aider sur ces anciens wagons, ils seront les bienvenus.

### 6) CONCLUSION

Voilà un petit wagon facile à construire et très typique, et d' un rapport qualité / prix très intéressant. Je reste à la disposition de tous les amateurs pour leurs questions et suggestions. A bientôt pour un nouveau modèle.

# A M B I A N C E

Docu Bernard Coppin



## GRUES HYDRAULIQUES PO ET PLM

Modèles Classiques dirigé par John Boyle fournit en kit laiton et bronze, deux modèles de grues hydrauliques, une du type PLM et l' autre du type PO.

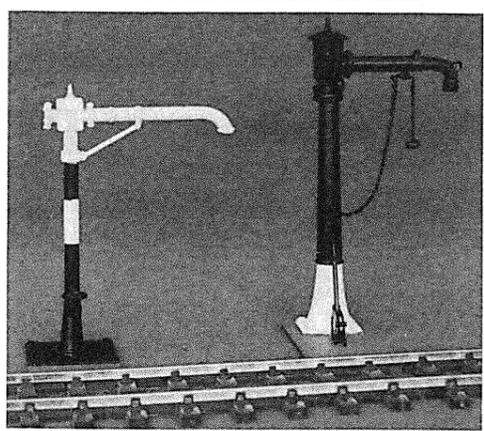
Le montage de ces grues est particulièrement simple ainsi que leur décoration.

Ces accessoires sont cependant indispensables sur un réseau ancien du type vapeur.

D' autres modèles ont existé et sont possibles à reproduire.

Les amateurs possédant des plans ou des photos peuvent me contacter et Modèles Classiques réalisera dans la mesure du possible, les modèles les plus demandés, suivant le même standard de qualité.

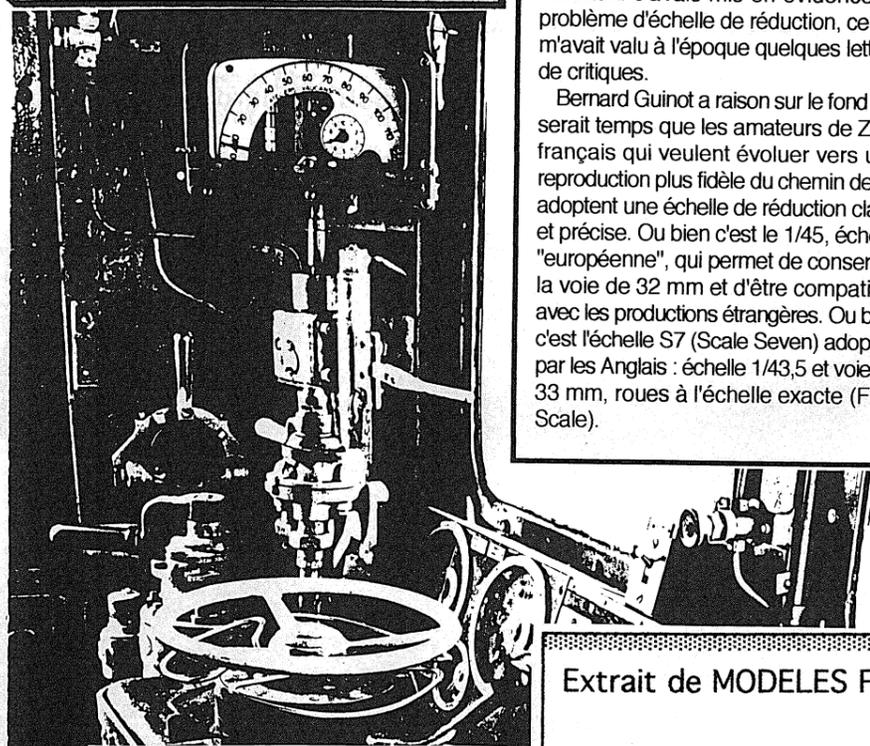
R.C.



# LA VOIE DE LA DISCORDE

## POUR LE RESPECT DE L'ECHELLE ...

(VOIR H.D'O N° 55)



### PAS D'ACCORD !

Ayant vu sans enthousiasme H.d'O ranimer les débats intellectuels quant aux mérites du 1/45 comparativement à ceux du 1/43, je vous envoie un texte paru à ce sujet dans le regretté "Modèles Ferroviaires" en ...1953.

Ce texte, affiché sur les réseaux de Marcel Darphin et de Christian Rivière, exprime très élégamment mon opinion à ce sujet.

Et quel est l'intérêt d'un rapport de réduction qui, sur une machine à vapeur, vous laisse encore un peu moins de place en largeur, au niveau de l'entraxe des cylindres, que le 1/43,5 ?

Jean Florin

### D'ACCORD !

L'article de Bernard Guinot sur le respect de l'échelle m'a beaucoup amusé car il m'a rappelé un article que j'avais écrit dans H.d'O n° 38, dans le cadre d'une étude sur les voies des anciens réseaux. J'avais mis en évidence ce problème d'échelle de réduction, ce qui m'avait valu à l'époque quelques lettres de critiques.

Bernard Guinot a raison sur le fond et il serait temps que les amateurs de Zéro français qui veulent évoluer vers une reproduction plus fidèle du chemin de fer adoptent une échelle de réduction claire et précise. Ou bien c'est le 1/45, échelle "européenne", qui permet de conserver la voie de 32 mm et d'être compatible avec les productions étrangères. Ou bien c'est l'échelle S7 (Scale Seven) adoptée par les Anglais : échelle 1/43,5 et voie de 33 mm, roues à l'échelle exacte (Fine Scale).

Le choix des Anglais se justifie par une pratique du modélisme différente de la nôtre : ils construisent de très petits réseaux et n'hésitent pas à casser un réseau terminé pour en remonter un nouveau, en gardant le matériel roulant, mais en améliorant le réalisme de la voie et du décor : c'est cela qu'on appelle le modélisme Fine Scale\*. Pour les amateurs intéressés, Slatter's propose une option S7 pour ses essieux de machines.

Je pense, comme J.C. Ragot, qu'il est plus simple pour nous, Français, d'adopter définitivement l'échelle continentale du 1/45. A ce titre, les cotes en Zéro que je donne parfois dans les Cahiers du Modélisme sont toujours au 1/45.

Gérard Huet

\* Fine Scale, je le répète, ne se traduit pas par "normes fines" (ce qui ne veut rien dire), mais signifie "à l'échelle exacte" (littéralement : Fine = précis, exact - Scale = échelle).

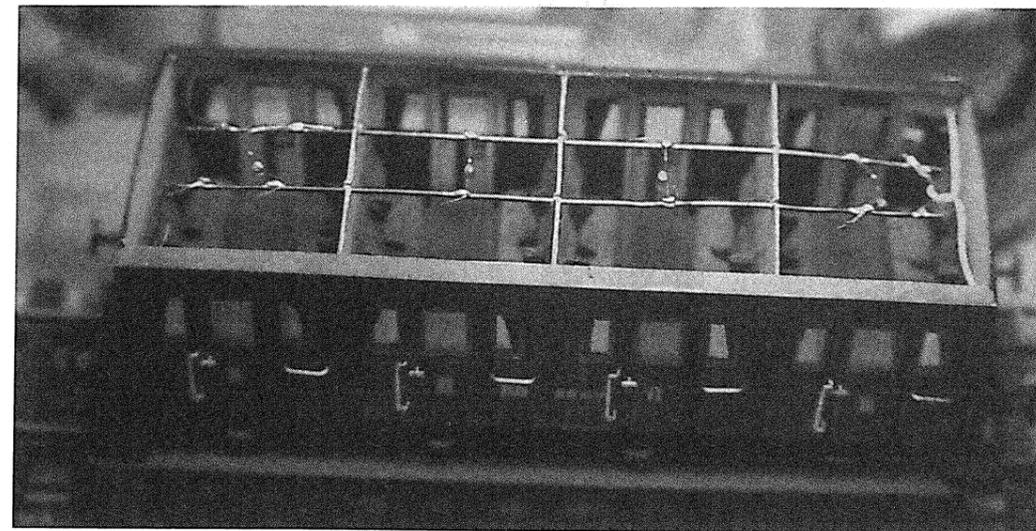
### Extrait de MODELES FERROVIAIRES n° 16 - 1953

Je ne connais qu'un écartement : le « o » (prononcer Zéro et non pas « ô », et qu'une seule échelle : 23 mm. par mètre. Toutes les autres échelles ne sont que fariboles, rouspille de sansonnet, amusettes et méritent, spécialement le « HO » (comment prononcez-vous?) les invectives et les anathèmes que cet excellent esprit, Jean Lequesne, osa, en son temps, imprimer dans la préface d'un catalogue éminemment combattif.

Parmi les gens qui se disent modélistes « O », je rejette délibérément tous les gaillards qui emploient comme échelle de réduction le 1/45<sup>e</sup>. Ce sont, à mon sens, des amateurs mal informés, et, par ce seul qualificatif courtois, vous pourrez juger que je contiens mon juste courroux. Notez qu'en général, les « Zéroïstes » au 45<sup>e</sup> ignorent tout de l'histoire du « O », et se gaussent, du haut de leur monticule d'ignorance, de l'échelle de 23 mm. par mètre. Et comme la mauvaise information est généralement à la base des décisions les plus grandioses, je ne doute pas que nos normalisateurs européens ne soient tentés d'adopter le 1/45<sup>e</sup>. C'est à croire qu'il n'y a pas, dans cette haute assemblée de techniciens, un seul amateur de « O » au courant de 50 ans de modélisme britannique, de 30 ans de modélisme français, des modèles, des pièces détachées innombrables, des outillages, etc... établis sur la base saine de 23 mm. par mètre depuis des décades. Et tout cela serait proclamé par d'honorables modélistes, aussi enthousiastes que néophytes. Mais au fond, cela n'est pas le sujet de mon présent papier.

# SYSTEME D'O

Jean-Louis Sourzat



Tout d'abord une illustration de l'équipement en éclairage des voitures PO, dont je vous avais entretenu voici quelque temps. Chaque voiture est équipée de deux feeders longitudinaux en cuivre, en plafond, sur lesquels sont soudées des ampoules miniatures (KZ) au droit de chaque compartiment.

Dans le cas illustré (photo n°1) ces feeders sont simplement maintenus par les cloisons en carton entre compartiments.

Pour les voitures de 3<sup>e</sup>me classe, deux petites entretoises en bois les supportent.

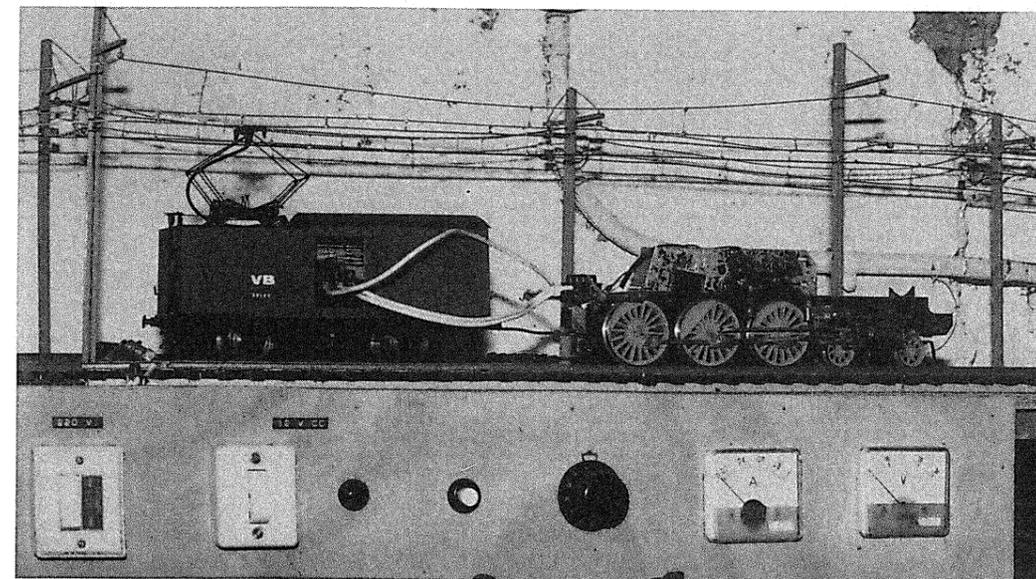
Toutes les voitures de la rame sont reliées par des liaisons électriques (KZ), l'alimentation étant dans le fourgon. Afin de pouvoir assurer la maintenance (et installer des voyageurs, reçus récemment du Cercle du Zéro.),

les toitures sont amovibles et posées par emboîtement après avoir été parfaitement dressées et équipées des embouts ad hoc.

Pour éviter toute fuite de lumière sur les côtés, un carton souple blanc est posé en guise de plafond sous le toit, posé sur les feeders et emboîté sous les retours supérieurs des flancs de caisse.

Dans la pénombre, l'effet obtenu est assez spectaculaire et surtout les aménagements intérieurs deviennent visibles. Les deux autres clichés concernent une fantaisie dont le projet était né de la rencontre, voici une dizaine d'années, avec un wagon graisseur de ligne de contact garé à l'époque dans la gare du Bd Masséna, à Paris, et dont vous apercevez des photos en arrière plan de la vue n° 2.

J'ai entrepris la construction de cet engin avant d'avoir pu obtenir des informations le concernant : d'où l'anachronisme du panto type PO et le "VB" tous deux d'une autre époque, car j'ai seulement appris depuis que le matériel de ce type (dont la SNCF m'a aimablement fourni un plan) n'avait été mis en service qu'en 1971, contrairement à ce que j'espérais. Au moment de la prise de vue, le marquage avait été laissé en attente de plus amples informations. Ce wagon me sert à mettre au point mécanique les châssis moteurs de locomotives avant leur équipement de prise de courant (ski ou pantographe); dans le cas présent, il s'agit d'une 230 G en cours de reconstruction, à moteur FOURNEREAU.



# VOITURES PLM

(voir H.d'O n° 45)

Roger Bersot

Pour une question d'uniformité lors de son incorporation dans ces trains spéciaux composés de voitures lits et restaurants, la SNCF a gardé la teinte bleue pour la caisse.

Bien que retirée du parc et radiée en 1974, elle fut inextrimement rénovée en 1976, à Villeneuve, afin de pouvoir figurer au musée du chemin de fer de Mulhouse.

Désormais elle reporte le numéro 11, dont le seul vestige reste la face du côté couloir. La disposition PLM de ses baies, 7 grandes encadrant 6 petites mobiles, est restée celle de la première génération, alors que, par la suite, ce sont les petites baies qui encadrèrent les grandes.

(Pour une meilleure compréhension de ces transformations sur l'ensemble de la caisse, voir la photographie publiée dans Rail Magazine d'avril 82, page 22, n° 60.)

## Transposition à la maquette

En réfléchissant, la silhouette d'une telle voiture dite "métallisée", avec son toit bombé, s'accordant mieux avec mon parc de voitures, je décidai d'en posséder une. D'autre part, mise en vitrine à côté de celle en état d'origine, j'obtiendrai la suite logique de son histoire.

## La voiture Elettren modifiée.

Cette occasion me fut donnée par la mise en vente de la rame PLM fabriquée par les Etablissements Elettren.

Elle rencontra un succès certain. La voiture lits-salons de cette rame, référence du catalogue 3534, représente l'A4 LSi n° 73.

Mon premier travail fut de lui adapter ce nouveau toit d'aspect métallique. Vu sa longueur, j'ai employé du fer blanc de 4/10 plus rigide que le laiton. Les embouts arrondis sont moulés en bronze, les 22 bandes rivetées de 2 sortes, conformes, sont venues de photogravure et rapportées par soudure, comme le jet d'eau.

Pour la caisse, petite entorse, je respectai la livrée du modèle (supposons une situation de transit), mais j'ai rajouté les impostes des baies, mis les supports pour accrocher les plaques d'itinéraires, échelle en bout avec main-montoire et porte-lanterne.

Comme dans la réalité, les raidisseurs de châssis ont été supprimés et remplacés par le renforcement riveté des longerons en leur milieu. Sous le châssis : dynamo sur son support avec réglage du tendeur et 2 accus. Les boggies sont ceux de la période intermédiaire (Pennsylvania D à balances incurvées), modèles réalisés à la cire perdue en 3 parties pour chaque côté.

Ceux du style WL récupérés sur le modèle Elettren, serviront à monter une B8 PLM sans l'aspect de la métallisation 26 ou 36.

L'intérieur reproduisant l'état d'origine de la lits-salons était totalement inexact.

Ainsi, la cloison du couloir n'était que la répétition de la tôle découpée pour la face côté compartiments ! L'agencement était aussi très fantaisiste.

Dans ce cas, il est plus simple d'en reconstituer un autre, que l'on glisse d'un bloc dans la caisse. La réalisation peut être en laiton, en carton, ou selon le classique moulage au plâtre avec coffrage en rhodorsil (déjà décrit pour des voitures précédentes).

Les décorations, dessins, couleurs ont été réalisés d'après les descriptions et photographies.

L'éclairage est dispensé par une douzaine d'ampoules de 19 volts, de 40 mA.

Le poids total à vide du véhicule (sans voyageurs) s'élève à 1 Kg. 550.

C'est une sérieuse amélioration par rapport au modèle vendu, que l'on remarque chez beaucoup d'amateurs et de collectionneurs, qui ne semblent guère avoir le souci du réalisme.



(-21m90-)

# VOITURES SALONS série n° 71 à 76

Boggies, entr'axes : 14 m 980 "C" PLM type WL  
"D" PLM  
(pennsylvania à balanciers incurvés.)  
"DM" monoblocs de 3 m

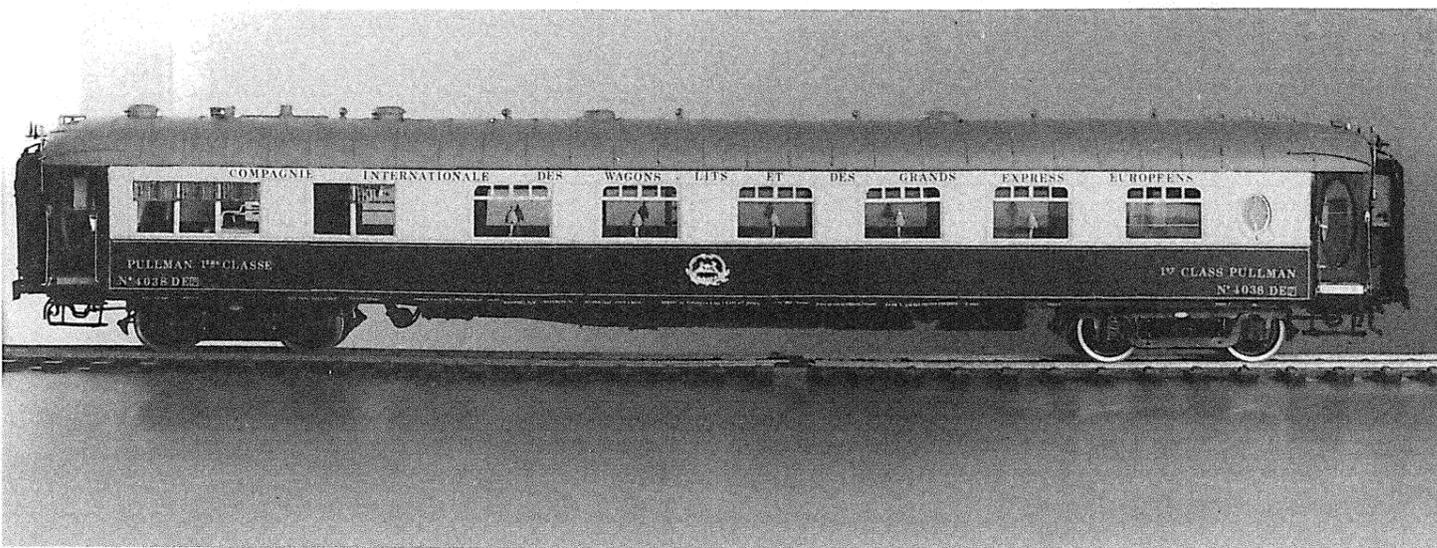
1909		PLM			SNCF			
Cie France	Salons	devenus N° :	diag. N° :	Métallisation type 1926 en :	1938 Ssmfy	marquage 1950	UIC	Radié
N° 74	en 1923: A2 L2 g1 Syi	10	20	1930	35	51	51878940003 4	1976
N° 75	en 1917 : L5 g3 yi en 1923 : L5 i	11	10	1929	36	52	004 2	1974
N° 76	en 1917 : id.	12	10	1931	37	53	005 9	1976
N° 71	en 1924 : A2 L2 g2 Syi	7	20	1933	41	54	006 7	1974
N° 72	L5i	8	"	1928	42	55		1959
N° 73	L5i	9	"	"	39	56		1959

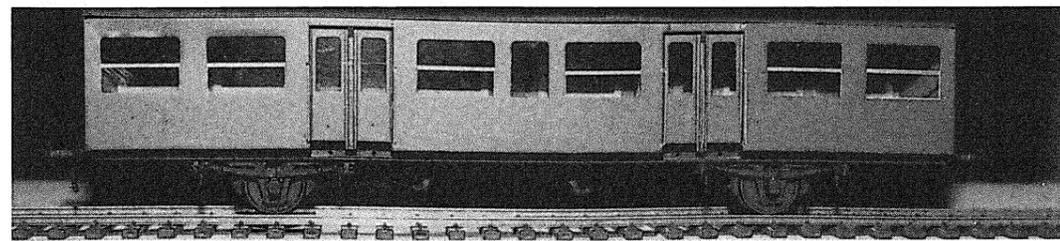
N° intermédiaires de la série 37 53 en 1958/60. Utilisée /autorités françaises en Allemagne. Modernisée en 1962

- 38 de 1918 à 28 perdue guerre.
- 40-59 " Cx voiture 31 Réformée en 1959
- 42-55 en 1958/60 B 18/2 Smfi 55301 Voiture fauteuils
- 43-58 du diag. 3 et 7 ex. V 15 de 1925 Voitures courtes ex. A2 L2i de 1903
- 44-59 Ssmfy ex. V 16 " Voiture réformée en 59

## TABLEAUX ETABLIS PAR ROGER BERSOT

## LA VOITURE PULLMAN FLECHE D'OR REALISEE PAR "LA COMPAGNIE"





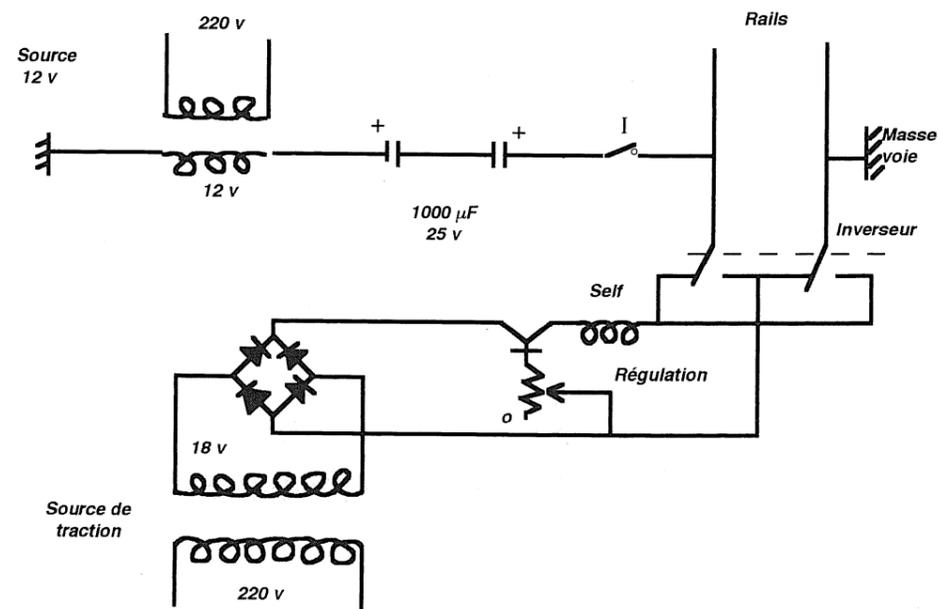
**A VENDRE : ETUDES - MOULES - OUTILLAGES**  
pour réalisation de modèles réduits ferroviaires échelles "O" et "HO"

**Ecrire à Monsieur et Madame MOUGEL**  
25, Les Hauts de Saint Jeume - 06740 CHATEAUNEUF DE GRASSE

## PARTICIPATION DE L'ALTERNATIF ET DU CONTINU A LA TRANSMISSION D'ORDRES AUX LOCOMOTIVES ET AUX EQUIPEMENTS

(Voir H.d'O n° 55)

### ALIMENTATION DE LA VOIE



Le schéma ci-dessus donne le principe d'alimentation de la voie ; il est volontairement simplifié ; on y retrouve néanmoins les éléments essentiels :

- la source de traction
- la régulation de vitesse (j'ai présenté une régulation manuelle, mais une régulation automatique est bien entendu possible, avec des informations provenant de détecteurs- série sur les circuits de voie)
- l'inversion de marche
- la source 12 volts 50 Hz
- l'interrupteur I permettant de couper à volonté le circuit alternatif
- la self de protection sur le circuit continu
- les condensateurs de protection sur le circuit alternatif.

Par la suite, ce schéma de base sera complété (autres sources de traction, alimentation magnétophone et ampli, source 24 volts 50 Hz) ; pour bien comprendre le rôle essentiel de l'interrupteur I, il est nécessaire de raisonner à partir des deux éléments :

- le schéma de base d'alimentation de la voie
- un module simple correspondant à une seule fonction.

### FUNCTIONNEMENT D'UN MODULE SIMPLE

J'indique ci-après le schéma d'un module assez simple, qui se compose du "module de base" décrit plus haut auquel j'ai ajouté divers composants. Il y a notamment un condensateur en série avec un redresseur ; il empêche le courant continu venant de la voie d'alimenter les circuits à l'aval du redresseur.

Ce redresseur alimente avec un condensateur de lissage un relais A. Cet ensemble constitue la partie du module en rapport avec l'interruption du courant alternatif depuis l'interrupteur I du boîtier d'alimentation de la voie. Que la loco soit à l'arrêt ou en marche, l'ouverture de l'interrupteur I provoquera la retombée du relais A, normalement excité lorsque la voie est sous tension de 12 V 50 Hz. On a ainsi la possibilité, sans complication digitale et à peu de frais, d'avoir une commande à distance d'un accessoire placé à l'intérieur d'une locomotive. C'est la fonction principale de PACTOLE, que l'on peut décliner de nombreuses façons, comme nous le verrons.

La manoeuvre de l'interrupteur I doit être brève, de l'ordre de quelques dixièmes de seconde, de façon à ne

pas perturber le régime de la loco, si elle est en marche (voir plus haut).

Cette manoeuvre peut être purement manuelle, si on a un bon doigté, comme pour émettre en morse; elle peut être aussi automatisée, ce qui permet de calibrer la durée de l'interruption sur la voie, et de la rendre indépendante de la durée de pose du doigt sur le bouton; ce calibrage devient pratiquement indispensable pour des combinaisons de plusieurs interruptions espacées de façon précise, pour obtenir des ordres variés, avec des modules hélas plus compliqués.

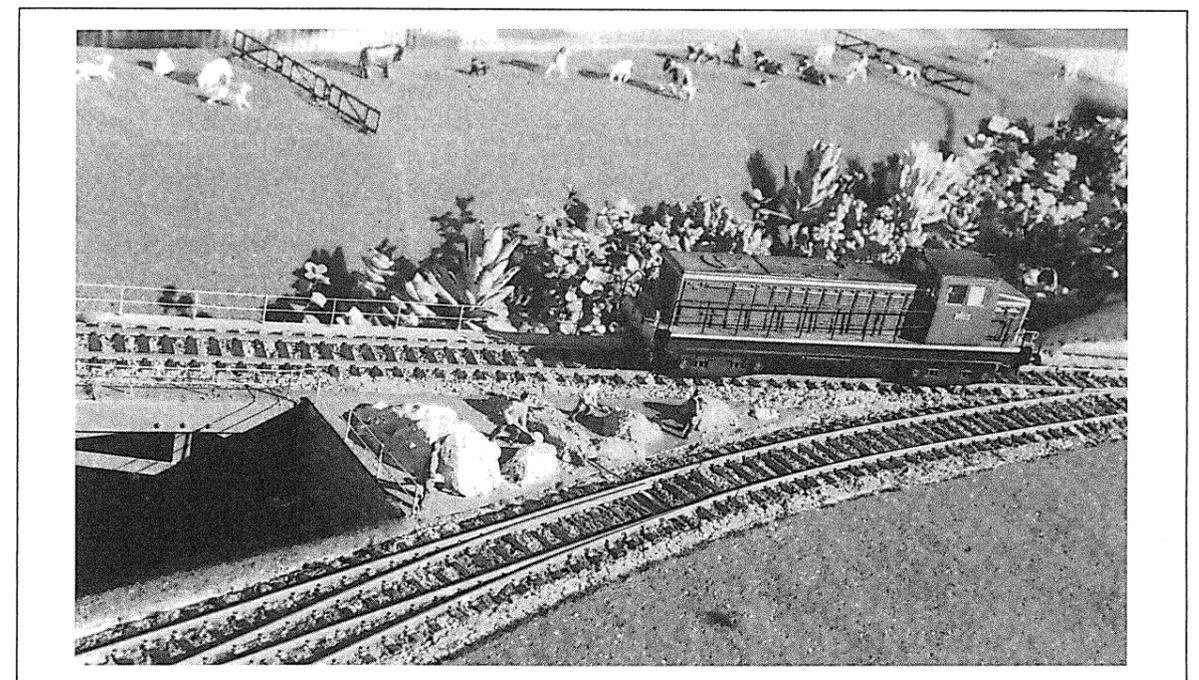
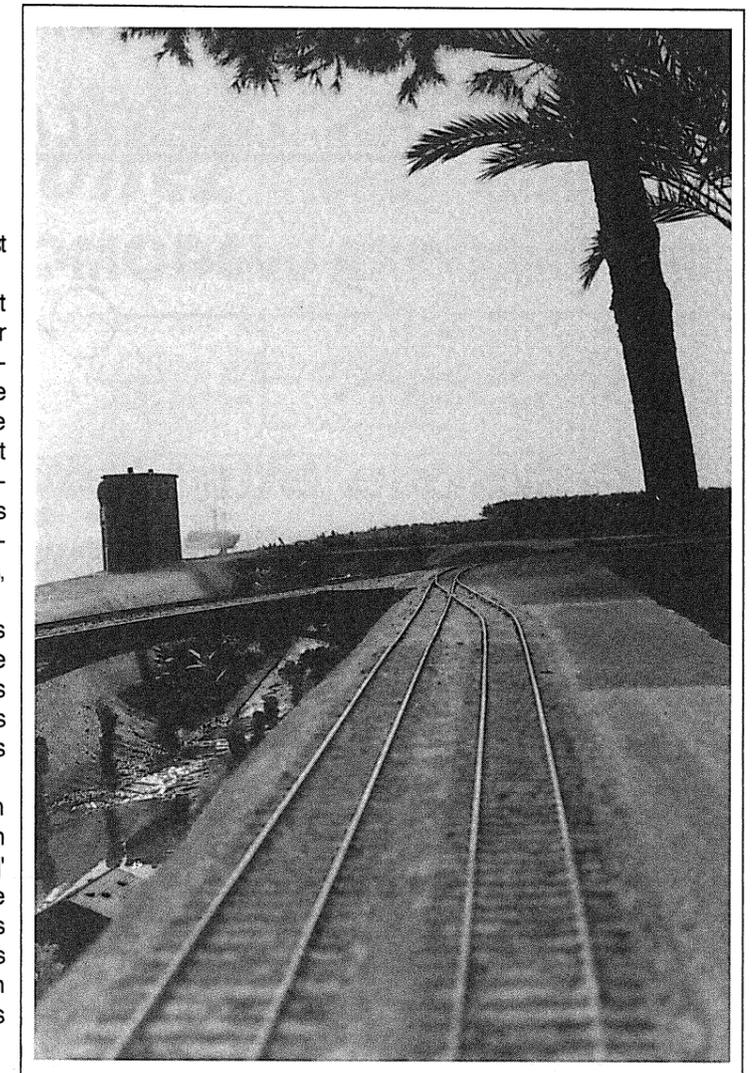
Je donnerai plus loin des schémas simples pour réaliser dans le pupitre de commande des dispositifs permettant de générer des interruptions de courant alternatif adaptées aux ordres commandés depuis des boutons ordinaires.

Dans ce module simple, on peut utiliser un contact (travail ou repos) à l'usage de son choix (éclairage, etc...); à titre d'exemple, j'ai adapté les schémas de mise en oeuvre de trompe que monsieur TREHIN avait décrits dans LOCO-REVUE de janvier 1987, car ils me semblent tout à fait correspondre à un besoin d'animation des modélistes et les sons émis sont très réalistes

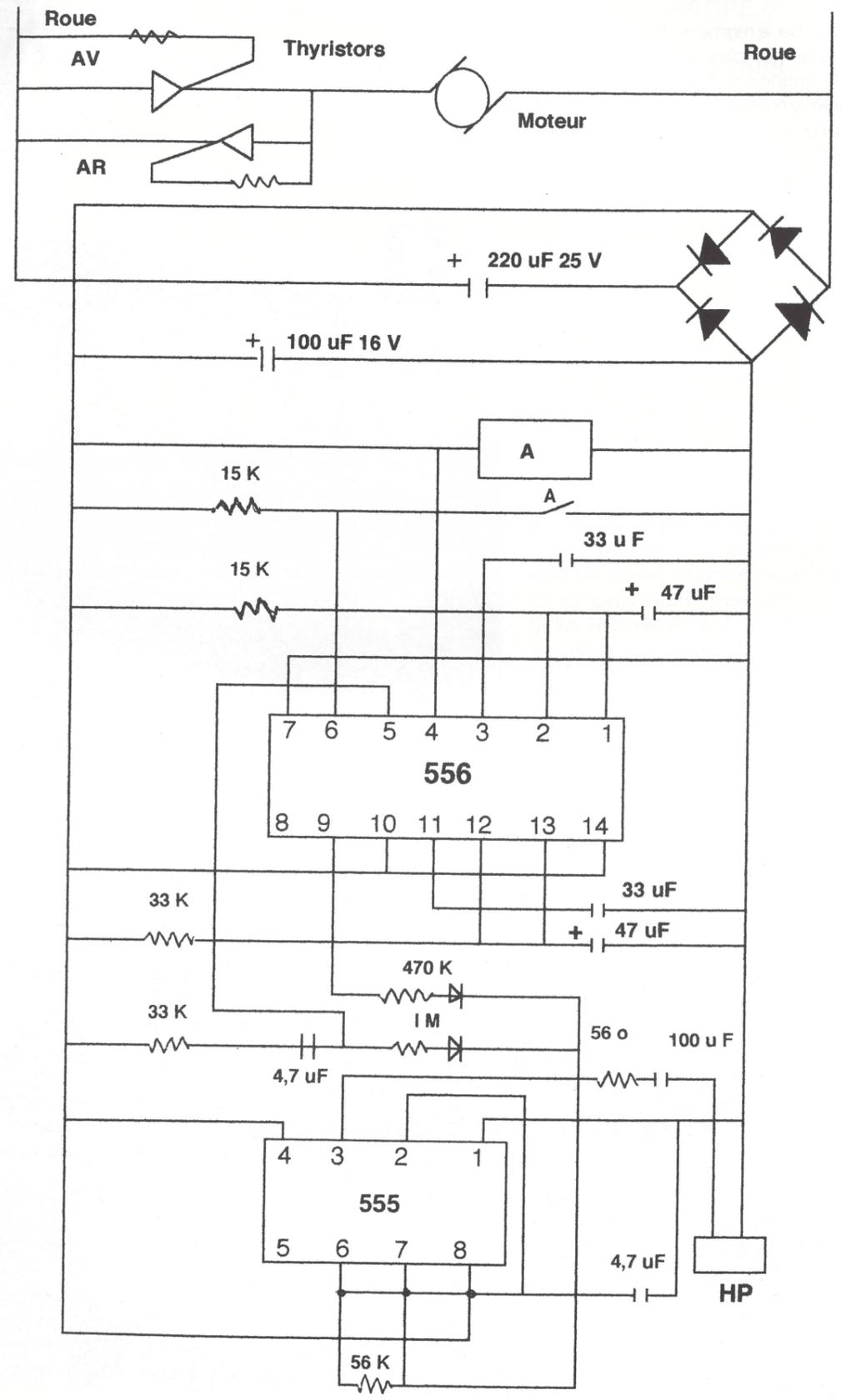
Chaque fois que l'on ouvre brièvement l'interrupteur I (cela peut être aussi aléatoire en cas de mauvais contact sur la voie), le contact repos du relais A retombe un court instant et cela suffit pour déclencher le processus des

monostables pour lesquels j'ai fixé les valeurs des résistances; il y a ainsi un son court de fréquence basse, suivi d'un son long de fréquence plus élevée.

### A SUIVRE



**FUNCTIONNEMENT D'UN MODULE SIMPLE**



1er son court fréquence basse  
2e son long fréquence élevée

DESSIN P. CHENEVEZ



Les 21/22/23 octobre 1994  
**COUREZ** vous distraire à  
**EXPOMODEL / EXPOMETRIQUE**  
organisé par le GEMM et qui a lieu aux  
LILAS - Métro Mairie des lilas

**Vous pourrez y voir entre autres...  
du BEAU "O" moins cher que du "HO"**

La nouveauté de cette année sera la MALLET VIVARAIS 403/404 en "G" - 1/22,5

**ATELIER DU CHATEAU D'O**

63, rue du Plessier à Villaré - 77 730 CITRY sur Marne  
Tél. 16 - 1 - 60 23 72 68

Catalogue contre 10 timbres postaux ou coupons réponse



**LE GUIDE  
DU ZERO**

**ATELIER 43**  
11 avenue des frères Lumière  
69410 CHAMPAGNE AU MONT D'OR  
Tél. 78 35 42 66  
Kits matériel roulant - Pièces de rechange pour tin plate "O"  
Catalogue contre 8 timbres à 2,80 F.

**141-TA • 141-P • 030 TB**  
KITS dispos Montages  
En préparation : voitures OCEM (FL - RA - Fourgons)  
Kits bruts Décolletage à façon - Ressorts  
Renvois d'angle Photogravure  
Bandages de roues isolées jante  
CMPM - 16, rue de Washington - 27000 EVREUX - FRANCE  
(16).32.28.26.79

**ISOTRAIN**  
ALIMENTATIONS ELECTRONIQUES  
COURANT CONTINU  
Demandez la documentation et les tarifs à:  
**ISOTRAIN - MICHEL DURAND**  
52 Rue Etienne Richerand  
69003 LYON - Tél. 72 36 39 60

**HUET**  
PEINTURES  
Noir brillant  
Noir satiné  
Noir mat  
Noir chaudron  
Primer d'accrochage - Diluant Universel  
Chocolat NORD  
Vert clair NORD  
Vert foncé NORD  
Gris P.O.  
Soudure liquide  
Soudure en fil fin  
Soudure à l'argent  
Soudure métal blanc  
Flux (métaux cuivreux)  
Flux (métaux ferreux)  
Vert PLM  
Brun wagon PLM  
Brun wagon ancien  
Brun rouge UIC  
Vert Celbque SNCF  
HUNET - 5 rue des Anciens Combattants  
F59175 TEMPLEMARS - Tél. : 20.95.10.59

**JCR S.A.R.L.**  
MODELES REDUITS JCR  
La Petite Hite - 47230 LAVARDAC  
R.C.S. 324949031 NERAC

**J.M.G.**  
76, RUE DE BEAUJARDIN  
37000 TOURS  
DES TRAINS EN "O" POUR VOTRE PLAISIR  
CATALOGUE AVEC ENCART COULEURS  
CONTRE 50 F

**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



## PETITES ANNONCES

(gratuites pour les abonnés. Valables une fois)

Amateur qualifié, propose montage de kits très finement réalisés de locos J.C.R. et SEMBLAT.  
Tél. 93 74 02 91 le soir.

Vends FULGUREX (neuves) :  
231 G 558 = 22 000 F. + 232 U1 = 25 000 F  
JULIEN, tél. 91 05 72 07 (le soir).

Achète voitures deux essieux SO MOUGEL et DEV GUILLERMET, soit en kit complet, soit tout montées (en très bon état). J. FOURNIER, 8 allée Boris Vian. 77186 NOISIEL.

Vends, neuf, en boîte d'origine : AS, 3 voitures OCEM PLM : 1 ère classe, 3 ème classe, 3 ème classe/ fourgon. 700 F la rame.

GRIVOT PASCAL, 100 RUE FÉLIX TISSERAND. 21700 NUIITS-SAINT-GEORGES. (Tél. 80 61 04 21, après 19 h.)

Achète 242 AT ou 231 H FULGUREX en O. Privilège échange (avec différence) Pullman bleu-crème Fulgurex ou kit 231 JCR.

Vends 030 TU noire SEMBLAT : 6500 F.  
Tél 28 63 35 13

Cède 150 E JCR en kit ( les 4 premiers ensembles + réservation) : 3 000 F.

Egalement : bi-foudre JCR en kit : 900 F.  
LISCAK, rue de la Houillère, 35  
4400 FLEMALLE (Belgique)

### TEC' LOISIRS

#### L'outillage créatif

Mini-outillage, aéroglyphes, perceuses, tours à métaux, fraiseuses, métaux, ouvrages techniques, maquettes, radio-commande, etc...

Catalogue complet (56 pages) en couleurs : 50 F  
Tec'Loisirs, BP 56 - 67460 SOUFFELWEYERSHEIM

La revue "CHEMIN DE FER"

Edite un numéro spécial :

#### EMILE-ANDRE SCHEFER

Peintre des machines

Ce n° en noir et blanc, abondamment illustré avec les plus oeuvres de l'artiste, est disponible à :

AFAC

Gare de l'Est - 75475 PARI cedex 10

(42 pages. Prix : 60 F)

#### 8 ème MODEL-SHOW à AVIGNON

11, 12, 13 novembre 1994

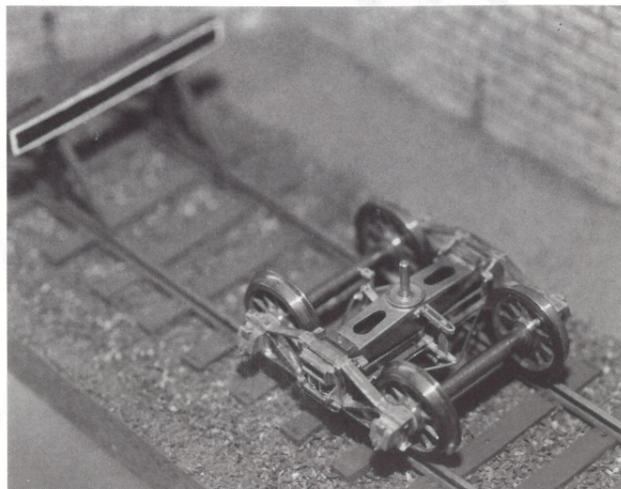
Parc des Expositions

### KIT-ZERO

7 rue Villebois-Mareuil - 93270 SEVRAN

Nouveauté : kit boggie DIAMOND

Réf. 1 E 04 C - Prix : 422 F. pièce (roues pleines)



(Photo. J. A.) Superbe réalisation !

### CMPM

16 rue de Washington - 27000 EVREUX

Kit laiton voiture OCEM B 10 (parois lisses)  
prix : 2500 F (visible à l'expo du GEMM).

A l'étude : voitures B9c9, A8, B5D et fourgon.

### 14 èmes Journées Luxembourgeoises de modélisme ferroviaire

19 et 20 novembre 1994

CENTRE PRINCE HENRI  
WALFERDANGE

### RIGI-BAHNEN

Les 125 ans du début des travaux du chemin de fer du Rigi, le plus ancien des chemins de fer de montagne de l'Europe.

(Rigi-Bahnen. CH - 6354 VITZNAU)

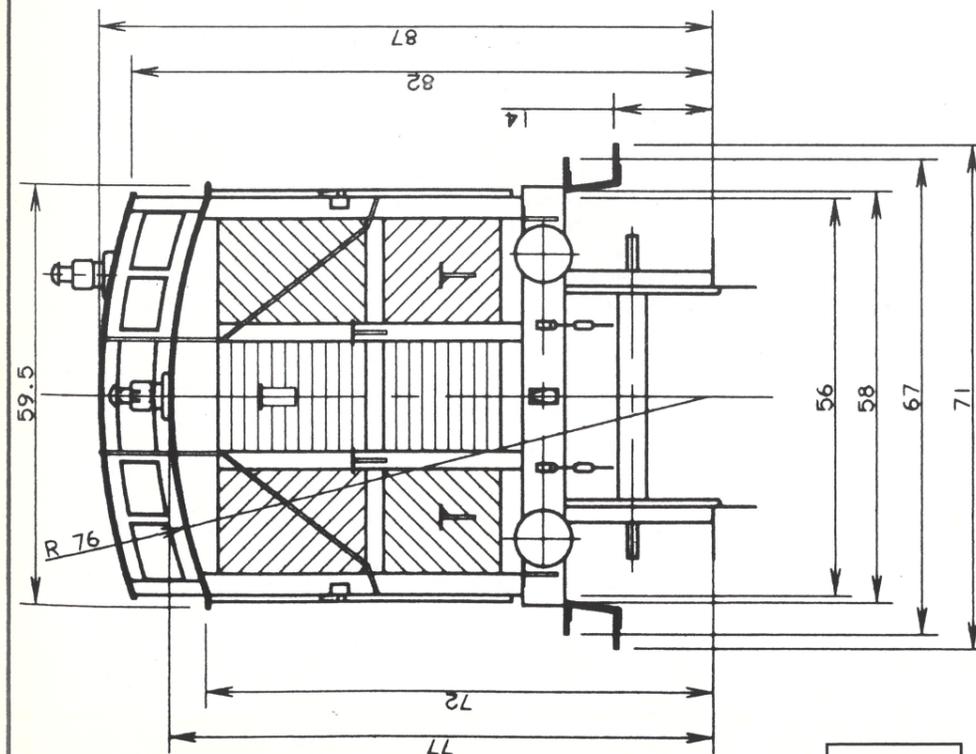
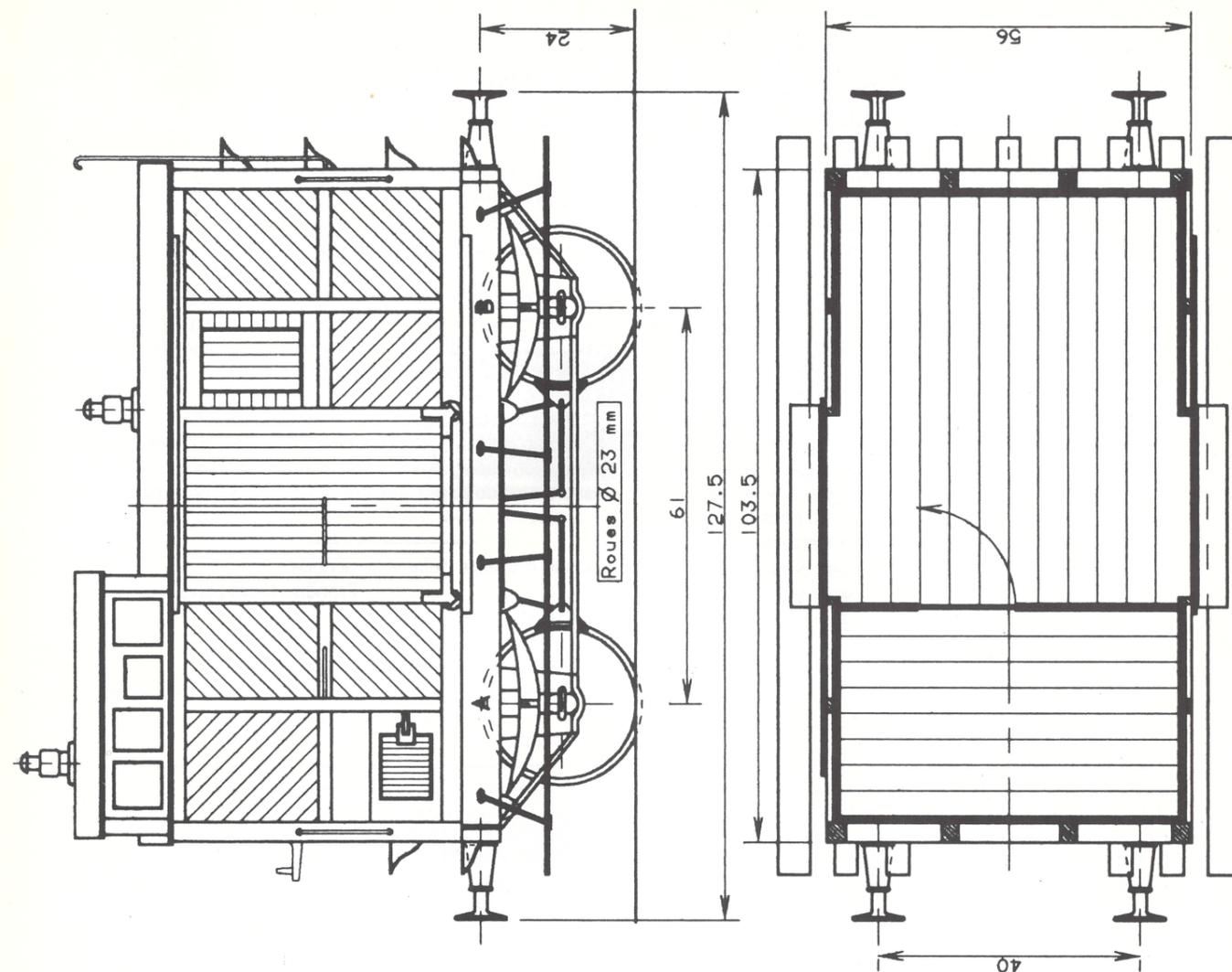
Connaissez-vous :

"THE SNCF SOCIETY JOURNAL" ... ?

Les chemins de fer français vus d'Outre-Manche par des passionnés.

Un mensuel avec des plans, des photos, des croquis ...etc.

(SNCF SOCIETY : ANDY HART, 14 Keats Close - Earls Barton, G.B. NORTHAMPTON NN6 OPR)



FRANCIS MOREAU

FOURGON LESTE à 12 TONNES  
H. 5001 f à 5049 f  
NORD 1902

# AUPRES DE LA FONTAINE

Le courrier  
des lecteurs

Nouveau venu en zéro et amoureux du PO-MIDI, j'ai actuellement deux machines en "chantier": une 141 TA CPM et une 4-231 H JCR. Si cela peut intéresser certains... (certes, c'est encore de la vapeur!), j'aurais des précisions à apporter concernant le superdétaillage de ces kits.

Quant à la question "pourquoi jouer au train?", je peux tenter d'apporter des éléments de réponse, ainsi qu'aux questions annexes "pourquoi la vapeur?", "pourquoi le PO-MIDI?".

Je fais partie de ceux, nombreux sans doute, atteints par la maladie dès l'enfance. Il n'y avait aucun cheminot dans mon entourage, par contre mes parents n'avaient pas de voiture, on se déplaçait en train. Je rôdais souvent autour des voies. A Tours, il y avait de quoi s'occuper: côté vapeur, des Pacific PLM, des "R" bien sûr et quelques "chieuvres" pour les trains de travaux; côté électrique, une variété incroyable d'engins divers.

J'ai eu la chance de connaître aussi les dernières Pacific et Mikado ETAT, entre Nantes et Le Croisic. Puis une longue mise en veilleuse, due à l'extinction de la vapeur et à d'autres préoccupations.

Enfin, assez récemment, la rechute, avec la découverte de nombreuses publications qui traitaient de ce qui m'avait intéressé. Mais j'envie quelque peu ceux qui n'ont pas connu de rémission!

Parmi les moyens de transport qui semblent fasciner surtout les garçons (mais pourquoi ce sexisme? Il y a longtemps que vous semblez débattre de cette question, et je n'ai aucun élément de réponse...), deux me semblent particulièrement dignes d'intérêt: la locomotive à vapeur (évidemment!), et la navigation à voile. Et ceci, probablement - il s'agit, bien sûr, de réflexions à postériori! - parce que, dans les deux cas, on ne peut être efficace que, d'une part en ajustant finement de nombreux paramètres, d'autre part en prévoyant: ce n'est jamais donné, on n'est jamais sûr d'avoir le bon réglage.

C'est sans doute pour cela qu'au début du siècle, malgré des équipages de misère et des conditions épouvantables, les capitaines couraient sur leurs grands voiliers anciens, qui n'étaient pourtant que des cargos, chargés de charbon, ciment, grains... mais à voile.

Je pense que les mécaniciens couraient eux aussi - c'était très exactement du "contre la montre"! "Nos trains sont à l'heure parce qu'ils sont difficiles", disaient les gens du Nord. Il y a là la recherche de la perfection dont parle Jean Villard, et que l'on retrouve - repartons un peu modélisme - par exemple chez Jean Florin.

A partir de là, c'est simple: faute d'en avoir fait son métier, on joue: je pratique la voile, en amateur, et en laissant les maquettes à d'autres... et, pour les trains, comme c'est plus difficile d'accès, il ne reste au commun des mortels que le modélisme... qui me pèse souvent: je ne suis, de nature, ni patient, ni minutieux!

Mais, même les quelques privilégiés qui ont la chance de tenir le manche de la 558 - et les compétences nécessaires! - n'auront plus jamais l'occasion de gagner des minutes avec elle et avec un train en surcharge.

Tout ceci est sans doute bien long, bien simplificateur... et d'un intérêt douteux!

Pourquoi, enfin, le PO? Sans doute un peu à cause de mes origines géographiques, pour des raisons esthétiques (j'aime bien le "style" PO), et surtout à cause des Chapelon, de sa rigueur intellectuelle (une certaine perfection dans la conception, cette fois), et de l'acharnement mis par certains pour détruire systématiquement son oeuvre, qui donne envie de la recréer un tout petit peu, modestement, en miniature.

Enfin, mais ceci est une autre histoire, les lignes de montagne du Massif Central et leurs "cordées", que je n'ai connues, hélas, que trop tard, au "tas"...

Il me reste à souhaiter une longue vie à Histoire d'O.  
D. BARTHELEMY

PS. Dans un autre ordre d'idées, je me suis laissé tenter par la soudure par résistance électrique préconisée par Gérard Huet. C'est une merveille, la fréquence des jurons a bien été divisée par trois - après un petit apprentissage!

⇒ Voilà des commentaires qui font plaisir à lire.  
L'effort n'est-il pas une preuve de la liberté de l'homme?  
Hélas! Notre époque ne semble guère s'en soucier. Quand cessera-t-on de parler "droits" pour songer "devoirs"?  
J.A.

Je suis enchanté d'être votre abonné.  
Francis Raoul-Duval  
Enthousiasmé par votre revue...  
Jean Hot

⇒ Remarques hébergées sur cette page... par vanité caressée... mais aussi parce que la revue est faite par ses lecteurs.

J'ai lu avec intérêt le courrier des lecteurs paru dans le n° 54. Je tiens à m'associer aux réflexions de Mrs Renaud et J.-P. Lafille. Il serait en effet souhaitable que les nouveaux venus à l'échelle Zéro, tel est mon cas, puissent trouver des conseils pratiques et utiles comme, par exemple:

- les artisans français ou étrangers proposant des kits ou des pièces, leurs adresses, quelques indications précises sur leurs produits, avec même, si besoin, le court commentaire d'un éditeur.

- les écueils à éviter, les difficultés à surmonter lors du montage d'un kit récemment apparu sur le marché: le wagon bifoudre de JCR est un bon exemple.

- quelques références d'articles ou de livres utiles au nouveau venu seraient aussi à envisager.

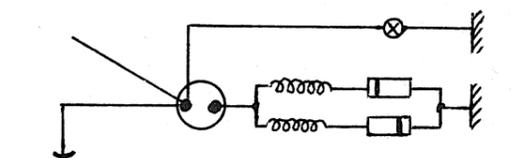
Certains articles parus dans les derniers n° sont du style "anciens combattants" ou destinés à des ultra-spécialistes et n'attirent pas le néophyte qui préfère aborder un modèle facile (grâce aux kits et vos conseils), avant de se lancer dans la réalisation de modèles sophistiqués à partir d'un de vos plans.

Ainsi, même s'il y a "redite" pour les anciens, la revue en se tournant plus résolument vers les "jeunes", trouverait un dynamisme qui, me semble-t-il, lui fait un peu défaut actuellement.

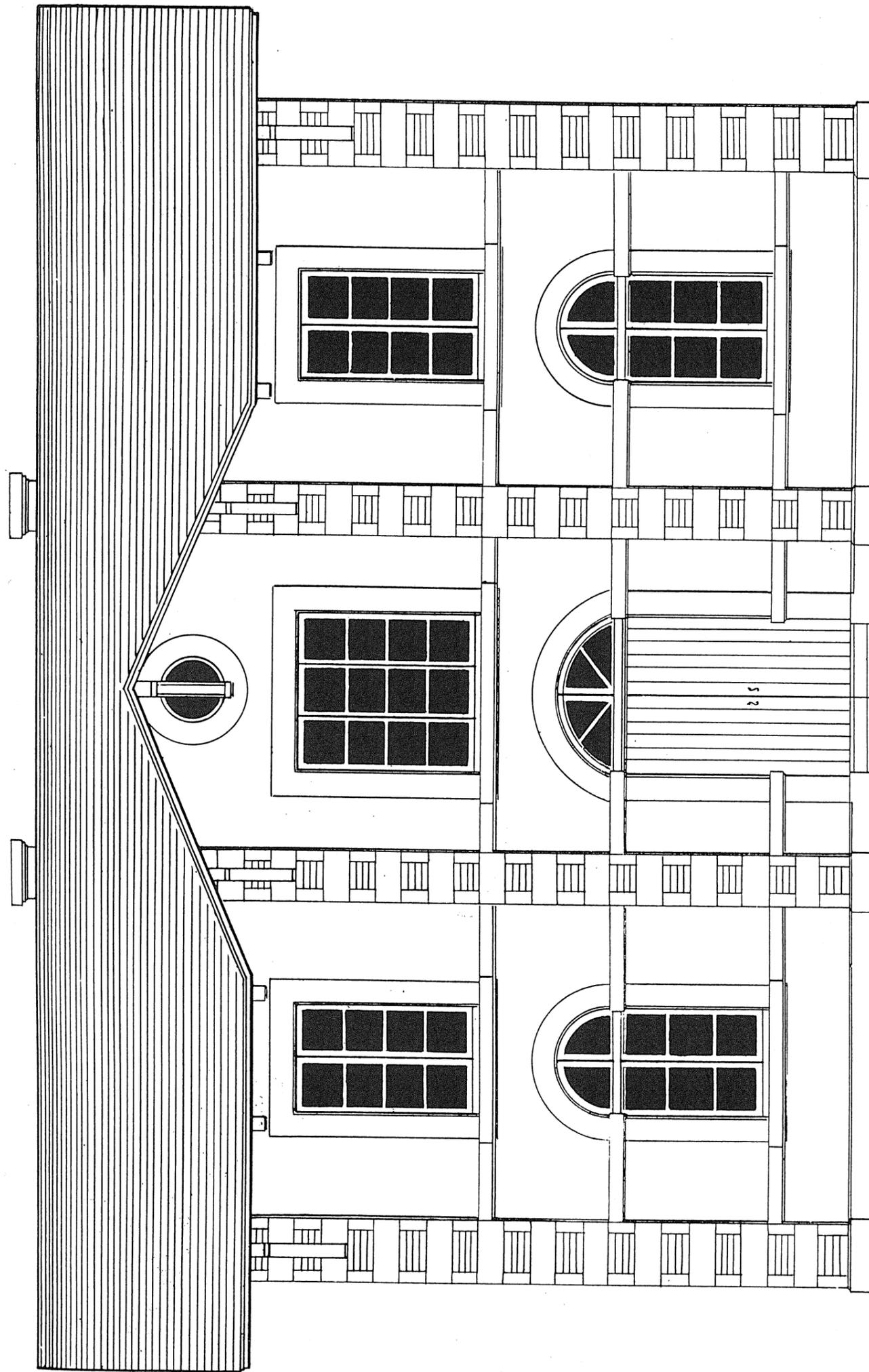
Excusez ces quelques remarques qui peuvent, peut-être, vous être désagréables ou vous paraître inconvenantes, mais elles viennent d'un "nouveau" qui souhaite tout le bien possible à la revue.

Jean Bertrand

DIESEL MARKLIN MINEX (Voir H.d'O n° 55)  
- SCHEMA DE CABLAGE



+ en marche avant sur rail droit (J.C.RAGOT)



échelle de 10 mètres Maison de Régisseur près de Lausanne (Suisse)

ECHELLE 1/43

