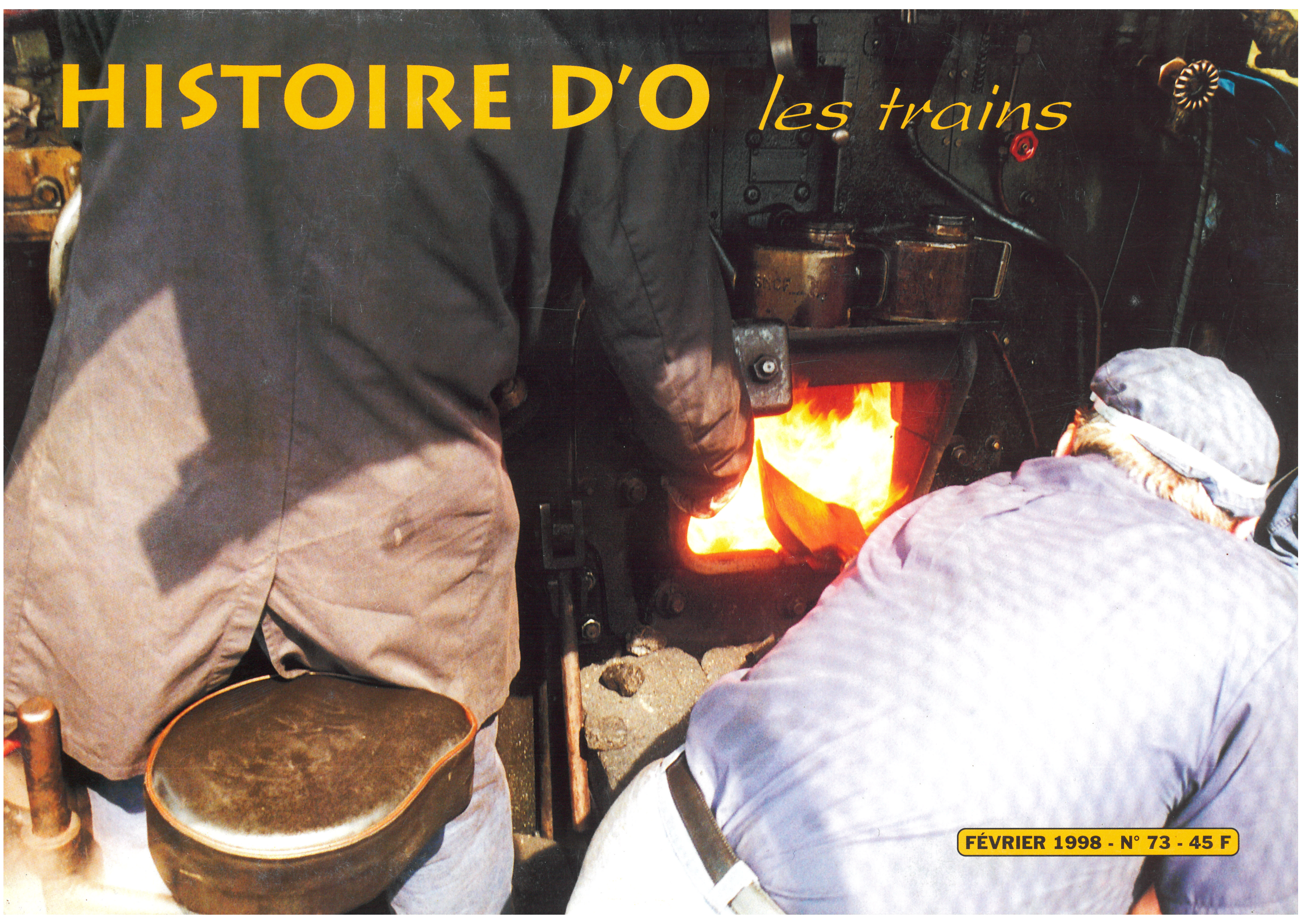
HISTOIRE D'O *les trains*



FÉVRIER 1998 - N° 73 - 45 F

Les ferrovifilles ont pris les commandes (bis : voir n° 51)

C'est après avoir imprudemment accepté de prendre la succession de Jacques Archambault, alors que le numéro d'octobre était déjà sous presse, que j'ai appris que mon statut de fonctionnaire m'interdisait rigoureusement toute activité commerciale, édition d'H.d'O comprise. Nous avons résolu le problème par la création d'une association, ce qui suppose l'intervention de plusieurs individus.

Parmi ceux ci, ma ferrovifille préférée, pas encore trop ferroviphobe, convenablement circonvenue et cajolée, a fini par accepter la responsabilité de la gestion financière de l'association et de la direction d'H.d'O. Qu'elle en soit ici publiquement remerciée. Peut-être m'accordera-t-elle de temps à autre l'autorisation de commettre un article... à moins qu'elle ne décide de convertir H. d'O en revue érotique ?

D.B.

Pour parler franchement, votre argent nous intéresse,

comme disait une publicité connue...

Tant pis, mais on va mettre les pieds dans le plat. Contrairement à ce que certains s'imaginent, H.d'O n'est pas une revue riche. C'est au rebours parce que J. A. ne prenait aucun bénéfice qu'elle a pu avoir une présentation flatteuse. Et, s'il y a moins de pages couleur en fin d'année, c'est faute de ressources suffisantes. Si une association loi de1901 ne peut faire de bénéfices, elle doit néanmoins équilibrer son budget. Vous en aurez donc exactement pour votre argent, mais plus vous serez nombreux, plus ce sera intéressant. Nous tenterons de faire au mieux, mais il est certain que quelques abonnés supplémentaires ne feraient pas de mal et permettraient à chacun d'en avoir plus pour le même prix. Nous nous adressons en particulier aux lecteurs non abonnés : ce sont autant de ressources en moins pour la revue.

Nous précisons également que l'association en question **n'est pas** *une association de modélisme ferroviaire et qu'elle a pour unique objet de permettre la poursuite de la publication de la revue.*

⇦ *La nouvelle équipe d'Histoire d'O, avec un futur ferroviphile (?) en cours d'imprégnation ... Après cette brève apparition, nous retournerons nous consacrer dans l'ombre à la bonne marche de la revue.*

(Photo J.P. Cantet)

L'heure de la revanche ?

1923 : Chapelon entre au P.L.M., réseau de son enfance. Ayant imprudemment émis quelques critiques (justifiées) sur certaines pratiques concernant entre autres la conduite des machines à vapeur, il doit partir. Quelque temps plus tard, il entre au P.O. où il obtient les résultats que l'on sait. Au P.L.M., on apprécie modérément ...

1938 : Création de la S.N.C.F. Les pontes du P.L.M. prennent le pouvoir : les ennuis vont commencer pour Chapelon, leur bête noire.

1998 : Les partisans du P.O., qui avaient déjà infiltré H.d'O (voir les 141-TA, Pacific et autres Forquenot) se voient confier la revue. Les fanatiques du P.L.M. échangent des regards inquiets ...

(Suite au prochain numéro ...)

HISTOIRE D'O

13,rue de l'Argoat
56580 Gestel

Tel : 02 98 39 33 39
02 97 05 41 12

Fondateur : Jacques Archambault
Directeur de la publication :
Dominique Le Roux
Rédacteur en chef :
Daniel Berthélemy
Rédacteur en chef adjoint :
Jean-Claude Ragot

ABONNEMENT 1998 :
FRANCE & CEE : 200F
ETRANGER : 240F

Eurochèques : à majorer de 40 F.
Virements postaux de l'étranger :
à majorer de 15F pour frais.

CCP RENNES 5.204.58 M

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

PUBLICITE : nous demander le tarif.

CHANGEMENT D'ADRESSE : prière de joindre la dernière étiquette et 10F en timbres.

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

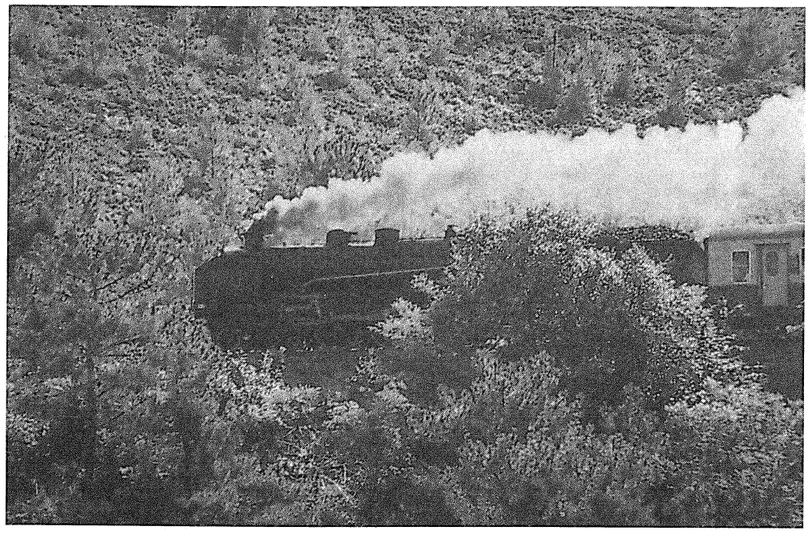
Les articles et documents paraissent sous la responsabilité de leurs auteurs. Les opinions exprimées n'engagent que ces derniers.

Les anciens numéros d' H. d'O, jusqu'au 72 inclus, sont disponibles auprès de : Jacques Archambault
26, Parc de Maugarny
95680 MONTLIGNON
(Tél. 01 34 16 54 00)

HISTOIRE D'O est imprimée par l'IMPRIMERIE ARTISTIQUE LECAUX, rue des Métiers (Z.A.)
50110 TOURLAVILLE.

Numéro de commission paritaire : 70042

HISTOIRE D'O paraît le 15 des mois pairs (sauf en août)



Ci-dessus : panache dans la lande au dessus du Trieux (voir pages suivantes).
Page 1 de couverture : mise au feu entre Pontrieux et Paimpol. Au "manche", J.P. Cantet qui ouvre la porte de foyer à chaque pelletée en synchronisation avec le chauffeur. Noter aussi la blouse noire et longue de chef-mécanicien.
Page 32 de couverture : la 230 G 353 à Carhaix, froide hélas mais bien astiquée (voir p. 26).
(Photos D.B. et J.P. Cantet)

NUMERO SPECIAL BRETAGNE

SOMMAIRE :

Les ferrovifilles ont pris les commandes (bis) :	2
La Paimpolaise :	4 - 7
Automotrice ETAT :	8
A.G. du Cercle du Zéro :	9 - 11
Le réseau de Pierre Renault :	12 - 15
La SD 40-2 :	16 - 17
La Pacific P.O.Midi J.C.R. :	18 - 22
La Pacific P.L.M. :	23 - 25
Suspensions, patine, documentation ... :	26 - 27
L'ABJ Atmofer 43 :	28
Courrier des lecteurs :	29 & 31
Au fil du rail :	31

Ont participé à ce numéro:
Jacques Archambault, Robert Filoche, Jean-Pierre Lafille, Robert Lengellé, Pierre Renault, Louis Rouvière, Patrick Silhol, Frédéric Varichon, Serge Viatte.

Voici donc ce premier numéro. Pour nous, ce fut toute une aventure. Vous trouverez peut-être que le nouveau rédacteur en chef y tient beaucoup de place : c'est que n'ayant au départ qu'une idée très floue de la charge de travail nécessaire, il a utilisé du materiel à sa disposition de peur de prendre du retard. Les articles qui nous sont parvenus trop tard, en particulier les études de Jean-Claude Faure et Raymond Van Asten (qui voudront bien nous excuser) sur les chemins de fer industriels, trouveront place très prochainement, ainsi que d'autres articles annoncés antérieurement et un nouveau "jeu de l'anomalie" ...
N' hésitez pas à nous donner votre avis afin que nous puissions améliorer les prochains numéros.

D.B.

En avril, Histoire d'O enlève le haut ...

La Paimpolaise ou Il était une fois dans l'Ouest.

Chanson de Théodore Botrel.

Arrangement d' Ennio Morricone.

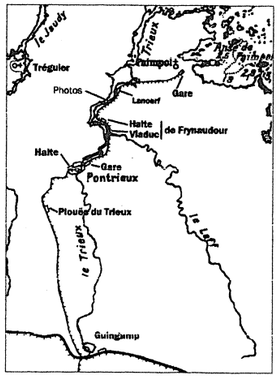
Toutes les revues y sont allées de leur couplet, mais Histoire d'O est sans doute la seule à avoir envoyé un reporter faire le tour de la Bretagne *à la voile (" Qui voit Sein voit sa fin, qui voit Molène voit sa peine, qui voit Ouessant voit son sang." affirme le dicton. Et quand on ne les voit pas, c'est qu'il y a de la brume et c'est pire !)* pour venir mouiller dans le Trieux sous la ligne Guingamp–Paimpol. Cela lui permet de vous proposer des photos exclusives et de vous offrir, à l'occasion de son déménagement dans la péninsule, une bolée d'air marin parfumé aux senteurs de charbon et d'huile chaude.

Mais que l'on se rassure, H. d'O n'a pas oublié sa vocation modéliste. Si la fréquence des circulations vapeur en Bretagne péninsulaire se maintient au taux actuel, vous aurez droit au prochain reportage en 2023 ! On chuchote toutefois que le Réseau breton (c'est à dire la C.F.T.A.) cherche à se procurer une machine à vapeur pour organiser de nouvelles circulations sur cette superbe ligne ...

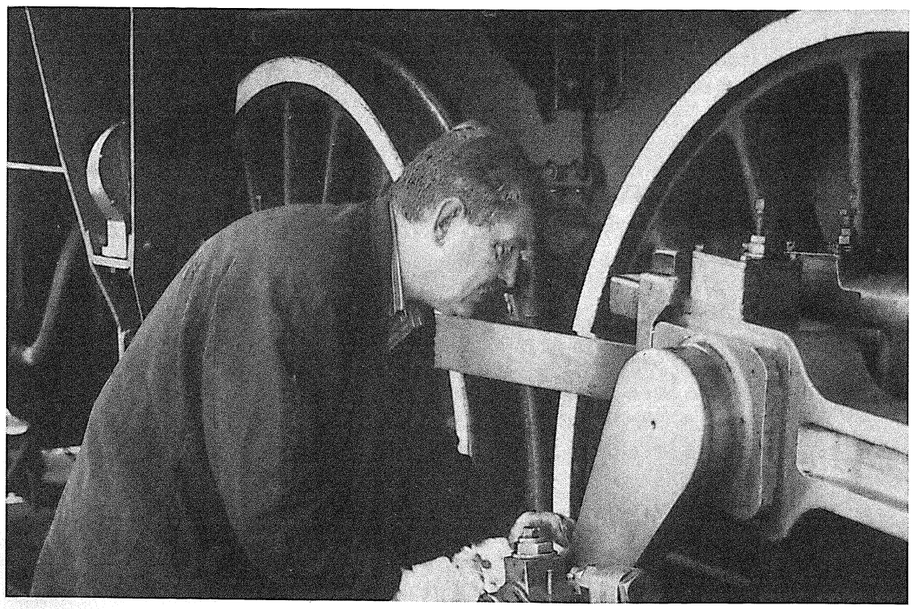
La " Chieuvre " venue sur les traces de ses sœurs qui avaient fréquenté jadis ces lieux sous l'appellation 3-230 K est hélas repartie débiellée, suite à de nombreux problèmes dus à une révision trop limitée. La rupture à l'intérieur de la chaudière d'une conduite d'alimentation en vapeur d'un injecteur a empêché pour des raisons de sécurité sa remise en feu. Souhaitons lui une prompte remise en état.

Daniel Berthélemy.

(Photos D.B., D.L.R., J.P. Cantet)



Pause entre deux trains à Paimpol, le 17 août 1997. La pompe à air, à bout de souffle, a bien du mal à remplir le R.P.



Carhaix, le 21 septembre 97.

Jean-Pierre Cantet, ancien chef du dépôt de Rennes et responsable de la 230 pendant son séjour en Bretagne, est aux petits soins pour " sa " machine. L'équipe d'H. d'O le remercie, ainsi que les anciens du R.B. et ceux de la C.F.T.A., pour la gentillesse de leur accueil.
En prime, gros plan d'une grosse tête de bielle.

Le livre de référence sur les " Chieuvres " : *Les 230-F et G* de Maurice Maillet aux Editions du Cabri.

Au sujet du séjour de la 230-G-353 en Bretagne, on consultera avec profit le n° 104 de "Voies ferrées", très bien documenté sur les malheurs de la pauvre machine.

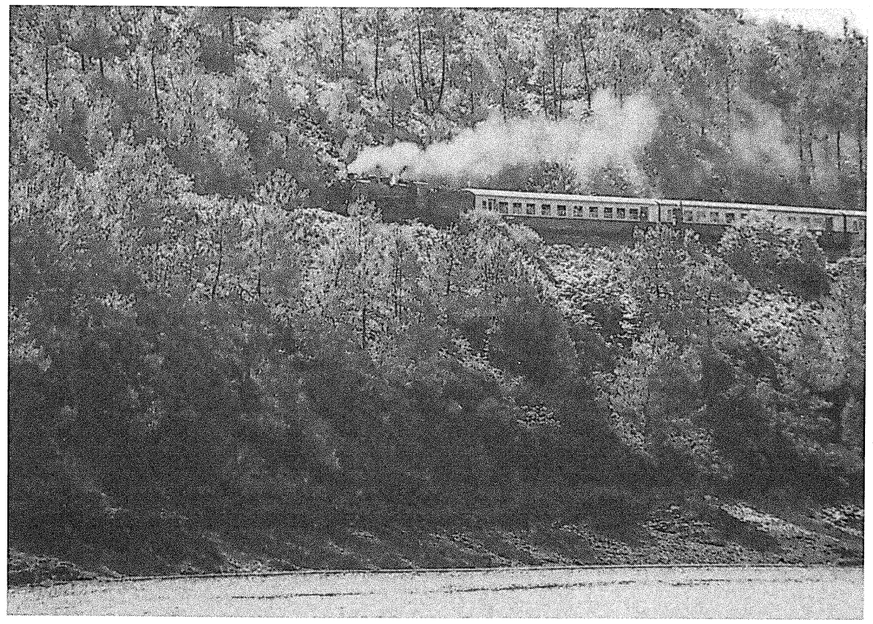
On trouvera dans "Le Réseau Breton", aux Editions de l'Ormet photos, historique, diagrammes de matériel, plans de voies et de gares.

On citera aussi le très original " Guingamp-Paimpol, deux minutes d'arrêt " de Madeleine de Sinety : photos d'ambiance sur le Réseau breton, au temps des 141-TC (1971), et retrouvailles en 1996 avec les équipes de ces dernières. Beau et émouvant.
(119 F plus port, Rue des Scribes éditions, 16, rue de Penhoët B.P. 3722 35037 Rennes Cedex).

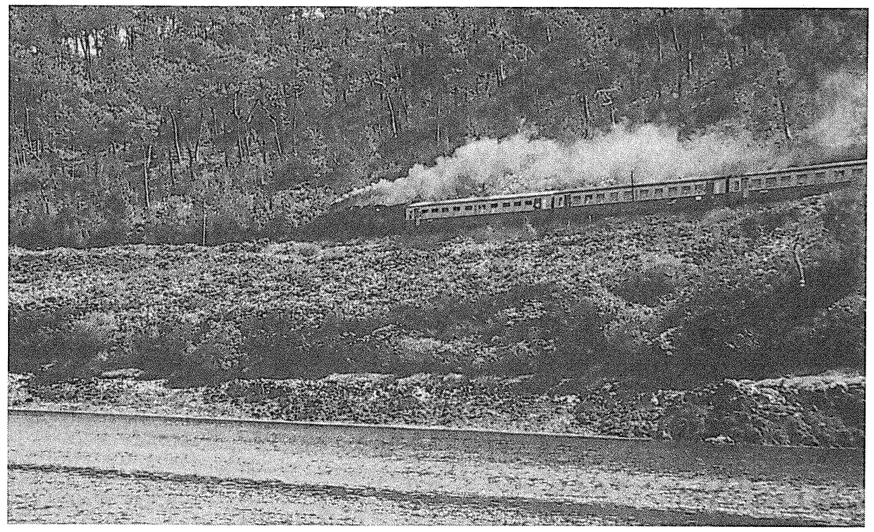
Enfin H. d'O, qui a pu bénéficier d'une fosse de visite à Carhaix, s'est constitué au passage un bon stock de photos techniques de la 230, à toutes fins utiles. On s'en servira à l'occasion, mais en attendant la documentation est à la disposition des lecteurs qui en feraient la demande.

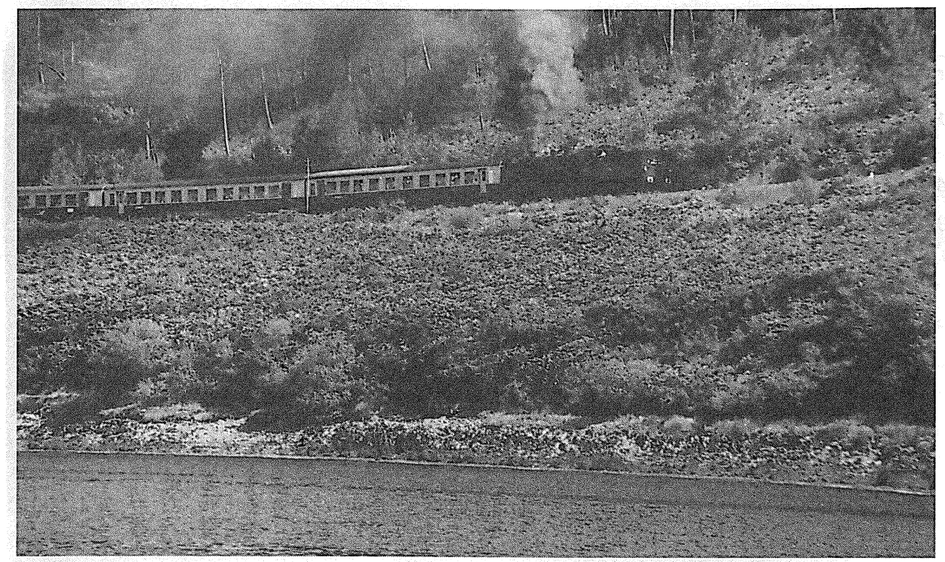
Et pourquoi ne pas construire un réseau à trois files de rails pour faire circuler des matériels à voie métrique et normale ? Guingamp - Paimpol en était équipée de 1924 à 1952. Il y avait à Lancerf une "sauterelle" permettant de faire passer la voie métrique d'un côté sur l'autre.

La voie surplombant l'estuaire, des bateaux de pêche échoués sur la vase (voir photos dans V.F.) ... Pour ceux qui aiment la difficulté, on peut peut-être envisager de reconstituer la marée. Mais dans ces parages, en vives eaux, l'amplitude du marnage atteint 10m, soit à notre échelle 23 cm !



15 août 1997. La rame Pontrieux Paimpol longe l'estuaire du Trieux. Dommage qu'il n'y ait que des voitures U.S.I. pour accompagner la machine ...



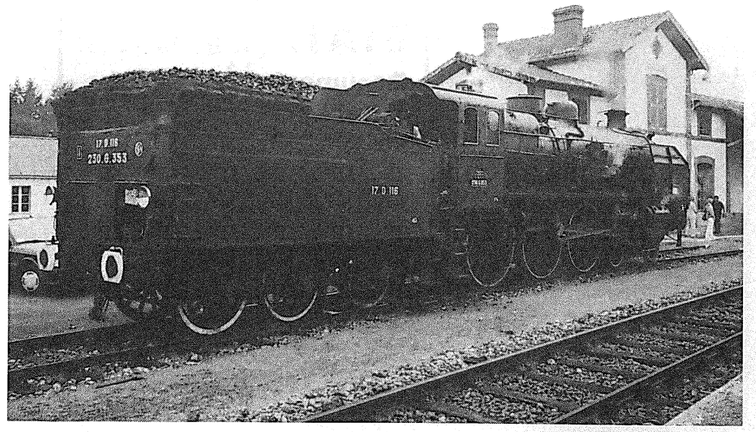


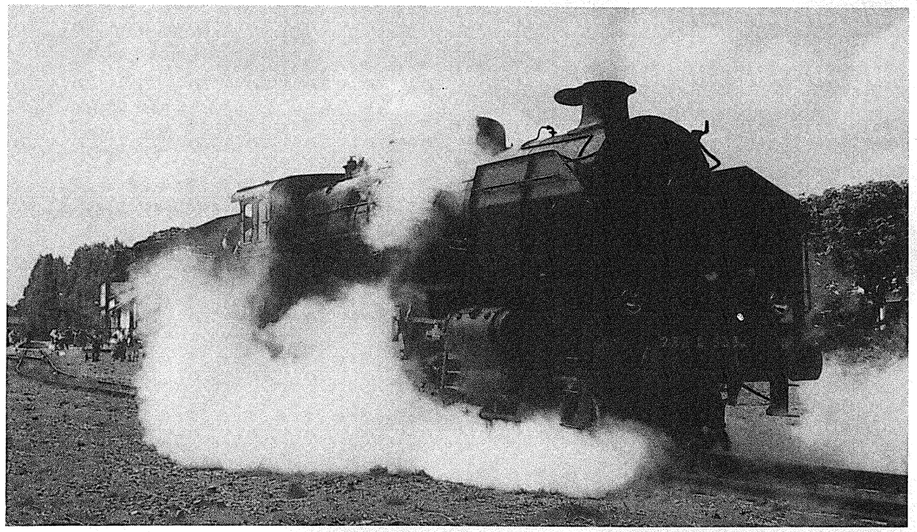
Retour tender en avant, comme autrefois. En effet les 230-K ne pouvaient pas tourner sur le pont trop court de Paimpol. Le tender était parfois équipé d'une cabine de machine réformée abritant tant bien que mal l'équipe pendant ces parcours.

La rampe est assez sévère (15 probablement), et le charbon n'est pas de bonne qualité, d'où ce panache bien noir. Autrefois, on cherchait à éviter la fumée. Maintenant cela fait partie du spectacle ...

La situation s'améliore un peu. Il ne restera bientôt qu'un panache de fumée au dessus de la lande ...

... qui n'a pas pris feu. Il faut dire que toutes les précautions étaient prises avec ce "train des pompiers". Voila qui aurait fait une belle devinette si "Voies Ferrées" n'avait pas vendu la mèche, s'emparant même au passage de la légende " Insolite " qu'on pouvait croire réservée à H. d'O !



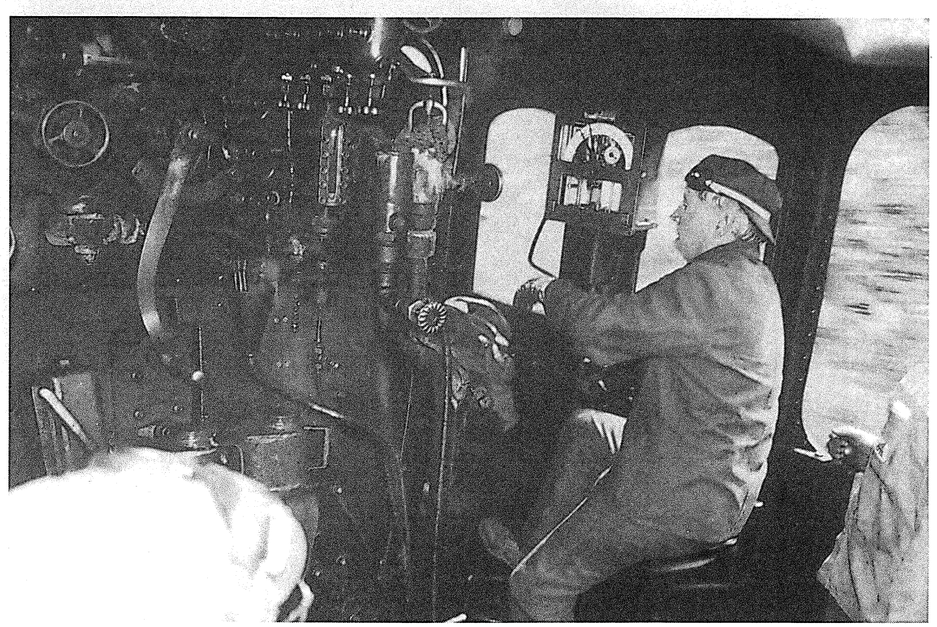


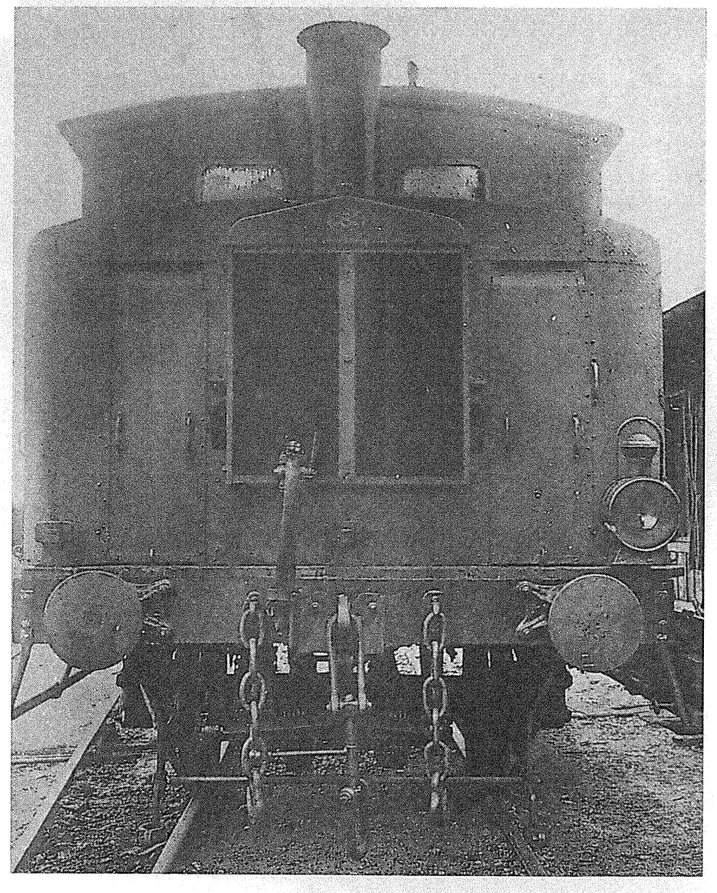
En haut à gauche :
Un matin gris en gare de Pontrieux.

Ci-dessus :
Manoeuvres à Pontrieux ...

... et à Paimpol, purgeurs ouverts. Le public, pourtant nombreux, s'est éloigné à distance respectueuse.

En ligne entre Pontrieux et Paimpol.
La devanture est identique à celle d'une 141-TA mais l'ambiance n'est pas celle du Musée de Mulhouse !
La chapelle de l'injecteur bave des crasses dues probablement à un excès de T.I.A.
Noter les burettes bien au chaud au dessus de la porte de foyer.
Le petit volant sous le niveau est ROUGE *! Pas de déductions hâtives, ce banal accessoire de plomberie date de l'été 1997, et était prêt à rendre l'âme en septembre ...*





Automotrice ETAT.

Documentation Robert Lengellé.

(Voir H. d'O n° 71)

Voici les photos annoncées de la petite automotrice dont les plans ont été publiés dans le numéro 71.

Cette automotrice immatriculée T.A.1 puis ZZB²Ef 23901 est issue de la transformation en 1922 d'une ancienne voiture, équipée par Schneider d'un moteur Somua à essence et d'une transmission par chaînes.

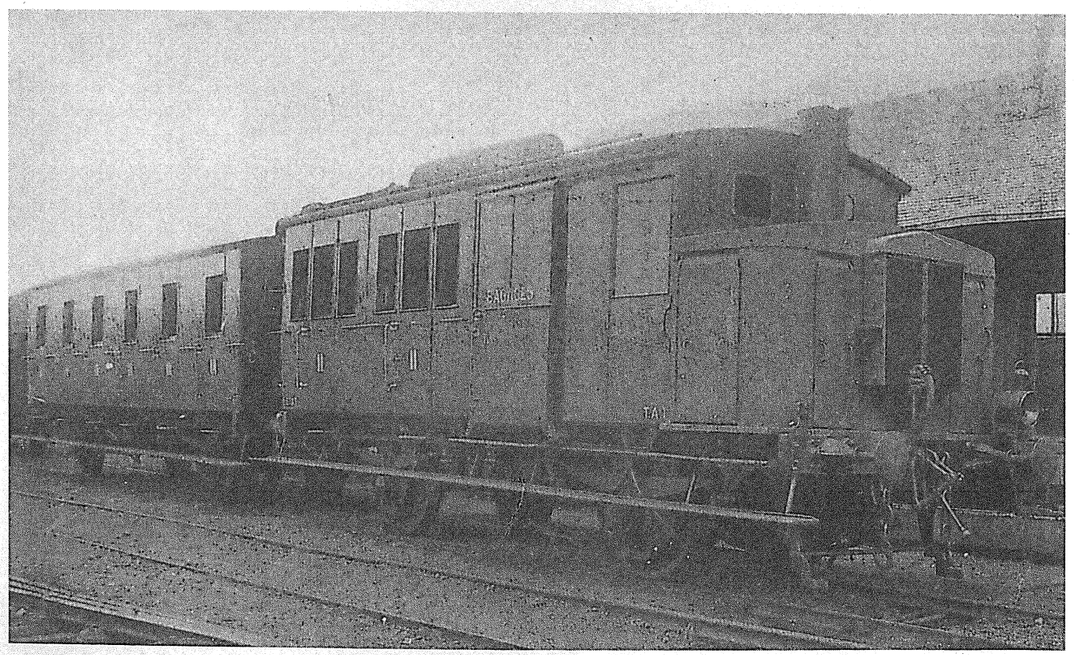
La voiture qui l'accompagne est probablement une C6 ex-Ouest (L.M. Vilain).

Ce prototype fut suivi d'une petite série de dix automotrices légèrement différentes construites en 1924. Elle aurait été conservée pour le Musée de Mulhouse, où je ne me rappelle pas l'avoir vue.

On trouvera des précisions dans une fiche documentaire Loco-Revue parue semble-t-il en 1974.

La rédaction, totalement à court de documentation, remercie Jean-Pierre Lafille pour ces renseignements.

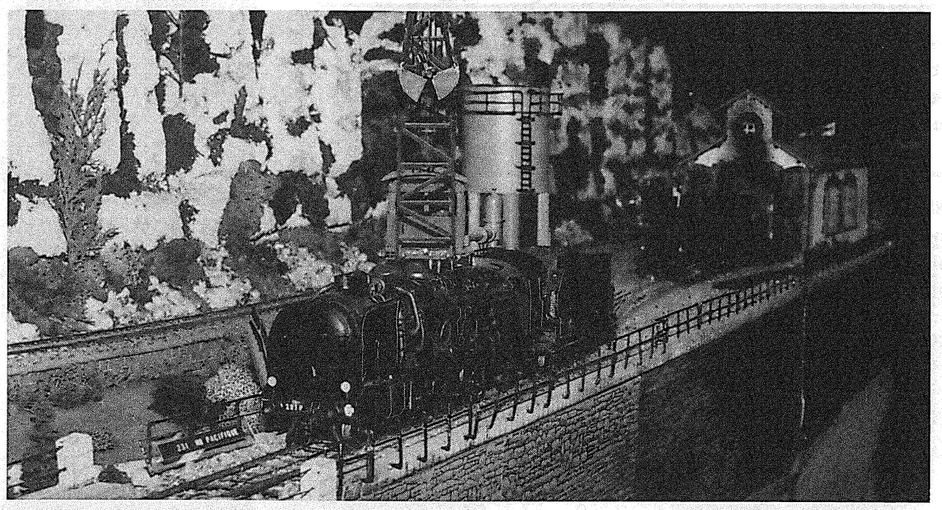
D.B.

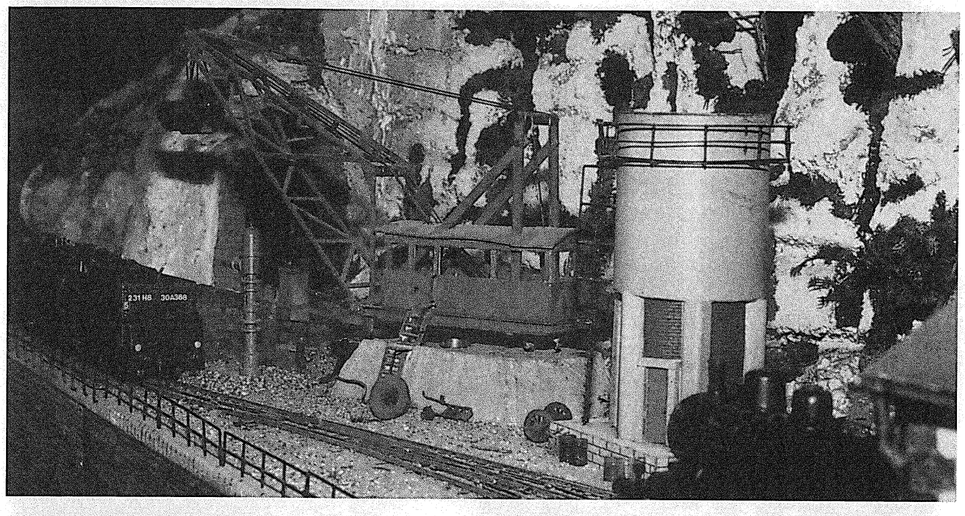


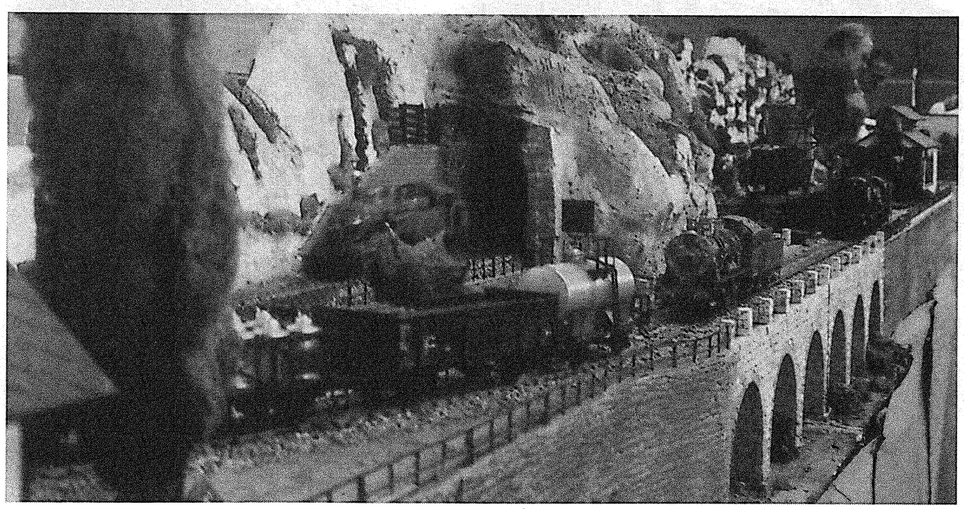
A.G. du Cercle du Zéro au Stadium Bordeaux Lac

26, 27 et 28 septembre 1997

Trois vues du diorama de la section Alsace du Cercle du Zéro.







A.G. du Cercle du Zéro (suite)

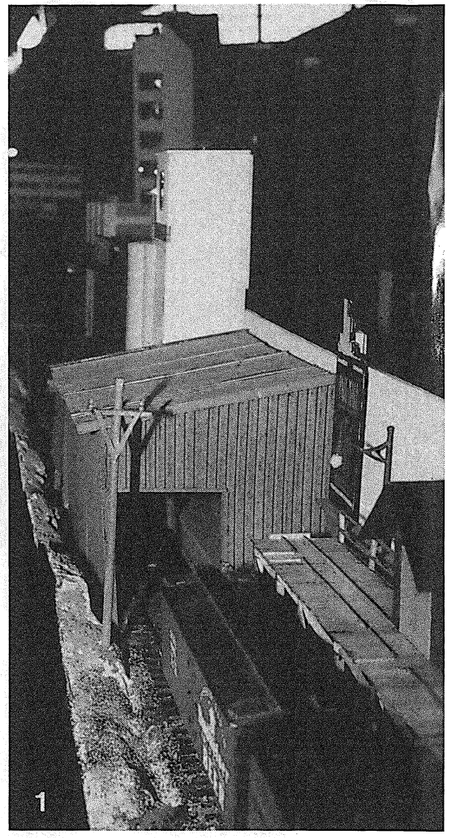
Les réseaux, même étriqués et enserrés dans un modeste diorama, ont un charme que la plus belle maquette immobilisée sur votre cheminée n'offrira jamais : le mouvement, les couleurs, le rêve ... Alors rêvons encore un peu avec l'UNION CITY NEBRASKA.

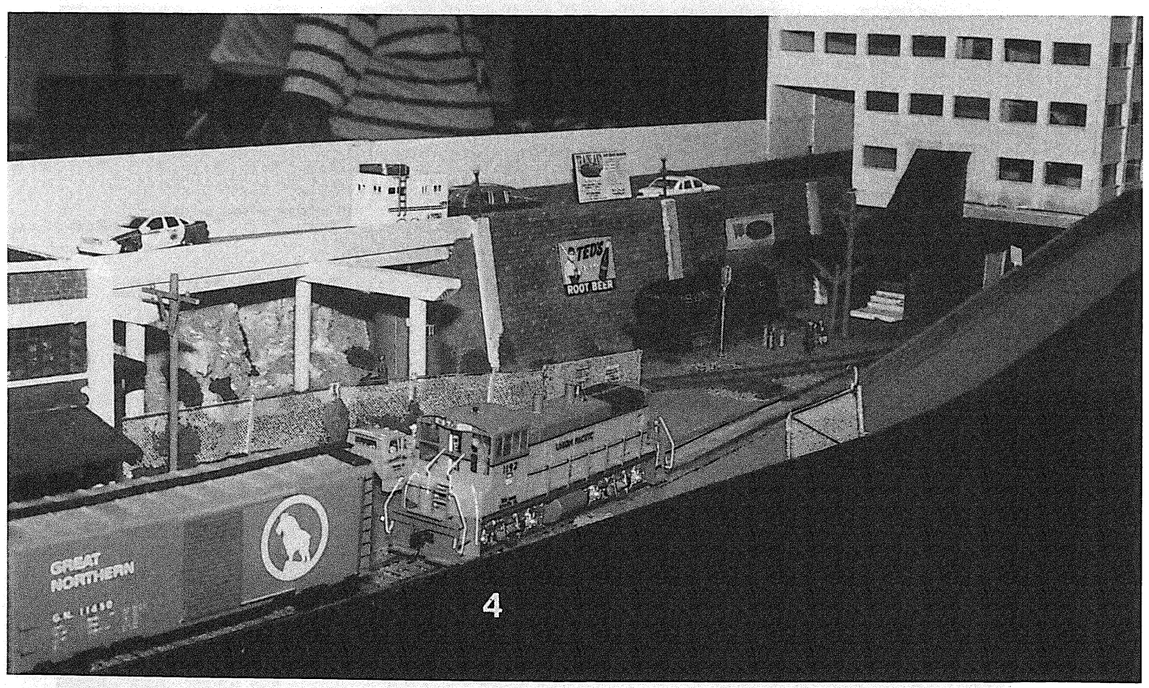
Jacques Archambault

UNION CITY NEBRASKA (UNION PACIFIC RAILROAD) est un réseau américain à l'échelle 1/48 (Dimensions : 9,75 x 0,61 m), présenté par Geoff Bishop et les membres de la "National Model Railroad Association" et de la "German Railway Society".

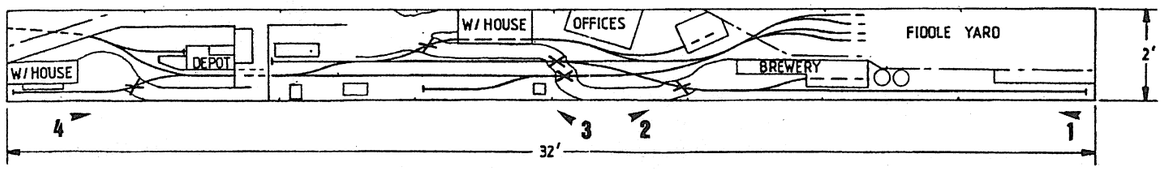
" Union City " est une petite ville imaginaire située à l'extrémité de l'Union Pacific Railroad, embranchement occidental de l'état du Nebraska. L'époque se situe dans le début des années 1980.
La voie est entièrement posée à la main. Le rail est tirefonné aux traverses bois. Les aiguillages ont été intégralement construits par l'un des membres du club, Mike Gough. Ils sont actionnés par un système de tringles coulissant dans des tubes, depuis un centre de commande situé à l'arrière du réseau.
Trois locos sont " scratch built " (construites à partir de " récupérations ", c'est à dire de réalisation personnelle). Deux sont des kits.
Les bâtiments sont réalisés à l'aide de balsa et de contre-plaqué. Le grand bâtiment est une copie du " Wang ", à Boston.
Le réseau peut être exploité simultanément par quatre opérateurs.

Renseignements sur le réseau : Geoff Bishop
56 Belver
Toothill Swindon
Wiltshire. SN 5 8 JX
Tel. (017913) 872202

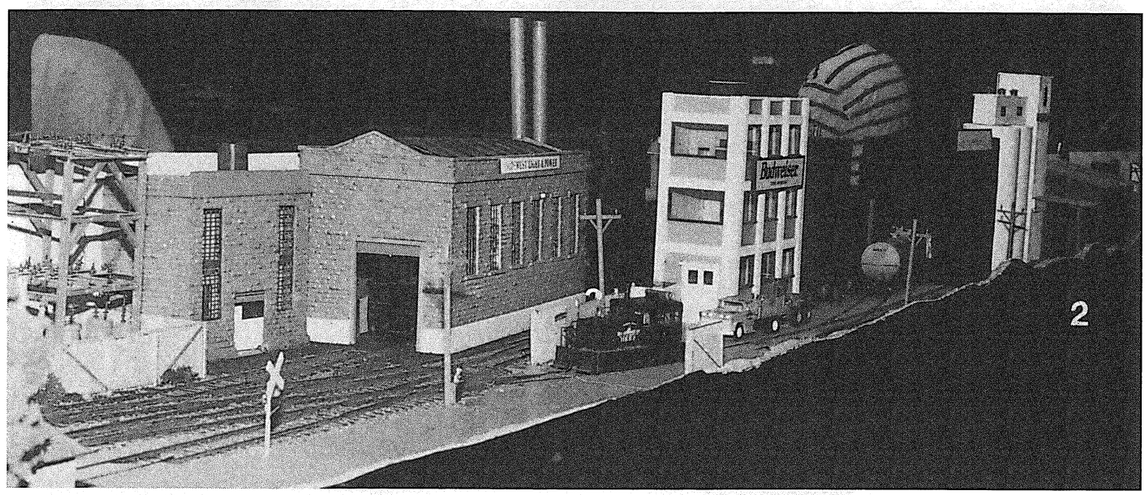


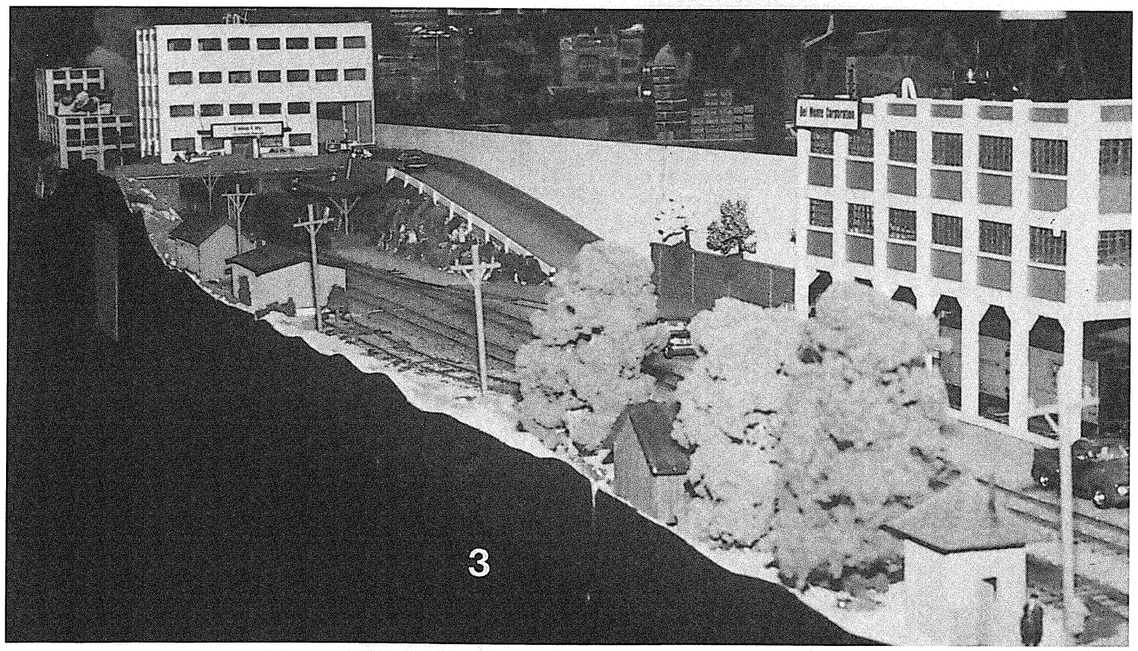


CÔTE TABLEAU DE COMMANDE



CÔTE PUBLIC





LE RESEAU DE PIERRE RENAULT

(Voir H. d'O n° 61 à 64 et 71/72)

Abris de quai.

Ils sont d'une conception plutôt libre, mais dans le style de la gare. Réalisation suivant dessin E, en C.P. de 5mm. L'éclairage est assuré par une navette 12 V.
Ils s'emboîtent par 4 tourillons, ce qui facilite l'accès à l'éclairage et la mise en place des figurines.

Halle à marchandises.

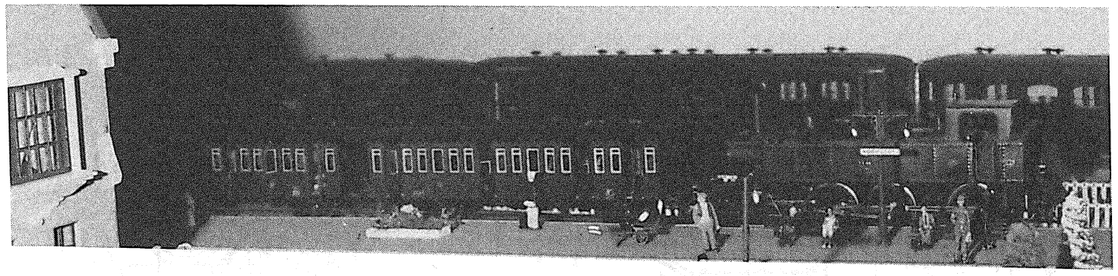
C'est une transposition fidèle de l'étude faite par Jacques Archambault dans notre revue (H. d'O n°18 et 19), sauf pour le bureau qui a été rajouté et traité différemment pour souligner un décalage dans le temps. Soubassement 0,49x0,32x0,14. Principe de construction identique à la gare, avec emboîtement dans le quai, ce qui permet d'accéder à l'éclairage et aussi de disposer des caisses et colis divers pour donner de l'ambiance.
Les briques, genre Vaugirard, sont dessinées sur du papier Canson bistre, avec joints au tire-ligne avec de l'encre de Chine blanche. Vieillissement avec des pastels rouges, jaunes et gris frottés à l'estompe. Les éléments en pierre exécutés avec le même carton que les ardoises de la gare, mais la face tendre à l'extérieur pour marquer les joints en creux avec une bande de métal. La toiture, genre vieilles tuiles à petit module, est faite avec de l'Isorel mince marron foncé. Les bords ont été chanfreinés par dessous pour recevoir les gouttières. Les pannes font saillie aux extrémités et les auvents sont soutenus par des éléments de charpente en acajou de 2x6, vieillis au Bondex mat.
Le bureau est en brique rouge et couvert en ardoises, les fenêtres comportent des grilles de défense exécutées en fil de laiton de 6/10 sur des traverses K.Z. 1 D 01. Côté cour se trouvent deux portes coulissantes en laiton de 5/10 fonctionnelles, sur rail de 2x1mm, et guidées en partie basse. Côté voie, accès par 4 ouvertures munies de volets roulants fictifs.
Les fenêtres et impostes, au dessus des portes sont traitées comme précédemment décrit, avec vitrages.
Le quai, dont le détail en hauteur figure au dessin G, se prolonge avec une grue et un portique de chargement.

Château d'eau.

Sans plan, il a été déterminé par recoupement de quelque photos et transposition d'une photo parue dans Loco-Revue n° 479, page 129. La partie en maçonnerie est faite avec un manchon P.V.C. de 100mm. Le bourrelet, placé en haut pour participer à la corniche circulaire, en C.P. de 5mm. Le soubassement en carton de 1mm est sablé et peint avec des couleurs à tableau ; l'encadrement de la porte est tiré d'un morceau de P.V.C. de diamètre 80, les joints marqués à la scie fine. Porte en contre-plaqué de 1mm, imposte vitrée, habillage en briques comme la halle.
Le réservoir est tiré d'un récipient sous pression, deux demi-viroles soudées après traçage des tôles au cutter, et rangées de rivets repoussés à la pointe à tracer. Tuyauterie de refoulement avec brides, niveau gradué apparent.
Une échelle oblique en première volée, puis une verticale protégée par des arceaux le long du réservoir.
Les dimensions principales sont indiquées au dessin F.

Gabarit de chargement.

Sa structure s'inspire de la photo parue dans H. d'O n° 62, page 39, et les cotes précises extraites du dessin figurant à l'Encyclopédie de mécanique Quillet, édition 1939, page 481. Le tout est défini au dessin G. Hauteur admissible : 100mm (nos



machines font 98mm maxi). L'ensemble pivote à 90° sur une crapaudine crantée (voir détail). Peinture gris foncé.

Grue hydraulique.

Conçue d'après quelques photos, elle est réalisée suivant le plan H. Le rejet pivote avec le boisseau (voir détails de la tête), et le chapau est collé à la cyano, après peinture en noir mat. Les quatre nervures et le fût en partie basse sont peints en blanc sur la hauteur de 27mm. Eclairage sur poteau à aspect bois.

Brouette à bagages.

Les principales dimensions sont indiquées sur le dessin ! L'allure générale est tirée de la photo parue dans H. d'O n° 64, page de couverture.

Eléments d'ambiance.

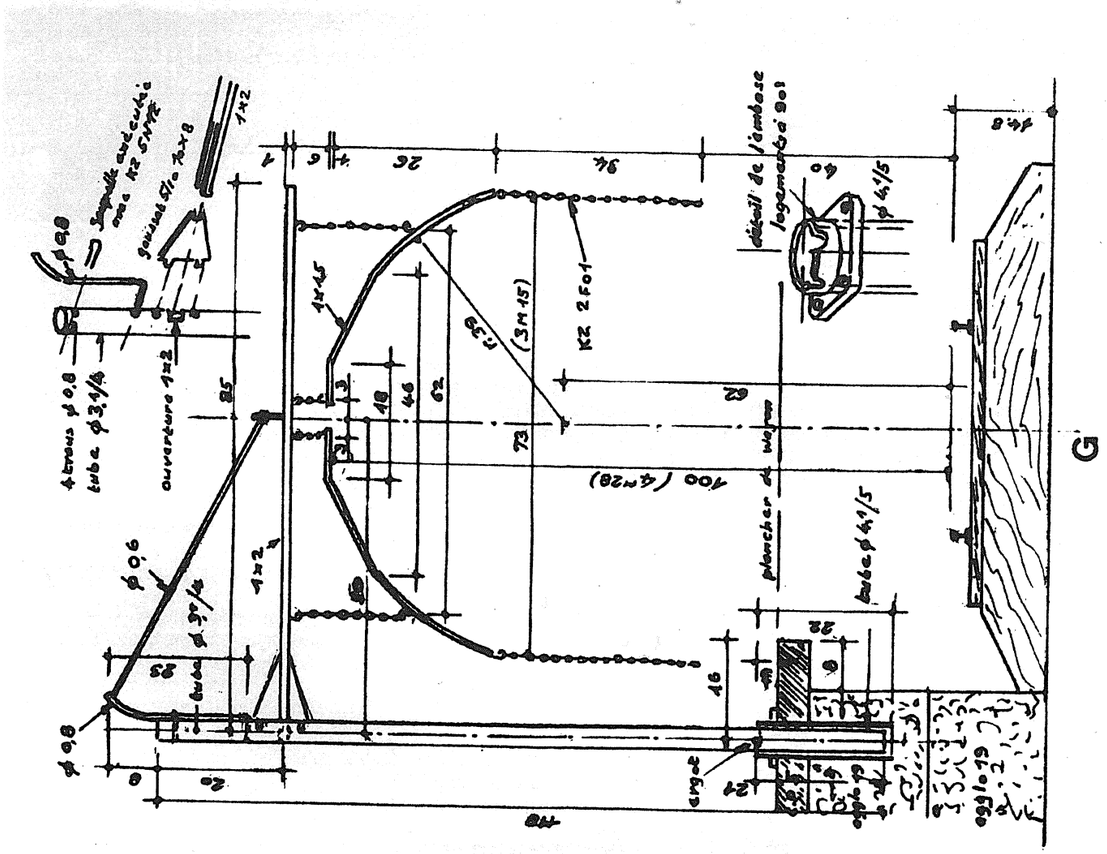
La végétation – arbres, haies – a été réalisée avec de jeunes pousses de juniperus, regroupées, ficelées, collées et ravivées d'un coup de bombe à peinture vert jardin. Les arbres ont un an de « plantation » sans s'être effrités. Les surfaces libres sont sablées ou floquées avec Jouef 185900 suivant les cas. Le massif visible sur une des photos a été traité comme indiqué ci-dessus.
35 personnages Preiser assis occupent les bancs, les abris de quai et le hall. 19 sujets debout en métal, Phoenix et Omo, décorés « maison », complètent la « foule ». Des valises et sacs de voyage façonnés dans du dural de 4mm s'ajoutent au décor.

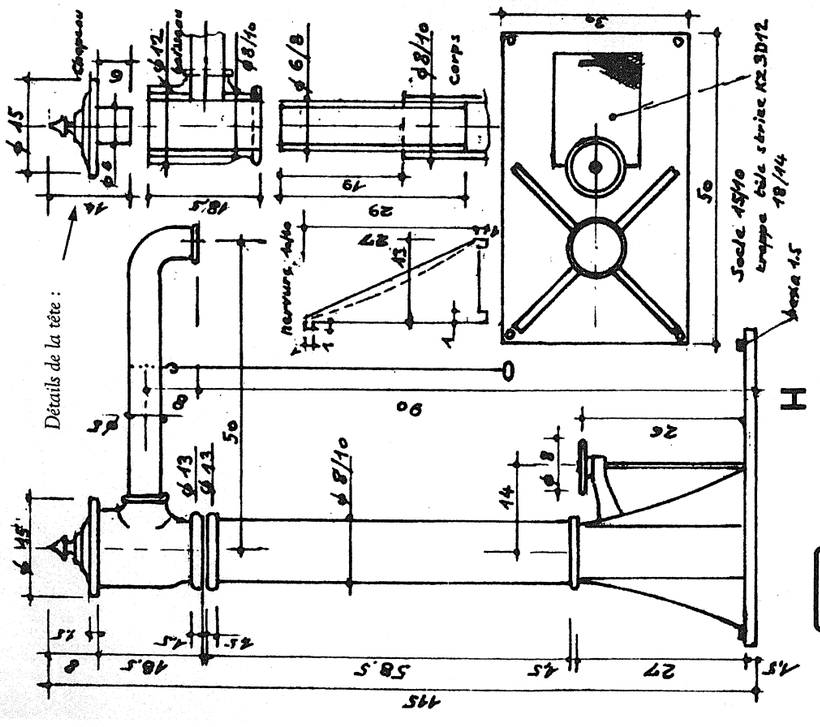
Poste de commande.

De conception personnelle et très simple, puisque tout est manuel, il comprend pour la voie montante :
Un fusible, un inverseur de marche, un rhéostat, une lampe témoin, un interrupteur, un voltmètre, deux interrupteurs pour les cantons 1 et 2.
La voie descendante a le même équipement, mais six interrupteurs de cantonnement. Enfin cinq boutons poussoirs commandent les éclairages :
hall, services annexes et trois appliques extérieures,
logement à l'étage,
logement rez-de-chaussée et étage en pignon,
lampadaires, abris de quai et grue hydraulique,
halle à marchandises.
L'alimentation en continu 12V est assurée par un chargeur de batterie.

Il ne reste plus qu'à attaquer le tronçon BC. On en reparlera.

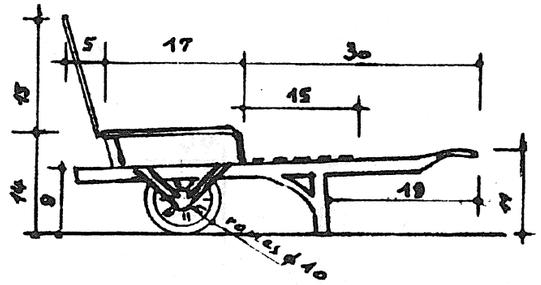
Pierre Renault.

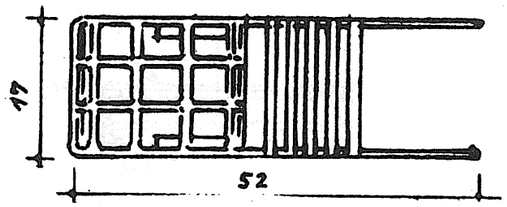


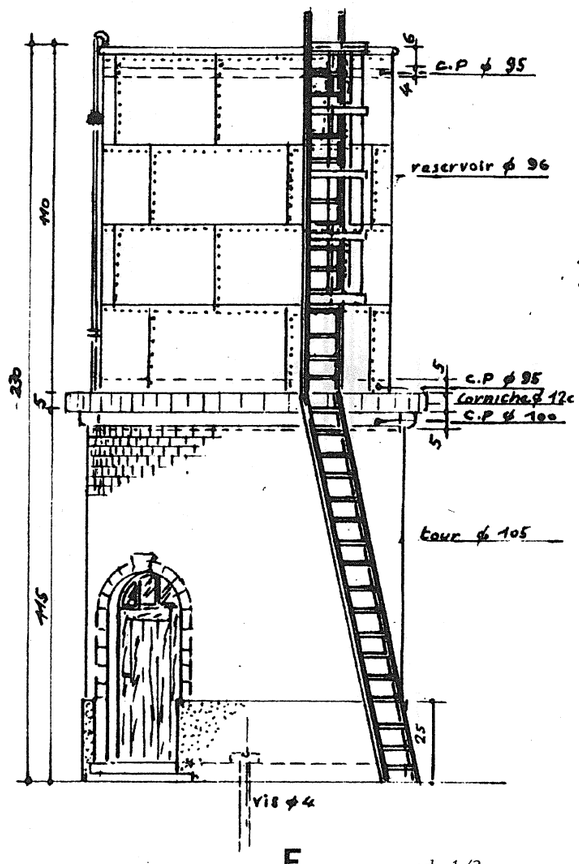


Le réseau de Pierre Renault

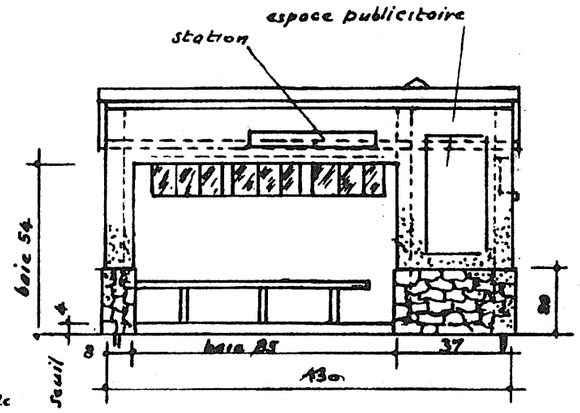
Photos et dessins de Pierre Renault.

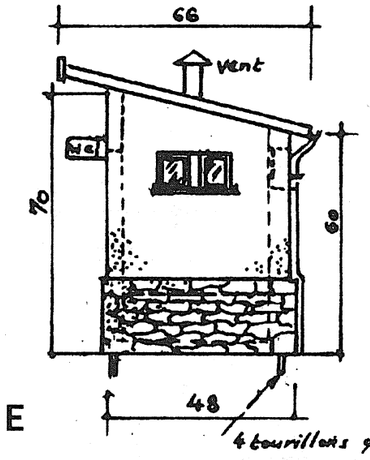




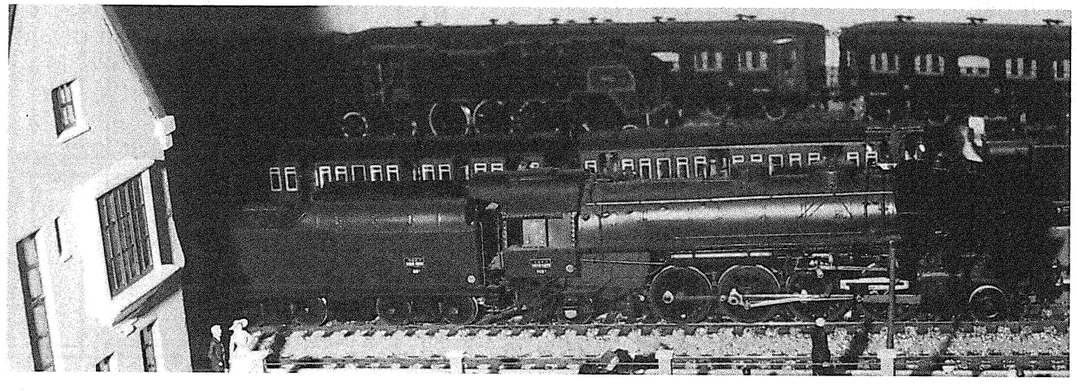


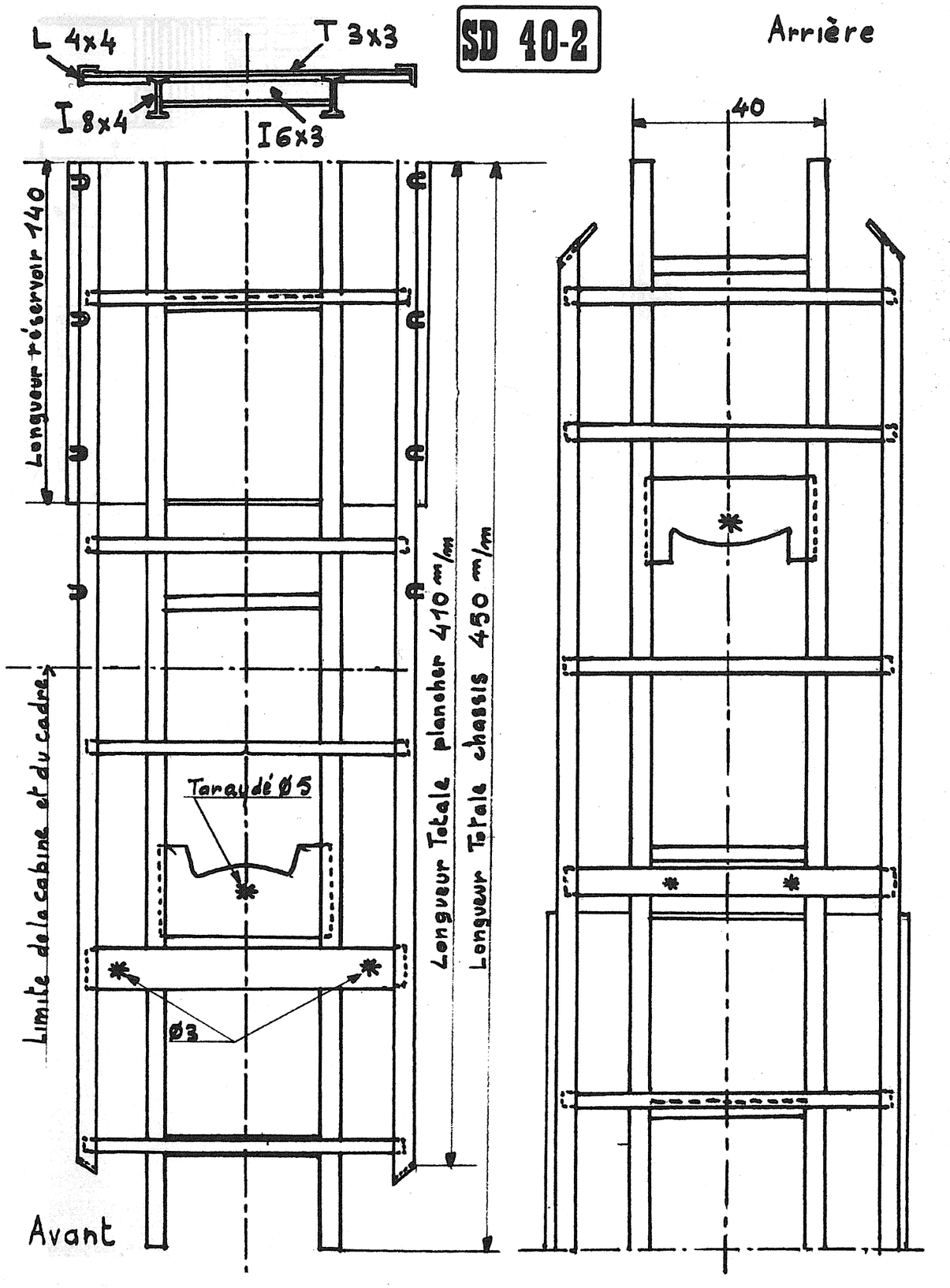
F ech. 1/2

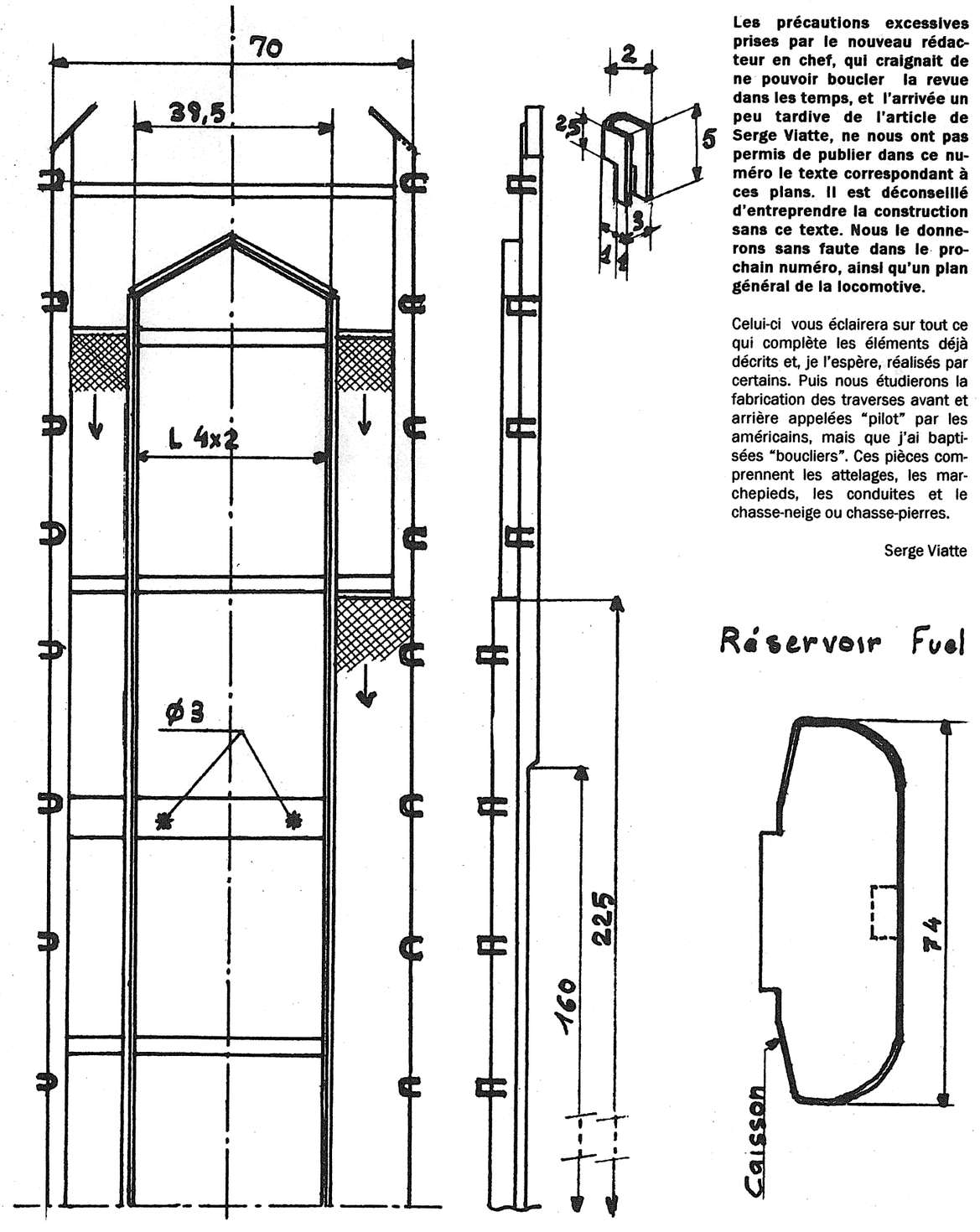




E







Les précautions excessives prises par le nouveau rédacteur en chef, qui craignait de ne pouvoir boucler la revue dans les temps, et l'arrivée un peu tardive de l'article de Serge Viatte, ne nous ont pas permis de publier dans ce numéro le texte correspondant à ces plans. Il est déconseillé d'entreprendre la construction sans ce texte. Nous le donnerons sans faute dans le prochain numéro, ainsi qu'un plan général de la locomotive.

Celui-ci vous éclairera sur tout ce qui complète les éléments déjà décrits et, je l'espère, réalisés par certains. Puis nous étudierons la fabrication des traverses avant et arrière appelées "pilot" par les américains, mais que j'ai baptisées "boucliers". Ces pièces comprennent les attelages, les marchepieds, les conduites et le chasse-neige ou chasse-pierres.

Serge Viatte

Les 231 PO-Midi JCR

Daniel Berthélemy **(Voir H. d'O depuis le n° 57)**

Pompe à air (complément) :

La pompe est graissée par un graisseur à condensation à un départ situé dans l'abri (fourni par J.C.R.) et par un graisseur à boule placé au dessus de la pompe (à confectionner soi même, voir dessin).
Un graisseur de ce type est monté sur le dôme de la 2-230-A-181, pour le graissage du tiroir du régulateur (H d'O n° 70, couverture). Il est curieux que le graissage mécanique n'ait pas été appliqué à la pompe comme au reste de la machine.

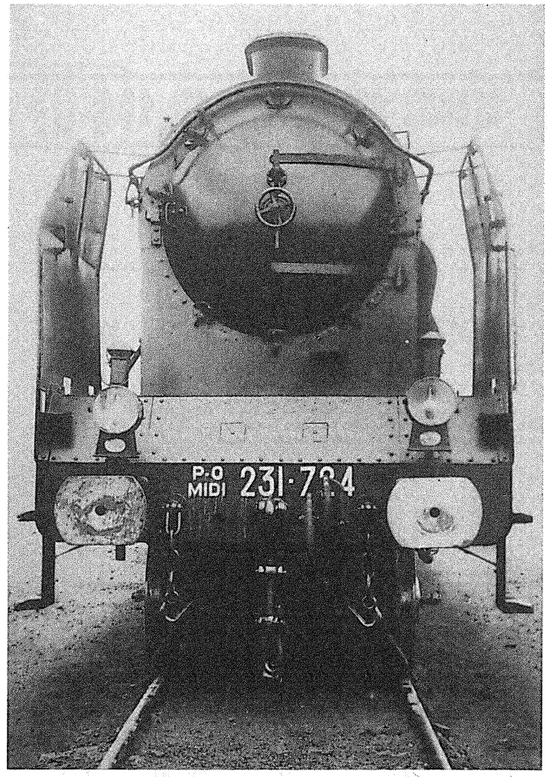
Boîte à fumée :

La porte J.C.R. est parfaite, son rayon est exact. On pourra par contre la détailler un peu. Il y a bien, contrairement à ce qu'indique la notice, 8 taquets de fermeture comme le montre la photo ci-contre. Il faudra retailler un peu ces taquets. Certains ne se trouvent pas en face des renforts de la porte, il faudra donc reboucher et repercer. Les rivets à tête fraisée des pentures ont été remplacés par des rivets à tête ronde à partir de 1936, mais la 724 avait encore des pentures lisses sous régime S.N.C.F. avant guerre. Il y a 7 rivets et non 5 : araser les rivets venus de fonderie et poser de vrais rivets à tête de 0,7.
J'ai ajouté un porte lanterne (K.Z.), une butée qui limite l'ouverture et une pièce rivetée de l'autre côté qui vient soutenir la porte en position fermée.
Les supports de rambarde J.C.R. sont trop courts pour permettre la manœuvre des taquets, je les ai remplacés (par des K.Z. sauf erreur de ma part).

Mécanisme d'ouverture :
La barre de fermeture a été rendue conforme à l'original (voir dessin). Cela la rend suffisamment rigide pour qu'elle remplisse correctement son office.
La pièce normalement fixée à la porte et qui en écarte la poignée (non fournie) a été rendue mobile et solidaire de cette dernière. Cette petite tricherie, très peu visible, renforce le montage de la poignée sur le tube de 1,5.
Pour fabriquer sans ennui le verrou, ,on pourra procéder ainsi :

- fileter la tige (maillechort 1mm) aux deux bouts, en la maintenant dans une drille à main. Une fois percée, elle ne résisterait pas aux efforts de torsion du filetage.
- tarauder M1 un bout de laiton d'épaisseur 1mm, nettement plus grand que le verrou (il ne doit pas se déformer au taraudage), puis le retailler aux bonnes dimensions après avoir vissé et soudé la tige.
- percer la tige à 0,5, et souder le fil après avoir passé la tige dans la contre porte. Les rivets sur celle-ci sont repoussés. Ils sont 6 sur le cercle intérieur, 12 sur le cercle extérieur, aux rayons réels respectifs de 0,25 et 0,5m. L'écran de protection est lui vraiment riveté.

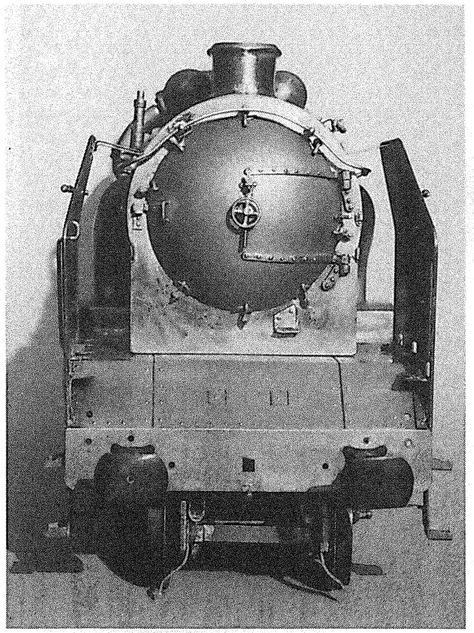
Intérieur de la boîte à fumée :
La plaque tubulaire de J.C.R. est parfaite pour les gros tubes. On pourra, pour plus de rigidité, souder les deux plaques fournies. Les petits forment deux lignes biaises qui ne correspondent pas à la réalité et qu'il faut rompre en ajoutant quelques " tubes ". Un tube de 1,5 ext. serti des deux côtés de la plaque imite le bourrelet venu de photogravure.
Le collecteur de surchauffe est comme en réalité en deux parties. Chacune d'entre elles est taillée dans la masse.
Une plaque épaisse placée derrière la plaque tubulaire facilite le montage des tubes du surchauffeur : elle permet de rendre indépendant chaque demi-tube qu'il est ainsi plus aisé de cintrer et de mettre en place.
Une plaque de 2mm d'épaisseur dont la partie inférieure a été limée au profil intérieur de la chaudière sert de liaison entre la plaque tubulaire et l'échappement.
Ce dernier a été obtenu par tournage dans une barre de laiton de 12mm de diamètre. Pour l'ajutage Kylala on perce quatre trous de 1,8mm autour de l'axe. Il faut ensuite se débrouiller à la main. La partie non cylindrique de la double tuyère est elle aussi taillée dans la masse. Il faut ici respecter l'entraxe de la cheminée J.C.R., un peu grand (12,5mm).
Le montage final se fait à l'aide d'un gabarit qui permet de positionner correctement le sommet des deux petticoats et d'en écarter la partie inférieure des deux cheminées. Ces dernières viendront s'encastrer légèrement dans la chaudière et on glissera entre l'échappement et la plaque de base un socle qui viendra rattraper l'épaisseur manquante. L'ensemble est vissé par en dessous.
Les gros tuyaux d'admission H.P. et de prise de vapeur de l'A.C.F.I. sont tirés d'une barre de laiton de 4mm recuite au chalumeau. Il faut les échancrer pour les couder à angle droit. Les tuyaux d'admission directe au réservoir intermédiaire et de la soupape de sûreté de ce dernier sont en fil recuit de 2mm. Du côté gauche, un petit tuyau (0,3) est branché sur la colonne d'échappement. C'est une prise de vapeur pour le manomètre de contre-pression ou le pyromètre à l'échappement (voir H. d'O 64 p. 9 et 10) Il manque encore la grille à flammèches et les conduites du souffleur et de l'arroseur.
L'ensemble de l'aménagement est tiré des plans publiés dans H. d'O n°60, p. 15 pour la disposition générale et dans le n°57, p. 31 pour les détails. Ces derniers plans concernent les 240 mais les organes sont les mêmes. Ils sont très touffus, mais il n'y manque rien !



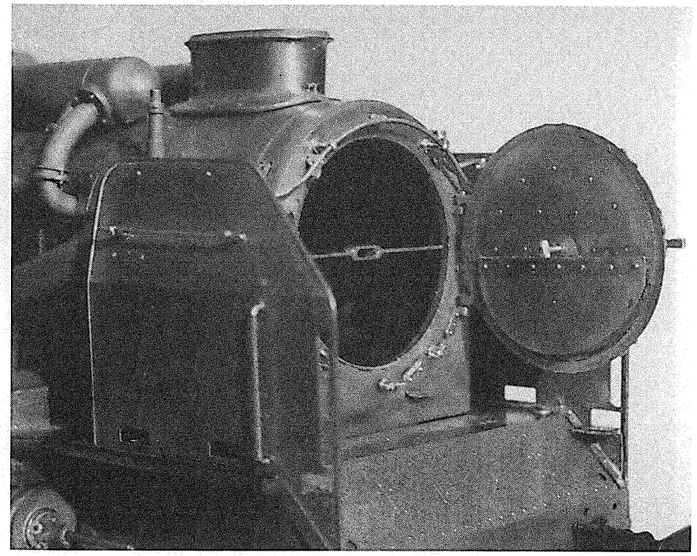
La 231-724 à l'état neuf. Elle n'est pas encore munie de l'éclairage électrique. Cette photo doit être contemporaine des vues de cette machine encore équipée de son ancienne pompe à air.

Ecrans pare-fumée :

Le jonc photogravé fourni n'est pas satisfaisant. Il met de plus l'avant du pare fumée en retrait de la traverse avant. On prendra donc un fil de 0,8 qu'on soudera à l'extérieur du pare fumée. J'ai pour cela confectionné un support provisoire sur lequel est vissé le pare-fumée, percé d'un trou permettant de fixer l'arrière du jonc. On peut ainsi le tendre sur le pourtour de l'écran.
Agrandir ensuite les lumières : il ne doit rester à l'avant que le jonc qui sert de main montoire. Les deux échancrures du bas doivent aussi être agrandies: il faut pouvoir y glisser un pied !

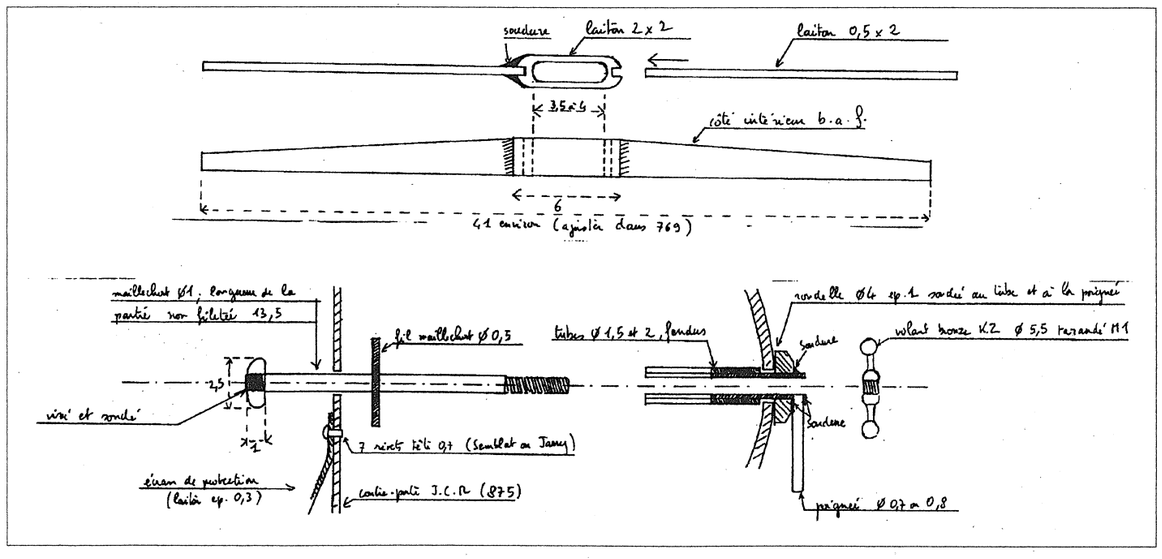


L'avant de la maquette, il y a déja quelque temps. La traverse est évidemment un peu nue. Les pare fumées sont trop écartés et certains éléments, juste posés, ne sont pas bien en place.



L'intérieur est encore vide. La barre de fermeture est à la fois fine et rigide. Sur ces deux photos, les servo-moteurs de by-pass B.P. ne sont pas encore montés.

Ci dessous : fermeture centrale de la porte de boîte à fumée.

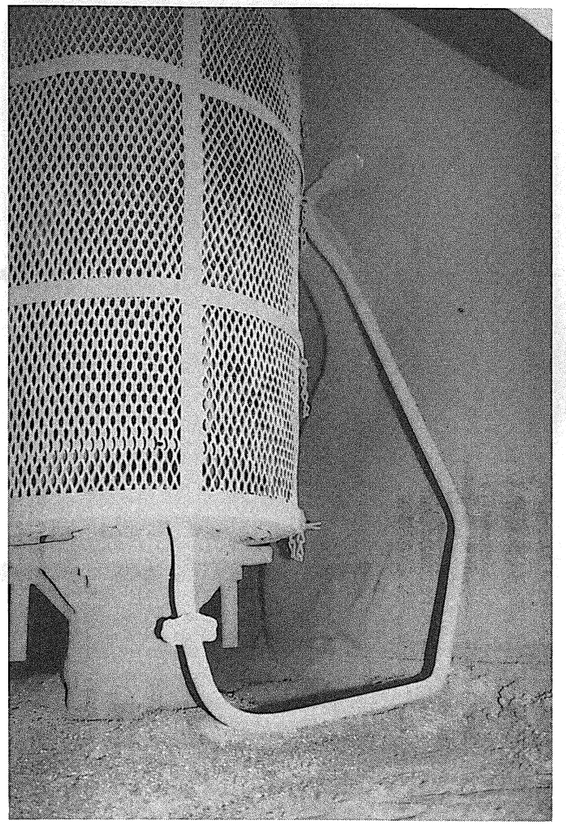


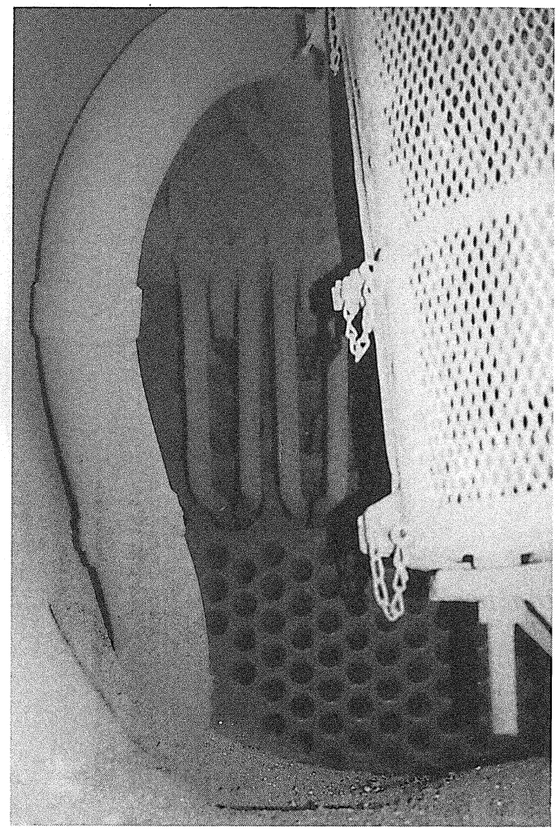
Cache soupapes :

Celui fourni est moche, trop bas, presque cylindrique et avec une collerette ridicule. Mieux vaut le refaire. Un tour me semble souhaitable, peut être peut-on se débrouiller avec une perceuse si on est habile.
Pour simplifier la construction, je l'ai fait en deux parties concentriques. La partie extérieure est percée (8,5 mm).La partie intérieure est un simple cylindre taraudé pour recevoir les soupapes (deux soupapes et le sifflet jusqu'en 1937, trois soupapes ensuite, d'après [10]).

Enveloppe de boîte à feu :

Les joints entre les tôles sont figurés en relief sur les planches photogravées. Ce qui pouvait être toléré pour le tender ne l'est





Intérieur de la boîte à fumée de la 230-G-353 qui a la même chaudière que la 141-TA . Je ne disposais pour cette dernière que d'une mauvaise photo et d'un plan trop ancien. J'en avais conclu que la grille était cylindrique alors qu'elle est légèrement tronconique.

Sur ces deux documents, on voit parfaitement la plaque tubulaire, le collecteur de surchauffe, les tuyaux d'admission et d'alimentation du souffleur. Le fond de la boîte à fumée est plat et recouvert de fraisil.

plus ici, les tôles n'étant pas soudées. La solution adoptée a été de tout araser, de regraver les limites de plaques à la pointe à tracer et de repercer des trous de 0,3 pour les vis simulées par du fil de même diamètre et de 0,5 pour les loquets faits de bande de 0,5 K.Z. Les poignées sont faites dans de la bande K.Z. de 0,7 mise en forme avec une matrice et un poinçon ad hoc, et percées à 0,3. Je dois avouer que l'ensemble de l'opération est disons laborieuse pour rester poli. On peut peut-être tirer une Chapelon d'une boîte de conserve (je n'ai pas essayé et me contente de tenter d'en tirer une d'un kit J.C.R.) mais sans effort, c'est une autre histoire !

J'ai renoncé à simuler les vis au niveau du raccord de la fonderie en raison de l'hécatombe de forets de 0,3 à prévoir.

Toit de l'abri :

Je n'ai trouvé pour le moment que des photos de toits de Chapelon première série [17,18][1]. Ceux de la seconde devaient leur ressembler.

Les lignes de rivets en toiture ne sont peut être pas tout à fait exactes, mais elles ne sont pas choquantes. Les renforts en dessous du toit doivent leur correspondre. A une ligne simple correspond une ferrure en U, à une double une ferrure en T. L'extrême arrière du toit est bordé d'un fin renfort bien visible sur les photos.

La sortie de la soupape de sûreté du chauffage est entourée d'une petite collerette rivetée.

La trappe de toiture est à refaire: ses dimensions sont convenables, mais elle doit être plate, avec un rebord. On pourra l'emboutir dans du laiton de 0,2mm sur un gabarit ad hoc. L'orifice dans la toiture sera bordé d'une bande de laiton qui permettra de rattraper la courbure. On pourra enfin la munir d'une poignée fonctionnelle.

Dôme et sablières :

Les enveloppes du dôme et des sablières sont raccordées à la chaudière par un congé qu'il faudra faire soi-même. Le robinet du dôme est monté sur un 'socle' (en fait c'est une enveloppe) taillé dans la masse. Les couvercles de sablières fournis sont d'un modèle Nord. Celui du P.O. était beaucoup plus rustique : une simple tôle. Celui de la sablière avant n'est pas au milieu de l'enveloppe commune avec le dôme, mais plus en arrière. Il faudra peut être tricher un peu si on veut qu'il camoufle la vis.

Les départs de tuyaux de sablage (diamètre 1) ont été " habillés " de deux R.U. Semblat de taille décroissante (RU2 et RU1 repercé). Ces tuyaux seront doublés par ceux qui amènent l'air comprimé jusqu'à l'éjecteur, au dessus des couvre-roues. Il y a des marches à la base des sablières, côté gauche.

Bogie (photo dans H. d'O n°72, p.12) :

Sur les 231-722 et les Chapelon Est, il est avancé de 30mm par rapport à la position d'origine à cause des cylindres BP agrandis. Cette modification est très visible car l'axe des essieux ne coïncide plus avec celui des couvre-roues. J'ai obtenu le décalage en désaxant de 0,7 le filetage sur l'écrou soudé qui maintient le pivot de bogie, mais il est probablement plus judicieux de déplacer le pivot vers l'arrière sur le châssis du bogie.

Si le pivot est déplacé, il faudra percer en conséquence les cylindres intérieurs, leur axe étant en avant de celui du bogie.

Le bogie, très simplifié par J.C.R., a été refait intégralement à l'exception des fonderies (cylindres de frein et gaine des ressorts de rappel, sabots de frein). Les longerons sont en laiton de 1mm. Boîtes, essieux et ressorts à lames, ceux ci modifiés, proviennent de chez K.Z. Les excroissances du châssis servant à maintenir la tige de guidage des ressorts n'existent que sur les 240 dont le bogie est renforcé. Le bogie est doté d'une suspension individuelle (comme l'original) par de petits ressorts à boudin cachés par les faux ressorts à lames.

Une plaque démontable porte le classique trou en forme de haricot, en attendant un dispositif de rappel (voir aussi page 26). Il me semble en effet souhaitable que le bogie participe comme dans la réalité au guidage de l'engin. Même si le risque de déraillement est négligeable en Zéro, cela évite à l'avant d'engager le gabarit dans les courbes. Par contre, on perd en adhérence car il faut charger suffisamment le bogie. Un bon lest devrait permettre de compenser.

Il y a deux modèles de traverse avant, l'une en **I** qui semble d'origine, l'autre en **I**. On trouve, vers 1935, le premier sur la 725, l'autre sur la 724.

1- J'en profite pour ajouter à la bibliographie : 18. J.P. Vergez-Larrouy : Les Chemins de fer Paris Orléans (L.V.D.R., La Régordane, 1997). On y trouvera des photos inédites, comme la 3711 couchée dans la fosse du pont tournant de Tours et, très bien reproduites, des photos classiques des 724 et 725. Attention à l'aspect probablement très éphémère de la 724, tout juste sortie des ateliers, munie provisoirement de son ancienne pompe à air et d'un tender à 37 m3, et encore dépourvue de l'éclairage électrique. On trouvera aussi une photo de la 4703 où les limites entre gris et noir sont très visibles.

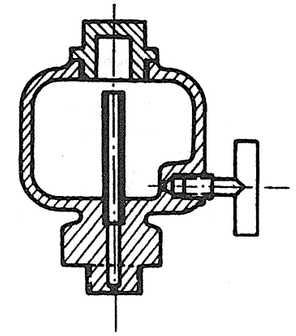
(à suivre)

Pour les curieux, voici un texte extrait du Cours de locomotives à vapeur de la région Ouest (1947) concernant les petits graisseurs dont il est question depuis un moment dans H. d'O. :

Graissage des compresseurs.

Les cylindres à air et ceux à vapeur étant soumis à de hautes températures sont graissés avec l'huile utilisée pour le graissage des cylindres de la locomotive.

Le cylindre à vapeur peut être graissé soit par un départ d'un graisseur mécanique commandé par le compresseur, soit par un départ du graisseur à condensation servant pour les cylindres de la locomotive, soit par un graisseur spécial à boule.



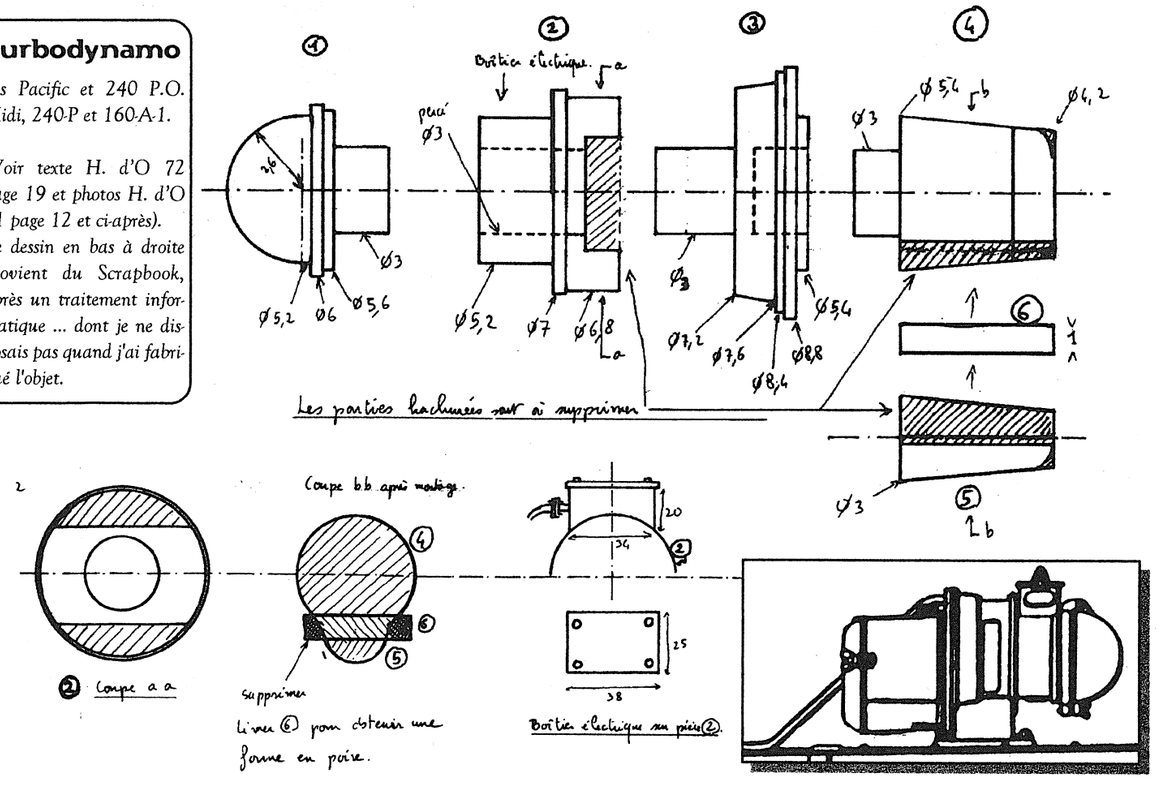
Le graisseur à boule (fig. ci-dessus) est constitué par un réservoir à l'intérieur duquel est fixé un tube le mettant en communication avec l'arrivée de vapeur au cylindre. A la partie inférieure de ce conduit, l'orifice de communication est capillaire, 3/10 environ.

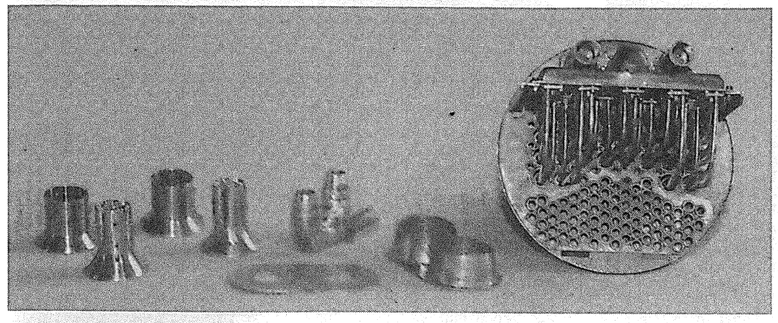
La vapeur pénètre par le tube dans la partie supérieure de la boule, s'y condense et tombe à la partie inférieure à la place d'un volume égal d'huile qui déborde par le tube où elle se trouve entraînée vers le compresseur; pour augmenter ou diminuer le débit du graisseur, il faut augmenter ou diminuer la capacité de la chambre de condensation située au-dessus du niveau supérieur du conduit (on défonce plus ou moins la cavité intérieure du bouchon). Pour procéder au remplissage du graisseur, on le vide d'abord de son eau condensée par la vis de purge inférieure après l'avoir laissé refroidir et avoir enlevé le bouchon supérieur.

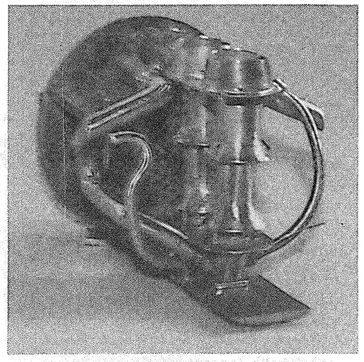
Turbodynamo

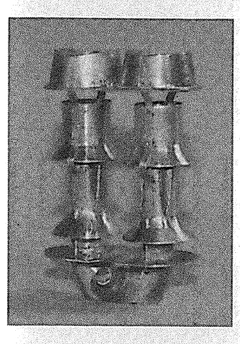
des Pacific et 240 P.O. Midi, 240-P et 160-A-1.

(Voir texte H. d'O 72 page 19 et photos H. d'O 71 page 12 et ci-après). Le dessin en bas à droite provient du Scrapbook, après un traitement informatique ... dont je ne disposais pas quand j'ai fabriqué l'objet.

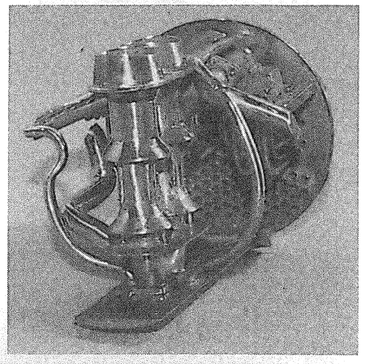


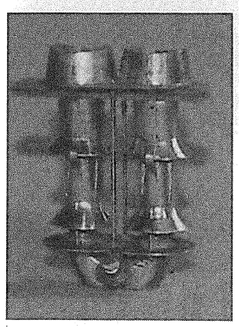


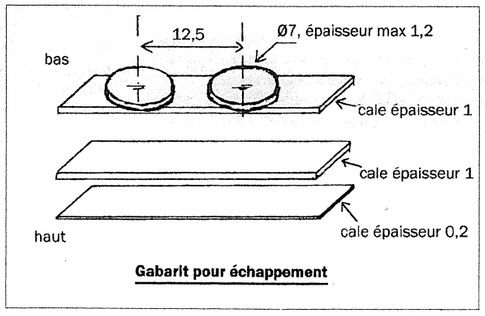




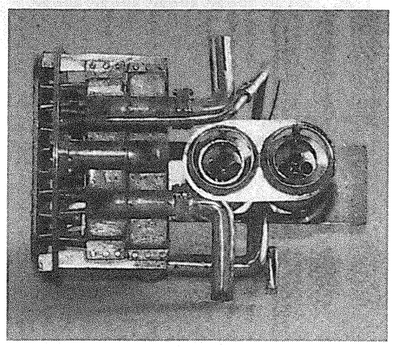
Ci-dessus : la plaque tubulaire avec le surchauffeur et les pièces constitutives de l'échappement.
A gauche : l'échappement monté. En bas le départ de la prise de vapeur du réchauffeur.
Ci-dessous à gauche : l'échappement encore muni de son gabarit de montage. Les deux tiges verticales servent au positionnement et permettent de détecter le moindre défaut de parallélisme.
Ci-dessous : le très simple gabarit de montage de l'échappement. Les parties cylindriques s'ajustent dans les deux petticoats. Les deux cales rectangulaires enlevées, on peut extraire la troisième.

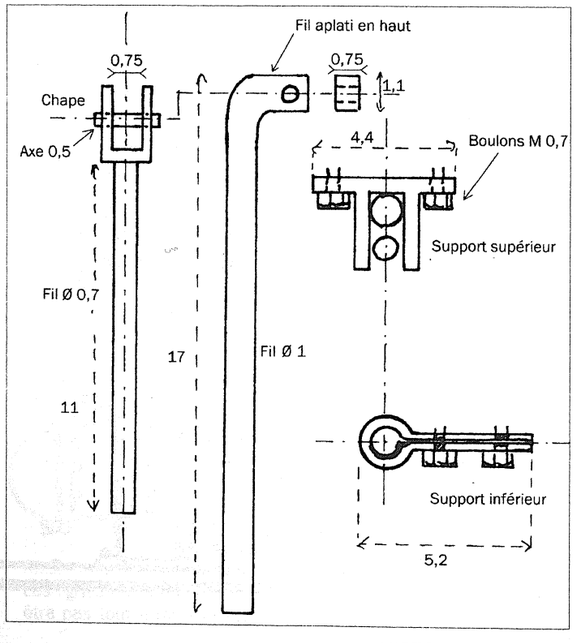






Gabarit pour échappement





Ci-dessus : équipement de la boîte à fumée. Il ne manque que la grille à flammèches et le tuyau d'alimentation du souffleur. Les tuyaux d'admission, de la prise de vapeur du réchauffeur et de la soupape de sûreté du réservoir intermédiaire ne sont pas à leur longueur définitive. A gauche (sens de la marche) prise d'admission directe au R.I. en Ø 2 et une prise de pression ou de température à l'échappement en Ø 0,3.
Sur la photo du bas on voit la plaque de 1 mm placée derrière la plaque tubulaire pour recevoir les extrémités des tubes du surchauffeur, ceux-ci en Ø0,9. On distingue nettement les deux ajutages Kylala.

A gauche : commande de grille à secousses ("secouette"). Le plan ne concerne que la partie située au dessus du tablier. Ce modèle se trouve avec des variantes minimes sur de nombreuses machines de divers réseaux, en particulier sur la 230-G-353 : voir la photo de couverture.

Les plans (bogie, boîte à fumée etc. ...) sont en retard sur le texte. On va essayer de les mettre progressivement en correspondance en sollicitant l'indulgence du lecteur.

UNE PACIFIC P.L.M. : le tender

Louis Rouvière **(Voir H. d'O depuis le n° 66)**

4- Soute à eau :

Pour la caisse la question des rivets finis et bien disposés se pose. Voici la façon dont je procède avec une variante.
Faire une caisse d'une seule pièce, les deux côtés et l'arrière d'un seul tenant aux cotes en longueur pour les côtés et en largeur pour l'arrière légèrement inférieures (- 0,5) à celles du plan de masse : cette caisse en laiton de 5/10 est recouverte de 7 plaquettes de 2/10 préalablement rivetées (3 plaquettes pour chaque côté et une pour l'arrière).
Pour ce faire la première plaquette aura la longueur de 59. Bien découper les courbures de l'avant qui doivent coïncider avec celles de la caisse proprement dite et au dos tracer les lignes de rivets avec une pointe sèche suivant le plan masse : noter qu'il y a des lignes verticales dont les rivets sont espacés de 1mm et d'autres de 1,5mm tandis que pour les diagonales les espacements sont de 3mm. Prendre un réglet et marquer à la pointe sèche l'emplacement des rivets par de petites lignes perpendiculaires à la ligne des rivets. Aux intersections, toujours à la pointe sèche, amorcer chaque rivet. C'est un travail fastidieux mais dont le résultat est à la hauteur de vos espérances. Chaque amorce de rivet sera terminée par le passage à la machine convenablement réglée : hauteur, poinçon et matrice. Faire des essais préalables de réglage. Noter aussi que les lignes qui se coupent ont un rivet commun : il faudra un peu tricher habilement sur les espacements.
Découper vos plaques d'une longueur supérieure de 2mm pour faire plus commodément la dernière ligne verticale de rivets puis découper au ras des rivets. La première plaque aura une longueur de 59, la deuxième de 65 et la troisième de 57 qui amorcera l'arête de 2 ou 3mm.

Solution 1 : collage à l'Araldite des plaquettes.
Passez à la toile émeri toute la caisse pour obtenir une bonne rugosité. Etendre l'Araldite, lente ou rapide suivant votre habileté, en couche mince et uniforme avec une spatule sur la partie à recouvrir immédiatement par une plaquette. Poser la plaquette et lui imprimer en pressant un petit mouvement de va et vient pour bien unifier l'épaisseur de la couche de colle. Bien positionner la plaquette, essuyer à l'alcool à brûler les éventuelles bavures, plaquer dessus un carton mince et retourner le tout sur votre " marbre ". Mettre du poids et attendre au lendemain dans le cas d'Araldite lente. La dernière plaque qui sera recourbée sur l'arête dépassera à l'arrière de 2 à 3mm. Cette portion sera convenablement limée pour présenter le moins d'épaisseur possible car les deux extrémités de la plaquette arrière seront collées sur cette portion.
Je dois ajouter pour vous rassurer que ce procédé employé déjà depuis plus de dix années m'a donné jusqu'ici toute satisfaction. Rien ne s'est décollé.

Solution 2 : soudage des plaquettes.
Ici aussi après préparation la caisse et les plaquettes doivent être rigoureusement planes. Dans cette variante il convient de percer dans la caisse trois rangées de trous de 3mm espacés de 10. Etamer toute la surface de la caisse et le dos des plaquettes.
Positionner par un point de soudure la première plaquette. Retourner le tout sur le marbre en intercalant un carton (boîte de pâtisserie) et souder avec un fer très chaud de l'intérieur à travers les trous. Examiner le résultat qui doit être excellent. Procéder de la même façon avec les autres plaquettes. Ce travail étant terminé des deux côtés parfaire le travail avec une lampe à souder en appuyant fortement la caisse contre le marbre.
Ensuite passer à la pose de la plaquette arrière de la même façon. Souder les bandes rivetées en haut et en bas, les 4 robinets de jauge à gauche et à droite un unique robinet en haut.
Poser dans le bas de la caisse trois entretoises pour la fixation sur la plate-forme du châssis. Veiller toujours au bon équerrage. Toutes ces opérations peuvent se pratiquer même si vous avez adopté la deuxième solution. Derrière votre plaque d'immatriculation soudez au milieu la tête fraisée d'une vis de 2 fixée à l'intérieur de la caisse par un écrou. Celle-ci rendue amovible ,les opérations de peinture seront facilitées.

5- Coffre arrière :

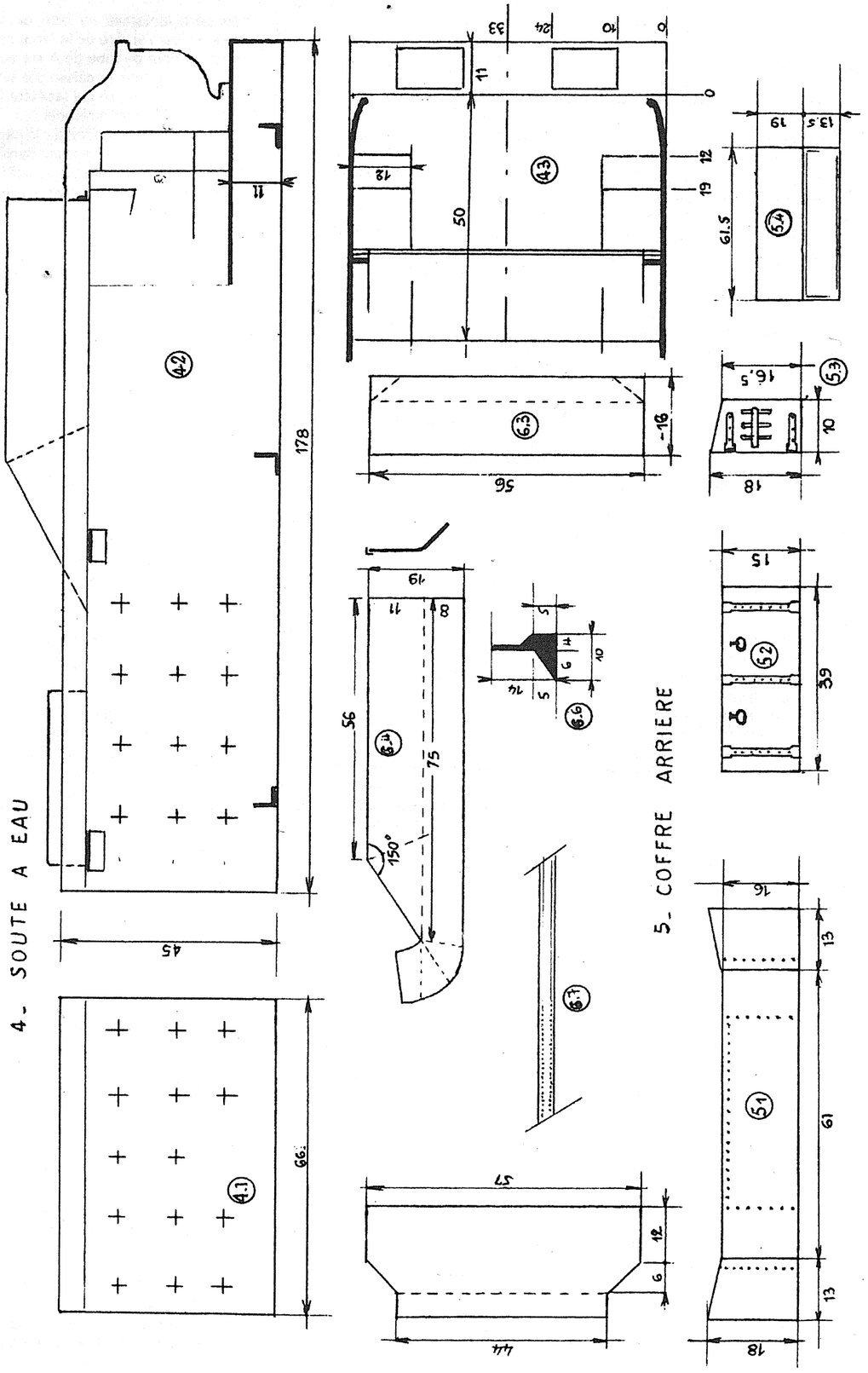
Rien de bien difficile. Utiliser du laiton écroui de 2/10. Découper en un seul tenant l'arrière du coffre flanqué de ses deux côtés (fig. 5-1).
Appliquer la méthode de rivetage décrite plus haut. Plaquer sur la partie médiane la grande porte avec ses pentures et ses deux anneaux (fig. 5-2) et sur chaque côté la porte de chacun d'eux (fig. 5-3). Toutes les pièces du coffre sont prises dans du laiton de 2/10. Pour les pentures finir les rivets d'abord et les amener aux dimensions définitives après.
Le dessus du coffre, agrémenté d'une ligne de petits rivets sur tout son pourtour, comportera une retombée arrière qui recevra une ou deux vis avec écrou pour fixation contre l'arrière de la caisse à eau. Deux porte-lanternes ou bien deux lanternes. Percer l'arrière de la lanterne à 4, souder un bout de tube de 4 sur celle-ci, lequel entrera dans la caisse par un trou de même diamètre, ce qui facilitera l'électrification de l'arrière du tender.
Faire l'échelle et la souder sur la caisse à eau tandis que sa base entrera dans deux trous ménagés sur le dessus du coffre.
Penser aux deux oreilles pour le relevage du coffre et aux poignées.

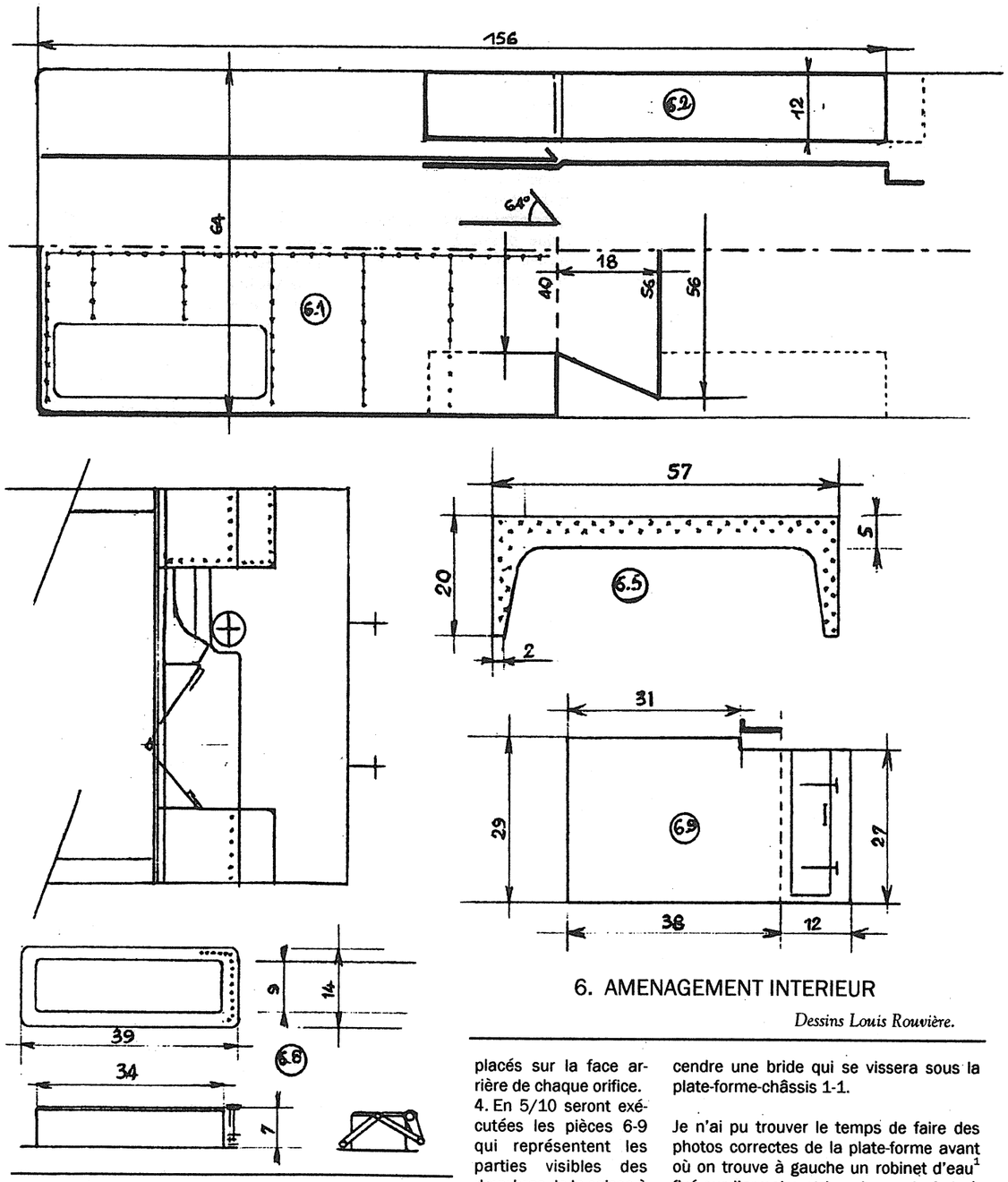
6- Aménagement intérieur :

La plate-forme 4-3, au même niveau que celle de la locomotive, est constituée d'une seule pièce de longueur 61 pour une largeur de 65 pliée à angle droit à l'avant, ce qui la soulève de 11mm au dessus du châssis. Attention, sur la descente avant pratiquer deux ouvertures de 14x8 avant ou après pliage, au choix. Ce travail terminé, la souder contre la caisse comme indiqué sur la figure 4-2.
L'aménagement intérieur se compose :

- de la couverture de la soute à eau intégrale à l'arrière (6-1) et latérale à l'avant (6-2).
- de la hotte à charbon entre les deux bras 6-2, composée de 4 côtés : 6-3 à l'avant, 6-4 pour deux côtés, l'arrière étant une prolongation en trapèze de la pièce 6-1.
- des deux coffres avant en prolongation des deux pièces 6-2 avec deux portes à poignée s'ouvrant vers l'intérieur.
- de différents accessoires : colonne de frein à main, arrivée du fond de la hotte à charbon, vantaux de la hotte, robinets de prise d'eau etc. ...

1. la couverture de la soute à eau est composée de 3 pièces de 5/10 soudées entre elles (voir traits gras) 6-1 et 6-2. A l'arrière de la pièce rivetée 6-1 et à l'avant contre chaque côté vertical les deux pièces 6-2 disposées latéralement contre la caisse ; le tout forme un fer à cheval dans lequel prend place la hotte à charbon.
2. l'avant de la hotte à charbon est une pièce rectangulaire 56x16 (6-3) placée verticalement entre les côtés et à 144 de l'arrière. Les deux côtés 6-4 sont pliés en dessous vers l'intérieur sur une longueur de 75 et l'arrondi arrière retourné vers la caisse du tender. Le dessus de la hotte sera entièrement couronné par une cornière en 3/10 de 1,5x1,5 rivetée sur la partie extérieure. Un renfort riveté 6-5 en 3/10 sera en plus soudé sur la partie avant. Trois renforts verticaux soudés de chaque côté de la hotte (6-7), largeur 3, épaisseur 3/10, double rivetage le long des lisières puis entre chaque rangée de rivets la pièce 6-6 en 5/10 soudée sur 6-7. Ces pièces seront percées pour le passage de la tringle d'ouverture des couvercles 6-8





6. AMENAGEMENT INTERIEUR

Dessins Louis Rouvière.

de remplissage (voir paragraphe suivant).

3. à l'arrière, deux ouvertures rectangulaires pour le remplissage d'eau 34x9 (6-8) posées chacune sur une plaque rivetée sur les bords de 39x15 en 3/10. Un système d'ouverture de ces orifices est manipulé depuis l'avant de la hotte à charbon. Il consiste de chaque côté en une poignée fixée à l'avant sur une tringle qui, à travers les renforts de la hotte servant de paliers, commande l'ouverture par un système de renvois placés sur la face arrière de chaque orifice.
4. En 5/10 seront exécutées les pièces 6-9 qui représentent les parties visibles des deux bras de la caisse à eau, de part et d'autre de la hotte à charbon, prolongées chacune par une armoire avec porte ouvrante vers l'extérieur. Le dessus de ces armoires sera fermé par une petite pièce en 5/10 pliée à angle droit et représentée sur le dessin en gros trait.

Toutes les pièces assemblées suivant les indications décrites du 1° au 4° forment ainsi soudées un ensemble amovible qui entrera sans jeu dans la caisse du tender. En son milieu on pourra faire descendre une bride qui se vissera sous la plate-forme-châssis 1-1.

Je n'ai pu trouver le temps de faire des photos correctes de la plate-forme avant où on trouve à gauche un robinet d'eau[1] fixé sur l'armoire et la colonne du frein à main fixée directement sur la plate-forme ; à droite une conduite d'eau file contre l'armoire, grimpe sur le devant de la hotte pour alimenter une rampe pour l'arrosage du charbon.

1 : ne s'agirait-il pas plutôt d'un robinet de frein ? Voir le schéma général de freinage dans H. d'O n° 69. (D.B.)

Un grand merci à Louis Rouvière pour son étude ! Et qu'il continue comme tant de lecteurs lui ont demandé ...

SUSPENSIONS, PATINE, DOCUMENTATION...

Daniel Berthélemy

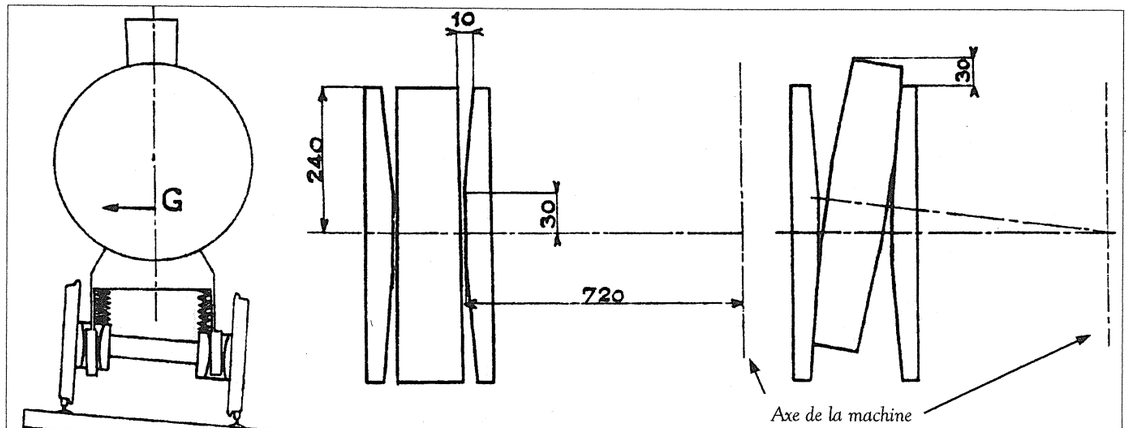
La longue lettre de Jean Florin dans le précédent numéro aborde ces trois sujets qui nous tiennent à cœur. Voici donc quelques réflexions complémentaires qui voudraient être l'amorce de discussions fructueuses.

Suspensions :

Mon expérience personnelle est plus que mince, mais des témoignages autorisés rapportent que de nombreuses machines à suspension individuelle des essieux fonctionnent parfaitement. Mais il faut pour cela :
1 : que l'essieu puisse s'incliner par rapport au châssis et les boîtes se mettre de biais sans coincer. Le schéma ci-dessous concerne les machines réelles, mais pour une fois il est directement transposable ! La boîte doit présenter un jeu longitudinal aussi faible que possible, surtout s'il s'agit d'un essieu moteur, mais le jeu latéral doit être suffisant.
2 : que la suspension soit efficace, ce qui impose de dissocier la suspension effective de la reproduction de celle de l'original, les imitations de ressorts réels n'ayant pas la flexibilité voulue. Diverses solutions ont déjà été présentées dans H. d'O de façon dispersée. J'aimerais que l'on puisse faire une synthèse des procédés employés actuellement par les zéroïstes. Appel donc, comme d'habitude, aux bonnes volontés.

Rappel des bogies et bissels :

Le guidage des machines par leurs essieux porteurs est aussi un problème qui mérite une étude approfondie. Là aussi, je souhaiterais que tous ceux qui ont quelque chose à dire sur le sujet (les « pour » et les « contre » !) nous envoient arguments, dessins ou simples croquis. J'ai pu par exemple voir à Expométrique le système employé par Louis Rouvière sur sa Pacific, et j'attends toujours des explications sur le bissel-bogie *fonctionnel* des 140-C de Jean Florin ...



Dessin provenant du Cours de locomotives à vapeur, S.N.C.F. région Ouest 1947

Patine :

Nous y revoilà ! Du temps où j'étais un lecteur parmi d'autres j'ai donné un avis tranché sur la question. Mes nouvelles responsabilités devraient m'imposer un devoir de réserve auquel je ne pourrais me soumettre qu'en allant contre mes convictions. Aux « anti-patine » donc d'organiser leur défense, et allons-y pour une nouvelle Bataille d'Hernani !

« Faut-il salir ? » nous demande Jacques Archambault. Chacun fera comme il l'entend mais dans le cas des machines, il ne suffit pas de salir, il faut ensuite *nettoyer*. Comme sur les vraies. La patine, c'est de la crasse sublimée !

Si je me permets de présenter une grande photo de la 230-G-353 en couverture, c'est pour donner un exemple de ce que pouvait être une machine *propre*. A quelque chose malheur est bon, le peu d'intérêt que porte la S.N.C.F. à sa machine laisse à cette dernière un aspect normal. Jean-Pierre Cantet, qui fut titulaire d'une 141-P dans les années 60, m'a assuré que sa machine était à l'époque « *exactement comme cela* ». J'ai pu constater, ayant participé au nettoyage, que cela demande pas mal d'huile de coude.

Documentation :

On peut donc encore trouver de nos jours quelques engins (la 230-G-353, la 141-TD-740) qui donnent une idée correcte de ce que pouvait être une machine à vapeur. Mais ce ne sont pas les seules sources possibles. Outre les ouvrages cités par Jean Florin, Voies Ferrées vient de faire paraître la première partie d'une étude sur la traction vapeur à la S.N.C.F. en 1967, qui vient à point nommé.
Elle comporte en effet de nombreuses et très belles photos en couleur. On y constate que :

- les Pacific, 241-P, 141-P étaient propres voire franchement rutilantes ainsi que dans une moindre mesure les machines moins prestigieuses (3-040-TA, 3-030-TA, 3-141-C, 2-242-TA, 2-050-TQ).
- les tenders sont presque toujours bien plus ternes que leur machine.
- les américaines (141-R et 030-TU) sont franchement sales. Ceci sur l'échantillon présenté, car j'ai dans mes archives des photos personnelles de 141-R tout à fait présentables.
- la 3-231-D-676 présente une décoration plus qu'originale certainement due à son équipe, avec les pentures, les barres de relevage et surtout les axes des articulations peints en rouge !

Coup de chance, on trouve page 36 la 2-231-E-22, et page 71 sa reproduction par Fulgurex en version S.N.C.F. (et en HO mais pour ce qui nous concerne ici ce n'est pas gênant). Sans commentaire !

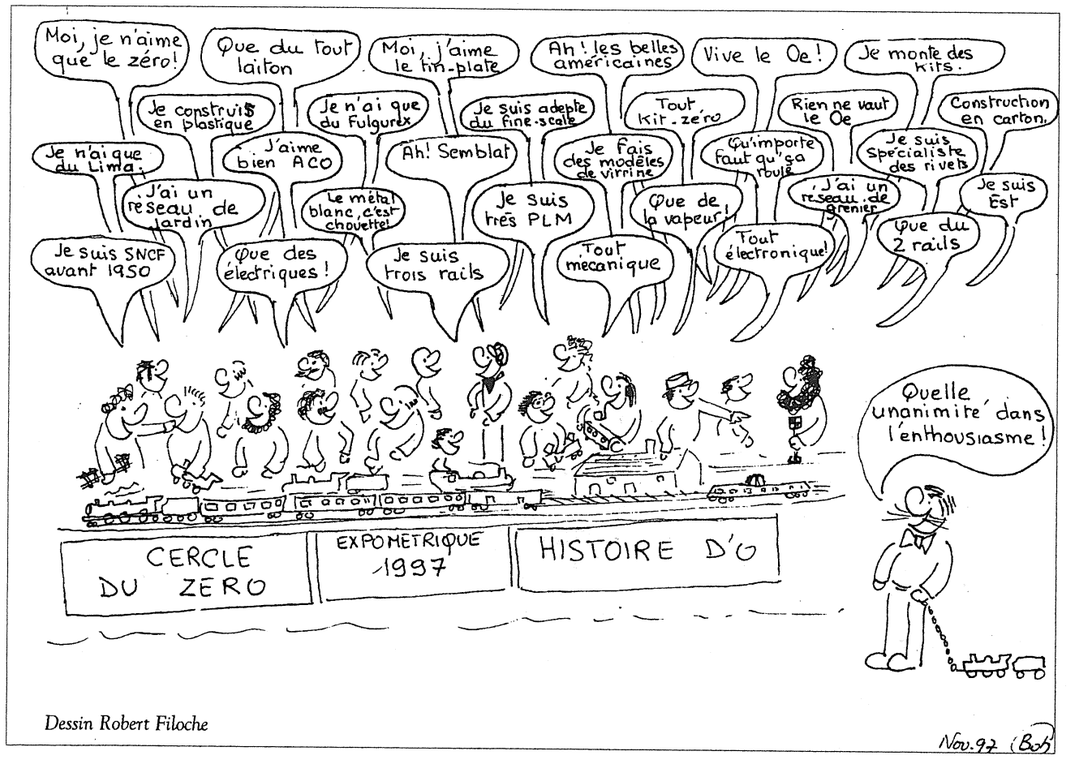
On attend avec impatience la suite de l'article qui concernera les régions 4, 5 et 6.

Autres ouvrages :

Voici quelques ouvrages (récents, donc non introuvables) intéressants pour le zéroïste. Les « jeunes » ne sont finalement pas si à plaindre, l'édition ferroviaire n'a sans doute jamais été aussi abondante :

- la collection « Images de trains » (La Vie du Rail) comporte maintenant 4 tomes : le premier que citait Jean Florin est en couleurs et concerne les années 50 et 60, le second traite, bien sûr en noir et blanc, des années 20 et 30, le troisième des années 70 et 80 (photos de Jean Louis Poggi : les choses ont bien changé depuis...) et le quatrième qui vient de paraître des photos de Félix Fénino (années 40 à 60). Ce dernier offre des vues d'ambiance remarquables qui devraient inspirer réseaux et dioramas. Par exemple nous revoila à Paimpol à la page 114 (sauf erreur de ma part, la légende n'étant pas très précise). Au lieu de touristes, on y chargeait des patates dans des couverts T.P. et autres, depuis des charrettes à cheval ...
- dans le même esprit, la collection « Image ferroviaires » (Editions du Cabri) nous offre des photos de Herman Gijsbert Hesselink (« Sur les rails d'autrefois, 1930-1970 ») et de Jacques Bazin (« 50 ans de voyages en France »).
- les Editions du Cabri nous offrent aussi « Sur les rails d'Auvergne » où les amoureux du P.O., du Midi et du P.L.M. trouveront leur bonheur et « Les dépôts vapeur du P.L.M. » (Chavy, Constant, Rasserie et Banaudo).
- plus spécialisée, la très sympathique « Histoire du rail en Livradois Forez » de Pierre Gouttefangeas et Pierre Simonet (La Régordane).
- toujours à La Régordane-La Vie du Rail, les remarquables études sur les grands réseaux (P.L.M., Midi et P.O. pour le moment) et un ouvrage en préparation sur la C.I.W.L.
- à La Vie du Rail encore l'étude de fond de Yves Broncard sur les autorails (3 tomes parus) et " Les ateliers de Quatre-Mares " qui, outre son intérêt historique présente de nombreuses machines plus ou moins désossées. Qui nous présentera un jour le diorama d'une 141-R en révision à partir d'un kit Semblat ? Si certains problèmes de montage disparaissent, il doit falloir fabriquer des tas de pièces d'habitude invisibles.
- chez Loco-Revue, " Les locomotives CC de France " et " Les locomotives BB Diesel de France ".
- chez Voies Ferrées, " Ponts et viaducs en modélisme " de Henri Simoni. Passez à l'acte et envoyez nous des photos de vos réalisations !
- enfin nous citerons les très beaux et intéressants " Les couleurs de la France " et " Les couleurs de l'Europe " de J.P. et D. Lenclos (Le Moniteur). Il n'y a pas en effet que le matériel roulant et les abords des voies ferrées à décorer. On trouve dans ces ouvrages des considérations sur la couleur dans le paysage, entre autres sur son atténuation avec la distance et ses conséquences sur la présentation des maquettes, et une étude des palettes région par région. On regarde ensuite d'un œil neuf son environnement ... et son réseau !

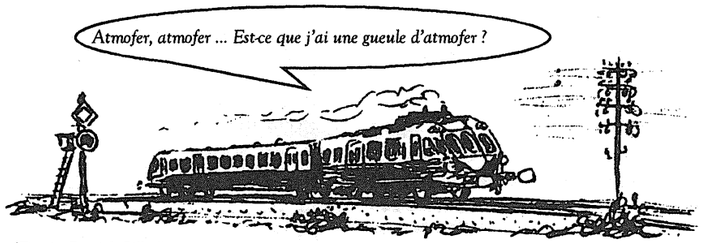
Le problème de la documentation est vaste, et on y reviendra (voir aussi dans ce numéro le courrier des lecteurs).



Dessin Robert Filoche

Nov. 97 (Bob)

L'ABJ ATMOFER 43



(Dessin Patrick Silhol)

Cela fait un moment que d'aucuns lorgnaient du côté de Lyon, des fois qu'Atmofer, après ses remarquables productions en HO, en viendrait à s'intéresser à notre échelle préférée. Voilà qui est chose faite et la première caisse d'ABJ a été très remarquée à Expo-métrique.

La série suivra si le nombre de réservations est suffisant, ce qui semble devoir être le cas. Je ne suis pas le seul à avoir craqué ...

Frédéric Varichon a bien voulu nous exposer les méthodes employées pour l'étude du modèle et en particulier pour la recherche de documents. Leur rigueur nous semble exemplaire et explique en partie la grande qualité des modèles de cette jeune firme.

D.B.

A la suite de notre autorail X-2400 en HO, très détaillé, nous souhaitions réaliser des autorails ABJ, ABV et ADP en HO comme en 0.

Contrairement aux X-2400, sur une même base technique on peut identifier 16 versions différentes, plus une à huit variantes sur chaque version, hors prototypes, modèles spéciaux ou détruits après quelques années de service. Nous souhaitions cependant préserver la possibilité de reproduire le maximum de versions tout en unifiant au maximum l'ossature technique, gage d 'un prix de vente raisonnable.

Les documents à notre disposition présentaient les particularités suivantes :

- documents intéressant les historiens, différents de ceux intéressant les modélistes.
- contradiction entre les diagrammes, S.N.C.F. ou non, parfois sur le même diagramme.
- photos de détails particuliers rares.
- textes indiquant des modifications sans les décrire suffisamment, les dates étant généralement assez précises cependant.
- analogies avec les types VH, ABH ou ADX2 précisées.
- archives S.N.C.F. ou Renault en cours d'informatisation et donc inaccessibles pendant des délais inconnus.
- un autorail ABJ4 (X-3601 de Pacy sur Eure) superbement restauré, l'X-3623 de St Quentin modifié, l'X-3421 de Mulhouse restauré dans l'état d'origine, avec quelques erreurs.

Nous avons donc choisi la méthode suivante :

- prise de près de 400 cotes extérieures et intérieures et 200 photos de l'X3601, prise de photos des 3623 et 3421.
- dressage de plans et surtout de coupes du 3601.
- première analyse des différences avec les autres types.
- dressage des plans et coupes des autres types faisant apparaître les manques et les contradictions.
- deuxième analyse des documents, photos ou textes : on sait ce qu'on cherche, ceux-ci deviennent plus compréhensibles.

Cette étape nous a permis d'établir par exemple :

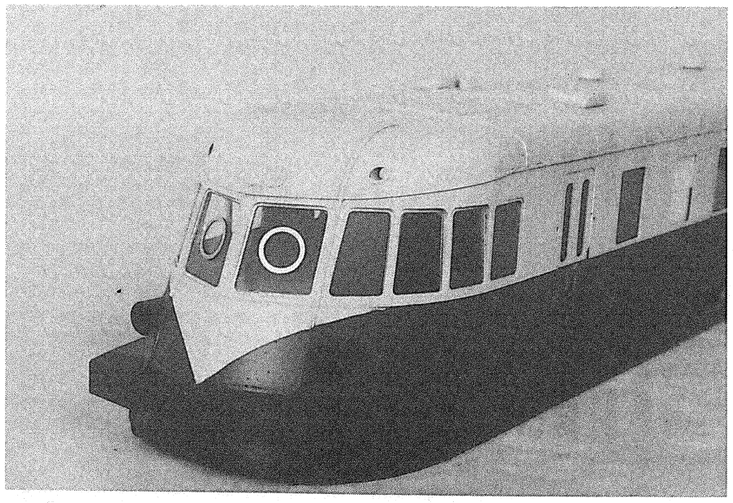
- que les vitres des toilettes des ABJ4 avaient été reculées de 18 cm par rapport aux autres (1, 2 et 3) suite à l'installation de la ventilation forcée.
- relèvement de 9 cm de l'axe du vilebrequin des V16 d'ADP par rapport aux V12 d'ABJ.
- unification des longueurs à 26266 mm ou 26270 mm et non 26610 mm etc. ...
- dressage de nouveaux diagrammes avec ces hypothèses (17 pages).
- envoi de ce dossier à tous les dépôts ou ateliers, conducteurs retraités ou non etc. ... pour confirmation ou correction du dossier établi.

Ces dossiers nous ont été retournés plus ou moins remplis (entraînant parfois des variantes inconnues), souvent accompagnés de photocopies de manuels d'entretien, photos, précisions diverses qui nous ont permis d'affiner nos plans.

Cette méthode nous a permis, à partir d'un type sûr, l'X3601, de reconstituer une documentation spécialisée à usage modéliste avec une grande fiabilité.

Elle montre toutefois ses limites avec certains « points durs » concernant les ADP de Caen ou d'Aurillac non encore résolus. Les documents sont les bienvenus, ainsi que ceux concernant les VH et ADX2 d'ores et déjà préétudiés pour le futur, étant donné le grand nombre de pièces communes.

Frédéric Varichon



Le prototype de la caisse de l'ABJ en Zéro. Sans commentaires !

COURRIER DES LECTEURS :

Nous remercions tous les lecteurs qui nous ont adressé leurs vœux pour la nouvelle année. Il y a aussi vos desiderata parfois contradictoires, auxquels nous allons essayer d'apporter une réponse :

Continuez, s'il vous plaît, à nous faire rêver de toutes ces choses agréables qui occupent notre pensée.

(Bernard Bunoust)

On va essayer !

De la couleur à l'intérieur.

(Alain Tirbonod)

On voudrait bien, mais il faudrait plus d'abonnés. Pour le moment, les fonds manquent et la quatrième de couverture pose déjà problème !

De la sympathie. (Alain Tirbonod)

Elle n'a jamais manqué à H. d'O, il n'y a pas de raison que cela change !

Merci d'avoir pensé aux amateurs de trains U.S. (Roger Adenis)

Pourquoi ne pas les axer davantage sur la France et ses voisins plutôt que sur l'outre-Atlantique ?

(Jean-Pierre Sigaud)

Allez donc satisfaire tout le monde ! Cela étant, l'abondance actuelle des documents U.S. est occasionnelle et nous n'avons nullement l'intention de nous substituer aux remarquables revues américaines de modélisme ferroviaire. Nous avons d'ailleurs tout à gagner à nous inspirer de leurs réalisations, surtout du côté décor ...

Reprendre la chronique Microméca : problèmes d'outillage, d'usinage, suspension du matériel, jeux relatifs aux essieux et embiellages ... à l'échelle 0 !

(Jean-Claude Berdin)

Le modélisme passe d'abord par le vrai chemin de fer. (Roger Bersot)

Tout à fait d'accord, mais il faut des informateurs. Je veux bien relater mes propres expériences, mais cela ne suffit pas. Appel, donc, aux bonnes volontés. Certains de ces problèmes sont d'ailleurs traités actuellement dans la revue. Quant à se limiter strictement au zéro, je pense avec Roger Bersot qu'il ne faut jamais perdre de vue la réalité que nous nous efforçons de reproduire et qui est si riche d'enseignements.

Problèmes de documentation et de plans : adresses, sources, archives ... où les trouver ? Ne serait-il pas possible de créer une " banque de données hexagonale " ?

(Jean-Claude Berdin)

Le problème n'est pas simple : voir par exemple page précédente. Des tentatives sont faites dans le bulletin du Cercle, mais elles ne me semblent pas totalement convaincantes. En effet la masse de documents à analyser est énorme, et conduit à des listes interminables et peu lisibles..

Une solution à ce délicat problème se trouvera peut être du côté de l'informatique et des réseaux. Encore faut-il que d'aucuns se chargent du monstrueux travail de collecte des données, et que l'on puisse obtenir des copies des documents, probablement moyennant finances. Peut être un jour pourra-t-on se procurer via Internet, en quelques minutes, les plans de détail du circuit de freinage d'une 4-231-H, par exemple. Cela me rendrait un fier service, lesdits plans semblant avoir disparu. En attendant ce jour béni, on peut tenter de mettre nos connaissances en commun. On s'efforcera à H. d'O de donner toutes les indications possibles. N'hésitez pas à nous écrire, à nous téléphoner, à utiliser les petites annonces, on essayera de vous renseigner si faire se peut, ou de trouver quelqu'un en mesure de le faire. La reprise d'H. d'O me donne suffisamment de travail actuellement pour remettre une éventuelle utilisation d'Internet à une date largement ultérieure !

Du concret, des plans de construction facilement réalisables. (Alain Tirbonod)

Des plans précis. (Jacques Laufenburger)

Une loco sans rien derrière, c'est ***fade***.

(Jacques Levet)

Plusieurs lecteurs demandent des plans de voitures et surtout de wagons de marchandises. O.K., mais encore faudrait-il que nous en ayons nous même. La documentation ne se trouve pas d'un coup de baguette magique. La précision dépend des documents fournis, et les choses sont rarement simples dans la réalité. C'est aussi à chacun d'en prendre et d'en laisser, et d'adapter les plans à ses désirs. Nous ne seront jamais la seule source de documentation à laquelle se référer : voir les études de wagons dans Voies Ferrées ou Loco-Revue. Par ailleurs, voitures et wagons ne manquent pas dans le commerce, allant pour ces derniers des kits très bon marché de O-Scale Models aux superbes réalisations de Mauduit ou Jarry, en passant par les kits de Haxo, Huet ou J.C.R. (par ordre alphabétique ...).

Jean-Claude Dupuis voudrait voir aborder les sujets suivants :

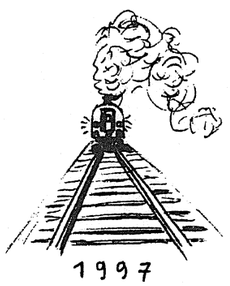
- Description technique, notamment dimensionnelle, des appareillages de voie du commerce.
- Compatibilité de ceux-ci pour le O d'autrefois et celui de maintenant genre " Fine Scale ".
- Comment y adjoindre des plots ou un troisième rail ?
- Comment des collègues ont-ils résolu le problème de fonctionnement du B.A.L. ? Le mien provoque des étincelles aux roues et mes relais basculent tout seuls (bien sûr j'ai pensé au nettoyage, autre chose donc ?).
- Quelqu'un a-t-il pu mettre au point un système de pédale de voie ? Mes fin de course miniature ont un ressort encore trop fort.

Je n'ai de réponse à aucune de ces questions. Appel aux lecteurs ...

Un petit glossaire des termes qualifiant les éléments des locos vapeur serait le bienvenu. (Jean-Pierre Lafille)

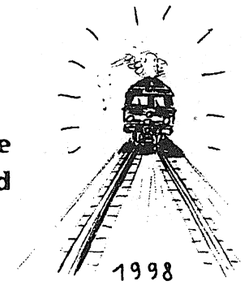
On donnera régulièrement des explications à l'occasion, mais pas question de transformer la revue en Cours de locomotive à vapeur. C'est une pente sur laquelle je ne me laisserais que trop facilement glisser. La première chose à faire est de potasser les excellents numéros spéciaux de Loco-Revue dont le texte est du au regretté Jean Gillot, expert en la matière. Nous sommes à votre disposition pour tout renseignement ponctuel.

(suite page 31)



Bonne année modéliste et ferroviaire à la nouvelle équipe d'Histoire d'O et grand merci à l'ancienne équipe !

Et merci à Patrick Silhol pour ses voeux et ses dessins !



APRES L'HIVER ...
LE PRINTEMPS verra venir la

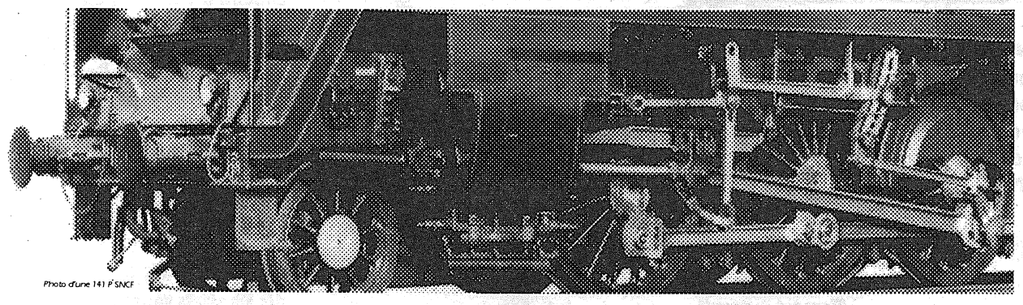


Photo d'une 141 P SNCF

141 P 82

Echelle 1/43,5 - "0" de l'ATELIER DU CHÂTEAU D'O

Nous livrons toujours des 141 R 1230 et des 140 C 340

CATALOGUE COMPLET CONTRE 10 TIMBRES POSTE - Nous ferons savoir la sortie des prototypes de la 141 P 82

ATELIER DU CHÂTEAU D'O - 63, rue du Plessier à Villaré F - 77 730 CITRY

Tél. et Fax même numéro : 01 60 23 72 68

LE GUIDE DU ZERO

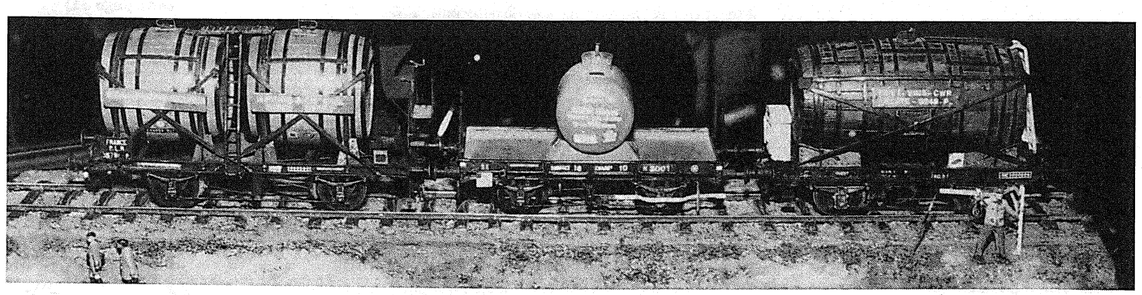
Pour figurer dans cette rubrique, nous demander notre tarif.

CERCLE DU ZERO
Secrétariat :
63, rue des Polytres
13013 MARSEILLE

KIT-ZERO
7, rue Villebois-Mareuil
93270 SEVRAN
Tél. 01 43 83 52 87
PIECES DETACHEES
BOITES DE CONSTRUCTION
ROUES, MOTOREDUCTEURS
CATALOGUE CONTRE 10 TIMBRES

ISOTRAIN
ALIMENTATION ELECTRIQUE
SPECIALES "O"
ISO 414 : 14 V - 4 A : 1400 F
ISO 420 : 20 V - 4 A : 1500 F
MICHEL DURAND (04 72 36 39 60)
4 bis AVENUE ESQUIROL 69003 LYON

Ci-dessous : belle réalisation de Georges Marchais à l'A.G. du Cercle.



AU FIL DU RAIL

1er SALON de la MAQUETTE et du MODELISME de ROUEN 8 - 9 ET 10 MAI 1998.

C'est au Parc des Expositions de la Ville que se déroulera cette 1ère manifestation réunissant toutes les disciplines : avions, hélicoptères, autos, bateaux radiocommandés, maquettes, figurines, miniatures, trains électriques et à vapeur vive ... Espace commercial et bourse aux jouets anciens.
Renseignements : A l'Organisation, 951, rue Aristide Briand
76650 PETIT COURONNE
(Tél. 02 35 68 01 41). Et : François Colomb (Tél. 04 90 62 69 65).

EXPOSITION de la CHAPELLE en SERVAL

Les 28 et 29 mars 1998, se tiendra l'Exposition de la Chapelle en Serval (Oise). L'échelle "0" y sera présente avec le **Rétro-Rail-Club-Senlisien,** qui expose deux réseaux. L'un de 40 m2 et un deuxième de 20 m2. Et plein de matériel ancien (Hornby, JEP et autres ...), magnifiquement remis en état.
A ne surtout pas louper !
Renseignements : Jacky NOEL
Club Ferroviaire de Chantilly
113, rue du Chêne au Loup
60520 La Chapelle en Serval.

MOTEURS FOURNEREAU

Lettre de Bernard Frotté, délégué Cercle du Zéro, de la région Rhône-Alpes, à **"Loisirs-Sélection"** (AURAY) :
" Lors de notre A.G. à Bordeaux ...il a été évoqué le problème de la fourniture des moteurs J.FJ. En effet, de nombreux membres... utilisent vos moteurs ... Continuez-vous à fabriquer et distribuer ces moteurs ... ? "

Réponse de Loisirs-Sélection :
" ... les moteurs T 55 ... Nous Possédons encore des pièces pour fournir les quelques demandes en 12 Volts, seul bobinage restant. Nous assurons le S.A.V sauf pour les bobines "grillées" par surtension.
Mon employé "bobineur", qui s'occupait aussi du montage de nos moteurs, a pris sa retraite et cela coïncide avec la montée de la concurrence japonaise, Américaine ou Allemande, dont les nouvelles techniques de fabrication leur permettent d'appliquer des prix que je ne peux approcher en montage artisanal.
Y aurait-il un repreneur ? ... Je lui offre l'outillage pour un prix défiant toute concurrence ...
J. Fournereau (3 octobre 1997)

KIT-ZERO

7, rue Villebois-Mareuil
93270 SEVRAN
Tel. 01 43 83 52 87
Pour éviter d'allonger exagérément les délais de livraison de la 140-C, la 1ère série est limitée à 50 exemplaires.
Fin 1998 une deuxième série sera lancée.

FAUX DOUBLONS.

Haxo et J.C.R. sortent tous deux une B9 R.A. O.C.E.M. " Encore ! ", serait-on tenté de dire. Mais celle de Haxo est une ex-C9 sanitarisable, celle de J.C.R. une " vraie " B9. Ouf !
J.C.R. annonce une Pacific P.L.M. en trois versions : G, H et K. Cela n'étonnera personne : il dispose déjà des tenders (P.L.M., 37 et 38 m3 Nord et P.O.) et de la chaudière avec ses accessoires. La 141 P.L.M. semble bénéficier d'une étude plus rigoureuse que les Chapelon, espérons qu'il en sera de même cette fois-ci.

6ème SALON INTERNATIONAL DU MODELISME DE CHARLEROI

25-26 avril 1998
PALAIS DES EXPOSITIONS HALL 2
2500 m^2 de réseaux ferroviaires sur le thème : **"Les ponts et tunnels".**
Bourse d'échanges, jeux de rôle et de simulation etc. ... Renseignements :
L. GOMAND Tél. : 032 71 39 50 73

LA REGORDANE

Le Villard - B.P. 3
48320 CHANAC Tél. : 04 66 48 27 49
Le n°9 de MEDIA-TRAIN est paru :
Canari, 241-A-65, Pithiviers, Billard articulé, Diesels américains.
Cassette vidéo sur le Canari.
Enquête sur le tome 3 - Afrique noire des "Chemins de fer de la France d'Outre-Mer". Eux aussi cherchent des lecteurs !
A paraître en mars : La C.I.W.L.

PETITES ANNONCES

(Gratuites pour les abonnés)

Cherche plan ou explications du branchement électrique des aiguillages Lima. Ecrire à J.C. DURAZ, 17 rue Wakatsuki 69008 LYON.
(Timbre pour enveloppe remboursé. Merci d'avance).

LE JARDIN DES TRAINS

Nous n'avons à cette heure rien reçu.
Il est vrai que le sujet n'a rien d'évident, un jardin ne se conçoit pas sans longues méditations.
Le concours continue donc ...

COURRIER DES LECTEURS :

Abonné depuis plusieurs années, je suis malheureusement dans l'impossibilité de renouveler mon abonnement pour cette année 1998. J'espère pouvoir le reprendre plus tard.

(X)

Comme le faisait Jacques Archambault, nous pouvons assurer le service de la revue aux lecteurs en difficulté, en espérant pour eux des jours meilleurs.

Ouvrir les colonnes de la revue aux autres types de traction que la vapeur : Diesels de toute époque, électriques anciennes et modernes.
Présenter les transformations de modèles non haut de gamme (dès que leurs cotes sont correctes) en maquettes présentables à côté des modèles hyper (ou autre superlatif) réalistes et tout etc. ...
Ne pas oublier que la crise est toujours là et que le hobby est coûteux. Je pense à certains modèles de Diesels (eh oui !) ou d'autorails.

(Alain Grillet)

Vos souhaits me semblent partiellement exaucés : la SD 40-2 ne fonctionne pas à la vapeur (à moins que ...) et on traite abondamment des modèles A.C.O. Que les monteurs et constructeurs de Diesels et d'autorails se manifestent ! Cela étant, il faut bien parler aussi du haut de gamme, et quand on voit ce que font les Magrou, Canet, K.Z., etc. ... (on ne peut les citer tous !) cela ne peut qu'inciter à faire de son mieux et donc à "pinailler". Et paradoxalement plus on pinaille, moins cela coûte ... à part du temps. Et je voudrais prouver que le haut de gamme "maison" n'est pas inaccessible au commun des mortels.

Mes souhaits pour la revue ? Trouver de nouveaux correspondants. Multiplier les dialogues. Nous faire connaître les " Maîtres " du 0. Débusquer et faire " parler " les modélistes qui travaillent dans l'ombre. Créer une page disons humoristique où se raconteraient les problèmes d'inexpérience, les trouvailles, les conditions de travail, les ambitions, les fantasmes etc. ...
Déjà conviviale et de bonne présentation, la revue doit devenir le stimulant et la confrontation de tous les passionnés du 1/43,5.

(Serge Viatte)

La rédaction est tout à fait d'accord ! Nous conclurons là dessus, réservant la suite pour le prochain numéro car la matière est trop abondante ...

230.G.353
17.D.116