

Ci dessus: la 141 C d'A. Noël Dubuisson, gagnante du concours K.Z. Photo J.A. En bas: diorama de Didier Lemaître (voir p. 4) Photo M. Lioret

Ce numéro vous est peut-être parvenu avec un peu de retard. La rédaction invoque des circonstances atténuantes, car il lui a fallu travailler à flux tendus. Difficile de mettre en page une revue dont on n'a pas reçu les articles ! Il est vrai que l'actualité commandait, en l'occurrence le concours Kit Zéro. Merci à tous ceux qui nous ont permis d'assurer ce reportage et celui sur le Salon, malgré les problèmes côté photos.

Jacques Archambault nous offre une promenade haut-le-pied, entre Salon et concours. Est-ce parce qu'il n'a plus la revue à remorquer? De bonnes âmes l'ont même allégé de son Nikon. Il n'en demandait pas tant. Les nécessités de la mise en page nous ont obligés à le garer momentanément pour laisser la voie à quelques convois lourds.

J.A. lance un défi à la communauté des zéroïstes : la télécommande de véhicules routiers. Les HOïstes y arrivent, alors... Quand verrons nous donc un tracteur FAR charger réellement les belles remorques UFR photographiées p. 5 ?

Marc Renaud nous écrit : "Ne me parlez pas de patine, j'aime le

L'heure de la revanche?

Les Irlandais et quelques autres nous donnant le bon exemple,

nous enterrons la hache de cette (fausse) guéguerre. A temps,

peut-être, pour dissuader Pierre Miguel (car c'était lui notre com-

plice dans cette affaire) de fonder une autre sous-section du

Cercle intitulée "GARDAREM LOU P.L.M." ...

matériel propre". Nous allons pourtant en parler encore, car je pense comme J.A. que le phénomène est irréversible. Et il n'y a pas incompatibilité : la 230-G-353 est à la fois propre et patinée!

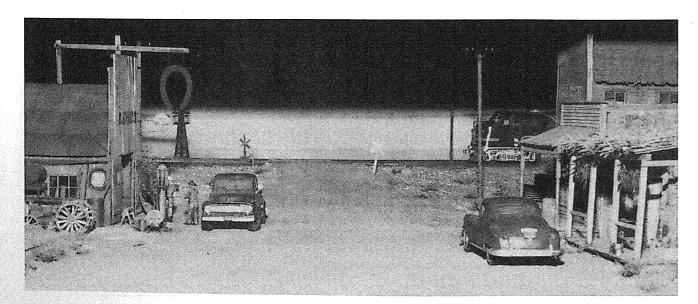
Grâce à Jean Cerf, Michel Lioret, Jean-François Nalet, Jean-Claude Ragot, Denis Régnault, Jean-Michel Vaugouin, Serge Viatte (si j'en oublie, qu'ils veuillent bien me pardonner), notre stock de photos et documents s'est notablement accru ces derniers temps. Nous manquons cependant encore de photos et de descriptions de modèles et de réseaux. Cette revue, c'est votre revue! Et le rédacteur en chef ne saurait la remplir avec ses seules élucubrations.

Nous nous efforçons de pourchasser les erreurs, mais c'est une tâche d'une difficulté insoupçonnable a priori. Le dépôt photographié p. 5 du précédent numéro n'est bien sûr pas celui du Rambolitrain mais celui du module qui le représentait aux expositions de l'an dernier, dû au talent de Michel Paul et Denis Régnault. Les lecteurs auront sans doute rectifié d'eux mêmes.

D.B.

Jeu de l'anomalie

Pas de bonne réponse à ce jour, le concours continue donc. Consultez vos anciens numéros d'Histoire d'O, ainsi que votre bibliothèque ferroviaire, vous y trouverez des indications (et pas seulement dans des incunables). Encore un effort, il y a deux paires d'attelages K.Z. à la clef!



HISTOIRE D'O

13,rue de l'Argoat 56530 Gestel

Tél.: 02 98 39 33 39 02 97 05 41 12

Fondateur : Jacques Archambault Directrice 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 1^{er} janvier et se terminent le 31 décembre. En cours d'année l'abonné recevra les numéros parus entre le 1^{er} 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: la 141-R-1329 d'Auray à St Pierre des Corps en mars 1970. La machine, propre, est verte, sans filet, à l'exception de la bordure du pare-fumée peinte en rouge. Plaques rouges, bordure des plaques, chiffres et lettres polis. En bas: Pacific P.O. J.C.R.

Page 1 de couverture : embiellage de la R-1329 (voir page 28).

Photos D.B

Page 32 de couverture : la 141-077 Etat. Noter la date du dernier levage sur la traverse : juillet 1931.

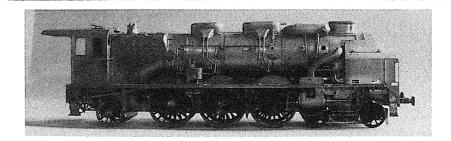
Photo collection Kit Zéro.

SOMMAIRE:

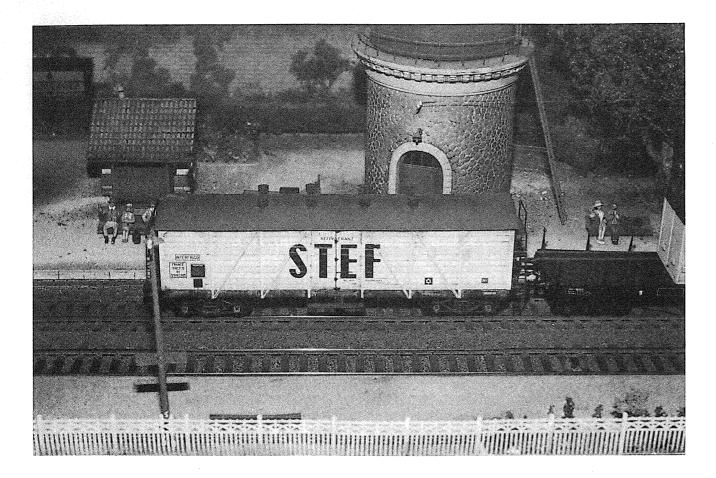
Promenade haut-le-pied Le concours Kit Zéro Tombereau unifié 1946 Western La SD 40-2 Les 141-C Etat Gabarit avec caténaires La Pacific P.O.Midi J.C.R. Un déraillement Montage d'une 141-R en finition laiton-bronze Deux pionniers Promenade haut-le-pied (suite) La patine Le Cercle du Zéro	4-5 6-10 10-11 12 13-15 16-17 18 19-23 24 25-27 27 28 28-29 30
Au fil du rail	31

Ont participé à ce numéro:

Jacques Archambault, Bernard Frotté, Gilbert Gaussorgues, Michel Lioret, Jean-François Nalet, Jean-Claude Ragot, Jean-Michel Vaugouin, Serge Viatte.



Histoire d'O, la revue qui tient ses promesses...



SALON DE LA MAQUETTE

Ce 10 avril j'ai fait de superbes photos pour H.d'0 :

- Le dépôt réalisé par Jacky Noël, président du club de Chantilly, diorama déjà vu à Expométrique et encore affiné.
- La gare de Grasse, oeuvre de Michel Paul, dans la tradition de perfection à laquelle nous a habitués le Rambolitrain. L'électronique de Denis Régnault assurait les manoeuvres de la très belle 030 TB Louis Rouvière.

Au stand Rambolitrain on m'avait recommandé d'aller voir le port de "Sielsum" réalisé en HO par un modéliste allemand, Thorsten Feuchter. En HO? Mais oui, et c'est génial car tout le matériel mobile est animé par radio-commande. J'ai particulièrement admiré et photographié un camion à cette échelle, avec un équipage époustouflant d'accessoires de provenance Robbe Futaba, permettant de multiples fonctions : marche Av/Ar, changement de direction, feux de position, de route ... etc. Je suis resté rêveur devant ces réalisations qui

montrent un fossé technologique entre l'échelle HO et la nôtre. Notre tendance nombriliste nous ferait-elle oublier de regarder ce qui se passe ailleurs ? Pourtant le "0" reste fragile. Dans "Model Railroader", qui tire à près de 300 000 exemplaires, le HO est roi et les quelques réalisations en 0 sont parfois bien faibles. Peut-être est-ce parce que les auteurs, empêtrés dans des habitudes, victimes de traditions pesantes, n'ont pas su réagir. Bref! de ces radio-commandes miniaturisées il faudra reparler dans H. d'O.

En dehors de toute une série de micromodules dus au talent des membres du
GEMME, et déjà vus à Expométrique, un
diorama signé Didier Lemaître – et réalisé
selon une technique développée par les
" figurinistes historiques " — a retenu mon
Nikon. Dans une boîte délimitant un volume réduit, on découvrait un village western, avec sa rue poussiéreuse, ses touffes
de bush roulées par le vent, la boutique de
Blacksmith, à la fois maréchal-ferrant et
pompiste, la grocery en adobe et, peutêtre, en arrière, un saloon. Nous sommes
au Nouveau-Mexique, les Ford ont remplacé les chevaux et les diesels les vapeurs

chauffées au bois. Dans le fond, une éolienne se découpe sur un horizon incertain. Le village est à l'échelle 0 (1/48), le train au S (1/64), l'éolienne au 1/87. Il paraît que la scène a été inspirée par le film de John Sturges "Un homme est passé", dans lequel Spencer Tracy joue les manchots experts en arts martiaux. C'est une superbe réalisation, j'étais ravi et espérais pouvoir illustrer la page 1 du n° 75.

C'est alors que je me suis arrêté au stand Loco-Revue pour acheter quelques revues, que j'ai posé mon Nikon sur le comptoir afin de signer un chèque, que Christian Fournereau m'a appelé à l'autre bout du stand pour me montrer un plan, que lorsque je suis revenu, le Nikon 801 et son flash SB 24 avaient disparu. Les photos aussi. Au lecteur qui m'amènera le voleur mort ou vif, j'offrirai une paire d'attelages K.Z. A celui qui me rapportera l'appareil j'ouvrirai un copieux crédit chez K.Z.

En haut : rame en manœuvre devant la gare de Grasse. Diorama de Michel Paul et Denis Régnault. Photo Michel Lioret.

PROMENADE HAUT-LE-PIED

Jacques Archambault

25 ans de Kıt Zéro Une merveilleuse journée offerte par Jean-Claude Ragot

Dimanche 26 avril, jour de fête à Rambouillet : les 25 ans de la firme K.Z.

Foule des grands jours, bonne humeur, inégalable accueil du Conservateur, Alain Baldit, très spirituelle passe d'armes à fleurets mouchetés entre ce dernier et le sympathique sénateur-maire de Rambouillet (sur l'éternel problème de l'agrandissement du muséel)...

Quatorze motrices étaient exposées derrière les vitrines, toutes très belles, parfaitement montées ... comment départager les concurrents ? Membre du jury, j'aurais tiré au sort les lauréats. D'ailleurs, selon des indiscrétions, la tâche fut longue et laborieuse.

Je ne m'étendrai pas sur ces chefsd'oeuvre puisque J.C. Ragot s'en charge avec bien plus de compétence et d'autorité. Disons que M. Larcher, le sénateur-maire, a remis une imposante "Coupe de la ville de Rambouillet" à Bernard Guinot, pour sa 031-130 TB du Bousquet dans son état de 1947. Tout le monde connaît ce modéliste, dévoué collaborateur d'Histoire d'O, qui a réalisé un réseau de jardin en activité depuis plus de trente ans et dont le matériel roulant est de construction personnelle. (Une bonne nouvelle: ce réseau va être agrandi prochainement. Bonne raison pour revenir le voir !).

Le premier prix a été décerné à André Noël-Dubuisson pour sa 141 C (non patinée), que vous avez découverte en couverture d'H. d'O n° 70. Nous avons déjà passé nombre de photos des chefs d'oeuvre de cet amateur.

Un deuxième prix a été attribué à Michel Degon pour sa 242 A1 (patinée). Je laisse à J.C. Ragot le soin d'en parler plus longuement, ainsi que des autres modèles.

Elégance hautement sympathique de Jean-Claude : il avait sacrifié quelque 24 heures à usiner de superbes miniatures en laiton au 1 /10 : une table de travail, un cube évidé et un trusquin. Donc tous les concurrents ont emporté un souvenir de cette journée mémorable, qui s'est terminée par un dîner dans une ferme auberge perdue dans les bois, quelque part au sud de Rambouillet (Une longue file de voitures précédée par une Rolls des années 20, pilotée par J.C. Ragot, en compagnie

d'Any). Là, nous attendait un mélancolique cochon (il était bien le seul !), enfilé d'une broche, et qui tournait au-dessus d'un feu de bois. A ce dîner nous étions une soixantaine d'enthousiastes pour bavarder ... maquettes montées avec des pièces K. Z.

Merci, Jean-Claude, pour ce si sympathique concours, merci, Alain, pour avoir si gentiment organisé la journée.

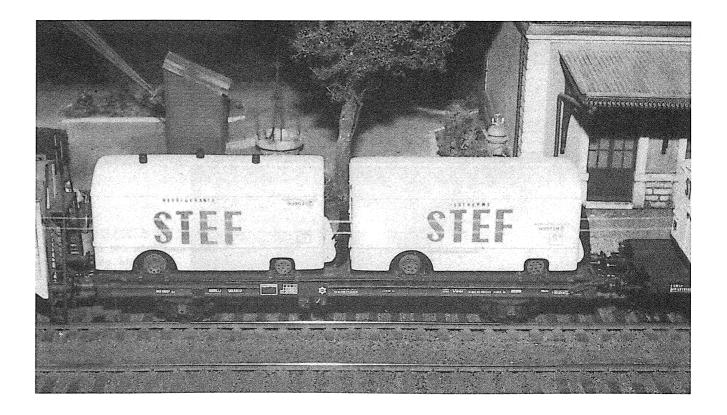
(suite page 28)

Suite à la disparition de l'appareil de Jacques Archambault, la revue a bien failli se retrouver à court d'images! Merci à Michel Lioret, Denis Régnault et Serge Viatte qui nous ont permis d'assurer nos reportages.

Les photos qui illustrent l'article de Jean-Claude Ragot (pages suivantes) sont, sauf mention contraire, de Michel Lioret.

Cidessous: toujours en gare de Grasse, wagon U.F.R. dans la rame remorquée par le coucou P.L.M. de Louis Rouvière.

Photo Michel Lioret



Le concours Kit Zéro au Rambolitrain Jean-Claude Ragot

Le concours s'est terminé le dimanche 26 avril 1998 par une petite fête au Rambolitrain et la remise des prix aux participants.

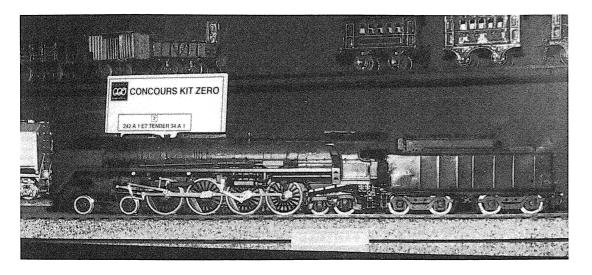
leur était réservée dans une des vitrines du Rambolitrain.

Les modèles présentés étaient tous de qualité et par chance tous différents. Nous allons les présenter dans l'ordre numérique des inscriptions. Ils étaient tous mis en valeur sur leur coupon de voie et formaient un alignement impressionnant sur l'étagère qui

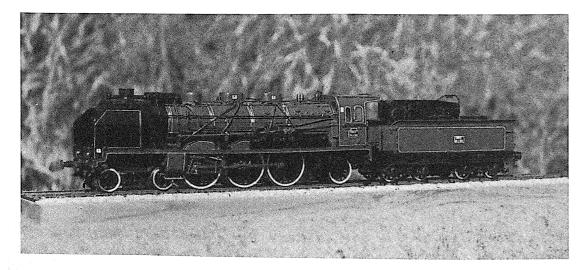
Alain Baldit, comme il en a l'habitude, avait fait une parade des modèles, présentés légèrement de 3/4 avec chacun un panneau de présentation propre au modèle et que les participants ont pu garder en souvenir.



1^{er} inscrit: Diesel américain FP-45. Traité au 1/43,5, son gabarit généreux était impressionnant car la comparaison est immédiate avec le gabarit européen (les modèles américains sont habituellement traités au 1/48). Dans sa livrée argentée, il avait fière allure. Signé Serge VIATTE. (Description actuellement de la construction d'une SD 40-2 dans Histoire d'O).



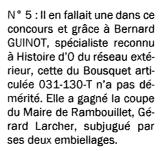
N° 2: 242-A-1 Une locomotive à l'esthétique réussie, œuvre d'André Chapelon. Une restitution parfaite du modèle réel dont la légère patine mettait en valeur les reliefs. Deuxième prix Kit Zéro à Michel DEGON.



N° 3:231-D Ouest. Modèle bien connu des coursiers de l'Etat, présenté en version S.N.C.F. Une décoration difficile à réaliser, car les filets jaunes étaient nombreux et hélas un peu flous. Une belle machine de Jean-François NALET.

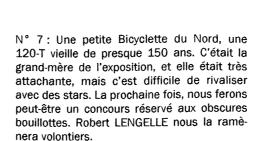
Photo J.F. Nalet

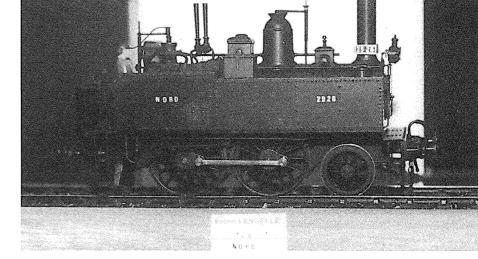
N° 4: Pacific 4500 P.O., encore un beau coursier que nous avons accueilli avec joie au Rambolitrain car une panne de moteur au dernier moment a failli nous laisser l'emplacement libre. Par Vladimir LE NAIN, amoureux du P.O.



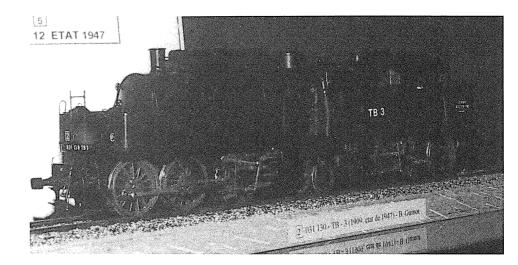
N° 6: Une 141-R entièrement faite à la main, eh oui, ça existe. Elle était signée Pierre RENAULT. Un exercice de style que vous avez sans doute découvert à travers les numéros d'Histoire d'O. Ses pare-fumée un peu trop arrondis lui ont sans doute fait perdre la deuxième place. Encore une machine patinée juste comme il faut.

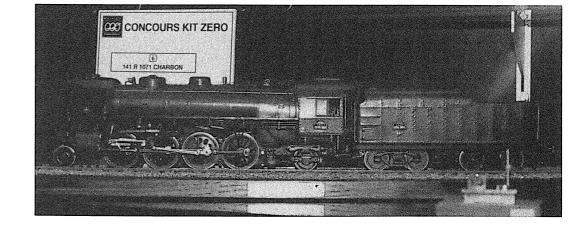
Remarquer en bas à droite le petit marbre conçu par Jean-Claude Ragot.





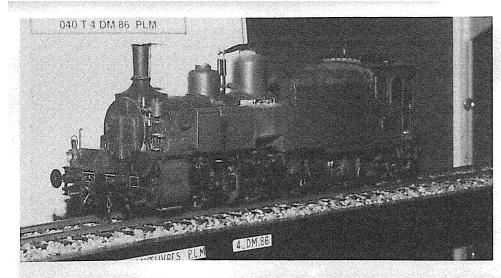






HISTOIRE D'O N°75 JUIN 1998 PAGE 6

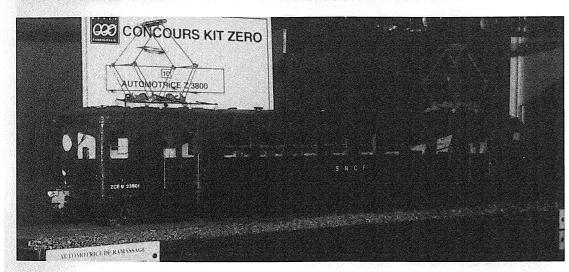
HISTOIRE D'O N° 75 JUIN 1998 PAGE 7



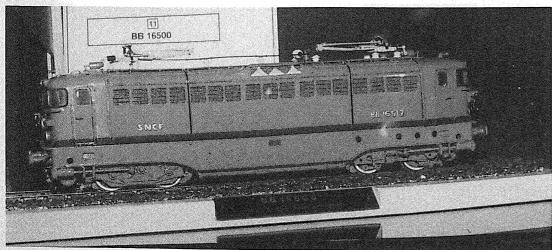
N° 8: 040-TA du P.L.M. Encore une œuvre décrite entièrement dans Histoire d'O par son constructeur Louis ROUVIERE. Belle machine, patinée pour son travail de manœuvres ou de remontes



N° 9: Un ABJ 4 qui nous a propulsé dans le monde des autorails. Il faut dire que cet engin impressionne, et sa livrée lui va bien. Une carrosserie qui ne supporte pas le moindre défaut. Une peinture un peu moins brillante les aurait complètement effacés. Signé Jean-Paul STEPHAN.



N° 10: Une automotrice de ramassage Z-3800 dite "Rouge", en fait plutôt lie-devin. La couleur était bien restituée et la construction soignée par ce spécialiste également du fait main, Michel DU-RAND. Modèle décrit en détail à l'époque des Petits formats Loco-Revue.

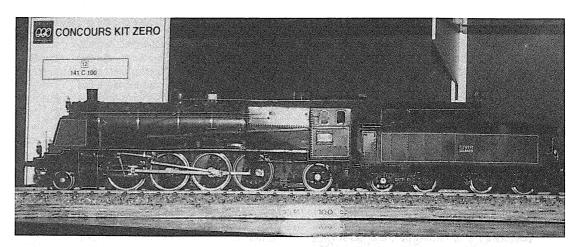


HISTOIRE D'O N°75 JUIN 1998 PAGE 8

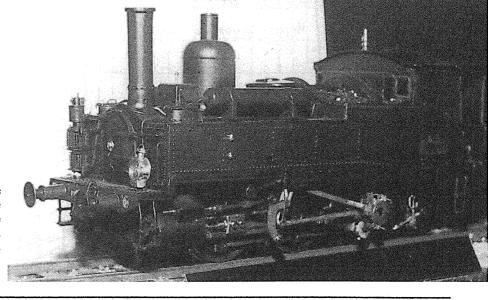
N° 11: BB 25500. Une électrique qui dans la réalité n'a pas du passer dans les mains expertes d'un styliste. Le travail n'en était que plus difficile pour le modèle réduit. Son constructeur Jean BOURDUGE s'en est tiré de façon magistrale avec en prime des essuie-glaces fonctionnels. Modèle ayant fait également l'objet d'une sérieuse description dans Loco-Revue, années 60.



N° 13: J'aime beaucoup la CC 14100 et j'étais fort content d'en avoir une dans cette collection. Très finement réalisée, et nous étions un peu incrédules lorsque son constructeur Jean-Yves PAGE nous a expliqué la construction. Avec les moyens du bord : carton, chutes de plastique et moulage par prise d'empreinte dans de la pâte à modeler lorsque plusieurs pièces identiques sont à réaliser. A faire pâlir les irréductibles du tout laiton.







N° 14: Une petite machine pleine d'attraits avec son embiellage à excentriques, cette 030-TA de l'Ouest avait beaucoup de qualités et je pense qu'Alain LABERGERIE le savait en nous l'apportant. A revoir également plus tard, comme la Bicyclette, pour lui donner toutes ses chances.

Quatorze machines, je dois avouer qu'au début (J'ai envoyé environ 70 offres de participation, sans compter les annonces parues dans les revues.), je pensais être assailli de modèles, car en Zéro, croyez moi, il y en a des constructeurs. Et je me disais, si nous en avons trop, comment faire pour sélectionner? Et puis doucement, très très doucement, 3, 5 puis 8 participants... Alain Baldit me rassura, 10 ce serait bien. Moi, j'avoue que je pensais 20 à 25.

Et puis il y en a eu 14, et il faut bien dire que 14 modèles dans une vitrine, ce n'est pas mal du tout, de plus quand il faut en choisir deux qui sortent du lot... dur... très dur. Et puis je ne me souviens plus qui m'a dit: "14 sur 70, mais cela fait 20%, ce n'est arguments peuvent changer votre façon de voir les choses. En fait, c'est vrai, 14 c'est pas mal du tout et je dois dire un grand merci à tous ces amis qui m'ont vraiment fait plaisir. Certains ont peaufiné leur modèle jusqu'au dernier moment, certains modèles ont même gagné leurs galons de "modèle terminé" grâce au concours Kit Zéro.

pas mal du tout ". Comme quoi certains

Et puis, il fallait l'amener, ce matériel, parfois de fort loin, le laisser quatre semaines au Rambolitrain, et c'est souvent dur de se séparer d'un modèle, il faut ensuite revenir le chercher, et puis... attendre le verdict

Et oui car il y a eu les prix. Lorsqu'avec

Alain Baldit nous avons planché sérieusement — au début nous avons fait cela un peu au feeling et nous n'étions pas d'accord, surtout pour le deuxième prix — pour essayer de sortir les bons numéros, il était impossible de départager le peloton de tête. Alors nous avons joué les examinateurs, comme pour un examen.

Nous avons fait un tableau avec cinq colonnes et mis des notes :

- Qualité de la construction.
- Finesse des détails extérieurs.
- Conformité à l'original.
- Qualité de la décoration.
- Aménagements intérieurs (abri, poste de conduite etc...).

pris parti sur le fait que le modèle était en état neuf ou patiné par le temps. Nous avons considéré qu'un modèle neuf (ou " astiqué " dans le langage cheminot) devait être parfaitement peint, c'est-à-dire peinture fine, pas trop laquée, démarquage des teintes bien délimité, filets de qualité. Pour un modèle patiné, traces de graisse ou d'huile qui ont jauni les embiellages, coulures de tartre ou salissures de la peinture bien placées et sans excès.

Ce tableau nous a confirmé la première place du n° 12 et nous a fait le tri dans les postulants à la deuxième place pour faire sortir le n° 2.

Alain Baldit avait fait remplir par tous les

Pour la décoration, nous n'avons pas visiteurs de ces quatre semaines, environ 400, un tableau où les numéros étaient indiqués et où on leur demandait de mettre les deux machines qu'ils préféraient en indiquant la 1ère et la 2ème. Outre la satisfaction de voir les gens, souvent non spécialistes des modèles réduits, s'acharner à détailler les modèles pour rendre leur feuille annotée à la sortie, nous avons eu la surprise que ce soit également ces deux modèles qui aient emporté les suffrages, et dans le même ordre que nous. Comme quoi le jury populaire est bien dans le coup tout de même...

Chaque amateur présentant un modèle est reparti avec en souvenir un symbole du travail manuel en mécanique, c'est-à-dire

un petit marbre de traçage usiné en laiton, garni d'un trusquin fonctionnel et d'un dé de traçage destiné à mettre la pièce à tracer en appui perpendiculaire, l'ensemble réalisé au 1/10 marqué Kit Zéro. Une édition spécialement réalisée à l'atelier K.Z. à 16 exemplaires numérotés de 1 à 14 pour les participants, le n° 15 pour Alain Baldit et le n° 16 restant chez Kit Zéro. Un souvenir bien mérité.

Et comme le disait Alain Baldit. "Rendez-vous pour le 50 em anniversaire de Kit Zéro ". J'ai l'impression que nous recommencerons avant...

Jean-Claude Ragot

TOMBEREAU UNIFIE 1946

J'étais très content d'avoir déniché ce "Cours sur la construction de voitures et vagons" (sic!) datant de 1948 et lations portées par ces wagons, leur effectif etc...? truffé de plans. Le seul problème est que Jean-Claude Ragot l'avait depuis longtemps, et que l'ouvrage avait déjà été mis à profit dans la revue. Heureusement, la manne n'est pas ros d'Histoire d'O, toujours disponibles pour la plupart, encore épuisée.

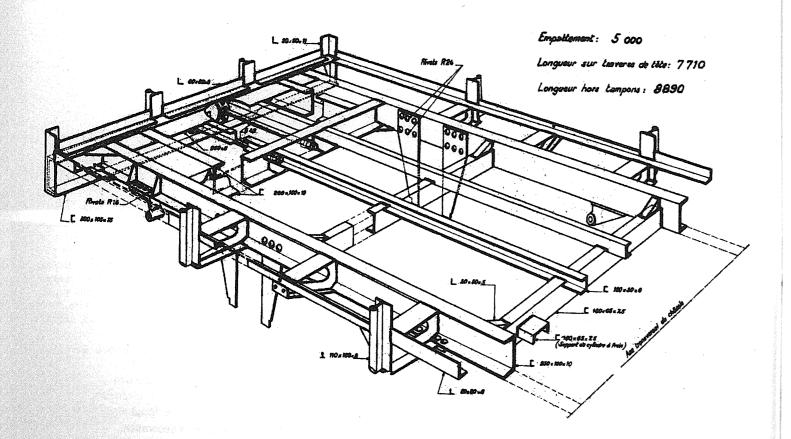
Nous espérons satisfaire ainsi la demande pour des plans de matériels qui ne soient pas des moutons à cinq pattes.

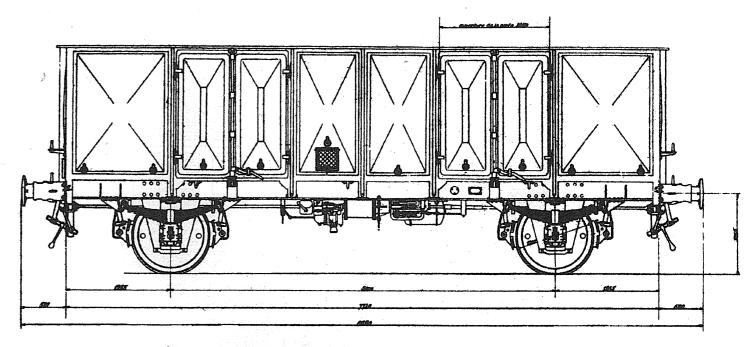
Un lecteur pourrait-il nous renseigner sur les immatricu-

Profitons en aussi pour rappeler que les anciens numécontiennent plein de choses intéressantes, dont de nombreux plans.

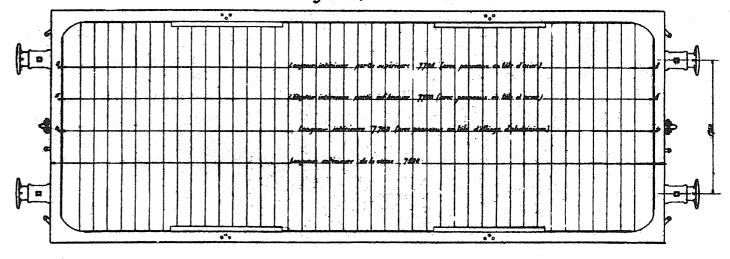
D. B.

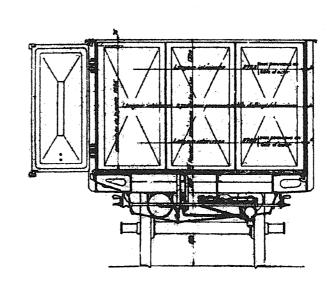
Vagon tombereau Unifié SNCF 1946 . Chaseis

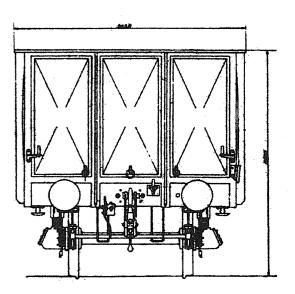




Vagon tombereau "tout metal" (Vagon JNCF 1946)
Tare: 10000 kg. Surface 21,2 m? Valume: 36.4 m? Charge: 29,5 -30 t de charbon







2,

2,

WESTERN

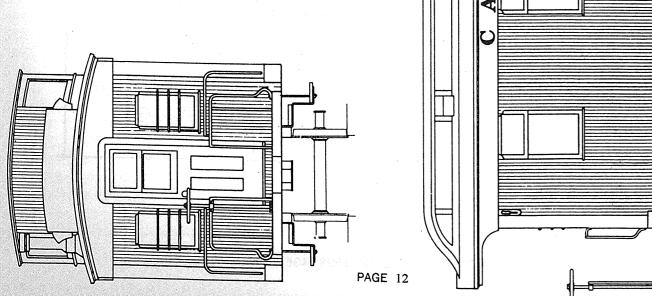
Etude réalisée d'après une documentation Serge Viatte. Dessins de Dick Tucker.

Pour en finir avec cette série dépaysante, voici le plan d'un curieux wagon pour voie de 3 pieds (disons métrique!). Il est moitié voiture voyageurs, moitié caboose (fourgon). Il a appartenu aux lignes à voie étroite du "Carson & Colorado-Southern Pacific". Il a roulé à travers des zones désertiques entre Moundhouse, au sud de la légendaire ville de Virginie, et le lac de Owens en Californie.

A la fin du 19^{ème} siècle ces voies ont permis de relier au monde extérieur, des camps miniers tels que Hawthorne, Candelaria et Laws, noms qui ont participé au romantisme de l'Ouest.

Jacques Archambault





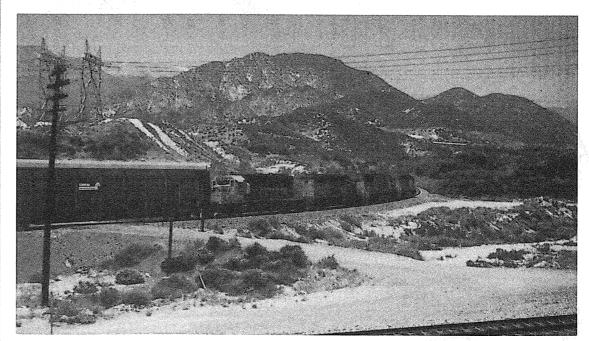
DIESEL AMERICAIN SD 40-2

Serge Viatte

1/43,5 Photos J.M. Vaugouin

Voir H. d'O depuis le n° 70





CAJON PASS, Californie, 19 juin 1995.

Convoi remorqué par les : SD 40·2 n° 3689 de l'U.P. SD 40 n° 3058 de l'U.P. SD 40·2 n° 6847 du Chicago North Western SD 40·2 n° 5212 de l'Atchinson Topeka & Santa Fe.

Pour plus de précisions sur cet endroit, on pourra consulter avec profit l'article très documenté de Guy Charmantier dans le numéro 90 de Voies Ferrées. On peut présumer que ce convoi, montant vers le col, s'engage sur la voie nord du Santa Fe aux rampes moins prononcées.

Cajon Pass se trouve, toujours d'aprés cet article de V.F., sur le trajet de la faille de San Andreas, le long de laquelle les deux moitiés de la Californie coulissent de 5 cm par an (en moyenne : lors du tremblement de terre de San Francisco en 1906 on a enregistré un déplacement de 5 m d'un coup). Pas très rassurant!

Photos J.M. Vaugouin

Traverse d'extrémité " Pilot "

Introduction

'n

<u>4</u>

oí

Cet ensemble, assez complexe en apparence, n'offre pas de difficultés majeures, mais impose une certaine logique de construction, rapport aux nombreuses soudures s'y rapportant. Au nombre de deux, ces traverses identiques peuvent être réalisées ensemble.

Il n'est pas nécessaire d'installer un chasse-neige à l'arrière de la locomotive. Peu de compagnies l'ont adopté, et en U.M., la neige qui s'entasse entre les machines n'arrange pas l'intercirculation, les conduites et les attelages.

Construction

Commençons par la traverse principale. Pièce en laiton de 1 mm d'épaisseur. C'est elle qui recevra les coups, et qui porte les accessoires subissant les efforts de traction, tamponnement et verrouillage. Découper et ajuster la pièce selon les dimensions du plan général de la machine (H. d'O n° 74) et du dessin joint.

Support d'attelage (2 pièces)

Pièce en U laiton 5/10 cotes selon dessin. Bloc laiton 18x9x3. Souder le bloc dans le U en haut et à l'avant. Souder l'ensemble sur la traverse au centre et à 11 mm du haut de la traverse, soudure solide. A ce stade, on peut chauffer fort. Tenir le bloc avec une pince pendant la soudure du U.

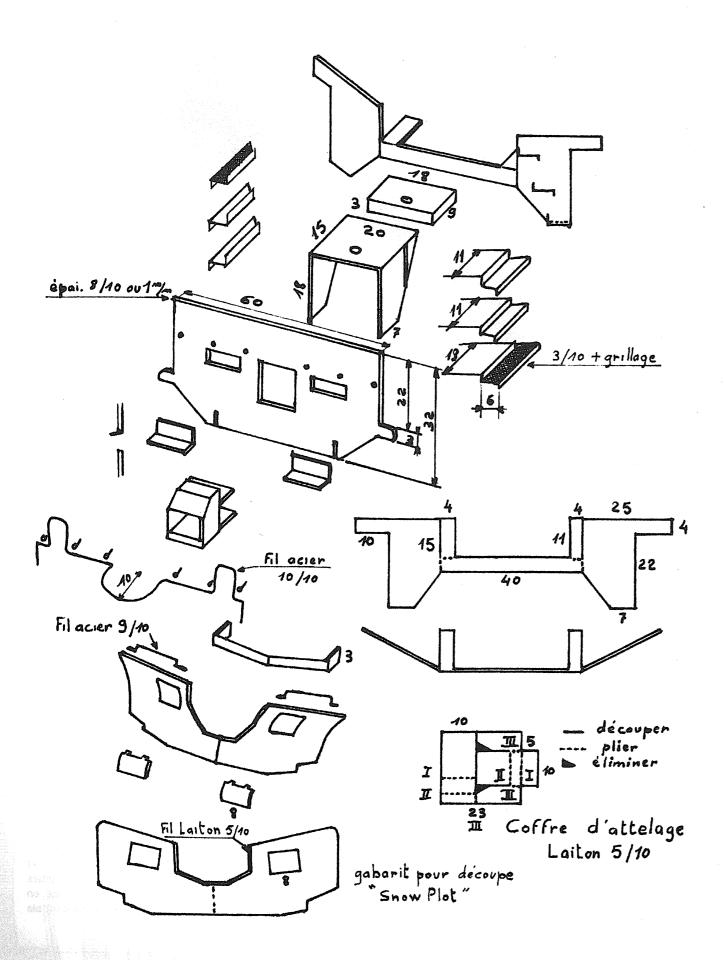
Volets des trappes des conduites

Deux petites pièces qui passent par les ouvertures de la traverse et sont soudées côté intérieur (voir dessins et coupe), laiton 3/10.

Coffre d'attelage

Pièce réalisée d'un seul morceau en laiton 5/10. Après découpe, plier d'abord le bas I et II. Plier le haut I, II et III. Plier le bas III et III. Le coffre est formé. Souder les parties hautes et ajuster l'arrière pour mise en place sur la traverse. L'ouverture centrale doit faire 10x6 mm.

SD 40-2 TRAVERSE D'EXTREMITE ou "PILOT" 1:43,5



Mise en place : la languette supérieure doit venir s'appuyer sur le bloc soudé dans le support U. Bien centrer le coffre sur la traverse et souder au fer ou au chalumeau, mais là, attention!

Barre de verrouillage de l'attelage

Façonner les anneaux support en fil d'acier 9/10 un peu aplati pour leur donner une allure de fer plat. Les rouler sur un fil 10/10 en laissant une partie cylindrique de 3 mm de long pour leur fixation sur la traverse. 12 pièces pour les deux traverses. A 8mm du haut de la traverse, percer les trous de fixations des anneaux selon le plan, Ø 0.9. Façonner la barre en fil d'acier 10/10 (un peu gros mais, étant fonctionnelle, la barre doit être solide et indéformable en service).

Former selon le plan et dessin. Les poignées n'ont pas besoin d'être parfaites. Dans la réalité, il n'y en a pas deux pareilles et le côté rustique donne un charme personnel à la machine (d'autres pièces aussi d'ailleurs, mais nous y reviendrons dans la partie accessoires!).

Former à plat, sauf la boucle centrale qui sera à 90° du reste. Mettre les anneaux en place sur la barre. Ils doivent serrer sur la barre. Il est préférable de les placer au fur et à mesure du façonnage de la barre. Placer l'ensemble sur la traverse et souder les anneaux dans leur trou sur la traverse. Incliner les poignées vers l'avant et manœuvrer l'ensemble qui doit résister. Le réglage se fera quand l'attelage sera en place.

Chasse-neige (" Snow plot ")

C'est la pièce qui finit la traverse et donne toute son allure à l'avant de la locomotive. Découper la plaque suivant le gabarit du dessin (en le recentrant un peu mieux). Percer les trappes et souder un fil 5/10 autour du vide central à l'extérieur.

Mise en forme : arrondir le haut avec une pince à becs ronds en formant un cône partant du centre. Il n'y a pas de cotes précises. Voir les photos dans H. d'O 70-72, Voies Ferrées n° 90 ou les revues américaines comme "Trains".

Plier au centre pour donner l'angle de déblai de la neige. Placer la pièce sur la traverse. Il doit y avoir un écart de 10 mm entre le centre du chasse-neige et la traverse. Les côtés doivent s'appuyer sur les deux " oreilles " du bas de la traverse sans dépasser à l'extérieur. Façonner les deux fermetures des trappes et les souder en place (ouvertes pour le passage des conduites).

Façonner les poignées en fil d'acier 9/10 aplati aux extrémités pour simuler les fixa-

tions. On peut figurer un boulon sur chaque fixation si on se sent virtuose. Souder les poignées en place.

Fixation sur la traverse : façonner en laiton 5/10 un arceau comme au dessin. Le souder au bas du chasse-neige, 3 ou 4 mm au dessus. Amener le tout sur la traverse et tracer les entailles qui recevront l'arceau. Faire les entailles au disque à tronçonner. Amener le chasse-neige à sa place et souder les bouts de l'arceau dans les entailles. Souder les extrémités du chasse-neige sur les oreilles et c'est fini. Araser les tiges des anneaux et les bouts de l'arceau qui dépassent à l'intérieur de la traverse. Nettoyer l'ensemble.

Traverses des marchepieds

Tracer et découper la pièce selon le dessin, laiton 5/10. Plier et vérifier si la pièce s'intègre bien sur le châssis. Les languettes doivent recouvrir les longerons, et le haut de la traverse doit être parallèle au châssis vu en bout.

Sur le support d'attelage, à 11 mm de la traverse avant, faire deux entailles au disque à tronconner. Glisser la traverse des marchepieds dans les entailles, et poser l'ensemble à l'envers sur la brique. Les deux traverses doivent être bien verticales, espacées de 11 mm et toucher la brique sur toute leur longueur. Caler sous le support et souder la traverse des marchepieds dans les entailles. Vérifier avec le châssis que tout soit bien centré et perpendiculaire aux longerons. Les deux traverses doivent dépasser de 2 mm, 2,5 mm des longerons du châssis pour rejoindre la plate-forme, qui elle viendra du plancher.

Marchepieds

Réalisation délicate s'il en est. Trois marches à gauche, trois marches à droite. Chaque marche est de dimensions différentes. Tout d'abord, il faut bien " caler " l'angle de fuite de la traverse arrière, ainsi que la verticalité et le parallélisme des deux traverses. Relever les dimensions des marches à leur emplacement sur le dessin (les cotes indiquées sont approximatives, la marche à vue sera de rigueur). Découper et plier les bases en laiton ou fer blanc 3/10. Ajuster et souder un grillage.

Mise en place : commencer par celle du haut. La soudure au fer s'impose, 100 W si possible. Caler les traverses solidement. Tenir la marche à sa place, bien perpendiculaire aux traverses, et souder d'abord le côté traverse 5/10 sans insister, sinon c'est le grillage qui tombe. Puis côté traverse 1 mm. C'est là le côté délicat, la

chauffe devant être plus importante. On peut étamer la traverse avant soudure. La soudure se fait par en dessous de la marche pour ne rien voir au dessus. Procéder de même pour les deux autres marches espacées de 10 mm (voir dessins).

Avec de la patience, on y arrive. les marches doivent être bien soudées et parallèles entre elles et au châssis.

Les traverses d'extrémité sont terminées et peuvent être mises en place sur le châssis.

Liaison traverses châssis

Choisir une face du châssis qui sera le dessus. Tracer les axes des bogies(trucks pour les Américains!). Cotes sur le plan général de la machine, 304 mm. Tracer à l'équerre l'extrémité du châssis à 75 mm de l'axe du bogie à chaque bout. Les longerons doivent faire 453 mm de long. Ajuster, vérifier les cotes.

Si tout est bon, placer le châssis sur la brique, face dessus contre la brique. Mettre une cale de 2 mm entre la brique et le châssis et un bloc dessus pour le tenir en place.

Amener la traverse en bout du châssis. File doit poser sur la brique, et les languettes de la traverse marchepieds venir s'appuyer sur les longerons. Repérer l'emplacement des languettes, et étamer les longerons et les languettes. Remettre la traverse en place, vérifier son centrage dans l'axe du châssis son équerrage vertical et horizontal par rapport au châssis. Caler la traverse pour que rien ne bouge et souder les languettes au chalumeau. Déposer et vérifier à l'œil la bonne perspective de l'ensemble. Remettre en place pour l'exécution de la deuxième traverse. Retourner l'ensemble. et souder les bouts du châssis (4) sur la traverse avant de 1 mm. Quatre bonnes soudures solides qui doivent résister aux tamponnements futurs.

Nota: les bouts du châssis arrivant sur les volets des trappes, il sera nécessaire de les échancrer en bas, pour qu'ils s'appuient bien sur la traverse.

Voilà une bonne chose de faite, qui nous donne la satisfaction de contempler un ensemble déjà représentatif de notre future locomotive. Désormais, nous allons pouvoir ajuster le plancher (ou tablier pour les vaporistes!) sur le châssis, l'équiper de ses plates-formes, positionner la cabine et la fixer. Et pour ne pas déformer le tout, nous mettrons la machine sur des bogies factices en bois. Nous en serons alors au stade de la photo parue page 3 du n° 74 d'H. d'O.

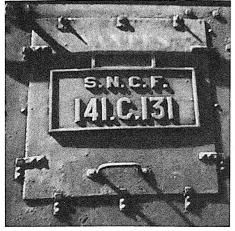
(à suivre)

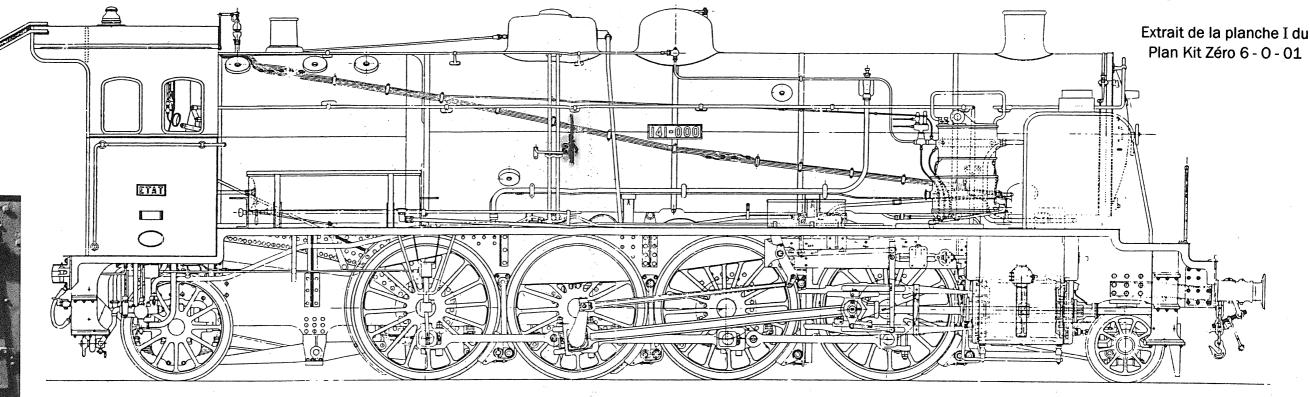
LES 141-C ETAT

KIT-ZERO

Document K.Z. Texte et photos D.B.

Le Croisic, août 1969. Plague de la 3-141-C 131. L'éclairage frisant donne du relief!





Les 141-C Etat sont à l'honneur ce mois-ci. concours Kit Zéro oblige!

L'ouvrage de référence à leur sujet est le livre du regretté André Lepage : "Les Mikado Etat" (Editions Modernes et Illustrées, 1986, probablement épuisé). On pourra aussi se référer comme d'habitude aux ouvrages de L.M. Vilain.

Un kit en Zéro est en cours chez L.S.L., les derniers sets devant paraît-il sortir sous peu. Par ailleurs, des plans sont disponibles chez Kit Zéro.

Ces deux cent cinquante machines mixtes furent construites d'après les deux prototypes 5801 et 2 du P.O., ce dernier ayant fait fabriquer pour son propre compte une variante un peu supérieure aux Etats-Unis (machines 5811-5960).

Ce furent des engins robustes et sans histoire, sinon très performants. Elles ne furent que modérément améliorées par la suite, à une exception près. Elles ne reçurent même pas toutes l'échappement Kylchap, qui pourtant augmentait leur puissance au crochet de la bagatelle de 40% à 100 km/h. Nombre d'entre elles, comme les 131 et 145 présentées ici et la 100 actuellement conservée et en activité, ont

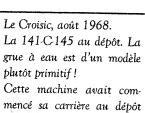
gardé leur Trèfle P.L.M.

Chapelon s'en est mêlé en transformant profondément l'une d'entre elles, devenue 141-E-113, avec les résultats habituels : puissance augmentée de 40%, consommation réduite de 25%, tout ceci par rapport à une machine déjà munie du Kylchap. Une série de trente machines était prévue, mais risquait de porter ombrage aux 141-R fraîchement débarquées. L'engin resta donc solitaire et fut relégué à des tâches obscures jusqu'à sa réforme prématurée.

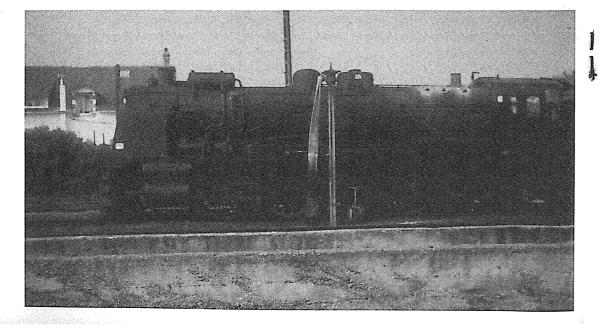
Le Croisic, août 1969. Vidange de la boîte à fumée de la 141-C 131.

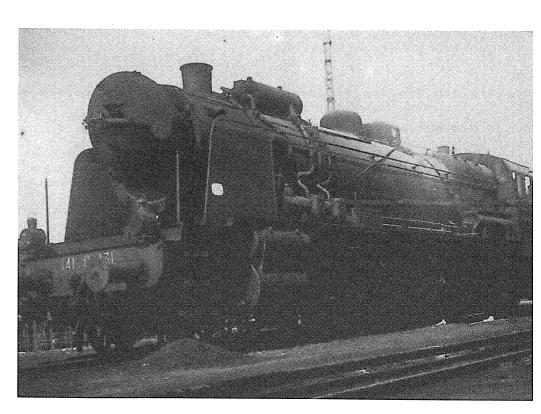
Le Croisic, août 1969. La 141-C131 a des affectations tardives souvent peu représenremplacé la 145 pour la dernière année d'activité de ces engins. A la fin de la vapeur, les machines se succédaient rapidement en fonction des parcours subsistants, et changeaient souvent de dépôt. Le modéliste doit se méfier

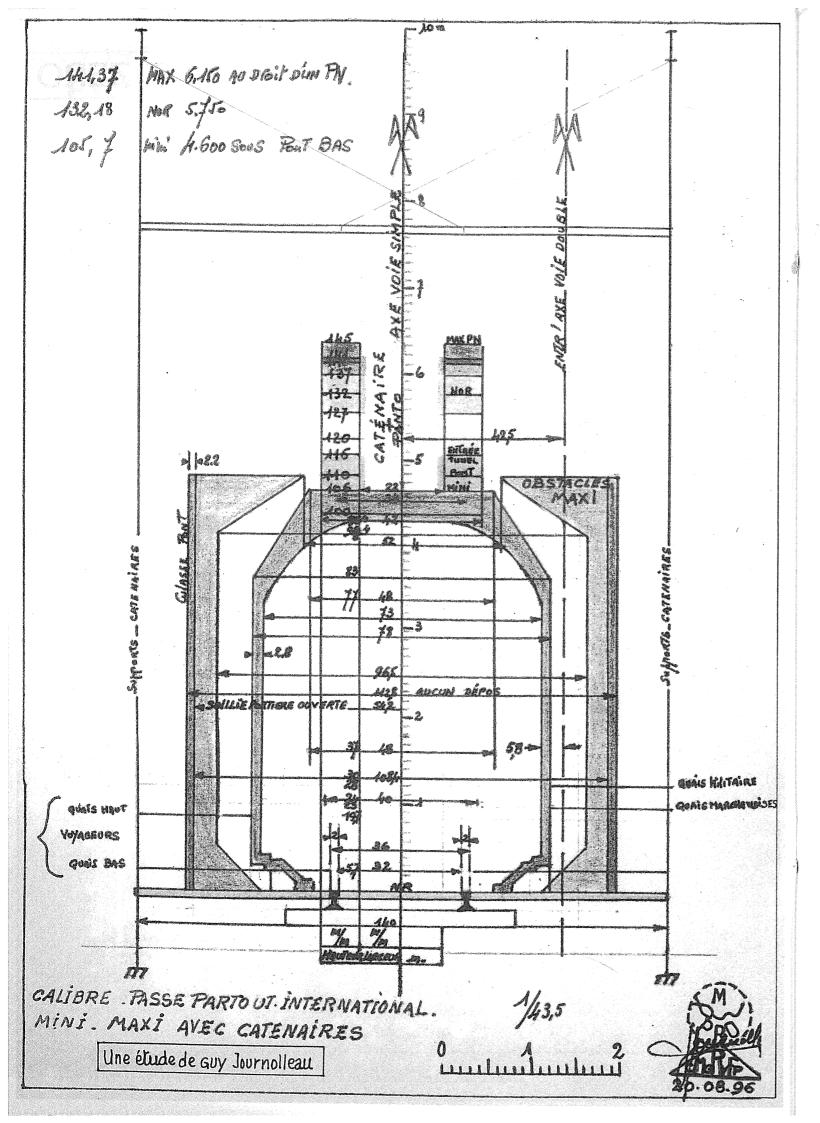
tatives. En tout cas, les 141-C de Nantes étaient bien encore en activité à l'été 1969, contrairement aux documents présentés dans le livre de Lepage. Elles assuraient des omnibus et sans doute des trains de travaux.



d'Argentan où ma mère se souvenait l'avoir vue lorsqu'elle se promenait avec mon grand-père.









Daniel Berthélemy, étude menée avec Gilles Burghgraeve. (Voir H. d'O depuis le n° 57)

Taraudages dans le châssis

Si le taraudage à 0,7 dans une épaisseur de laiton de 1,5 n'est pas impossible, il est cependant pénible et dangereux pour les tarauds. Mieux vaut repercer les trous à 0,7 sur environ la moitié de leur profondeur. Les boulons de 0,7 en laiton ne supportent pas des démontages nombreux et n'ont guère de résistance, sauf si comme ici ils sont en nombre. Par exemple l'entretoise entre les essieux moteurs 2 et 3 tient très bien avec les seuls boulons. Il est quand même prudent de souder lors du montage définitif.

Tablier

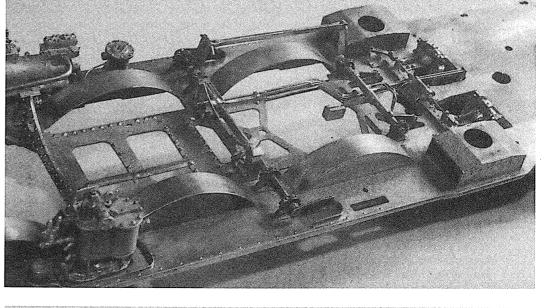
Après avoir enlevé, comme promis, le haut et le bas, que reste-t-il sur une loco à vapeur sinon le tablier ? Si l'extérieur de ce dernier est acceptable, toute la partie située entre les longerons est parfaitement fantaisiste.

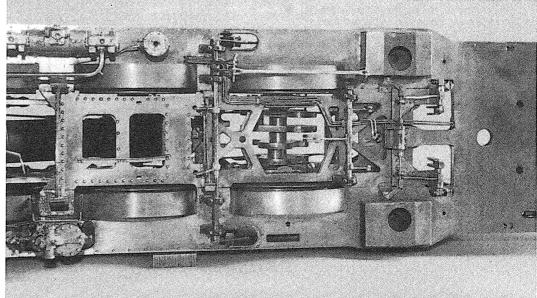
La disposition du moteur permet pourtant de traiter le tablier de façon correcte jusqu'au droit de l'essieu moteur arrière, ce qui n'est déjà pas mal.

On éliminera donc presque tout ce qui se trouve dans le grand trou central pour le refaire. J'ai cependant conservé, à regret, la nervure longitudinale qui permet de fixer l'avant du tablier au châssis, ainsi que les cylindres B.P. et le décor de l'avant, bien qu'elle ne corresponde à rien dans la réalité.

On trouvera donc, d'arrière en avant :

- la zone située entre la boîte à feu et l'essieu moteur arrière, sacrifiée pour le passage du moteur.
- le support arrière de la chaudière, refait, situé lui-même au-dessus d'une entretoise du châssis. J.C.R. n'a prévu d'en reproduire que les extrémités.
- au niveau de l'essieu moteur H.P., une tôle plane percée de deux lumières rectangulaires. Un renfort en L sert à fixer les réservoirs de frein. Le R.A. est divisé en deux réservoirs dont l'un est situé sur le tablier, à droite en avant du support de chaudière, si toutefois l'équipement est semblable à celui des 2-231-E, ce que je sup-





pose, ne disposant d'aucun document spécifique. De plus, cette zone est moins visible que sur les Chapelon Nord, étant quelque peu cachée par la pompe à air. La partie avant de cette tôle est boulonnée à deux traverses en U opposées par la base, auxquelles sont fixés les cylindres de frein. Mais ces deux traverses devront sur le modèle être solidaires du châssis.

- juste à l'arrière de la barre de relevage H.P., un second support de chaudière possède deux échancrures qui doivent permettre le débattement des leviers des ressorts de rappel du relevage H.P..
- en avant de la barre de relevage, le dessus de l'entretoise entre les essieux H.P. et B.P.

Le tablier modifié. Commentaires dans le texte.

Le châssis J.C.R. étant trop bas, cette partie supérieure d'entretoise est doublée sur ma machine : il y a la vraie et une fausse solidaire du tablier. C'est bâtard, mais peu discernable une fois tout en place. De plus, à partir d'ici, il faudra tenir compte du support des cylindres, retravaillé pour s'adapter aux modifications du tablier.

au niveau de l'essieu B.P., un grand trou par lequel on aperçoit l'essieu coudé et les renforts de plaque de garde. Le support des cylindres regagnera en hauteur la rigidité qu'on lui aura enlevée en le diminuant en largeur.

- en avant de cet essieu, l'entretoise des cylindres H.P. supportant la barre de relevage B.P. Le contrepoids du relevage B.P. est unique, ce que j'ai découvert en essayant d'assurer son débattement par rapport au tablier.
- entre les cylindres H.P., le servomoteur du by-pass H.P. (photo dans H. d'O n°64, page 14). Les tuyaux d'alimentation des servomoteurs (purgeurs, placé verticalement dans l'entretoise AV, bypass, obturateurs de dérivation, ce dernier placé transversalement en avant des cylindres B.P.) longent la grande échancrure au niveau de l'essieu B.P., sortent sur la gauche à l'arrière du couvre-roue B.P., passent sous la barre de relevage pour enfin plonger sous le tablier et rejoindre l'abri.
- en avant, l'échancrure s'élargit pour laisser place de chaque côté au renvoi de la distribution B.P. et à son support. Ils camouflent la nervure longitudinale laissée pour la fixation des cylindres B.P. et du châssis au tablier. Les renvois de la distribution pénètrent dans le caisson des obturateurs de dérivation qu'il faudra percer en conséquence.

On arrive ainsi aux cylindres B.P., qui seront ultérieurement "habillés" et au support de boîte à fumée. Les deux caissons qui longent ce dernier ne sont pas des boîtes à outils, mais des trappes permettant de visiter le mécanisme B.P.. En avant de ces derniers, on trouve les servo-moteurs du by-pass B.P., situés sur ces machines au-dessus du tablier (au-

dessous sur les machines de la première série et les Nord). On distingue l'avant d'un de ces servo-moteurs sur la photo de couverture du précédent numéro.

Sous le tablier, à l'avant droit, on pourra fixer le R.A. du frein du bogie. On n'omettra pas d'y adjoindre, à l'avant, une triple valve ordinaire (K.Z. vient justement d'en sortir une très jolie, que j'ai quand même un peu modifiée pour la rendre semblable à celle de la 230-G-353). Avec le gousset de renfort en face du tampon et le plat de renfort du marchepied avant, cela meuble bien une zone un peu nue.

Couvre-roues

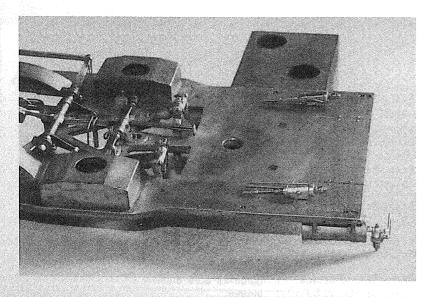
Se pose ici un dilemme : ceux de la machine réelle sont fermés du côté intérieur. Si on les ferme sur le modèle, leur largeur devient excessive et il faut donc faire un choix. Après examen de l'effet obtenu, ce sont les paresseux qui gagnent: l'élargissement est plus choquant que l'ouverture. On se contentera donc de ne rien faire. Il faudra cependant faire très légèrement déborder le dessus sur le flanc, la tranche étant polie, et reconstituer les couvre-roues arrière dotés d'une échancrure inutile : moteur comme enveloppe de boîte à feu se logent normalement avec un couvre-roue entier.

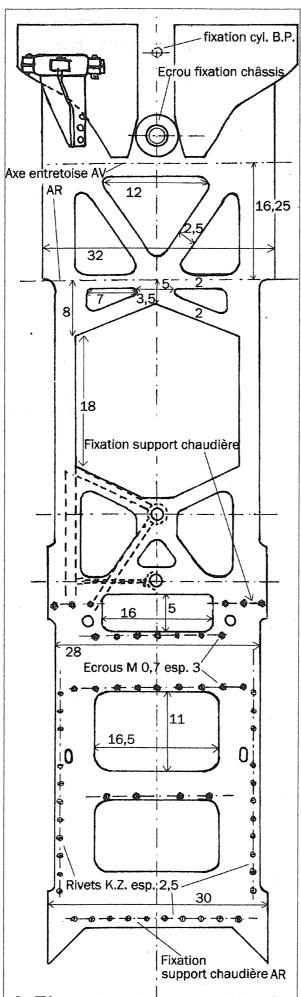
Servomoteur de by-pass

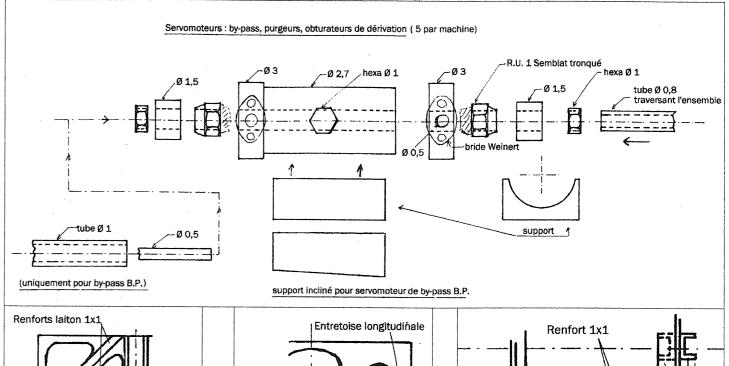
Le plan d'un servomoteur de by-pass B.P. est présenté page suivante. Les autres sont identiques au socle près.

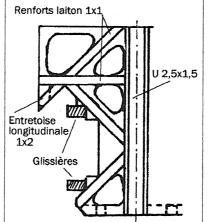
(à suivre)

Des détails qui font vrai : renvois de distribution B.P., triple valve, servomoteurs de by-pass. La tige de commande et les tuyaux d'alimentation des servos du by-pass B.P. se "perdent" dans le caisson avec trappe fixé au support de chaudière.

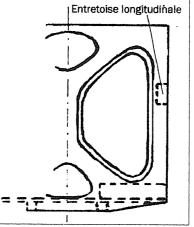




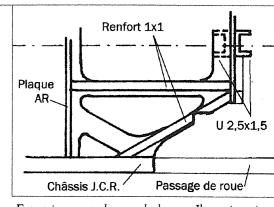




Entretoise avant : partie avant, simplifiée. Les glissières n'ont pas été reproduites pour le moment.

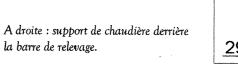


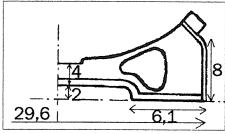
Entretoise avant : partie arrière. Elle est reliée à la partie avant par deux plats de 1x2 non photographiés dans le précédent numéro.

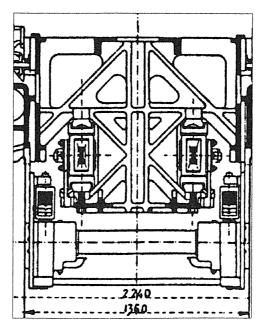


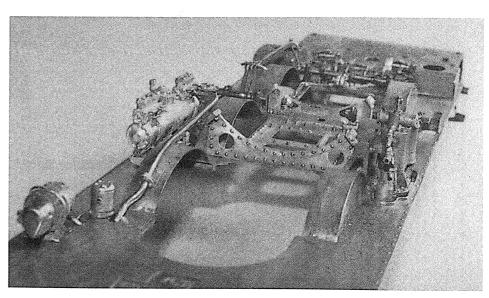
Entretoise avant : bas, vu de dessous. Il est nécessaire de l'échancrer pour assurer le débattement du bogie.

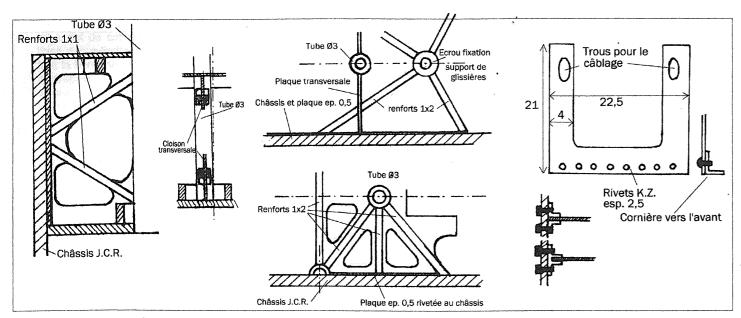
Ci-dessous : avant de l'entretoise avant réelle. En dessous, essieu arrière du bogie. Les bielles B.P. sont vues en coupe, les crosses par l'arrière.





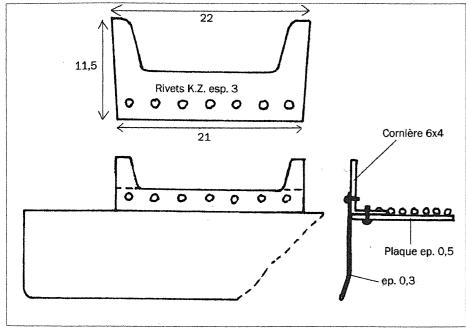






Ci-dessus : entretoise entre les essieux moteurs B.P. et H.P. : demi-vue de l'arrière, coupe longitudinale, nervures de la partie haute et plaque inférieure.

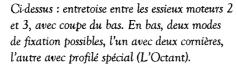
Ci-dessous : entretoise arrière et plaque de protection de l'essieu porteur arrière. Vue de dessous, vue de l'arrière et coupe.



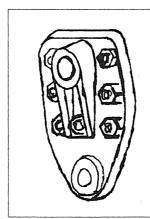
Ci-dessous : les quatre supports de la suspension (arrière à gauche).

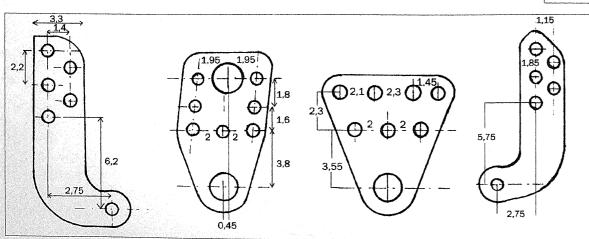
A droite : support de balancier entre essieux moteurs 2 et 3, vu de l'intérieur. L'axe supérieur est celui du levier du sabot de frein.

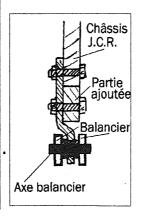
En bas à droite : coupe du support n°2, avec partie du châssis ajoutée.



Ci-dessous: support de balancier entre les essieux moteurs 2 et 3, vu de l'intérieur du châssis. En haut, axe du levier de sabot de frein (Ø 2) renforcé par des nervures. En bas, axe du balancier. Fixation par l'axe du frein et les 2 boulons supérieurs, les autres correspondant au morceau de châssis rajouté. La pièce est coudée comme l'autre support: voir la coupe en bas de page.

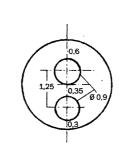


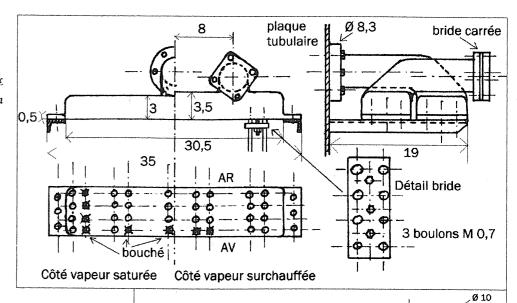


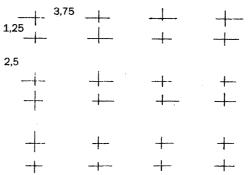


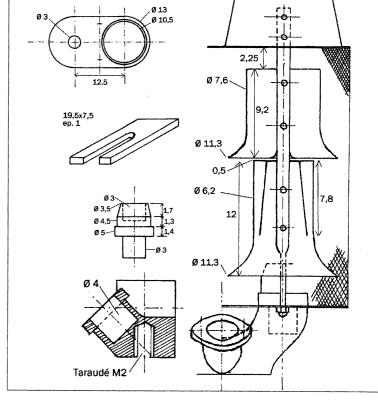
Ci-contre : collecteur de surchauffe. Voir photos dans le numéro précédent.

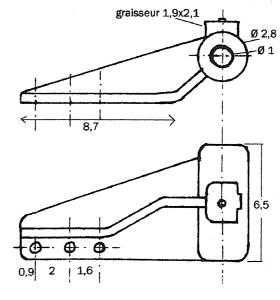
Ci-dessous : disposition des tubes du surchauffeur dans les gros tubes et perçage de la plaque située derrière la plaque tubulaire.





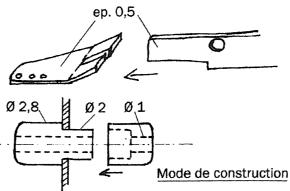


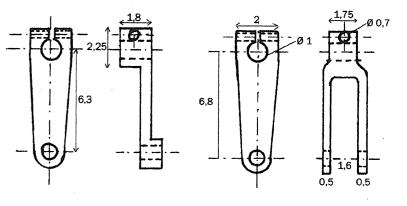




Ci-dessus: échappement. Voir aussi coupe dans H. d'O n° 57. A gauche, de haut en bas, plaque (inférieure à g., supérieure à dte.), socle, tuyère, coupe au centre avec prise de vapeur pour l'ACFI.

A gauche et ci-dessous : renvois du mouvement B.P. Voir emplacement sur le plan du tablier.





UR DERAILLEMENT Maurice Berthélemy

J'avais confié ce texte de mon père à Jacques Archambault il y a quelque temps déjà, lui

laissant la responsabilité d'une éventuelle publication. Il l'avait annoncée dans le numéro d'octobre dernier. Cette évocation des "petits trains de jadis" pourra donner des idées pour l'ambiance des réseaux et dioramas. Son auteur n'étant pas atteint par le virus, on pardonnera quelques imprécisions dans le langage technique. Les cartes actuelles font mention de "Brézolles". J'ai toujours entendu les autochtones parler de "Brezolles" (sans accent) et je conserverai donc cette orthographe. Le récit se situe peu avant la guerre de 14-18. D.B.

La gare la plus proche de Brezolles était celle de Tillières, sur la ligne de Paris à Granville. Elle se trouvait à huit bons kilomètres, aussi jugea-t-on opportun de relier directement Brezolles à Dreux, le chef-lieu de l'arrondissement, par un chemin de fer à voie étroite. Quelques années plus tard, au début de ce siècle, ce chemin de fer départemental fut prolongé de Brezolles à Senonches, que desservait déjà le chemin de fer de La Loupe à Verneuil, sur le réseau de l'Ouest.

Placée ainsi à mi-parcours entre Dreux et Senonches, la gare de Brezolles était celle où se croisaient les trains quotidiens reliant les deux terminus. En dehors des voyageurs qui s'y rendaient ou en revenaient, elle était aussi pour les oisifs et pour les enfants un but de promenade fréquenté, surtout en fin d'après-midi, à l'heure où se rencontraient train montant et train descendant: il eût été difficile de faire un déplacement sans que les curieux en fussent avisés.

Cette gare avait été construite au bout de la rue de Paris (souvent nommée rue de la gare), à la sortie Est de Brezolles, là où commence le hameau au nom historique et noble de Berg-op-Zoom¹, lui même continué par le hameau au nom lourd de souvenirs douloureux, la Maladrerie. Son emplacement et ses voies avaient contraint à couper la route de Chartres à sa bifurcation avec celle de Dreux: les piétons et les cyclistes pouvaient traverser les voies, mais les véhicules devaient utiliser une courte déviation pour rejoindre la direction de Chartres.

Tous les usagers de ce petit train l'appelaient le tramway. La voie suivait presque toujours la route, sur un des bas-côtés de laquelle elle avait été posée. En de très rares endroits elle coupait les champs sur quelques dizaines ou quelques centaines de mètres, pour abréger son parcours ou contourner un groupe de maisons ou un faubourg de Dreux. Quand le tramway suivait une rue de ville, à Dreux et à Senonches, le chauffeur, à l'aide d'une chaînette, faisait tinter sans interruption une petite cloche placée sur le toit de la cabine, pour prévenir de l'arrivée du train ceux des piétons ou des conducteurs de carrioles que n'auraient pas déjà alertés le halètement de la locomotive ou le grincement prolongé des roues dans les virages. La gare de Brezolles avait droit, eu égard à l'importance de son rôle, à un chef de gare, à l'épouse de celuici, préposée à la distribution des billets, à un chef-mécanicien, à un dépôt de machines, à un réservoir d'eau, à un magasin pour entreposer les marchandises, complété par un gabarit pour les chargements des wagons, enfin à des voies de

manœuvre, envahies par les herbes folles, et où séjournaient de longs jours wagons de voyageurs de renfort ou wagons de marchandises en attente. La manœuvre des aiguillages incombait tantôt au chef de gare en personne, tantôt au contrôleur descendu de son fourgon, ou au chauffeur descendu de sa locomotive. Tant que duraient les manœuvres, c'était un spectacle auquel il était difficile de s'arracher.

En entrant dans la salle d'attente aux murs peints jusqu'à mi-hauteur en brun foncé, en vert terne dans leur partie supérieure, et éclairée seulement par deux portes vitrées qui se faisaient face, on ne voyait pour tout mobilier qu'une banquette de bois longeant la partie libre du mur. On pouvait à la rigueur s'y asseoir ; mais outre le fait qu'appliquée au mur et étroite elle était dure aux fesses et aux reins, elle était rarement disponible : dessus étaiant posés un certain nombre de colis voyageant en grande vitesse et prêts à être expédiés ou retirés; de plus, ses abords étaient protégés par des entassements de sacs, des bicyclettes neuves dans leur emprisonnement de lattes, des têtes de pioches enfilées par dizaines dans de gros fils de fer. des assortiments de fers à cheval, solidement ficelés, de socs de charrue rouillés (ô symbole!) par l'oisiveté et que bientôt le travail du labourage ferait briller, toutes marchandises qui ne seraient enlevées par leurs destinataires que pour être aussitôt remplacées par d'autres.

Un des pôles d'attraction de cette petite salle était la bascule, l'autre étant le guichet. La première permettait d'attendre l'ouverture du second. Les enfants montaient sur le plateau et en redescendaient infatigablement, rappelés avec mollesse par des mères qui trompaient leur attente par des bavardages. Du reste, elles n'oubliaient pas de mettre à profit cette occasion de connaître le poids actuel de leur progéniture. Le poids de tous les enfants du bourg était donné en se référant à la bascule de la gare : poids habillé et non pas nu.

pas nu.

Qu'elle était, du reste, agréable à utiliser, cette bascule de la gare! Au moment où on mettait les pieds sur le plateau, elle vous accordait un bref et doux balancement latéral. Puis, lorsqu'on abaissait bruyamment le support de la longue barre quadrangulaire où étaient inscrits les kilos, celle-ci plongeait soudain comme pour une salutation. C'était un plaisir de faire glisser avec une douceur onctueuse le gros curseur de laiton clair, en forme de petit tonnelet, toujours admirablement astiqué, jusqu'au point où, passant au-dessous de votre poids, la barre remontait brusque-

ment. Alors, penché au-dessus du curseur, vous l'ajustiez avec un soin méticuleux au kilo inférieur le plus proche, après quoi vous alliez chercher à l'extrémité de la barre le petit curseur supplémentaire qui vous donnerait avec rigueur les hectogrammes à ajouter; pour finir, afin d'être mieux compris, vous convertissiez ces kilos et ces hectos en livres, comme pour du gibier, du poisson, ou de la viande de boucherie.

Le tramway, tiré par une petite et courte locomotive, à haute cheminée et sans tender - car le peu de briquettes nécessaires pour le trajet Dreux-Senonches trouvaient facilement place, bien empilées, dans la cabine du mécanicien - était composé d'un fourgon de queue pour les menus colis et les malles et de deux ou trois wagons de voyageurs, selon l'importance du trafic. Entre la locomotive et les wagons étaient le plus souvent intercalés, en nombre variable, wagons de marchandises et plates-formes qui, dans les quelques stations du parcours, remplacées ici et là par de simples haltes. donnaient lieu à d'interminables manœuvres en prévision desquelles l'horaire, pour les quelque vingt-quatre kilomètres séparant Brezolles de Dreux, avait été fixé à une durée d'une heure un quart environ. Au cours de ces manœuvres, la locomotive, dételée du convoi avec le ou les wagons qu'elle devait laisser, avançait audelà d'un aiguillage plus ou moins éloigné que le chauffeur manoeuvrait ; puis elle reculait sur une voie longeant un quai d'embarquement complété par un magasin pour l'entreposage des marchandises; il s'en échappait des odeurs composites où dominait celle des fromages et celle, plus âpre et plus saisissante encore, du guano. Ayant abandonné ses wagons, la locomotive revenait prendre place à la tête du convoi ou. par une manœuvre plus compliquée, allait reprendre d'autres wagons de l'autre côté du quai d'embarquement. Pendant ce temps le contrôleur, aidé par le chef de station - le plus souvent une femme - déchargeait et chargeait les colis et les bagages du fourgon. Quant aux voyageurs, à moins que le temps ne le déconseillât, ils descendaient volontiers pour se dégourdir les jambes et se reposer du roulis, voire pour satisfaire quelque besoin un peu pressant dans l'étroite allée qui séparait la station du magasin aux marchandises. Tant qu'ils n'avaient pas entendu le heurt des tampons et le cliquetis des chaînes d'attache qui annonçaient le retour à sa place de la locomotive, ils étaient sûrs que le tramway ne repartirait pas sans eux.

¹ ??? (N.D.L.R.)

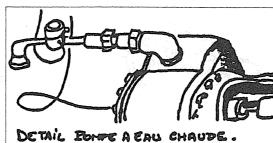
(à suivre)

MONTAGE D'UNE LOCOMOTIVE EN FINITION LAITON BRONZE Gilbert Gaussorgues

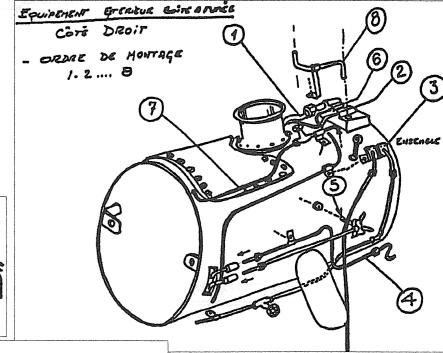
(Suite du n° 74)

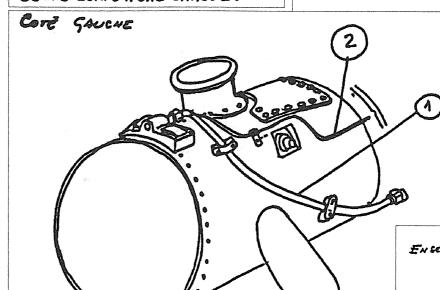
Voici donc la suite de cet article qui devrait passionner les nombreux possesseurs de 141-R de toutes provenances. Gilbert Gaussorgues y précise même les nuances qui différencient la 1187 de la 1244. La littérature abondante et les nombreux exemplaires subsistants permettront à chacun d'adapter l'article à l'engin de son choix.

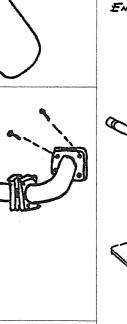
D.B.

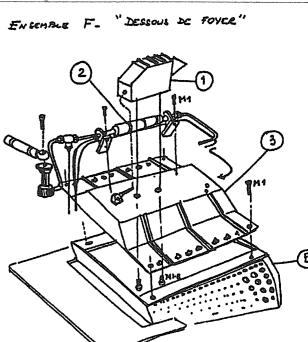


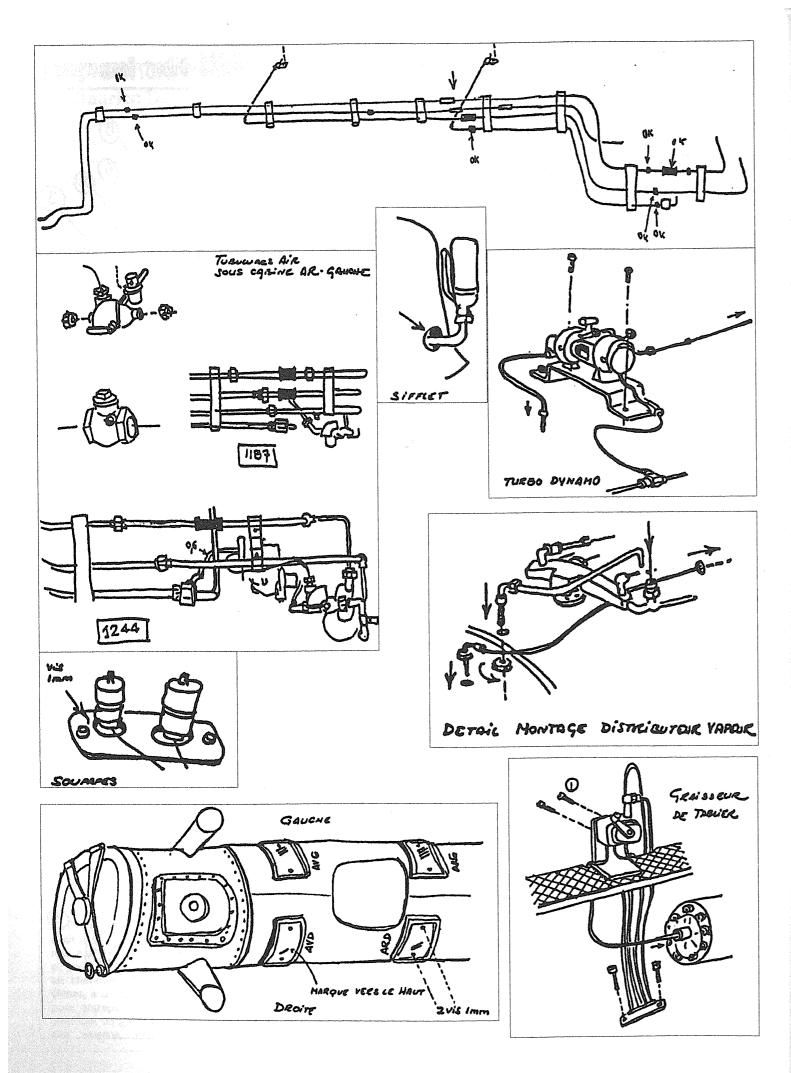
HENTAGE LOMPE A GAU CHAUDE

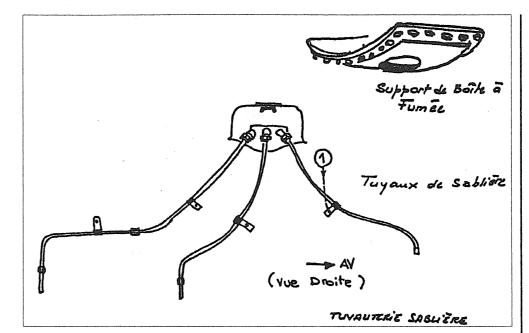


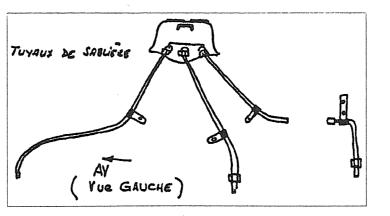












(à suivre...)

PETITES ANNONCES

(Gratultes pour les abonnés)

MATERIEL "O" A VENDRE très bon état

- 20 wagons fermés LIMA 2 essieux (Silan, Evian
 Carleborg
- 4 wagons tombereaux LIMA 2 essieux
- 4 wagons citernes RIVAROSSI 4 essieux (Aral, Esso,
- 5 voitures LIMA 4 essieux
- 4 voitures RIVAROSSI 4 essieux
- 1 loco LIMA 67001 (1 moteur)
- 1 loco LIMA DB 216 (1 moteur)
- 1 loco RIVAROSSI Tartaruga (1 moteur)
- 1 loco de manœuvre électrique 020 RIVAROSSI
- 1 loco vapeur rouge 4653 sans marque 1 loco américaine ATLAS Burlington verte (2 mo-
- 1 loco americaine ATLAS Burlington verte (2 m teurs)
- 2 locos américaines ATLAS Union Pacific 1475 A (2 moteurs)
- 2 wagons plats (4 essieux) ATLAS noirs
- 11 wagons fermés montés à peindre genre ATLAS (4 essieux)
- 1 wagon fermé gris genre ATLAS (4 essieux) Caboes
 1 wagon talbot Santa Fe (4 essieux) ATLAS ... de
- toute beauté

 1 wagon fermé POLA 4 essieux échelle 1

quantité de voies fabrication maison mais de belle

- quantité de moteurs d'aiguillage
- facture
- bogies LIMA RIVAROSSI
 roues LIMA RIVAROSSI (essieux)
- relais, transfo, etc...
- tour EMCO compact 5 en bon état
- foreuse portative sur colonne PROXXON en bon état

faire offre en francs français à :

Jean BERTEAU Rue de Gozée 322 B- 6110 MONTIGNY - LE - TILLEUL

Recommandez vous d' Histoire d'O.

Possibilité de livraison lors de l'A.G. du Cercle à Nîmes. Renseignements contre enveloppe adressée + 1 timbre français NON COLLE.

Deux pionniers

Notre ami **Jean Cibert** est décédé le 9 mars 1998 dans sa 99^{ème} année.

Il était chevalier de la Légion d'honeur.

Son activité professionnelle (étant ingénieur de l'Ecole Centrale de Lyon) l'avait amené Directeur des pâtes Rivoire et Carré à Lyon. Ses autres activités étaient surtout sa passion du modélisme ferroviaire.

Je l'ai connu en 1966 à mon arrivée à Lyon où il m'avait très bien acueilli à l'A.M.F.L. au réseau de la Gare des Brotteaux.

En 1950 à la création de l'A.M.F.L. il créait pour le premier réseau HO la voie en deux rails constituée de traverses en Presspahn et des tirefonds constitués par des petits clous en acier de 1 mm à tête ronde.

Avec André Chaumeil et Jean Ogier, modélistes éminents et entreprenants, ils fondèrent la société C.O.C. qui fabriqua les modèles MAKET, voitures voyageurs et fourgons en HO. Dans sa villa de la rue des Tuiliers, Lyon 8^{ème}, il construisit son premier réseau en 0. En 1960, il s'installait Cours Gambetta, son ancienne propriété étant devenue la Maison des Ingénieurs. Au dernier niveau de cet immeuble, il disposait dans les combles d'un vaste espace où il construisit un plus grand réseau en 0 et un atelier de petite mécanique. Dans celui-ci, il a amélioré beaucoup de motorisations sur des modèles de haut de gamme. Etant voisin de 1966 à 1987, j'ai eu l'occasion fréquente de suivre l'évolution de ses travaux et d'admirer sa compétence.

Bernard Frotté

J'ai fait la connaissance de Jean Cibert à Metz en 1972. C'était un technicien, expert en mécanique et dont l'expérience de la traction en 0 était fort intéressante, ses deux immenses réseaux successifs en deux rails (il était le précurseur de ce système) étaient des bancs d'essai inexorables.

Passionné également d'électronique, son dernier réseau avait servi pour la mise au point de plusieurs systèmes. J'ai vu chez lui onze trains en circulations simultanées, obéissant à la signalisation et aux blocks avec des croisements à niveau, des arrêts en gare etc. ... C'était impressionnant.

Nous avons assez vite sympathisé et nos rencontres, en région parisienne ou à Lyon, étaient très fructueuses. Un personnage inoubliable.

Jean Falaize vient également de disparaître. C'était le compagnon d'écriture d'Henri Girod-Eymery et l'on a toujours en tête les ouvrages qu'ils ont réalisés ensemble.

Membre fondateur de l'AFAC également, Jean Falaize était un personnage charmant dont l'érudition n'avait pas de limites

J'ai toujours près de moi leur livre toujours indispensable : " Les Chemins de Fer Modèles ".

Jean-Claude Ragot

PROMENADE HAUT-LE-PIED

Jacques Archambault

LA PATINE

Ayant entendu quelques réflexions sur les bielles jugées trop noircies de la superbe 040-TB P.L.M. de Louis Rouvière, je lui en ai fait part. Louis m'a répondu : "Oui, je sais, les gens n'aiment pas la patine".

Je crois qu'il faut moduler ce jugement. Pour la 040, ce qui a surpris c'est surtout de voir une machine très légèrement patinée et des bielles complètement noires. On a eu l'impression d'une dysharmonie.

Bien sûr, ces machines sont loin dans notre esprit et il nous est difficile de juger leur aspect "en service". Peut-être aussi sommes nous influencés par les beaux modèles du commerce, flambant neufs?

Mais, si on feuillette les revues, par exemple le reportage "La traction vapeur SNCF au 30 juin 1967 " dans le n° 104 de Voies Ferrées, on voit des bielles quasiment noires. Alors?

La patine d'un modèle est chose délicate, mais elle me semble irréversible. Daniel Berthélemy a eu raison - à mon sens de regretter l'aspect clinquant de cette 241 devant le dépôt (sali !), en couverture d'H.d'O n° 65. Et je soupçonne Pierre Miguel d'ironie discrète lorsqu'il cite (page 22 du n° 74) son ami britannique qui ne patine pas afin de faciliter la vente de sa collection par ses futurs héritiers (!!!).

Sur cette même page, Gilbert Gaussorgues nous crie son amour du métal nu. Pourquoi pas! Mais cela incite à réflexions. Parmi les modèles exposés à Rambouillet pour ce concours, j'ai eu l'impression que les peintures utilisées n'étaient pas toujours celles qu'il aurait fallu choisir.

Lors de la journée des "Ateliers", J.P. Quatresous réalisait des patines subtiles en pulvérisant des "brumes" extrêmement fines avec son aérographe. A mon étonnement, il a répondu qu'il n'utilisait pas de peintures Humbrol qui ne pourraient supporter une telle dilution, mais des peintures d'origine "Huet", qui ont des pigments très fins.

Pour clore ces digressions sur la patine je ne saurais trop recommander le "horssérie" de Loco-Revue : "La Patine en modélisme ferroviaire" (69 FF).

C'est un ouvrage incontournable pour ceux qui veulent dépasser l'époque du

bronze. On y trouve les signatures des "meilleurs" (Daniel Houël, Michel Paul, Philippe Cousyn).

ET LES PRIX...

A travers le courrier des lecteurs "H.d'O, j'ai souvent reçu des doléances sur le coût des modèles en zéro -"qui décourage et éloigne les jeunes". J'ignore si notre ami Jean Delbecque a été brimé dans son enfance de modéliste, mais je trouve que les jeunes d'aujourd'hui ont des moyens que n'avaient pas toujours les adultes de mon enfance. Et que, non seulement les motos haut de gamme semblent à leur portée, mais qu'au Salon de la maquette, les avions, hélicoptères, bateaux et voitures à multiples possibilités et commandes par radio, représentent des investissements autrement plus importants qu'un kit J.C.R. ou K.Z.

Mais, surtout ! que les artisans ne considèrent pas ces réflexions comme un encouragement à augmenter inconsidérément leurs prix.

Jacques Archambault

LA PATINE D.B.

La couleur des bielles

On va croire que J.A. et moi nous sommes concertés. Pourtant cette couverture était programmée depuis un bon moment, bien avant que ne se pose le problème des bielles noires de Louis Rouvière.

Dans mes souvenirs, les embiellages étaient plutôt foncés. Et si les souvenirs s'estompent, il reste heureusement des documents. Nous tenterons d'apporter des éléments de réponse avec quelques photos :

- page 4 de couverture du n° 73, les bielles de la 230-G-353 sont soigneusement frottées et polies. Même ainsi, elles sont grises et n'ont absolument pas l'aspect nickelé que l'on trouve sur certains modèles.
- sur la couverture du présent numéro, l'embiellage d'une R propre, et même très propre pour une R. Il n'est pas tout à fait noir, mais très sombre, avec des reflets dorés. C'est l'aspect que l'on voit le plus souvent sur les photos du temps de la vapeur sur lesquelles, même en noir et blanc, les bielles ne contrastent guère avec leur environnement (roues etc....).
- les couvertures des numéros spéciaux de Loco-Revue "La locomotive à vapeur, comment ça marche " présentent

les embiellages de la 131-T Est de Mulhouse et de la 5-231-H-8, évidemment bien briqués (trop?). Le tout dernier numéro de Loco-Revue présente une 141-P très sale (pour une P), dont les bielles ressemblent fort à celles de notre couverture.

 les articles déjà mentionnés de Voies Ferrées sur la vapeur S.N.C.F. en 1967.

En conséquence, il me semble en résulter (opinions qui n'engagent que leur auteur) :

- que le nickelage ne semble pas très opportun. Du moins faudrait-il qu'il soit mat.
- qu'un embiellage en acier devra être bruni, plus ou moins selon le résultat désiré. Après brunissage, on pourra le polir et le graisser. L'éclaircissement ne devrait pas dépasser celui des bielles de la "Chieuvre". Au delà le réalisme s'en va.
- que l'usage du bronze n'est pas choquant: en le brunissant, puis en repolissant certaines zones, on obtient assez facilement quelque chose qui évoque l'embiellage en version sombre. C'est ce que j'ai essayé de faire pour ma 141-TA. On peut de plus décaper les coussinets qui sont réellement en bronze. C'est plus délicat si on veut un embiellage poli, mais est-ce vraiment nécessaire? Mieux vaut réserver le bronze pour une finition patinée.
- que le maillechort m'apparaît, à la lumière de ma mince expérience, difficile à

brunir de façon homogène : on obtient un embiellage moucheté qui ne ressemble pas à grand chose. Quelqu'un sait-il comment obtenir un brunissage homogène ?

Dans le numéro "Spécial patine" de Loco-Revue, dont nous parlerons plus abondamment ci-dessous, on voit peu de bielles. Dommage. Les commentaires qui suivent sont soumis aux réserves qui sont précisées plus loin.

- Page 7, l'embiellage de la Shay est particulièrement réussi. On remarquera en passant l'archaïque distribution Stephenson à tiroirs plans. Les tiges de tiroir sont bien minces et curieusement inclinées.
- Page 35, photo 10, l'embiellage de la Decauville semble en maillechort, avec les inconvénients indiqués plus haut : brunissage irrégulier, avec des plages blanches.
- Page 35, photo 9: l'embiellage de la 407 me semble bien clair pour être si sale. Même les machines bien briquées qui circulent actuellement sur le Vivarais ont souvent des bielles très sombres, comme par exemple sur la couverture du livre de J. Arrivetz et P. Bejui. D. Houël préconise l'usage de "terre d'ombre brûlée pour conférer un aspect gras". Je n'ai pas essayé, mais les frotter avec un peu d'huile est aussi assez efficace, et pour cause.

Le spécial patine de Loco-Revue

Histoire d'O ne peut guère s'offrir de couleur, hormis la couverture. Pour compenser, nous allons faire une petite visite commentée de ce numéro spécial.

Les wagons y ont la part du lion : plus du tiers de l'ouvrage. Olivier Foncoux, Cyril Ducrocq, Jacques Le Plat, Marc Damon nous font part des diverses techniques qu'ils utilisent, photos de matériel réel à l'appui. Un domaine où il ne faut pas hésiter à mettre le paquet!

Daniel Houël nous parle de la peinture des figurines et de la patine à l'huile de sa superbe Shay, Michel Paul de l'art de vieillir les bâtiments. Philippe Cousyn aborde des sujets très divers: matériel à voie étroite, véhicules routiers, murs, rouille, bois. Guy Labbez aborde la patine à l'acétone sale, pour wagons et bâtiments. Enfin Gilbert Gribi vieillit les huisseries en métal blanc.

Gribi vieillit les huisseries en métal blanc. On notera cependant une grande absente : la machine à voie normale. Pas une ligne sur ce sujet, que je finirai par croire tabou! Une seule machine à vapeur décrite, la Shay de Daniel Houël. Sans doute l'écartement n'a pas grand chose à voir avec le sujet, mais tout de même...! Les autres techniques de vieillissement des machines à vapeur ne sont pas abordées.

Peintures

Jacques Archambault s'étonne que Jean-Paul Quatresous n'utilise pas de peintures Humbrol pour patiner ses modèles. Pourtant il y a un bon moment que d'aucuns (Jean Florin, Alain Angélini, Gérard Huet...) préconisent l'usage de peintures Floquil, conçues pour cet usage ("Weathering kit"). Cela me semble de la haute voltige que de vouloir patiner à la Humbrol, et j'admire ceux qui y parviennent.

Floquil, c'est la Rolls de la patine, le problème étant actuellement de s'en procurer, car les solvants utilisés posent des problèmes de transport. Il semble pourtant y avoir un espoir du côté de Railway, qui pourrait reprendre l'importation s'il y a suffisamment de demande.

Gérard Huet vient de sortir, lui aussi, une gamme de peintures nitrosynthétiques spéciales pour la patine sous la marque Railcolor™ (voir p. 31), qui pourraient constituer une alternative. Elles sont destinées à l'aérographe. Il faudra faire des expériences pour savoir dans quelles conditions elles seraient aussi utilisables au pinceau, ce qui est possible avec les Floquil.

Je m'aperçois que je n'ai pas parlé dans la revue des techniques que j'ai employées pour peindre et patiner — partiellement, c'est inachevé — ma 141-TA, alors qu'il en a été question dans Voies Ferrées n° 99. J'avoue ne plus savoir ce que j'ai envoyé à Jacques Archambault. Aurais-je oublié cette partie de mon article ? Si cela peut intéresser quelqu'un, je peux revenir sur ce point, mais tout ceci en est à un stade expérimental car c'est ma première tentative en ce

domaine. Les teintes reproduites dans Voies Ferrées ne sont d'ailleurs pas tout à fait conformes à l'original.

Et pourtant...!

Nous avons noté au passage ce qui nous paraît s'écarter de la réalité dans les photos présentées. Cela paraîtra peut-être iconoclaste à certains. Qu'il soit bien entendu que les questions que nous allons poser se veulent constructives, que nous admirons les réalisations de Michel Paul, Daniel Houël et des autres et que nous serions bien aise de pouvoir les égaler.

On sent venir l'inévitable : " La critique est aisée, l'art est difficile ". Voire. Un des problèmes majeurs consiste justement à voir ce qui ne va pas, et ce n'est pas toujours évident. Il s'agit d'affiner son regard. Une fois qu'on sait ce qu'on veut obtenir, la réalisation devient plus simple.

Par ailleurs, nous n'avons sous les yeux que des photos, et non les originaux. Comme les émulsions photographiques ne réagissent pas nécessairement comme l'œil aux couleurs, nos remarques ne concernent évidemment que les photos présentées.

Figurines

La tradition, qui semble-t-il ne se discute pas, est de les peindre à l'huile. Le résultat est pourtant bien luisant. N'y a-t-il rien à faire dans ce domaine? Et n'y a-t-il aucune alternative à la peinture à l'huile?

Arbres

Page 7, le tronc s'élargit-il suffisamment à la base? Page 61, un tronc de conifère ne forme pas ainsi un cône convexe. Et il faudra reparler des écorces, du feuillage... L'idéal serait de pouvoir identifier, sans trop d'hésitation, les essences reproduites.

Rochers

Page 7, quelle est la nature de la roche représentée ? Par contre, pages 20 et 23, il s'agit certainement de calcaire. Auquel cas, la patine orange devrait concerner les parties en surplomb, celles arrosées par la pluie étant au contraire d'un gris plus foncé. Mais laisserait-on, comme à la page 20, ce gros bloc au ras des voies ? S'il y a un réel danger de chutes de pierres, on s'attendrait à trouver des protections.

Murs

Page 21, les joints ne sont pas alignés de part et d'autre de l'angle du mur ! Le problème des joints de maçonnerie, dont le traitement est rarement satisfaisant, est trop vaste pour être abordé ici.

Page 48 à 50, les linteaux et angles de murs en pierre de taille ne devraient-ils pas présenter une stéréotomie plus régulière ?

Pages 53 et 56, ces appareils sont bien peu vraisemblables! Si la patine coule dans l'ensemble de haut en bas, un mur.

pour la même raison — pesanteur oblige ! — se construit de bas en haut, et très généralement en lits horizontaux. L'usage de l'appareil hexagonal est assez fréquent dans les constructions ferroviaires "officielles" mais rarissime pour des cabanes.

Coulures de calcaire et de tartre

Page 35, la 407 du Vivarais présente d'importantes traces de tartre sous la trappe de la caisse à eau. Mais, si on regarde les photos des vraies machines, on n'en voit pas, tout simplement parce qu'il n'y a aucune formation calcaire sur le territoire desservi par le réseau. Il en est d'ailleurs de même sur le P.O.C., le Réseau Breton et la plupart des zones desservies par les 4-141-TA. Seuls les injecteurs, à cause de la chaleur, arrivent à faire précipiter des substances blanchâtres dans leurs parages.

Et notre gagnante?

Quittons le n° spécial de Loco-Revue pour prendre la couverture d'H.d'O n° 70 (Si vous ne l'avez pas, c'est le moment de compléter votre collection) et une photo, ou un plan de 141-C. On constate que la base du pare-fumée est trop longue, que le premier cercle de chaudière est trop en avant, que la fenêtre avant de l'abri ne devrait pas être raccourcie — seule celle de gauche l'est à cause du Flaman —, que les bandages (brillants) des roues du tender se voient au dessus du châssis du bogie. Le jury, dont l'archi-compétence ne peut être mise en doute, n'a rien vu de tout cela, aux dires même de Jean-Claude Ragot.

Il ne s'agit aucunement, répétons le, de "descendre" un modèle unanimement apprécié, mais de donner un conseil : photographiez!

Photographiez abondamment vos réalisations en cours de construction, vous verrez apparaître leurs éventuels écarts avec la réalité, bien mieux qu'en observant l'original. Pourquoi ? Peut-être parce qu'on établit ainsi une distance qui permet d'être plus objectif ?

Pour la patine, il convient d'utiliser aussi systématiquement des photos des objets réels. On a cité dans le n° 73 des ouvrages de référence. La patine, c'est de l'observation et des techniques, bien plus que de l'art. Je préfère laisser à d'autres le soin de débattre pour savoir si notre activité constitue le "dixième art", mais je ne pense pas que le sens artistique puisse compenser la méconnaissance de ce que nous cherchons à reproduire.

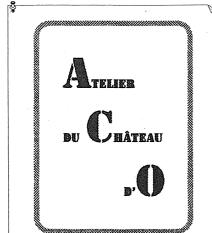
Et puis ces photos, envoyez les donc après usage à Histoire d'O. Vos réalisations nous intéressent, elles intéressent les collègues! Y compris pendant leur fabrication.

Tout ceci est bien bavard, me dira-t-on!
Je voudrais susciter des discussions, que j'espère fructueuses, sur tous ces sujets.

D. Berthélemy

L'Atelier du Château d'O vous propose en "O" ses productions tout métal laiton et métal moulé en boîte de montage ou montées et peintes. Actuellement sont au catalogue la 141 Pl 1230 en boîte de montage au prix de

3400,00 F.F., la 🐉 prix de 3350,00 montage montée et peinte. Nous voitures 1300,00 F.F. en Notre nouveauté de 82 sera 141 Expométrique. Nos préalable. premieres boîtes de avant la fin de l'année prix sont Toutes Taxes actuellement 165,00 Juillet 1997 & Tous intégralement fabriqués



63, rue du Plessier à Villaré
F - 77 730 CITRY s/Marne
Tél et Fax même numéro :
01 60 23 72 68

CATALOGUE 10 TIMBRES

140 6 340 au boîte 6700.00 F. F. livrons toujours des essieux boîte de montage. cette année qui est la présentée clients seront avisés des livraison montage aura lieu 1,9,98. Tous ces sus, FF. (Prix au 1er modèles en notre atelier.

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 Villebols-Mareuil 93270 SEVRAN Tél. 01 43 83 52 87

PIECES DETACHEES
BOITES DE CONSTRUCTION
ROUES, MOTOREDUCTEURS
CATALOGUE CONTRE 10 TIMBRES

JSOTRAIR ALIMENTATION ELECTRIQUE

SPECIALES "0"

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

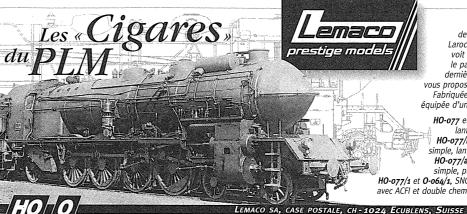
ZERO

Cercle du Zéro

Vous qui lisez Histoire d'0 et qui n'êtes pas (encore) membre du Cercle, savez-vous que celui-ci vous apporte, pour une cotisation de 120 FF par an :

- ses sections régionales, qui organisent, pas trop loin de chez vous, réunions et expositions.
- les réseaux de ses membres, qui vous permettent, si vous n'en avez pas vous même, de faire circuler votre matériel.
- la possibilité de participer à des commandes groupées.
- de l'aide, si vous hésitez à vous lancer.
- son Bulletin (4 numéros par an), organe de liaison entre les membres du cercle, qui vient de s'offrir un lifting.
- ses relations avec les associations jumelées en Grande-Bretagne, en Allemagne, aux Pays-Bas...
- etc...

Secrétariat : 63, rue des Polytres 13013 MARSEILLE Tél. et fax 04 91 06 09 29



Les 241 A sont nées, à la fin des années vingt, de la conjonction de deux besoins: vitesse et reprises. Elles circulèrent d'abord entre Laroche et Dijon, puis entre Dijon et Vallorbe. A partir de 1928, on les voit entre Marseille et Nice. Vers 1935, pour pallier quelques défauts, le paraboloïde est remplacé par une boîte à fumée traditionnelle. Les dernières Mountain du PLM disparaissent en 1954. Lemaco est fière de vous proposer quatre versions en livrée verte PLM/SNCF aux échelles HO et O. Fabriquée entièrement en laiton, chaque pièce – numérotée et datée – est équipée d'un moteur Faulhaber pour courant continu 12 V. Livraison en 1998. HO-077 et O-064, PLM 241 A 1, avec paraboloïde, sans ACFI, pompe 1991.

HO-o77 et O-o64, PLM 241 A 1, avec paraboloïde, sans ACFI, pompe double, lanterne PLM, sans dynamo, tender №30-3, sans rehausse, sans TIA. HO-o77/b et O-o64/b, PLM 241 A 45, avec paraboloïde, avec ACFI, pompe simple, lanterne PLM, sans dynamo, tender №30-98, sans rehausse, sans TIA. HO-o77/a et O-o64/a, SNCF 241 A 36, avec paraboloïde, avec ACFI, pompe simple, phare SNCF, avec dynamo, tender №30A-174 avec rehausse et TIA.

H0-077/1 et **0-064/1**, SNCF 241 D 66, sans paraboloïde/porte plate, avec écrans pare-fumée, avec ACFI et double cheminée, pompe simple, phare SNCF, avec dynamo, tender №30A-225.

AU FIL DU RAIL

Commander en Allemand, en Anglais (catalogues, pièces détachées), pas de problème !

Ecrivez au secrétariat du Cercle du Zéro qui se fera un plaisir de transmettre (rappelons que le Cercle est jumelé avec la G.O.G. et l'Arge Spur O).

Si vous n'êtes pas encore membre du Cercle, il serait de bon goût d'en profiter pour vous y inscrire (adhésion annuelle 120 FF).

27-28 juin 1998 Pour les 150 ans de la ligne ROUEN-DIEPPE

Exposition Salle Paul Eluard, rue Thiers à DIEPPE.

Présence du Cercle du Zéro avec : Jacky NOEL et son dépôt vapeur Michel DEGON et sa 242-A-1 (Lauréat du concours Kit-Zéro Rambolitrain)

Tous les membres du Cercle et les lecteurs d'Histoire d'O sont cordialement invités.

RAMBOLITRAIN

Le 21 JUIN 1998, A TOUTE VAPEUR dans le jardin du Rambolitrain.

Le 4 OCTOBRE 1998, "RAMBOUILLET RETRO": Trains à vapeur, voitures anciennes, attelages poneys, animation vapeur vive dans le jardin du Rambolitrain.

4, place Jeanne d'Arc

Tél. 01 34 83 15 93 Fax 01 34 83 00 14

4, place Jeanne d'Arc F 78120 RAMBOUILLET

LA REGORDANE

Le Villard - BP 3 48320 CHANAC
Tél. 04 66 48 27 49 Fax : 04 66 48 27 50
Le n° 10 de MEDIA-TRAIN est paru :
Côtes du Nord 1956, X-2800 sur Mende
La Bastide, Vapeur de St Brieuc à Valmondois, Diesels américains 2^{ème} partie.
Cassette vidéo sur Mende La Bastide.

Nouveautés anoncées chez J.M.G.

- 2D2 5549 "WATERMAN", caisse en résine apprêtée 950 F, peinte et décorée 2900 F. Accastillage et décoration (pantos, tampons etc.) 950 F. Châssis prémonté, roues FS ou NEM, 4500 F. Modèle monté, prêt à rouler 12000 F.
- Micheline ZZy 1 à 6 du P.L.M.
 Kit complet, bogies prémontés 4800 F
 Modèle monté, P.L.M. ou Etat 9800 F
- Voiture inox A8 DEV 54
 Kit 1990 F
 Montée et décorée 3790 F

76, rue de Beaujardin 37000 TOURS Tél. et fax 02 47 64 21 06

Train touristique de la vallée de l'Eure

entre Pacy sur Eure et Breuilpont, les dimanches et jours fériés du premier mai à la Toussaint. Possibilités le samedi pour groupes.

Matériels : ABJ4, U 150, nombreux locotracteurs, voitures et wagons divers.

Tél. 02 32 26 18 21 Fax 02 32 36 96 67

HUET

Les Cahiers du modélisme, vol.18 sont parus.

Une mystérieuse nouveauté en Zéro est annoncée pour Expométrique. Un coffret patine est disponible pour

80 F.Ce sont des peintures nitrosynthétiques, vendues aussi 20 F au détail (noir sale, rouille, crasse, blanc sale, boue). Nouvelles teintes : Rouge de Bourgogne, Chamois pour voitures P.L.M.

5, rue des Anciens Combattants 59175 TEMPLEMARS Tél. 03 20 97 15 02 Fax 03 20 95 10 59 e-mail : huet.gerard@wanadoo.fr

EXPOMETRIQUE : ce sera les 23,24 et 25 octobre aux LILAS Histoire d'O y sera présent.

PETITES ANNONCES

(Gratuites pour les abonnés)

A VENDRE ZERO

MAGROU BB 4113; BB 4207 NEUVES 20 000 FF pièce.

J.C. MESUREUR 2, rue du Moulin de Senlis F 91560 CROSNE Tél. 01 69 83 93 45

VENDS A PRIX COUTANT

TIRE-FOND au 1/43^{ème} venu de fonderie, très belle qualité, têtes carrées : 15 FF la grappe de 62 unités (envoi échantillon gratuit).

141-R 1126 SEMBLAT, 3 premiers sets : 3000 FF.

F. SCHULTZ 53, avenue du Général de Gaulle 94700 MAISONS ALFORT Tél. 01 41 79 42 34

LES ARCIERS R' D'HISTOIRE D'O SORT DISPORIBLES

S'adresser:

Jacques Archambault 26, Parc de Maugarny 95680 MONTLIGNON (Tél. 01 34 16 54 00)

N° 11 = 15 F (Port compris) 1987 = 120 F 1988 = 180 F 1989 = 180 F 1990 = 180 F 1991 = 200 F 1992 = 200 F 1993 = 200 F 1994 = 190 F 1995 = 200 F 1996 = 200F 1997 = 200 F

(Port compris. Réduction de 10% à appliquer sur les années complètes)

