

# HISTOIRE D'O *les trains*





Grâce aux abonnements de la dernière heure, nous avons pu vous offrir une couverture toute en couleurs et quelques pages supplémentaires pour ce dernier numéro de l'année. Malgré cela, les articles se bousculent au portillon. Nous ne manquerons pas de matière pour commencer l'année 99.

Un an, cinq numéros, beaucoup de travail, mais aussi le plaisir de se lancer dans une activité nouvelle et la joie de se sentir entouré d'un réseau d'amis. Car, Jacques Archambault le disait, Histoire d'O est d'abord une histoire d'amis, unis par une même (petite ?) passion.

Nous voudrions remercier tous ceux qui nous ont encouragés et aidés dans cette entreprise, Jacques Archambault, qui nous a beaucoup aidés à assumer sa délicate succession, Jean-Claude Ragot, fidèle à son poste de rédacteur en chef adjoint, Serge Viatte qui, outre ses articles, s'est dépensé sans compter sur le stand de la revue à Expométrie, notre dessinateur Robert Filoche, nos reporters photographes, Michel Lioret qui a couvert le concours K.Z. et Expométrie et Jean-Michel Vaugouin qui n'a pas hésité à traverser l'Atlantique pour nous ramener la photo d'un bogie de SD 40... et tous les autres, ceux qui nous ont conseillés, renseignés, envoyé articles, photos et documents. Nous aurions aimé pouvoir les citer tous ici, mais ils sont trop nombreux - c'est d'ailleurs heureux - pour un si petit espace.

A tous les lecteurs, l'équipe souhaite une excellente année 1999.

#### Marquages

Page 28, j'évoque le problème du modéliste qui doit composer ses marquages lettre à lettre, et qui de plus ne trouve pas de transferts au graphisme conforme aux normes SNCF. Or, d'après Gérard Huet, il paraît qu'il ne serait pas rentable, pour un artisan, de produire de telles planches de caractères, la demande n'étant pas suffisante.

Il me suggère donc de poser la question du côté du Cercle du Zéro, la production de telles planches pouvant être de son ressort. Les normes de marquage sont parues dans Voies Ferrées n°62.

On pourrait sans doute soit produire une planche de caractères standard à découper, soit regrouper des inscriptions particulières, suivant les désirs de plusieurs modélistes, pour éviter des acrobaties aux ciseaux, comme cela a été fait à plusieurs reprises dans Voies Ferrées.

Reste à regrouper les demandes, en espérant qu'il y en aura suffisamment, et à trouver des volontaires compétents dans ce domaine. Le même problème se pose d'ailleurs pour les plaques photogravées. Martine Berriat proposait à une certaine époque d'en fabriquer ainsi à la demande. Je ne sais pas ce qui en est résulté.  
D.B.

#### Abonnements 99

Un bulletin d'abonnement est inclus dans ce numéro. Vous nous faciliterez la tâche, et éviterez toute interruption dans la distribution de votre revue, en nous le renvoyant avant le 25 janvier. Comme l'an passé, vos desiderata et commentaires au dos seront les bienvenus. Donnez nous votre avis sur l'orientation à donner à la revue pour l'année à venir.

Malgré une augmentation du prix du papier subie l'an dernier, nous maintenons le tarif précédent. Toutefois, pour répercuter avec plus d'exactitude l'incidence des tarifs postaux, l'abonnement pour la CEE, Suède et Finlande exceptées, passe à 215 FF, la Suisse étant alignée sur ce dernier tarif. Les paiements en Euros seront acceptés dès que la parité officielle sera connue.

## 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<sup>er</sup> janvier et se terminent le 31 décembre. En cours d'année l'abonné recevra les numéros parus entre le 1<sup>er</sup> 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.

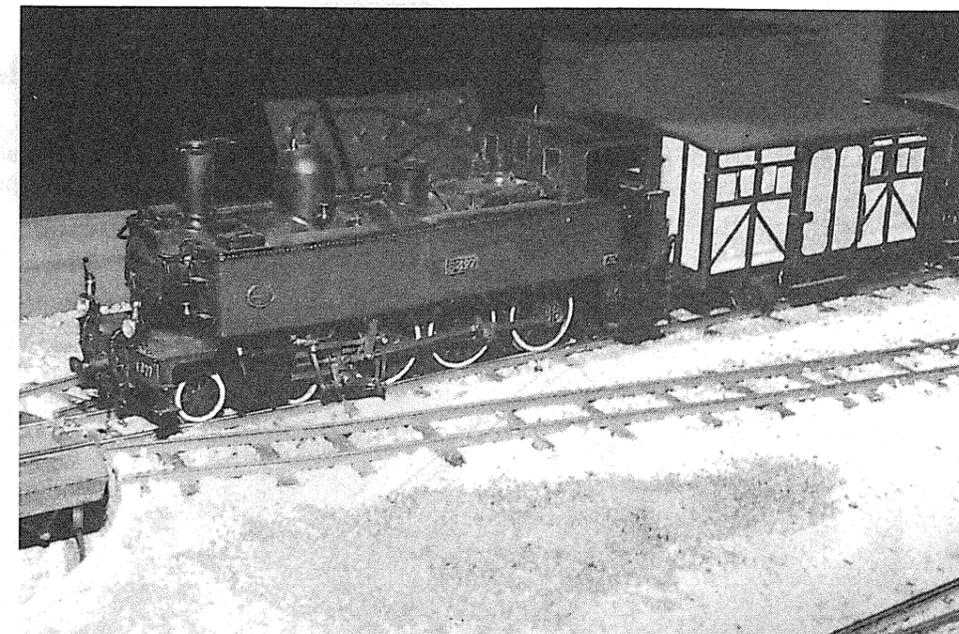
Les articles et documents paraissent sous la responsabilité de leurs auteurs. Les opinions exprimées n'engagent que ces derniers.

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 "Bretonne" du Train des Pignes, par Jean-François Nalet.

Page 1 de couverture : devant la remise de Puget-Théniers, ABH (ce doit être la X-320, ex ZZ-10), wagon desherbeur et "Portugaise" E-211 en cours de construction, par J.F. Nalet.

Page 4 de couverture : "Eneret", exploitation de tourbe animée au 1/35, par Otto Schouwstra. D'accord, ce n'est pas tout à fait du Zéro... mais ce diorama était à Expométrie à peu près aussi inapprochable que la Joconde...

Photos Michel Lioret

#### SOMMAIRE :

Le réseau de Bernard Guinot	4 - 7
Trois locomotives	8 - 10
Jeu de l'anomalie	11
Cheminées, dômes et sablières	12 - 13
La SD 40-2	14 - 15
Freins de wagons	16 - 17
Traversée jonction Est	18 - 20
Expométrie 98	21 - 25
La Pacific P.O.Midi J.C.R.	26 - 28
Outils à feu	29 - 30
Moyse Huet	31
Montage d'une 141-R en finition laiton-bronze	32 - 33
Diverses précisions	33
Des roues pleines isolées	34
Les petites passions, par J. Archambault	35
Courrier des lecteurs	35
Au fil du rail	37

#### Ont participé à ce numéro:

Charles Amorsi, Jacques Archambault, Jean-Claude Caillaud, Robert Filoche, Raymond Fossati, Bernard Frotté, Gilbert Gaussergues, Bernard Guinot, Gérard Huet, Marcel Le Guay, Michel Lioret, Yvon Millet, Jean-François Nalet, Didier Pred'homme, Jean-Claude Ragot, Pierre Renault, Jean-Michel Vaugouin, Serge Viatte, Pierre Villard

#### Abonnements 99 : spécial Belgique

Nos amis Belges pourront grouper leurs abonnements en s'adressant à M. Jean Berteau Rue de Gozée n° 322 B-6110 Montigny-le-Tilleul, avant le 15 janvier 1999. Un Post-chèque est joint à cet effet dans la revue. Son montant sera de 1342 FB, en incluant 20 FB de frais postaux.

# Un réseau de jardin

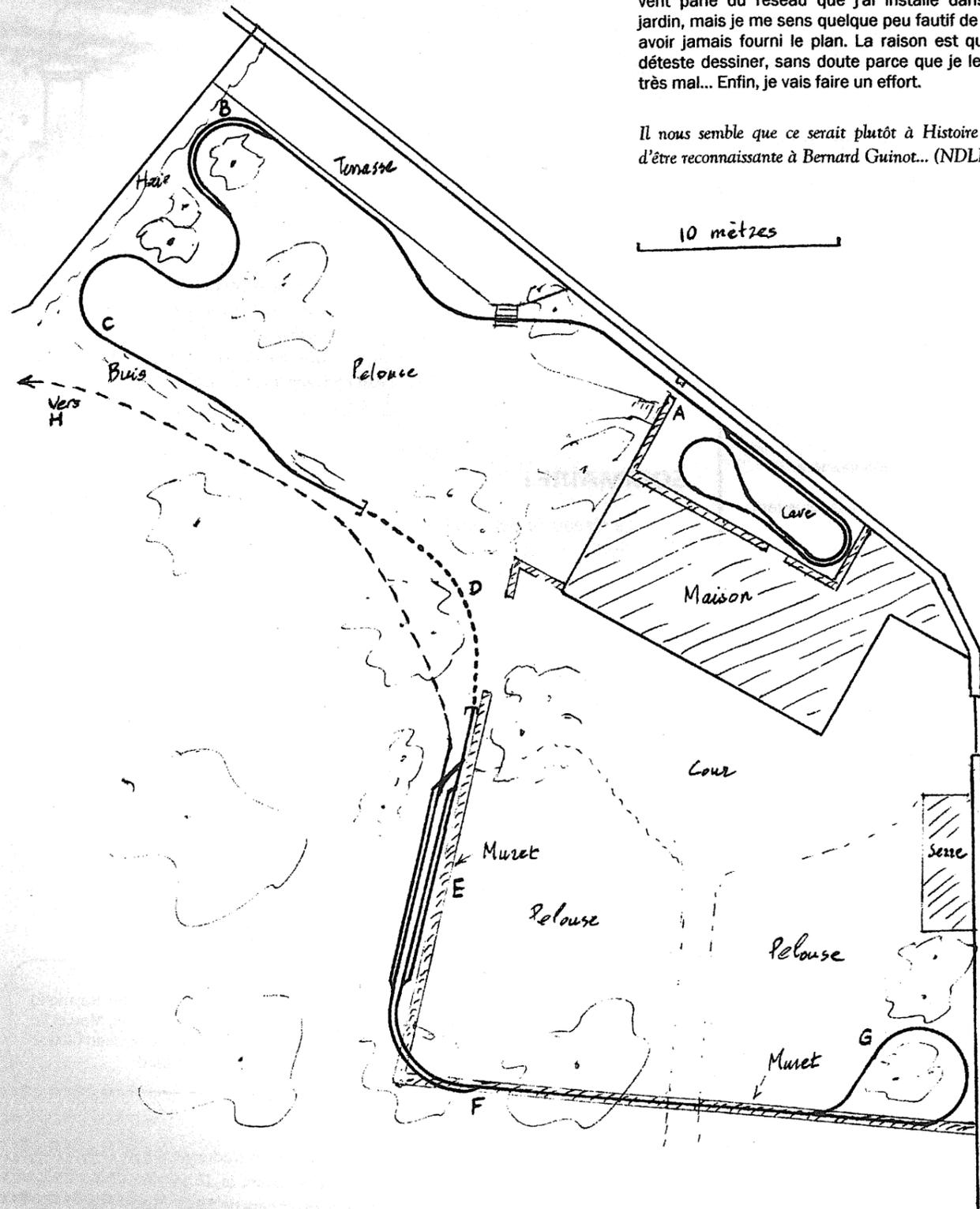
Bernard Guinot

Nombre d'anciens le connaissent bien. Pour les nouveaux dont je fais partie, qui en ont entendu parler et rêvent de le voir, Bernard Guinot nous présente son célèbre réseau de jardin. Avec plan, photos et une modestie à mon avis très excessive... D.B.

Je suis reconnaissant à Histoire d'O d'avoir souvent parlé du réseau que j'ai installé dans un jardin, mais je me sens quelque peu fautif de n'en avoir jamais fourni le plan. La raison est que je déteste dessiner, sans doute parce que je le fais très mal... Enfin, je vais faire un effort.

Il nous semble que ce serait plutôt à Histoire d'O d'être reconnaissante à Bernard Guinot... (NDLR)

10 mètres



L'amorce de la prolongation du réseau, en septembre 1998. Les voies nouvelles sont plus claires.

Le plan de la figure est globalement à l'échelle, mais il y a des simplifications et des interprétations dans le détail, l'entrevoie, par exemple. En envoyant les trains à l'extérieur, j'ai voulu leur permettre des parcours assez longs pour qu'ils aient l'air d'aller quelque part. Cela a conduit à une ligne et à un trafic extensif plutôt qu'intensif. La voie unique permet de rogner sur le travail et le coût. Malgré cela, il m'a fallu faire simple. On aimerait bien reproduire fidèlement une voie réelle serpentant dans la campagne - c'est possible, des professionnels l'ont montré, mais je pense qu'un particulier va au devant de déceptions s'il essaye de le faire, à cause des difficultés d'entretien. Au fond, je me suis approché du point de vue souvent adopté par les amateurs de vapeur vive qui veulent une piste pour voir évoluer leurs machines. Mais c'est là une affaire de goût et je n'en dirai pas plus... Ma ligne est établie un peu au dessus du sol, en général à 10 ou 20 cm. Elle rase les murs et les haies. Elle emprunte aussi le dessus d'un muret qui entoure une pelouse. Construite entre 1960 et 1970, elle est presque entièrement dans son état initial.

Je rappelle que j'utilise une alimentation

par plots, en 24 V alternatif. J'ai souvent dit que la prise de courant par les roues, sur rail de laiton ou de maillechort, ne pose aucun problème avec des bandages en acier et une masse par essieu assez forte (0,8 kg au moins). Je ne doute pas que le deux rails, 12 ou 24 V, conviendrait. Mais, peut être à tort, je craindrais que le continu ne soit guère approprié et que les moteurs à aimant permanent ne compliquent exagérément l'exploitation en voie unique. (Peut-on imaginer une alimentation en alternatif avec redressement à bord ?).

Le réseau dispose de 12 machines de ligne (vapeur), toutes pourvues du même type de motorisation (voir H. d'O 36 à 38) et roulant à la vitesse conforme à leur type sous la tension nominale du réseau, condition nécessaire pour une automatisation simple. Il y a 105 voitures et wagons. Il s'agit (du moins en intention) de matériel SNCF à la date de référence de 1947. Tout a été construit par l'auteur, les plus vieux wagons sont en service depuis 50 ans. Le matériel roulant est intégralement suspendu, à l'exception de deux 140. Les normes de roulement, établies en 1942, comportent un écartement interne de

roues de 29 mm, respecté à quelques centièmes de mm près. Les roues sont un peu plus larges que ne le veut le "fine scale" : 3,9 à 4,0 mm et les boudins de 0,9 mm de haut sont élargis pour limiter le jeu transversal dans la voie à 0,5 mm, l'espace entre rail et contre rail étant de 1,75 mm, en principe. Une normalisation stricte assure le franchissement sûr des appareils de voie les plus compliqués. Il y a 2 TJD, 2 TJS, dont une extérieure, 2 aiguillages triples, ces appareils permettant de gagner de la place.

On prône parfois l'usage de barres d'attelage rigides pour le matériel roulant. C'est un très mauvais système, car tout effort de compression engendre des forces transversales. J'utilise des attelages normaux, les tampons jouant leur rôle. Faut-il rappeler que les ressorts des tampons doivent être très souples et que ceux des attelages doivent être très raides ? On peut ainsi fonctionner à tampons joints et éviter des réactions brutales aux démarrages. Ces remarques sont importantes pour un réseau pentu comme le mien, car dans les descentes, les wagons poussent fortement la machine qui les retient. Je mets aussi un peu d'huile sur les plateaux des tampons.

### Quelques précisions sur le réseau

Pour la partie intérieure, dans une cave, seul a été représenté l'itinéraire formant une raquette. Cette raquette est divisée en 6 cantons protégés par block system : elle peut ainsi servir d'accumulateur à trains attendant leur sortie. Les voies intérieures non représentées comportent des garages à matériel et des circuits de circulation, inutilement compliqués, car ils servent peu. Tout a été prévu pour des trains de 4,5 m de long au plus, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur. Il n'y a, ô horreur, aucune décoration, la voie est cependant ballastée. Elle utilise du rail de 4,5 mm, malheureusement, car c'était le seul que je connaissais à l'époque de construction. Il y a 170 m de voies intérieures, environ.

Les voies extérieures qui figurent en trait plein sur la figure sont (en août 1998) en service. Une extension en trait interrompu

est en construction. Suivons un train qui sort de A. La descente est sévère de A à C, ce qui explique les lacets où la pente atteint 4,5 pour cent, elle se relâche cependant un peu dans l'évitement B. Ensuite la ligne est moins accidentée, mais les paliers sont rares. Elle passe dans un tunnel D, long de 15 m et recouvert d'une dizaine de centimètres de terre et de graviers dans sa partie la plus profonde. On aborde alors l'évitement E, puis, par le talon, la bifurcation F. Le retour, après la raquette G peut se faire indifféremment par l'une ou l'autre des branches de F, car une bretelle permet provisoirement de regagner dans les deux cas l'évitement B. Le fonctionnement est entièrement automatique. La détection de l'occupation des diverses sections est assurée par des interrupteurs à laine souple (ILS), chaque machine étant pourvue d'un aimant (de porte). Des relais font le reste du travail. Quand trois trains sont lancés sur le circuit, ils roulent presque continuellement, quand on en lance davantage, ils

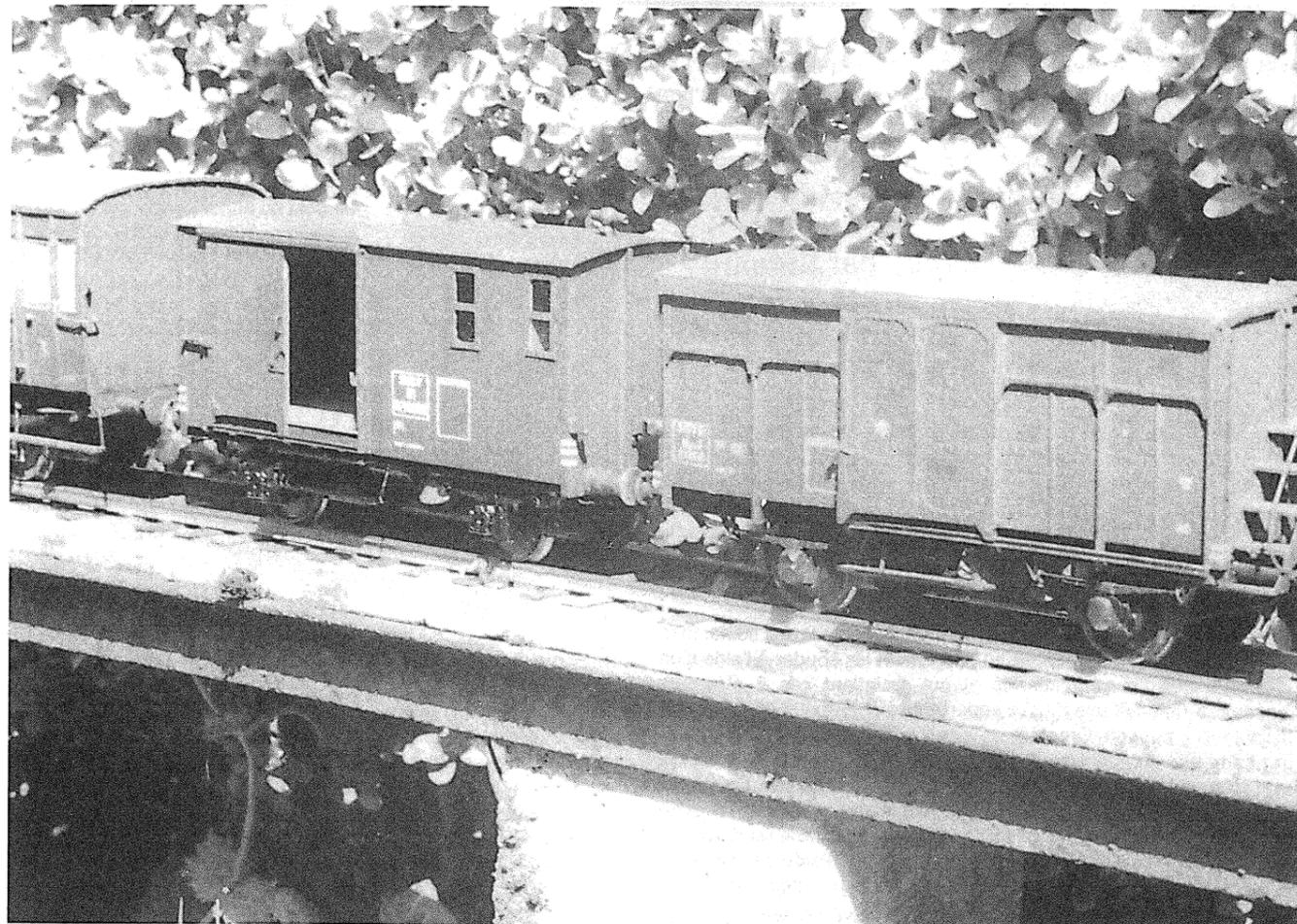
attendent leur tour de jardin à l'intérieur. Sans arrêt, un train met de 8 à 10 minutes à boucler son circuit de 316 m. Il a actuellement 190 m de voie posée.

La prolongation suit un trajet bizarre, la pente du terrain ne m'ayant pas permis de faire autrement. Après avoir franchi la raquette G en venant de B, un train sera aiguillé par F vers une autre raquette H. Il reviendra par G, puis B. Le circuit sera alors porté à 450 m environ et 4 trains pourront évoluer avec de courtes attentes aux évitements. La bifurcation F envoie un train dans la direction opposée à celle par laquelle il est arrivé. L'appareil assurant cette fonction est en service pour tester son endurance et surtout sa résistance aux intempéries. La section entre E et G sera, du point de vue de l'exploitation, équivalente à une section à voie unique repliée sur elle-même: elle ne pose aucun problème particulier pour la sécurité.

Un croisement de du Bousquet, au même endroit, en février 1994. (Il y en a donc deux, peut-être plus, qui sait ? N.D.L.R.)



Page ci-contre : Le passage d'un train mixte (1996)



### Remarques sur les réseaux de jardin

En tant d'années, ma façon de construire la voie a un peu varié, mais le principe est resté le même. La voie est formée d'éléments en forme de plateaux (de fibrociment, quand ce matériau était disponible), de 1,2 m de long, au plus, posés sur des fers en T parallèles, encastés sur des piliers en béton ou simplement posés quand il y a une infrastructure solide.

Il est important de ne pas sous-estimer l'effet des dilatations thermiques. Tout doit pouvoir glisser longitudinalement sans contrainte excessive : les rails sur les plateaux, ceux-ci sur les fers en T, ces derniers sur les piliers... Les éclisses des rails doivent être robustes et libres d'un côté, les liaisons électriques, souples. Les éléments de fers en T ont une longueur qui varie de 2 à 6 m. Ils sont éclissés avec des bandes de métal (acier, laiton, ou inox de récupération...). La visserie, de 5 ou de 6, est maintenant en inox. Dans les alignements, il faut laisser de loin en loin (10 m, par exemple)

une éclisse non serrée. Dans les courbes, ou en leur proximité, c'est inutile, elles avalent les dilatations.

Par quoi remplacer le vieux fibrociment bourré d'amiante ? Un ami m'a indiqué l'Eternit de 6 mm, il y a des lames spéciales pour scie sauteuse afin de le découper. Pour ma part, j'ai essayé le PVC gris de 5 mm (fourni par Weber) qui se travaille facilement, mais qui coûte bien plus cher : 50 francs environ par mètre de voie simple.

La principale cause de déraillements ne saute pas aux yeux : c'est le gauchissement de la voie. Même avec la suspension du matériel, il ne faut pas qu'il soit exagéré. Pour le détecter, j'ai construit un petit chariot avec un essieu fixe, l'autre pivotant autour d'un axe longitudinal. Le pivotement est amplifié et l'instrument est étalonné en le plaçant sur un marbre, pour le zéro, et en le faisant rouler sur des cales d'épaisseur connue. Il mesure ainsi l'écart du point de contact d'une roue par rapport

au plan des trois autres. Malgré la rusticité de l'engin, il est exact à mieux que 0,1 mm près. Avec l'empattement de 15 cm que j'ai adopté, je considère qu'un écart de 0,5 mm ne doit pas être dépassé. Il y a deux actions possibles : niveler les fers avec des cales entre les piliers et leur aile, insérer des cales (découpées dans des chambres à air) entre les fers et les plateaux. Les défauts se produisent évidemment aux joints des plateaux de voie, une bonne précaution est de ne pas faire coïncider ces joints avec ceux des fers en T.

Une remarque sur l'exploitation. Il faut inspecter la voie avant usage et retirer les obstacles. Mais cela ne suffit pas : il faut l'essuyer avec un chiffon pressé avec deux doigts sur les deux rails. C'est un coup à prendre et un bon exercice d'assouplissement. Bien rodé, on en essuie 10 à 20 mètres à la minute.

**Bernard Guinot**

Mon hectare de jardin est en ce moment fouetté par des rideaux de pluie. Il doit y avoir un coup de vent au large. Bernard Guinot sait pertinemment de quoi il s'agit. Pour les terriens, disons que l'ambiance y devient franchement

désagréable. Mes deux locomotives sont sagement alignées non loin de moi sur un bout de voie Peco, et tout ceci me laisse rêveur... Les enverral-je un jour affronter les éléments ? Pourquoi pas, si je trouve le temps... D.B.

## TROIS LOCOMOTIVES

Bernard Frotté, Pierre Renault,  
Charles Amorsì et Raymond Fossati

Ces trois machines, qui reflètent divers aspects de l'activité de nos lecteurs, nous sont présentées par leurs auteurs.

### J'ai construit la CC 72000, par Bernard FROTTE

Cette machine, citée comme " la plus belle des Diesels Françaises " (voir La Vie du Rail n° 2206 du 10 Août 1989 ) est livrée en Kit par l'Atelier 43 à LYON.

J'ai commencé par construire les 2 bogies qui sont constitués par un ensemble de 86 pièces par bogie, en fonderie laiton. Le montage du cadre de bogie, longerons et traverses se fait assez bien en veillant bien au parallélisme et à l'équerrage avant le soudage de l'ensemble, à l'aide d'un gabarit que j'ai fabriqué.

La pose des boîtes d'essieux et de la suspension qui est fonctionnelle demande du soin et une étude de ressorts sera faite à la demande car il leur faut de la souplesse malgré le poids de l'ensemble qui va chercher dans les 3,5 kg.

La construction de la caisse demande également des soins. Bien ajuster ensemble les 6 pièces en fonderie et les souder à l'aide d'un montage que j'ai confectionné et qui maintient ces 6 éléments ensemble. Cela fait une masse importante à chauffer et je l'ai soudée à l'aide d'un petit chalumeau.

La toiture de la caisse est constituée de 2 tôles sur le dessus, 2 sur chaque côté, 8 entretoises et 2 bandeaux latéraux profilés et fraisés en laiton. Le tout est à souder ensemble en vérifiant l'équerrage et le parallélisme, un montage posé sur un marbre rend service. Les persiennes au nombre de 28 sont à poser à l'aide de colle où à souder, j'ai préféré les coller pour éviter les bavures de soudure. Les flancs sont assez fragiles à cause de l'ajourage, j'ai ajouté à l'intérieur une charpente en cornière de 3 mm conforme à la réalité, ce qui donne la rigidité nécessaire.

Avec le kit sont fournies les hélices des ventilateurs, je les ai mises en place. Ils ne sont pas motorisés, mais cela peut se faire. L'aménagement intérieur demandait une cloison entre cabines et caisses. Je l'ai fabriquée et aussi un couloir de circulation entre l'ajourage des parois car on distinguait la mécanique et d'autres détails au travers de cet ajourage.

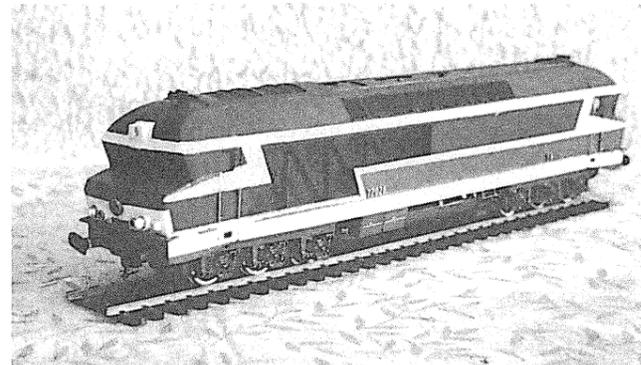
Le kit ne comportait pas les accessoires de dessous de caisse. J'ai fabriqué le grand réservoir à combustible en tôle de laiton de 5/10, les autres en faisant un modèle, un moule pour chacun, et les pièces coulées en résine ensuite.

Le problème de la motorisation n'est pas négligeable, compte tenu des particularités des bogies. Elle n'est pas prévue dans le Kit, plusieurs solutions se présentent. Avant de prendre sa décision, il est important de définir l'utilisation imposée au modèle.

Dans son catalogue, Atelier 43 propose les références suivantes:

- ME1: bogie à 1 seul essieu moteur suspendu (bon marché)
- ME5: bogie à 2 essieux moteurs suspendus (plus onéreux)

### Un Diesel, enfin ! diront certains.



- ou commander un mécanisme spécifique à AT43, par exemple à 3 essieux
- ou construire soi-même son propre mécanisme, par exemple avec motoréducteur Faulhaber 2020 B 012 S.
- ou motoréducteur AMZ.

A ESSEN, à l'occasion de l'Expo de ARGE-SPUR-0 en Mai 1997, j'ai eu l'occasion de parler de motorisation des CC Diesel françaises avec Monsieur Albert MUNZ de AMZ. Ce fournisseur a créé une fiche technique et a construit sur commande plusieurs moto-réducteurs. Prévu au départ pour la CC 65000, j'en ai mis 2 sur la CC 72000 et le résultat est satisfaisant. Sur le réseau modulaire elle tracte une rame de 7 voitures Elletren. Le problème est que ces moto-réducteurs sont chers, pour une puissance limitée.

L'éclairage des phares et feux à un intérêt, compte tenu de leurs particularités.

Je l'ai réalisé avec 2 formules :

- Une 1<sup>ère</sup> pour la vitrine, avec inversion des feux manuelle sur batteries.

- Une 2<sup>ème</sup> automatique à l'aide de l'électronique de Raymond FOSSATI qui positionne les feux en fonction du sens de marche, dès le démarrage avec 5 volts.

Quand à la peinture je me suis procuré les 2 teintées bleues chez Interfer et j'ai effectué celle-ci à l'aérographe. Ce sont les parties blanches qui sont les plus difficiles à réussir.

Si des modélistes veulent des précisions complémentaires ils peuvent prendre contact avec moi.  
Tél.: 04 74 87 25 07

Bernard Frotté

Ci-dessus et ci-contre : photos  
Bernard Frotté

### Une Pacific Nord, par Pierre Renault

Nous l'avons vue à plusieurs reprises sur les couvertures d'Histoire d'O. Pierre Renault nous conte ici sa longue gestation.

Ce qui suit n'a pas d'autre but que d'encourager certains de nos amis qui auraient abandonné un modèle inachevé dans le fond d'un placard peut-être.

Le virus modéliste s'est manifesté en 1948. Un de mes collègues, ingénieur électricien, avait commencé à se pencher sur cette question mais, à part quelques très beaux dessins parfaitement cotés, ses projets n'avaient pas été plus loin.

Le dédicé s'était produit et j'ai acquis chez le dépositaire Fournereau en Normandie les pièces élémentaires nécessaires à la réalisation d'une Pacific Nord. Choix motivé par un ouvrage assez détaillé



que je possédais sur cette machine, et qui traînait depuis plusieurs années.

Avec des moyens plutôt dérisoires : une perceuse et un fer à souder sur le coin de la table de cuisine, la construction avançait bien, au bout de quelques mois il ne restait à exécuter que la motorisation et les embiellages.

Entre les séances de travail, le modèle reposait sur le haut de la bibliothèque, en principe à l'abri des maladresses. C'était sans compter avec le chat de la maison qui s'était installé là-haut pour dormir, et un soir en rentrant tout était par terre : des pièces dessoudées et des roues voilées. Vu l'ampleur des dégâts, la réaction fut rapide : tout dans une boîte à chaussures, et au grenier.

Les années passant, j'avais oublié ce modèle à tel point qu'entre de multiples occupations j'avais pris goût au modélisme naval et, après la réalisation d'un beau modèle de vaisseau du 3<sup>ème</sup> rang, j'envisageais d'en construire un autre.

Là, ma femme m'a arrêté net en me rappelant cette loco qui dormait depuis tant d'années, 38 exactement ! puisque nous étions en 1986.

J'ai dû retrouver des plans qui ne valaient pas ceux d'origine, mais ce livre si riche en photos avait disparu.

Ressouder les pièces dessoudées,

passer encore, mais dévoiler les roues motrices était plus délicat, mais faisable quand même. Par contre les fusées à cette époque étaient à cannelures et après quelques démontages les moyeux s'étaient agrandis. Pour bloquer les roues, pas d'autre ressource que de ressouder une bague à l'intérieur pour loger une vis à "cul d'œuf". l'embiellage terminé, il restait à réaliser la motorisation. Je m'étais fait vendre, et rouler tout à la fois, un moteur livré en deux parties, stator à aimant permanent et rotor à trois pôles. C'était presque une gageure de centrer parfaitement l'ensemble, mais je constatais un entrefer trop important - 0,8 mm - et cette cochonnerie consentait à démarrer à 4 A minimum sous 12 V à vide en dégageant plus de chaleur que de puissance.

J'ai renoncé à animer la machine qui devenait un modèle de vitrine, c'était un moindre mal, n'ayant pas encore de réseau et pour cause à cette époque.

Le virus ayant quand même fait son chemin, j'ai mis en chantier une rame de trois voitures à bogies pour rapides et un fourgon pour constituer un ensemble homogène, bien que statique. Ensuite ont vu le jour une rame marchandises, puis une Prairie 131-T Est, présentée au musée de Mulhouse, toujours pour un ensemble complet.

Après réalisation d'une rame de banlieue puis de la 230-T Ouest - matériels décrits dans ces pages - séduit par les motorisations K.Z., j'ai repris cette sacrée Pacific pour y monter un motoréducteur 10-H-02.

Le châssis était à transformer en grande partie - on en jugera en examinant la photocopie des schémas proposés par Loco-Revue dans son n° 49 de mai 1947, alors qu'à cette époque Fournereau livrait déjà pour ses modèles des moteurs compacts. Le schéma concerne une 141-P, mais le système devait être le même pour les autres types de locos.

Par chance, les côtés de châssis étaient assemblés par des entretoises à vis, mais les boîtes d'essieux étaient de simples douilles soudées. Pour les roues, les sur-épaisseurs rajoutées étaient à éliminer. Toujours sympa, Jean-Claude Ragot m'a réusiné les moyeux, il me restait à réduire la hauteur des boudins et à accentuer l'angle extérieur de ceux-ci. Tout l'embiellage a été refait plus finement et quelques détails ajoutés.

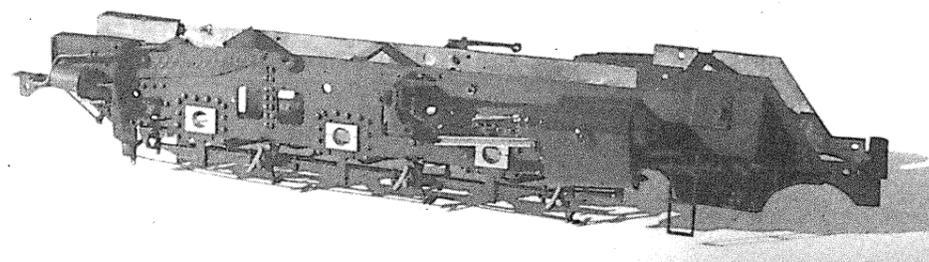
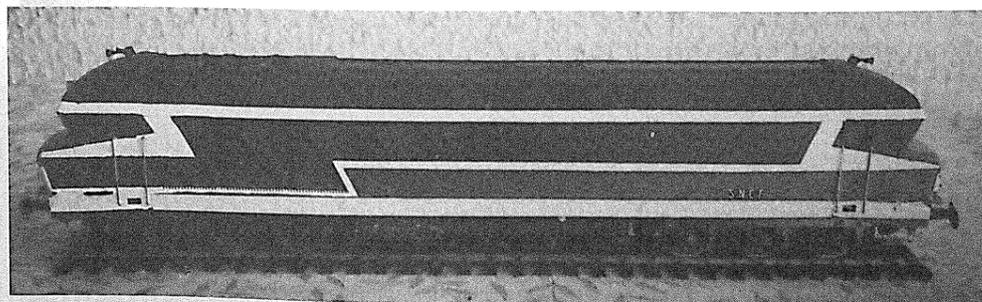
On était en 1995 et tout marchait bien, sauf que cette machine n'aimait pas aborder les aiguillages en pointe, l'une des roues du bogie se trouvant très légèrement voilée, d'où nécessité de remplacer les quatre et de modifier en partie le bogie pour les pa-

liers. La longue gestation était finie et depuis sa mise en chantier il ne s'était écoulé que... 47 ans ! C'est ça la persévérance.

Pierre Renault

En haut : la Pacific de Pierre Renault et sa rame de voitures Nord.  
Ci-contre : le châssis revu, corrigé et peint.

Photos Pierre Renault



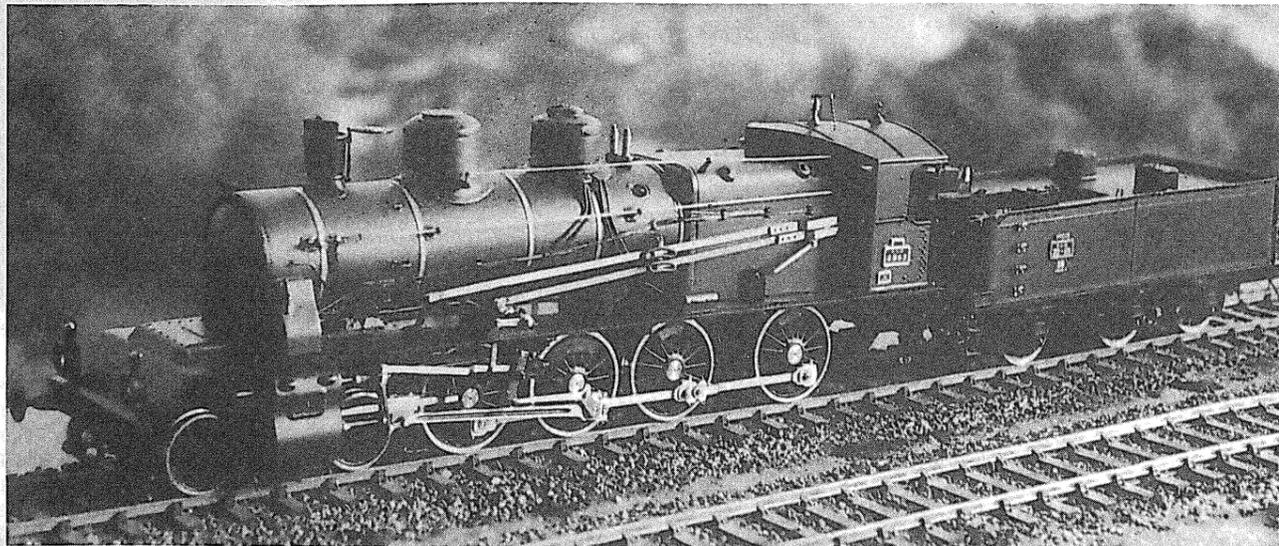
## La 240-A P.L.M. de Charles Amorsi et Raymond Fossati

En lisant le dernier Bulletin du Cercle, je suis tombé en arrêt devant cette 4700, tout en pestant devant ces photos où l'on ne distinguait pas grand chose des détails de cette petite merveille. Raymond Fossati nous convie donc à examiner l'objet de plus près.

Est-il nécessaire d'ajouter qu'à côté de ces messieurs,

nous nous sentons un "petit bricoleur", comme disait naguère Jacques Nastorg ? Mais tant pis : nous continuerons à bricoler, sans trop de complexes. On nous a promis des photos de détail de l'engin. Elles ne nous sont pas parvenues au moment où nous mettons sous presse.

D.B.



Mon ami Charles Amorsi et moi-même ne sommes pas artisans et en ce qui concerne ladite loco c'est une envie, je dirais même un caprice qui nous a fait choisir ce modèle, car nous sommes originaires de Nice où le P.L.M. était Roi en ce qui concerne la vapeur et, sans être chauvin, je trouve que les locos de cette région ont un racé, une élégance que n'ont pas les autres régions, à part la 241-A de l'Est.

Comme il est dit dans le Bulletin, Monsieur Amorsi est très bien connu dans le monde du 1/20<sup>ème</sup> avec ses superbes locos 141-R, 241-P, 232-U et Forquenot. Il exposait à Vierzon, mais par caprice nous avons voulu nous essayer au 1/43<sup>ème</sup>. En cela, je pense que nous n'avons pas mal réussi et ce pour un premier essai, notre loco n'est pas trop mal conçue, elle rend bien le modèle réel. Peut-être les puristes y trouveront-ils certains défauts, mais pour nous c'est

notre enfant chérie.

Pendant que mon ami Charles confectionnait les outils pour l'emboutissage des dômes, le cerclage des bandes de roulement, le tournage des roues, le réducteur, les coussinets des axes, l'isolation des roues à la jante, le chromage des bandes de roulement, la tringlerie représentant les freins, les équerres de suspension, les ressorts des tampons etc., nous avons fait confectionner l'embellissage dans de l'acier et ce par découpe à l'eau. Ce procédé est très efficace car en 15 minutes une plaque de 60 x 40 est découpée. Bien entendu, il faut reprendre et usiner les pièces pour leur donner un fini impeccable, mais grâce à la découpe, c'est un gain de temps très appréciable.

Quant à moi, je m'affairais aux plans qui devaient servir à la découpe chimique, plans à l'échelle 3 et réduits sur pellicule photo-

graphique, procédé courant que tous les modélistes connaissent. Une fois les plaques gravées, il faut détacher les pièces, les ébavurer et procéder au montage par soudure, soit à l'argent soit à l'étain.

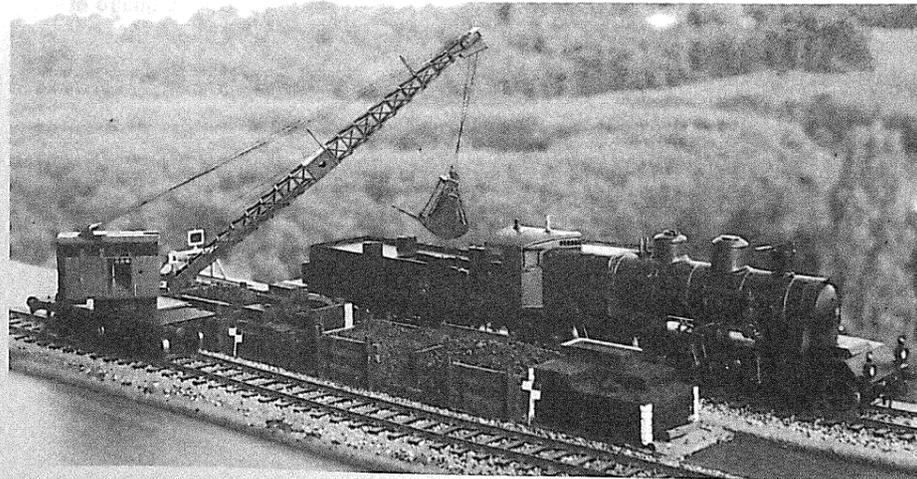
Quant à la peinture, nous l'avons confiée à un autre ami, en l'occurrence Monsieur Agry de Soissons, qui a donné la touche finale à notre modèle.

En ce qui concerne le châssis moteur, inutile de vous préciser qu'il a été réalisé en finition horlogère de par le métier de Monsieur Amorsi. Ledit châssis est entièrement démontable, le tout taraudé et vissé. Le calage des roues est assuré par une vis de repérage, donc aucun problème de ce côté au remontage. Le châssis moteur a été essayé en tractant 6 voitures Pullman. Le moteur est un "Minimotor" d'origine Suisse.

J'ai adjoint un éclairage électronique de ma fabrication et il se monte entre les longerons du châssis moteur. Un bruiteur, de mon cru également, est installé dans le tender, avec à l'arrêt bruitage de la pompe et en marche halètement en fonction de la vitesse de la loco. Ce halètement est produit par un cache collé à l'intérieur d'une roue motrice et, à chaque passage d'une cellule ayant l'apparence d'un transistor, le halètement se fait entendre. L'effet est très réaliste, beaucoup de nos amis en sont pourvus.

Dans l'avenir, peut-être mettrons nous en chantier une 140 P.L.M., ou bien une 230, qui sait ? Tout cela dépendra de notre humeur et de notre vaillance. De toute façon, nous ne manquerons pas de vous en tenir informés. A bientôt peut être...

Charles Amorsi et Raymond Fossati



## JEU DE L'ANOMALIE

Nous avons eu cette fois trois bonnes réponses, toutes curieusement datées du même jour - heureusement que nous n'avons pas à tenir compte de la date de la poste ! : celle de Marcel Le Guay (hors concours), et celles de Didier Pred'homme et Yvon Millet.

Seulement de mémoire, je pense qu'il s'agit de la voie de remisage d'une draine de l'équipement.

Didier Pred'Homme

Votre bout de voie est destiné à garer des lorries ou une draine légère pour rendre voie libre téléphonique.

Marcel Le Guay

Le nouveau rébus proposé est beaucoup plus simple car, ancien du service V.B. de la SNCF, j'ai très bien connu ce genre d'installation, très souvent implantée à côté d'un abri de cantonniers de la voie, abri où ces derniers pouvaient ranger leurs outils, voire prendre leur casse-croûte.

Ce petit bout de voie, dont il existe encore quelques exemplaires sur les lignes dites secondaires, servait tout simplement aux agents d'entretien des voies à garer les lorries ou autres véhicules légers, poussés à bras d'homme ou remorqués par des draines. On peut encore en trouver dans certaines gares, toujours à côté des abris de cantonniers (appelés aussi abris de brigades - de cantonniers bien sûr), où l'on gare encore les engins de transport

légers précités.

A une époque déjà lointaine, ces petits garages - car c'est bien de cela qu'il s'agit - permettaient aussi de garer les draines légères à l'aide du dispositif de retournement dont elles étaient munies, et de deux coupons de rail de longueur adaptée posés sous l'engin, dans la voie. Cette utilisation a, aujourd'hui, disparu depuis longtemps.

Ici il s'agit, c'est certain, d'un garage dit "de pleine ligne" ; il doit y avoir tout près un de ces fameux abris de cantonniers. J'emploie ici ce terme de cantonnier car ce fut, très longtemps, le vocable officiel accordé au personnel travaillant à l'entretien des voies. A une époque, il était fait usage du nom de poseur, puis, vers 1950, de cantonnier-poseur et, à partir de 1972 - époque de la réforme des structures de la SNCF - d'agent d'entretien de la voie, appellation beaucoup plus académique !

Enfin, pour conclure, ces petits garages, de moins en moins ou plus du tout utilisés, sont restés en place. Le temps et la végétation finiront par les cacher à nos regards.

Yvon Millet

Plus grand chose à dire après cette réponse, si ce n'est préciser l'emplacement de la chose : en l'occurrence, à la halte de Traou Nez, entre Pontrioux et Paimpol, d'où l'aspect maritime des lieux détecté par J.F. Barrié (voir p. 35). Ces garages étaient encore utilisés pour le garage des draines à une date assez récente (voir Voies Ferrées n° 63 p. 52).

Il y en a un tous les 10 km environ entre Paimpol, Guingamp et Carhaix, et ils sont encore employés pour le stockage d'objets divers (traverses... observées en octobre dernier). Par contre, pas trace d'abris de cantonniers dans les parages de ces garages. N'ont-ils jamais existé, ou ont-ils disparu ?

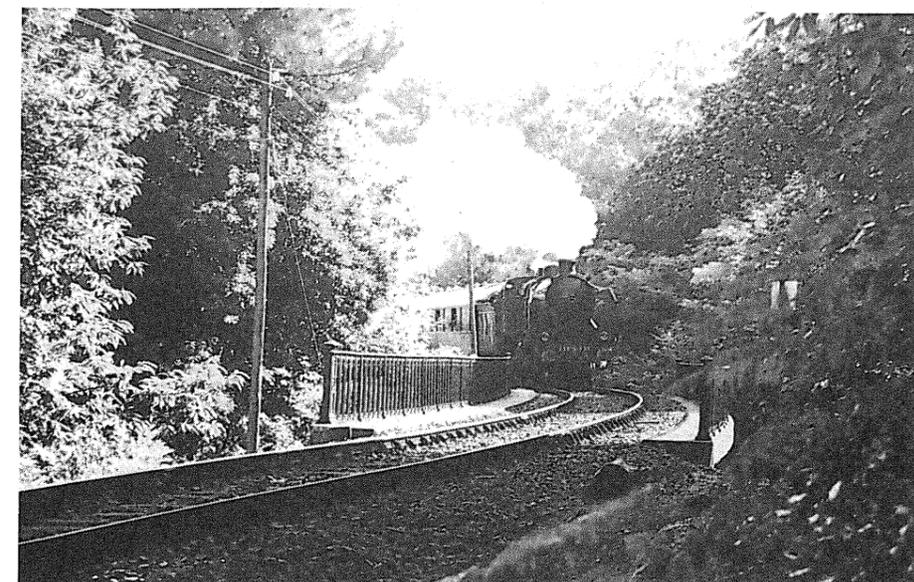
Cette halte dessert la "Maison de l'Estuaire", ancienne maison Sezec - celui de "l'affaire" - où l'on sert aux passagers du train touristique des crêpes arrosées de cidre, au son de la bombarde et du biniou. De nos jours, ce genre de prestations contribue à remplir les rames, et donc à rentabiliser - il le faut bien - les circulations vapeur...

A bientôt pour une autre énigme.

D.B.

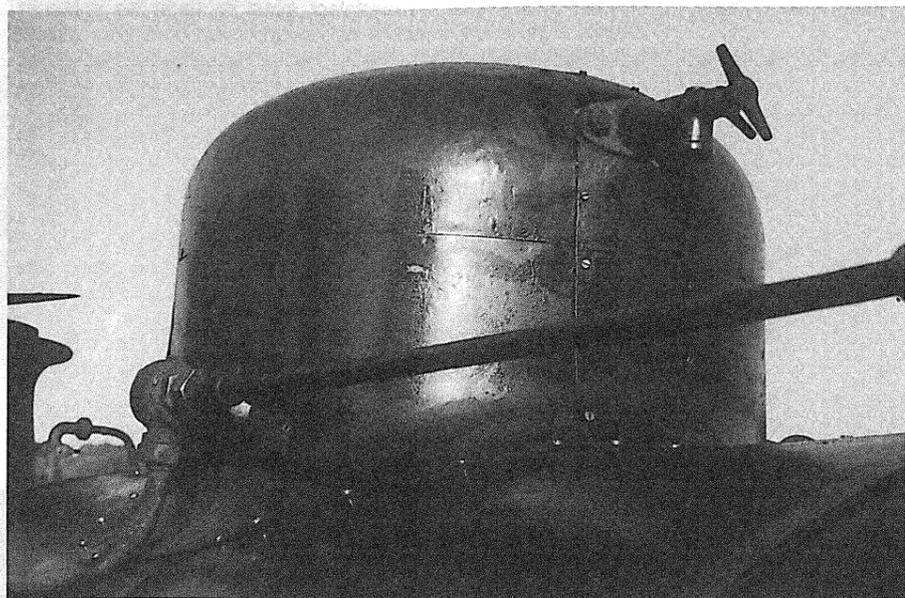
En haut : le même garage vu de l'autre côté. En bas : quelque temps plus tard, la 230-G-353 pointe son museau de l'autre côté du petit viaduc.

Août 1998, photos D.B.



Suite du n° 76

Suite et fin de l'article de Jean-Claude. Fin toute provisoire, car il nous entretiendra dans les prochains numéros de la fabrication des emblages.



Le dôme de la 230-G-353. Encore elle, me direz-vous. Mais c'est la seule machine à venir régulièrement à portée de mon objectif.

On notera que l'enveloppe est en tôle mince, fixée à l'enveloppe de chaudière par des vis.

En haut, robinet de prise de vapeur, en bas à gauche, prise de vapeur du souffleur avec sa tige de commande venant en ligne droite de l'abri. Celle de la pompe à air est symétrique sur le côté droit. Disposition semblable sur nombre de machines P.O., dont les Pacific Chapelon.

## Dômes et sablières

La même méthode que pour la cheminée sera appliquée à ces pièces. Seule différence, il n'est pas nécessaire de percer, la réalisation massive n'ayant aucun inconvénient.

La forme de ces pièces comporte en général une partie cylindrique (parfois conique, mais inversée par rapport à la cheminée), surmontée d'une calotte sphérique, ou circulaire avec un rayon de raccorde-

ment et un plat sur le dessus. Le tout sur la collerette (fig. 8/1 et 8/2).

## Réalisation par éléments

Elle peut être faite par des rondelles empilées (fig. 9/1) ou monobloc au tour ou à la perceuse. Dans ce cas, il faudra comme pour la cheminée faire une queue de reprise, de préférence côté calotte. Vous pouvez en profiter pour exécuter un trou borgne de  $\varnothing 2,5$  taraudé à 3 qui servira pour la fixation sur le tube de chaudière

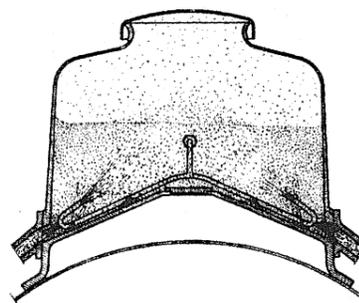
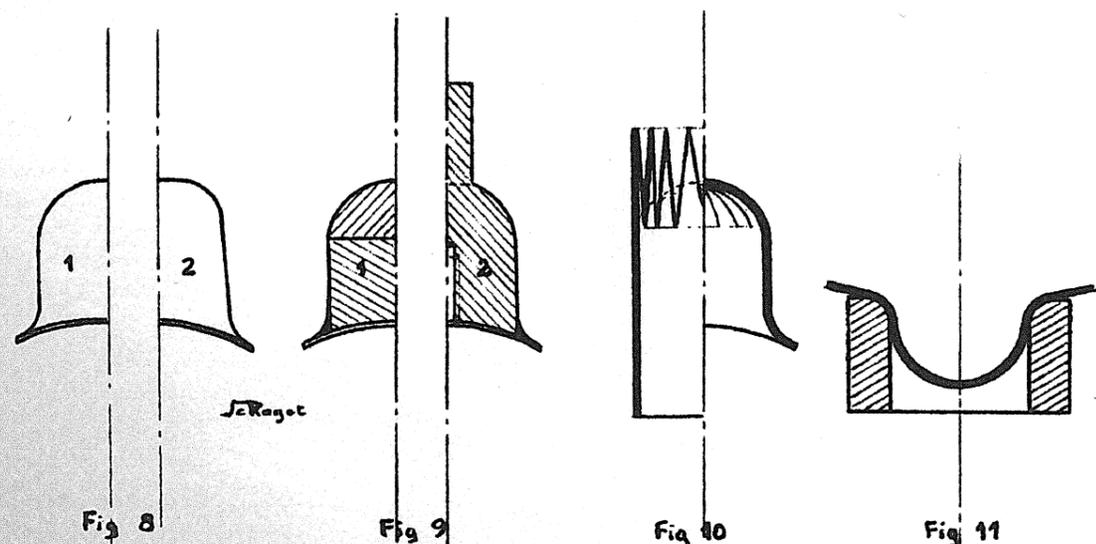
(fig. 9/2).

Exécuter ensuite le rayon de raccordement avec le tube de chaudière à la lime demi-ronde.

La réalisation de la collerette se fera comme pour la cheminée.

## Réalisation monobloc par usinage

Identique à la cheminée en utilisant la queue de reprise pour le fraisage et en dernier tronçonnage sur le tour.



Détail du départ de la sablière ci-dessus. Difficile à reproduire intégralement, même en Zéro !

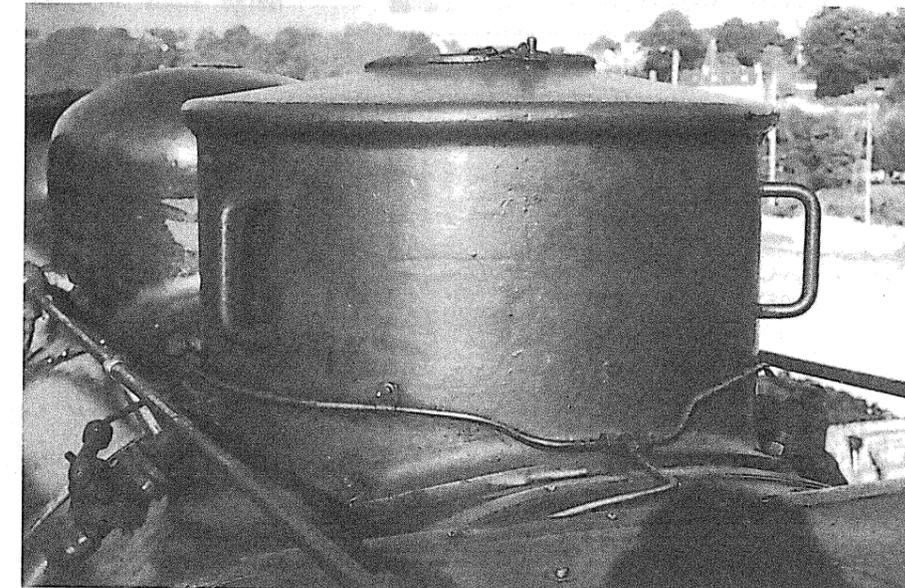
Le boulon au dessus du départ est probablement un vestige de la période hydraulique de la sablière, l'eau étant introduite directement dans le corps de la sablière : voir le schéma ci-dessus.

Pontrioux, août 1998 Photos D.B.

## Réalisation par chaudronnage

Vous avez le choix entre deux solutions :

- Partir d'un tube en cuivre comme pour la cheminée et réaliser la calotte en découpant des pointes dans la partie correspondante du tube (fig. 10). Ces pointes sont ensuite rabattues au marteau à la forme recherchée, éventuellement, pour plus de facilité, sur un noyau exécuté à la demande. Souder ensuite tous les raccords et terminer la forme à la lime. La collerette sera exécutée comme indiqué pour la cheminée.



Sablière de la 230-G-353.

Contrairement au dôme, la sablière est en métal (acier ? fonte ?) moulé. La collerette est venue de fonderie et est nettement plus épaisse que celle du dôme.

Cette sablière fonctionnait à l'origine à l'eau chaude (sablière hydraulique Lambert : voir à Mulhouse la reconstitution de la 141-TA). Elle fonctionne depuis une date indéterminée à l'air comprimé, dont on voit les tuyaux d'amenée.

Noter aussi le couvercle en tôle mince.

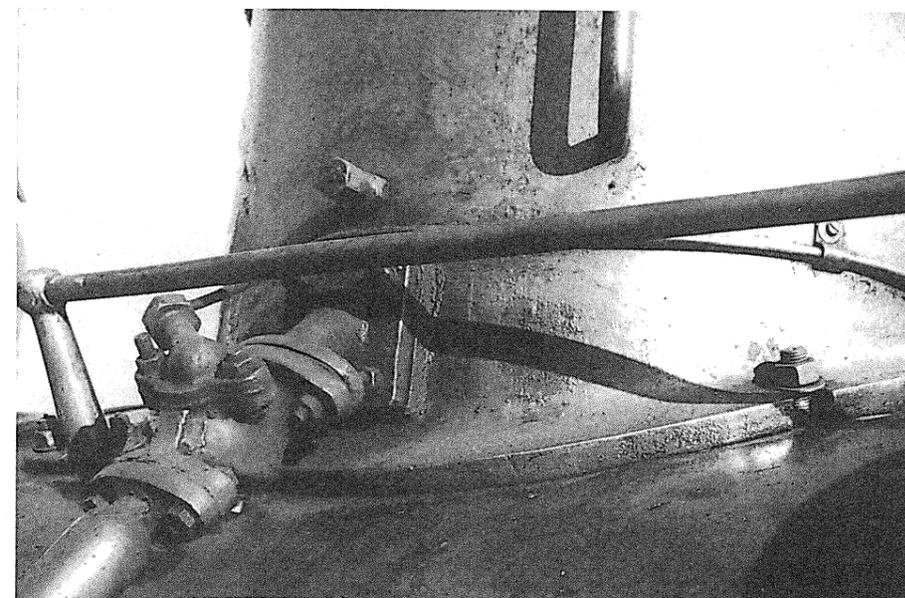
- Partir d'une planche de cuivre recuit de 7, 8 ou 10/10, et former au marteau à boule une cuvette en prenant appui sur une forme creuse exécutée à la demande (fig. 11). Cela demande déjà une certaine application pour arriver à un bon résultat.

Recuire très souvent car le métal subit dans ce cas un allongement important qui va l'écraser rapidement. La collerette sera faite comme précédemment.

## Cas particulier : formes oblongues et éventuellement carrées ou rectangulaires

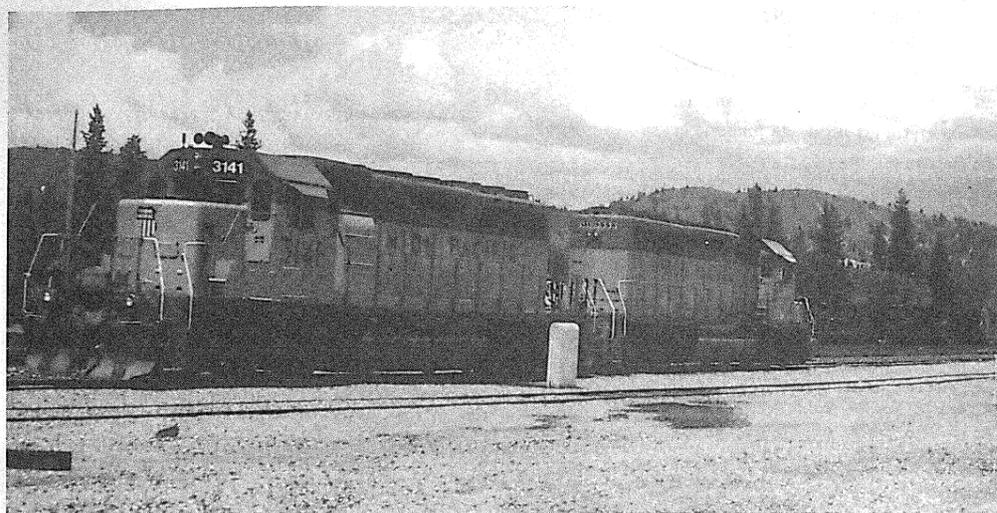
Par usinage, on reprendra la méthode utilisée pour la cheminée double. L'exécution chaudronnée demandera quant à elle une maîtrise parfaite du travail. A réserver aux spécialistes.

Terminer votre ouvrage par la réalisation des couvercles boulonnés ou articulés et des éventuels couvre joints qui seront rapportés dans la majorité des cas.

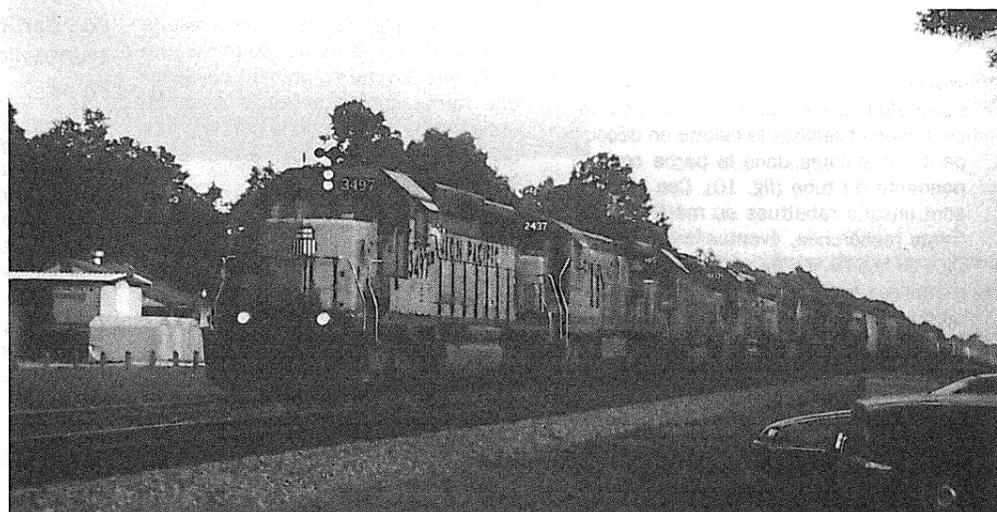


Voir H. d'O depuis le n° 70

PORTOLA California  
30 juin 1995  
SD 40-2 n° 3141 et  
3333 de l'Union Pacific,  
jaunes et noires comme il  
se doit.  
Les visiteurs d'Expomé-  
trique ont pu admirer  
cette photo en grand for-  
mat et en couleurs.  
On y voit les quatre faces  
des SD 40-2.



FOLKSTON Georgia  
20 avril 1998  
Une, deux, trois, quatre,  
cinq, six, sept ! Peut-être  
quelques unes sont-elles en  
véhicule ? La 3497 est  
une SD 40-2.



FOLKSTON Georgia  
21 avril 1998  
N° 5917 GE B 36-7  
N° 8104 EMD SD 40-2  
Vu le gabarit des ma-  
chines, le wagon est fran-  
chement monstrueux !  
Livrée du CSX : gris clair  
et bleu (un peu dans le  
genre de l'ancien Nord-  
Sud parisien), museau, ta-  
blier et inscription sur la  
cabine en jaune.



**Attelages**

Automatiques et fonctionnels, à construire en laiton ou acier suivant les dessins joints. Bien ajuster pour un bon fonctionnement sur la machine. Respecter la distance crochet-traverse, et percer le bloc support d'attelage situé sous le châssis Ø 3. Fixer avec une vis

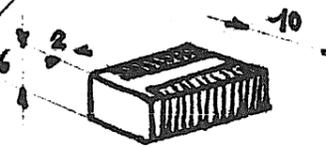
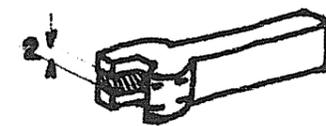
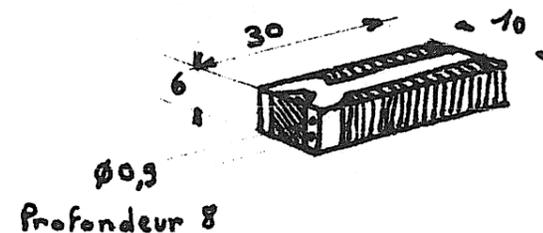
de haut en bas en laissant un petit jeu. Façonner et mettre en place la goupille de verrouillage sur le levier de commande, ajuster le tout jusqu'au fonctionnement parfait.

**A suivre : les bogies**

**Attelage automatique U.S.A. Fonctionnel**

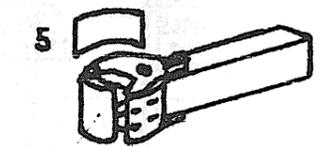
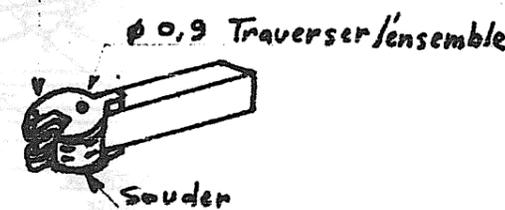
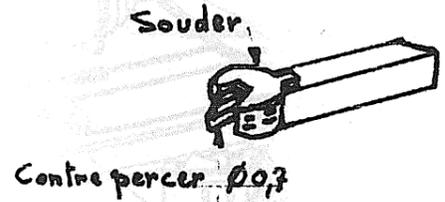
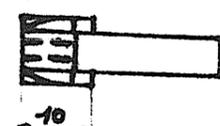
Voir détails et cotes sur plan général et photos

**Montage**

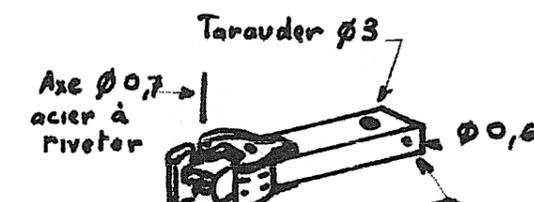
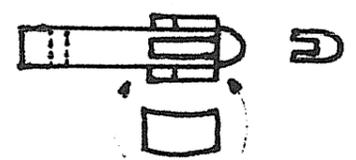


Ajuster dans la mâchoire -  
Solder sur place (leger) et contre  
percer - dessolder

Pièces symétriques à souder  
dessus et dessous la barre principale



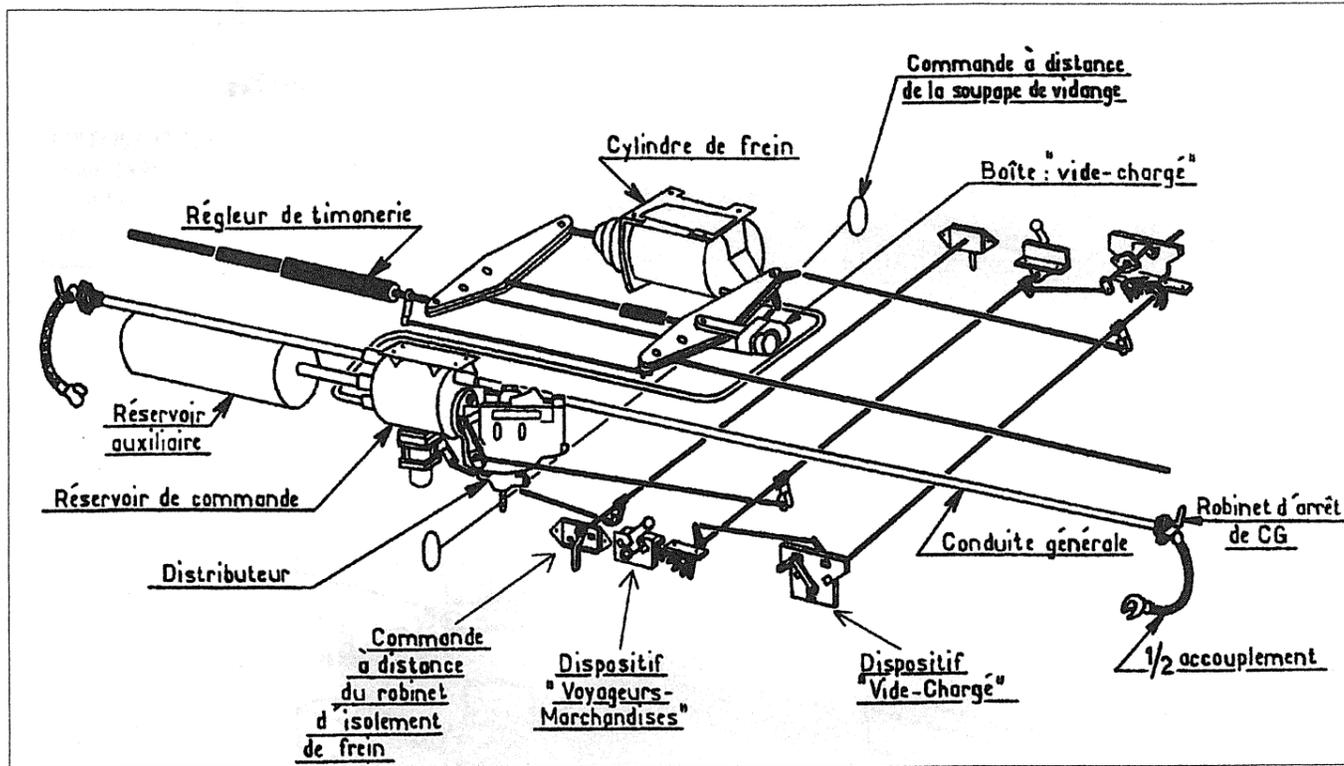
Ajuster dans la mâchoire. Mettre l'axe  
en provisoire et le crochet en position  
de fermeture. Contre percer sa fixation  
par le trou Ø 0,9



Ressort de mise au centre  
de l'attelage sur la  
machine (former sur place)

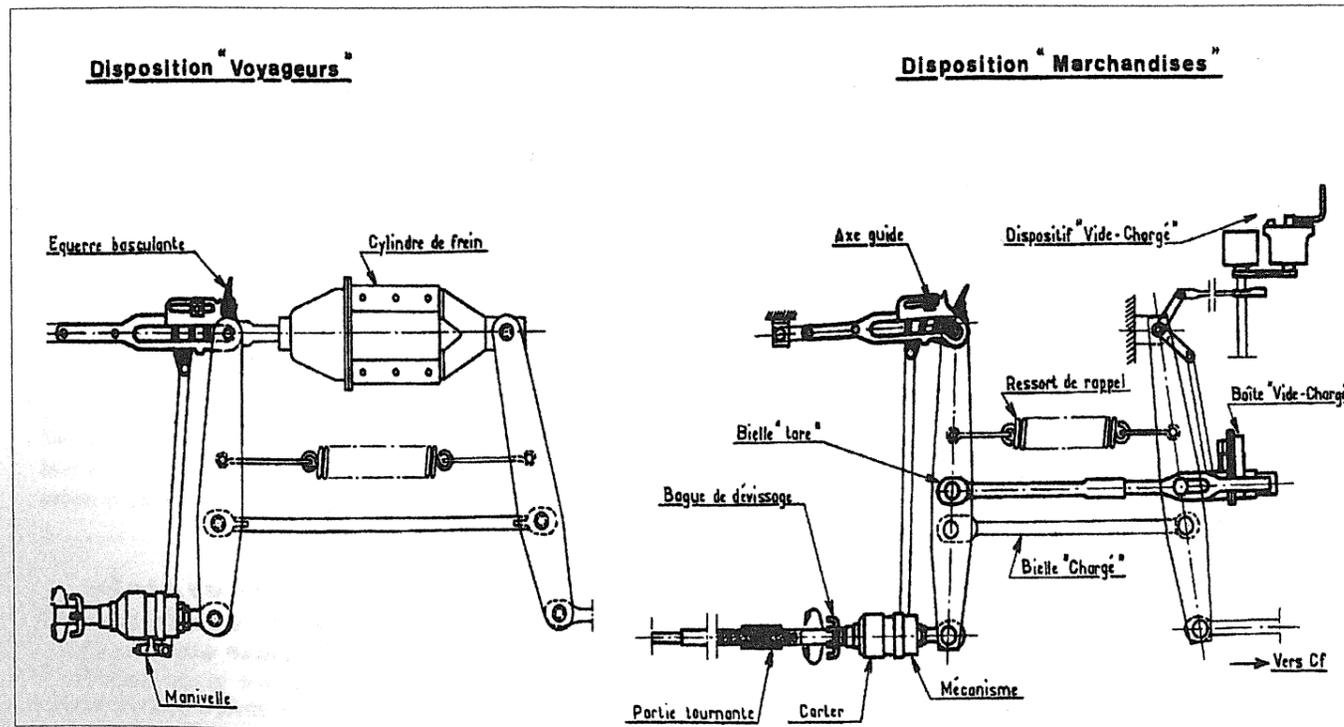
# FREINS DE WAGONS Daniel Berthélemy Didier Pred'homme

Notre appel a été entendu, et Didier Pred'homme nous a envoyé des documents plus récents que ceux en notre possession.



Ci-dessus : la version "moderne" (1968, en l'occurrence) du schéma présenté dans le numéro précédent.

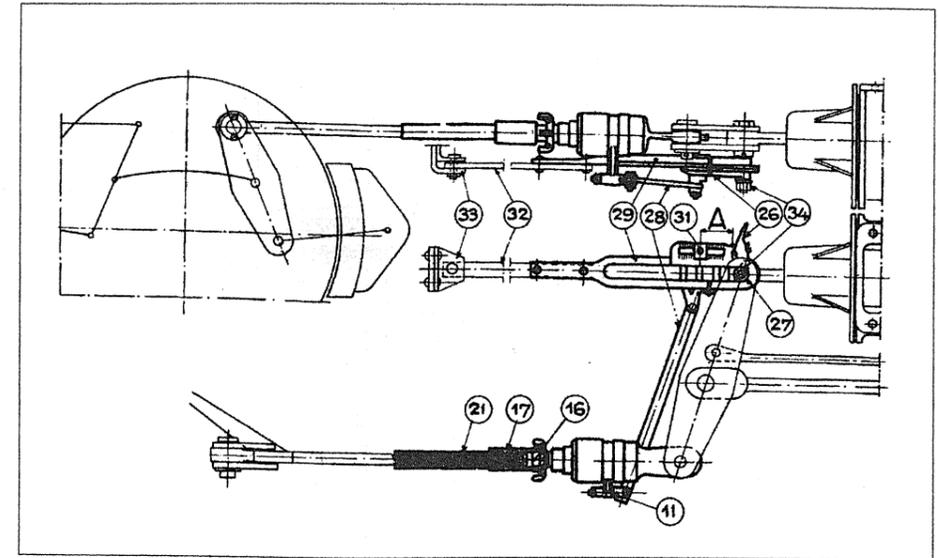
Ci-dessous : régulateur SAB en deux versions, voyageurs et marchandises, ce dernier avec dispositif vide-chargé (1968).



Ci-contre : version plus détaillée du régulateur SAB, avec vues latérale et de dessus (1947).

En dessous : détail du dispositif vide-chargé et de sa tringlerie de commande (1947).

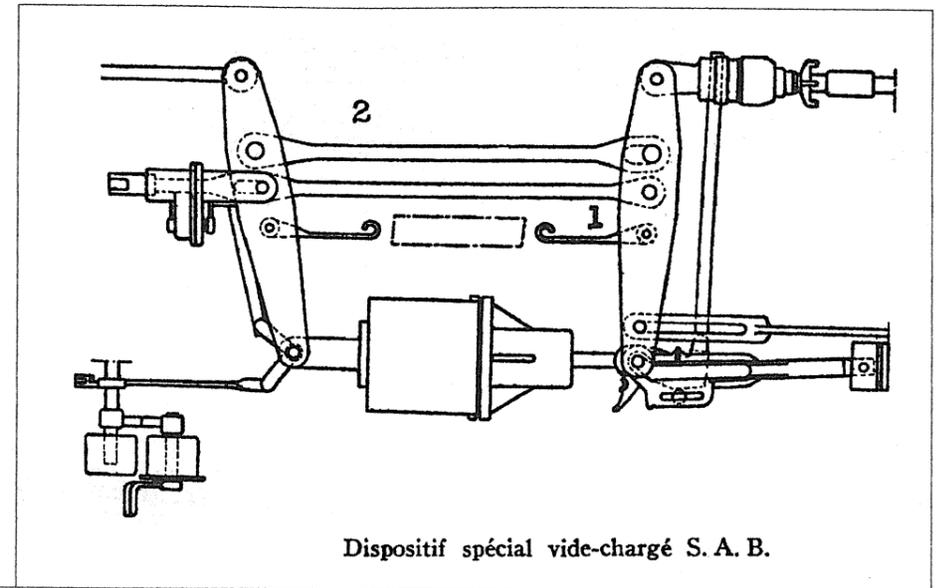
En bas : cylindre à crémaillère associé au dispositif vide-chargé pneumatique avec triple valve Lu I-II (1948).



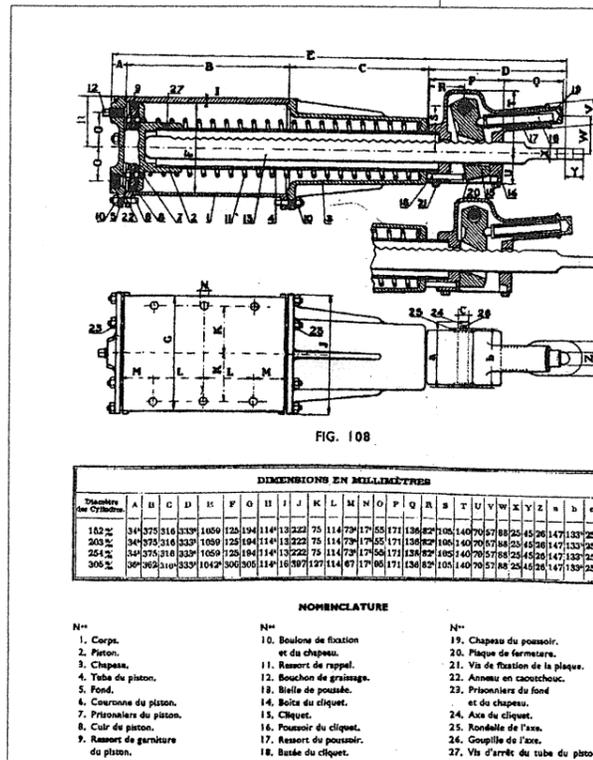
Dans Voies Ferrées n° 74, p. 71, à propos justement de wagons en Zéro, figure un tableau donnant les inscriptions à faire figurer sur les longerons, ainsi que les marques de bout de caisse, en fonction de différents types de triples valves. Je préfère indiquer tout de suite que nous n'avons pas - pour l'instant - la documentation nécessaire pour couvrir intégralement tous ces cas !

Nous allons examiner quelques exemples de wagons reproduits en Zéro, sans prétendre à l'exhaustivité :

- trémie Arbel construite par Bernard Canet : TV Lu I, pas de possibilité de réglage voyageurs (on ne promenait pas le ballast en GV). Manivelle vide-chargé, dispositif mécanique avec régulateur SAB.
- couplages ballast Haxo : même équipement.
- plat standard 49-50 en cours de construction par Bernard Canet : TV Lu V-I, dispositif vide-chargé mécanique. L'un des wagons aux cinq manettes. Sur la photo de la maquette, il manque pour le moment la seconde bielle de connexion.



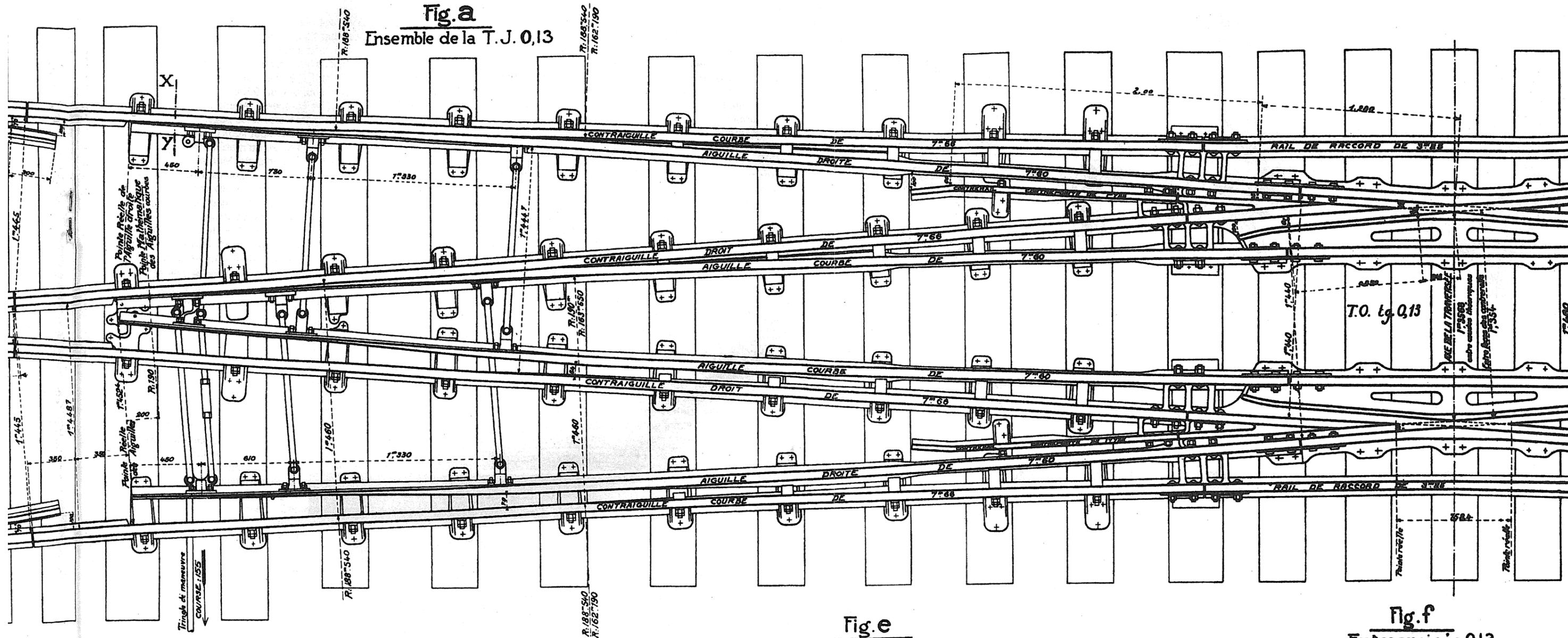
Dispositif spécial vide-chargé S. A. B.



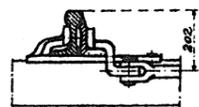
- plat OCEM 19 de G. Huet : les inscriptions (correctes si on en croit le Scrapbook) portent la mention "Frein W Lu I-II" et les deux bandes rectangulaires. Il devrait donc comporter deux cylindres de frein, et une manivelle vide-chargé au lieu de la manette voyageurs-marchandises. G. Huet, consulté, dit avoir respecté le plan dont il disposait. Il demeure donc un mystère. Il est possible que deux équipements aient coexisté sur ces wagons, ou que la disposition réelle ne coïncide pas avec le plan. Si un lecteur a des lumières à ce sujet...
- fourgon OCEM J.C.R. : dans le n°17 des Cahiers du modélisme, G. Huet lui attribue une manette vide-chargé. Ce n'est pas vraisemblable, la charge d'un fourgon n'est pas assez importante pour justifier un tel dispositif. Par contre, il est certainement muni d'une TV Lu V-I pour pouvoir être incorporé à des trains GV. Il porte d'ailleurs le chevron et la bande. La manette est donc une manette voyageurs-marchandises.
- wagons T.P. à bogies : ils étaient à leur arrivée munis d'un équipement compact TV-réservoir-cylindre. La TV de type K utilisée en Amérique s'est révélée peu compatible avec les équipements continentaux et a été remplacée par une TV Lu V-I, ce qui est assez curieux pour des wagons limités à 75 km/h (à l'exception de ceux munis de ressorts à pincettes en remplacement des ressorts à boudin).

(à suivre...)

**Fig. a**  
Ensemble de la T.J. 0,13



**Fig. d**  
Coupe XY de la fig a



Un fragment de cette traversée-jonction avait été présenté dans une pub destinée au Cercle. Nous ne laisserons pas durer plus longtemps le mystère.

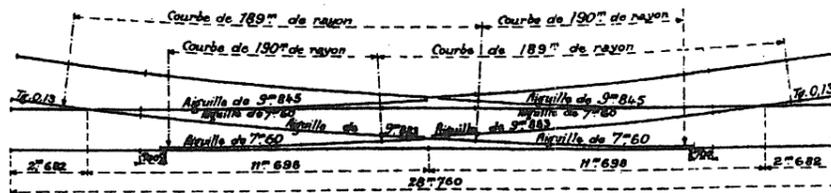
Il s'agit d'un appareil de gare (rayons de 190 et 163 m), franchissable à 30 ou 40 km/h, y compris par les 241-A et 150-E.

Les puristes qui construisent leur voie eux-mêmes pourront sans doute l'adapter aux normes du Zéro... et, j'espère, nous en présenter le résultat.

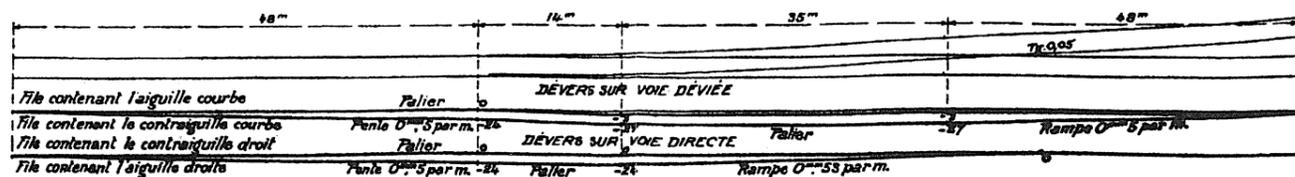
Bon courage pour la réalisation !

D.B

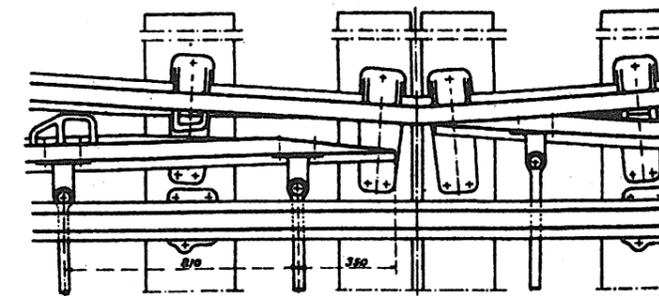
**Fig. e**  
Entrecroisés 0,13  
Lignes directrices



**Fig. g**  
Branchement 0.05  
Pose en surhaussement



**Fig. f**  
Entrecroisés 0,13  
Détail des aiguilles de la traversée



**Traversée-jonction Est**  
Document de 1934





## EXPOMETRIQUE ET MON AMI LE CHOMEUR

Jacques Archambault Photos Michel Lioret et D.B.

Je suis sûr qu'il s'est inséré dans la file d'attente bien avant l'heure d'ouverture et sous cette pluie froide d'automne.

Tous les ans je le retrouve à Expométrie, à peine vieilli, mais, peut-être, le regard un peu plus las, le vêtement plus fatigué. Je lui ai fait plusieurs fois le service gratuit de la revue, comme c'est devenu la tradition à H. d'O pour les modélistes qui connaissent les épreuves du chômage. Parfois il s'est confié, je connais quelques uns de ses soucis et je sais que sa passion le sauve d'une plus grande détresse. Et c'est cette passion qu'il vient ranimer chaque année aux Lilas, à cette exposition organisée par le GEMME.

Il a dû s'arrêter un instant au stand de Fulgurex et rêver devant la magnifique 231-C-66 Nord. Puis regarder les productions "Guy Plassiard" - des focages, des arbres, du "Zeechuim" pour le décor, bien qu'il n'ait pas de réseau.

Il a rêvé devant le "Dépôt de Puget-Théniers". Il connaît le talent de Jean François Nalet, son goût très sûr pour la patine du matériel. A travers les pages d'H. d'O il a souvent admiré les réalisations de cet amateur discret.

Au stand du "Cercle du Zéro", il a écouté Roger Bersot commenter la motorisation "Fournereau" de la très belle CC 65000 de Bernard Frotté.

Le chalumeau "Grandjean" à base de petites bouteilles d'oxygène et de gaz butane ou propane, avec toutes les petites buses-aiguilles bien pratiques pour les micro-soudures, l'a tenté. Et le prix de la valise complète (980 F) lui a paru raisonnable. Mais il a songé que, logeant chez un ami, il ne pouvait transformer cette minuscule chambre en atelier !

Bien sûr, il s'est attardé devant l'automotrice Z 4400 de l'ex P.O.-Midi, tout laiton et cire perdue, caisse pré-cambrée, essieux

suspendus et aménagements intérieurs, proposée par Hobby Teknik, ainsi que le fourgon OCEM 1930 et la voiture B6t...

Peut-être a-t-il pensé un instant - mais un instant seulement - qu'un réseau secondaire avec des wagons, la 020 T Decauville et même la ravissante Boer Ouest (kit à 2950 F), l'autorail CGC PLM, la draine D 50 D 3 (kit à 3300 F), une voie normale et un embranchement en Oe pourraient s'intégrer entre la tête de son lit et l'armoire. Les productions R.P.I. (ex Duton) font tellement rêver !

Il n'a pas osé s'approcher de "Christian Mauduit", ce temple de la perfection. Il aurait aimé palper ce matériel haut de gamme, la 262 AE PLM (2CC2 3400 SNCF), une machine animée par 6 moto-réducteurs, la timonerie de frein complète, l'intérieur de cabine, de vrais rivets, un éclairage fonctionnel... (modèle monté et peint : 48000 F). Et la 230-D Nord proposée en 6 sets (14400 F), ou montée et peinte (32000 F). Le wagon Gs maintenant disponible en version montée et peinte (3900 F), avec ses planches en vrai bois et à l'échelle ! Peut-être, plus tard, cette 242-A-1 SNCF, qui est à l'étude...

Il a vu les autorails ABJ de "Atmofer 43", en kits prépeints ou prêts à rouler, avec carrosserie monobloc en résine polyuréthane peinte, cabine de conduite, compartiments moteur et voyageurs entièrement aménagés, bogie moteur à rotor sans fer, essieux suspendus, éclairage basse tension et ventilateur fonctionnel en option sur le kit ABJ-4. Kits prépeints : 9000 F. Option ventilateur : 600 F. Modèles prêts à rouler : 15900 F (ABJ-4 : 16800 F).

Sur le stand "Haxo-Modèle", il y avait un locotracteur Moyse Y-21000, en laiton et cire, moteur Escap RG-4, essieux suspendus, cabine aménagée... (kit 2500 F. Monté et décoré: 5200 F).

Et cette extraordinaire grue Cockerill de 85 tonnes chez "Alain Jarry" ! Elle n'est pas terminée, mais qu'elle est impressionnante et belle ! Elle sera disponible en 2001. Que c'est loin ! Bien sûr, elle est tout laiton usiné ou moulé. Le mécanisme de relevage est prévu manuel. Cette merveille devrait coûter 20000 F. Et, pour patienter, il y a les superbes wagons (K 50, ciment, citerne, OCEM 29, céréalier ...) et les accessoires (grue hydraulique, gabarit de chargement ...).

"RGLP"... là encore le modélisme est devenu de l'art. Le kit complet de la voiture TY B9 (Est ou SNCF) coûte 5300 F. Mais quelle peur de louper la peinture d'un aussi beau modèle ! La voiture montée et décorée : 13700 F... Combien faut-il de voitures pour former une rame ?

Les stands de J.C.R. sont toujours agrémentés de beaux éléments de décor non à vendre. Dommage. L'an passé, un dépôt et un silo à charbon. Cette année une marquise. Heureusement, le premier set de la 230 K est disponible (1700 F) : châssis usiné, chaudière, cabine, foyer, caisse tender livrés formés, motoréducteur Escap, intérieur cabine aménagé, etc...

Notre chômeur a-t-il rencontré "Gabriel Chabbert" ? Ce n'est pas sûr, cet artisan dilettante se contentait de flâner en distribuant aux amis un papier qui promet un fourgon Nord en laiton monté et décoré pour 6000 F. Ce que c'est que d'être connu !

Devant les superbes voitures "Saucisson" de "Loco-Diffusion",

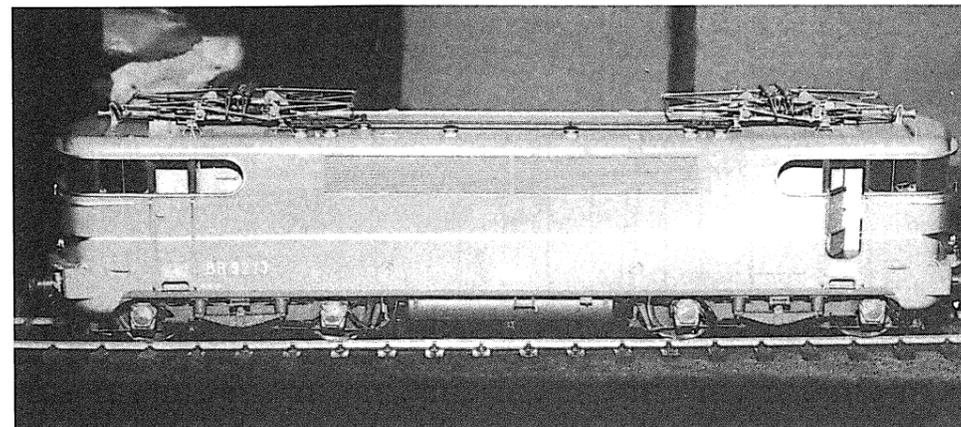
il ne m'étonnerait pas qu'il ait songé un instant à notre ami Marc Enard (le spécialiste des ponts en biais !) qui en a monté - et avec quel talent ! - une demi-douzaine. Pour l'année prochaine, on annonce un kit De Dion M.L. en métrique, un kit de grue hydraulique...

J'aurais aimé voir les réactions de cet ami épisodique devant les réalisations "Lombardi", que l'on a baptisé le Michel Ange du modélisme. J'ai rêvé longuement devant la Crocodile 14307, cette superbe machine, avec son embiellage, sa présence... mais qui exige une caténaire ! Près de moi, je crois bien que Jean-Pierre Béchet a craqué pour une BB 9200.

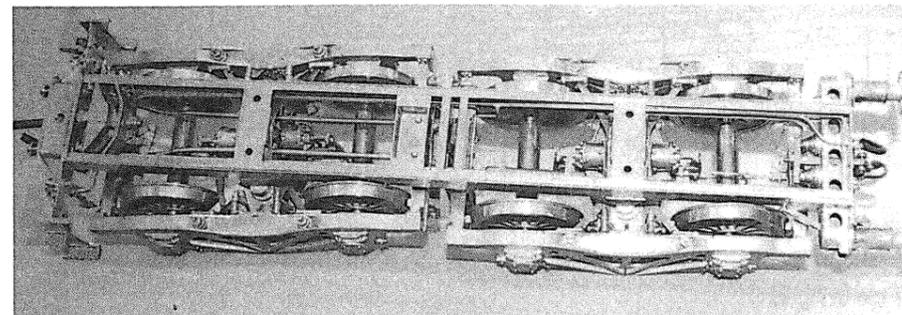
Au "Cercle Ferroviophile Européen" (Attention : rien à voir avec les ferrovilles qui, parfois, traversent les pages d'H. d'O dans un sillage de Chanel n° 5 !), le très sympathique et souriant président Levasseur montrait sur son réseau du matériel qui commence à évoluer vers autre chose que du tin plate. Mais oui !

La fausse plaque tournante pour wagon de "Ducret-Maquette" est astucieuse. Elle permet de multiplier les possibilités de garage sans rien démonter. A noter également les éléments de décor (façades de boutiques, de maisons etc...).

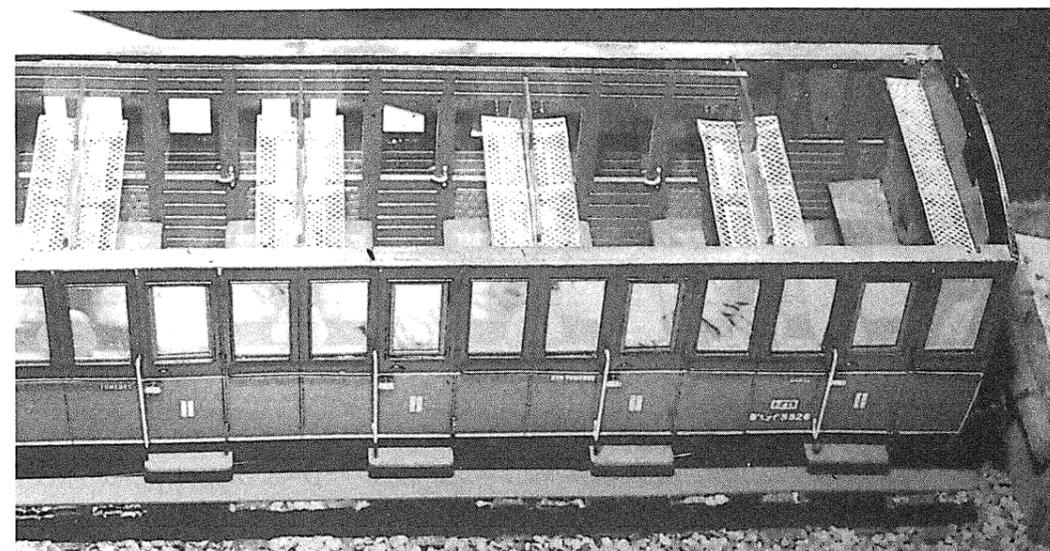
Charley Kobden est un amateur averti et de bon goût (comme J.F.Nalet). Près de son diorama, j'ai vu des maisonnettes, des murs gravés dans du carton-plume dont un côté a été enlevé. Peint et patiné c'est fort plaisant à l'œil (et facile à réaliser !).



La BB 9277 de Lombardi. Nous en reparlerons, car l'engin le mérite.



Le 34-P Semblat, vu de dessus (une vue de dessous est parue dans le dernier Loco Revue). Superbe, mais le ressort de choc avant est un peu maigre.



La B9 tyf R.G.L.P.

Et cette extraordinaire grue Cockerill de 85 tonnes chez "Alain Jarry" ! Elle n'est pas terminée, mais qu'elle est impressionnante et belle ! Elle sera disponible en 2001. Que c'est loin ! Bien sûr, elle est tout laiton usiné ou moulé. Le mécanisme de relevage est prévu manuel. Cette merveille devrait coûter 20000 F. Et, pour patienter, il y a les superbes wagons (K 50, ciment, citerne, OCEM 29, céréalier ...) et les accessoires (grue hydraulique, gabarit de chargement ...).

"RGLP"... là encore le modélisme est devenu de l'art. Le kit complet de la voiture TY B9 (Est ou SNCF) coûte 5300 F. Mais quelle peur de louer la peinture d'un aussi beau modèle ! La voiture montée et décorée : 13700 F... Combien faut-il de voitures pour former une rame ?

Les stands de J.C.R. sont toujours agrémentés de beaux éléments de décor non à vendre. Dommage. L'an passé, un dépôt et un silo à charbon. Cette année une marquise. Heureusement, le premier set de la 230 K est disponible (1700 F) : châssis usiné, chaudière, cabine, foyer, caisse tender livrés formés, motoréducteur Escap, intérieur cabine aménagé, etc...

Notre chômeur a-t-il rencontré "Gabriel Chabbert" ? Ce n'est pas sûr, cet artisan dilettante se contentait de flâner en distribuant aux amis un papier qui promet un fourgon Nord en laiton monté et décoré pour 6000 F. Ce que c'est que d'être connu !

Devant les superbes voitures "Saucisson" de "Loco-Diffusion",

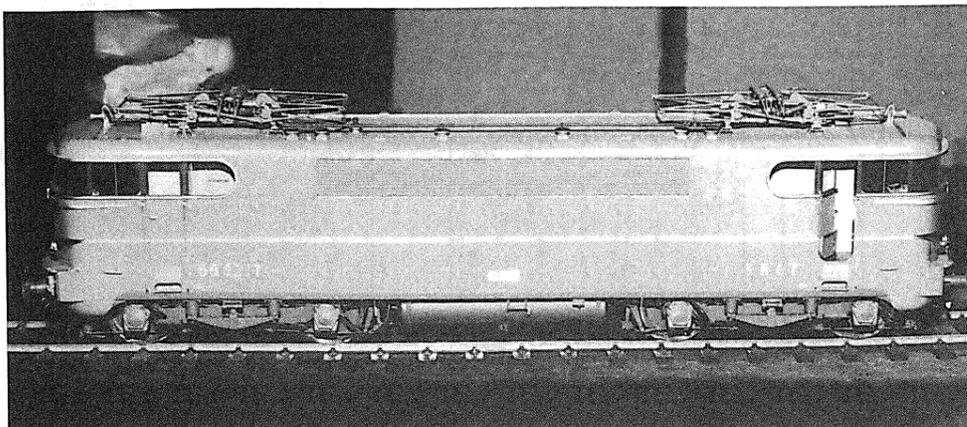
il ne m'étonnerait pas qu'il ait songé un instant à notre ami Marc Enard (le spécialiste des ponts en biais !) qui en a monté - et avec quel talent ! - une demi-douzaine. Pour l'année prochaine, on annonce un kit De Dion M.L. en métrique, un kit de grue hydraulique...

J'aurais aimé voir les réactions de cet ami épisodique devant les réalisations "Lombardi", que l'on a baptisé le Michel Ange du modélisme. J'ai rêvé longuement devant la Crocodile 14307, cette superbe machine, avec son embellissage, sa présence... mais qui exige une caténaire ! Près de moi, je crois bien que Jean-Pierre Béchet a craqué pour une BB 9200.

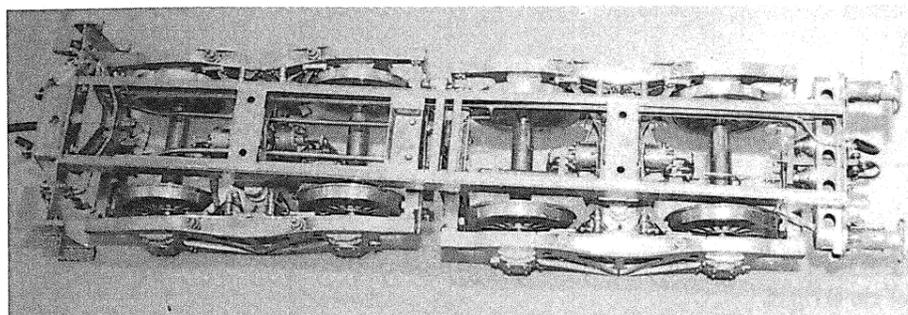
Au "Cercle Ferroviophile Européen" (Attention : rien à voir avec les ferrofilles qui, parfois, traversent les pages d'H. d'O dans un sillage de Chanel n° 5 !), le très sympathique et souriant président Levasseur montrait sur son réseau du matériel qui commence à évoluer vers autre chose que du tin plate. Mais oui !

La fausse plaque tournante pour wagon de "Ducret-Maquette" est astucieuse. Elle permet de multiplier les possibilités de garage sans rien démonter. A noter également les éléments de décor (façades de boutiques, de maisons etc...).

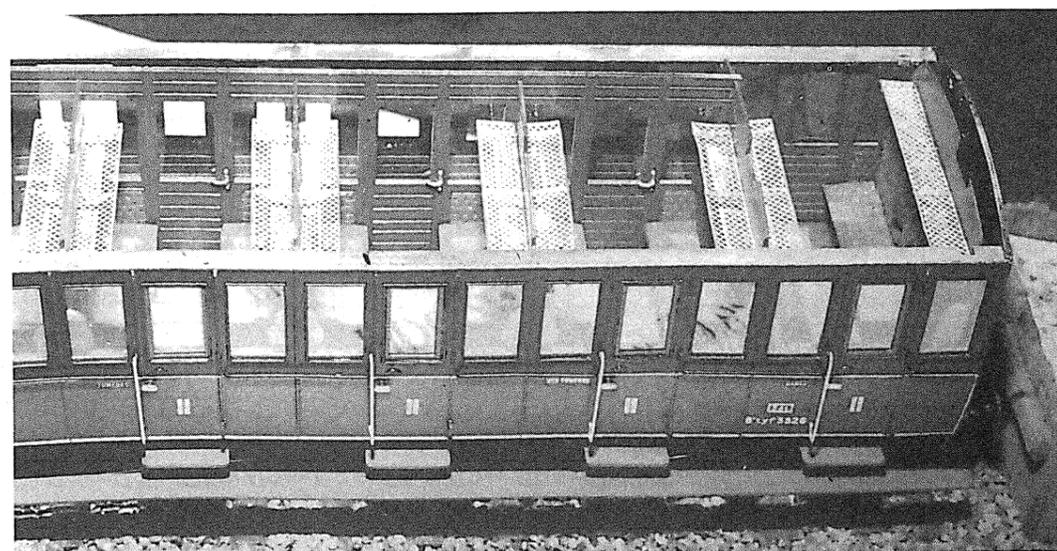
Charley Kobden est un amateur averti et de bon goût (comme J.F.Nalet). Près de son diorama, j'ai vu des maisonnettes, des murs gravés dans du carton-plume dont un côté a été enlevé. Peint et patiné c'est fort plaisant à l'œil (et facile à réaliser !).



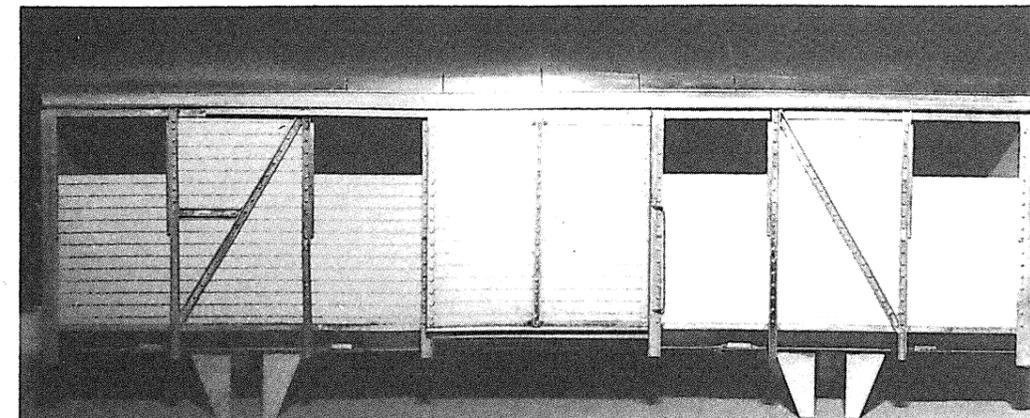
La BB 9277 de Lombardi. Nous en reparlerons, car l'engin le mérite.



Le 34-P Semblat, vu de dessus (une vue de dessous est parue dans le dernier Loco Revue). Superbe, mais le ressort de choc avant est un peu maigre.



La B9 tyf R.G.L.P.



Ci-contre : le couvert Gs à parois en vraies planches de Christian Mauduit.

En bas : le "Dépôt des carrières" de Philippe Guiffard en Oe.

Bien sûr, le diorama du "Rambolitrain" est-il d'une parfaite réalisation. Mais déjà vu et commenté dans cette revue. On aurait aimé être surpris, découvrir quelque nouveauté de la part de ces artistes de talent qui hantent le musée de Rambouillet.

"L'Atelier du Château d'O" offre l'appréciable avantage de rester à portée des bourses modestes. Aussi, bien des curieux se pressaient devant la nouveauté : une 141 P 82.

Un diorama en Oe accessible aux plus modestes : le "Chemin de fer cantonal de Köstritz". Peu importe si cette ville n'a jamais eu de chemin de fer ! Et puis l'auteur est astucieux : sa végétation est formée de natte d'insonorisation pour voiture, déchirée et saupoudrée de flocage vert. Les arbres sont confectionnés avec des racines couvertes de laine de verre ...

A "Gecomodel" notre ami s'est peu attardé : il n'y a pas de nouveautés. Mais les délicieux petits accessoires pour diorama sont toujours disponibles (outils de toutes sortes pour décorer les ateliers...)

"Semblat" Encore une institution ! Semblat est un mécanicien de très grand talent. Ses kits sont très beaux, exempts du moindre défaut de conception et parfaitement usinés. Commander la 141 R, acquérir la 030 TU à charbon ou à fuel... et, bien sûr - les lorries, le portique à fuel, la grue hydraulique... Tout, quoi !

"Architecture de France". Daniel Coutier réalise des décors particulièrement réussis. Ce petit moulin provençal.. qu'il était joli ! Il ne manquait que le soleil.

ACEMO. Des transformateurs, commandes à distance, kits divers (éclairage constant temporisateurs, BAL ...), pièces détachées (redresseurs, inverseurs...)

"Lemaco" : encore du matériel de prestige - la BB, la 241-P, la 242-A-1 ! Et des moteurs d'aiguille.

"KIT-ZERO". Les gens n'ont pas compris. Les autres années K.Z. et H. d'O étaient toujours ensemble (C'est une vieille histoire d'amour qui n'a rien à voir avec le PACS !). Cette fois, un quiproquo, un circuit aléatoire, des oublis et je ne sais quoi, ont amené Jean-Claude Ragot à émigrer dans un espace restreint, coincé entre une exploitation minière de l'Amérique profonde et une porte ouverte (trop souvent !) sur des courants d'air froids d'un automate précoce. Hé bien, malgré cela, J.C. Ragot, aidé du spécialiste PLM et éminent collaborateur d'H. d'O, Louis Rouvière, Jean-Claude, donc était inaccessible, protégé par une haie compacte de clients fidèles, d'amis innombrables et de curieux inamovibles. A peine a-t-il pu, à l'heure des sandwiches au jambon braisé, admirer l'embellissage de la 140 C, et même pousser brièvement le châssis sur un tronçon de voie, pour en apprécier la douceur de roulement.

Expométrie, c'est aussi un concours de dioramas microscopiques. Tout le monde attendait le dernier exploit de Bernard Junk. Mais on n'a rien vu. Etait-ce trop petit ? Même pas. Il n'avait rien fait. Pris par son goût de la provocation, l'ancien président du GEMME avait un instant songé à un diorama gigantesque. Cette idée lui était venue deux jours avant l'expo. Un peu tard.



Je ne m'étendrai pas sur les réseaux H.O. Loco-Revue s'en chargera. Mais qui parlera de l'échelle "S", fort appréciée des disciples de Daniel Houël ? Il y avait donc la "Monarch Mine" du Colorado, une exploitation de "pierres à chaux" en voie normale du Rio Grande, de Michel Bonnafoux. La "Death Valley Mining Co." de Joël Belz, malheureusement non terminée.

En Oe, le "dépôt des Carrières", de Philippe Guiffard, une très belle réalisation, le "Souvenirs de Transmanie", avec une foule de petits détails qui font "vrai".

Et au 1/35, une usine de traitement de tourbe des Pays-Bas, animée et spectaculaire, ainsi qu'un diorama au 1/34 baptisé "St. Pierre". Mais qui s'intéresse à ces échelles non "politiquement correctes" ?

Enfin (quoique: j'ai l'impression d'en oublier), le stand H.d'O, dirigé par Dominique Le Roux "Directeur de la Publication". La question s'est posée avec âpreté de savoir si on doit dire "Madame le Directeur", ou "Madame la Directrice" ? L'Education Nationale et l'Académie française n'ayant encore pu se mettre d'accord. Mais l'unanimité s'est faite sur un point : le "Directeur de la Publication" a beaucoup de charme.

L'extraordinaire Pacific réalisée et terriblement détaillée sur base J.C.R. par Daniel Berthélemy, a attiré nombre de curieux et

admirateurs tout au long de l'expo. De même, les très impressionnants diesels américains (FP-45), réalisés intégralement par Serge Viatte, ont montré que les limites du "O" sont sans cesse repoussées quant au souci du détail et de la qualité.

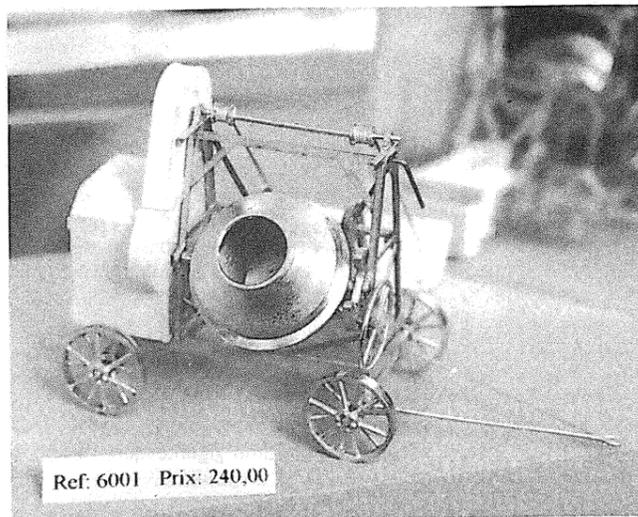
Bien sûr, cette modeste table du stand H.d'O a été, comme chaque année, un rendez-vous pour tous les fidèles qui profitent d'Expométrie pour monter à Paris, et c'est bien agréable de se retrouver avec, peut-être, un ou deux cheveux blancs en plus, mais notre passion commune intacte.

Encore merci à Jean-Claude Grancher, le nouveau président du GEMME et à son équipe si dévouée, qui savent donner une atmosphère chaleureuse à leur passionnante exposition.

J.A.

J'ai un peu brodé sur mon "ami le chômeur". Pourtant il existe. Je l'ai rencontré cette année encore. Il arpentait les allées et je lui ai trouvé le même visage réjoui qu'à tous ceux qui ont la chance de venir à Expométrie.

J'ai parlé de lui dans mon dernier livre "Les Petites Passions", au chapitre "Un si petit train" (Editions du Valhermeil. 80 F chez votre libraire). Mais il est inutile, discrétion oblige, de m'en demander plus.



Ref: 6001 Prix: 240,00

Ci-contre :

Un nouvel artisan, les Ateliers Debelleye, nous propose des accessoires rétro en résine et métal blanc, dont cette très belle bétonnière, ainsi que des bagages, chariots, diable, fûts, charrettes, triporteurs, engins de levage...

Ci-dessous : la Romilly de Gutelle avance lentement, mais sûrement...

#### Adresses

Guy Plassard Productions 8, place du Parc aux Lièvres 91000 EVRY (01 69 36 32 40)

Architectures de France Daniel Coutier Pigeovent 26400 PIEGROS LA CLASTRE (04 75 40 01 06)

LEMACO SA, case postale

CH 1024 ECUBLENS

ACEMO Editions de l'Ormet. 03330 VALIGNAT (04 70 58 53 19)

Philippe Gutelle Modélisme Ferroviaire 258 rue Marcadet 75018 PARIS (01 42 28 95 46)

Gabriel Chabbert Maquettes ferroviaires 27 rue Lafeuillade 34000 MONTPELLIER (04 67 92 52 51)

Alain Jarry Modélisme Ferroviaire 76 Sentes de Barmont. 18500 MEHUN SUR YEVRE (02 48 57 28 17)

J.C.R. La Petite Hitte 47230 LAVARDAC (05 53 65 53 26)

R.G.L.P. Georges Laurent 11 rue des Mimosas 47300 BIAS (05 53 36 70 25)

Haxo-Modèle 35 rue de Chars 95640 MARRINES (01 30 39 88 65).

Ateliers Debelleye 6 rue Debelleye 75003 PARIS (01 44 78 14).

ATMOFER 43 BP2314 69215 LYON CEDEX 02 (04 72 39 26 59)

Christian Mauduit Modélisme Ferroviaire Route de Saint Laurent 18100 VIERZON (02 48 57 08 11)

R.P.I. 10 rue d'Eschborn 91230 MONTGERON (01 69 03 63 80)

HOBBY-TEKNIK Albygatan 121, S - 17263 SUNDBYBERG.

Chalumeau "GRANDJEAN" MULTIREX 28 rue Condorcet 95157 TAVERNY CEDEX (01 39 32 05 71)

Atelier du Château d'O 63 rue du Plessier à Villaré 77730 CITRY (01 60 23 72 68)

KIT-ZERO 7, rue Villebois-Mareuil 93270 SEVRAN (01 43 83 52 87)

CERCLE du ZERO 63 rue des Polytres 13013 MARSEILLE

GEMME B.P. 26. 93260 LES ULAS (01 43 6031 50)

#### Quelques précisions en vrac

- Chez Atmofer, on a été un peu déçu de ne voir qu'une - splendide ! - caisse d'ABJ, alors qu'on espérait un peu le modèle complet. Mais il paraît que les livraisons se feront à la date prévue.
- Je regrette de ne pas avoir de photo du prototype de De Dion ML de Loco Diffusion. Nous attendons maintenant le courageux qui reproduira - strictement à l'échelle, bien entendu - le viaduc des Rochers Noirs, sur les Tramways de la Corrèze, pour y faire circuler l'engin. Personne ne s'est encore, à ma connaissance, attaqué en modélisme à un pont suspendu rigide système Gisclard, un de mes vieux rêves...
- Le troisième set de la 140-C Kit Zéro devrait paraître aux alentours de la fin de l'année.

(suite p. 25)

- Chez Mauduit, le premier set de la 230-D est pour bientôt (série de 75 exemplaires).
- Chez Loco-Diffusion, le projet de 3 pattes P.L.M. est en cours. Prévenez si vous êtes intéressé.
- Chez Atelier Belle époque, des accessoires d'intérieur (tables, chaises, lits, baignoires, etc...) très bon marché. Il sera toutefois nécessaire de les repeindre. Des paniers en osier aussi.
- Chez Sud Modélisme, des constructions P.L.M. en pierre synthétique, et des accessoires plus modestes : heurtoirs, caisses à piles.
- Chez Hobby Teknik, la voiture métallisée P.O. à deux essieux a un peu de retard. Elle est prévue pour février 99. Elle sera parfaite pour une 4-141-TA ou pour la Z4400 qui doit sortir l'an prochain.
- Chez Lemaco, d'abord les Mountain P.L.M., puis la 242-A-1, puis les 240-P.
- Chez Elletren, des voitures Capitole pour accompagner la 9200 Lombardi.
- Chez Haxo, outre le locotracteur, un couvert OCEM 29 à vigie et un couvert OCEM 30 long à messageries.
- Chez Gutelle, en attendant la Romilly, un wagon "filtre à huile" (?) sur châssis Mauduit.

J'ai essayé de compléter l'article de Jacques, mais j'en oublie sûrement encore. J'espère qu'on nous pardonnera, connaissant l'ambiance d'Expométrie où l'on ne peut faire dix mètres sans entrer en discussion avec l'un ou l'autre ! Et encore trouve-t-on moyen de rater des gens qu'on aurait bien aimé rencontrer...

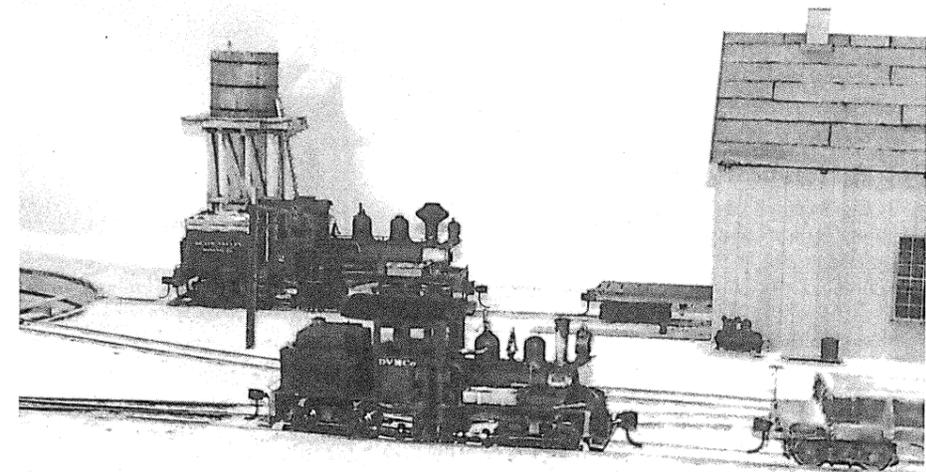
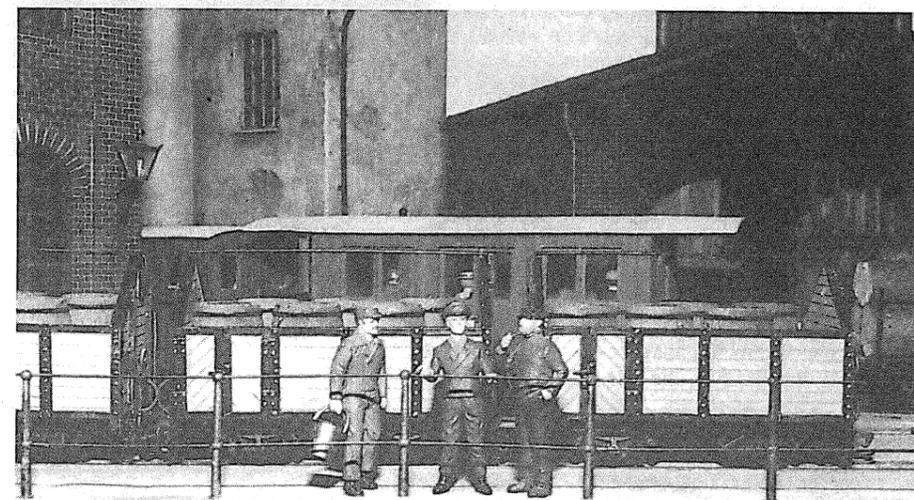
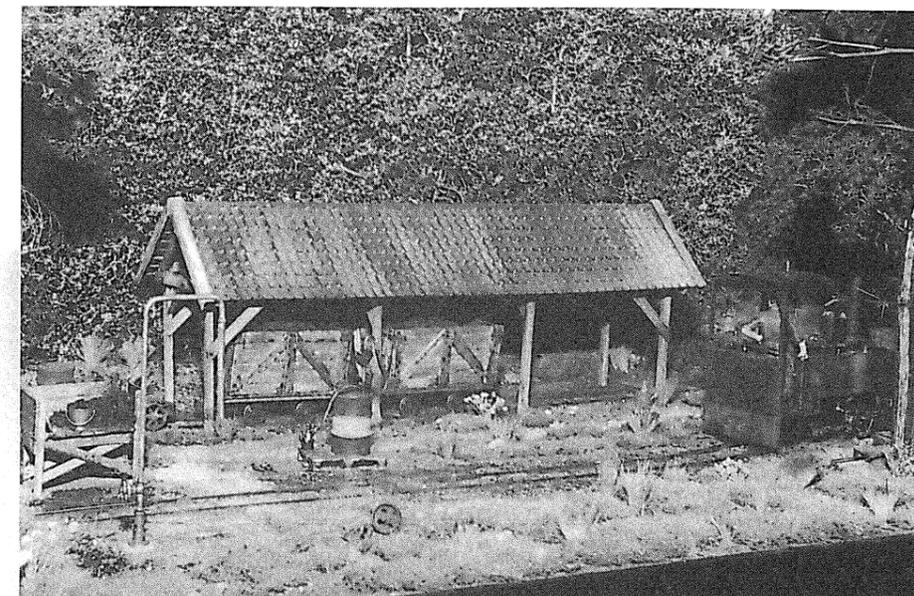
D.B.

De haut en bas :

"Eneret", par Otto Schoustra.

"Saint Pierre", par Christoffer Payne.

La "Death Valley Mining Company", par Joël Belz.



## Retour sur le tender

Ne pouvant achever la machine à temps pour Expométrie, j'ai décidé d'y présenter le tender, avec une tentative de patine.

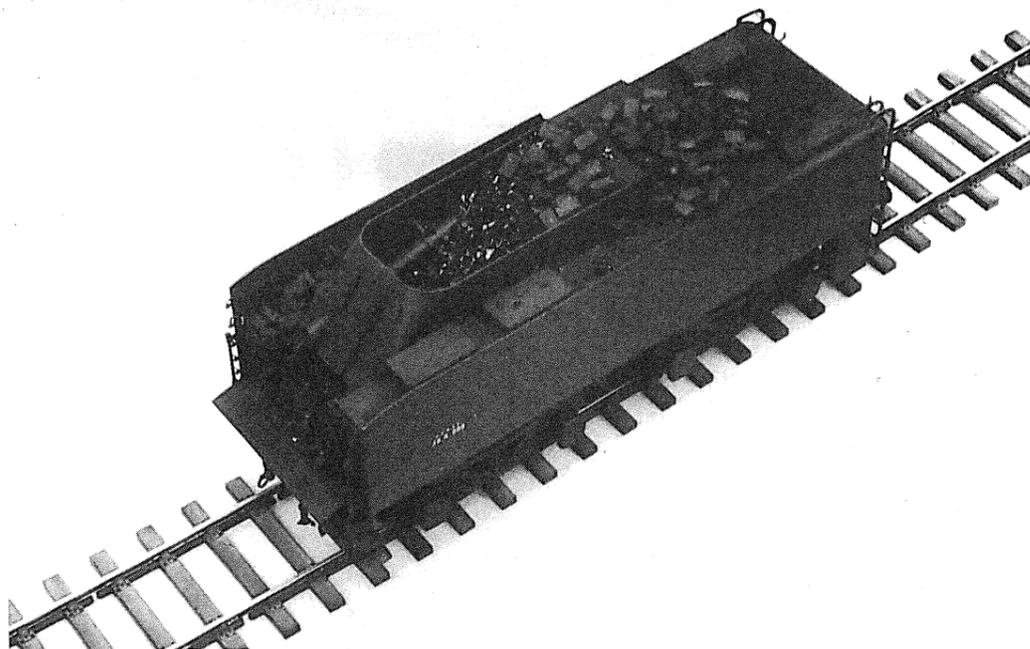
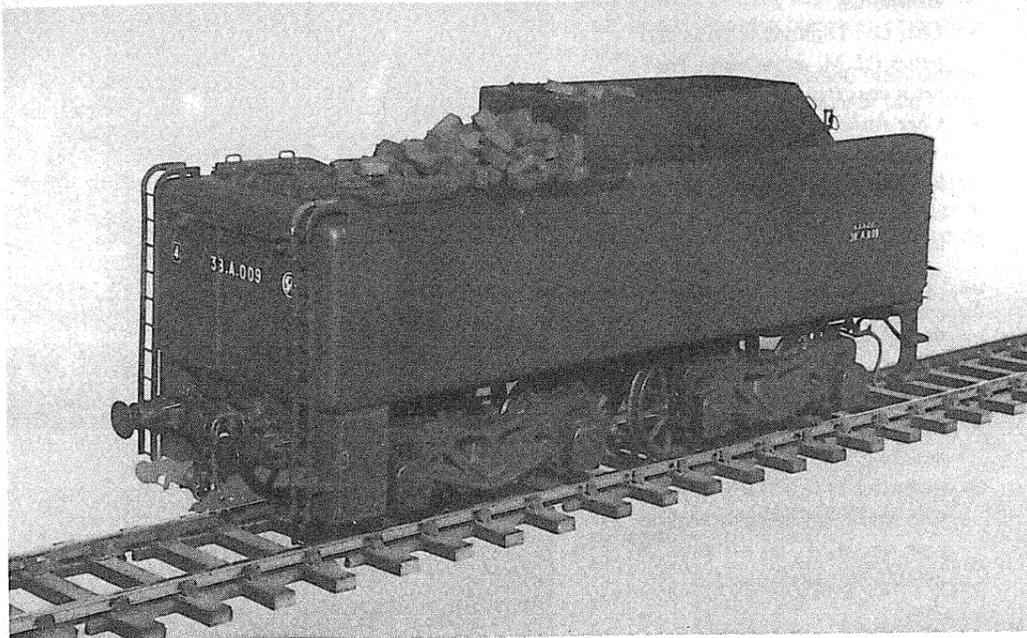
M'étant, à la suite notamment de conversations avec Jean-Claude Caillault, persuadé que mon gris P.O. était beaucoup trop clair, ne voyant pas non plus comment le patiner, j'ai finalement décidé de repeindre l'engin en vert. Cela présentait quelques avantages supplémentaires :

- choix entier de l'immatriculation, puisque ces machines et ces tenders n'ont jamais reçu de plaques S.N.C.F. De plus, les plaques P.O.-Midi fournies par J.C.R. ne permettent aucun des accouplements normaux entre machine et tender.
- possibilité d'affecter une future 4-240-A à Tours, et de faire survivre ces machines au delà de leur date réelle de réforme. On n'est pas obligé, sur son réseau, de reproduire certaines décisions disons douteuses de la S.N.C.F. Difficile, par contre, de faire coexister une ABJ-4 et une Chapelon grise.
- dans le même esprit, il est plus facile de construire un décor du début des années 50 qu'un décor d'avant guerre.

Tout cela avec, quand même, un petit regret...

## Ultimes perfectionnements

- Le tube à outils à feu, plein, ne me satisfaisait plus. De plus, il était de trop petit diamètre et mal orienté. Je l'ai donc refait en tube de 5, et doté d'une ouverture fonctionnelle. Les charnières sont taillées dans la masse autour de l'axe en 0,3, et rivetées à la porte et au tube, seul moyen pour faire suffisamment fin et solide. De même pour le loquet. En haut, le tube arrive au ras de la paroi intérieure de la hotte.
- Il a fallu avancer le support extérieur de crochet arrière au niveau de la rangée de rivets située juste en avant du deuxième essieu. Sinon, pas moyen de ranger le petit crochet. Cette position est confirmée par une photo en élévation de la 160-A-1.



- Le timbre a été supprimé, et les couvercles des coffres à outils voisins un peu arrondis.
- L'attelage machine-tender est un K.Z. dont le levier a été supprimé. Les axes ont été volontairement matés pour que l'attelage reste suffisamment rigide.
- Les raccords-union sur les conduites d'eau ont été remplacées par des brides triangulaires convexes maison. Reste à fabriquer des rotules souples. Conduite de chauffage K.Z. tronquée, pas tout à fait conforme, mais cela se voit peu.
- Il a fallu confectionner le ressort de choc avant. En fait, il devrait y avoir deux ressorts encadrant le tendeur d'attelage, mais la structure du châssis J.C.R. ne permet d'ins-

Le tender 438-A.009, revu et corrigé. Remarquer la finesse des roues K.Z., avec boudins à l'échelle.

taller que celui du bas. Il est peut-être possible de se procurer une pièce de fonderie chez Semblat, mais, encouragé par les réalisations de Bernard Guinot, j'ai confectionné un ressort maison. C'est ici d'autant plus facile que ce ressort n'a pas à être fonctionnel : il sera au contraire creusé pour permettre le fonctionnement des ressorts à boudin J.C.R. Il y a 35 (si !) lames en chrysocale de 2 x 0,2, quatre de 20,5 mm et ensuite on diminue de 0,5 mm à chaque lame. Un peu lassant...

- A l'arrière, suppression des chaînes d'attelage. Cela simplifie la peinture.
- Le platelage avant du tender n'est pas plus strié que le plancher de l'abri de la machine. Comme je ne pouvais plus l'enlever, je l'ai recouvert d'une plaque de laiton de 0,2 ou 0,3, rivetée selon le plan du 34-P du Scrapbook, plan dont je ne disposais hélas pas lors du montage initial. Il m'aurait pourtant évité quelques gaffes. Cette plaque est collée à l'Araldite lente. Ce n'est qu'un pis-aller, mais cela ne se voit guère.

## Peinture

On m'a posé de nombreuses questions à ce sujet à Expométrie. Je vais donc décrire le procédé utilisé. J'avais décidé d'expérimenter sur cet engin les nouvelles peintures nitrosynthétiques Huet destinées à la patine.

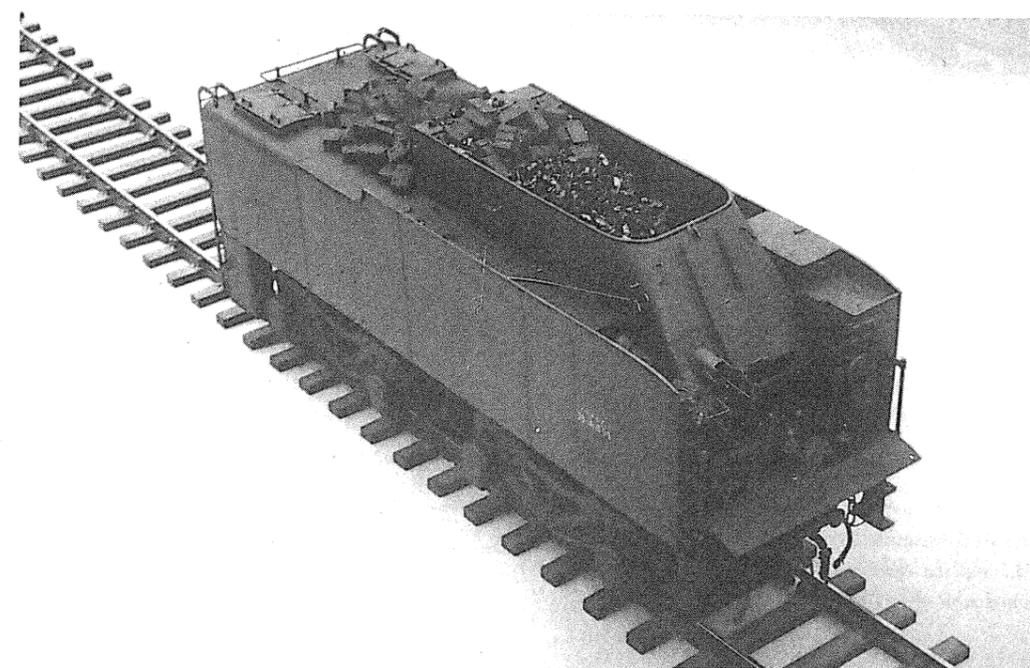
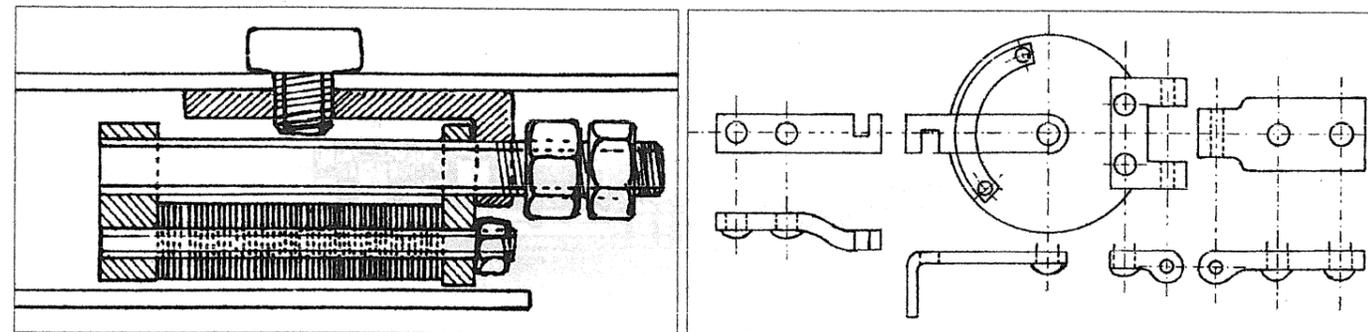
Je me suis basé sur la photo d'un 38-A Nord publiée dans Voies Ferrées n° 62 p. 27, l'ensemble machine-tender étant proche de ce que je voudrais évoquer. Les tenders P.O. paraissent en général, sur les photos en noir et blanc, un poil plus ternes, avec des inscriptions à moitié effacées.

On trouve donc, dans l'ordre :

- primaire chromato-phosphatant Huet sur caisse sablée (elle ne l'était pas sous le gris P.O. Elle était alors passée au "Surface Conditioner" de Carr's, produit en vente chez Railway et qui semble avoir été efficace, à recommander quand le sablage est impossible.)
- noir toiture Huet éclairci, passé comme couche de base sur l'ensemble de l'engin.
- vert SNCF Huet sur l'ensemble de la caisse. Ce vert m'a posé de gros problèmes, car à mon avis bien trop bleu. J'ai profité de la décantation naturelle du produit pour virer les trois quarts des pigments bleus du pot. Comme cela ne suffisait pas encore et que j'étais pressé par le temps, j'ai ajouté du jaune Floquil. Par chance, il ne s'est rien passé ! Mieux vaut commander du jaune chez Huet pour faire son mélange ou essayer ses nouveaux verts.
- une couche de ce vert mélangé pour moitié de brun wagon.
- pose des inscriptions.

- peinture "rouille".
- peinture "crasse", plutôt venue du bas.
- peinture "poussière", plutôt venue du haut. J'ai peut-être eu la main un peu lourde pour ce dernier produit, qui donne à l'ensemble un teint trop grisâtre, aux dires de Bernard Canet. Mais l'aspect final varie beaucoup selon l'éclairage. En cas d'excès, on peut revenir en arrière en repassant une voile de la teinte d'origine, tant qu'il n'y a pas d'inscriptions.
- les bogies, le châssis et le dessous de caisse ont été abondamment passés à la "rouille" et à la "crasse". J'ai aussi utilisé par endroits du "oily black" de Polly's (peinture acrylique à l'eau).

Les patines Huet sont très fines et agréables à employer, mais présentent par rapport aux Floquil l'inconvénient d'utiliser le même diluant que la couche de base. On pouvait atténuer l'effet des Floquil en passant prudemment un peu de diluant de la même marque sans attaquer la couche Huet sous jacente. La même opération est ici beaucoup plus délicate.



Ci-dessus, à gauche : fixation du ressort d'attelage du tender, vue en coupe. Au dessus du ressort, et solidaire de celui-ci, tige filetée M 1,6, fixée elle-même par les deux écrous à la cornière vissée au châssis.

Ci-dessus : porte du tube à outils à feu. Axe de la charnière Ø 0,3. Fixations au tube et à la porte par rivets de 0,6, tête 0,7.

L'outil sur le côté de la hotte est la pince à talon (voir pages suivantes). Les deux crochets sont vaguement visibles à la sortie de leur tube. Les deux bidons, la burette et la pelle sont là pour faire joli. Les briquettes sous la tôle de pelletage sont inspirées de l'état actuel de la 230-G-353.

Il me faut enfin relater un incident fort désagréable : les échelles et les coffres arrière étaient depuis longtemps, et à tort, soudés à la caisse. J'ai voulu utiliser du "Micromask" de Microsol pour les masquer au moment du passage du vert. Produit très fin et agréable - il ne sent pas, comme le Maskol, l'acide acétique - mais au moment de le retirer, rien à faire ! Je pensais pourtant en avoir mis une épaisseur suffisante. J'ai donc dû dessouder l'ensemble de la caisse et lui fabriquer une nouvelle fixation, le tout sans abîmer la peinture verte de la caisse. Une vraie partie de plaisir ! Si quelqu'un a utilisé ce produit sans problème, j'aimerais qu'il nous donne sa recette.

#### Objections diverses,

auxquelles je vais tenter de répondre par avance.

- **TIA** : d'après le témoignage de Maurice Maillet, transmis par Jean Florin, il n'y avait pas de réservoir de TIA sur ces tenders à l'époque des Chapelon. Possible : après tout, la 230-G-353 reçoit toujours, en 1998, son pain de TIA quotidien directement dans le panier au moment du remplissage du tender. Il me semble pourtant distinguer quelque chose à l'arrière du tender de la 231-H-

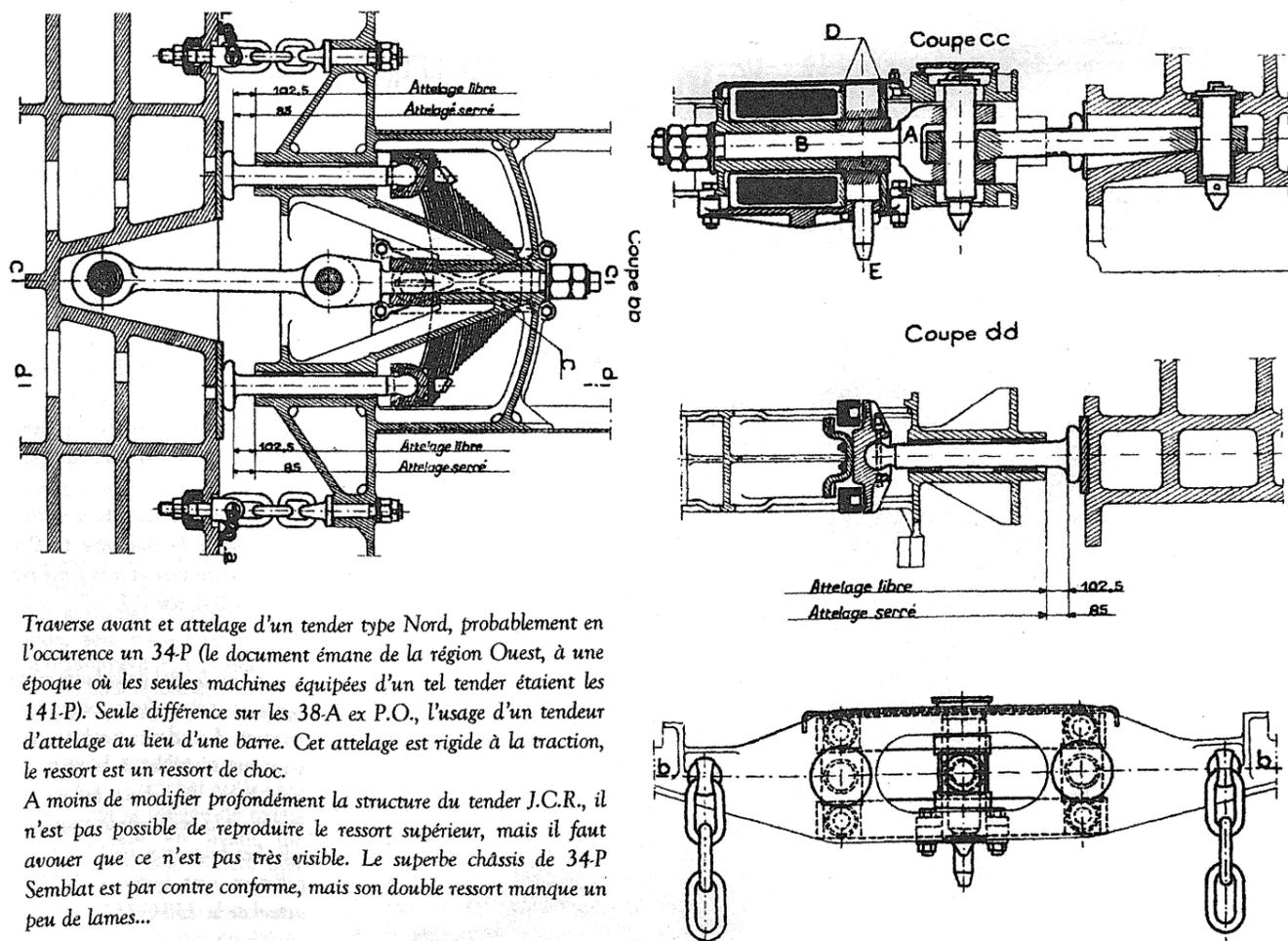
722 p. 138 du livre de M. Maillet, mais ce n'est pas net. Dans le doute, j'ai préféré m'abstenir.

- **Briquettes** : dans le n° 8 de Rail Magazine, une photo du dépôt de Tours montre des tenders chargés de cette façon de briquettes en vrac, sans la moindre rambarde. Celle qui équipe le 4-37-A-404 a probablement été installée lors du séjour de ce tender à l'Est. Les briquettes sont des Gécomodel. Il faut les ébarber et tracer deux traits de coupe à l'arrière. Je l'ai fait avec une scie Bocfill et l'excellente boîte à ongles miniature que l'on trouve chez l'Octant. Elles sont peintes en "Weathered black" de Floquil sur primaire Huet, mais la peinture tient mal. Il s'agit probablement d'un mauvais dégraissage...
- **Inscriptions** : à l'arrière, ce sont des transferts Chabbert. Ils sont conformes à l'exception du monogramme SNCF trop gros : il devrait mesurer 3,9 mm (170 mm réels). Toutefois, il y en a eu de trop gros sur les machines réelles, comme sur ce tender 30-R dans Voies Ferrées n° 62 p. 18. Les marquages latéraux sont issus, pour le 4.S.N.C.F. de marquages HO prévus pour le wagon à ballast de Bernard Canet, et pour

le reste des planches de transferts Mécanorma fournies par Jean-Claude Ragot. Hélas, les chiffres, et en particulier les "3", ne sont pas du tout conformes. Ce n'est déjà pas très amusant de devoir composer les marquages caractère par caractère, alors s'il vous plaît, Messieurs les artisans, un effort pour que nous puissions trouver ce qu'il faut dans le commerce ! (P.S. : à ce sujet, voir p. 2).

- **Coulures de tartre** : elles n'étaient pas systématiques, dépendant des eaux utilisées. Là aussi, dans le doute, je préfère temporiser. On pourra toujours en ajouter par la suite.
- **Filets** : je n'en ai vu sur aucune photo de tender de ce type, en période S.N.C.F. Je me suis donc, là aussi, abstenu. Il en est d'ailleurs de même pour les machines. Même la 231-H-723, brisée à fond par son équipe, ne montre ni filets, ni cercles de chaudière astiqués. Les amateurs de prouesses modélistes en seront pour leurs frais. Seule exception à ma connaissance : la traverse avant a des filets blancs sur deux photos des 231-F-712 et 231-H-724.

**A suivre : suspension et timonerie de frein de la loco.**



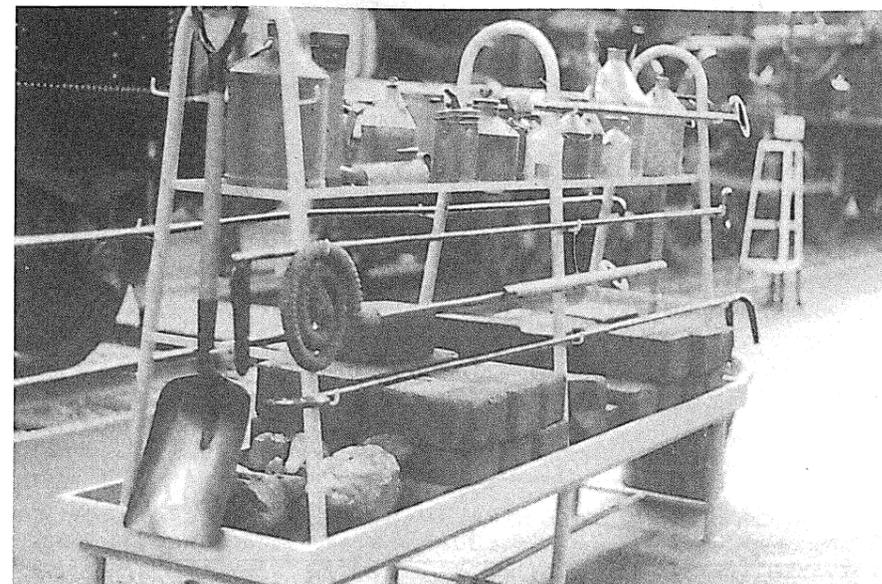
Traverse avant et attelage d'un tender type Nord, probablement en l'occurrence un 34-P (le document émane de la région Ouest, à une époque où les seules machines équipées d'un tel tender étaient les 141-P). Seule différence sur les 38-A ex P.O., l'usage d'un tendeur d'attelage au lieu d'une barre. Cet attelage est rigide à la traction, le ressort est un ressort de choc.

A moins de modifier profondément la structure du tender J.C.R., il n'est pas possible de reproduire le ressort supérieur, mais il faut avouer que ce n'est pas très visible. Le superbe châssis de 34-P Semblat est par contre conforme, mais son double ressort manque un peu de lames...

## Outils à feu et autres accessoires Daniel Berthélemy

Quand on lit une notice de montage de locomotive à vapeur, on trouve souvent, à la fin, une phrase du genre "on pourra garnir le tender d'outils à feu", avec parfois tout de même des précisions généralement succinctes.

Comme ma documentation était tout aussi laconique, je suis allé chercher des renseignements à la source auprès de Jean-Pierre Cantet que vous avez eu l'occasion d'entrevoir dans la revue.



Ci-contre : au musée de Mulhouse figure un présentoir où sont rassemblés de tels outils ainsi que du charbon, des briquettes, des bidons, burettes etc...

On distingue une pelle, plusieurs crochets, en haut une pince à talon droite, au milieu l'outil à nettoyer les barreaux de grille et un curieux cure-pipe tirebouchonné qui servait à nettoyer les surchauffeurs. D'après un témoignage indirect, cet outil était peu employé.

On trouvera donc, sur une machine à charbon :

- une pelle (voir dimensions en annexe).
- deux crochets ; le grand crochet doit parvenir au point le plus éloigné de la grille, en laissant environ 80 cm à l'extérieur du foyer. On aboutit ainsi, sur une machine à foyer très long (4-240-A, 5-240-P, 4-160-A-1) à un outil de plus de 4,50 m. Le petit crochet, d'un maniement plus aisé, fait environ les deux tiers du grand. Les tenders modernes, et en particulier ceux qui devaient rouler sous caténaires, étaient équipés d'un tube dans lequel on rangeait ces outils (exceptions notables : 4-37-A ex P.O., 2-38-A ex Nord). D'autres séries l'ont reçu par la suite (3-22-C, 5-30-A, 5-25-A entre autres). A noter l'impossibilité de retourner les crochets dans l'espace exigu - et qui devait l'être, le chauffeur ne devant pas être contraint de marcher avec sa pelletée de charbon - séparant la devanture du tender. La poignée est donc au fond du tube quand l'outil est rangé. Pour rentrer le crochet, parfois chauffé au rouge, il fallait avoir le tour de main, faire vite et disposer, pour finir, d'un chiffon d'amiante. Noter enfin que le crochet sortant du tube doit passer par la porte de foyer. Ceci détermine l'orientation du tube, généralement incliné à la fois

horizontalement et verticalement. On peut ainsi obtenir la position du tube, même si la documentation semble insuffisante.

- une "pince à talon", destinée à repousser vers l'avant le talon formé pour les stationnements de la machine. Sur les "R" fuel, une pince à talon droite servait à briser des dépôts d'imbrûlés dans le foyer, mais ne faisait pas partie de l'équipement normal de l'engin, constitué seulement d'une pelle d'épicier réservée à la manipulation du sable destiné au ramonage des tubes à fumée.
- sur les seules machines à grille fixe (ex. : les Pacific P.L.M., les 1-150-E), un outil destiné à nettoyer entre les barreaux de grille (voir dessin). Cet outil doit avoir la longueur du grand crochet. Pour savoir si votre machine préférée a une grille fixe ou non, il faut regarder la devanture : si la grille est à secousses, on y trouvera les secouettes ou branloirs qui la commandent. Cet engin présentait l'inconvénient de se coincer parfois entre deux barreaux. Et, comme les éléments de grille étaient simplement posés sur des sommiers, on risquait de soulever un bout de grille à l'extrémité de l'outil. Restait à le remettre en place, ce qui n'était, paraît-il, pas spécialement

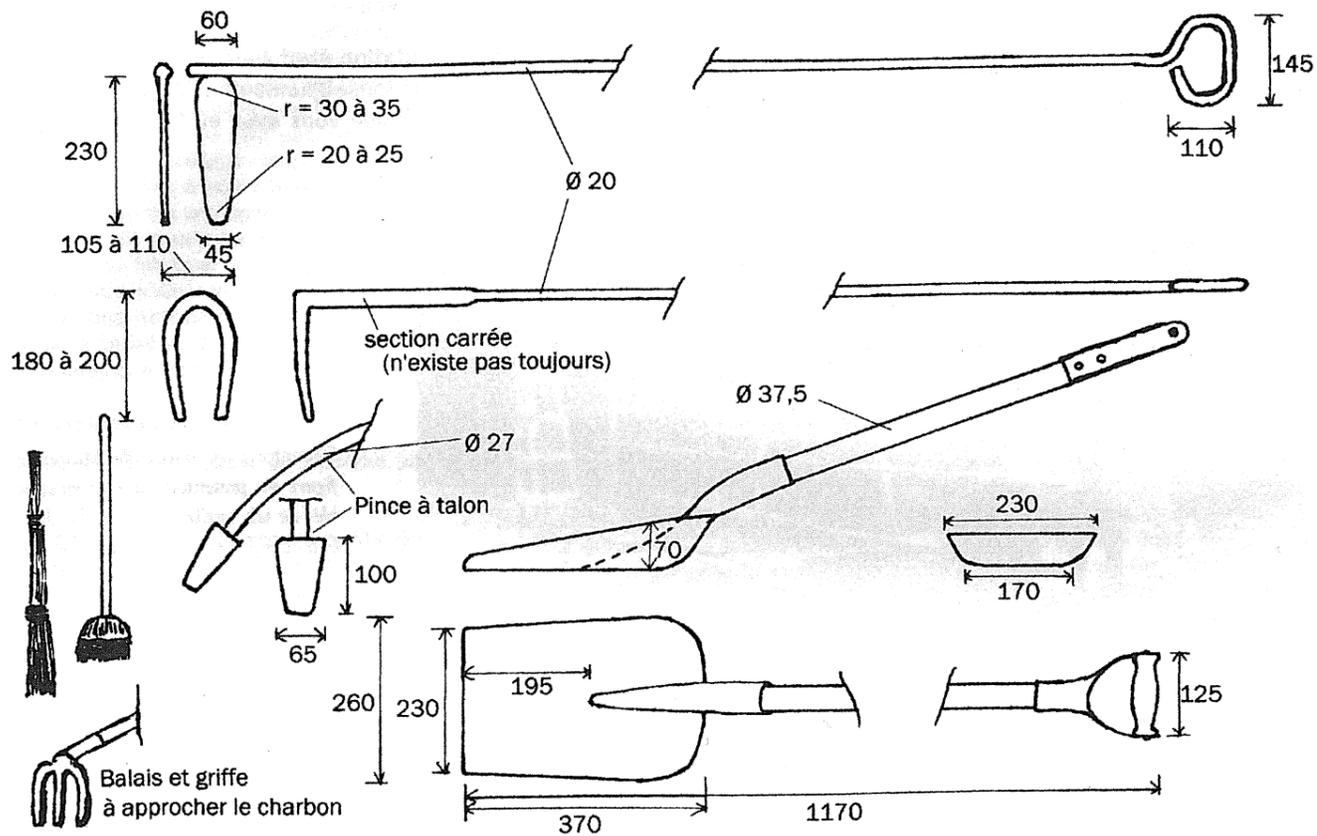
facile...

- une griffe, à deux ou trois dents et manche en bois, pour approcher le charbon. L'outil présent sur la 230-G est un modèle agricole.
- un ou plusieurs racloirs, pour la vidange du ou des cendriers. Leur forme peut dépendre de celle dudit cendrier, le modèle courant étant rectangulaire. Là aussi, les dimensions seront déterminées en fonction de celles du cendrier de la machine. Inutile par exemple de prévoir un outil gigantesque si le cendrier est divisé en deux pour laisser le passage à un essieu.
- un marteau spécial pour casser les briquettes (photo). A éviter sur une machine à stoker.
- un balai, genre balai de bouleau ou balai ménager très usé.

Pour le graissage, des bidons, burettes et seringues : voir photos et schémas dans le prochain numéro. Les récipients contenant de l'huile "surchauffe" sont fréquemment mis à un endroit chaud (sur la chaudière, sur la tôle qui surmonte la porte de foyer) pour fluidifier leur contenu.

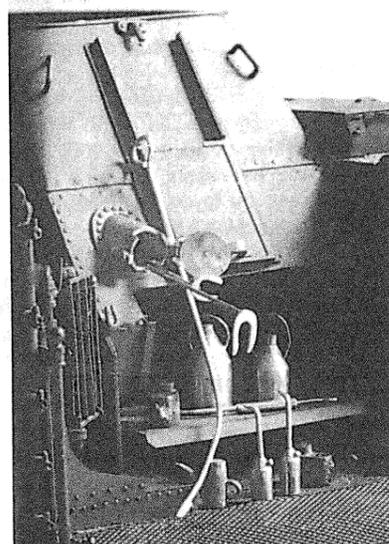
Si des lecteurs ont des précisions à apporter, ils seront les bienvenus.

D.B.



Ci-dessus : les principaux outils mentionnés dans le texte. Cotes réelles. Longueur de la pince à talon de la 230.G-353 : 1950 mm.

Ci-dessous : avant du tender de la 230.G-353 (septembre 1997). On distingue les deux crochets dans leur tube ( $\varnothing$  int. 200, ext. 215), le robinet d'urgence (à gauche) et la valve de purge du cylindre de frein (à droite), la manivelle du frein à main et l'une de celles des vannes de prise d'eau (en haut à gauche), ainsi que la poignée d'un racloir de cendrier et, en bas à droite, celle d'une seringue. Le tuyau de toile des pompiers est bien sûr caractéristique de notre époque où les grues à eau se font rarissimes.

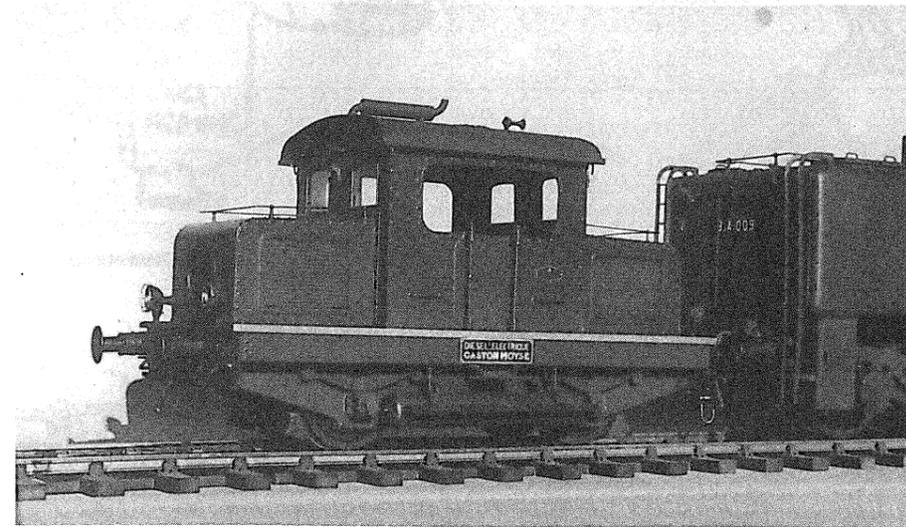


Ci-dessus : les outils du tender 38-A P.O. Les crochets ont été légèrement affinés depuis cette photo. Burettes, bidons et seringue sont faits d'après ceux de la 230.G-353.

**A suivre :**  
autres photos et croquis.

## LE LOCOTRACTEUR MOYSE DE GERARD HUET

Gérard Huet, absent à Expométrie, a eu la bonne idée de nous envoyer le prototype de son locotracteur Moyse 25 TDE, version 2-SNCF, peint et patiné, mais sans ses marquages non encore disponibles. Nous avons pu ainsi l'essayer et le photographier. Le même engin est prévu chez Haxo. Par pitié, messieurs, plus de tels doublons !



Ci-contre :  
Un gros tender P.O. remorqué par un petit locotracteur Nord, ce n'est pas très vraisemblable, mais notre parc de véhicules est plutôt indigent...

En bas :  
Deux vues rapprochées. Nous regrettons une fois de plus l'absence de la couleur qui vous aurait permis d'apprécier une patine très réussie.

Photos D.B.

Ce modèle est conçu comme un kit simple, idéal pour les débutants en Zéro. Le kit permet de construire soit un 25 TDE, soit un 20 TDE.

### L'engin réel

Les 25 TDE ont été construits entre 1932 et 1936. Quatre d'entre eux ont été acquis par la compagnie du Nord et numérotés MY 1 bis, MY 2 bis, MY 3 et MY 4, puis YMO 11001 à 11004, enfin YMO 21001 à 21004 à la SNCF. Ils ont ensuite été revendus à l'industrie privée.

Un 25 TDE est un locotracteur de 25 t, Diesel à transmission électrique. Le moteur est sous l'un des capots et actionne une génératrice débordant dans la cabine. Un unique moteur électrique placé au milieu du châssis entraîne les deux essieux par chaîne.

D'autres 25 TDE et des 20 TDE ont été construits pour l'industrie privée, et peuvent donc figurer sur toute région sur un embranchement à voie normale. Le 20 TDE diffère esthétiquement du 25 par un châssis moins enveloppant.

### Le modèle

Le châssis moteur à boîtes intérieures et essieu palonnant est indépendant de la caisse et des longerons extérieurs. Il est équipé

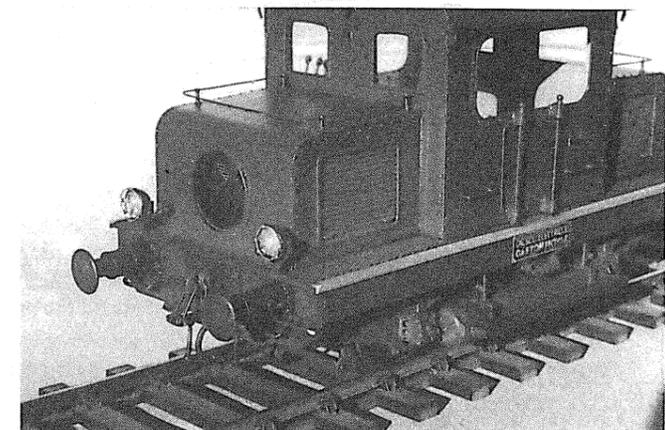
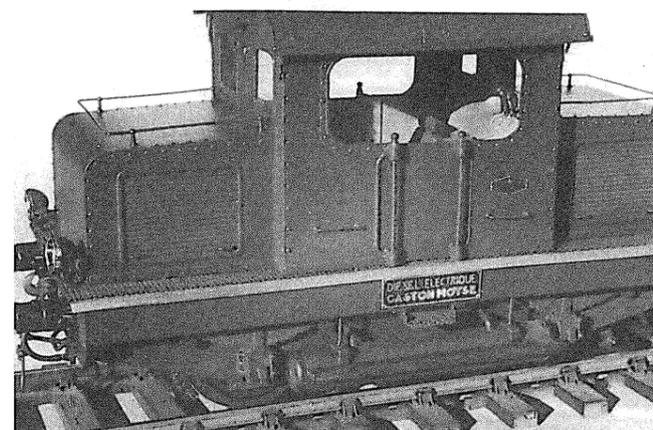
d'un moteur Mashima 5 pôles puissant (2 W) et lent (10000 t/mn), avec volant d'inertie et vis sans fin actionnant directement l'essieu. Bien que non rodé et dépourvu du volant, le prototype avait un bon ralenti. La puissance de traction, avec un seul essieu moteur, n'est pas énorme, et l'engin s'essuie facilement les pieds. Le lest définitif, en métal blanc et qu'on espère important, reproduira le moteur de traction central.

Le ventilateur, très visible, sera fonctionnel et tournera à vitesse constante. Il sera actionné par un tout petit R.S.F., démarrera à 0,6 V et se stabilisera à 1000 t/mn à partir de 1,2 V, sans que le locotracteur démarre. Le moteur de traction a été testé à l'arrêt par G. Huet, ventilateur tournant, pendant 4 heures, sans échauffement notable. Une petite entorse cependant : le ventilateur change de sens de rotation en fonction du sens de marche.

Par rapport au prototype, la gravure des plaques du constructeur sera affinée, les phares K.Z. remplacés par des phares plus conformes aux photos dont G. Huet dispose.

L'engin est proposé en kit aux membres du Cercle du Zéro avec une remise de 5%, soit au prix de 2850 F. Vingt exemplaires sont prévus pour Noël.

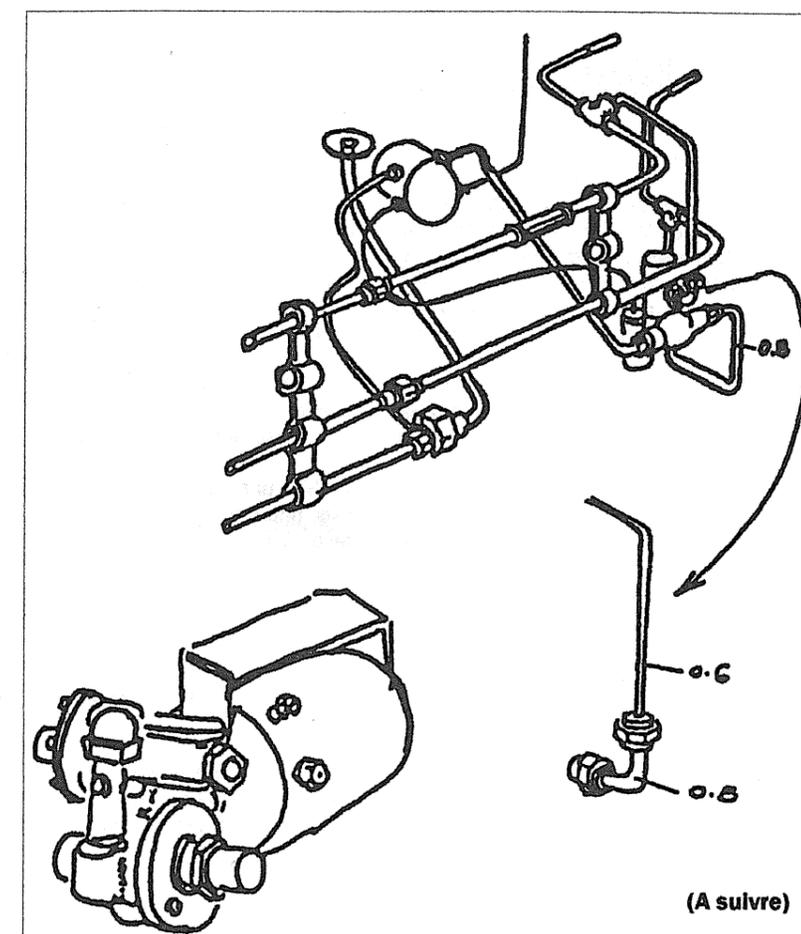
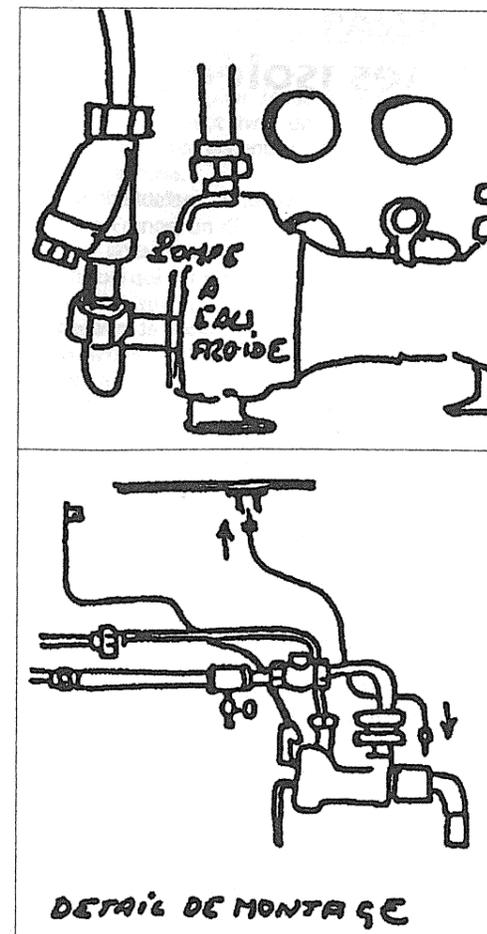
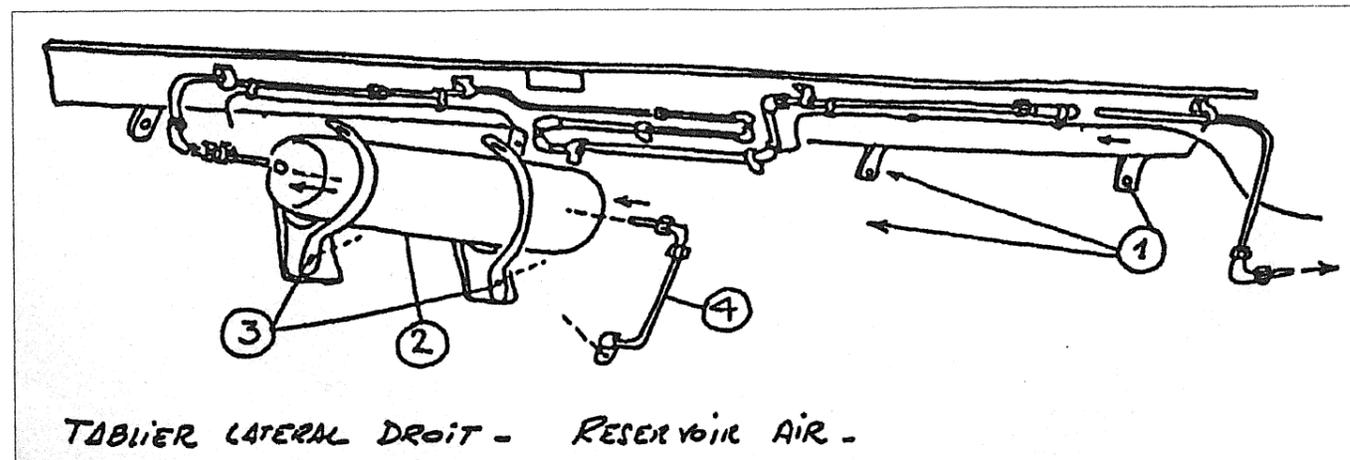
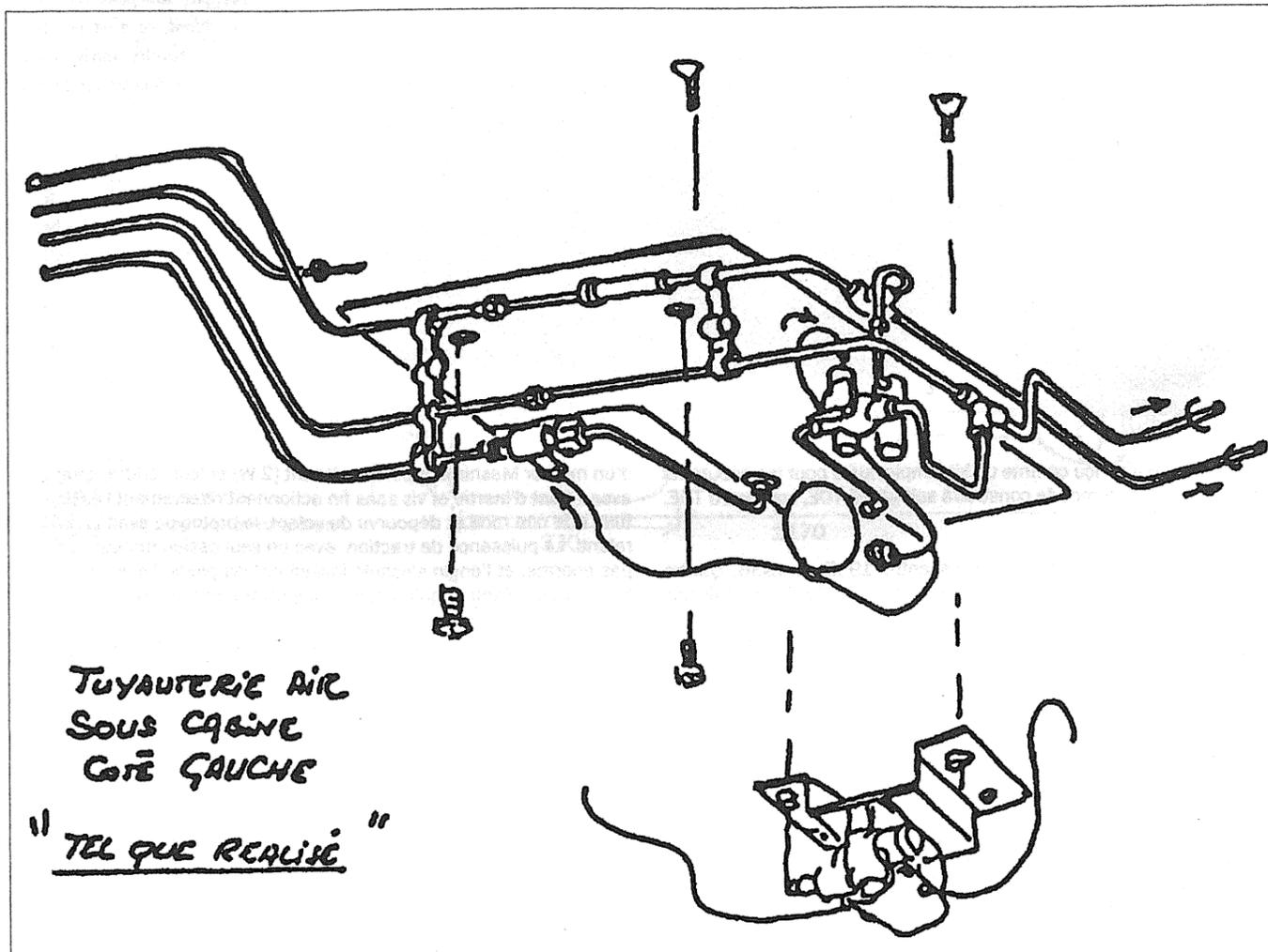
D.B., d'après documentation G. Huet



# MONTAGE D'UNE LOCOMOTIVE EN FINITION LAITON BRONZE Gilbert Gaussorgues

(Suite des n° 74,75 et 76)

Nous avons eu le plaisir de faire la connaissance de Gilbert Gaussorgues à Expométrie. Il nous a proposé de compléter son étude avec quelques commentaires. Nous les accueillerons avec grand plaisir.



## Wagon Ouest, tombereaux, grue, attelages...

Marcel Le Guay nous donne d'intéressantes précisions. Celles sur les tombereaux paraîtront dans le prochain numéro, faute de place. Didier Pred'homme nous promet aussi pour bientôt un plan des "balançoires" avec les marquages.

### Balançoires

J'ai beaucoup aimé les deux pages au sujet du wagon Ouest à charpentes que nous appelions familièrement "balançoires" lorsqu'elles étaient stockées à Bagnolles Chantiers. Ces wagons ne sortaient pas souvent. On les montait à la demande avec une des charpentes de 8, 10, 12 ou 14 m, tous les wagons n'ayant plus les quatre jeux de poutres qui pouvaient se régler avec des largeurs utiles de 1 m, 1,5 m, 2 m ou 2,5 m selon le chargement à effectuer après étude du BTE. Lorsque le chantier Calberson s'est agrandi, absorbant les voies 12 à 21 du groupe chantiers, réduisant le nombre de voies à 16 à cause de nouveaux quais, ces wagons ont été évacués à Vernouillet. C'est là qu'ils sont morts de vieillesse. Les photos publiées doivent dater de 1923 environ (date de révision Sotteville 3-4-22 encore fraîche), la charpente utilisée est marquée B, donc du type 10 m. Comme les poutres maîtresses étaient en bois, il ne fallait pas trop "tirer dessus", aussi ces wagons circulaient en queue de train, clas-

sés immédiatement devant le frein de queue. Les boîtes étaient du type XLI et non pas XIV (document officiel dixit bien qu'on semble lire XXIV, mais couvercle changé probablement).

**Marcel Le Guay**

Le XIV était une coquille, c'est bien XXIV qu'il fallait lire, aussi bien pour le wagon que pour la coupe jointe. S'agissait-il dans ce dernier cas d'un changement de boîte ou seulement de couvercle ?

D.B.

### Grue 85 t de Tours

La grue de Tours St Pierre est en trois morceaux. Il manque la flèche et la cabine. Elle venait de se coucher sur principale lors d'un relevage loupé avec renversement. Remplacée par la grue de Châlons, puis réparée et diésélisée (prototype). Photo du 14/2/70, il pleuvait.

**Marcel Le Guay**

Les dates coïncident effectivement, mes photos du dépôt de St Pierre datant de mars ou au plus tard avril 1970...

D.B.

### Attelages

Christophe Beniamino soulève à juste titre dans le dernier bulletin du Cercle le problème des ressorts d'attelage à boudin qui ne sont pas très utiles, et ne correspondent pas non plus à l'original. Il est vrai qu'il y a des idées à creuser dans ce domaine.

Kit-Zéro va proposer des ressorts à volutes moyennant un petit supplément. On pourra conserver les ressorts à boudin quand le ressort n'est pas visible.

Nous en profiterons aussi pour examiner les solutions réelles qui, outre les ressorts à volutes, faisaient souvent appel à de grands ressorts à lames transversaux.

On examinera aussi les attelages locotender, comme celui des tenders type Nord (voir p.28). On notera que l'attelage arrière de ces tenders, avec deux ressorts en volute montés en parallèle et reliés par une pièce en acier moulé, est très bien reproduit dans les tenders J.C.R.

D.B.

# Réalisation facile de roues pleines isolées

Didier Pred'homme

Cette méthode que j'ai employée pour équiper un autorail ADN permet de réaliser facilement des roues pleines pour matériel moteur ou remorqué. Elle semble plus abordable pour le débutant que la technique classique des bagues en matière isolantes parfois difficiles à ajuster et coller. Les pièces métalliques peuvent facilement être sous traitées par exemple à un ami qui possède un tour. Chacun adaptera les dimensions à ses besoins, le principe restant toujours le même. Il sera utile de consulter avant de commencer les normes de roulement, disponibles notamment auprès de Kit-zéro.

## Mode opératoire

1) Réaliser au tour les jantes et les moyeux. Les  $\varnothing$  A et B doivent laisser un jeu minimum de 3 à 4 mm entre les pièces. Il est nécessaire de réaliser un épaulement de 1 mm à l'intérieur de la jante, et 1 mm sur l'extérieur du moyeu. Avec un outil pointu ou à gorge tourner également une rainure de profondeur 0,5 à 1. Après usinage exécuter sur chaque pièce avec une

lime triangulaire deux ou trois rainures perpendiculairement aux faces. Les épaulements servent à renforcer la tenue mécanique de l'ensemble terminé, les rainures faites à la lime améliorent le blocage en rotation. Bien dégraisser.

Dans un jet de laiton tourner un gabarit de centrage dont les  $\varnothing$  C et D seront parfaitement concentriques, et ajustés "glissant juste" avec les  $\varnothing$  A et B correspondants.

2) Sur une surface parfaitement plane, fixer une bande de ruban adhésif double face. Coller sur cette bande les moyeux, épaulement vers le bas.

3) Enfiler le gabarit. L'épaulement l'empêche de coller sur l'adhésif.

4) Enfiler la jante et ôter avec soin le gabarit.

5) Emplir l'espace avec une résine polyester ou époxy éventuellement chargée. Eviter les bulles d'air et bien faire pénétrer avec une allumette.

6) Laisser polymériser afin d'obtenir une résine bien stable.

7) Décoller du support.

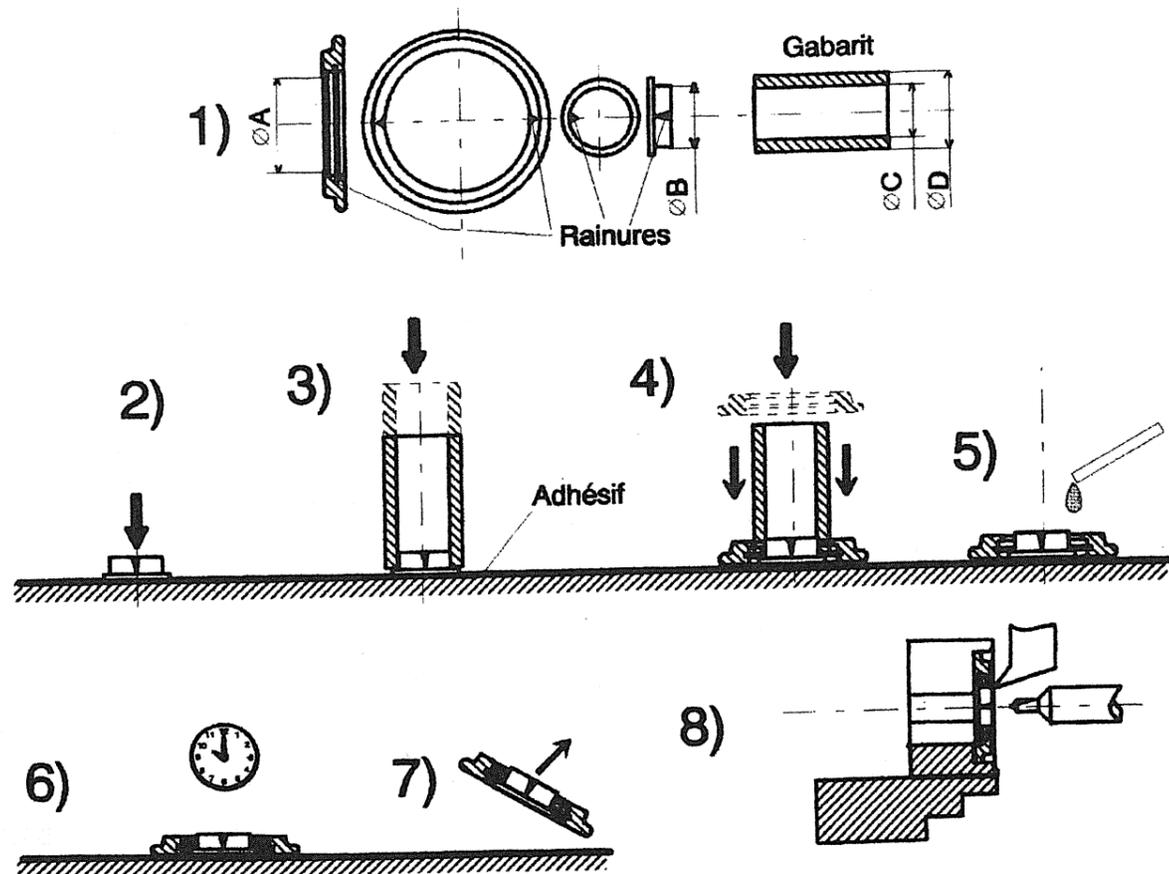
8) Reprise au tour des faces et alésage. Celui-ci sera fait avec précautions afin de ne pas décoller les pièces et ne pas chauffer. Un outillage de centrage constitué d'une bague fendue avec face d'appui sera avantageusement utilisé. Eviter les huiles de coupe.

**Nota :** Si tous les usinages sont précis, il est même possible de faire l'alésage lors de la réalisation du moyeu. Cela évite la reprise.

En remplaçant l'adhésif par une empreinte en silicone, il est probablement possible de réaliser des roues à rayons sur ce même principe.

Didier Pred'homme

P.S. : la rédaction espère pouvoir vous présenter un de ces jours ce mystérieux ADN...



## LES PETITES PASSIONS de Jacques Archambault, par Pierre Villard

Pas de retraite pour Jacques Archambault qui nous propose un sympathique petit livre. Un "livre de bonne foi" aurait dit Montaigne, où nous rencontrons des plaisirs, des joies et parfois un peu de mélancolie.

Il était donc une fois... un bouvier des Flandres, une chasse en Ile de France, un dîner mondain, Histoire d'O, ses locomotives et leurs amis, Paul Vialar et André Dhôtel... et aussi une Morgan, véhicule qui par sollicitude véhicule à l'occasion son conducteur, et des chevaux dans leur box ou face à un oxer, et des équipages sonnans sur des laies et des jardins, et...

Petit monde varié. Après les rochers brûlants du Jardin des Pieds-Noirs, on est ici surtout dans les matins givrés de l'Ile de France. Les chiens ont un regard simple et les commentaires sur une parure (authentique) font penser à Maupassant ; mais dans sa nouvelle, elle était fausse. Plaisir des souvenirs de J.A., plaisir du lecteur aussi même si une passion n'est qu'à chacun de nous, au moins en apparence.

Au delà des apparences, justement, on repense avec J.A. à quelques autres choses. On se souvient que la nature n'aime pas les jardins, que tout a un prix, et qu'avoir des chevaux c'est savoir être palefrenier, ce qui du reste ne déclasserait que les imbéciles. Une passion, c'est un (petit ?) effort, heureusement.

Nos passions ne sont-elles qu'à nous ? Je viens d'y acquiescer, et une passion peut être aussi "fuite, refuge...". Et il est vrai aussi qu'on peut préférer les Alfa aux Morgan, et ne rien connaître aux chevaux, ce qui n'empêchera pas de les apprécier, de plus loin. Pourtant, et c'est dit de loin en loin avec discrétion par J.A., il faut chercher à se retrouver autour d'une passion, et l'on en est frappé dans son chapitre sur Histoire d'O : les petits trains et les petites passions deviennent grands, avec les autres, et ce qui n'est pas donné est perdu.

Pierre Villard

1998, Editions du Valhermell

ISBN 2 - 95684 - 91 - 7

## COURRIER DES LECTEURS

Très bien, le dernier Histoire d'O. Continuez en ce sens.

Jean Florin

Vu la signature, voici une appréciation qui nous fait grand plaisir. Nous continuons donc.

Je viens à l'instant de recevoir le dernier numéro de ma revue préférée (en concurrence, quand même, avec la Gauge O Gazette et quelques autres) et sa lecture appelle les réactions suivantes de ma part :

- La photo mystérieuse me rappelle quelques souvenirs, peut-être s'agit-il de la traversée de la forêt domaniale de la pointe de Grave par la ligne (électrifiée, mais on ne nous montre pas de caténaire) du Médoc, le tronçon de voie perpendiculaire, en rails Vignole, pourrait appartenir à une ligne desservant les installations portuaires et les ouvrages de défense contre la mer entre Soulac les Arros et le port du Verdon (actuellement chemin de fer touristique PGVS). S'agirait-il d'une installation de campagne permettant un transbordement rapide de munitions, à moins que ce soit un dispositif maintenant l'espacement entre deux voies ?
- A la différence de Jep et de LR qui avaient reproduit plus ou moins fidèlement le véritable prototype E 501 du P.O., la locomotive Hornby "P.O." est en fait inspirée d'un prototype P.L.M. du type 2BB2, ayant servi à l'étude des machines Maurienne à 6 essieux moteurs. Pour le surplus, notre ami Savard a sa place au Cercle du Zéro

où se rencontrent de nombreux amateurs de train jouet ou assimilé. S'il recherche des associations plus spécialisées, il peut prendre contact avec le Cercle Ferroviophile Européen (s'adresser au trésorier : M. André Chicoisne, 43 bis, rue de Bellevue 92100 Boulogne). En ce qui me concerne, je suis membre de plusieurs associations sans être forcément actif (Cercle du Zéro, CFE déjà cité et sous peu Gauge O Guild). Seul problème, le budget cotisations et abonnements est en constante augmentation !

- Serait-il possible que M. Caillault me fournisse la recette de sa 2D2 et de son wagon tombereau (j'ai un lot de pièces photogravées de 2D2 du regretté M. Houdou et aussi une caisse GMP) ?
- La maquette citée par M. Van Asten a, longtemps après les expositions auxquelles elle a participé, servi à l'instruction des personnels en station de la RATP. Après son remplacement par un simulateur virtuel (SOSIE), elle a été démontée, et peut-être cédée à un

gestionnaire de parc à thème qui pensait la présenter au public. Après de nombreuses vicissitudes, une partie, dont le viaduc de Grenelle, a pu être sauvée et se trouve dans le hall du siège de la RATP, 54, rue de la Rapée. Le reste a été dispersé et se trouve chez divers collectionneurs privés. Il réapparaît parfois lors de ventes publiques.

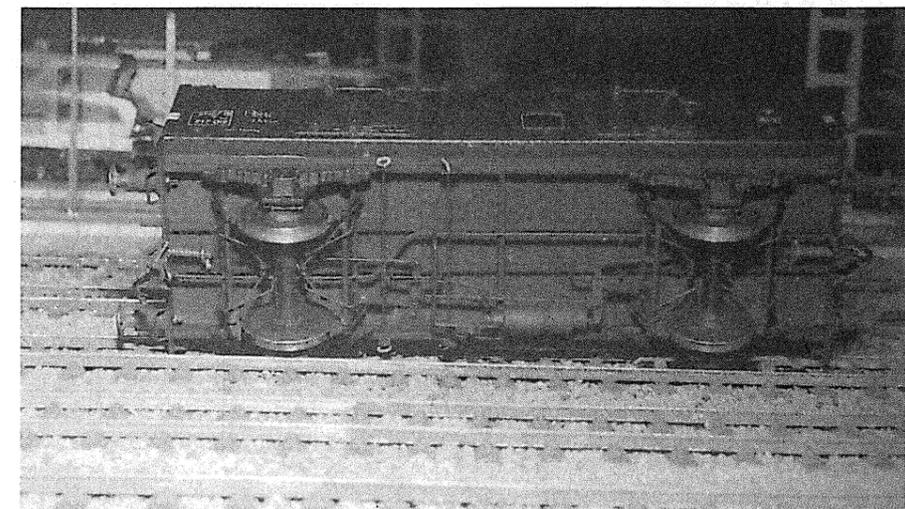
J.F. Barrié

La réponse à l'énigme est erronée, mais ingénieuse. Elle m'évoque à moi aussi des souvenirs : en vacances à Royan, ma mère m'emmenait parfois à la Pointe de Grave. Il y avait là, sur des voies DC ensablées, des wagons de marchandises plus ou moins abandonnés entre lesquels je jouais. Je ne peux hélas apporter de précision supplémentaire. Pas de photo non plus... Quant à Daniel Savard, rassurez-vous, il nous a maintenant rejoints au Cercle.

D.B.

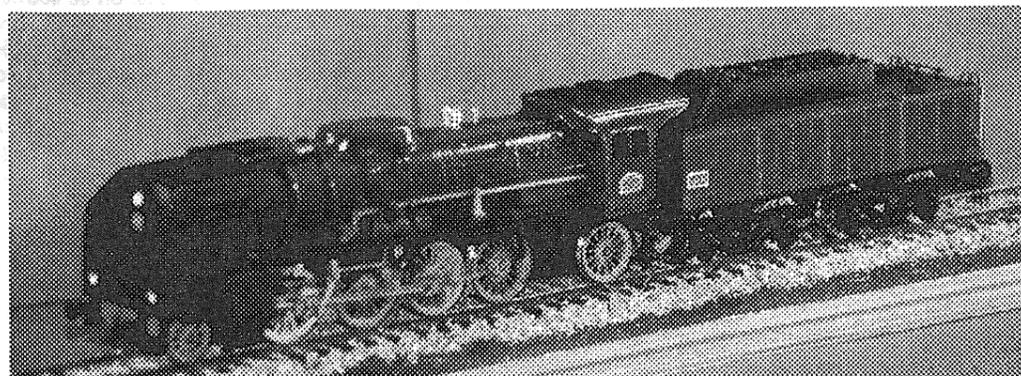
Ci-dessous : les dessous du tombereau de Jean-Claude Caillault.

Photo J.C. Caillault.



## Cette très jolie 141 P 82 en "0" tout métal

vous est proposée en boîte de montage complète à 4000,00 F. ou toute montée au prix de 8.000,00 F.



Longueur de l'ensemble loco-tender : environ 550 mm. Poids de la loco : environ 2000,00 g. Poids du tender : environ 1300 g. L'ensemble tourne sur un rayon de 1 m./1,20 m. minimum. Construction laiton et métal moulé. La fabrication se fait sur commande. Les machines montées sont peintes en vert et noir avec filets rouges. Début des livraisons décembre 1998. Précisez à la commande la norme des roues que vous désirez - F.S. ou C.S. Les prix indiqués sont ceux du tarif de juillet 1998. Prévoir la livraison en plus ou possibilité de prendre votre locomotive à l'atelier sur rendez-vous. A l'Atelier du Château d'O les délais indiqués sont respectés.

### ATELIER DU CHATEAU D'O

63 rue du Plessier à Villaré - 77 730 CITRY sur Marne

Tél. et Fax : 01 60 23 72 68

Documentation sur demande ou catalogue contre 10 timbres poste

### 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 "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

### RAILCOLOR

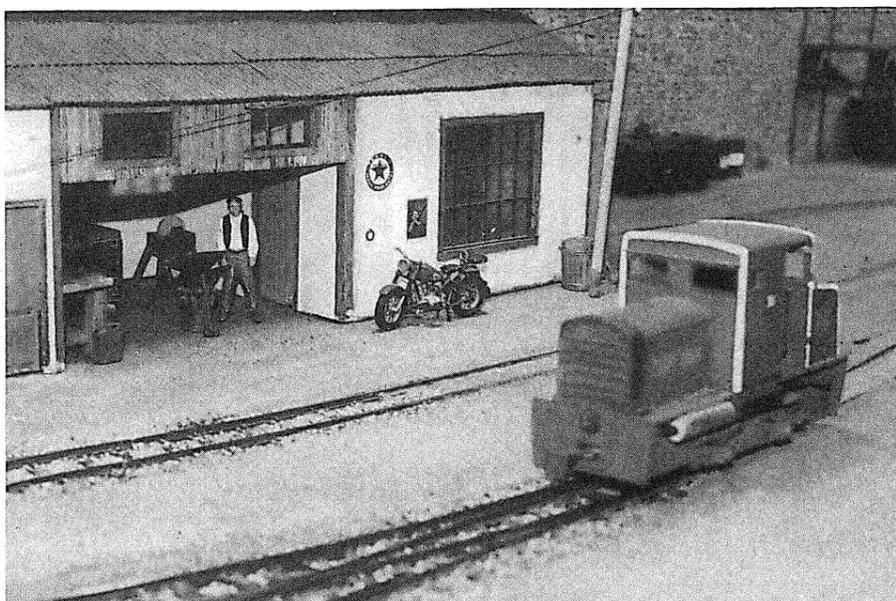
Le spécialiste français de la peinture

RAILCOLOR c'est un ensemble de produits de haute qualité pour l'ensemble de vos travaux de décoration.

**HUET**

● Soudures : tous les produits pour monter vos kits laiton.  
● Kits laiton : Plat OCEM19 - Locomotrice Gaston Moysse.

HUET - 5, rue des Anciens Combattants  
F-59175 TEMPLEMARS



Toujours à Expométrie, revoilà le "Dépôt des carrières de Philippe Guiffard."

Les « Cigares »  
du PLM

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 paraboloides 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 1999.

HO-077 et O-064, PLM 241 A 1, avec paraboloides, sans ACFI, pompe double, lanterne PLM, sans dynamo, tender N°30-3, sans rehausse, sans TIA.  
HO-077/b et O-064/b, PLM 241 A 45, avec paraboloides, avec ACFI, pompe simple, lanterne PLM, sans dynamo, tender N°30-98, sans rehausse, sans TIA.  
HO-077/a et O-064/a, SNCF 241 A 36, avec paraboloides, avec ACFI, pompe simple, phare SNCF, avec dynamo, tender N°30A-174 avec rehausse et TIA.  
HO-077/1 et O-064/1, SNCF 241 D 66, sans paraboloides/porte plate, avec écrans pare-fumée, avec ACFI et double cheminée, pompe simple, phare SNCF, avec dynamo, tender N°30A-225.

LEMACO SA, CASE POSTALE, CH - 1024 ECUBLENS, SUISSE

## AU FIL DU RAIL

### LA REGORDANE

Le Villard - BP 3 48320 CHANAC

Tél. 04 66 48 27 49 Fax : 04 66 48 27 50

- Les n°11 et 12 de MEDIA-TRAIN sont parus : Fret en Morvan, train desherbeur sur le B.A., vapeurs latines, RTG, R-840, métriques suisses...
- N°13 à paraître fin décembre : Vapeur d'hier et d'aujourd'hui sur le R.B., X-2400 dans le Cantal, rotonde de Chambéry, métrique italien.
- Vidéo sur l'Artère impériale.
- Et toujours les livres de référence, dont le remarquable "P.O." de J.P. Vergez-Larrouy...

### L'OCTANT

Chaque saison apporte son contingent de nouveautés. Cet automne, entre autres, des profilés en plastique, genre ABS, et des ressorts calibrés.

BP 05

67451 MUNDOLSHEIM CEDEX

Tél. 03 88 20 55 57 Fax : 03 88 20 57 88

### CHALUMEAU GRANDJEAN

Vu à Expométrie, ce chalumeau est muni de micro-buses jusqu'à 0,3 mm !

Distribué par : MULTIREX

28, rue Condorcet

95157 TAVERNY CEDEX

Tél. 01 39 32 05 71 Fax : 01 39 32 06 72

Jacky NOEL, président du Club ferroviaire de Chantilly et membre du Cercle, présentera son dépôt vapeur les :

- 27 et 28 février à Chauny (02)
- 01 et 02 mai à Chalon sur Saône
- du 13 au 16 mai à Bad Bevensen RFA
- 19 et 20 juin à Versailles (portes ouvertes du 5ème Génie)
- 25 et 26 septembre à Watermael Boifort (Belgique)
- 02 et 03 octobre à Châlons en Champagne (51)
- 13 et 14 novembre à Amiens (80)
- novembre 99 Gare du Nord à Paris

Renseignements : 03 44 54 93 12

### FESTIVAL DE LA MINIATURE VICHY 03

Le 31 janvier 1999 de 9 h à 19 h.

Miniatures (toutes sortes : Jouets anciens, Voitures, Trains, Poupées, Figurines, etc... Au "PALAIS du LAC", Centre Omnisports de Vichy 03 (fléchage urbain).

Renseignements : 06 60 02 00 45  
04 75 41 26 38

### IMAGES DE TRAINS, tome 5

Un nouveau recueil de photos en couleurs des années 50 et 60, d'un grand intérêt pour le modéliste désireux de patiner ses réalisations. On y voit de tout, des machines fraîchement repeintes, d'autres crasseuses au possible, d'autres encore briquées à mort, des détails surprenants, comme des filets rouges sur le Nord, ou une 2D2 Midi avec un châssis noir à côté d'une 8100 au châssis gris clair, le tout sortant manifestement de révision...

Les légendes sont hélas parfois fantaisistes, comme ce tender 37-A ex P.O. qualifié de 34-P, ou cette 231-G Ouest munie d'une distribution à cames rotatives !

## PETITES ANNONCES

(Gratuites pour les abonnés)

CEDE :

- 241-A J.C.R. montage professionnel
- 2 citernes même marque
- ouvrages et revues ferroviaires

Lucien BOSQ

30, rue de Roubaix

59210 COUDEKERQUE BRANCHE

Tél. 03 28 63 35 13

VENDS :

Fulgurex voiture lits type P

Fulgurex 141-TC-14

Fulgurex 242-AT

Plaque 141-R-428 (authentique)

Jean-Claude HERTER

152-6 route du Cannel

06250 MOUGINS

Tél. 04 93 46 14 26

VENDS :

- Tire-fond têtes carrées, fonderie très belle qualité : 15 F la grappe de 62 unités ou 390 F les 30 grappes. Envoi échantillon gratuit.

ACHETE :

- modèle R. LOMBARDI Be 4/6 version verte - 1950 - 4 portes ouvrantes, état de peinture et de fonctionnement absolument irréprochables, sans aucune modification ni transformation par rapport au modèle original.

Franck SCHULTZ

24, rue Nocard

94700 MAISONS ALFORT

Tél. : 01 41 79 42 34

### LES ARCHERS N° D'HISTOIRE D'O

SORT DISPONIBLES

S'adresser :

Jacques Archambault

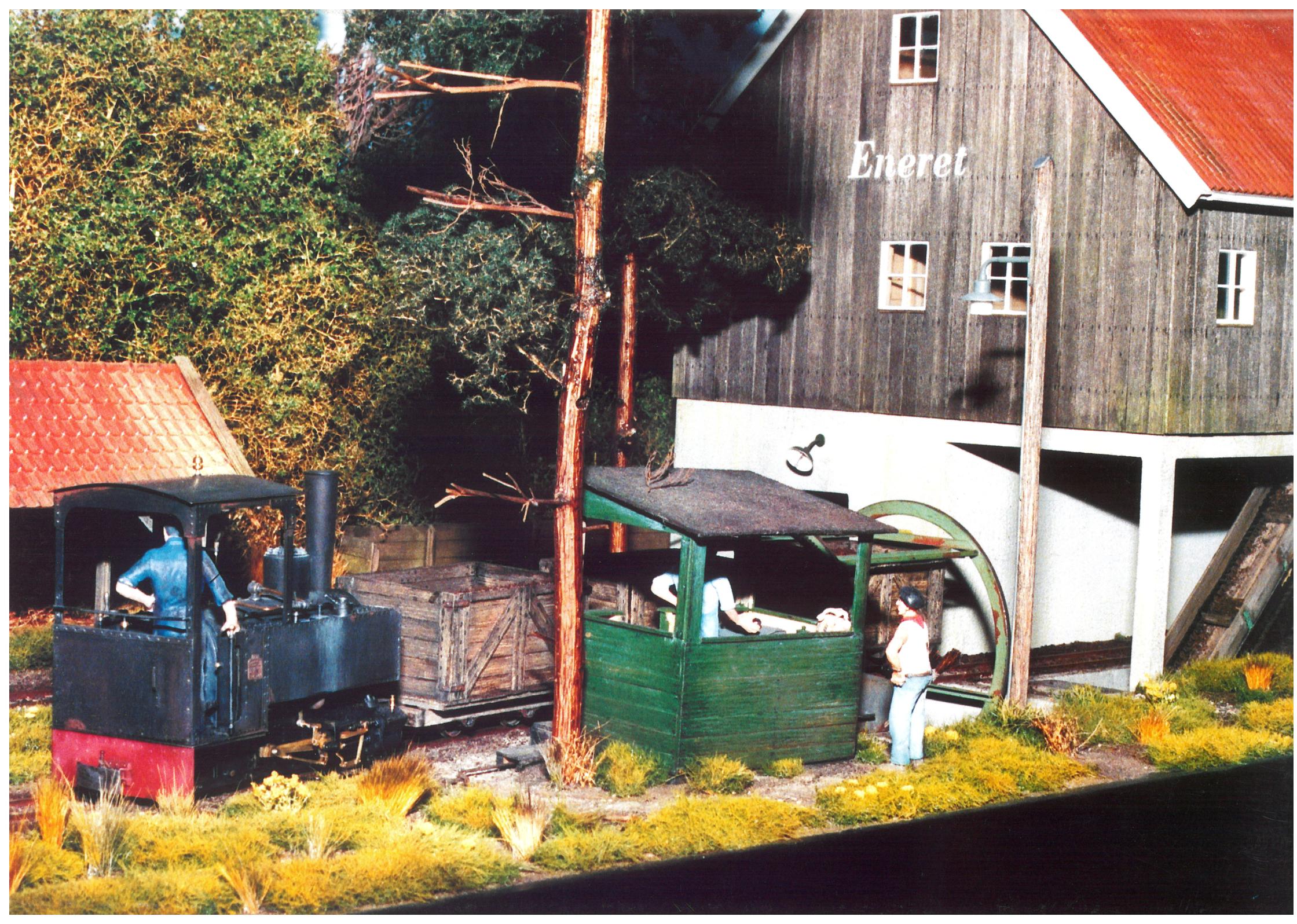
26, Parc de Maugarny

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 = 200 F
1997 = 200 F	

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



*Eneret*