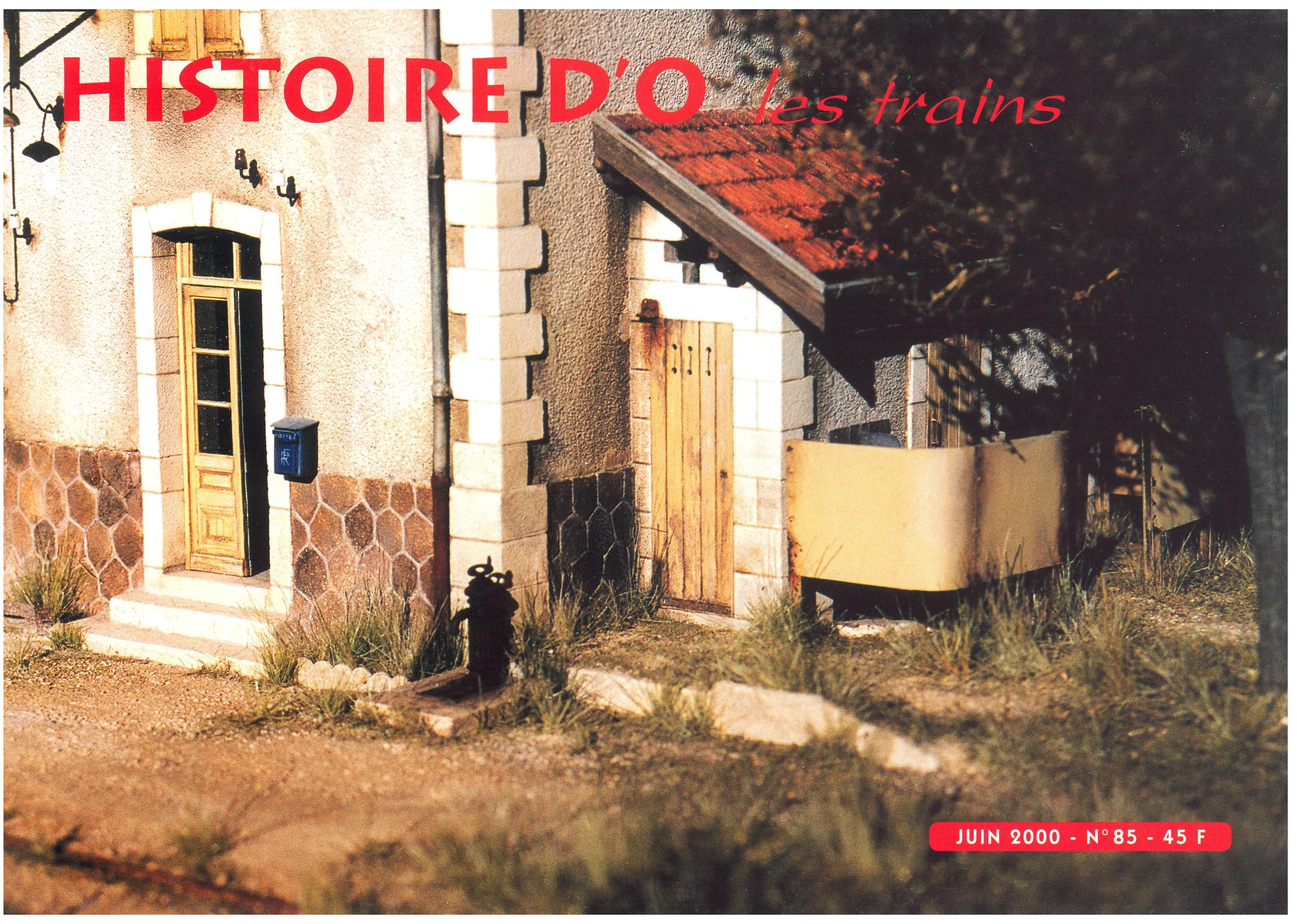
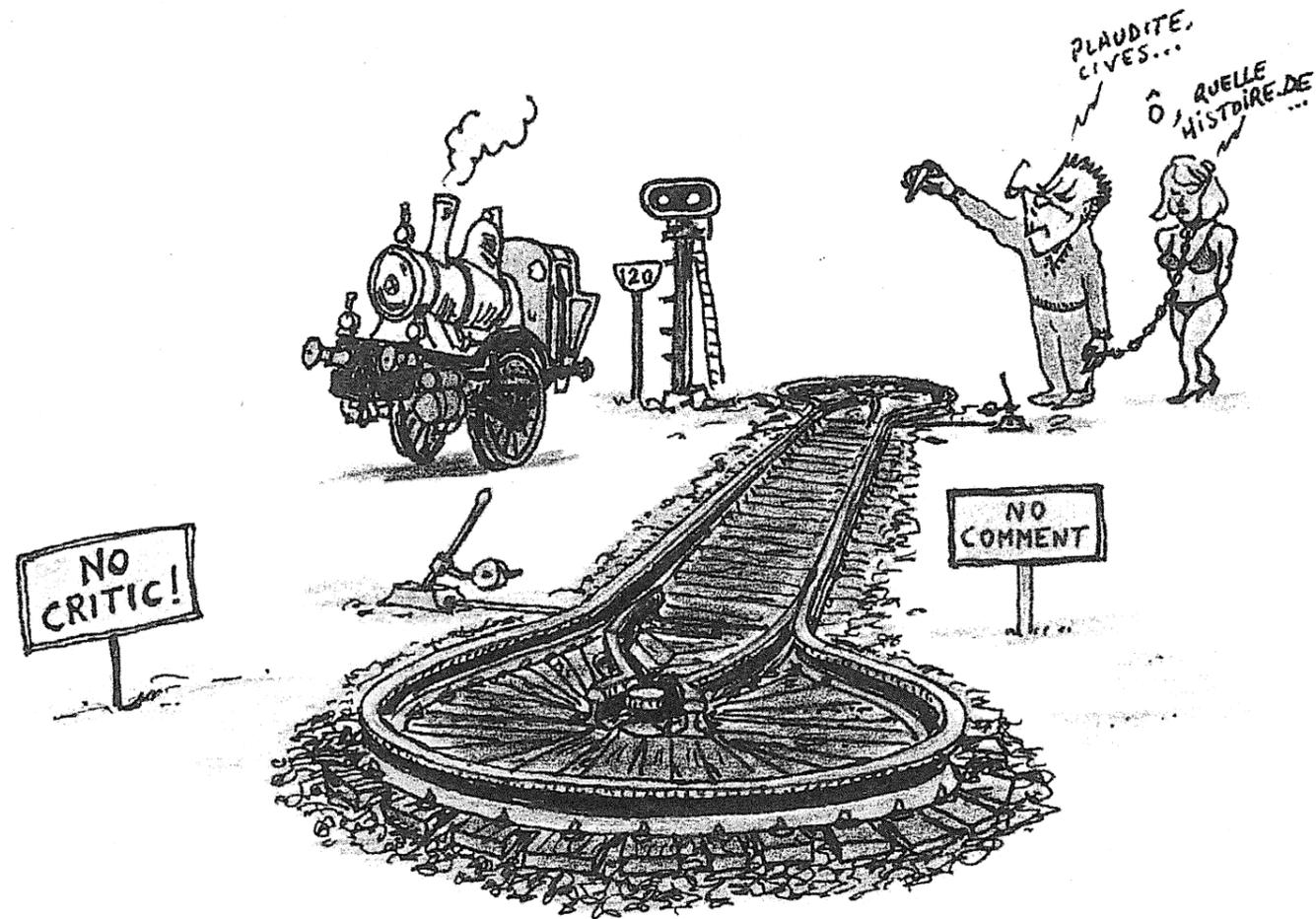


HISTOIRE D'O *les trains*



NE NOUS FÂCHONS PAS !!!



De l'aveu même de son auteur, ce dessin pourrait passer pour quelque peu agressif ! Valdi Toffoletti n'aime ni le titre de cette revue, ni les petits rayons... et nous le fait savoir à sa façon... qui a bien fait marrer l'équipe rédactionnelle ! Nous ne tenons pas pour autant à relancer la polémique...

Nous tenons tout d'abord à présenter nos excuses à nos correspondants dont les lettres sont encore sans réponse. Ils pourront toutefois constater en lisant ce numéro que nous les avons bien reçues, et que nous en avons tenu compte, parfois in extremis ! Nous profitons de l'occasion pour les remercier de leur collaboration. Beaucoup de texte, ce mois-ci, et des ajustements tardifs. La présentation en souffre peut-être un peu... mais notre rôle est d'abord, pensons-nous, de fournir des informations...

Murs

Dans le tout dernier Loco-Review, une idée intéressante : utiliser du papier d'aluminium froissé en fond de moule pour reproduire les irrégularités de la pierre, avant d'y couler du plâtre. On grave ensuite classiquement les joints.

A propos de ces derniers, j'ai acquis la conviction qu'il faut absolument leur éviter l'usage de peinture ou autres colorants noirs. Presque tous les murs de maquettes présentent un contraste excessif entre les pierres - blafardes - et leurs joints. Sauf, peut-être, aux endroits directement touchés par les échappements de nos chères vapeurs...

Photos, articles...

Nous sommes approximativement parvenus à écouler les articles en souffrance. Ce qui signifie qu'il nous en faut pour la suite. Nous rappellerons une fois de plus qu'Histoire d'O est faite par ses lecteurs. Alors, parlez-nous de vos réalisations, envoyez-nous des photos, des plans... Et pas de complexes ! Bien sûr, vous n'êtes pas satisfait de votre œuvre, vous n'en voyez que les défauts... C'est une réaction saine - dans notre activité, modestie et esprit critique sont de mise - mais pas une raison suffisante pour ne pas faire profiter les collègues de ses qualités...

Vacances

Savez-vous que ça ne fait pas de mal de ne pas trop penser à la revue pendant quelque temps ? Histoire d'être en forme pour le rendez-vous d'octobre...

Mais nous sommes là, enfin, la plupart du temps, pour recevoir courrier, articles - ne tardez pas trop, merci, ça nous simplifie l'existence - demandes d'abonnement...

Kenavo !

Le Grand Globe Céleste

Je joins à la présente une photo, mystère total hélas, avec pour seule légende "Grand Globe Céleste". À mon humble avis le cadre est celui d'une exposition internationale, certainement l'Exposition Universelle de 1900. La gare du Champ de Mars était située dans le territoire de la Compagnie de l'Ouest, comme l'atteste l'automotrice Sprague à l'arrière plan.

Qu'y fait la locomotive du Nord n° 3.061 "Courte queue", série 3.021 à 3.075 ? Je présume que des gens comme Marcel Le Guay ou Jean Claude Ragot, qui ont une documentation encyclopédique, ont peut-être la solution de toutes ces interrogations.

Jean-Michel Vaugouin

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 1999 :
FRANCE : 200 F (30,49 EUR)
CEE (sauf Suède et Finlande)
et SUISSE : 215 F (32,78 EUR)
AUTRES PAYS : 240 F (36,59 EUR)

Eurochèques : à majorer de 40 F.
Virements postaux de l'étranger :
à majorer de 15F pour frais.
(Respectivement 6,10 et 2,29 EUR)

CCP RENNES 5.204.58 M

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

PUBLICITE : nous demander le tarif.

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

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

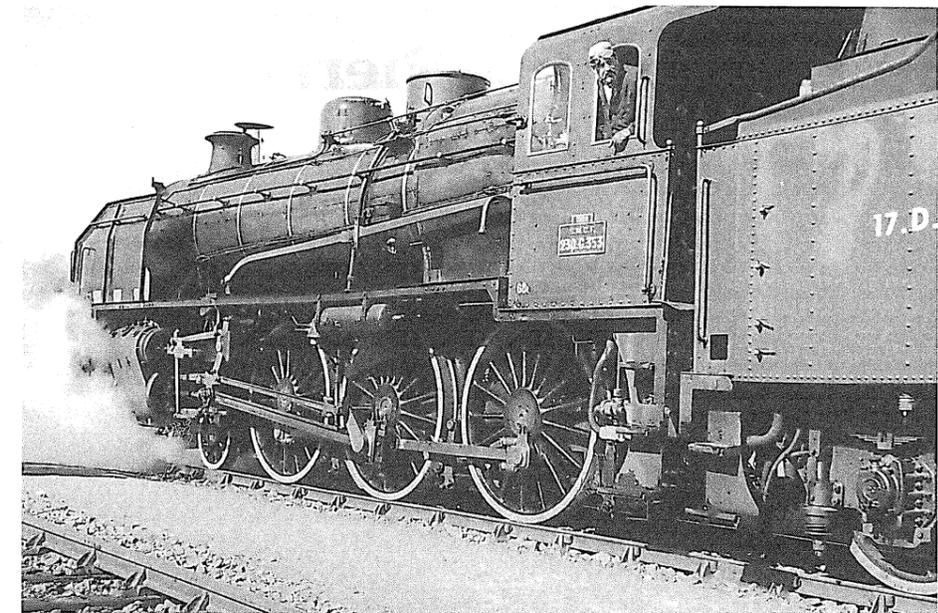
Les articles et documents paraissent sous la responsabilité de leurs auteurs. Les opinions exprimées n'engagent que ces derniers.

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

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

Numéro de commission paritaire :
70042

**HISTOIRE D'O paraît
le 20 des mois pairs
(sauf en août)**



Ci-dessus : la Chievre revient passer l'été en Bretagne où elle retrouvera son chef-mec favori, J.P. Cantet. Pontrioux, septembre 99. Photo D. Le Roux.

Page 1 de couverture : la gare de Raucoules-Brossettes de Franck Destouesse. Photo D.B.

4^{ème} de couverture : le "Grand Globe Céleste". Commentaire page ci-contre. Document J.M. Vaugouin.

SOMMAIRE :

Le réseau de Pierre Renault	4
Le wagon de l'Arbresle	4 - 5
Presque rien sur presque tout	6 - 7
Florin, Fontannaz, Filoche, Fieyre... et Bout	8 - 11
Précisions et errata	10
La 141 J.C.R.	12 - 14
Jeu de l'anomalie	14
Le brunissage des métaux	15
La fabrication d'un essieu coudé	16 - 17
Un réseau en construction	18 - 19
Châssis de wagon P.L.M.	20
Au fil du rail	20
SD 40-2	21 - 23
Système de renversement de marche	24
Roger Habert	25
Une 141-R en finition laiton-bronze	26 - 28
Documentation matériel fixe	28 - 30
Courrier des lecteurs	31 - 35
Le guide du Zéro	34
Au fil du rail	35
Petites annonces	35

Ont participé à ce numéro :

Jacques Archambault, Roger Bersot, Jean-Pierre Bout, Gerard Chaudet, Michel Degon, Bernard Fieyre, Robert Filoche, Jean Florin, Philippe Fontannaz, Bernard Guinot, Jean-Pierre Lafille, Marcel Le Guay, Pierre Miguel, Yvon Millet, Didier Pred'homme, Jean-Claude Ragot, Pierre Renault, Louis Rouvière, Jean Thiery, Valdi Toffoletti, Jean-Michel Vaugouin, Serge Viatte, Pierre Villard.

Le réseau de Pierre Renault



Pierre Renault est de retour avec un réseau complété, une nouvelle machine, des plans... Pour ces derniers et l'article, arrivés trop tard, il faudra patienter jusqu'au prochain numéro.

Pierre Renault semble hésiter à nous conter la confection de sa 242-BT. Nous savons ce qu'il en coûte à un auteur de s'attaquer à un tel article. Amis lecteurs, ne ménagez pas vos encouragements !

La 5-242-TB en gare.



Le passage à niveau. Il y aura aussi un pont (mobile) et une entrée de tunnel...

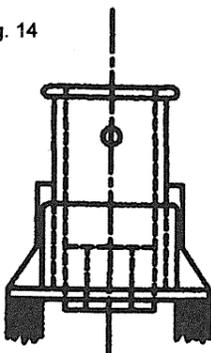
Le wagon de l'Arbresle

Jean THIERY

Suite du n° 84

Jean Thiery poursuit la description de la gamme d'usinage pour un tampon OCEM, dont on pourra s'inspirer pour toutes sortes de réalisations.

Fig. 14



FINITION DU FÛT

XIV Monter par les encoches de 0,5 x 1 sur la plaque arrière du fût (Fig. 14). Souder et araser sur la face arrière en supprimant les parties hachurées.

MISE EN PLACE DES ÉCROUS

XV Faire une agrafe dans du fil de 0,5 mm. Dimensions : environ 4,5 x 2 mm. Introduire par l'arrière, enfiler les écrous en face avant, badigeonner de flux et souder. Araser les fils à 0,25 de dépassement des écrous en face avant. Araser au ras de la plaque en face arrière. Le fût est terminé !

CONFECTION DU PLONGEUR

Couronne de renfort des plateaux

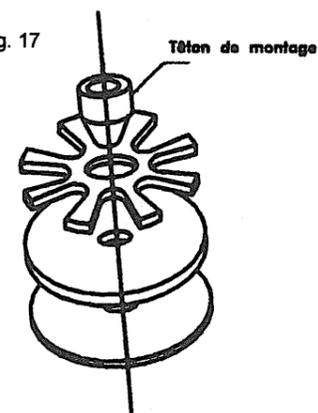
XVI-1 Dans une bande de laiton de 5/10, couper 8 ou 10 carrés de 10 x 10 préalablement percés à 3 mm en leur centre. Les empiler sur une tige de 3 et les souder. Usiner comme sur la figure 16 de manière à ne conserver que la partie hachurée. Cela fait une sorte de pignon. Dessouder les renforts.

XVI-2 Dans le reste de la bande, couper encore 8 à 10 carrés préalablement percés à 0,8 mm.

XVI-3 Dans une tige de 3, percer un trou de 0,8 concentrique. Préférer un tour pour cette opération.

XVI-4 Empiler les carrés sur l'axe de 0,8 et souder. Monter sur la mini-perceuse et limer au diamètre de 9,5 mm.

Fig. 17



XVII Confectionner le téton de montage dans du tube de 3,05. Couper des tétons de 1,5 mm de long.

XVIII Montage des plateaux (Fig. 17). Les pièces étant déjà préétablies lors de l'opération d'empilage, il suffit de mettre quelques gouttes de flux, d'empiler trois éléments (quatre pour le plateau bombé) et de chauffer au fer à souder.

XIX Plongeur du tampon (Tube de laiton de 4,05)

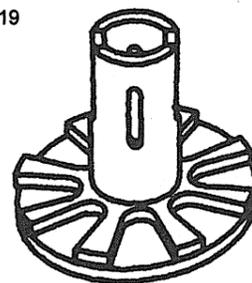
XIX-1 Couper une longueur de 9 mm et monter sur la fraiseuse.

XIX-2 Avec une fraise de Ø 2, faire une passe à une extrémité du tube, des deux côtés du diamètre, sur une profondeur de 3,5.

XIX-3 Toujours dans l'étau de la fraiseuse, faire une rotation de 90° et percer un trou de 0,8 à 2 mm de la même extrémité, puis un deuxième trou à 3 mm du premier.

XIX-4 Avec une fraise de dentiste de 0,8, joindre les trous. Le plongeur terminé est représenté fig. 18.

Fig. 19



XX Assemblage plongeur et plateau (Fig. 19)

Emboîter le plongeur dans le téton du plateau et souder. Monter sur la mini-perceuse et profiler le bombé pour les plateaux ayant reçu le plateau supplémentaire de 0,2.

MISE EN PLACE DU PLONGEUR

XXI-1 Dans de la corde à piano de 20/100, confectionner un ressort de 2,5 mm de diamètre et 6 mm de long. Dans du laiton de 0,4, confectionner des pastilles carrées de 1,5 x 1,5, percées en leur centre d'un trou de 0,7. Ces pastilles forment le bossage sur le fût qui masque le fil de retenue du plongeur.

XXI-2 Ces pièces seront soudées avec le fil une fois le plongeur mis en place dans le fût. Pour cette mise en place, procéder comme suit :

XXI-3 Enfiler 20 cm de fil de coton fin dans une fine aiguille à coudre.

XXI-4 Introduire cette aiguille dans le plongeur par le trou du plateau.

XXI-5 Introduire le ressort par l'autre bout du plongeur, comprimer le ressort au maximum avec le fil que l'on fait repasser dans le trou du plateau.

XXI-6 Bloquer le ressort en nouant le fil sur une allumette.

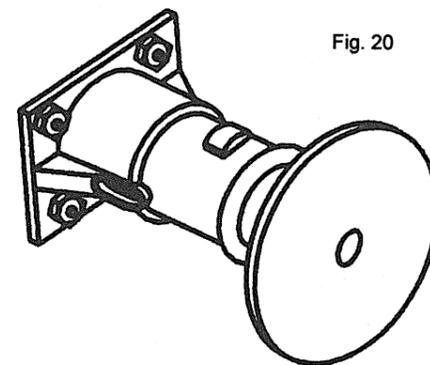
XXI-7 Introduire le plongeur dans le fût, le trou oblong en regard des deux trous de 0,8. Enfiler un fil laiton de 0,7 dans ces trous, puis une pastille carrée et souder d'un côté. Enfiler une pastille de l'autre côté et souder également. Araser et ébavurer.

XXI-8 Couper le fil laiton et le retirer.

XXI-9 Bien laver le tampon terminé et le sécher, brunir au produit à bronzer.

XXI-10 Huiler très légèrement toutes les parties en insistant un peu sur le plongeur.

Fig. 20



Voilà, le tampon OCEM approché est terminé, il n'y a plus qu'à en refaire autant que l'on veut !! BON COURAGE.

PRESQUE RIEN SUR PRESQUE TOUT

Lorsqu'on revient de Rambouillet on constate (ben oui !) un écart entre ce qu'on a vu dans ce musée, et ce qu'on réalise au fil des jours. Mais aussi : qu'on s'est un peu négligé avec le temps. C'est donc un salubre coup de fouet.

Ce samedi 11 mars, le Rambolitrain accueillait les "ateliers". Beaucoup de monde, comme d'habitude et la même difficulté pour se frayer un passage. Au hasard de mes pérégrinations et des mouvements de foule, j'ai pu approcher :

- 1) "L'Atelier Verdure". M. Griffard fournait des morceaux de mousse (de matelas ?) dans un mixer où barbotait une petite sauce verte. Selon le temps de broyage il en ressortait des feuillages très printaniers ou des herbages normands. Résultats très spectaculaires. Mais si vous tentez l'expérience avec le mixer du ménage, n'oubliez pas de le nettoyer avant de moudre votre café.

- 2) "L'Atelier de Moulage". Michel Paul, avec son aisance d'ancien professeur de dessin, expliquait qu'il est préférable de réaliser des moules lorsqu'on veut reproduire des éléments répétitifs. Les commentaires étant appuyés par des démonstrations à base de moules pour le plâtre, la résine et le plomb.

- 3) "L'Atelier d'Affûtage". Jean-Claude Ragot, armé d'un touret à meuler, démontrait qu'il est préférable d'affûter tous ces forets que l'on jette par paresse, quand ils ne coupent plus. À le voir opérer cela semblait effectivement évident. Alors, notez donc que les tourets à meuler, les forets et autres outils se trouvent chez "Lestamps" (87, rue du Bois 59940 Estaires Tél. 03 28 48 82 03), dont je viens de recevoir le dernier catalogue (n° 9, 24 F.). Il y a toutes sortes de tours (Emco ...), des fraiseuses, des étaux, des plieuses, des cisailles, des compresseurs ... etc.

- 4) "L'Atelier de Traçage". Rodolphe Sabiron traçait des lignes impeccables sur des chaudières posées verticalement sur une table. Chaudières qu'il faisait tourner, tout simplement avec la main, devant la pointe d'un trusquin.

- 5) "L'Atelier Décoration". Gérard Quinet patinait un élément de rue en pavés. N'en déplaise à Jean Bourdige, les pavés ne restent pas longtemps propres. La voie et ses rails non plus, bien que je me souvienne avoir vu, dans le temps et lors d'un bizutage, des étudiants astiquer au papier de verre les rails d'un tramway. C'est pour cela que j'ai trouvé assez drôle ce spectacle offert par quelques malheureux polissant les voies du réseau Claude Graince, lors de l'A.G. du Cercle du Zéro à la Tour du Pin. Bref, patiner, c'est-à-dire essayer de rendre réaliste un pavage, une route de terre ou de goudron, ou une voie ferrée, ce n'est pas facile. On n'y arrive pas du premier coup et il est évident que Gérard Quinet a un long métier derrière lui. À noter qu'il sort

une superbe grille en laiton photographié (pour mettre en bordure de cette rue pavée).

- 6) "L'Atelier de montage des kits". C'est "Trans-Europ" (M. Grillon) qui animait ce stand. Et qui annonçait la sortie prochaine d'une nouvelle 131-TB en laiton photographié (Est ou SNCF). Prix non encore déterminé. (Tél. 01 48 74 71 97).
- 7) "L'Atelier de Peinture". Jean-Paul Quatresous, l'un des célèbres rédacteurs de Loco-Revue, vient chaque année, avec beaucoup de gentillesse, commenter l'art subtil de l'aérographe. Il recommande un compresseur à cuve (il est vrai que l'usage des bouteilles d'air ne permet pas de doser la pression), et des peintures à solvant "Interfer" (ou Huet). Son dosage : 2/3 peinture, 1/3 diluant.

- 8) "L'Atelier des Figurines". C'est le domaine de Daniel Houël qui chaque fois s'installe dans ce petit coin, près de la même fenêtre et réalise quelques menues merveilles. J'ai admiré une micro-scène de bord de voie. Terrain réalisé sur une feuille de polystyrène dense ("Styrodur"), travaillé délicatement en surface au trichlo, pour obtenir un relief plus ou moins chahuté. Ensuite peinture directement sur le styrodur, puis du sable, des graviers, des branchages secs... etc. C'est superbe, vous vous en doutez.

Pour ceux qui s'intéressent à cette discipline délicate qu'est la patine, je recommande le hors-série n° 9 de Loco-Revue "La Patine en modélisme ferroviaire" (69 F.). On y trouve les signatures les plus prestigieuses (Daniel Houël, Michel Paul, Jacques Le Plat, Philippe Cousyn, Gilbert Gribi...). Je viens d'apprendre que Loco-Revue sort en avril (J'écris ceci en cette fin de mars, froide et grise), un nouveau hors-série (n° 11) sur la peinture des maquettes. C'est une étude de J.P. Quatresous. À ne pas manquer !

Mais le Rambolitrain c'est aussi des trains qui roulent en permanence sur le plus beau réseau qui soit. Ce jour-là j'ai admiré un long train qui avançait avec une grande douceur grâce à une 240-A P.L.M. d'une très belle réalisation. Douceur de roulement obtenue avec 8 prises de courant sur la machine, 4 sur le tender et deux frotteurs placés entre les essieux du tender pour capter directement sur les rails. Difficile de faire mieux. Il ne reste plus à souhaiter à cette machine une voie toujours propre. Je signale à l'auteur de ce petit chef-d'œuvre qu'un récepteur-variateur, équipé d'accus et logé dans le tender, élimine radicalement tous les problèmes d'alimentation.

Cet auteur est, bien sûr, Louis Rouvière. Mais savez-vous que notre ami m'a confié, récemment, vouloir prendre sa retraite ? Que cette 240-A serait sa

Jacques Archambault

dernière ? Du jamais vu ! Comme si les artistes pouvaient envisager une retraite ! Imaginez Picasso "rentier" ! Impossible ! Pensez à Monet traquant les nymphéas de Giverny, au soir de sa vie ! À Renoir, perclus de rhumatismes, mais peignant encore et encore, un pinceau ficelé à sa main ! Alors, il faut que tous les lecteurs d'H.d'O, ceux qui ne pourraient vivre heureux sans les études de Louis Rouvière, écrivent pour l'encourager et lui proposer de nouvelles machines à construire.

Très spectaculaire : une BB Lima circulait poussée par un train (elle n'est pas motorisée), mais cette machine, équipée d'une caméra et de tout un appareillage - accus, émetteur... permettait de suivre le cheminement du train sur le réseau, à l'aide d'un écran téléviseur. Ce montage est dû à l'un des "piliers" du musée : Denis Régnault.

Le samedi 25 mars, le Rambolitrain hébergeait les plus belles rames de marchandises réalisées par les amateurs. Arrivé en retard et parti trop tôt je n'ai pu voir toutes les rames.

L'après-midi, après un amusant "déjeuner de fruits de mer", un petit groupe très excité s'extasiait devant quelques wagons merveilleusement réalisés par les artisans haut de gamme du zéro. Eh bien, j'ose à peine l'avouer, car je vais me faire traiter de béotien, mais ces wagons flambant neufs ne m'ont pas fait flipper. J'ai préféré la rame de Jean-François Nalet entièrement réalisée, peinte et patinée par lui. Elle me rappelait ces trains que je voyais, enfant, manœuvrer sous les fenêtres de la maison charentaise de mon grand-père maternel. À peine lui manquait-il une odeur de fumée, de briquette, d'huile et de campagne environnante.

Des briquettes de charbon. Il en faut un peu partout : sur les tenders, dans les dépôts, les wagons tombeaux... Personnellement, j'ai découpé dans une baguette de bois - que fournit notre ami André Faure en guise de traverses pour les aiguillages - des éléments de 4,5 mm de largeur. Ensuite, un coup de lime à ongles pour arrondir les bords, un bain d'encre de Chine et voilà des briquettes bon marché ! (Dimensions conseillées : 7 x 4,5 x 3). Et du charbon en vrac ? Bien sûr vous pouvez aller chez le bougnat du coin. Mais il n'appréciera guère un client pour 200 g d'antracite. Alors, mieux vaut acheter dans une jardinerie-animalerie, un flacon de "charbon actif" qui normalement sert à détruire les déchets organiques dans les aquariums.

La 140 C de Kit-Zéro

Donc, j'ai cette prétention de vouloir vous associer dans mon cheminement, c'est-à-dire dans le montage de ce kit !

Mais je sais que tout le monde n'est pas né dans un dépôt à machines. Aussi, que lire une notice de montage est si fastidieux qu'on y a recours seulement lorsqu'une difficulté se présente. Il est tellement plus agréable d'écouter une émission radio tout en soudant quelque petite pièce délicate. Tant pis pour les bêtises ! Pour la notice K.Z. je conseillerais volontiers d'en faire des photocopies, de découper les paragraphes, de coller ceux-ci sur une feuille de papier, assez espacés pour pouvoir intercaler les dessins référencés dans le texte. Et de fixer devant soi, bien en vue la feuille 5-99, collée sur un carton, où figurent les 3 dessins d'ensemble.

Le bisser Zara.

J'ai peint à l'aérographe le bisser terminé (mais sans les freins). Une fois sec, on peut monter l'essieu et ses roues. Puis on place, mais seulement en dernier, le palonnier avec ses sabots de frein (on gratte la peinture là où les points de soudure sont nécessaires).

Les cylindres.

Leur pose n'offre pas de difficultés particulières. Cependant il faut bien vérifier l'alignement des deux cylindres. De même l'alignement des supports de coulisse (perpendiculaires aux longerons). Puis vérifier au pied à coulisse l'espace disponible entre les supports de coulisses et les cylindres. Espaces évidemment identiques des deux côtés.

Ensuite on positionne les glissières. Il est possible que, en fonction des tolérances de fonderie, il soit nécessaire de rectifier la longueur des branches.

Une fois l'ensemble ajusté, j'ai enlevé les glissières et passé mon châssis à la peinture (Non conseillé par K.Z.).

Ensuite, coulisseaux mis en place, il m'a paru plus judicieux d'immobiliser l'une des branches des glissières par un petit point de soudure provisoire.

Attention : il y a un coulisseau droit et un gauche. Trois graisseurs et un dégagement pour le pied de la bielle motrice. Ce dégagement est à l'intérieur (face au longeron).

Une fois soudure faite de la pièce C 44 (support de guide de tiroir) sur la glissière, vérifier que le guide C 45 est parfaitement aligné avec le cylindre, de façon à ce que la tige de tiroir coulisse librement.

Les bielles d'accouplement.

Tout est monté. C'est super ! Mais attention : la bielle la plus courte est à l'avant du châssis. Les graisseurs sont en haut. Les tourillons du premier essieu sont les plus courts (leurs têtes sont noyées dans la bielle, sinon ils effleurent le coulisseau). Tout cela est dans la notice. Bon, mais j'ai réussi l'exploit de monter mon embiellage à l'envers (bielle courte sur le dernier essieu), d'avoir mis les deux petits tourillons n'importe où, et même d'avoir monté mes coulisseaux à l'envers (dégagement du pied de bielle à l'extérieur) !

Il faut dire que l'émission radio était particulièrement prenante. À l'occasion du Salon de l'Agriculture, un reportage sur un couple d'exploitants agricoles : éleveurs de vaches (180 bêtes), ceux-ci se retrouvent, un soir, dans une ferme déserte et silencieuse, parce qu'on vient d'abattre leur troupeau... un cas de vache folle ayant été détecté. Et leur enfant qui pleure, parce qu'elle croit qu'on va, aussi, tuer son chien !

La bielle motrice.

J'ai trempé le pied de bielle dans de l'huile pour moteur de voiture, avant de souder la bielle pendante, C 37, sur son axe au niveau du faux écrou.

Pour fixer la contre-manivelle, C 33, sur son tourillon (dessin N), il convient d'enlever les pièces isolantes (qui fondraient à la chaleur), de visser à fond le tourillon, de placer la contre-manivelle (étamée), comme indiqué, et de souder. Une fois l'ensemble remonté avec ses pièces isolantes, il faudra s'assurer que les pièces restent libres de frottement. Si ce n'est pas le cas, on limera légèrement la bague isolante. Bien sûr, ces quelques remarques issues de mon (in)expérience, ne concernent nullement les "cracks". Ceux-là, je les prie de sauter ce paragraphe. (Et peut-être, aussi, les autres...?)

Le Salon de la Maquette

Le 30 mars, zappant sur "Canal +", je tombe sur un reportage d'avant salon : Michel Paul, dans son atelier, nous présente le diorama qu'il doit exposer à la Porte de Versailles dans le cadre d'une animation du Musée du Rambolitrain. Cela fait toujours plaisir de voir sur l'écran des gens sympathiques et de grand talent, et je me réjouis d'avance de ce que je vais découvrir dans ce Salon, un peu délaissé par le Zéro depuis quelque temps.

Eh bien oui ! Non seulement il y a ce très beau diorama du Rambolitrain (avec la 240 P.L.M. de Louis Rouvière, œuvrant sur une voie sinueuse), mais aussi un magnifique ensemble (près de douze mètres de longueur !), constitué par le dépôt de Jacky Noël et des éléments de Michel Degon. ("Cercle du Zéro", dans l'enceinte de la "FFMF") C'est superbe et la foule s'entasse le long de la barrière, empêchant les photographes d'opérer. J'espère cependant qu'H.d'O sera en mesure de vous en présenter quelques vues. Très excité, Serge Viatte m'assure que l'élite de la Télévision vient d'effectuer un reportage sur ses impressionnants Diesels (que vous connaissez, grâce à H. d'O), et sur le diorama. Cela doit passer au cours de l'émission du 8 avril ("Couleurs Pays"). Bien sûr j'ai enregistré. Mais, des diesels et du diorama "Noël-Degon", rien n'avait subsisté. Cela me rappelle le réseau de Robert Frenette, une journée entière mobilisé par je ne sais plus quelle chaîne, pour une séquence devant illus-

trer un film sur les enfants d'Ysieux. Séquence oubliée lors du montage. Le chemin de la gloire est semé de désillusions, hélas !

Bien sûr cela n'entame en rien le dynamisme des membres du Cercle. Tous ces éléments, que vous n'avez peut-être pas eu la possibilité de venir voir, eh bien vous les aurez lors de l'assemblée générale du Cercle à Coudekerque Branche (59210), (7/8 octobre prochain). Ainsi que bien d'autres réseaux. (Inscriptions avant le 7 septembre et renseignements auprès de votre délégué régional, ou directement au "Rail Modélisme Coudekerquois", responsable : Patrick Smaghe).

Histoire d'O

Le dernier numéro, que je viens de recevoir, m'a beaucoup plu. J'ai tout de suite été séduit par la couverture : cette vue sur le réseau de Bernard Fieyre. C'est superbe. Mais une chose m'a intrigué et j'aimerais que l'auteur s'en explique et me rassure. Suivez-moi : un mur de soutènement quasi neuf, un poste d'aiguillage aux couleurs chatoyantes, une entrée de tunnel saie juste ce qu'il faut ; puis au-dessus, un mur en partie effondré, mais recrépi de frais. Et alors... un bâtiment de ferme noir, crasseux, dégueulasse, comme j'en ai vus après la guerre dans les zones industrielles de la vieille Angleterre. Pourquoi diable ce contraste ?

Cela m'a rappelé l'expo au Musée d'Art Moderne de la ville de Paris du peintre américain, Rothko, (en février 99). Une chronologie de toiles aux couleurs de plus en plus vives, superbes, qui se termine par... un carré noir (après un "noir et blanc"). A cette vision pessimiste l'artiste n'a pas survécu. (!)

Jean Florin (courrier des lecteurs) avoue avoir aimé le texte de Robert Filoche "Le fourgon de papa" (n° 83, page 4). Moi aussi. Ce "sac en cuir réglementaire... qui contenait les sacro-saints règlements que papa potassait quelquefois"... C'est vrai qu'il fut une époque où les corporations avaient des règlements et se donnaient la peine de les étudier.

Les instituteurs, eux, possédaient le "Code Soleil". Savez-vous que ce code invitait les institutrices à éviter toutes relations sexuelles (avec leur conjoints, il va sans dire !) les veilles de classe, afin de ne pas paraître fatiguées devant leurs élèves ? Maintenant on peut en rire, n'empêche que, lorsque nous étions mômes, nous les respections, nous, nos enseignants !

Allons, j'arrête mon bavardage. Quand je pense qu'en avril je vous avais donné rendez-vous "après les vacances" ! ... que je vous souhaite excellentes.

Concernant la ferme, il existe un peu partout de ces enduits de ciment, sombres et un peu tristes. L'entrée du tunnel est plus maculée au dessus de la voie la moins fréquentée... qui sert peut-être aux machines en attente ? D.B.

Florin, Fontannaz, Filoche, Fieyre... et Bout

Où il apparaît que même Jean Florin a parfois encore, comme nous autres, quelque chose à apprendre... Il se demandait comment obtenir des coussins fonctionnelles (H. d'On° 84 p. 30). Philippe Fontannaz nous apporte une réponse. Pour l'affaire du vert SNCF et du suif, voir ci-dessous...

Bravo pour l'échantillon de vert SNCF : il me semble très bon. J'ai doucement frotté au suif, puis essuyé, une partie de la partie "nature" de l'échantillon, ça m'a semblé excellent, encore mieux qu'avec le vernis. Avez-vous jamais essayé de frotter au suif une peinture mate, puis essuyer au chiffon doux ? Ça donne quelque chose de spécial, la peinture semble nourrie de gras - un peu comme par des projections d'huile, vous voyez ? De plus, ça sent vaguement la vraie locomotive... C'est un peu comme lorsque vous mettez du carbonyl en dessous de votre ballast - ou sur quelques traverses de temps en temps, à

Pour faire suite à l'article de Jean Florin paru dans le n° 84 d'Histoire d'O, je vous transmets croquis et description utiles à la confection des flasques de coulisse.

Cet objet m'a préoccupé depuis longtemps et j'en suis venu, après tâtonnements, à procéder de la manière décrite ci-dessous. Pour donner une précision supplémentaire à l'article de Jean Florin - fort intéressant au demeurant - je pense que l'auteur parle bien de coussins extérieurs, parce qu'il y a

condition bien sûr qu'elles soient en bois : ça rappelle l'odeur des voies d'autrefois, un soir d'été.

Vous me parlez du risque encouru de faire passer Histoire d'O pour une revue élitiste : c'est vrai que je sens parfois, à la lecture des courriers, une sorte de reproche latent, et je ne comprends pas... Mais bon sang, qu'est-ce qu'ils veulent donc ? Un alignement par la base ?

Géniale, la combine de Philippe Fontannaz ! Ça, c'est bien de lui. Je n'y avais pas pensé...

Jean Florin

aussi, comme chacun sait, les intérieurs. Et quand un modéliste cite dans un article spécialisé Pierre de Bourdeille, seigneur de Brantôme, il n'y a plus qu'à s'exécuter...

Philippe Fontannaz

P.S. : Je profite de cette lettre pour vous adresser mes félicitations pour la belle tenue de votre revue.

Flasques de coulisse

1. Tourner une rondelle en acier selon le modèle (à gauche). La rainure sera faite avec un outil à tronçonner ayant de la dépouille.
2. Tracer les quatre flasques et les perçages (4 trous de 0,5 mm, un trou de 1 mm : axe et un trou de 0,8 mm : bielle de commande).
3. Découper les quatre segments (flasques).
4. Emmancher sur le pivot sur chaque flasque.
5. River les flasques en utilisant les 4 trous de 0,5 mm et en intercalant aux extrémités de la coulisse des cales-entretoises permettant le coulisement de la bielle de commande de tiroir.

N.B. Il faut apporter beaucoup de soin et de précision au traçage et au perçage, sinon...

P. Fontannaz

Une affaire de peinture

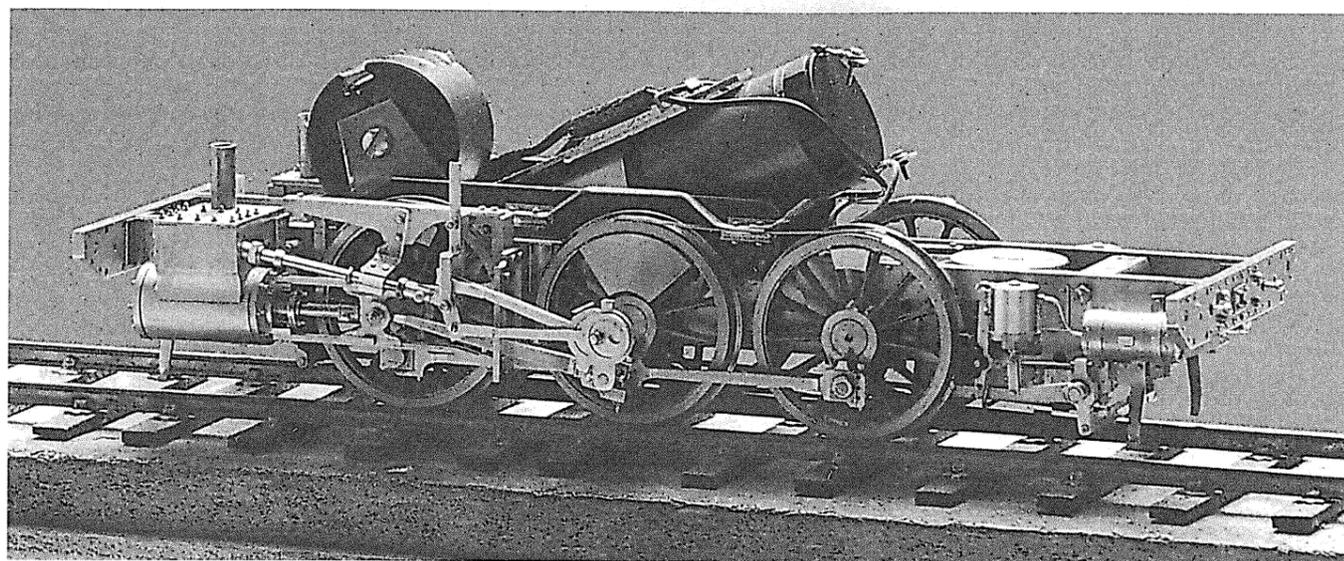
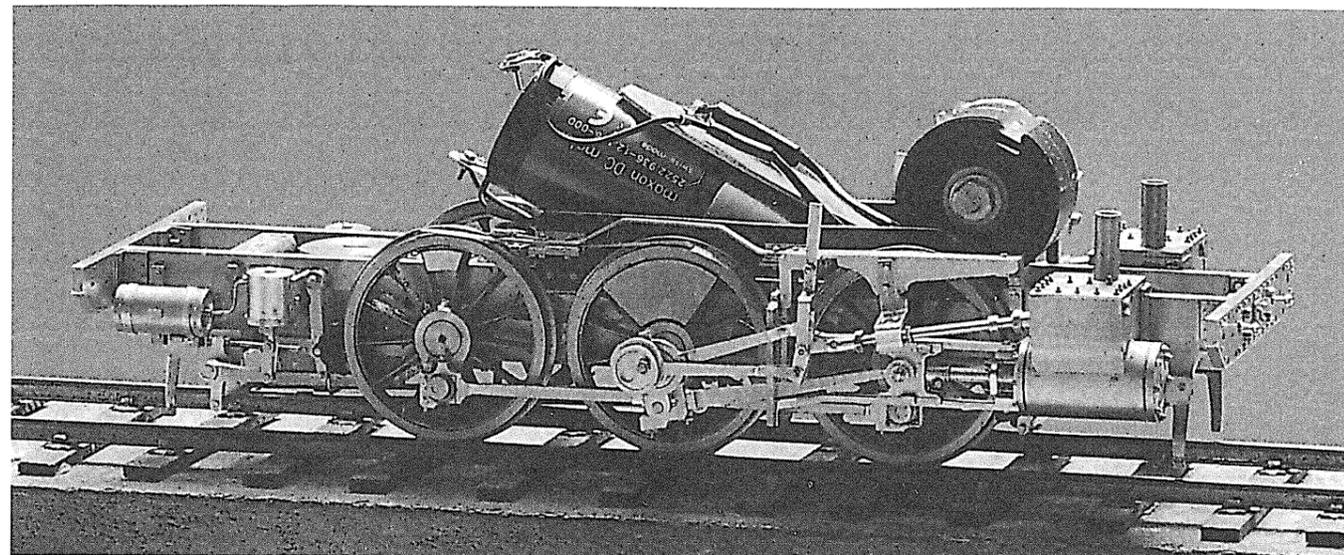
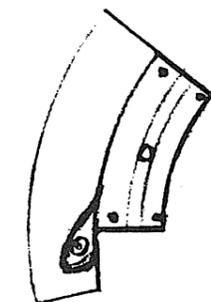
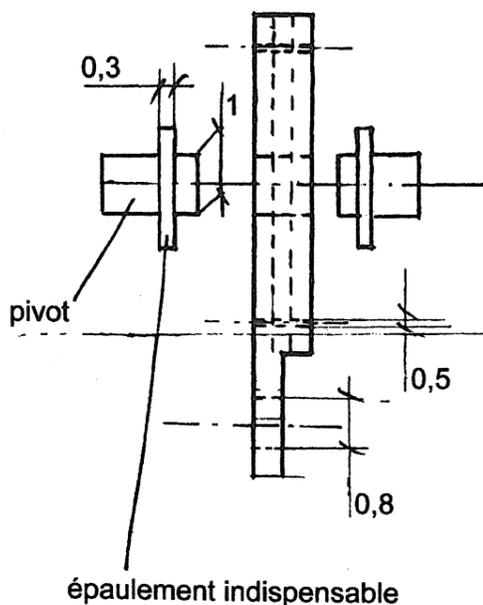
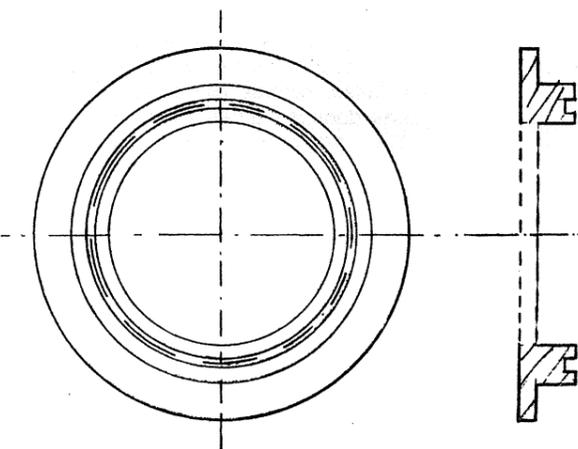
Dans les années 50, le regretté Jean Gillot, chef de dépôt dans l'Est, confia à Jean Florin un bout de carton trempé dans un pot de vert SNCF. Du 306, peut-être ? Il y a un an ou deux, Jean Florin m'envoya un fragment de cette précieuse relique, que je montrai quelque temps plus tard à Robert Filoche. Ce dernier m'a proposé de le confier à sa fille, qui est coloriste de profession. Encore quelques mois et je reçus trois petits flacons, dont j'expédiai immédiatement un exemplaire à Jean Florin.

Les prochaines machines de Jean devant être noires, ma prochaine machine verte étant devant sortir dans un laps (unité fort pratique, puisqu'indéterminée) que je prévois plutôt conséquent, c'est sans doute la future 1-131-TB de Jean-Pierre Bout qui recevra la première application de l'échantillon... à moins qu'un lecteur nous devance, car vous trouverez la recette page 10. Il va sans dire que nous ne prétendons pas avoir découvert le vert, mais seulement une approche de plus de ce délicat problème.

"Catherine regrette ne n'avoir pu faire mieux, mais les couleurs utilisées (Interfer) sont déjà des mélanges."

Quant au suif, j'en ai fait l'essai sur ma Pacific que, comme je l'ai dit, je trouvais un peu trop terne, surtout comparée à son tender. Contrairement aux corps gras essayés précédemment, le suif semble rester en surface sans se ternir et l'aspect obtenu est à peu près celui cherché. Jean-Claude Ragot, consulté, dit craindre quelque peu la poussière. Je n'ai rien remarqué pour le moment. Affaire à suivre.

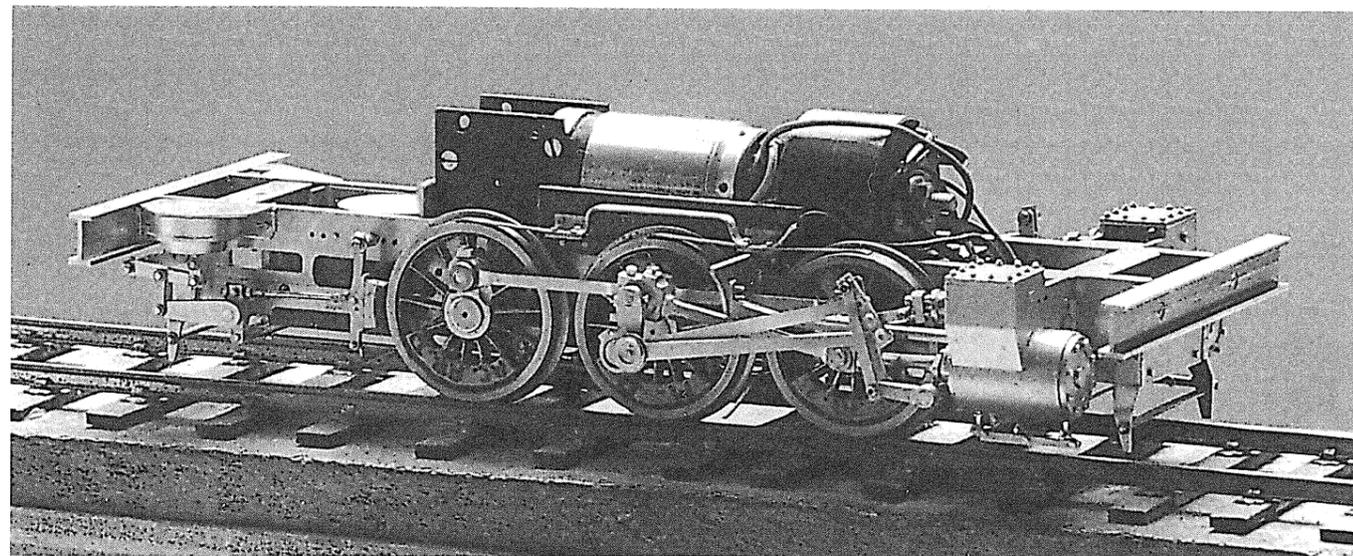
D.B.



Trois nouvelles merveilles signées Jean Florin :

Ci-dessus : châssis de machine Fives-Lille, distribution par coulisse de Stephenson (cylindres non terminés).

Ci-dessous : châssis de locomotive SCB des B. d. R. Distribution par coulisse de Stephenson modifiée système Batignolles.



RECETTE DU VERT SNCF 1950

PEINTURES INTERFER, POUR UN MELANGE DE 290 ml

COULEUR	15ml
VERT TRANSAT ETAT FONCE	1
VERT SNCF 301	1
VERT CFD	1
NOIR	1
JAUNE TURBOTRAIN	1
VERT 306	2
HAVANE FONCE ARZENS	2
BRUN VAN DYCK/PLM 1ère	2

DILUANT : 125 ml

Faire le mélange de toutes ces couleurs dans un ancien bocal à couvercle hermétique. Utiliser le diluant pour rincer les flacons et ajouter au mélange. Bien fermer le bocal et secouer fortement pour obtenir un mélange homogène (principe de l'agitateur de peinture). Transvaser ce mélange dans les petits flacons INTERFER nettoyés précédemment au diluant. Conserver le mélange dans un trop grand flacon est assez peu pratique à l'utilisation et de plus votre mélange risque de sécher si la taille n'est pas parfaitement adaptée.

FIKYRE Cher "Débutant"

Un jour, je me présentais à un amateur de renom en lui spécifiant : "Je ne suis qu'un débutant" (en effet, je lâchais le HO pour son double ou sa moitié !) "Moi aussi, me dit-il, à chaque fois que je fais quelque chose". C'était Christian RIVIÈRE !

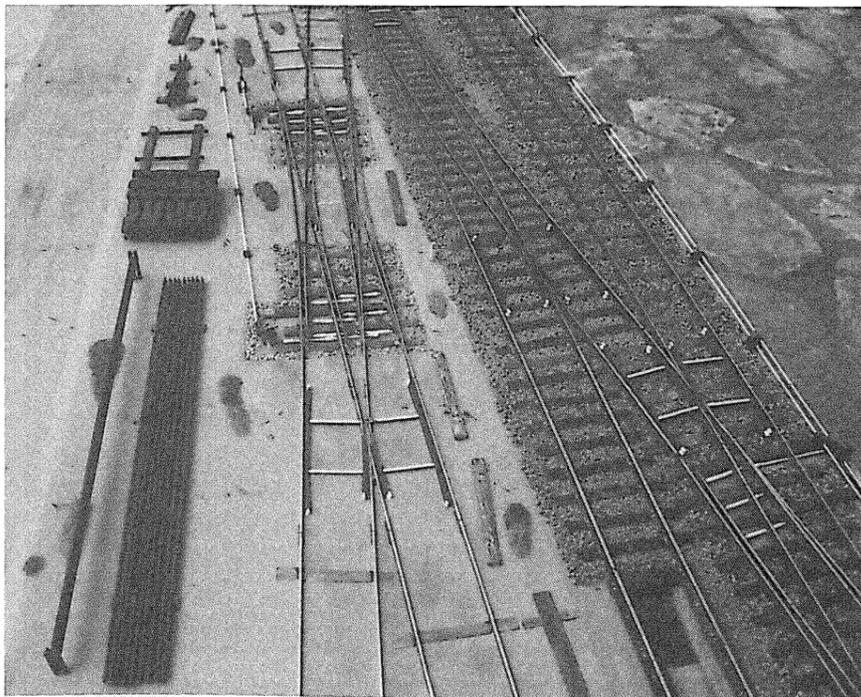
Pour les appareils de voie, pour lesquels mon attirance est certaine, j'en suis arrivé à 1,75 au niveau des orniers, en 32 mm d'écartement bien entendu ; car les appareils réels sont en surécartement et les orniers côté voie déviée également. On a généralement 1,450 ou 1,455 en voie déviée avec des orniers à 60 contre 50 en direct, ou 45 sur les appareils à faible Tg.

Autre détail au niveau du cœur, la double pente selon photo jointe – y compris les monobloc – nous simplifie grandement la vie pour les passages en courbe.

Les meilleurs documents à mon avis hormis les plans de pose sont l'appareil photo, le décimètre, le bloc, le crayon et la gomme. En visite sur le terrain, c'est fou ce que l'on peut découvrir. En toute amitié, car la passion bien vécue, ça se partage.

Bernard Fieyre

A voir ces photos, j'ai un peu honte d'avoir présenté un appareil à l'état d'esquisse. Mais que B.Fieyre se rassure, je suis aussi allé sur le terrain ! D.B.



Précisions et errata

Vagons ex P.L.M. pour grandes tôles

Il y en avait quatre. Primitivement Z 7121 (1906), 7122 (1911) 7123 et 7124 (1913), aménagés par les Ateliers d'Oullins, on est d'accord (ouf! N.D.L.R.). Renumérotés SPy 121 à 124 en 1924/25, puis en 1938 SNCF 5-SSyw 420921 à 924. En 1950, SSyw 98535, 539, 544 et 545 (dans l'ordre... pourquoi faire simple quand on peut faire compliqué ? N.D.L.R.) puis en 1966/68 21879200110, 0111, 0112 et 0113-Ua. Par ailleurs, le P.L.M. a aménagé trois autres wagons plus courts en 1923 en partant de châssis de wagons T.P.

Réclive...

Passons maintenant page 23. Cela m'ennuie un peu de m'en prendre à Jean-Claude ragot car c'est un ami, mais comment ne pas réagir avec son plat à bords BAS. C'est sans doute pour cela qu'il est NNT (bords de 0,50 m), donc bords HAUTS, devenu ensuite Sho ou Nho selon les types de frein – d° dans le texte 4^{ème} ligne. Revoir ce que j'avais déjà expliqué, la limite entre bords bas et hauts se situant à 0,45 m, ce qui fait que les bords bas sont assez rares. Il y en a eu au Nord et au P.L.M., et puis il y a les ex Stuttgart (0,45 m), les Ulm étant comptés à 0,46 m. Les OCEM 19, 29 et T.P. sont tous BORDS HAUTS.

Frigos

Page 33, photo du réfrigérant P.O. – appelés par erreur à l'époque frigorifiques. Le modèle représenté concerne les P.O. Fz (petit z et non Z) 34701/710 + 711 à 730 + 746/750 + 756/757 + 596/600. Avant 1924, marqués M 68025/68296 + M 68017/68295 C^{le} F^{se} et De Dietrich 1913-14 – MP 48428 à 48572 De Dietrich 1909 – MP 49359 (pour le 34755) Dubigeon et Fils 1910/11 – M 68064 et 68300 C^{le} F^{se} 1913-14 + M 68007/68300 C^{le} F^{se} et De Dietrich 1913-14. Le tout ← 9,172 m → → 3,70 m ← châssis de 8,000 m, tare entre 12900 kg et 14900 kg, charge 7,3 t en GV et 16 t en PV. Utilisés généralement dans les trains de messageries, quelques uns en CTF P. Ont fini en plats. Il en restait quelques-uns après 1947-48.

J'avais appris qu'un "isotherme" était simplement isolé, qu'un "réfrigérant" était refroidi par de la glace (voir les trappes sur la photo) et qu'un "frigorifique" était muni d'appareils cryogéniques. Est-ce bien cela ? D.B.

Question

Un de vos lecteurs connaît-il les 1-040-TY 1 à 12 ? Je connais certaines choses là-dessus mais si quelqu'un en connaissait encore plus, il serait le bienvenu.

Marcel Le Guay

Errata

P. 29, col. 2, il fallait lire "je me suis promis" et non "je me suis permis" (P. Miguel).

D'après J-C Ragot, la très fine caisse de la crocodile de Roger Bersot est en polystyrène injecté et non en résine.

Ci-contre : Monsempron Libos, ligne Agen Limoges
Photo B. Fieyre

Page ci-contre, en bas :
Grill sud en construction.
Au premier plan, TJD Tg 0,167 (Ah ! la place...) rails JOUEF.

Au centre, voie K.Z... l'incorrigible !

à droite, celui qui nous laisse tomber... G. Huet... d'où glissières K.Z., rails MARKWAY, traverses FAURE.

Photo B. Fieyre

Gérard Huet a en effet apparemment abandonné la fabrication d'appareils de voie en Zéro. J'ai pourtant vu chez Claude Bardou une superbe TJD... Huet.

Profitons en pour signaler que le problème survenu entre Jean Florin et Gérard Huet est finalement réglé.

D.B.

A droite :

Du maison Tg 0,13, rails PECO, traverses FAURE, tirefonds SCHULTZ, glissières maison, sabots de contre-rail K.Z., croquis Loco-Revue n° 81 (07/08 1950).

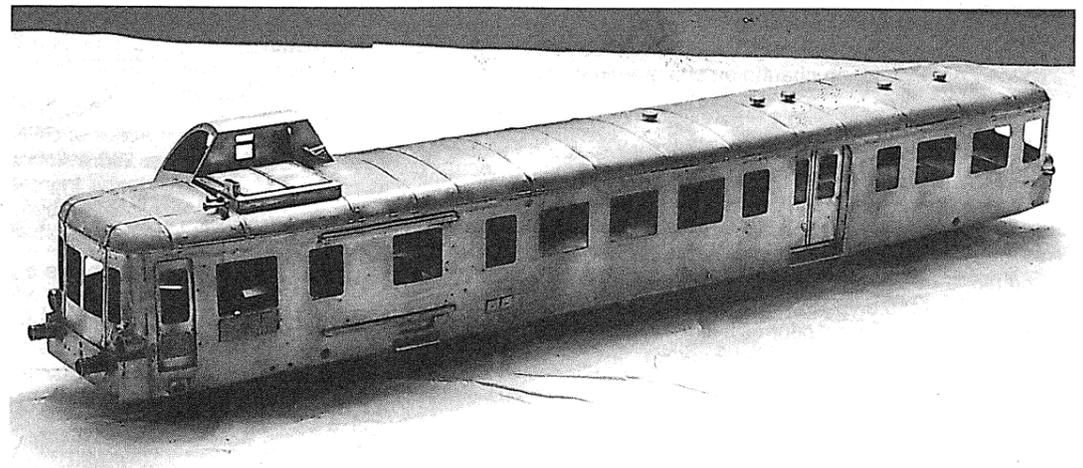
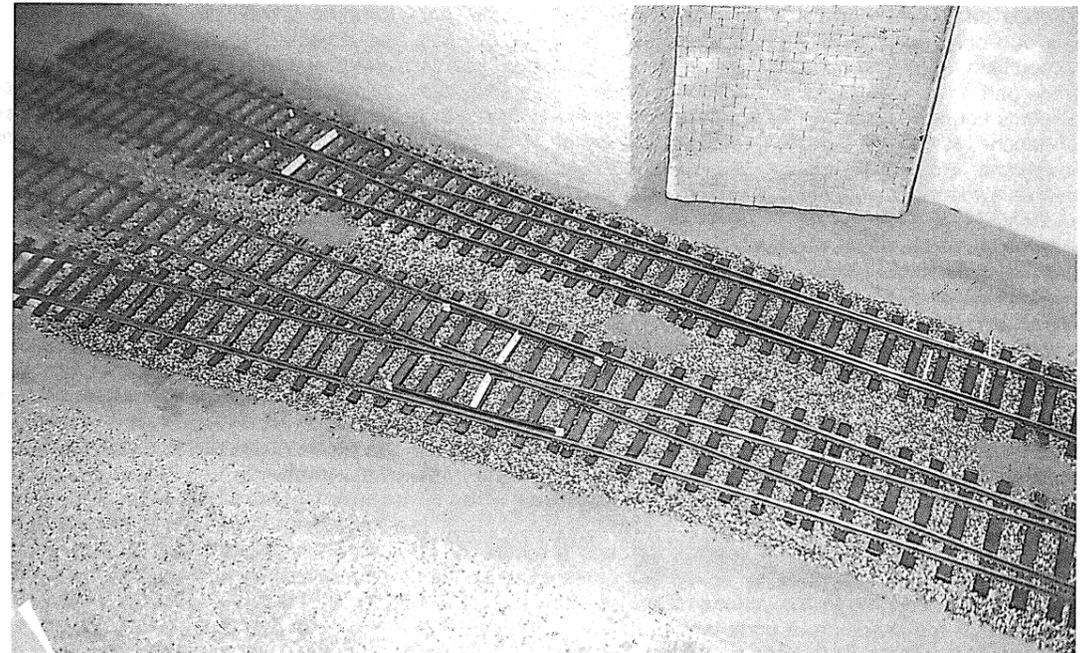
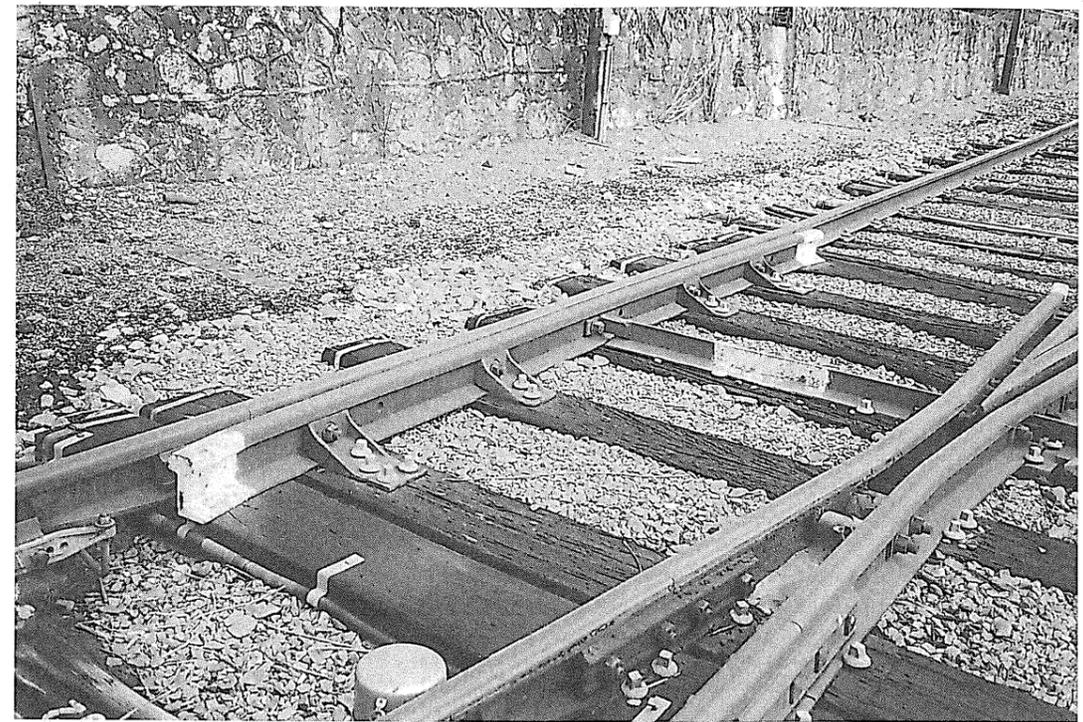
Voies principales avec accès au futur parc.

Photo Bernard Fieyre

BOUT

La Picasso de Jean-Pierre Bout.
Plans et commentaires pour bientôt...

Photo J.-P. Bout

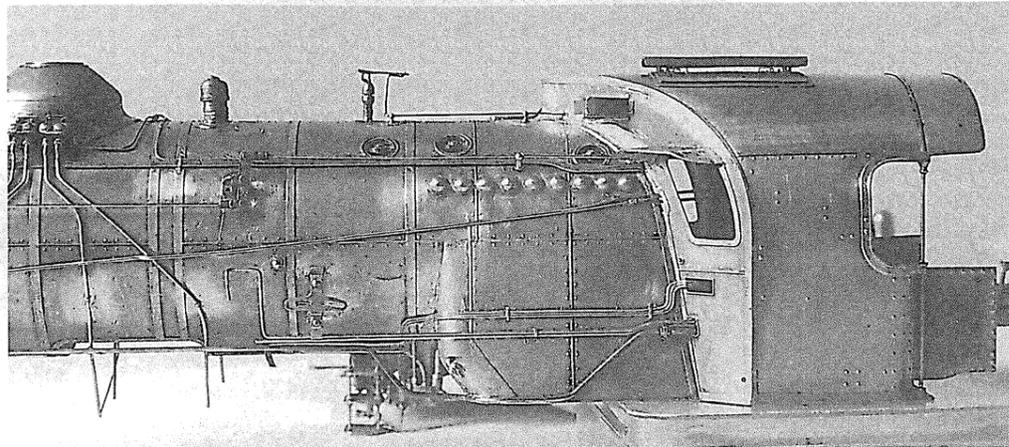


Les 141 E/F JCR Jean-Pierre Lafille

Suite des numéros
82, 83 et 84.

Ci-contre, arrière de la chaudière avec les tubulures inclinées (voir ci-dessous).

Page de droite, l'embellissage.
Photos D.B.



Page 9 : vous remarquerez que le gabarit 1087 est symétrique autour d'un point, pas autour d'un axe. Faites donc attention à le positionner correctement avant de le souder (au chalumeau). Mais si vous vous trompez, personne ne le remarquera, même pas vous. Toujours sur 1036, on peut percer la pièce de part en part ; le taraudage en sera facilité et cela ne se verra pas. 1029 et 1030 seront soudés au chalumeau, 1030 l'étant après pincage de la platine à l'aide de deux pinces de dentiste, car n'oublions pas que celle-ci est constituée de deux plaques soudées, donc dessoudables. Les trous de 1031 seront percés de part en part, à vitesse de rotation modique et en y allant par petits coups. Filetez ensuite sur un air de rumba (¼ de tour à gauche, ¼ de tour à droite (bis), ½ tour à droite, ¼ de tour à gauche, etc.). Les supports de grille 1083 seront limés pour bien s'adapter, puis soudés en place, mais avec les deux 1031 montées sur leur platine. Pour les fils du réchauffeur (je les avais oubliés), on peut les mettre en place sans les souder sur 1036 mais, après pliage, sur 894, ou alors on les met en place sur 1036 et on les soude d'un coup de chalumeau. En fait, on fait comme on veut.

Page 10, j'ai voulu faire un essai et, au lieu de faire ressortir les rivets, je les ai percés à 0,6 et j'ai mis de vrais rivets de 0,7 dont j'ai réellement rivé les queues (en trichant, mais je ne le dirai pas. Ceci fait, j'ai percé les trois trous de 1,1, fraisé à côté du trou et soudé les petits tubes 1068 en m'assurant de ne pas trop chauffer pour que les trois taquets 1006 restent libres de tourner.

Pour la contre-plaque de la porte de boîte à fumée, on la perce avant de souder 942, on soude 942 après en se servant du trou de la contre-plaque comme repère de traçage.

En ce qui concerne le porte-lanterne 1024 et les supports de rambardes 762 de la porte de boîte à fumée 1032, on pince le porte-lanterne dans une pince de dentiste et la porte dans une autre après avoir enfoncé (ça entre à force) les trois supports de rambardes. On gratte à la fibre de verre la partie à souder, on décape, on chauffe au chalumeau et on soude avec 3% d'argent.

Page 11 : pour souder le volant de fermeture, ou du moins en rallonger la queue, pas d'acrobatie, on coupe la queue pour qu'elle ne ressorte que de 2 mm (3 au plus), on entre un tube de Ø 2 long de 4 mm, on entre le fil de 1 mm de rallonge et on soude sans trop chauffer, mais il y a peu de risques, l'inertie thermique de la porte l'empêchera de se souder au tube. Et si celui-ci dépasse un peu de la contre-plaque, on perce celle-ci à 2,1 et on arase le tube pour qu'il n'engage pas 922.

Nota : on a décrit dans H. d'O 73, p. 19, un mécanisme d'ouverture calqué sur la réalité, et qui au bout de plus de 2 ans ne manifeste pas de signe de faiblesse. N.D.L.R.

Il est temps maintenant d'équiper la boîte à fumée et, afin de ne pas avoir à s'énervier avec une vis à tête ronde volage, on remplacera celle-ci par une vis à 6 pans, démontage oblige. On prend une tige de laiton ou maillechort de 2 mm, on la plie à 90° et on en soude une extrémité, à la soudure normale, sur la tête de vis. On visse donc, on serre et quand la soudure lâche, le serrage est impeccable. Il reste alors les six pans pour dévisser à la clef à tube.

Pour le dernier dessin de la page 11, oubliez-le pour le reprendre plus tard. Vous auriez toutes les chances de casser la pièce 1112 avant la fin du montage. Quant aux pièces 922, qui ne sont d'ailleurs pas 922 puisque ce n° correspond à autre chose, on est d'ailleurs obligé de transformer la tige de droite en un Y destiné à éviter le taquet de fermeture de droite.

Page 12 : pliage ou tortillage de fils toujours trop fins pour nos gros doigts, et en réalité plutôt un peu gros après peinture. La très bonne solution, pour les quatre fils du haut, serait de les souder ensemble à partir de la cabine, en s'arrêtant avant la première courbe. On courbe ensuite les fils et on les soude sans engager la contre-courbe, puis on continue jusqu'au bout en libérant les différents fils là où ils doivent l'être. Après cela, on met le faisceau bien en place, on soude les brides de fixation (fils de 0,3 écrasés), puis on utilise une mini-gouge de fabrication maison pour redonner l'aspect de fils séparés à notre faisceau.

À noter que les tubulures de sablage sont à installer après le faisceau principal et que la fente prévue à l'avant de la cabine est beaucoup trop basse et correspond, en fait, à deux petites tubulures partant de là et aboutissant à la partie basse de la chaudière, derrière le pare-fumée. Ces deux petites tubulures seront à mettre tout en dernier et seront équipées chacune d'un raccord-union situé à 3 mm l'un de l'autre sur les fils de 0,3 utilisés, aux environs du premier cm au départ de la cabine. J'ai trouvé cela sur une des rares photos utilisables (pour nous) du livre de L.M. Vilain "L'évolution du matériel moteur et roulant de la Cie. P.L.M.", p. 255.

Nota : ces deux fils, avec leur pente régulière, semblent représenter des tubulures de graissage issus d'un graisseur à condensation situé dans l'abri. Ils semblent présents même sur les photos récentes de machines munies de graisseurs mécaniques. Un lecteur de l'Est pourrait peut-être vérifier à Mulhouse... N.D.L.R.

Ceci étant, nous ne disposons pas de fente pour le faisceau supérieur. On en fera donc une à partir d'un trou de base de Ø 1 mm et d'un petit trait de scie à découper, suivis d'un coup de lime aiguille (ou toute autre solution à votre gré).

Quand le faisceau supérieur a été mis en place, on coupe (trop long) les deux fils aboutissant de part et d'autre de la sablière, on forme les deux raccords supérieurs (vue suivant F) qui, à mon avis, suivaient plutôt la collerette du dôme, la forme

carrée dessinée ayant peut-être été la bonne à la sortie d'usine. Ceci pour dire qu'entre la forme carrée et la forme ronde, on peut choisir celle qu'on veut.

Nota : les plans SNCF donnent la forme ronde, ce qui ne signifie pas que l'autre n'ait pas existé sur certaines machines...

En ce qui concerne les conduites de sable, on aura intérêt à ne les faire qu'après avoir fait celles de la partie droite, ou en même temps, ce qui permettra de soigner la symétrie.

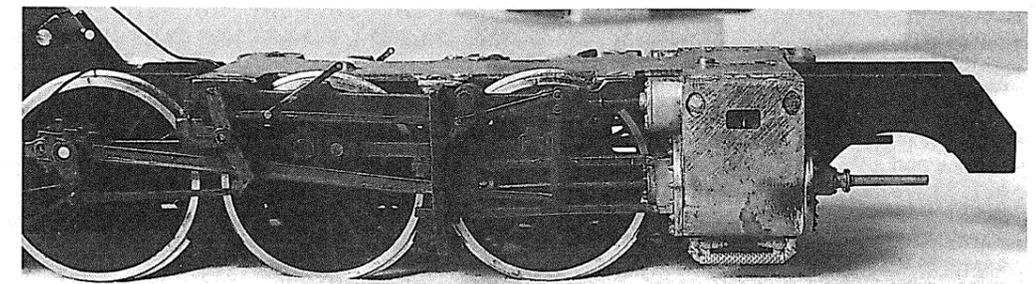
Page 13, tout est bien expliqué. Le seul petit problème est constitué par le fait que le tuyau d'admission de vapeur vive au réservoir intermédiaire va avoir à se promener de façon gênante. Or, il passe au ras des tubulures de sablage arrière, ce qui nous autorise à le souder à celles-ci, de façon non visible bien sûr. On attendra donc, pour mettre le fil en place, que lesdites tubulures soient montées.

Page 14 : les trous de la pompe Dabeg doivent être suffisamment profonds, surtout ceux de Ø 1,5. Ceci fait, on soude la pompe sur son support (au chalumeau), puis l'écrou 753 (au fer). Pour le fil de Ø 1,5 à souder sur le maneton 411, faire un trou profond dans 411 et souder solidement au chalumeau, en tenant le fil pour qu'il ne ressorte pas sous l'effet de la pression due à la vaporisation du décapant. Rien d'autre à dire à propos de cette page, si ce n'est que, pour le perçage de 1023, il vaudra mieux percer la pièce de part en part avant de tarauder à 1,4 ; cela pourra sauver un taraud. Et si vous voulez boucher le trou, un petit bout de tige laiton de 1,5, fileté à 1,4, vissée sur deux filets, coupée et arasée, fera parfaitement l'affaire.

Page 15 : le plus dur est fait, mais il convient maintenant de prévoir le démontage des éléments en vue d'une future mise en peinture. Il faudra donc au moins pouvoir séparer le tablier de l'ensemble chaudière / cabine. On ne devra donc souder les tubulures que d'un côté, voire pas du tout, une petite goutte de colle à deux composants (pas de cyano, ça tache) assurant le coup après peinture. Quant à la pompe elle-même, elle peut rester solidaire du tablier, elle ne gênera aucunement la mise en peinture de celui-ci.

Ceci étant, si nous avions jadis soudé la seconde chapelle (708) sur la partie gauche de la chaudière, sous 721, alors que sa place normale semblait se trouver à droite, à côté de sa petite camarade, on la dessoudera pour la remettre à sa place et on la remplacera par la vanne d'alimentation 1022. (Ces machines avaient leurs chapelles soit de part et d'autre de la chaudière, soit toutes deux du côté droit. N.D.L.R.) Si 1022 et la pompe sont percées assez profondément, la tubulure les joignant tiendra toute seule, sinon la soupape 1024, soudée à un seul fil, pourra servir d'organe de liaison. Le gros tuyau, dont l'isolation thermique aura pu être simulée à la lime ou par tout autre moyen, ne sera soudé ni d'un côté ni de l'autre. Il sera collé sur la pompe après peinture. Notons que cette tubulure isolée recevra, à la place de 1109, les deux rondelles 902 qui, soudées tête-bêche après rivetage, sont parfaitement adaptées à cet usage. Faites pourtant attention, en les soudant, à ce que les têtes de rivets soient bien en face les unes des autres.

Page 16 : la commande de réglage de l'échappement double sera soudée à l'intérieur de la chaudière. Pour le sortie de la turbodynamo (ce modèle carré, de marque Silec, semble avoir surtout existé sur les machines mutées au S.O., ce qui était le cas de la 282 subsistante. On peut toujours monter à la place une turbo unifiée disponible chez K.Z. La turbodynamo carrée peut être réutilisée par



exemple pour une 4-141-TA. N.D.L.R.), il s'agit d'un fil électrique protégé par un tube. Plutôt qu'un fil de 0,8, on utilisera un tube de 0,8 (l'Octant). On y glissera, le plus loin possible, un fil de 0,4 (le 0,5 ne passe pas) et on mettra en forme, puis on soudera, mais pas sur la turbodynamo. La vraie difficulté de cette page, en fait, réside dans la fixation de la turbodynamo elle-même. Comme sa position est repérée sur le petit plancher strié rajouté, on pourrait penser la souder simplement par son axe de coulée, mais sa hauteur ne serait alors pas forcément correcte. De plus, les rétreints n'étant pas forcément ponctuels, la pièce pourrait être légèrement trop large (c'était d'ailleurs le cas de la mienne).

J'ai donc redressé les deux pattes extérieures (les plus longues), les ai repliées un peu plus près du corps de la turbodynamo, coupé l'extrémité des pattes, pas trop près des rivets, et ai soudé lesdites sur la structure basse du plancher rajouté. C'est facile, mais il faut que les pattes dépassent le bas de la structure d'une valeur égale à l'épaisseur du tablier. Ceci fait, on soude le plot en contact, ou presque, avec le plancher, en le calant éventuellement avec un bout de laiton, et on corrige si besoin est la longueur des petites pattes. Ébavurage, ponçage, mise en forme du fil de 0,6 et soudure d'icelui sur la partie non visible du plancher. Il ne reste plus qu'à souder l'ensemble à l'aide d'un fer très chaud et d'une soudure à moyenne ou basse température. Nous revoilà à la page 17 que nous pouvons sauter allégrement.

Page 18 : si le fil de 0,6 constituant la liaison entre la cabine et le robinet de ramonage est en place, et s'il est fixé par les cavaliers passant dans les trous prévus, on ne pourra pas mettre les fils de 0,4 à la place indiquée. Mais comme aucune de ces locos ne se trouvait être parfaitement conforme à ses sœurs, j'ai pour ma part laissé un seul fil de 0,4 au dessus de celui de 0,6 ; il s'agit de celui venant de la liaison cabine / pompe et partant vers l'avant. Les autres sont dessous, ce qui correspond d'ailleurs au plan en élévation, côté droit. Et pour monter tout cela, après maquetage, on commence par souder le faisceau à partir de la cabine et on forme au fur et à mesure. Ceci fait, on pourra commencer à songer aux conduites de sablage ; il en sera temps.

Page 19 : les commandes des purgeurs ne doivent pas poser le moindre problème, surtout si l'on perce à 0,8 les trous des cinq pièces 722 et si l'on tortille, en forme de Z, les chapes 792. Le fil de 0,7 doit en effet pouvoir passer derrière la bielle qu'il commande.

Page 20 : les bissels sont faciles à monter si l'on commence par percer les trous de 0,8 destinés à recevoir les étriers de fixation. On aura pourtant intérêt à utiliser une soudure solide et à soigner les équerrages.

Page 21 : le bordé de l'ouverture de cabine est plus facile à poser que l'on peut se le figurer. Notons en passant qu'il n'est pas large de 1,5 mais de 1 mm, ce qui semble plutôt mieux. On commencera par souder l'arrière supérieur, par petites longueurs et par l'extérieur, en formant au fur et à mesure. Mais attention aux deux petits rivets situés à mi-chemin ; il vaut mieux qu'ils ne reçoivent pas de soudure mais, si votre fer est assez chaud et si vous avez bien décapé, la soudure filera à côté d'eux sans problème, par simple effet de capilla-

rité. Et puis, sur les extrémités de la baguette 929, un petit congé de soudure, sculpté après coup, donnera sans difficulté une finition incomparable.

Le Flaman ne sera collé en place qu'après peinture, tout au moins si vous désirez qu'il ressemble à ce qu'il doit être, mais son support sera monté, après rivetage et pliage de 1076, 1098 et 1103. Il suffira pour cela de fixer 1103 sur une plaque épaisse d'aluminium ou d'inox, à l'aide d'une pince à dessin, de glisser à leur place, bien alignés, 1076 et 1098, puis de souder au chalumeau à gaz, avec une soudure solide. Il sera ensuite facile de positionner l'ensemble monté à sa place, dans la partie droite de la cabine. Pour les commandes, on soude ensemble les deux 1081, on lime l'ensemble obtenu pour qu'il ressemble mieux à ce qu'il doit représenter, mais on laisse en place la petite languette du bas. On soude ensuite les deux fils de 1040 et les trois de 1041, sans oublier 1042 qui sera percé de part en part. On met les fils en place et, si on le désire, on peut même souder le fil arrière de 1040 sur la partie avant de 1081. Après cela, ça sera un jeu de percer les trous correspondants dans le plancher de cabine et de souder solidement par dessous.

Page 22 : une seule difficulté : le support des axes de volants (1077), dont l'une des pièces est gravée apparemment à l'envers, à moins que ce ne soit fait exprès pour éviter toute erreur de positionnement. Les reliefs doivent être en dessous, la partie supérieure n'étant pas visible à partir de la cabine. Soudez ensuite les manomètres, mais après les avoir équipés de leurs fils.

Page 23 : rien de délicat là-dedans, mais on ne s'occupera du Flaman qu'au moment de la peinture de la cabine, élément que, avec la boîte à fumée et le tablier, on a intérêt à peindre avant le reste.

Page 24 : allez donc voir en pages 25 et 26 où se placent les différents éléments, et surtout, soudez-les avec une soudure solide. Et quand tout sera en place, soudez le plastron de la devanture, formez les différents fils et mettez tous les volants à l'endroit qui leur est imparti.

Il ne restera alors plus que des choses faciles à faire : tout démonter, revoir, figoler, ajuster la mécanique pour qu'elle tourne sans le moindre point dur, dégraisser, préparer, peindre, puis coller et vernir les cadrans et enfin essayer la bête sur une portion de rail après avoir huilé tous les éléments mécaniques.

P.S. Vous ne remonterez les cendriers qu'après peinture du tablier et de la chaudière et leur remontage l'un avec l'autre. Cela vous obligera à gratter la peinture pour souder les petites languettes, mais à un endroit invisible, et ce d'autant plus que vous pouvez toujours y faire une retouche.

P.P.S. Si vous avez simplement bruni les châssis de loco et de tender, ce qui est très réaliste, vous aurez intérêt aussi à brunir les bissels, les bogies et leurs roues. Si cela ne vous plaît pas ensuite, il sera toujours temps de les peindre.

Jean-Pierre Lafille

remarquer que dans sa petite gare il n'avait pas tellement l'occasion d'exercer ses talents de caleur, ce qui était malheureux. C'est pourquoi, dès le lundi suivant, il fut muté comme homme d'équipe à la cale au triage voisin. Cinq ou six ans après, il avait réussi à repasser l'examen de facteur aux

écritures et a dû finir dans un bureau trafic avant le passage au Semnam. Voilà comment on réussit une belle carrière aux chemins de fer !!!

Marcel Le Guay

Le brunissage des métaux Jean-Pierre Lafille

On nous demande fréquemment des informations sur le traitement des métaux. Jean-Pierre Lafille nous en donne ici une description fort documentée.

La plupart des informations qui suivent m'ont été communiquées par Jean-Claude Ribaut, autrement dit Monsieur J.C.R.

Tout d'abord, il est utile de connaître le nom et l'adresse du fournisseur des produits. Il s'agit de :
PARENT MICHAUD - DOYEN
Z.I. MOZINOR - LOCAL 2A
2 à 20, avenue du Pdt. S. Allende
93106 MONTREUIL CEDEX
Tél. : 01 55 86 17 90 - Fax : 01 55 86 17 99

Cette société n'a que peu de revendeurs et aucun sur Paris, mais elle peut vous adresser la liste des produits chimiques dont elle dispose pour le traitement des surfaces.

Avant de bronzer, il faut décaper et, quand il s'agit de métaux cuivreux, le décapant 909 est parfait. Il permet en effet d'obtenir des ensembles parfaitement purs de toute souillure autre que les éventuelles traces de soudure.

Voilà, entre autres, comment on peut procéder. Il faut deux bacs plastique de taille suffisante pour recevoir la pièce la plus grosse devant être traitée, la chaudière la plupart du temps. Dans l'un des bacs, on met assez de 909 pour que la plus grosse pièce puisse s'y noyer entièrement, et dans l'autre la même quantité d'eau. On met ensuite des gants en caoutchouc (non percés), on trempe l'élément dans le 909 pendant une minute maxi, temps pendant lequel on passe un pinceau souple sur toutes les parties à traiter. Après cette minute (maximum), on sort l'ensemble et on le plonge dans le bac d'eau, ceci afin de neutraliser rapidement l'action du 909. On rince ensuite au jet, de façon à supprimer toute trace du 909 qui, une fois sec, donnerait une trace brune.

Si, pourtant, une trace apparaissait, il suffirait de la frotter à l'aide d'une brosse à poils de laiton montée sur une mini-perceuse, de replonger l'ensemble dans le 909, seulement quelques secondes, puis de rincer abondamment à nouveau.

Le résultat obtenu sera une loco d'un jaune doré satiné, et au métal passivé. Si, plus tard, vous voulez peindre votre œuvre, vous pourrez la dépassiver en la trempant dans un bain d'eau contenant 10 % d'acide chlorhydrique. Il faudra bien évidemment mettre des gants, pour ne pas toucher les surfaces avant peinture, et rincer abondamment à l'eau normale, puis à l'eau distillée, afin qu'aucune trace de calcaire ne vienne polluer votre peinture finale. Sécher ensuite au sèche-cheveux.

Pour brunir le laiton et/ou le bronze, on peut utiliser du MESCUVIT, un produit industriel super que l'on trouve chez HENKEL. Ce produit n'a qu'un inconvénient : il ne se vend qu'en bidon de 40 l, ce qui est beaucoup... mais pas si on se groupe.

Le MESCUVIT doit être chauffé dans un récipient en INOX et, sous peine de jaillissements dangereux, il ne doit pas entrer en contact avec le moindre morceau de métal léger (base aluminium). Quand le MESCUVIT commence à bouillir, on y

plonge l'élément à brunir après l'avoir dégraissé soigneusement. Pour la petite visserie, on la place dans une passoire en inox. On laisse agir une trentaine de minutes, on arrête le feu et on refroidit le tout en ajoutant de l'eau froide dans la casserole - de toute façon, le produit est à jeter après avoir servi une seule fois. On récupère ensuite les pièces brunies, on les rince et on les trempe dans du gazole, ce qui leur confèrera une belle teinte satinée après séchage sur un papier "essuie tout".

Notons que PARANT MICHAUX vend aussi du produit à brunir pour métaux cuivreux, par exemple le P.M.C.L. dont nous parlerons ci-dessous. Ce produit est vendu au litre et doit être accompagné d'une notice d'utilisation.

Pour l'acier doux, le bandage des roues Slater's par exemple, ou les essieux moteurs, on peut utiliser le "gun blue" ou tout autre produit vendu dans les armureries. C'est ce produit qui, entre autres, est utilisé pour noircir les canons des fusils de chasse ou les armes de collection. Ce "gun blue" peut s'utiliser à l'aide d'un coton-tige ou par trempage, mais sur des pièces correctement décapées. Il est même utilisable sur le nickel, le laiton ou le maillechort, qu'il colore en gris foncé. C'est ce que j'ai fait sur le châssis de ma 141 P.L.M., et c'est très réaliste.

Le maillechort contient du cuivre, mais moins que le laiton ou le bronze, il peut donc se bronzer avec les mêmes produits que ces derniers, mais plus difficilement car il semble beaucoup plus difficile à dégraisser. Le passage du produit à l'aide d'une pointe d'allumette ou de toute baguette de bois tendre, peuplier ou autre, aidera à régulariser le bronzage. C'est fastidieux, mais ça marche. Rincer ensuite et traiter éventuellement au gazole.

PARANT MICHAUX possède aussi un produit destiné au brunissage du maillechort et le mode d'emploi adéquat.

Pour un embiellage nickelé, le P.M.C.L. de Parant Michaux fonctionne très bien ; mais le "gun blue" m'a aussi donné de bons résultats sur les embiellages de Benoît Semblat.

"Tanné" par ses clients, J.C.R. a demandé à P.M. comment bronzer des roues chromées, comme le furent celles de la 241-A Est. Voici quelle fut sa réponse :

Tremper les roues, préalablement dégraissées, dans de l'acide chlorhydrique pur (Attention aux doigts et aux yeux !), laisser quelques minutes et sécher. Préparer le P.M.C.L. (20% de P.M.C.L. et 80% d'eau), puis tremper la roue pendant 2 à 3 minutes.

Retirer la roue avec une pince et sécher au sèche-cheveux, mais ne pas essuyer.

Après séchage, essuyer le bandage qui, normalement, aura alors pris une teinte gris acier très réaliste.

Notons en passant que toute la visserie pourra être brunie, ce qui la protégera contre les écaillages de peinture qui, trop souvent, laissent apparaître en jaune les têtes ou les fentes des vis. De même, un bac inox assez grand permettra le brunissage des châssis des locos et des tenders.

Très important : ne jamais utiliser de casserole ni d'objets en alu, vous risqueriez de vous ébouillanter.

P.S. Le MESCUVIT et d'autres produits n'étant utilisables qu'une seule fois, il convient de prévoir un nombre de pièces suffisant pour remplir le récipient utilisé.

JEU DE L'ANOMALIE

Marcel Le Guay

Deux réponses ingénieuses, mais ce n'était pas tout à fait cela... On ne va pas vous faire languir jusqu'en octobre.

Soupçonnant la réponse qui m'amuse, je répons à l'énigme de la page 9. Le stationnement de ce wagon à bestiaux sur le pont de la rivière est propice au nettoyage du plancher par le vide. Ajoutons pour la petite histoire que si celui-ci était un fourgon servant de w-c pour la rame voyageurs incorporée, cette méthode pourrait être la même, la rivière servant d'égout, mais je pense que cette carte postale est tout de même plus récente. Ce serait bien du Le Guay !

Roger Bersot

Le jeu de l'anomalie suscite, à mon avis, deux hypothèses dont la plus plausible est la suivante : le wagon était garé sur une voie de débord, près de la halle à marchandises que l'on devine sur la gauche de la photo, côté voie 2. Mais il était mal freiné, peut-être pas du tout, ni même calé. La voie est, peut-être encore, en faible déclivité (il suffit de peu de chose !). Un petit coup de vent de noroît et voilà notre wagon qui part à l'aventure, traverse la voie 2 par la traversée simple, arrive sur la voie 1, talonne l'aiguille et s'immobilise après avoir faussé les lames d'aiguille et, sans doute aussi, les tringles de commande. L'aiguillage est rendu inutilisable et il n'y a plus qu'à attendre l'intervention de l'équipe S.M. (signalisation mécanique) et de l'équipe de la voie pour remettre le tout en état et ramener le véhicule à l'emplacement qu'il n'aurait jamais dû quitter si toutes les mesures de sécurité avaient été prises.

La photo se situe à une époque ancienne. Pour témoins, l'aménagement du passage à niveau, et la structure du wagon lui-même qui dénote un matériel fort ancien ; il se peut même qu'il n'ait pas été doté lui-même d'un système de freinage, mais d'une simple conduite dite conduite blanche, dont le rôle est uniquement d'assurer la continuité de la conduite générale du train. Dans un tel cas, le wagon devait donc être calé, ou immobilisé au moyen d'une barre d'enrayage placée au travers des roues, entre les rayons de celles-ci. Il y a peut-être une autre explication majeure. L'avenir nous le dira.

Yvon Millet

On peut probablement estimer que la photo est bien antérieure à l'application du frein à air aux trains de marchandises... donc peut-être pas même de conduite blanche !

Et voici la clef du mystère...

Au P.O. on avait semble-t-il l'habitude de pratiquer l'exercice que l'on voit sur la carte de Pont-Château. Lorsqu'on avait un wagon de bestiaux à acheminer par un train de passage (un M.V. en général) et que les heures de passage des trains de l'autre sens le permettait, on sortait le wagon en attente sur voie principale. Pour avoir les clés, on fermait le disque rouge et on calait le wagon soit avec un bout de bois, soit avec un caillou, à moins que l'on ait réussi (fraudemment) à se procurer un sabot-cale. Les petites gares n'en avaient pas, en effet, mais en payant un coup à un agent de train, on arrivait à en faire venir un du triage voisin.

Donc, lorsque le train arrive sur la voie d'à côté, on n'a plus qu'à disposer les aiguilles et à pousser le wagon en queue du train, épreuve, signaux de queue en place, aiguilles remises en position, signaux manœuvrés et tout est bon ! En général, dans ce genre d'opération, le personnel du train participe, ainsi que le facteur mixte et l'expéditeur du wagon. Et puis que se passe-t-il une fois le train parti ? L'expéditeur payait le coup au personnel de la gare.

Dans mon histoire qui s'est passée en 1938 dans une gare autre que Pont-Château, on avait oublié le sabot-cale frauduleux sur la voie 1 et c'est l'express venant de Paris qui l'a ramassée et l'a ramenée jusqu'à son premier arrêt. Le sabot s'était échauffé, était passé sous la roue avant du bogie de la Pacific et était venu se coincer sous l'espèce de petit garde-boue qu'il y a au dessus des essieux du bogie où il tirait des étincelles.

Manque de chance, le chef d'exploitation se trouvait là avec les trois chefs d'arrondissement EX, VB et MT, d'où déclenchement d'une enquête immédiate. Le sabot ne pouvait pas venir de très loin et le coupable fut vite identifié. Convoqué deux jours plus tard chez le chef d'exploitation à Paris, on lui fit

La fabrication d'un essieu coudé... Plus simple que vous ne pensez !

Jean-Claude Ragot

Pourquoi un essieu coudé ?

Quand une locomotive a des cylindres intérieurs aux longerons, l'essieu moteur doit recevoir les grosses têtes des bielles motrices. Il faut donc réaliser un vilebrequin que l'on appelle en terme ferroviaire un "essieu coudé".

L'essieu coudé est composé de l'essieu proprement dit, des flasques, des tourillons et des excentriques commandant les bielles de distribution.

Comme en réalité, il peut être assemblé avec différentes pièces (polybloc) ou usiné d'une pièce (monobloc).

La construction assemblée est à la portée de tout amateur. Monobloc, il nécessite un tour... et la maîtrise de l'usinage.

Construction assemblée

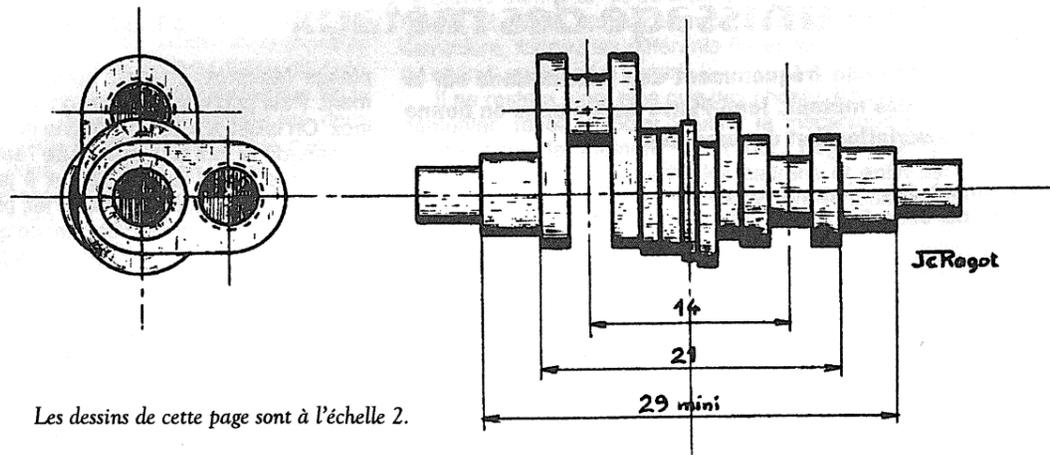
L'axe ne pose pas de problème de réalisation. Les tourillons demanderont la réalisation de quatre flasques dont la forme la plus simple sera prise dans du plat d'acier ou de laiton aux cotes du dessin. Comme en réalité, cette forme peut également avoir l'allure des variantes dessinées.

La réalisation de ces pièces demande de la précision, car elles doivent être parfaitement identiques. L'usinage par empilage de quatre pièces soudées entre elles à l'étain vous facilitera le travail. Les trous doivent être d'un diamètre précis car les pièces doivent coulisser sans jeu sur l'axe et les tourillons.

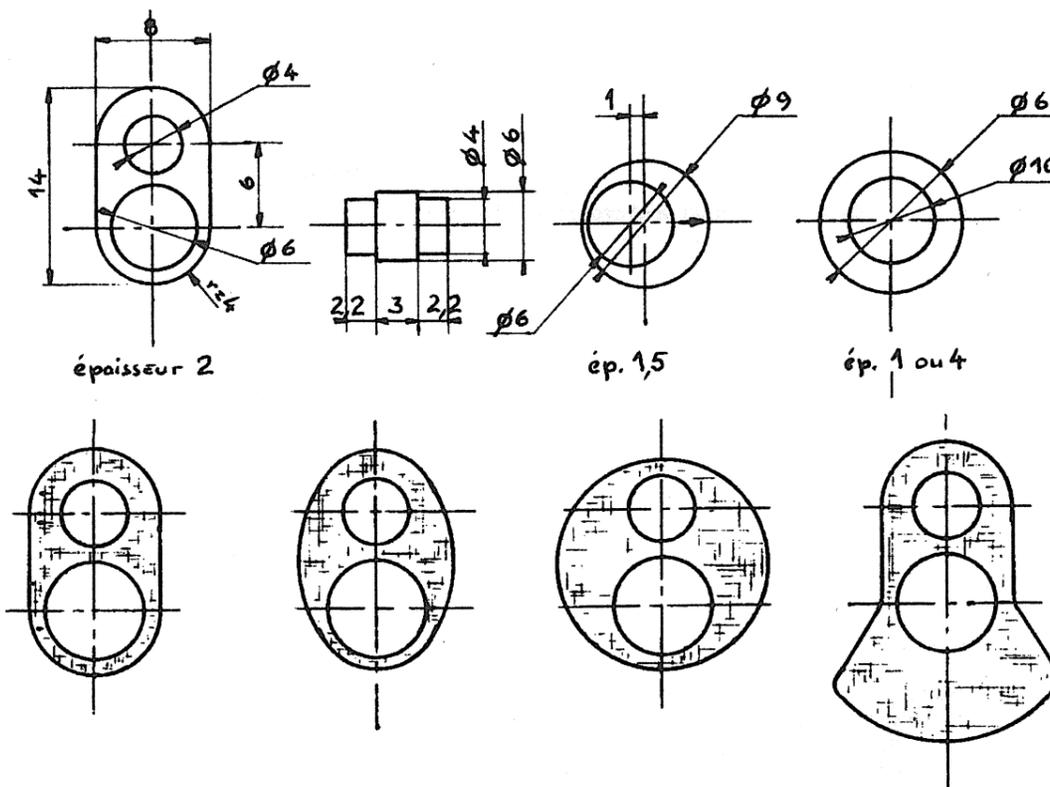
Pour cela, après perçage d'avant trous de Ø 2, contrepercer à 2/10 en dessous de la cote, puis passer le foret à la cote de finition ou l'alésoir. Dessouder les pièces. Exécuter sur chaque pièce les rayons de raccordement.

Les tourillons cylindriques seront tournés aux cotes du plan ou réalisés à la main par une coupe de rond de Ø 4 et une fourrure en tube de Ø 4 x 5 (les deux faces bien parallèles et d'équerre).

Assembler un tourillon et deux flasques et mater légèrement pour assurer la tenue. Cet ensemble doit parfaitement coulisser sur l'axe.



Les dessins de cette page sont à l'échelle 2.



Les excentriques, en fonction de la distribution, sont au nombre de deux ou quatre. Ils peuvent même être absents si la distribution extérieure est assurée par l'extérieure. Ils seront réalisés soit par perçage de rondelles, soit au tour en mettant une cale sous un mors (pour excentrer de 1 mm, mettre une cale de 1,4 mm).

La partie libre entre les excentriques sera réalisée par une rondelle ou une fourrure aux cotes indiquées.

Il ne vous reste plus qu'à empiler dans l'ordre indiqué et en respectant l'orientation toutes les pièces sur l'axe (c'est pour cette raison que les assemblages doivent être précis). En cas de jeu, trois coups de poinçon à 120° sur la pièce en cause résoudra le problème.

Passer sur l'ensemble une couche de peinture à souder et

chauffer en mettant l'objet loin de la flamme pour bien répartir la chaleur. Lorsque la pièce est bien brillante, laisser refroidir doucement et nettoyer.

Pour finir, couper délicatement les morceaux de l'axe qui sont dans le passage des tourillons. Vous serez surpris de la rigidité et de la belle apparence de cette petite œuvre d'art.

Dans le prochain n° : le monobloc.

J.-C. Ragot

A droite : essieu coudé en Z, non autoéquilibré, du P.L.M. (éch. O x 2).

Notes complémentaires

Certaines manivelles d'essieux coudés comportaient des contrepoids (dessin) : essieux dits "auto-équilibrés". Dans le cas contraire, l'équilibre des masses en rotation était obtenu avec les contrepoids extérieurs, qui ne se trouvaient pas alors à l'opposé des manivelles extérieures (facile à voir de l'extérieur !).

Dans le cas d'essieux non auto-équilibrés, on a pu mesurer (Pacific P.O. à roues de 1,95 m à 120 km/h) des écarts de 2 cm (vous avez bien lu !) sur l'écartement interne des flancs de roues, dus aux effets de la force centrifuge. On se demande donc pourquoi il est resté des essieux non auto-équilibrés, et pourtant...

Quatre excentriques : cas assez rare de distributions intérieures Stephenson ou apparentées, par exemple sur les cylindres H.P. des 140 Midi.

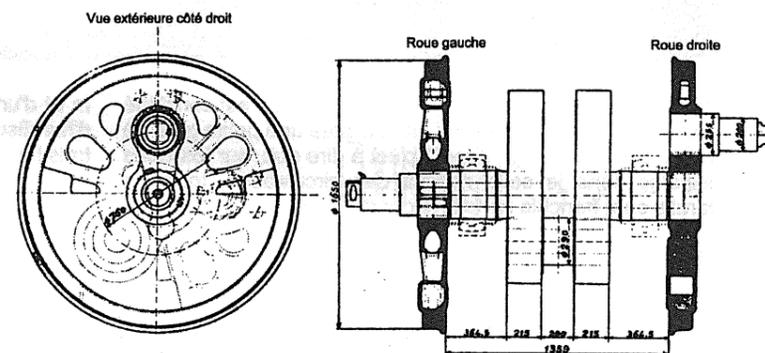
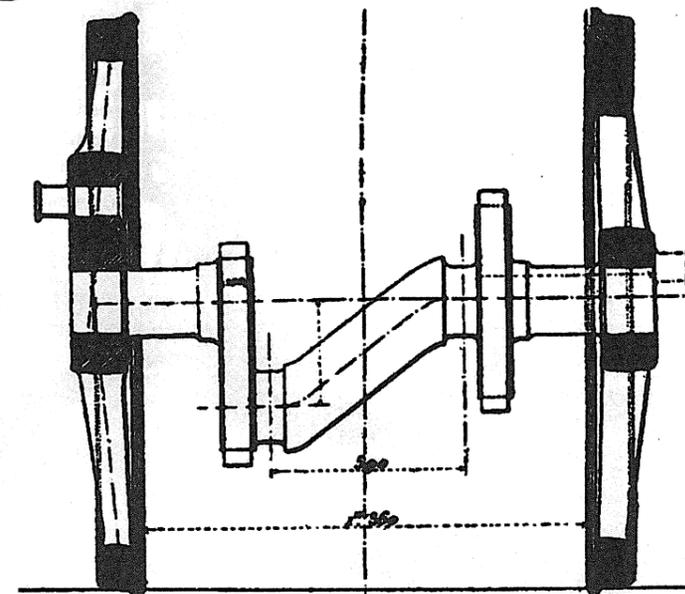
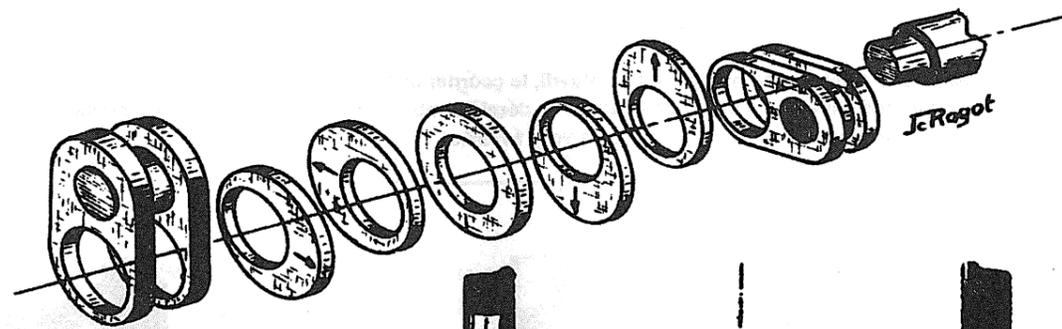
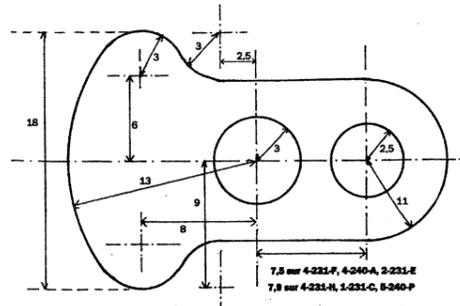
Deux excentriques : cas général des compound françaises classiques, du Bousquet - de Glehn et quelques autres. Sur les réalisations anciennes où les tiroirs plans B.P. étaient inclinés vers l'extérieur, les excentriques étaient entre les longerons et les manivelles. Sur les machines plus récentes, ils étaient à l'intérieur.

Pas d'excentriques : chez nous, surtout sur les machines du P.L.M. après 1914 (distribution Von Borries) et leurs descendantes : 141-P, 241-P. Aussi sur la 160-A-1, la 242-A-1 (essieu à un coude), les deux Pacific prototypes de l'Ouest, les 150 à simple expansion de l'Est...

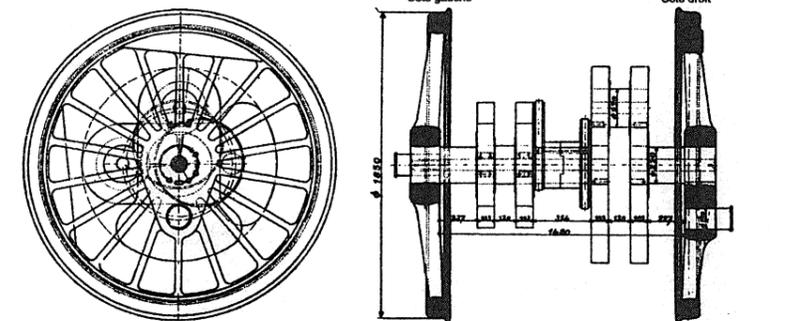
Cela semble simplifier la tâche, malheureusement pour le modéliste on en profita, au P.L.M. entre autres, pour construire des essieux dits "en Z", où les deux manetons et la pièce biaise qui les reliait étaient coulés d'un bloc.

Semblait en a fait un pour sa 241-P, que je compte adapter pour ma future 141-F... mais je n'ai toujours pas trouvé le plan de la version auto-équilibrée qui équipait une partie de la série. D.B.

Ci-dessous : flasque d'essieu coudé de Chapelon : 4-231-F et H, 2-231-E, 1-231-C, 4-240-A, 5-240-P. Utilisé aussi sur les Pacific État (éch. O x 2).



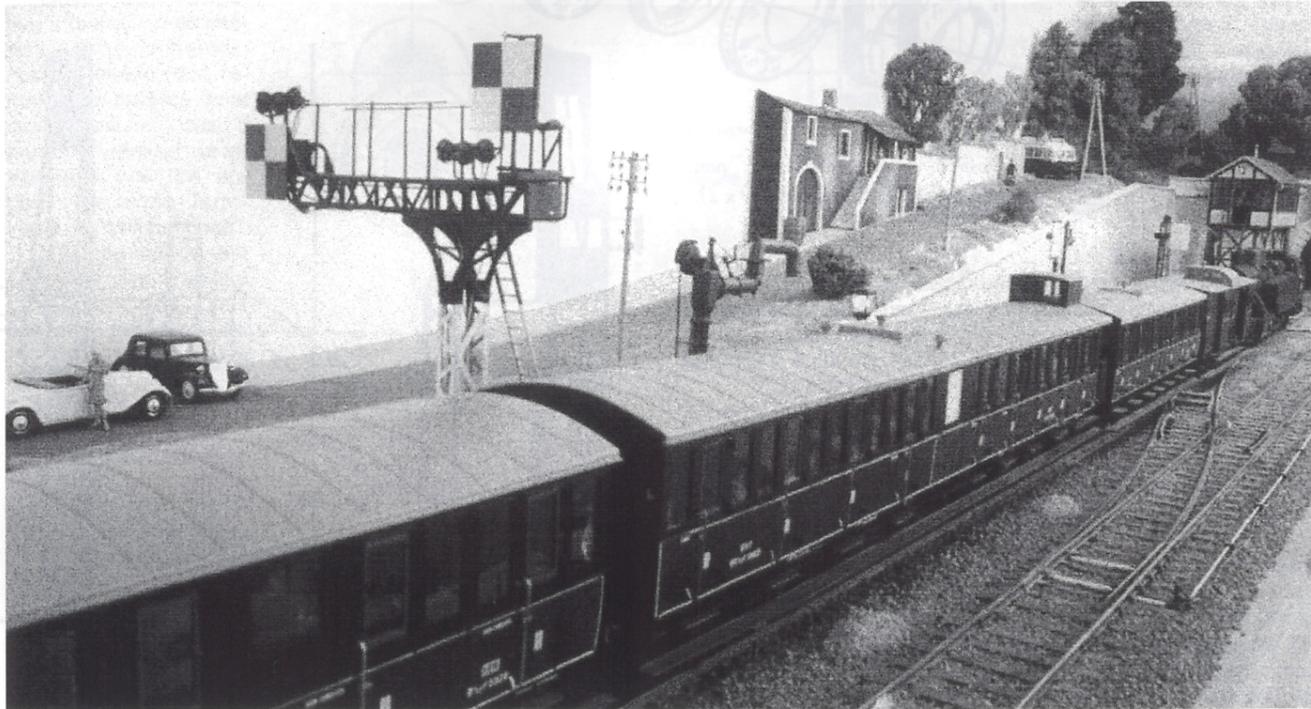
Ci-dessus et ci-contre : essieu à un coude de la ex-future 152-P (éch. O). Manivelles extérieures à 90°, intérieure sur la bissectrice. Du robuste ! Il faudra trouver du laiton de plus de 2 mm. En dessous, essieu coudé de 240-P (éch. O, détail des flasques à gauche).



Un réseau en construction

Bernard Fieyre

Nous avons tous admiré la couverture du n° d'avril, le courrier en fait foi. Bernard Fieyre, sollicité, a bien voulu nous donner un plan et la description dudit réseau. Son article, arrivé en dernière minute, ne nous a pas permis d'y incorporer les réalisations présentées pages 10 - 11, auxquelles nous vous invitons à vous reporter. D.B.

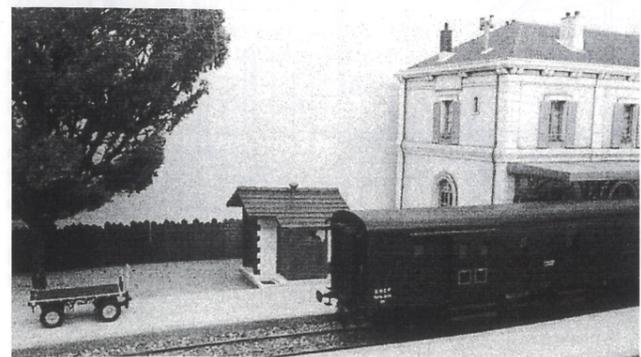


Ce réseau occupe une surface de 10 x 4,70 m. Il est constitué d'un ovale à double voie. D'un côté, se situe une petite gare de passage dite "à passage direct", c'est à dire que, sur les voies principales dans le sens normal des circulations, tous les appareils sont franchis en talon pour des raisons de sécurité.

Rappelons nous, nous sommes avant l'ère de l'électronique et bien entendu de l'informatique, au temps des postes mécaniques. En effet, l'ensemble de cette gare pourrait se situer dans les années 30, juste avant l'application du code Verlant, comme en témoigne l'annonceur P.L.M. sur mât L.P. implanté sur voie impaire. Peu de trains de grande ligne s'y arrêtent. D'ailleurs, les quais sont courts : environ 120 m. Le B.V. est néanmoins un 5 portes P.L.M. et le quai 3 est équipé d'un abri.

De cette gare s'embranchent une ligne à voie unique EST, qui n'est en fait qu'un tiroir. Le carré d'entrée est un damier à cible rectangulaire des années 80 - 1800, bien entendu.

De part son rôle de desserte, il a été nécessaire d'implanter un petit dépôt constitué principalement d'une plaque de 23



m et d'une remise à une voie - celle de Pont de Dore, aujourd'hui disparue. De plus, un quai à coke, un bâtiment de dépôt, trois fosses, une grue hydraulique, un hangar à fagots et un parc à huile complètent cette installation. Hormis sa fonction de relais, principalement dévolu à la petite vitesse, une machine de réserve lui est affectée, ainsi qu'une machine de manœuvre à agent seul.

La "petite vitesse" assure tout le trafic local marchandise et la desserte de l'embranchement, souvent en M.V. Une petite halle à une porte latérale, une grue, un gabarit et une bascule sont les équipements indispensables au stockage et à la manutention des colis et marchandises diverses. Deux voies desservent cette installation. Elles sont reliées en talon à la V.P. par une TJD dont l'autre branche débouche sur un tiroir de manœuvre.

Enfin, à chaque extrémité de la gare, un poste mécanique à enclenchements Stevens assure la sécurité des circulations.

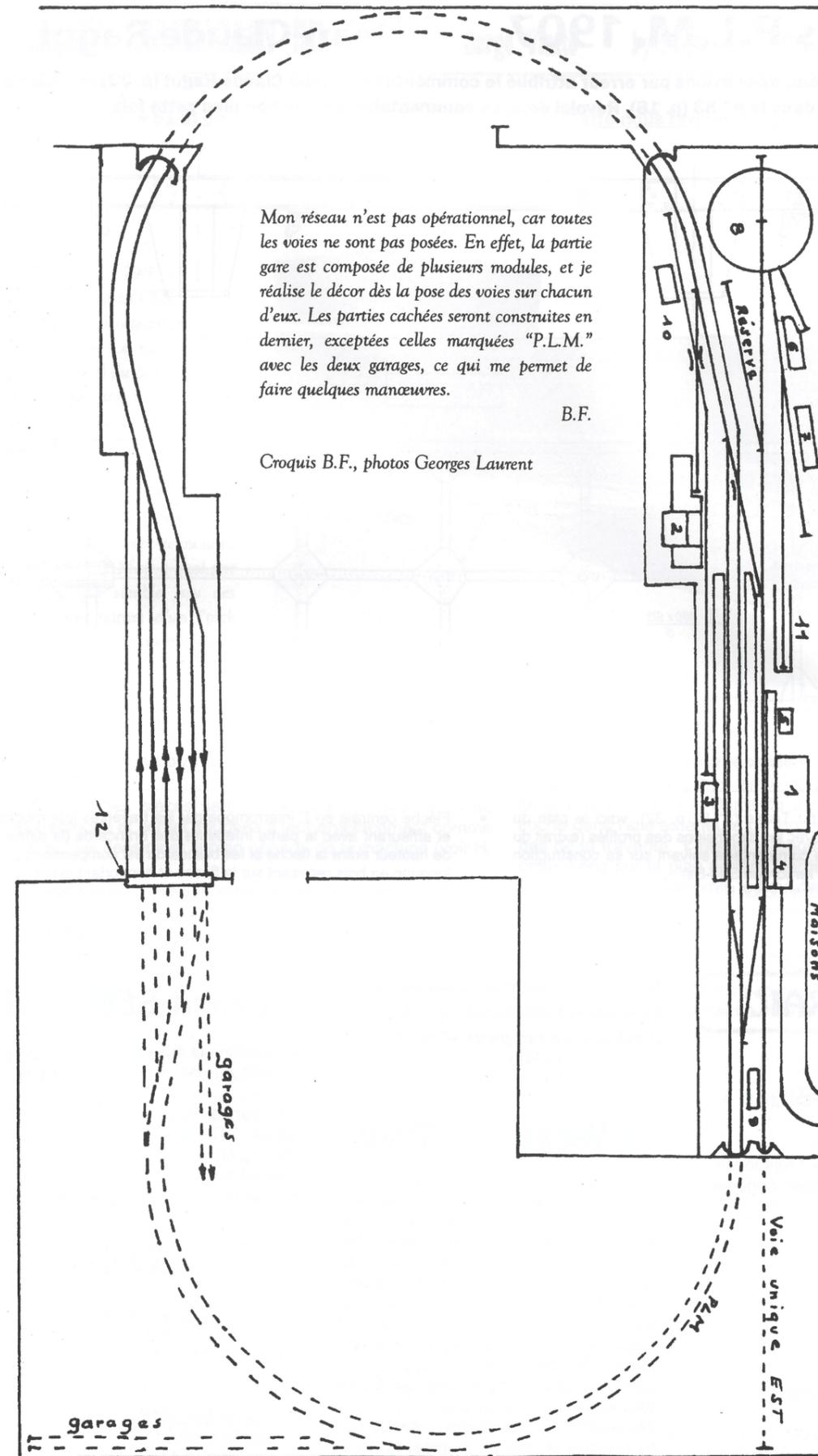
À l'opposé se situent deux parcs ouverts de part et d'autre des V.P., qui permettent de garer quatre trains opérationnels. Enfin, quatre autres garages passifs - deux par sens de circulation - complètent le stockage des rames.

Le jeu consistera principalement à voir passer des trains et, de temps à autre, à arrêter les circulations à l'aide de la signalisation appropriée afin d'effectuer les coupes, les formations, les relais etc...

Pour nous, heureux modélistes, chaque manœuvre n'est pas une perte de temps, mais un réel plaisir.

B. Fieyre

Lire une telle description, qui témoigne d'une grande maîtrise de son sujet, est, elle aussi, un réel plaisir. Merci de nous faire ainsi rêver !



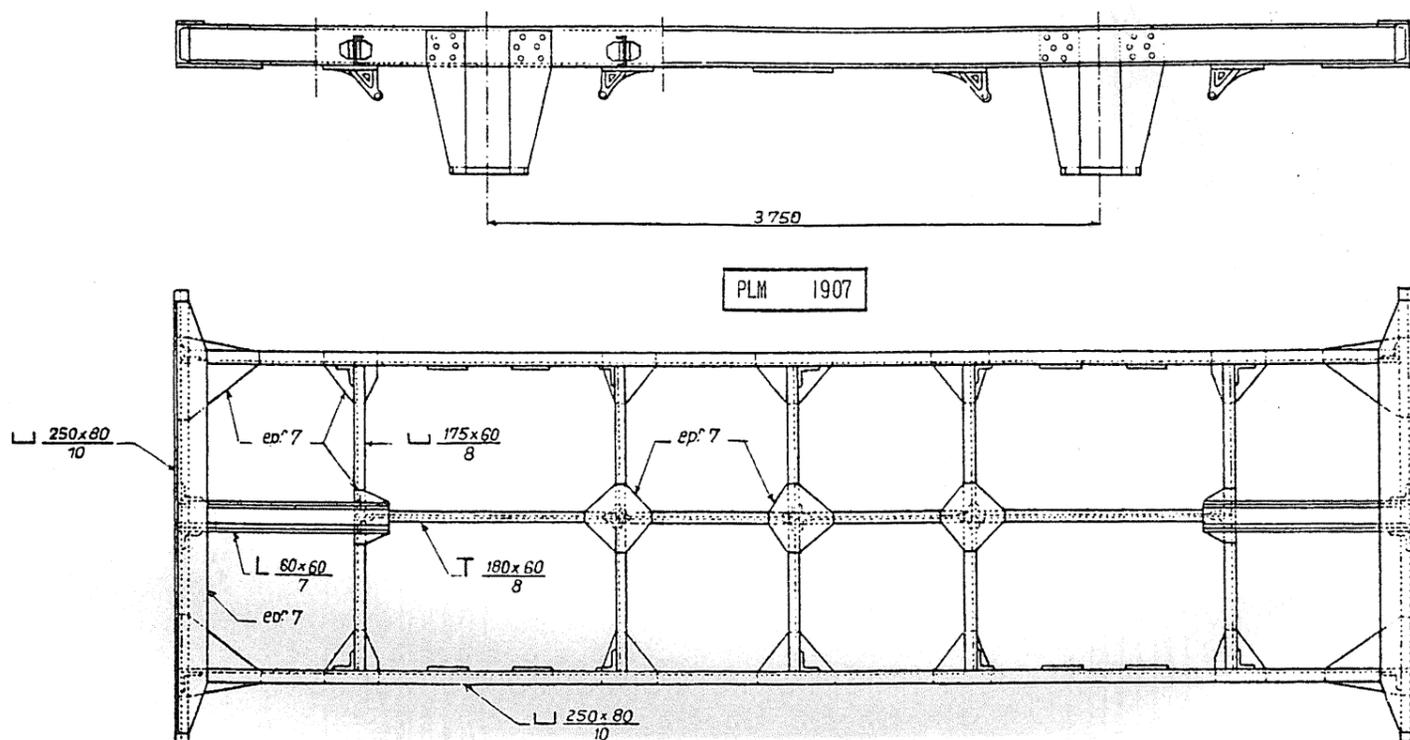
Mon réseau n'est pas opérationnel, car toutes les voies ne sont pas posées. En effet, la partie gare est composée de plusieurs modules, et je réalise le décor dès la pose des voies sur chacun d'eux. Les parties cachées seront construites en dernier, exceptées celles marquées "P.L.M." avec les deux garages, ce qui me permet de faire quelques manœuvres.

B.F.

Croquis B.F., photos Georges Laurent

- Legende :
- 1. B.V.
 - 2. P.V.
 - 3. Abri.
 - 4. Buffer.
 - 5. W.C.
 - 6. Quai à coke.
 - 7. Bât. dépôt.
 - 8. Plaque.
 - 9. Porte 1.
 - 10. " "
 - 11. Remise.
 - 12. Pont routier.
- Voies hors décor

Dans le précédent numéro, nous avons par erreur attribué le commentaire de Jean-Claude Ragot (p. 23) au châssis de voiture P.L.M. présenté dans le n° 83 (p. 18). Revoilà donc ce commentaire, avec le bon plan cette fois !



En réponse à notre lecteur du Texas (n° 82 p. 32), voici le plan du châssis P.L.M. 1907 - 1908, avec les dimensions des profilés (extrait du recueil Kit-Zéro 2-O-02) et le commentaire suivant sur sa construction extrait du livre sur le matériel remorqué Sud-Est :

"Les châssis de wagons de construction P.L.M. ont des caractéristiques communes qui peuvent se concrétiser ainsi :

- Brancards en [

- Flèche centrale en I, interrompue par les traverses intermédiaires et affleurant avec la partie inférieure des brancards (la différence de hauteur entre la flèche et les brancards est compensée par une longrine en bois reposant sur la flèche et supportant le plancher).
- Équerrage assuré par de grands goussets rivés aux assemblages. Pas de croix de St André."

Jean-Claude Ragot

AU FIL DU RAIL

A.G. du Cercle à Coudekerque-Branche

Aux dernières nouvelles :

- Le réseau en Oe de l'Association des Modélistes d'Amiens-Longueau
- Une dizaine d'artisans

Les ateliers :

- végétation de qualité
- figurines
- voie
- wagons en plasticarte
- wagons en plasticarte
- bâtiments
- kits plastique bon marché

Les délégations étrangères :

- Allemagne, Pays Bas, Angleterre, Belgique

et tout le reste : les réseaux, les amis...

Bref, le rendez-vous Indispensable, Incontournable, Inévitable etc...

Il est encore temps de s'inscrire !

cercleduzero@free.fr
PierreMIGL@aol.com

La Vapeur du Trieux

Quand vous lirez ces lignes, la Chievre devrait avoir repris du service en Bretagne : tous les jours ou presque depuis le 21 juin jusqu'au 2 septembre (sauf les 26 et 27 juin, 7, 8, 21, 22, 28, 29 juillet et 4, 5, 11, 12, 25 et 26 août), puis du mercredi au samedi jusqu'à fin septembre. Deux A.R. quotidiens du 9 juillet au 27 août. Les départs ont lieu comme l'an dernier de Paimpol.

Espérons que la bête sera en forme pour assurer ce dur service ! Réservations (obligatoires... mieux aut s'y prendre un peu en avance) et informations au :

02 96 205 206

Benoît SEMBLAT

Rappelons la mise en souscription chez SEMBLAT de la 141-P et de la BB-8100.

19 Grande Rue
89160 STIGNY
Tél. 03 86 75 04 51
Fax 03 86 7504 52
E-mail benoitsemblat@csi.com

J.M.G.

Nouveautés chez J.M. Gillard :
060-DB/CC-65000
Picasso X-3800

J.M.G.
76 rue de Beaujardin
37100 TOURS
Tél./fax 02 47 64 21 06

Volr H. d'O n° 70 à 81 et 83

Serge Viatte nous revient donc après une courte absence...

Atlanta, 29 avril 1998

SD 40-2 n° 8100 du CSX

La machine est peinte en gris, bleu marine et jaune. La rambarde (en bois sans doute ?) du pont tournant est jaune aussi, son tablier gris, et la paroi intérieure de la cuve d'un curieux bleu roi...

Remarquer aussi le curieux "tracteur", vert et jaune (probablement un John Deere - couleurs de référence n'importe où dans nos campagnes...). Mais à quoi sert ce machin, qui semble issu des amours contre nature d'un "pick up" et d'une tondeuse autoportée ?



Mise en place des divers accessoires équipant le châssis, le plancher, le réservoir de fuel.

Les différentes pièces seront réalisées en laiton et fil de cuivre électrique et seront soudées à leur emplacement comme indiqué sur les dessins et le plan général de la machine (voir H. d'O 74).

Châssis

Sur le flanc extérieur des longerons, façonnage et mise en place des tubes de sablières. Les "sand boxes" ou réservoirs de sable se trouvant aux extrémités de la caisse (bouchons sur les capots), les tubes arrivent sur le châssis à la verticale des bouchons. Les tubes sont en fil de cuivre 1,5, fixés au châssis par des boucles en fil de 0,7 légèrement aplati. Percer des trous dans les longerons et souder les boucles sur le fil et le longeron. L'extrémité du fil venant de la caisse sera soudée sur le châssis et coupée au ras de l'intérieur du longeron.

À l'autre bout du fil, souder un tube ou une bague figurant le raccord avec la gaine souple qui reliera le tube au bogie. Laisser environ 8 mm après la bague pour permettre une bonne fixation de la gaine. Exécution avant et arrière du châssis et des deux côtés. Bien nettoyer les soudures.

Conduites de liaison locomotive - train

Dans les entretoises d'extrémité du châssis, percer six trous dont deux à Ø 2. Souder quatre fils cuivre Ø 0,9 ou 1 mm dans les trous, et les sortir par les volets situés dans la traverse avant de la machine (deux de chaque côté). Les couper à 5 mm à l'extérieur (voir dessins). Ils serviront de base aux gaines souples figurant les liaisons au train ou aux U.M.

Les deux trous Ø 2 sont prévus pour le passage de fils électriques d'alimentation de la machine en U.M. quand plusieurs machines arrivent sur une section de voie non alimentée pour l'arrêt du train. La dernière alimente les autres déjà rendues sur la partie sectionnée, et le train s'arrête quand elle arrive sur ce canton, d'où la nécessité de cette continuité d'alimentation entre les locomotives.

Traverse d'extrémité ("Pilot")

Renfort de sa fixation sur le châssis.

Mettre deux béquilles entre le bas de la traverse et les longerons du châssis. Barre de 2 mm carrée. Faire une encoche dans l'aile extérieure du longeron et un trou Ø 2 dans le bas de la traverse. Y placer la béquille et souder. On aperçoit cette pièce sur le plan général derrière les marches d'accès à la plate-forme. Vérifier que le haut de la traverse est bien soudé aux bouts des longerons. On peut rajouter une barre entre la traverse et la première entretoise du châssis, bien soudée et aversee à l'extérieur. Cela renforcera les soudures déjà exécutées et permettra à la machine d'encaisser les coups frontaux sans dommage. N'oublions pas que l'attelage est solidaire de la traverse et exercera aussi un effort sur sa fixation.

Filtre à air

Selon dessin. Barre laiton Ø 6. Façonner à la scie trois entailles pour créer les deux ailettes. Dégager à la lime le petit carré du dessus. Percer trois trous pour placer les tuyaux dont un viendra se raccorder sur la sortie du réservoir d'air situé sur le réservoir de fuel. Les deux autres viendront en appui sur le longeron où ils seront soudés. Emplacement : à droite de la machine entre le bogie et le réservoir de fuel, voir photo dans H. d'O n° 70. Le tout doit être solide.

Réservoir de fuel

Il a été soudé sur le châssis provisoirement par quatre points. Le déposer pour procéder à son équipement.

À l'avant et des deux côtés : façonner les niveaux à visibilité frontale et leur tube de sortie vers le moteur Diesel. Pièce en laiton selon dessin, plan général et photos, à souder sur le réservoir. On peut figurer la vitre en retrait du devant par un coup de burin ou de tournevis bien appuyé au marteau. Il est même recommandé de commencer par cela avant de façonner la pièce.

Bouchon de remplissage : un bout de tube de Ø 4, intérieur 3, légèrement coudé. Percer un trou de 4 à l'emplacement et

souder le tube. Le bouchon sera constitué d'une vis de 3 TR ou d'un rivet cuivre dont on aura façonné la tête pour lui donner l'allure d'un bouchon de réservoir (voir photos). À souder ou coller sur le tube.

Tubes d'extrémité : soit en cuivre Ø 1,5 ou en tige d'acier. À façonner et fixer sur les caissons du réservoir par des boucles en fil Ø 0,7 aplati sur le même principe que pour les sablières. Un tube à l'avant gauche pour la vidange des condensats du climatiseur et un tube à l'arrière droit dont l'usage me reste inconnu. Exécution selon dessin, plan et photos.

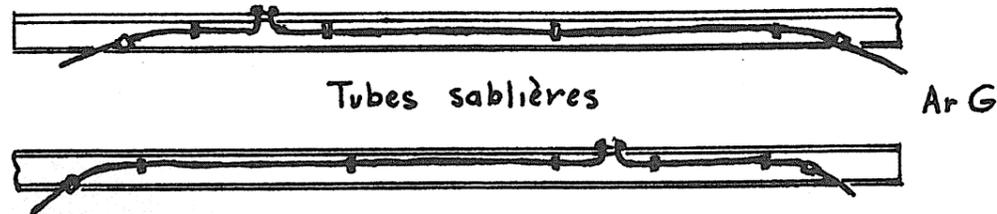
Sur le flanc du caisson, façonnage de deux pièces rondes qui, je suppose, doivent être des soupapes de sécurité de

compression des gaz dégagés par le fuel. Si quelqu'un peut me donner une solution ? Ces pièces peuvent être faites avec une rondelle simplement soudée sur le réservoir, ou avec un rivet de cordonnier réduit au diamètre extérieur. Percer un trou au diamètre du corps du rivet et souder celui-ci dans le trou. Mettre un fil à l'intérieur du rivet, le souder au fond sans qu'il dépasse de la tête et même un peu en retrait, ce sera plus réaliste que la rondelle (voir plan et photos).

Le réservoir est terminé. Le remettre en place sous le châssis (du bon côté) et le souder sous les longerons pour qu'il renforce le châssis et qu'il en élimine la flèche.

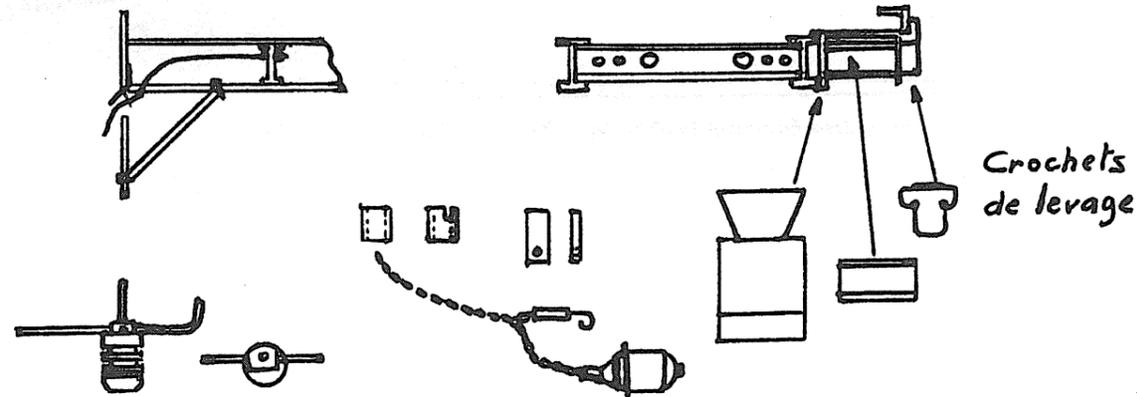
SD 40-2 Equipement chassis, plancher, réservoir.

Av G



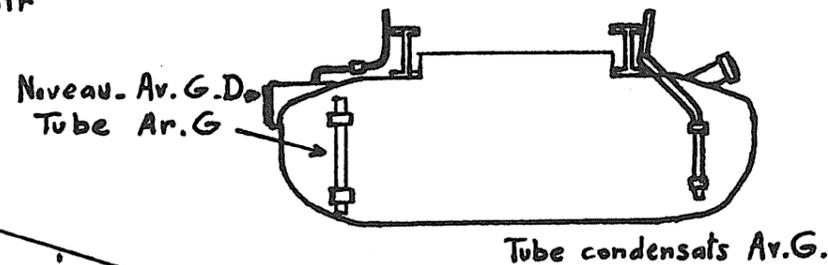
Tubes sablières

Ar G



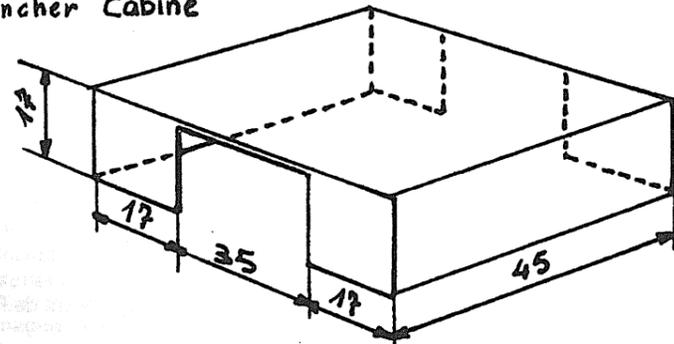
Crochets de levage

Filtre à air coté droit entre bogie avant et réservoir



Tube condensats Av.G.

Plancher cabine



S.V.

Le plancher

Il est équipé de quatre crochets d'amarrage et de levage de la machine, du système de guidage et de fixation de la chaîne du frein à main, de la cloche, des rambardes de circulation du personnel et des plaques du constructeur.

Crochets d'amarrage : un U en tôle 0,5, à l'intérieur un morceau de 16 x 3, et le crochet soudé au bout, façonné dans une plaque de 3 mm d'épaisseur. L'ensemble est à souder sur le flanc du plancher d'abord, et sur les ailes du châssis une fois le plancher en place. Emplacement selon le plan général. Réaliser en quatre exemplaires suivant les dessins de détail.

Chaîne du frein à main : selon dessins et plan. Un morceau de tube carré de 4 x 4 soudé au flanc du plancher. Percer un trou dans la cornière du plancher pour passer la chaîne que l'on fixera simplement par un fil bouclé reposant sur le plancher. La pièce servant à tendre un peu la chaîne sera un simple morceau de laiton 3 x 1 x 8 soudé sous la cornière, percée d'un trou en bas où s'accrochera le tendeur (petit tube Ø 1,5 avec un fil acier 0,5 crocheté aux deux bouts), le tout sur le bogie avant, côté gauche.

La cloche : obligatoire sur tous les matériels moteurs U.S., son emplacement peut varier selon les compagnies. Pour qu'elle soit visible et apporte sa note folklorique au modèle, nous la placerons à gauche sous le plancher entre le bogie et le réservoir de fuel. Elle peut être réalisée en tube Ø 5 que l'on évasera en cône jusqu'à Ø 7 et que l'on coupera à 6 mm de longueur. Souder une tige Ø 4 à l'intérieur, dans laquelle on aura fixé un fil figurant le battant, qui devra être visible en dessous. Au dessus, réduire la tige qui devient le support de fixation sous le plancher. Hauteur totale, cloche plus support, 12 mm. Souder sous le plancher, plutôt près du châssis que de l'extérieur en prenant garde de ne pas tomber sur le réservoir et de ne pas gêner le tube de la sablière. L'Octant fournit des cloches toutes faites réf. A 5680/06.

Plaques constructeur : situées sous la cabine de chaque côté (voir plan). Quant à ce qui est écrit dessus en relief, c'est au delà de mes compétences ! Appel aux virtuoses du graphisme.

Rambardes : une fois le plancher soudé sur le châssis, finir la mise en place des supports de rambarde avant et arrière du plancher.

Mise en place du plancher sur le châssis : ajuster les plates-formes d'extrémité avec les traverses et le bord des marches. La plate-forme doit s'appuyer sur la traverse frontale et dépasser celle-ci de 3 mm. Elle doit s'appuyer derrière la traverse oblique supportant les marches. Cette traverse ne doit pas dépasser la plate-forme. Ajuster. Vérifier que le plancher s'appuie bien sur le châssis sur toute sa longueur, qu'il est

Même lieu, même date, même machine...

Le lorry, noir-rouille si j'ose dire, humanise un peu les lieux. Il y a même du monde, avec des casques de chantier jaunes...

bien plan et dans l'axe du châssis. Tracer l'emplacement des entretoises du plancher sur les longerons du châssis. Déposer le plancher et étamer les emplacements des entretoises sur les longerons. Étamer les bouts des entretoises. Remettre le plancher en place et souder sur le châssis en le chargeant d'un bloc pour qu'il plaque bien aux longerons. Soudure au chalumeau en ajoutant un apport de soudure en fil, soudures solides. Procéder des extrémités vers le centre. Nettoyer les soudures. Remettre les bogies en place. On s'aperçoit alors que les entretoises du plancher gênent les entrées es cardans. Les couper au disque à tronçonner au ras des longerons. Il en sera de même pour les autres entretoises qui gêneraient la mise en place du groupe moto-réducteur.

Souder les extrémités des plates-formes sur les traverses frontales et sur les traverses obliques (par en dessous). Finir les raccords de ces traverses sur les longerons extérieurs du plancher. Déposer les bogies. Souder l'arrière des crochets d'amarrage sur les ailes des longerons du châssis. Faire de petites entailles en bout des plates-formes, pour bien ancrer les supports de rambardes qui devront être soudés très solidement.

Voilà le châssis et le plancher assemblés et équipés – sauf les rambardes qui feront l'objet d'une prochaine étude. Reste à placer sur le plancher le fond de la cabine sur lequel viendra se poser le plancher de cabine avec tous ses équipements de conduite de la machine.

Support de plancher de cabine

Selon dessin, en tôle laiton 5/10. Façonner le caisson qui sera soudé aux quatre coins verticaux et devra entrer dans la cabine avec un peu de jeu. Faire une échancrure sur l'avant pour permettre de visser le bogie librement. Mettre le caisson sur le plancher, puis la cabine que l'on fixera à sa place. Tracer avec précision l'emplacement du caisson sur le plancher. Retirer la cabine et souder le caisson sur les longerons extérieurs du plancher bien à sa place. Soudures intérieures : fil le long du longeron, chauffe extérieure (revoir le principe sur le montage de la cabine). Nettoyer. Reposer la cabine qui doit s'emboîter parfaitement sur le caisson. Voilà, c'est fini !

Nous allons pouvoir désormais réaliser la caisse de l'élément Diesel. Un morceau passionnant, plein de technicité d'exécution, qui mettra en valeur toute l'expérience déjà acquise.

Commentaire

Pour réaliser ce présent chapitre, il est bon de relire tous les numéros d'H. d'O se rapportant à la construction du châssis, du plancher, des traverses AV et AR et même de la cabine. Révisez bien, ce sera utile pour la suite. Et bon courage !



SYSTEME DE RENVERSEMENT DE MARCHE AUTOMATIQUE POUR LOCO A VAPEUR

Gérard Chaudet

Mise en garde à propos d'une modification proposée.

Lors de la publication de ce dispositif (dans Loco-Revue), une proposition de modification du schéma électrique a été faite, en marge, concernant la position des diodes DV et DR.

Je mets en garde les amateurs contre cette proposition de déplacer les diodes DV et DR dans la branche 9 moteur MCM/relais A dans le montage à relais. Car si ce déplacement se justifie dans la variante électronique, à cause du retard au démarrage effectif introduit par la charge du condensateur, il provoque par contre un dysfonctionnement dans le montage à relais décrit dans l'article.

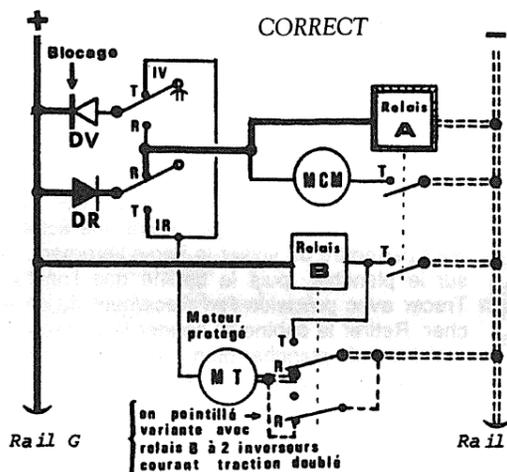
Cette disposition ne m'avait pas échappé lors de la mise au point et des essais, car elle me permettait de résoudre le problème du retour simple de la FCEM, mais avait pour conséquence de ne plus isoler le moteur de traction, et donc de le

soumettre à la tension et de provoquer son démarrage, au moment où l'on veut inverser le sens de marche. On perd ainsi tout le bénéfice du système.

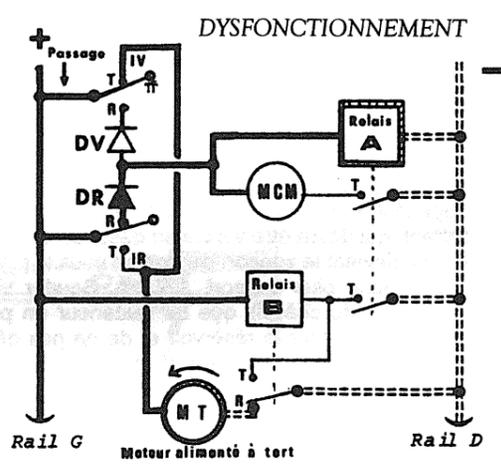
Pour bien comprendre le phénomène, reportons nous aux schémas de la page 55 de Loco-Revue n° 628 et ci-dessous : passage de marche avant à marche arrière à partir de la figure D. Le phénomène est identique mais symétrique pour le passage de marche arrière à marche avant, à partir de la figure H.

Supposons que nous soyons en position de marche avant, et que nous souhaitons passer en marche arrière. Il suffit d'inverser le sens du courant de traction, le rail droit reçoit la tension négative, et le rail gauche la tension positive, c'est le passage de la Fig. D à la Fig. E. Nous allons représenter sur les figures ci-dessous ce passage intermédiaire entre les positions des Fig. D et E.

Schema d'origine, à l'inversion du courant. Passage de la fig. D à E.



Schema modifié proposé, dans les mêmes circonstances.



On constate qu'au moment où l'on inverse le sens du courant de traction dans la voie, la diode DV du schéma d'origine bloque celui-ci, et l'empêche d'alimenter le moteur de traction comme il est expliqué au 3ème paragraphe, 1ère colonne de la page 56. La loco ne réagit donc pas, et c'est là tout l'intérêt du montage. Par contre, sur le schéma modifié, on constate que le moteur de traction est alimenté, et qu'il le restera tant que le relais B n'aura pas collé, ou que la noix n'aura pas relâché le micro-switch IV du relais A et la mise en route du moteur MCM.

On aura donc, au minimum, un sursaut de la loco, phénomène que j'ai voulu éviter à tout prix, et que mon schéma a le mérite d'éliminer. Si vous optez pour ce montage à relais, NE CHANGEZ DONC RIEN au schéma proposé, ces diodes, loin d'être inutiles dans l'alimentation du moteur de traction, sont au contraire, indispensables là où elles sont ! Pour avoir le moins de perte possible, on utilisera des diodes de type SCHOTTKY dont voici quelques références courantes : SB-130 (1A/30V) un peu juste, sauf pour moteur RSF en HO ; sinon, utiliser des diodes BYS.26-45 pour 3A/45V ou SB.530 = SQ.030 pour 5A/30V, ou SB.550 = SQ.045 pour 5A/50V, toutes diodes cylindriques de forme habituelles, ou en plus gros, la MBR-745 pour 7,5A/45V, en boîtier TO-220.

L'exemple de la 030-TU montre que l'encombrement n'est pas un problème, puisque tout trouve place : mécanique, inverseurs, relais diodes, câblage, dans la chaudière, et de plus au dessus du moteur de traction. J'ajoute que la mécanique est très largement dimensionnée, et qu'ayant de la place, je n'ai pas utilisé les relais les plus petits.

On peut trouver des relais Siemens à 2RT tenant 2A/25V, ne mesurant que 12,7mm de long, 7,8mm de large et 6,2 mm de haut, de tension nominale 5V et de 320 ohm pour la bobine, donnés pour fonctionner par le fabricant de 3,5 à 16 V. Cette indication n'est pas une incitation à miniaturiser à outrance, mais montre les possibilités offertes par les relais modernes. Il sera quand même préférable de toujours choisir des composants largement dimensionnés, électriquement parlant, car fiabilité et durée de vie n'en seront que meilleures.

L'intérêt d'utiliser un relais à 2RT pour le relais B est de multiplier par deux les possibilités en courant traction, sinon, on se tournera vers des relais miniatures dont les contacts passent 5 ou 8 ampères, et dont j'ai donné les dimensions dans l'article. Pour être complet et utile, voici quelques adresses :

- Saint-Quentin Radio, 6 rue de St-Quentin. 75010 PARIS
- ELECTRONIC 86 rue de Cambrai. B.P. 513. 59022 LILLE Cedex
- ELECTRONIC-DIFFUSION 15 rue de Rome. BP 607 59061 Roubaix Cedex
- CONRAD-ELECTRONIC Vepex 5000. 59861 Lille Cedex 9
- Ainsi que H.B.N. présent dans de nombreuses villes.

Ces spécialistes vente sur place et V.P.C. disposent de catalogues impressionnants (certains ont plus de 600 pages) couvrant l'électronique, l'informatique, les relais, les moteurs, la mécanique, les roulements etc... Sans oublier ceux qui nous sont plus familiers : Ets. WEBER, L'OCTANT, Ets. LESTAMPS, TEC-LOISIRS, RAILWAY, KIT-ZERO, BENOIT SEMBLAT, ainsi que PRUD'HOMME TRANSMISSIONS, 66 rue St-Denis, B.P. 73. à AU-BERVILLIERS.

Bon courage aux concepteurs et aux réalisateurs.

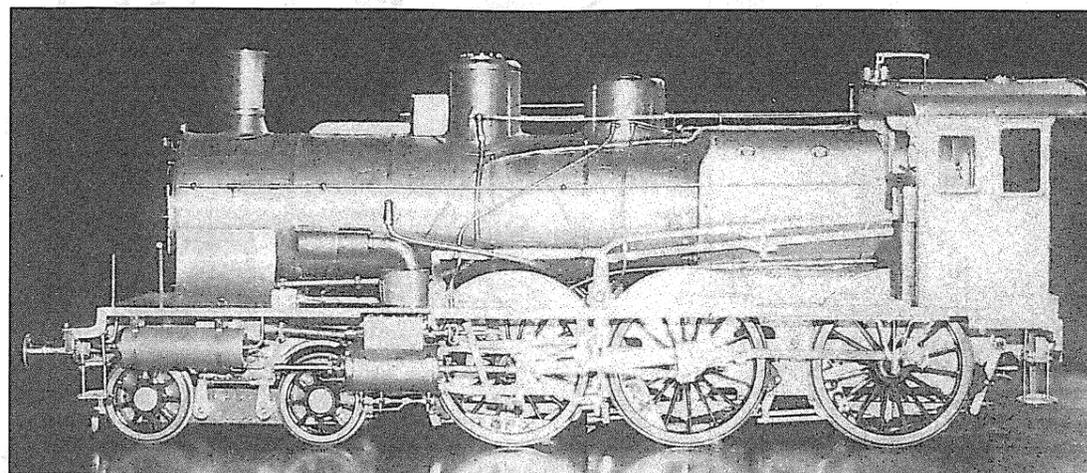
Gérard CHAUDET

Les livres de Roger Habert, par Pierre Villard

Nous avons été en contact, trop tardivement hélas, avec Roger Habert, qui nous avait très aimablement fourni de précieux renseignements. Nous avons tenu, à l'occasion de la sortie du second de ses ouvrages, à les présenter à nos lecteurs. Pierre Villard a bien voulu, comme il l'a déjà fait à plusieurs reprises

pour Histoire d'O, se charger de la critique. A la lecture du premier tome, en tant d'ancien chef de dépôt, Jean-Pierre Cantet trouvait Roger Habert "Intéressant, mais pas facile à commander"... on retrouve ici la même impression. Sans doute, mais n'avons nous pas besoin d'hommes de cette trempe ? D.B.

Pour illustrer un article sur Roger Habert, une 241-A s'imposait, mais la malchance nous poursuit, et nous n'avons toujours pas de bonne photo, d'une J.C.R. par exemple. On se consolera, j'espère, avec cette superbe 230-B de... Jean Florin bien sûr. Vous aviez deviné, non ?



Roger HABERT, La vapeur en fumée, Ed. Du Cabri, Brell, 1990 ; Conducteur de locomotive, Une vie pour l'honneur du rail, l'Harmattan, Paris, 1999.

Roger, dans les institutions où prospère un laxisme paisible (j'en connais) je ne suis pas sûr que l'Institution, l'horaire ni les voyageurs (c'est une image) y trouvent leur bien.

Sur ses "petits carnets de moleskine noire", Roger Habert, avait, comme dans les bulletins de son syndicat, beaucoup noté et écrit. Retours en arrière, notes brèves, réflexions, ces deux livres nous relatent sa vie ; des éléments s'y retrouvent, sans qu'il y ait double emploi. On y rencontrera bien sûr la vapeur, les locos, les dépôts, la carrière, de l'atelier des apprentis aux roulements de prestige : le métier avec ses dévouements, ses noblesses et aussi ses moments d'incompréhension et de déceptions sur les rails de l'Est, des années 1940 au début des années 1970. Ces livres ne sont pas toujours faciles, comme R. Habert devait l'être aussi, mais jamais indifférents, haletants dans leur mouvement et leur variété.

A partir d'une vision qui ne le concernait pas lui seul, R. H. choisit de militer dans le syndicalisme. Il y fut actif, passionné, voire poète (eh oui) dans des vers pas bien immortels mais souvent mordants qui paraissent dans les bulletins de son syndicat. Je n'en approuverai pas tout. Il reste que ce témoignage devra être retenu et qu'il expose les conditions d'un métier dont l'histoire au XIX^{ème} et au XX^{ème} siècles est fondamentale. Plus tard, R. H. fut aussi membre de la juridiction prud'homale, témoignage de la confiance qu'il avait su gagner.

Une carrière dans l'Est avec une ville et un dépôt inspirés : Chaumont. Une famille du rail, avec un père disparu bien vite, et le contact avec le métier dans le froid et la rigueur, un passage dans l'Armée de l'Air mais il y eut la maladie (elle se rappellera encore à lui) et puis, chauffeur, élève-mécanicien, mécanicien avec des machines et des trains plus ou moins prestigieux jusqu'au "Nobilitat service" des Paris-Bâle. On rencontrera bien sûr des machines, appréciables, soignées, réparées parfois à même la voie et à la fin de "Vapeur sans fumée" R. H. passe en revue les modèles de "l'arche de Noé", de Chaumont.

La vapeur... R. H. en fut passionné, en tout, même dans les duretés qu'étaient le froid, la vapeur brûlante, le charbon, l'inconfort de l'abri... Joie du travail aussi dans ces équipes souvent indéfectibles, parfois renouvelées, avec ces sobriquets qui prouvent au moins que l'on se reconnaît : la clavette, le chien loup, le mataf, l'ours, César...

Après la première marche sur une 230 B, il aime surtout les 230 K, 241 A, les 141 P, les 241 P, voire les 140 C ("sans histoires")... Il a moins connu les 141 R tout en reconnaissant leur petit confort, ce confort qu'il a souvent cherché à obtenir pour les roulants, et les autres aussi, en regrettant parfois les moments où il y en avait moins. Nostalgie...

Et puis les déchirements avec l'arrivée des Diesel, puis celle des caténaires, et leurs conséquences sur les effectifs des dépôts, sur tout un monde du rail.

Simplicité et fierté de belles et bonnes marches dans un glissement sans ennui qui s'achevait au heurt de Paris-Est. Perfectionniste, R. H. se souvient de sa "courbe" de carrière, riche d'attentes, de paliers, de déceptions aussi. Le système n'était pas simple et R. H. le critique bien souvent.

R. H. eut du mal à l'admettre, luttant pour les lignes, pour les effectifs. Les "dirigeants" auxquels au-delà même des dépôts, il lance quelques coups de patte avaient-ils toujours tort ? Chapelon avait du génie, mais Louis Armand aussi, et la 2 CV faisait son chemin. Reste que R. H. ironise (et pourquoi pas ?), sur les 68 000 en rideau qu'une brave 241 viendra dépanner. Pour la relève, tout de même, il se sent un peu mal à l'aise ou du moins différent, face aux jeunes conducteurs en mocassins et chemisette. Comme la mauvaise foi n'est pas son fort, il reconnaît qu'ils ne sont pas si mal, et il sait bien qu'un travail physiquement moins dur (avec tout de même la tension nerveuse de la solitude) est aussi ce pour quoi il a lutté.

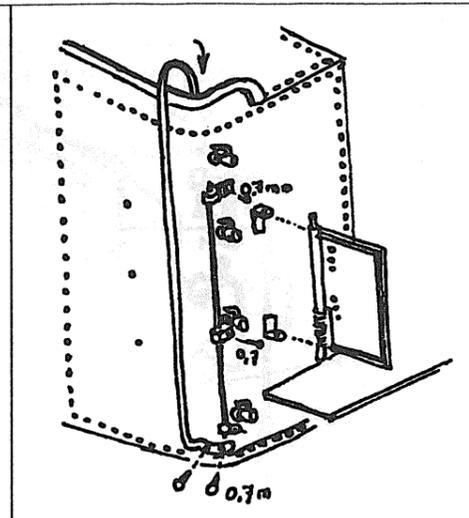
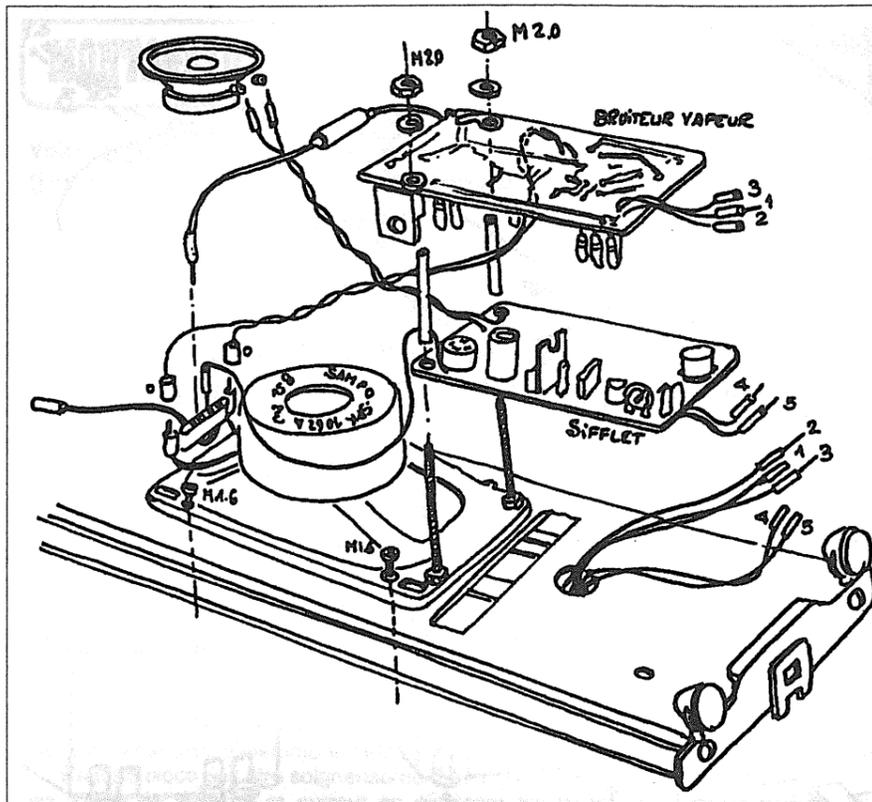
Hierarchie, avancements, classements, primes avaient leur logique mais aussi leurs oublis ou leurs duretés. Horaires, contraintes diverses n'arrangeaient rien, et ici, R. H. s'insurge souvent, proteste, cherche des améliorations. Et cela sonne vrai : un mauvais charbon, une manette mal serrée par un agent d'entretien trop zélé, un retard dans la préparation du foyer, et il était difficile de faire l'heure : petite honte, et parfois grand dépit, l'appel à une machine de réserve, ses conséquences, et un sentiment d'injustice. Il y a chez R. H. du perfectionniste écorché vif. On ressent assez bien avec lui ces vacheries souvent ancrées sur un "Règlement" qui n'avait rien de tendre. Pourtant, cher

De façon semblable, il sait bien que la hiérarchie n'est pas toujours féroce, et que son métier ne laisse pas tomber les gens (belles remarques sur la médecine du travail).

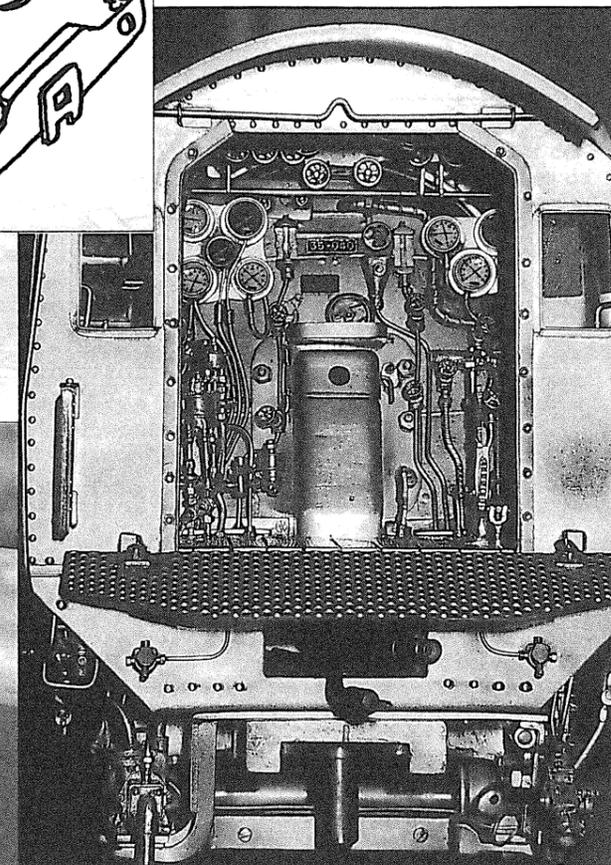
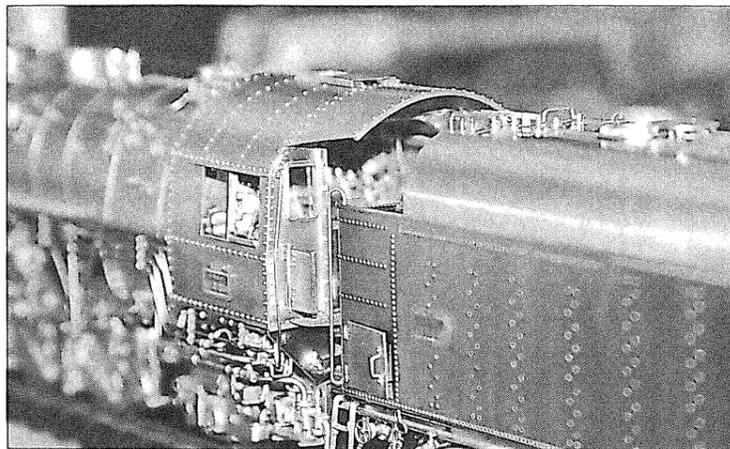
C'est vrai, la fin de son deuxième livre sonne un peu plus triste. Enthousiasmé par la remise sur rails d'une de ses 241 A, il se passionne, bénévolement, pour cette entreprise. Nous apprendrons en quelques phrases que cela n'a pas très bien marché. Je n'en sais pas les détails. Les lecteurs d'H.d'O. doivent les connaître ? Ici encore, perfectionniste et critique, Roger est bien là.

Nous avons sans doute besoin de quelques livres comme ceux-ci pour que les cimetières de locomotives ne soient qu'un mauvais rêve.

Pierre VILLARD



Deux images encore, pour terminer. A vrai dire, il nous reste une importante documentation sur la 141-R-568, qui ne fait pas double emploi avec ce qui précède. Nous aurions volontiers poursuivi cette étude, n'étaient certains échos... L'occasion, peut-être, d'un futur n° spécial ? Merci de nous donner votre avis sur la question. D.B.



DOCUMENTATION MATERIEL FIXE Didier Pred'homme

Didier Pred'homme s'est lancé dans ce qu'il appelle modestement la reproduction - je dirais plutôt la reconstitution, ayant vu quelques originaux - de documents S.N.C.F. Voici les deux premiers, concernant l'implantation des plaques et ponts tournants et les diverses fosses. Toute cette documentation nous sera précieuse. D.B.

Voici les premières reproductions de fiches provenant du mémento études voies, SNCF SO 7^{ème} VB-EV. Ces fiches sont divisées en 10 chapitres. Elles ont été reproduites telles quelles sans en modifier les textes et unités. Seuls les dessins ont été parfois agrandis pour une meilleure compréhension. Les renvois ont été également conservés, même si les documents

cités ne sont pas en ma possession. La réalisation de ces fiches est très longue. Je les fais sans aucune suite logique en fonction de mon humeur (comme mes maquettes d'ailleurs). La série se complétera d'elle-même. Je vais y ajouter des éléments en provenance de documentations anciennes comme les cabestans ou les plaques tournantes. D.P.

PLAQUES TOURNANTES

Implantation

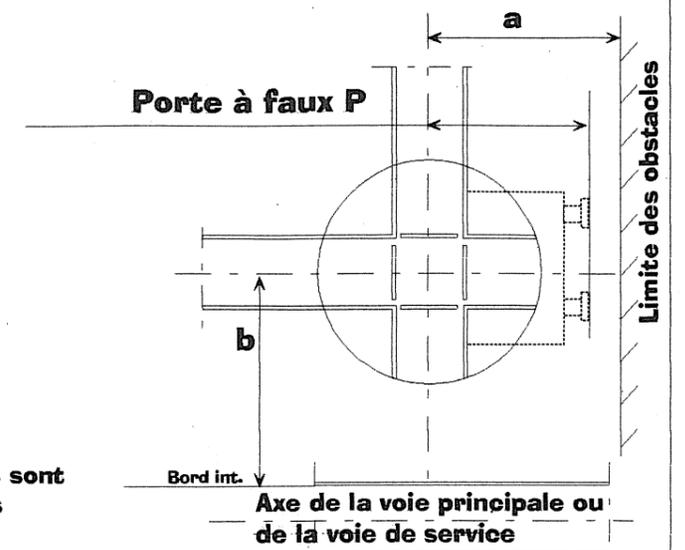
Plaques unifiées	P	a	b
de 4m,50	3,00	5,49	6,37
de 5m,00	3,20	5,95	6,83
de 5m,25	3,20	6,08	6,96
de 5m,80	3,20	6,3	7,25
de 6m,20	3,60	6,97	7,85
de 6m,70	3,60	7,23	8,11

Remarque importante: Les distances si dessus sont les minima qui devront être respectés pour les installations nouvelles ou à l'occasion de remaniement d'installations anciennes.

Types de plaques tournantes

de 4m,50	} Type Etat à parquet en tôle. ----- Poids 11T.	Album N°1 PL 80
		Type Ouest à parquet en chêne ----- Poids 11T.
de 5m,25	} Type Etat à parquet en tôle ----- Poids 14T,7	Album N° 1 PL.
		Type Ouest à parquet en chêne ----- poids 15T
de 5m,80	pour voies de gares ou en chaussée ----- Album STd PL 83-86	
de 4m,40, de 4m,50, de 5m,00, de 5m,80, 6m,20, 6m,70	Du type unifié	

Voir Pl. N° 17 de la NT. VB 71c N°1



PONTS TOURNANTS

Diamètres courants des P.T.
10m, 17m, 20m, 23m,50, 24m, 27m.

Tabliers des P.T: Rigides ou articulés.

Ménager un alignement de 10m,00 aux voies aboutissant aux P.T.

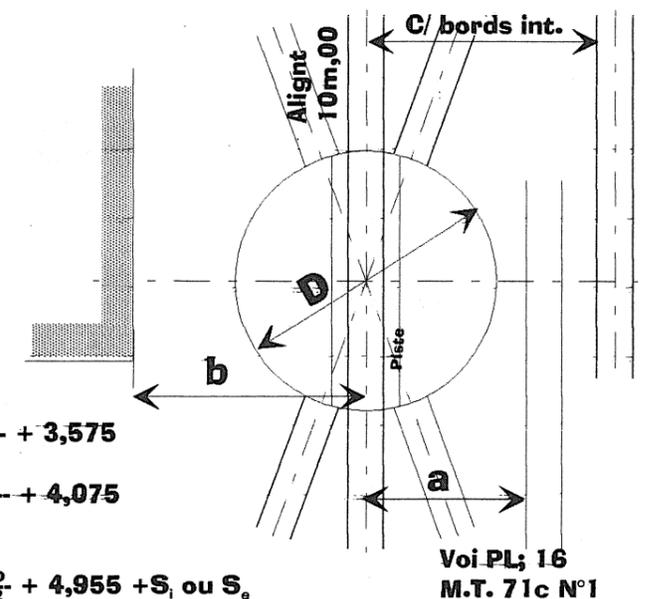
Distance de l'axe d'un pont tournant:

- Au bord d'une piste: $a = \frac{D}{2} + 3,575$

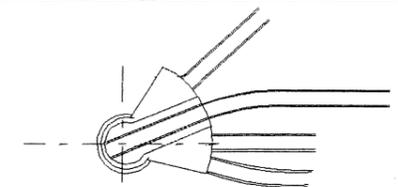
- A un obstacle: $B = \frac{D}{2} + 4,075$

- au bord intérieur du rail d'une voie contigue sans dévers :.. $C = \frac{D}{2} + 4,955 + S_1$ ou S_2 .

" " " " avec dévers, :.. $C = \frac{D}{2} + 4,955 + S_1 + \text{dévers}$.



Pont secteur. Schéma



COURRIER DES LECTEURS

29,5 - 28,5 = 1,0

Ces nombres sont, en millimètres, les valeurs extrêmes de l'écartement interne des roues mentionnée par le "poseur de voies débutant" (Histoire d'O n°84). Un millimètre d'écart ! Pourtant, pour un fonctionnement correct, il faut que les cotes des appareils de voie et celles des essieux soient cohérentes à moins de 0,1 mm près ! Avez vous vu un train rouler à 120 / 43,5 km/h ? Cela va déjà vite et cela n'aime pas les chocs transversaux engendrés par des cotes mal adaptées.

Mon interprétation de ces variations est que les normes pour les essieux ne satisfont personne. D'ailleurs peut-on parler de normes quand le Cercle du Zéro laisse une tolérance de 0,3 mm ? Pour moi, il n'y a qu'une bonne solution à ces problèmes et, qui plus est, une solution définitive : c'est la réduction à 23 mm par mètre des cotes du vrai chemin de fer, c'est-à-dire, la voie de 33 mm avec des ornières de 1 mm (en arrondissant ici). Je suis certain qu'on y arrivera un jour, car le perfectionnisme qui règne dans notre échelle ne peut accepter indéfiniment ni un défaut de plus de 2 mm dans l'écartement des roues, ni des cotes qui conduisent à accroître leur largeur pour éviter (plutôt mal que bien) la chute dans les lacunes des appareils de voie. Acceptons d'ouvrir les yeux sur ces anomalies et préparons un avenir meilleur... Il faut savoir

être pionnier et ne pas engager ceux qui débutent sur la mauvaise voie. En général, les amateurs de modèles ferroviaires étendent leurs activités sur des décennies : les cotes réelles mettent à l'abri de tout changement de mode.

Pour la voie de 32 mm qui, malheureusement, existe, il faut bien se satisfaire de compromis. Celui de Kit-Zéro est bon. Le chanfrein intérieur des roues dissimule en partie le sous-écartement et donne de la tolérance aux défauts des appareils de voie. La largeur des roues réduit la descente (aux enfers) dans les lacunes des croisements, comme cela est parfaitement expliqué par D.B. Mais il ne faut pas se faire d'illusions, il y aura quand même des chocs verticaux qui détruisent les pointes de cœur et les pattes de lièvre à un rythme qui s'accélère. Bien que j'utilise des roues larges de 4,0 mm, j'ai dû réparer ou remplacer au moins une fois tous les appareils de mes voies de circulation... Souhaitons que la norme Kit-Zéro, qui est une vraie norme, soit la norme de fait (en attendant la réduction réelle et la voie de 33 mm) et que l'on oublie les élucubrations du Cercle du Zéro, du Morop et de je ne sais quel organisme aux motivations pour moi obscures.

A ce propos et à titre personnel (mais cela peut être publié), je voudrais dire que ces affaires de normes (standards) sont également cuisantes, en ce moment, en astronomie dynamique. Le passage nécessaire de la dynamique classique (merci Newton) à la relativité générale (merci Einstein) entraîne une discontinuité dans les éphémérides planétaires si l'on suit

strictement la théorie. Comme on a voulu éviter de modifier trop profondément les gros logiciels requis pour la navigation interplanétaire (à la NASA, en particulier) on a trouvé des solutions de compromis. Mais ces solutions engendrent des difficultés théoriques, des ambiguïtés et même des erreurs. Et cela va en empirant avec le besoin croissant d'exactitude.

Mêmes remarques à propos de l'orbitographie des satellites artificiels, particulièrement sur un sujet qui doit vous intéresser : l'altimétrie par satellite au dessus des océans. Les solutions trop pragmatiques conduisent à des ambiguïtés de 5 mm alors qu'on cherche à suivre le niveau moyen des mers au mm près...

Dans ces domaines, il faudra bien aussi un jour adopter des solutions plus rigoureuses. Transposez et vous avez presque mot pour mot le problème des normes du Zéro.

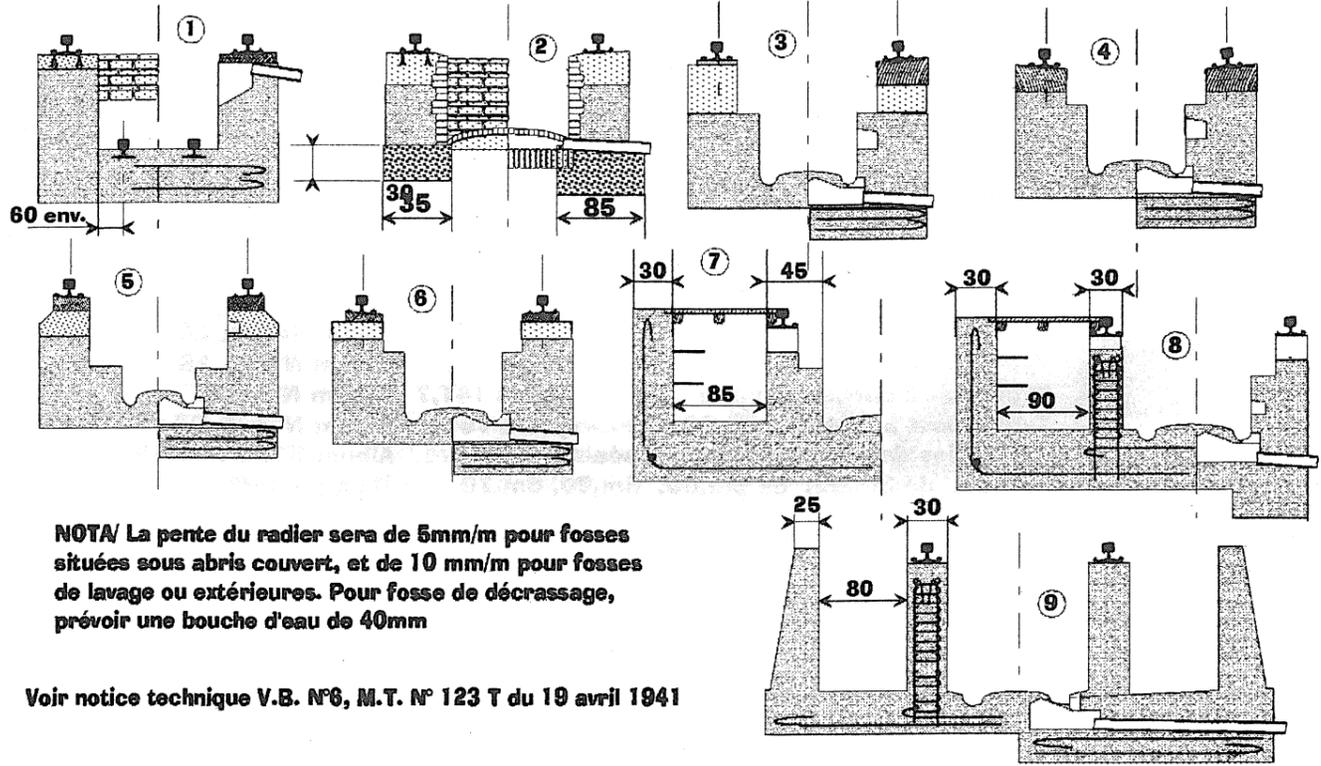
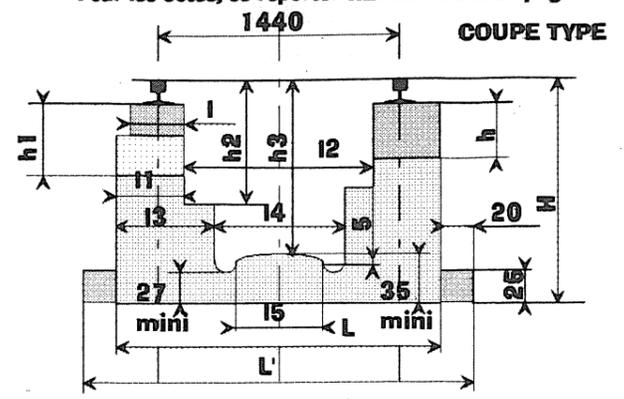
Bernard Guinot

Le modeste navigateur que je suis s'émerveille toujours de cette possibilité de mesurer le niveau de la mer au mm près ! Pour qui a navigué en Manche avec pas mal de vent contre courant, ledit niveau semble quelque chose de tout théorique... On fait des merveilles dans l'élimination du "bruit de fond" !

Après le branchement simple, je me suis attaqué à une TJD, qui se défend d'ailleurs avec vigueur. Ces fiches ornières conduisent à placer les pointes des coeurs de traversée à des endroits bien bizarres...

D.B.

Pour les cotes, se reporter tableau en bas de page

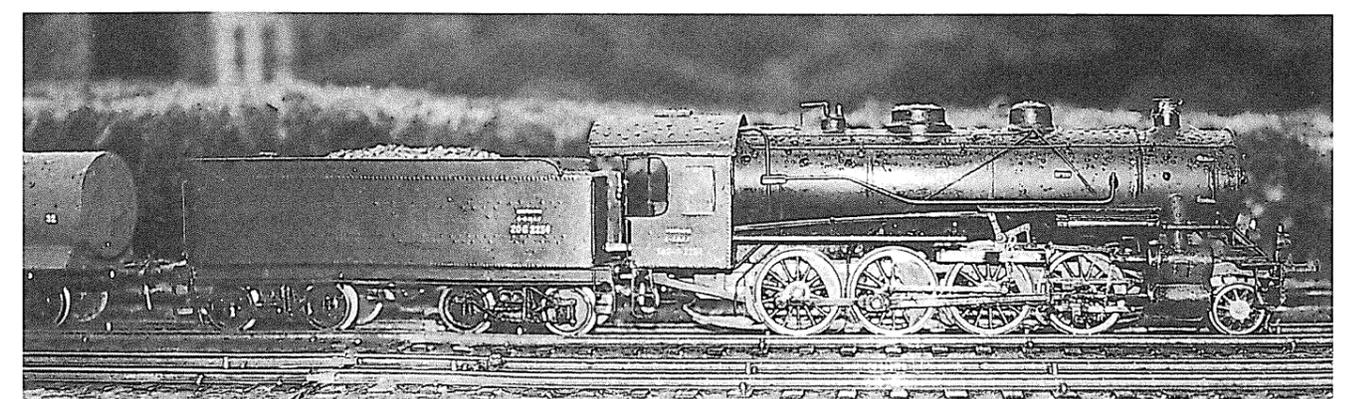


NOTA/ La pente du radier sera de 5mm/m pour fosses situées sous abris couverts, et de 10 mm/m pour fosses de lavage ou extérieures. Pour fosse de dégrassage, prévoir une bouche d'eau de 40mm

Voir notice technique V.B. N°6, M.T. N° 123 T du 19 avril 1941

TABLEAU DES PRINCIPALES COTES - FOSSES															
N° de la Nce Tqu	N° dessin	l en m/m	l1	l2	l3	l4	l5	L	L'	h	h1	h2	h3 min.	H min.	H3 max.
①	13-842-4 0-12-35		450	1100	450	1100		2000 2400		300			1100	1420	1100
②	13842-3 0-12-36		450	1100	450	1100		2100 2400		300			900	1370	1000
③	13842-1-21 0-12-33-439	450	450	1200	625	850	690	2100 2500		200	### 450	650	1200	1560	1300
④	13-842-2-31-32 0-12-34-46-47		450	1200	625	850	690	2100 2500		300	310	550 650	1000	1360	1100
⑤	13-842-33 0-12-48	320	450	1200	750	800	440	2100 2500		152	460	1000	1200	1560	1300
⑥	13-843-5 0-12-43	350	450	1200	550	1000	840	2100 2500		135	445	750	1200	1560	1300
⑦	13-843-1 0-12-44	350	450 350	1200	550 450	1000	840	2100 2500 4200		135	445	750	1200		1300
⑧	13-842-22 0-12-40		300	1200	300	850 475	690 1200	4200 1800		300	650	1200	1560	1300	
⑨	13-842-23 0-12-41		300	1200	300	1200	690	4500		300	1247	1200	1560	1300	

DOSAGE DES BETONS : Béton de gravillon dosé à 350 K de ciment artificiel A 160 250 pour 900 l de gravillon et 300 l de sable
 - Béton de cailloux N°6 dosé à 200 k de ciment artificiel. La 100 160 pour 800 l. de cailloux et 400 l de sable.
 - Enduit de 0,02 d'épaisseur au mortier N°6 dosé à 800 k. de ciment artificiel A.160.250 par mètre cube de sable tamisé.
 - Les briques semi réfractaires de parement seront hourdées et rejointoyées au mortier de ciment spécial.



Relisant le courrier des lecteurs, notamment MM. FLORIN et BERSOT, je re-songe à votre 231-H-729, et me dis que, outre son aspect de "machine en service", il se dégage d'elle une sorte d'ambiance. On sent presque l'odeur ! A ce propos, dans la rubrique "on peut rêver", je me permets de vous signaler l'existence de l'entreprise ACII, soutenue par

l'ANVAR ; cette firme a mis au point un système permettant de créer un "sillage olfactif" formé non de particules (auquel cas les odeurs persisteraient) mais de molécules. Ainsi peut-on, grâce à ce système, reproduire l'odeur, l'ambiance d'une salle de tripot enfumée, le parfum d'une femme, etc. Des applications multiples sont prévues, notamment au ci-

"Pershing" de et chez Bernard Guinot.

néma. Avis aux amateurs d'huile chaude, de vapeur, de charbon. Imaginons nous aux commandes d'un réseau : près des voies, odeur de créosote ; près du pupitre, odeur de poste d'aiguillage...

Valdi Toffoletti

COURRIER DES LECTEURS

Je possède quelques numéros d'Histoire d'O, auquel je me suis abonné cette année, et je voudrais apporter mon grain de sel à quelques remarques, à l'instar de l'ami Bersot.

Si je pratique le Zéro depuis un bon demi-siècle, je ne suis adhérent au Cercle que depuis deux ans, sur les conseils de Jean-Claude Ragot, dont j'ai fait la connaissance par 242-A-1 interposée, qui a reçu le 2^{ème} prix lors du concours que notre ami avait organisé pour son jubilé (voir H. d'O n° 75).

C'est avec le plus grand plaisir que je lis notre revue favorite, dont je compte bien, peu à peu, acquérir la collection complète.

Il n'est jamais trop tard pour bien faire, d'autant que l'essentiel d'H. d'O ne se périme guère... Rappelons à ce propos que les années 98 et 99 (à partir du n° 73) sont disponibles à l'adresse actuelle, et la plupart des plus anciens auprès de Jacques Archambault (voir p. 33).

Réduction à l'échelle

Je partage tout à fait le point de vue de Roger Bersot quand il déclare qu'il faut savoir s'arrêter à temps, quand on veut des matériels qui fonctionnent bien et longtemps. N'importe qui pourra constater qu'il faut légèrement grossir certains détails si l'on veut qu'ils aient l'air d'être "à l'échelle" mais, par contre, je pense qu'il est bon d'adopter la démarche inverse en ce qui concerne la patine, car on a vite fait de tomber dans la caricature.

Pour le fonctionnement de mes matériels, étant donnée la place dont je dispose, je suis obligé de "descendre" le rayon des courbes à 1200 mm, avec toutes les tricheries que vous imaginez :

- Couplage des essieux moteurs des machines par engrenages, l'embielage n'étant, en l'occurrence, qu'un décor, aussi exact que possible, mais décor quand même !
- Jeu latéral des essieux moteurs permis par la disposition ci-dessus.
- Obligation de certaines petites entorses à l'échelle en ce qui concerne les injecteurs, marchepieds, etc...
- Obligation d'utiliser des attelages automatiques en laissant les tampons écarter de 5 à 6 mm. Je sais, les puristes vont nous faire un infarctus, mais c'est cela ou rien !

Profil des roues, normes de roulement

Il y a 35 ou 40 ans, quand j'ai vraiment commencé dans le modélisme, je m'étais fait faire par un décolleteur quelques centaines d'ébauches de roues en AG3, protégées par oxydation anodique noire satinée, de manière à n'avoir plus qu'à les

reprofilé après emmanchement dur sur l'essieu.

Ignorant tout des normes à l'époque (y en avait-il d'ailleurs ?), je m'en étais fait une à moi, en prenant une moyenne entre la norme MARESCOT standard et la fine, au profil du croquis n° 1, ce qui donnait des roues beaucoup plus fines que ce qui existait alors, d'autant que j'avais adopté une distance dos à dos de 29 mm. J'ai pu constater, beaucoup plus tard, que j'étais très proche des normes NEM actuelles.

J'ai toujours utilisé des voies avec un écartement de 32 mm et tout allait très bien, sauf parfois certains déraillements inexplicables. C'est Dominique Ybert qui m'a mis la puce à l'oreille, à la fin de 1998, en remarquant que, sur le bissel de ma 242, peut-être l'écartement des roues n'était pas respecté. En fait, je n'avais pas réalisé le chanfrein intérieur à 10°, ni l'arrondi au sommet du boudin, d'où, parfois, accrochages, tout simplement ! Tout est maintenant rentré dans l'ordre (croquis 2). Ce qui m'amène tout naturellement au :

Franchissement des appareils de voie

J'ai dégusté avec beaucoup d'intérêt l'article concernant les "méditations d'un poseur de voies débutant" dont je pense que vous êtes l'auteur (effectivement ; ce n'était pas une volonté de camouflage !), et en particulier le petit préambule "si les normes vous embêtent...". Or je constate que les normes doivent en embêter plus d'un si l'on en juge par le tableau de la page 21. Quand je pense que je me figurais être, autrefois, un dangereux individualiste, je m'aperçois qu'il n'y a rien de changé sous le soleil. Cela ne facilite pas, évidemment, le travail des poseurs de voie.

Pour éviter la chute dans la lacune de la pointe de cœur, j'avais adopté deux solutions :

- Une roue suffisamment large (pas plus de 4,5 mm tout de même).
- L'ornièrre de la pointe de cœur comblée à une profondeur correspondant à la hauteur du boudin et, bien entendu, un contre rail de l'autre côté pour ne pas aller taper sur la pointe (croquis 3). Je peux vous garantir que le matériel passait sans même s'en apercevoir !

C'est, d'ailleurs, pour autant que je sache, ce qui se fait en réalité, de même que le contre rail doit être plus haut que le plan de roulement. Ce contre rail n'est, d'ailleurs, pas un rail mais un fer plat de forte épaisseur, ainsi que vous l'avez fait si on en juge par la photo.

Dans la réalité, le boudin ne touche pas le fond de la lacune, même sur les appareils à cœur moulé. Le contre rail présente diverses formes : rail, fer plat, U couché... (N.D.L.R.)

Autre solution : faire ce qui se fait en

réalité, depuis que celle-ci a copié le train jouet : adopter des appareils à pointe de cœur mobile. Cela existe maintenant sur les lignes à grande vitesse, et c'est même grâce à cela que les TGV peuvent franchir, en pointe, à 300 km/h.

Certes, la mécanique des parties mobiles de l'aiguillage est plus compliquée, mais quelle sûreté de fonctionnement, et quelle simplification des parties annexes : plus d'ornièrre, plus de contre rail (sauf pour le décor), plus de lacune à la pointe (croquis n° 4) !

Par contre, si on s'en tient à la version classique, si l'on veut une certaine interchangeabilité, il va bien falloir qu'un jour ou l'autre on arrive à unifier les cotes et à normaliser tout cela, et ce sera tant pis pour les francs-tireurs.

Je précise aussi que mes trains de roues, tel qu'ils sont actuellement, passent très bien sur les appareils de voie actuels : Peco, Markway, ceux du Rambolitrain etc... Je suis assez partisan de conserver des normes proches des normes "fine scale" actuelles (largeur de roue de 3,75, épaisseur de boudin 1 mm, hauteur du boudin 1,25 mm avec arrondi et deux chanfreins à 10°), car descendre en dessous me paraît un peu "casse-cou", tout le monde n'a pas le réseau du Rambolitrain !

Contrôle des cotes de l'essieu

Je m'en étais déjà expliqué avec notre vénéré président du Cercle au sujet du gabarit de contrôle fabriqué par AMZ (H. d'O 84 p. 21, Bulletin du Cercle n° 45, p. 3).

45 années d'activité professionnelle dans le domaine de la micromécanique, en particulier en bureaux d'études, me permettent de déclarer que, contrairement à ce qui est exprimé, le gabarit d'AMZ peut, peut-être, être utilisé comme gabarit de montage, mais ne vaut rien comme outil de contrôle.

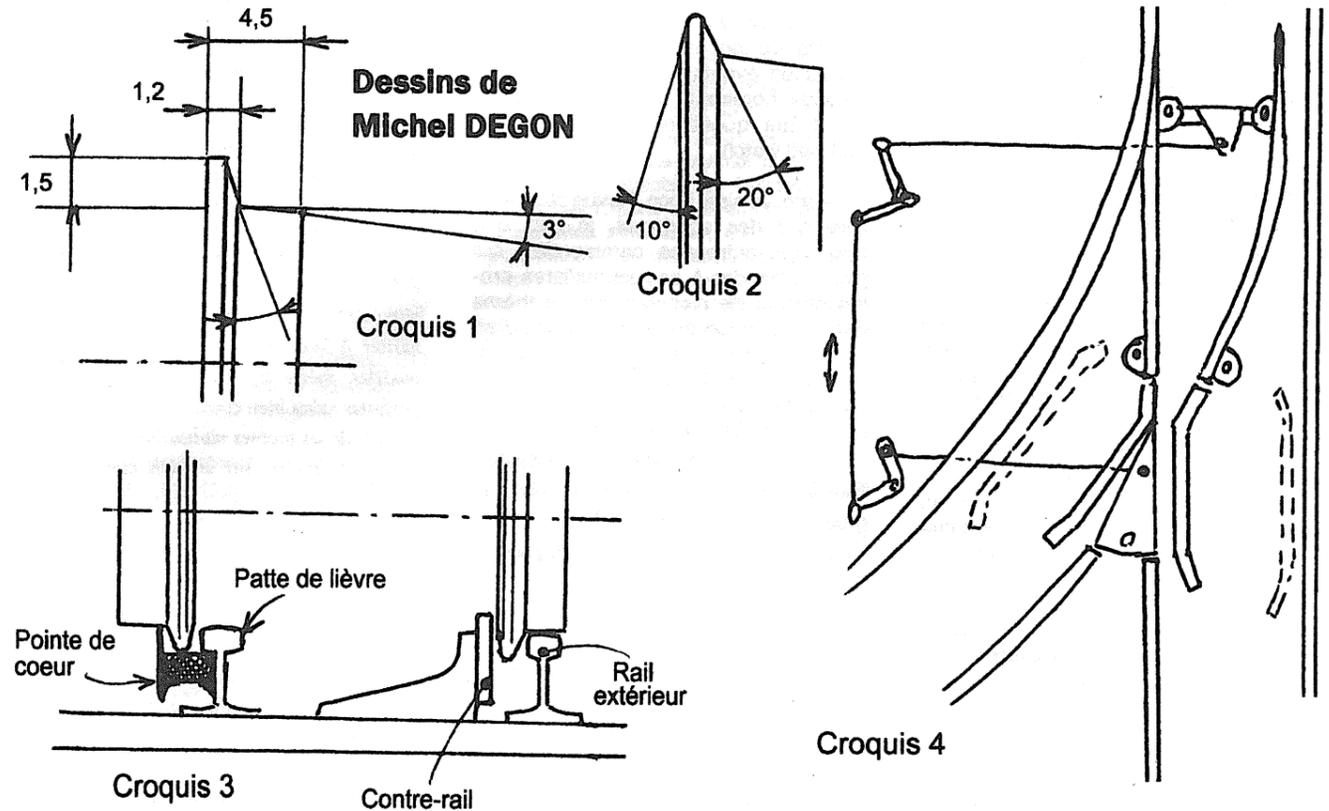
Dans le cas qui nous intéresse ici, il s'agit de vérifier le respect d'une cote de 29 mm + 0 - 0,3 soit 28,70 à 29 (la tolérance serait en plus, ça ne changerait rien au problème). Le gabarit proposé ne vaut rien car il peut accepter des pièces mauvaises et en rejeter de bonnes :

- Un essieu monté avec une cote de 28,73 sera rejeté puisque la bague n'y entre pas, mais il est bon, car dans la tolérance.
- Un essieu monté avec une cote de 29,20 sera accepté puisque la bague y rentre, or il est mauvais puisque hors tolérance.

Que faut-il alors ? Tout simplement ce qu'on appelle un "calibre à limites", matérialisant le maxi et le mini de la tolérance, avec un côté "entre" et un côté "n'entre pas", mais un calibre présentant non pas un mais deux éléments de contrôle.

Je n'invente rien, car ces dispositifs existent dans l'industrie par millions d'exemplaires.

Michel Degon



COURRIER DES LECTEURS

J'apprécie beaucoup Roger Bersot que je rencontre aux réunions du Cercle Île de France Nord.

Un homme discret, toujours intéressé par les modèles et revues présentés, attentif aux collègues et à leurs conversations. Extrêmement compétent dans les études et réalisations de ses modèles et installations. Un maître pour les modélistes en quête de savoir faire. Un grand passionné actif et associatif. Ses articles sont toujours vivants, instructifs et avec une pointe d'humour raffinée. Soyons honorés de le compter parmi nous.

Serge Vlatte

J'ai apprécié le dessin humoristique de Serge Vlatte. Chat avec queue relevée pour nettoyage Cat Caténaire, quant à son trou de balle visible, il n'a pas été blessé à la queue.

Roger Bersot

Abonné depuis plus de 1 an, je vous félicite pour le contenu et la richesse de cette revue.

Pratiquant notre hobby depuis plus de 30 ans (le temps passe vite), je suis Hoïste en réseaux et Zéroïste en montages de machines tendance vapeur. J'ai modestement à mon actif les

030TU, 141-R SEMBLAT et les 141-P, 141-R du CHATEAU D'O et en prévision la 131-TB de TRANSMONDIA.

Après ces petites précisions et vu votre grande expérience, je souhaiterais vous demander un conseil.

Mon désir serait de construire intégralement une loco échelle zéro ou même supérieure. J'ai acquis de l'outillage (tour, fraiseuse). Je suis tout à fait néophyte en micro mécanique et je n'ai pas osé me lancer à ce jour. Pensez-vous qu'en fonction de ce qui précède cette aventure soit réalisable ? Je pense que votre conseil pourrait m'aider à me décider ou non.

Dominique Adlasse

PS : Je pense que faire des numéros spéciaux serait une très bonne idée et surtout n'imitiez pas la "Bougie du Sapeur..."

On aura deviné que cette affaire de "Bougie" était un poisson d'avril, quoique... la tentation est parfois grande... Je ne possède absolument pas une "grande expérience". Rien à voir avec celle des Florin, Rouvière, Degon, Bersot, Fieyre etc... (j'espère que les autres, que je n'ai pas cités - ce serait trop long ! - me pardonneront). Mais si l'envie vous démange, allez-y, bon sang ! Jean Florin l'a déjà conseillé dans la revue. Que risquez-vous ? De rater quelques pièces, sans doute. Pas si grave ! On répare ou on recommence...

D.B.

C.I.W.L.

Dans les années 60-65, travaillant en région parisienne, mais habitant encore à Rouen, et, par conséquent, prenant souvent le train à Saint Lazare, j'ai vu, ce qui s'appelle vu et de mes propres yeux vu, des voitures restaurant de la C.I.W.L. dont la raison sociale était inscrite en lettres du style habituel, mais sous les baies, sous la bande jaune ceinturant la caisse à mi-hauteur au lieu de l'être, faute de place, sur le bandeau situé au dessus des baies. La partie supérieure de celles-ci était, en effet, très proche du pavillon.

Je me demande, par conséquent, s'il ne s'agissait pas de voitures issues des couplages de deux voitures-salons, l'une avec cuisine et l'autre sans, mises en service en 1930 pour le service des paquebots en partance ou arrivant au Havre ou à Cherbourg. Ces voitures auraient-elles été rachetées par les W.L., réaménagées et redécorées ?

À l'origine, ces voitures, baptisées "Transatlantique Express" étaient en deux tons de vert, clair pour les baies et foncé en dessous.

D'autre part, certaines de ces voitures, au lieu du motif central habituel en bronze, avaient un motif peint, formé d'un W et d'un L entrelacés, comme sur les tasses des petits déjeuners qu'on y servait.

Merci d'avance à qui pourra me renseigner.

Michel Degon

COURRIER DES LECTEURS

Je vous remercie de la dernière couverture d'Histoire d'O. Bravo pour les couvertures, il ne manque que le son et l'odeur. Merci pour l'article sur les wagons plats chargés de 4CV Renault, ça me rappelle des bons souvenirs.

Jean Claude Ragot peut éventuellement situer l'époque de fabrication de sa montre : quand un horloger fait une réparation, il met sa griffe à l'intérieur du couvercle, avec un numéro d'ordre (là on reste dans l'inconnu) ou bien la date des travaux effectués.

Il y a une quinzaine d'années on trouvait des montres (neuves) avec un cadran illustré d'une locomotive similaire, mais sans inscriptions, vue en élévation ou de 3/4. Je pense qu'il ne faut pas trop rechercher la fidélité du dessin... très libre. C'est comme le matériel ferroviaire des Westerns tournés en Italie ou en Espagne, M Archambault avait fait un article sur le sujet.

En montres modernes (à quartz) sont vendus des articles avec fond moulé en zamac représentant : 230 des CFF, 2D2-500 du P.O. ou 141-TA "Cul de bateau" ornée d'un cartouche "Pacific 231" ??? C'est fabriqué en Chine, alors par ignorance on marque n'importe quoi ; combien d'importateurs d'horlogerie connaissent les locomotives chinoises ?

J'ai eu en main une montre, mécanique suisse de bonne facture, venant de Turquie avec une 150-X (certaines ont fini leur carrière là-bas) gravée sur le boîtier au monogramme TCDD. Aussi un article soviétique paré d'une 151 classe FD équipée de grands écrans (style DRG avant-guerre). Le mouvement à remontage est la contrefaçon d'une fabrication occidentale.

Enfin pour terminer le chapitre horlo-

ger, chez un prêteur sur gage de Trinidad (Colorado), je remarque une montre de poche avec 4 petites aiguilles en éventail (aux USA il y a 4 fuseaux horaires), datant des années 20, à ma question on me répondit: "railroad watch".

Votre voisine Loco Revue fait régulièrement des sondages, je sais que c'est une entreprise commerciale qui peut demander à ses journalistes professionnels de plancher sur un thème déterminé selon les désirs du lectorat. Que pensez vous de l'adaptation à Histoire d'O d'un tel questionnaire ? Le lecteur propose, le rédacteur dispose... c'est le maître à bord.

Jean-Michel Vaugouin

Pour les articles, nous sommes effectivement tributaires de nos lecteurs-rédacteurs. Jean-Claude Ragot l'a déjà signalé, nous pouvons souvent répondre assez rapidement à des questions ponctuelles. Mais celui qui rêve à l'étude détaillée des Pacific prototypes de l'Ouest - ou de tout autre engin marginal - fera bien, sauf heureux hasard, de l'entreprendre lui-même...

Nous nous sommes jusqu'ici contentés d'avis au format libre. S'il y avait de la demande pour un sondage, nous pourrions tenter d'en mettre un en route...

L'Atelier du Château d'O aurait-il été dévasté par la tempête de décembre sans qu'on l'ait su ? Voici un mois et demi (le 6 avril exactement), ma 2D2 étant restée en détresse par chute de la vis sans fin d'un des moteurs ("soudée sur l'axe", suivant la notice d'ACO), je lui ai envoyé un appel au secours, ou plutôt une demande de conseil pour y remédier ; aucune réponse à ce jour...

Bien que la qualité de mes modestes constructions me complexe quelque peu, je vous ferai parvenir une photo (quand elle sera disponible) d'un T.P. Faure

transformé en wagon de secours de grande intervention, si vous le souhaitez.

Continuez à nous faire rêver avec ces machines et wagons haut de gamme, mais pas trop quand même sous peine de décourager ceux d'entre nous (et peut être aussi jeunes et débutants) qui n'ont pas la maestria des grands champions en ce domaine.

Jean-Louis Sourzat

A.C.O. semble bien avoir mis fin à ses activités depuis quelques mois. Il ne faut pas hésiter à nous envoyer des photos de vos modèles, même si vous ne les trouvez pas parfaites : c'est bien connu, on ne voit que les défauts de ses propres réalisations !

Voici que revient sur le tapis cette accusation "d'élitisme". Il faut d'abord savoir que nous ne faisons pas un choix féroce parmi les articles que nous recevons. Il n'y en a pas assez pour cela ! Nous publions donc le reflet dont nous disposons de l'activité actuelle des zéroïstes. Tant mieux si elle est de bonne qualité... faudrait-il présenter des réalisations médiocres pour la seule satisfaction du lecteur qui pourrait se dire : "je fais bien mieux" ? Nous préférons jouer la carte de l'émulation : si untel l'a fait, pourquoi pas moi ?

Nous sommes persuadés que tout un chacun peut faire du "haut de gamme" s'il le désire. Les techniques, cela s'apprend, pour l'essentiel en "allant au charbon", ensuite il y a la question du temps, qui impose des choix : on ne peut pas pousser le raffinement aussi loin sur un grand réseau que sur un petit diorama, pousser le détail à l'extrême sur une loco prend un temps fou - j'en sais quelque chose, bien que j'aie laissé tomber certains "détails" comme la distribution intérieure ! Quant à savoir "où s'arrêter", à chacun d'en décider, et de nous présenter le résultat. Nous ne prétendons pas imposer de norme à qui-conque.

COURRIER DES LECTEURS

Question : Ou peut-on trouver des moteurs à rotor sans fer ou autre pour nos modèles ? Au Havre il n'y a rien.

Quant à mon ADN, il est en peinture. Si le résultat est correct, vous aurez des photos. Bravo pour votre Pacific ! Elle est vraiment superbe. Moi je suis plutôt Nord et j'ai en construction deux 230-D, une sur base Atelier du Château d'O avec tiroirs cylindriques et surchauffe, une de construction intégrale avec tiroirs plans.

Je fais également des plans pour (au moins) une Ravachol. Elle sera en plasticarte sur châssis laiton.

Suite à une remarque de l'ami Michel Sirop, je planche sur un article décrivant une méthode pour faire des plans à partir de photographies de matériel roulant. Pas très utile pour du classique, mais pour une vieille bouzine dont on ne possède qu'une photo, ou un vieux wagon. A voir.

Je me suis fait un petit plaisir en lisant le bulletin du cercle. Il paraît que dans une revue traitant de O, un dénommé Pred'homme donne un cours magistral (oui oui !) de dessin en perspective. Aie mes chevilles !

Didier Pred'homme

Les derniers numéros que j'ai sous les yeux ont des couvertures superbes, des articles très intéressants concernant des modèles que j'essaie de fabriquer (toujours la vapeur P.L.M. ainsi que des modèles accessibles au néophyte !!!), plans de voiture P.L.M. de M. Rouvière, etc... ; une prose vivante et sympathique, en bref, tous les ingrédients pour aller de l'avant (avec mon chalu-meu) !!

Yves Mauric

Bernard BATHIAT

Expert chemin de fer et automobiles miniatures, membre de l'Alliance Européenne des Experts. Expertises et estimations en cas de successions, assurances, ventes aux enchères publiques.

J'ai le plaisir de vous informer que je viens d'être nommé membre de l'Alliance Européenne des Experts en chemins de fer et automobiles miniatures, étant moi-même collectionneur et modéliste depuis longtemps. Cependant je serai entouré d'une équipe de conseillers techniques. Cette nouvelle fonction ne représente pas l'essentiel de mon activité professionnelle.

Le but de ma mission: estimer et expertiser des collections provenant de successions mais aussi afin de les assurer. En effet, à de nombreuses reprises, j'ai pu constater que des collectionneurs n'ont pas pu être assurés puisqu'il n'existait pas d'expert dans cette spécialité.

D'une manière ponctuelle seront programmées des ventes volontaires aux enchères publiques sous le ministère d'un Commissaire Priseur. Sous la rubrique chemins de fer il faut entendre aussi bien les maquettes, les modèles réduits à toutes échelles, les objets (lanternes, plaques de locomotives, uniformes...), la documentation (livres, photos, films, plans), la peinture et les œuvres d'art. Les automobiles miniatures aux différentes échelles viennent souvent compléter une collection de trains.

Les estimations verbales et les conseils peuvent éventuellement être réalisés gratuitement. Par contre les expertises sont soumises à honoraires et à remboursement de frais de déplacements lorsqu'elles sont liées à un rapport écrit.

✉ 175 bis rue des Pyrénées 75020 PARIS

A.M.J.L. : une nouvelle lettre d'information, avec les projets : 240-A, voitures C7f, C7, C10ty, fourgon 3 ess. Dp P.L.M., X-2800, ABJ 1... Voir aussi l'annonce ci-dessous. Marquages pour 040-TC et voitures.

PETITES ANNONCES (Gratuites pour les abonnés)

Je suis à la recherche du maximum d'informations sur les tenders 16 m³ des 5-240-A et 20 m³ dans une moindre mesure. Pour la machine ça va, mais comme d'habitude on oublie les tenders. **A.M.J.L.** 19, rue St Antoine 63100 Clermont Ferrand Tél. 04 73 87 55 06 ou 04 73 25 54 12

VENDS
Echelle O BB 900 Kit-Zéro, version d'origine, complètement assemblée, motorisée, vitrée, superdétaillée, montage très soigné : 27000 F
Echange possible contre Be 4/6 verte 6 portes, CC 7100, 2D2 9100, modèles Lombardi en parfait état uniquement.

Tél : 01 41 79 42 34

Recherche plan coté des 030-T Etat, tranche 30-302 à 30-316 Schneider 1884, ex Ouest 3002 à 3016 ou tranche 30-188 à 30-192 Fives 1887, ex Ouest 3526 à 3530. Echange contre plan complet d'une 120 Ouest série 744 à 800 de 1873/75.

Echange plan couvert Ouest modèle 1862, 1893, 1888 contre couvert Etat 6 t de charge, toiture deux pans, caisse bois, châssis métal ancien Etat (photo parue dans Rail Passion 45).

M. J.M. JUBAULT
2 cheminement Louis Auriacombe
Apt. 410
31100 TOULOUSE
Tél. 05 61 44 48 31

RECHERCHE
Fulgurex Super Pacific Nord
JCR 151-A, kit complet ou assemblée.

VENDS
MTH 4-truck Shay, Sunset Santa Fe GE, Weaver Reading Crusader voitures et la locomotive à vapeur.

Herbert Beranek
CZ-739 23 Stara Ves n./O. 537
Tél./fax : +420 69 673 1310
e-mail : trains@harmmed.cz
http://www.harmmed.cz/trains/trains.htm

Une locomotive P.L.M. type 4B est en "monument" à l'entrée de la ville de Carnoules. Hélas, elle est très incomplète. Comme je désire la reproduire, je m'adresse à vous pour obtenir, si possible, un peu de doc sur cette machine.

Alain Guino
55 rue Clio 83100 TOULON
Tél. 04 94 27 63 91

Rien de disponible à la rédaction. Appel aux bonnes volontés.

LE GUIDE DU ZERO

Pour figurer dans cette rubrique, nous demander notre tarif.

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 - Locomoteur Gaston Moysa.
HUET - 5, rue des Anciens Combattants
F-69178 TEMPLEMARS

R.G.L.P. ETUDES ET REALISATION DE MODELES REDUITS FERROVIAIRES HAUT DE GAMME A L'ECHELLE DU 43,5
GEORGES LAURENT
11, Rue des Mimosas
47300 BIAS
Tél. 05 53 36 70 25
ROGER PLANTÉ
Le Puyom
47300 PUJOLS
Tél. 05 53 70 30 38

KIT-ZERO
7, rue Villebols-Mareuil
93270 SEVRAN
Tél. 01 43 83 52 87
PIECES DETACHEES
BOITES DE CONSTRUCTION
ROUES, MOTOREDUCTEURS

CERCLE DU ZERO

Secrétariat :
63, rue des Polytres
13013 MARSEILLE

ISOTRAJR
ALIMENTATION ELECTRIQUE
SPECIALES "O"
ISO 414 : 14 V - 4 A : 1400 F
ISO 420 : 20 V - 4 A : 1500 F
MICHEL DURAND (04 72 36 39 60)

AU FIL DU RAIL

COMMUNIQUE DE PRESSE
Le Chemin de Fer de la Vallée de l'Eure (C.F.V.E.) a le plaisir de vous annoncer l'ouverture, de sa saison touristique le dimanche de Pâques 23 avril, jusqu'au dimanche 01 octobre 2000 inclus. Il vous reçoit en avril-mai-juin et septembre les dimanches et jours fériés, en juillet et août les mercredis, samedis, dimanche ainsi que les jours fériés. A bientôt sur notre ligne.

Chemin de Fer de la Vallée de l'Eure
Siège social : Gare de Pacy
27120 PACY-SUR-EURE
Tél. 02 32 36 04 63
Fax : 02 32 26 40 43

LES ARCIERS D'HISTOIRE D'O

SORT DISPONIBLES
S'adresser :
Jacques Archambault
26, Parc de Maugary
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)
Les années 98 et 99 sont disponibles à l'adresse actuelle au prix de 180 FF franco.

