

HISTOIRE D'O

les trains

DÉCEMBRE 2000 - N° 87 - 45 F



La 2P-9 au Mans, en fin de carrière. Photo collection Jean-Pierre Cantet.

Voici donc, cette fois-ci, le dernier numéro de l'année, du siècle et du millénaire... il faudrait sans doute un super-édito... et pour cela un peu plus de temps. Nous avons réussi à vous donner un compte rendu (partiel) d'Expométrie, malgré le très faible délai dont nous disposons, au prix d'une course contre la montre pour terminer la mise en page !

Merci à tous, lecteurs, rédacteurs, photographes... de nous accompagner un bout de chemin. N'oubliez pas qu'Histoire d'O, c'est **votre** revue. L'équipe rédactionnelle, c'est la courroie de transmission... et elle s'agrandit : nous avons le plaisir de vous annoncer l'arrivée de **Rodolphe Sabiron** - au fait, avez-vous son nouvel ouvrage "Chemins de Traverses" (en collaboration avec Philippe Feunteun) ? Nous en reparlerons.

Abonnements 2001 : vous trouverez comme d'habitude dans ce numéro un bulletin de réabonnement. Merci de nous le renvoyer si possible avant le 25 janvier.

Photos : nous recevons de plus en plus de tirages d'imprimantes, pas toujours de très bonne qualité. Il serait préférable de nous envoyer de vraies photographies, que nous pouvons bien sûr restituer après usage (n'hésitez pas à passer un coup de fil pour les réclamer, cela vaut aussi pour les photos publiées dans les numéros antérieurs, que nous avons bien sûr conservées) ; à défaut, des tirages sur papier glacé limitent nettement les défauts des tirages d'imprimantes.

Courrier : nous tardons souvent à répondre au courrier et la réponse se fait parfois par l'intermédiaire de la revue... C'est

toujours avec plaisir pourtant que nous ouvrons vos lettres, et nous sollicitons votre indulgence en rappelant que la revue est faite par quelques bénévoles (et un seul, pour le secrétariat, la mise en pages, le courrier...) en sus de leurs obligations professionnelles, familiales et autres.

Textes : rappelons aussi que le mieux est de nous les envoyer sur disquette (Word 97 ou antérieurs, ou simple fichier texte ; pas de mise en page, il nous faut de toute façon la reprendre pour des raisons d'homogénéité), à défaut sous forme imprimée, que nous pouvons reprendre avec un logiciel de reconnaissance de caractères. Bien sûr, les manuscrits sont toujours acceptés, pour ceux qui n'ont pas le courage - et on les comprend ! - de se mettre à l'informatique.

Au temps de la vapeur : nous avons le plaisir de vous annoncer la réouverture à Nantes du restaurant ferroviaire d'Alain Tirbonod (37 route de Vannes Tél. 02 40 76 00 27, voir H.d'O n° 80). Excellente cuisine, et le réseau !

Nous comptons consacrer ce mois-ci la couverture à la 130 de **Jean Florin**. Mais la photo ne correspond pas à ce que Jean aurait voulu, comme il s'en explique ci-contre. Vous devrez donc vous contenter pour le moment de la voir en noir et blanc. Ce n'est, j'espère, que partie remise.

Il ne nous reste plus qu'à vous souhaiter comme il se doit une excellente année ferroviaire.

L'Equipe Histoire d'O

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
Rédacteurs en chef adjoints :
Jean-Claude Ragot,
Rodolphe Sabiron

ABONNEMENT 2000 :
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.

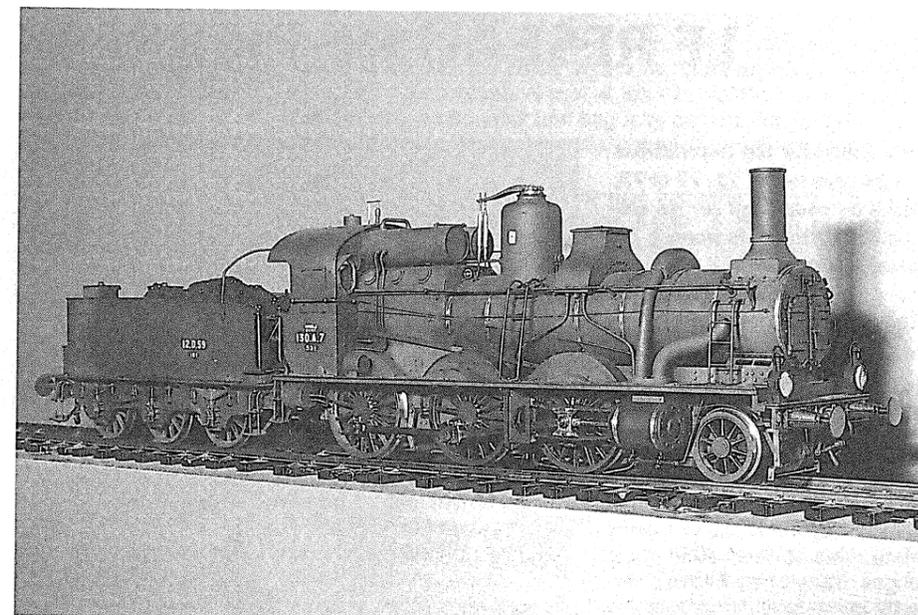
Les articles et documents paraissent sous la responsabilité de leurs auteurs. Les opinions exprimées n'engagent que ces derniers.

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)**



Couverture : entre Pontrioux et Paimpol, un jour de pluie...

Ci-dessus : la nouvelle 130-A-7 de Jean Florin. Photos Jacques Meyer

4^{ème} de couverture : moulin Architecture de France (Daniel Coutier), échelle O. N'était le problème de la profondeur de champ, il s'inscrit merveilleusement dans la vallée de la Drôme... Photo D.C.

Comme je suis incapable de terminer une machine autrement que je l'ai vue, elle est comme la vraie 130-A-7 voici... bien longtemps, dans le sud : machine en fin de carrière, usée, fatiguée... En fait, la définition de Maurice Maillet "la crasse unifiée d'une région desservant un ciel presque toujours serein" lui irait comme un gant. Pour la petite histoire, c'est la seule 130-A P.L.M. que j'ai vue en pression, toutes celles que j'ai trouvées par la suite étaient froides, victimes à la fois de la fermeture de nombre de petites lignes et du développement du service autorail.

Quoi qu'il en soit, la photo rend la patine, le vieillissement du modèle outré et caricatural, alors que, sur le modèle, c'est "fondu" et, à mon sens, tout à fait satisfaisant pour l'œil.

Cela provient de ce que la prise de vue - qui m'a coûté beaucoup de temps et au photographe aussi - a été faite avec un matériel ultra-sophistiqué et un éclairage super-puissant qui sont allés littéralement "chercher" sur le noir les traces de rouille et les ont rendu quasiment hurlantes.

Jean Florin

SOMMAIRE :

Le réseau de Pierre Renault	4 - 9
Le petit nouveau de JCR	9
J'ai motorisé la grue Bondy	10 - 11
Mise au point	11
Chargeons nos wagons	12
La 240-A de Louis Rouvière	13
Une américaine en métrique	13
Construction d'un Picasso	14 - 18
Les 241-A JCR	19 - 21
Fabrication d'un essieu coudé	22 - 23
Le coin des chefs d'œuvre	23
Expométrie 2000	24 - 27
Coudekerque 2000	28
Retour sur le réseau de Bernard Fieyre	29 - 31
Courrier des lecteurs	29 - 33
Le guide du Zéro	32
Au fil du rail	33
Petites annonces	33

Ont participé à ce numéro :

Claude Bardou, Jean-Pierre Bout, Jean Boutillon, Bernard Fieyre, Robert Filoche, Jean Florin, René Huck, Jean-Pierre Lafille, Georges Laurent, Robert Lengellé, Pierre Miguel, Jean-Claude Ragot, Pierre Renault, Louis Rouvière, Rodolphe Sabiron.

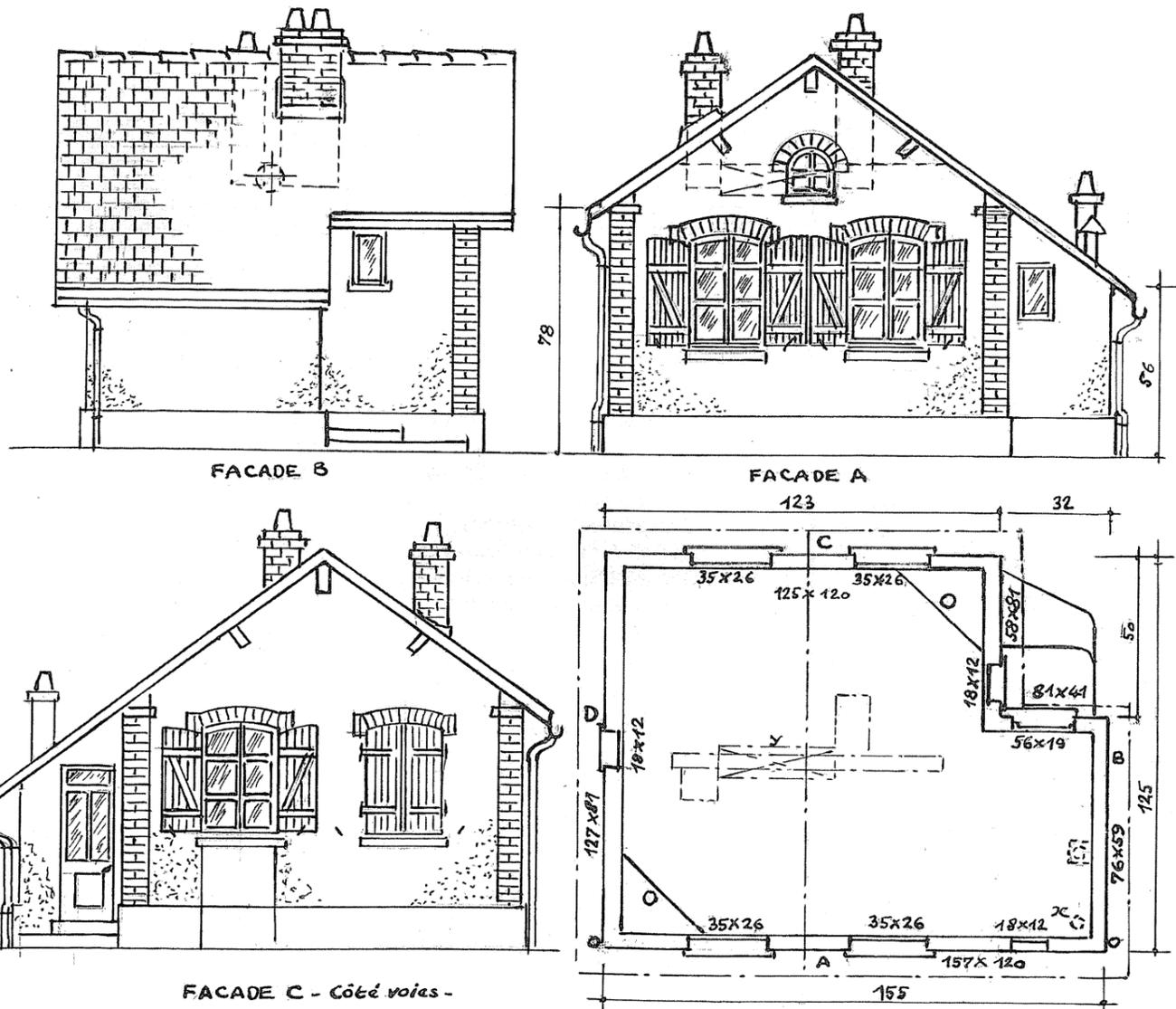
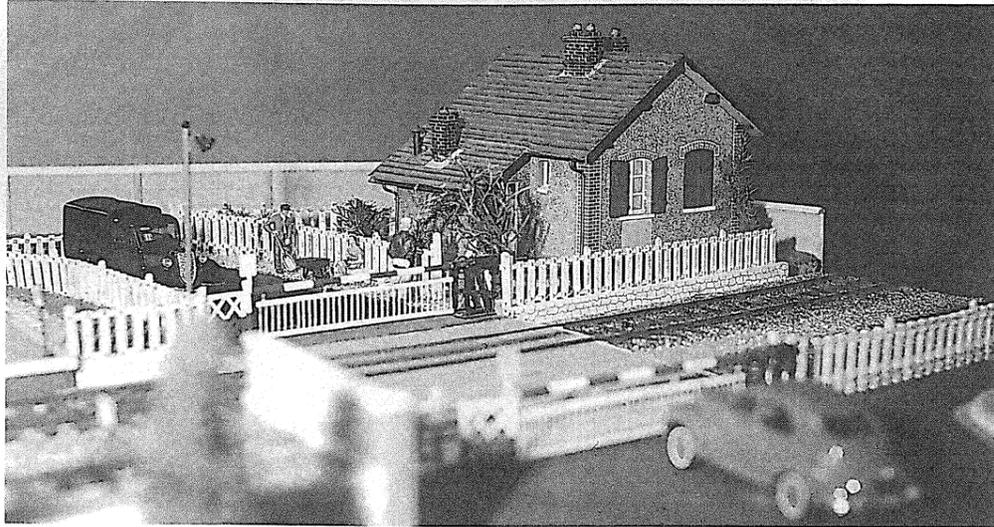
LE RESEAU DE PIERRE RENAULT

Pour continuer les descriptions parues dans les n° 71, 72 et 73, jetons un coup d'œil sur les éléments constituant le tronçon BC qui fait suite.

Maison de garde-barrière

Petite habitation appelée familièrement "maisonnette" par les cheminots et agrandie pour faire plus vrai, qui mesure 155 x 125 mm et de ce fait est un peu bancale.

Pour bien souligner cet ajout, le crépi n'a pas la même teinte, les tuiles sont plus rouges, l'angle en briques est resté et la fenêtre de gauche garde des traces de rebouchage en partie basse.



MAISON DU GARDE-BARRIERE ech 1/2

Réalisation en contre-plaqué de 5 mm, assemblage dans les angles par des dents – les dimensions de découpe portées au plan tiennent compte des affleurements après collage, de même pour les éléments sous les rampants des toits.

Pour les ouvertures, le plus simple est de découper dans du laiton de 5/10 ou du zinc de 7/10 le profil extérieur qui servira de gabarit au découpage des portes et fenêtres, finition à la lime douce pour que l'emboîtement soit un peu dur. Les dimensions figurent au plan.

Les éléments étant bloqués à fleur face interne, mettre en place les jalloux et linteaux découpés dans de la baguette de 5 x 0,5, et les appuis dans du 6 x 2, un peu inclinés. Pour la fenêtre aux volets clos, la feuillure sera réservée face extérieure, et pas de linteau. Éliminer les dépassements sur les trois côtés.

Déposer les éléments en métal qui seront repris ultérieurement pour leur découpage.

Tailler des bandes de contre-plaqué de 1 mm, hauteur 12, pour être collées en soubassement. Mettre en place les deux marches en c.p.

Coller dans deux angles opposés des goussets percés au Ø 2 dans un premier temps, placer la maisonnette et percer la table-support avec la mini-perceuse ; ensuite repercer les goussets au Ø 3 pour y coller des tourillons – baguette à brochettes – et repercer la table à 3,2.

Profiler le haut des murs B et D pour recevoir la toiture qui sera exécutée en c.p. de 2 mm.

Découper le passage des cheminées en laissant entre elles un vide de 4 mm pour celles du centre. La troisième sera collée à l'intérieur de la façade B. La quatrième est une conduite d'aération au diamètre 3 ou 4 avec un chapeau conique.

Les extrémités recevant les gouttières seront amincies sur 0,4 en épaisseur et 3 mm en largeur ; raboter en biais les chants constituant le faîtage pour les rendre jointifs et les coller efficacement. Maintenir le collage avec des pointes fines qui seront ôtées après séchage.

Tailler un triangle de c.p. 4 mm de 85 x 30 et le coller exactement entre les deux ouvertures au centre pour maintenir les deux souches.

Exécuter celles-ci en bois dur, hêtre ou acajou, et pour plus de réalisme, on les striera à espacement de 1,5 mm avec une scie fine ; marquer les joints verticaux avec un tournevis fin. Coller sur les quatre faces une petite bande de bois pour figurer la rangée en saillie.

Les joints seront peints en gris-beige et les briques en brun-rouge ; percer au sommet au Ø 5 pour loger les pots qui doivent être amincis en cône.

Coller les cheminées, bien droites et maintenues par une pince de part et d'autre du vide de 4 cm.

Mettre en place les saillies de pannes en sous face des toitures, baguette de 2 x 4 mm.

Les gouttières confectionnées dans du fer-blanc de 2/10 seront roulées suivant croquis B (p. 11 H. d'O n° 72), les extrémités bouchées par un petit morceau de fer blanc soudé et les trous pour les chutes percés au Ø 1,2.

Fixer les languettes à l'Araldite. Les maintenir en place avec des pinces, car ça glisse...

Les tuyaux de descente sont à confectionner dans du fil électrique de 2,5 mm² (1,8) ou de la tige de laiton de 2 mm. Dans les deux cas, recuire pour faciliter la mise en forme des contre-courbes.

Les tuiles sont réalisées en carton de 5/10 assez rigide. Tailler des bandes de 7 mm de largeur dans un morceau que l'on aura strié avec un canif à l'espacement de 2 mm. Bien

calculer le nombre de bandes pour qu'elles soient bien toutes égales et décaler les stries verticales. Les bandes au niveau du faîtage n'auront que 5 mm et les deux côtés laisseront un vide de 3 mm pour coller une baguette de bois dur qui aura été crantée en biais. Dans cette réalisation, le grand versant a 25 rangées et le petit 16.

Araser les bords et y coller une baguette de 3 x 0,5. On peut coller une petite bande de papier à dessin gris pour figurer les solins au bas des cheminées.

Les angles des murs et les linteaux des fenêtres sont à découper dans du papier à dessin rouge sur lequel on aura tracé au tire-ligne les joints à l'encre de Chine blanche. Crayonner légèrement avec une mine jaune pour fondre les teintes.

Au préalable, il faut peindre en rouge pâle toutes les parties qui seront crépies ; j'ai remarqué que le semis de sable fin laisse voir la couleur du fond un peu atténuée. C'est mieux et plus simple que de peindre sur le crépi.

Passer les entourages de fenêtres à la peinture blanche, le soubassement en plus clair ainsi que les deux marches, la passée de toit et les bouts des pannes en marron moyen.

Coller les masques en PV havane pour les emplacements des volets.

Pour l'obtention d'un sable très fin, procéder à plusieurs tamisages et pour le dernier utiliser un mini crible muni d'un métal déployé K.Z. n° 7 ou à la rigueur une passoire à thé. Enduire les parois avec une colle vinylique fraîche, pas trop grasse, avec le fond peint elle séchera moins vite. Saupoudrer régulièrement sans excès avec un morceau de carton léger plié en dièdre.

Attendre 15 à 20 minutes, puis passer au mur suivant après avoir fait tomber l'excédent du premier.

Peindre les tuiles en brun-rouge assez sombre, celles de l'extension étant plus claires, pocher en vert à petites touches la partie principale seulement.

Les volets sont à réaliser en contre-plaqué de 1 mm avec barres et écharpes en baguettes de 2 x 0,5, le profil étant celui d'une demi-fenêtre. Pour celle qui est fermée, la faire d'une seule pièce avec pentures en carton de 1 mm. Les peindre en vert.

Reprendre les ébauches de la porte et des fenêtres et les ajouter au Bocfil et à la lime aiguille. Contrôler qu'elles se logent bien dans leurs emplacements.

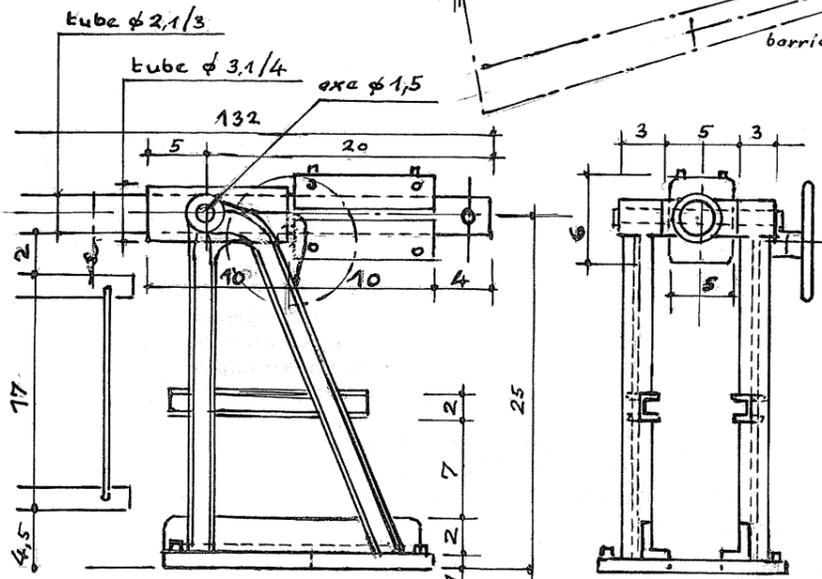
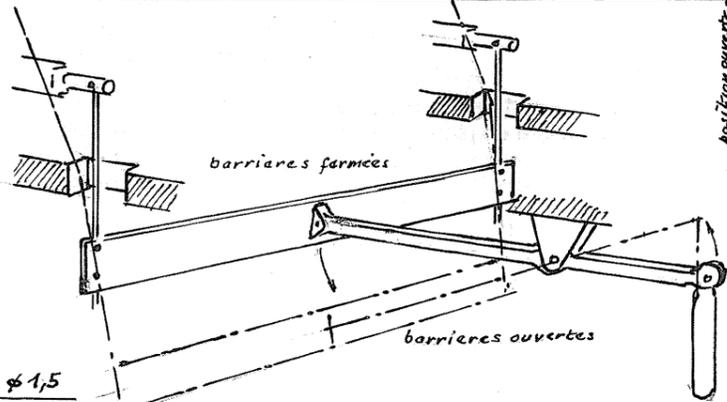
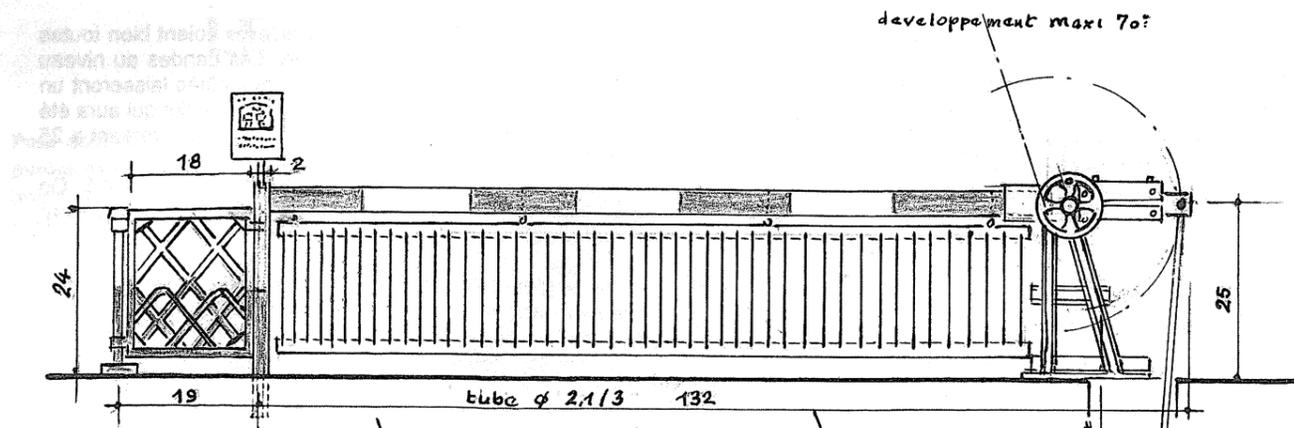
Si ces éléments sont exécutés en zinc, les apprêter soir avec "SUPERACROZINC" (séchage 72 h) ou "RUSTOL", séchage 20 à 30 h. Dans le cas du laiton, utiliser l'apprêt chromato-phosphatant K.Z. 1-R-02. Peinture définitive en blanc et la porte d'entrée en gris clair.

Coller tous ces éléments avec un point d'Araldite à chaque angle. Après séchage, positionner les vitrages en Rhodoïd de 4/10 et les coller de la même façon. Un petit morceau de crépon blanc servira de rideau.

L'éclairage est assuré par une navette de 12 V comme décrit au détail 2 du n° 72 d'H. d'O, mais on peut y installer deux ampoules K.Z. 4-J-02.

Le jardinet comporte des espaces modelés avec un enduit à reboucher gâché épais et modelé en sillons ; peinture marron clair, trait de colle dans les creux, saupoudré de flocage pour imiter les plantations. Trois arbustes réalisés avec de jeunes pousses de mini-résineux et agrémentés de touches de peinture rouge et blanche figurant des fleurs.

Une plante grimpante est collée sur l'angle des deux façades.



Ech. 2/1

BARRIÈRES DE PASSAGE A NIVEAU

Barrières de P.N.

Le mât est en tube Ø 2,1 x 3 renforcé au droit du bâti par un tube Ø 3,1 x 4 sur lequel sont soudés de part et d'autre de l'axe de pivotement un bossage de Ø 3 percé au Ø 1,5 pour le passage de l'axe. Sur le prolongement se situe le contrepoids façonné en deux parties de 2,5 x 5, longueur 10 mm. Quatre pions de 1 figurent les boulons d'assemblage : amorce de 4 trous pour eux sur chacun des flancs.

L'extrémité du tube de Ø 3 est fendu verticalement avec une lame de 0,8 maxi et percée au Ø 0,8 pour recevoir la tête de la tringle de commande Ø 1 mm.

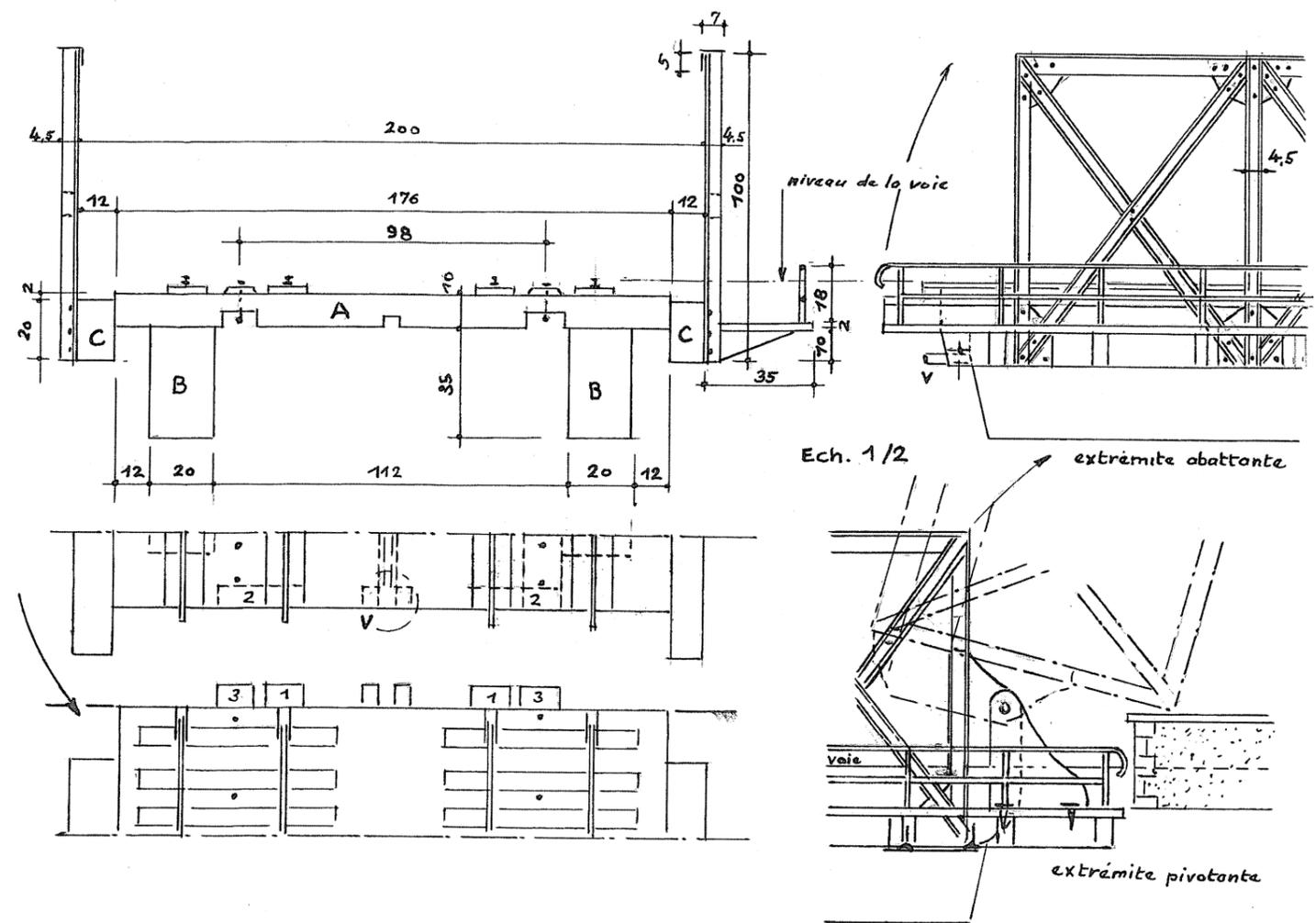
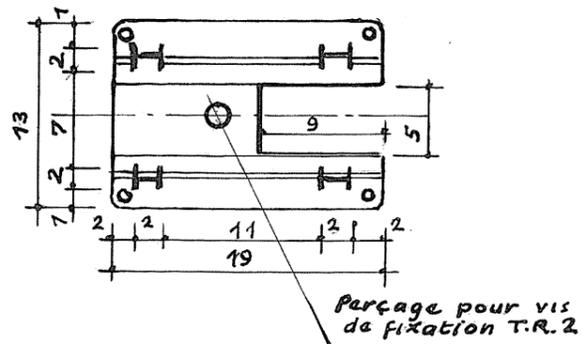
Le tube de 3 mm est percé au Ø 0,6 en 4 endroits espacés de 33 mm pour recevoir les crochets de suspente en fil de Ø 0,5, soudés sur le dessus dans une fraisure.

La grille suspendue comporte deux barres de laiton plat de 2 x 0,5 (L'Octant réf. P 450/2,0) réunies par des barreaux en tige de Ø 0,5 (L'Octant réf. P 1501) espacés de 2,5 mm environ, hauteur hors tout 17 mm. Les extrémités sont simplement repliées.

Le bâti est constitué de jambages et traverses en profilé H de 2 x 2 (L'Octant réf. P 1003) reliés en partie basse par une cornière de 2 x 2 (L'Octant réf. P 1143). Au droit des chevauchements, les ailes sont gougées pour permettre de souder les âmes l'une contre l'autre. Les deux bâtis sont réunis sur une plaque de 19 x 13 en laiton 1 mm qui sera échancré à 5 x 9 pour permettre le passage de la tige de commande. En partie haute sont soudées deux portées aux mêmes diamètres que la partie mobile pour recevoir l'axe.

Une joue en laiton de 0,5 mm soudée sur l'arrière du pivotement et un peu en contrebas recevra un volant factice (K.Z. réf. 10-D-08) ou simplement la partie inférieure d'un gros bouton pression...

Fixation sur la table par une vis TR 2. L'embase comporte 4 pions Ø 0,8 figurant les boulons. L'un d'eux pourra être traversant pour bloquer après réglage.



PONT METALLIQUE

La barrière fermée repose sur un poteau H 2 x 2 ouvert en U. Le panneau de vigilance ancien modèle "Un train peut en cacher un autre" est fixé dessus dos à la voie.

Les portillons découpés dans du laiton de 0,5 sont façonnés d'une seule pièce, sauf le barreaux inférieur qui est rapporté par soudure.

Deux pattes bouclées traversées par un axe de Ø 1,5 avec une tête soudée assurent le pivotement ; une rondelle délimite l'espace en dessous. Un petit taquet soudé assure la butée sur le poteau.

Le schéma indique le système manuel utilisé. La liaison transversale doit être la plus légère possible pour éviter une remontée intempestive, le contre-plaqué de 1 mm a été choisi ; prévoir un mode de réglage des tirettes par coulissement.

Une commande électrique à distance était séduisante, mais le temps a manqué.

L'ensemble a été conçu pour un espace limité. On peut conseiller d'augmenter le passage d'au moins 30 mm.

Peinture : la poutre a 4 anneaux rouges et 3 blancs. La partie arrière, ainsi que tout le bâti, est en gris foncé, la grille est blanche ; le portillon et le poteau moitié blanc en haut et moitié rouge en bas.

Pont

Comme souvent sur nos réseaux, il sert de passage. Il est articulé.

Le tablier A en contre-plaqué de 10 mm mesure 176 x 800 mm. Il est raidi par deux "poutres" en bois de 35 x 20 mm. Au préalable, il a été pratiqué en sous-face deux rainures de 10 x

4 dans l'axe de chaque voie pour loger les alimentations des plots, et une de 5 x 4 pour l'alimentation lumière - 12 V - de la gaine tunnel qui est visitable ; de cette façon, cette partie est éclairée uniquement quand le réseau est en service.

Les chants sont bordés d'une baguette C de 20 x 12 en retrait du dessus de 2 mm pour recevoir les côtés métalliques. Ils dépassent de 20 mm pour s'appuyer sur la table de roulement et sont en retrait à l'autre extrémité.

Les rails sont posés sur longrines en baguette de 6 x 2. Une même baguette chanfreinée sur les deux côtés permet la pose des plots, au même niveau que les voies ballastées.

Les profilés constituant les parties métalliques ont été façonnés dans de la tôle de fer blanc de 2/10, matériau gratuit et léger. Avec des profilés en laiton du commerce, le poids aurait triplé.

Les croisillons et montants intermédiaires en U mesurent 4,5 x 4,5, de même pour les montants d'extrémité également en 4,5 x 4,5, mais en L. L'ensemble est coiffé au sommet par un profil en L de 5 x 7 en 4 tronçons soudés. Chaque jonction est renforcée par un gousset. Avant de mettre en place les côtés, il faut poser les éléments d'articulation comme indiqué au dessin "extrémité pivotante". Un bloc en bois figurant un muret servira de butée à l'un ou à l'autre des deux côtés.

Une passerelle pour piétons est accolée à droite du pont. Le plancher est en contre-plaqué de 2 mm supporté par des consoles collées entre les goussets. La rambarde a été réalisée avec du rond de laiton Ø 1 mm.

Du côté abattant, deux garde-corps de même conception assurent la jonction de part et d'autre avec des clôtures fixes faisant suite au passage à niveau.

À l'extrémité abat-tante, une traverse en bois de 12 x 18 est fixée à chant en sous-face du tablier et reçoit un verrou en bois dur qui bloque sur une pièce oblique collée sous le bord de la table de roulement.

Les rails de la partie pont s'encastrant dans les éclisses ouvertes des voies fixes.

Pour éviter une catastrophe au cas où le pont ne serait pas rabattu, le cantonnement qui précède ne délivre le courant vers le pont et les voies qui font suite - tunnel - que lorsque les plots 2 mettent en contact les 1 et 3, les plots 1 amenant le courant, les 3 mettant sous tension les lignes de plots.

L'ensemble du tablier est peint en brun-rouge mat, ton rouille, les parties métalliques en gris foncé, les rampardes de passerelles et garde-corps en blanc mat.

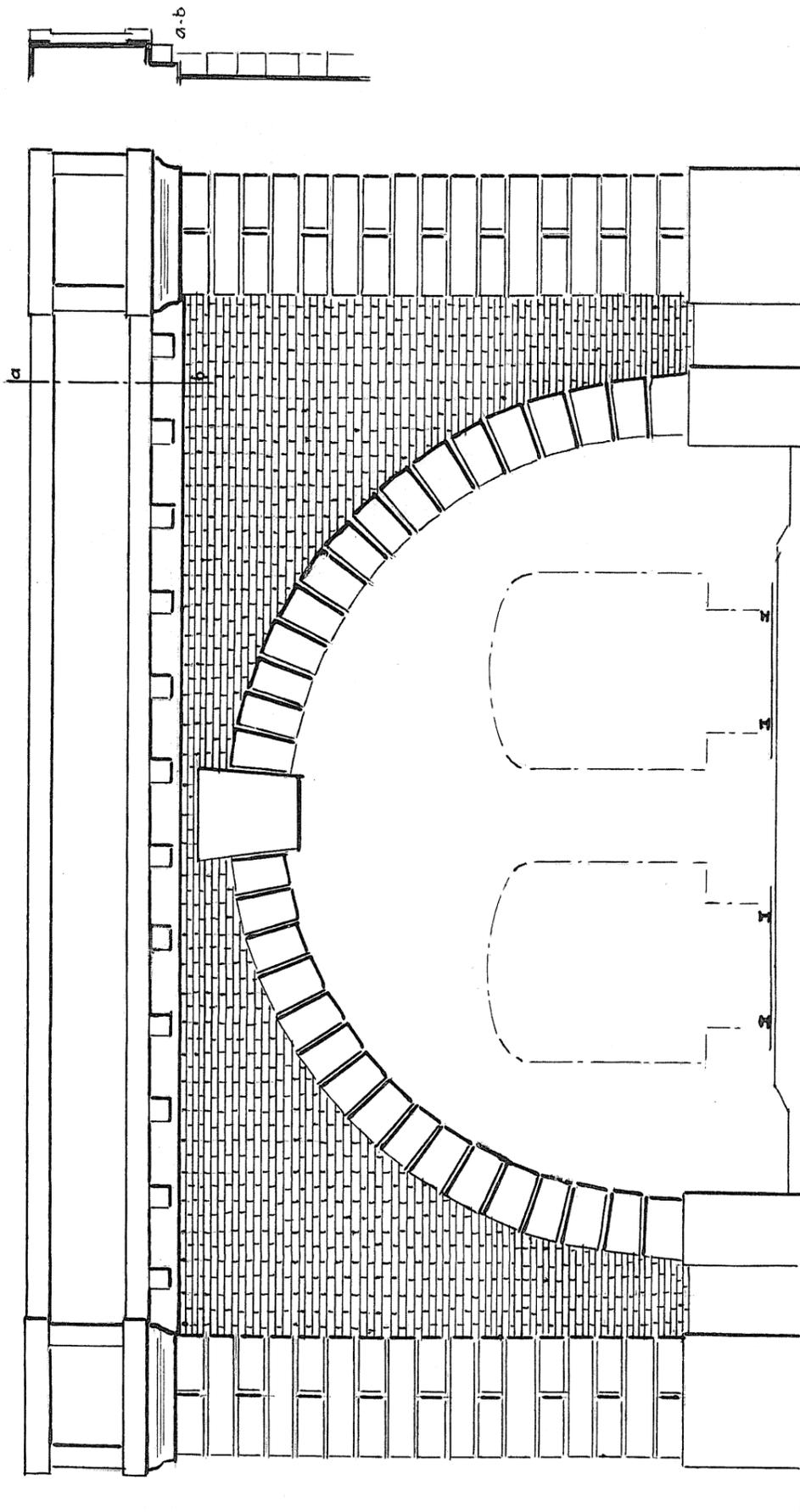
Façade du tunnel

Longueur à la base 430 mm, hauteur 160 mm. La voûte mesure 250 mm de largeur et 170 mm en hauteur.

La largeur est supérieure à la normale, mais à cet endroit les voies sont en légère courbe, toujours le manque de place...

Le support de l'ensemble est en contre-plaqué de 20 mm, les pilastres en c.p. de 5 mm et le bandeau en 10 mm avec un liston en bas de 5 mm. Les dés sont découpés dans une baguette de 8 x 8. Les encadrements sont taillés dans du bois de placage de 7/10 ainsi que les embases. À l'intérieur du cintre, un autre cintre en c.p. de 10 mm et en retrait de 1 mm permet de fixer la voûte, en carton contrecollé une face.

Les éléments en pierre sont découpés à l'unité pour bien respecter les joints, exécu-



FAÇADE DU TUNNEL
éch. 1/2

tion en carton assez mou pour y marquer quelques empreintes.

Le fond est recouvert de papier à dessin bistre finement hachuré à l'encre de Chine blanche et vieilli avec des touches de pastels jaune, rouge et gris. Bien frotter comme indiqué au n° 72 p. 12 pour la halle à marchandises et le château d'eau.

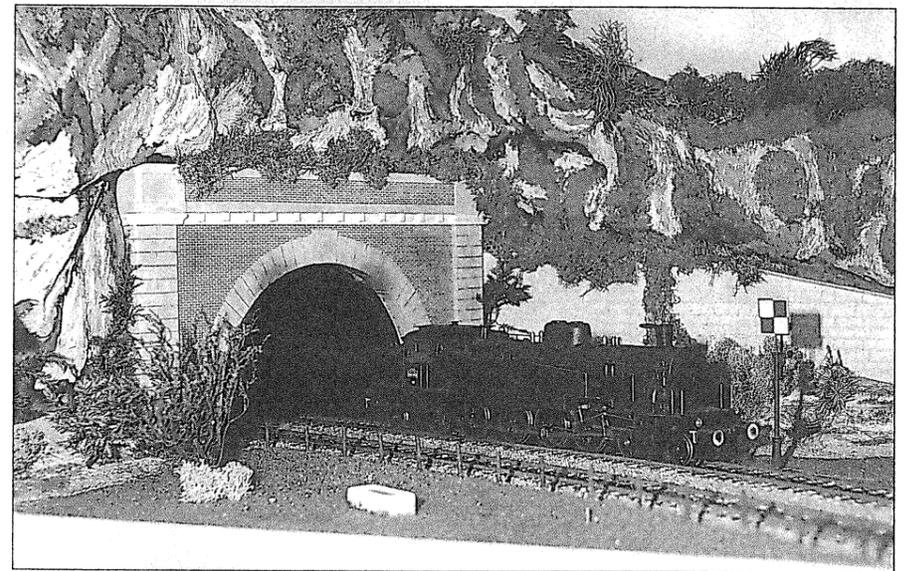
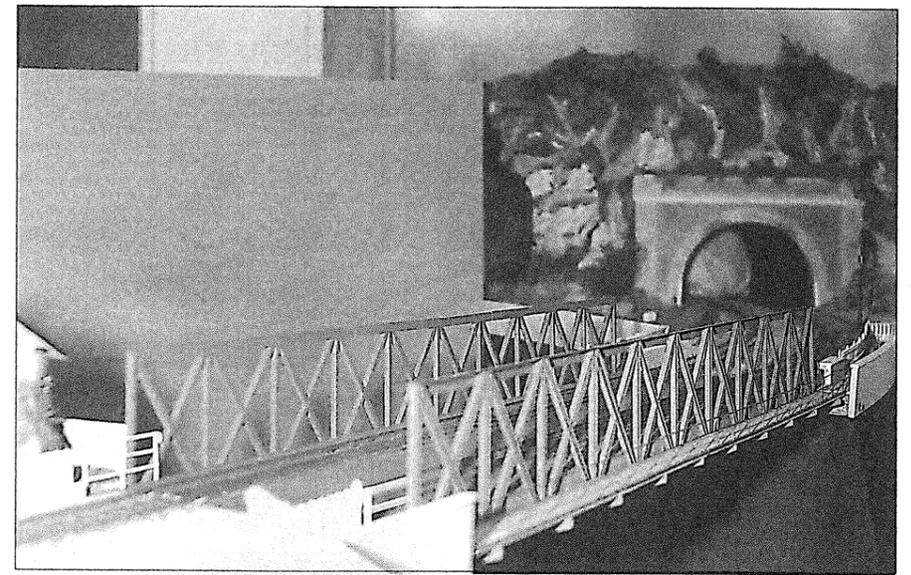
Les pierres et le soubassement sont en gris clair mat avec quelques salissures, surtout vers le bas. Traces de suie aux endroits habituels et bordures blanches. Le fronton est en gris plus clair, le bandeau et les dés blancs.

Un décor assez simple occupe le peu d'espace disponible, mur de soutènement en pierre, relief sur enduit de lissage, végétation à base de lichens, bruyère et petits résineux. De l'autre côté des voies, une pâture bordée par une palissade constituée de poteaux - baguette de brochette - traversés par 4 rangées de fil d'attache en laiton de 4/10, un flocage vert au sol, une mangeoire. Les bovidés doivent être à l'étable...

Un signal à damier d'arrêt absolu est commandé à distance. Peut-être un jour aura-t-il droit à une télécommande.

La partie supérieure a un relief rudimentaire, papier à dessin bouchonné et trituré bourré de papier d'emballage et fixé directement au mur. Les creux sont sillonnés de ravines modelées à l'enduit et peintes, les saillies floquées, avec quelques petits résineux. Le fond en papier à dessin bleu clair a reçu quelques nuages blancs traités à l'aérographe.

Ci-contre : le pont et l'entrée du tunnel. On espère avoir un jour la description de la 242-T P.L.M. qui est une construction intégrale.



Le petit nouveau de JCR Jean-Pierre LAFILLE

Jean-Claude Ribaut, lorsqu'il décida de produire des kits en Zéro, commença par l'une des grosses machines déjà proposées en HO. Cela l'oblige à améliorer ses gravures et à compliquer un peu l'ensemble, puisque certains détails devenaient apparents.

Son deuxième produit, la 241 Est, fut très réussi, cette machine étant belle, très typique et très spectaculaire. Il fallait alors produire une machine rustique, facile à monter et pouvant rouler avec les deux autres. Cette vapeur fut la 150-E qui, plus agréable et plus facile à monter que ses petites camarades, possède aussi un gros avantage dans les courbes du fait que, comme la vraie, elle ne comporte pas de boudin sur les roues de son essieu médian.

Or, de ce modèle de grande classe, il reste encore quelques ensembles disponibles, ce qui est très étonnant quand on sait que la 150-E a bénéficié d'améliorations considérables par rapport à ses sœurs aînées.

JCR essaya ensuite de se diversifier en produisant des Diesels. Le premier était assez petit, facile à monter et apte à meubler un réseau qu'il pourrait sembler malheureux de réserver exclusivement à la vapeur. Après cela, la 060-DA, alias CC-64000 puis 65500, fit son apparition et combla ceux qui la montèrent ; elle est en effet très belle et presque exempte de défauts.

Et voici la petite dernière, omniprésente sur les réseaux français, la BB-63000 et ses dérivés.

JCR a décidé d'utiliser une technique permettant de construire toutes les versions de l'engin.

Or, si ces versions sont multiples, quatre d'entre elles sont extrêmement intéressantes, ou plutôt trois et demi.

Tout d'abord, il est difficile de choisir entre la 63000 à moteur Sulzer et la 63500 à moteur MGO, à l'allure générale à peu près commune mais aux organes d'aération très différents. On peut donc se demander s'il ne serait pas intéressant de faire les deux modèles.

Ceci étant, il ne faut pas oublier les 23 BB-64701 à 64723 et les 19 trucks TBB-6461 à 64618.

Les ensembles BB-64700 + truck seraient déjà fort intéressants, mais les 64700 possèdent une autre particularité précieuse pour le modéliste, elles ont en effet une cabine de BB-66000 et je suis persuadé que JCR ne laissera pas passer une si belle occasion de produire un modèle intéressant sans pour autant devoir le créer entièrement.

Actuellement, le premier set (le châssis) est en cours de distribution. Il diffère de celui des autres Diesels de la marque en ce sens qu'il est presque entièrement constitué de pièces photogravées.

Je n'ai pas encore reçu le mien, mais je l'attends avec impatience et, une Diesel étant généralement assez rapide à monter, je pense que, si mes finances me le permettent, et évidemment si JCR les produit, je monterai au moins l'une des BB de base, et l'ensemble BB-64700 / TBB-64600.

Il y aura donc du pain sur la planche.

J'ai motorisé la grue Bondy de J.C.R. Claude BARDOU

La notice de ce kit étant relativement bien faite, le montage ne suscite pas de remarques particulières. Seul le travail consistant à ajuster et souder les cornières 1 x 1 sur la flèche de la grue a le don de vous mettre les nerfs à rude épreuve.

En cours de montage, l'idée m'est venue qu'une aussi belle grue, installée comme il se doit dans un dépôt vapeur, ne pouvait rester immobile lorsqu'une machine se présentait pour un chargement de charbon. J'ai donc réfléchi à la possibilité de motoriser cet ensemble, car le système manuel préconisé par JCR ne me semble pas idéal, d'autant plus si la grue est hors de portée de main sur le réseau.

Le problème posé est le suivant :

- 1 montée et descente du godet avec ouverture automatique de celui-ci.
- 2 inclinaison de la flèche (montée - descente).
- 3 rotation de la grue.

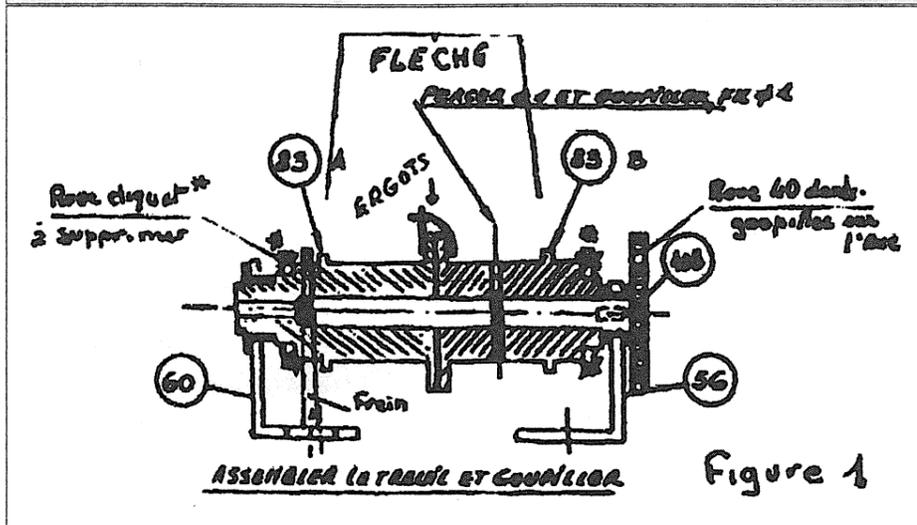
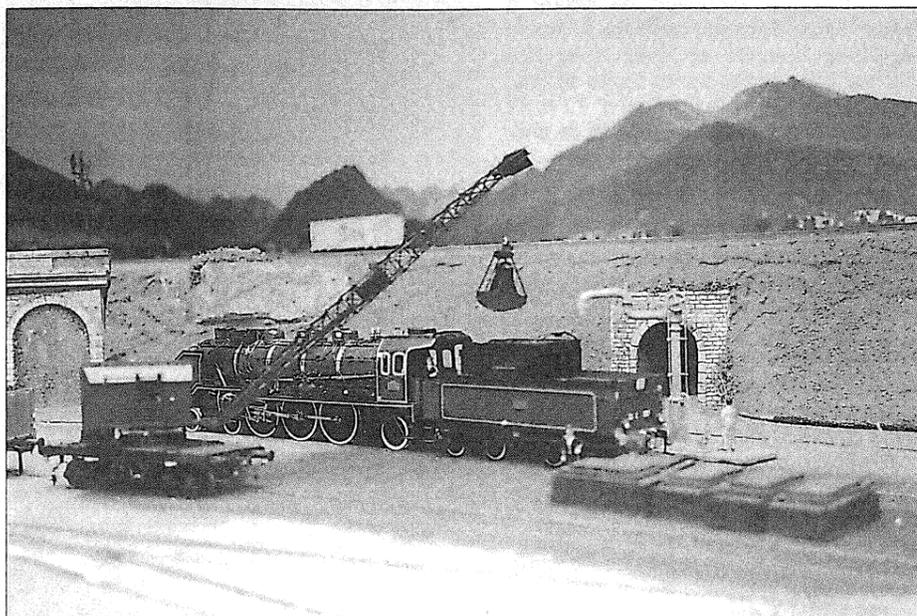
Montée et descente du godet avec ouverture automatique

Arrivé à l'assemblage du treuil (p. 14 de la notice), exécuter l'opération comme indiqué, mais sans installer les roues dentées et cliquets livrés dans le kit. Orienter le treuil de façon que le tambour goupillé sur l'axe se trouve à droite de la grue (figure 1).

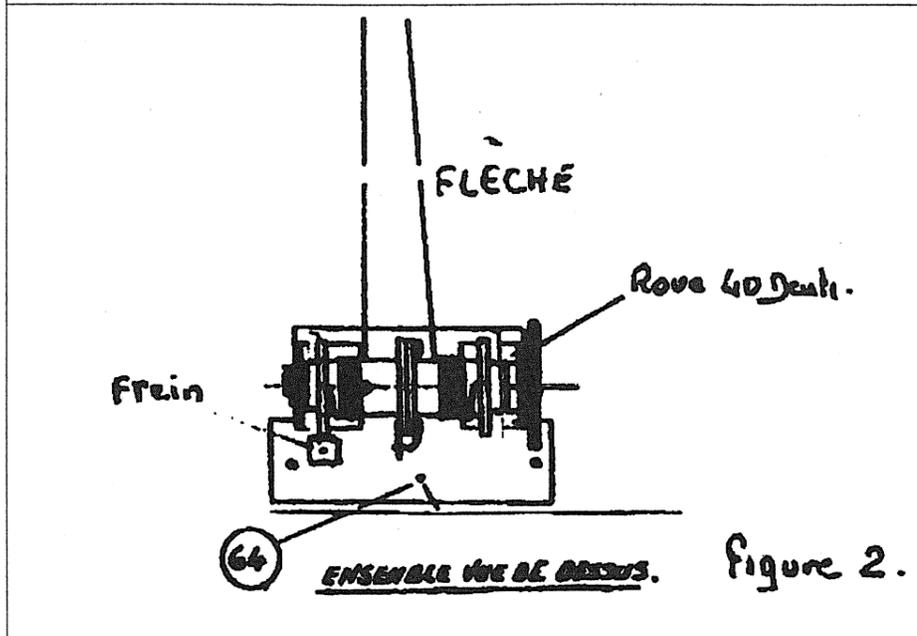
Sur l'axe 108, goupiller une roue dentée de 40 dents au module 0,5. Nous nous trouvons donc avec un tambour "fou" et un tambour solidaire de l'axe 108 appelé "tambour mené". Il y a lieu de "freiner" légèrement le tambour fou pour éviter qu'il ne tourne avec l'axe. pour cela, il faut réaliser une petite pièce en laiton ou chryso-cale, suffisamment élastique, semblable au frein du cliquet fourni dans le kit, et la positionner comme indiqué figure 2.

Sur le tambour fou, souder un petit ergot droit (3 à 4 mm environ, voir figure 1) et sur le tambour mené, faire de même en donnant à l'ergot la forme indiquée (fig. 1) de façon qu'après un tour de rotation dans un sens ou dans l'autre les deux tambours soient entraînés dans le même sens.

Le fil du tambour droit est relié à la poulie godet et le fil du tambour gauche au crochet extérieur du godet. Vous avez terminé la réalisation de la partie mécanique de l'ouverture et de la fermeture automatique du godet. A ce stade, vous pouvez contrôler manuellement.



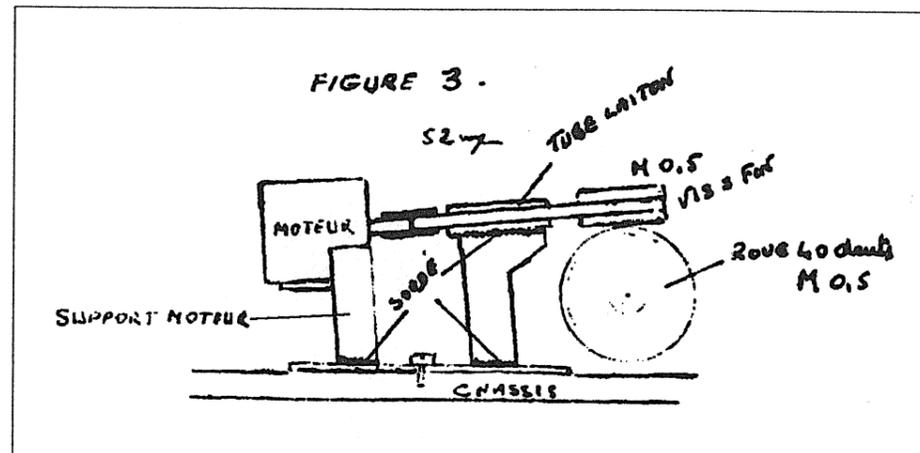
ASSEMBLER LA TRAVÉE ET COURTOIR Figure 1



ENSEMBLE VUE DE DESSUS Figure 2

Motorisation

L'entraînement des tambours est réalisé à l'aide d'un petit moteur électrique, moteur utilisé pour les mouvements lents d'aiguilles (Lemaco, Fulgurex) qui entraîne sur son axe allongé une vis sans fin, le tout guidé par un support soudé (fig. 3). Je ne donne pas de cote pour les pièces, car chacun utilisera



Mise au point

Le catalogue Kit Zéro manque sûrement de clarté. En effet, dans le dernier n° d'Histoire d'O et le n° d'octobre de Loco-Revue, la firme "TC Models" annonce un beau programme d'importation de roues "Slater's" et la mise en fabrication de roues de Ø 24 mm "qui manquent sur le marché" (dixit TC Models).

Or sur le catalogue K.Z. existent depuis facilement 20 ans cinq modèles de roues de 24 mm, soit :

- une roue à voile plein
- une roue à 8 rayons
- une roue à 9 rayons
- une roue à 10 rayons
- une roue à 9 rayons en étoile.

De plus dans Loco-Revue, J.P. Quatresous déclare "C'est bien connu, lorsqu'on construit des modèles en zéro, le plus dur à trouver, ce sont les roues".

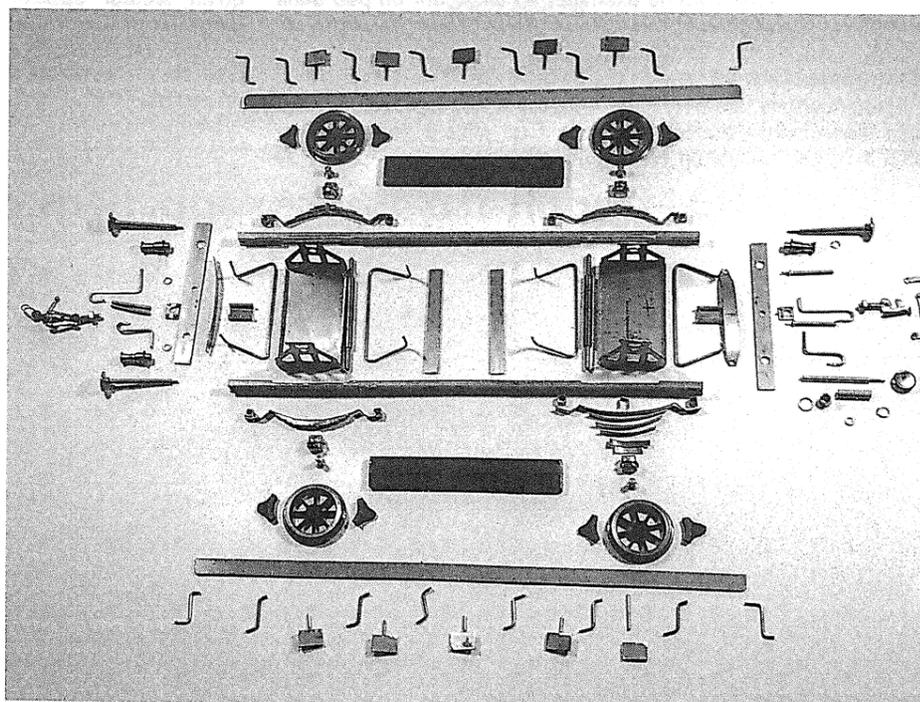
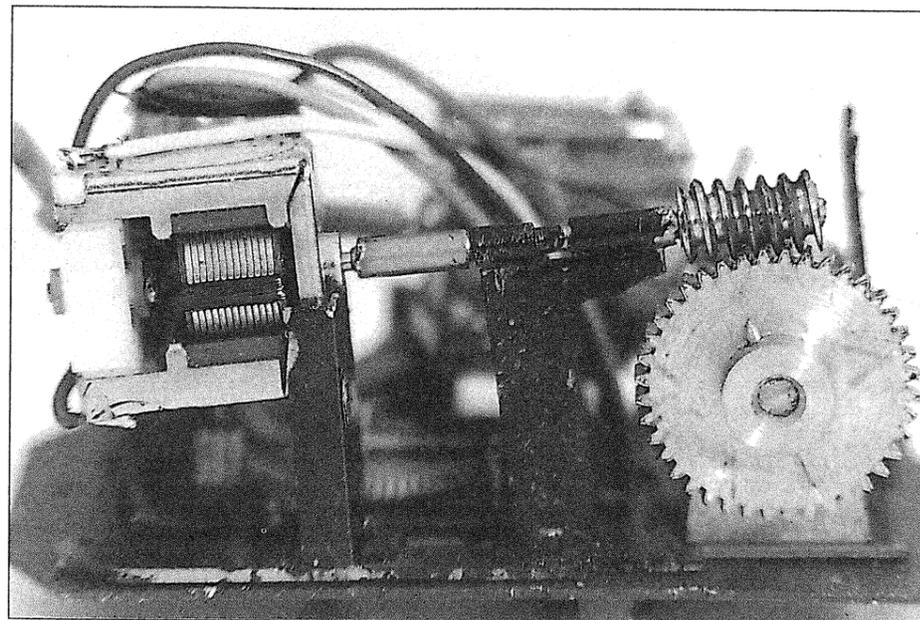
C'est vrai que l'information a du mal à circuler, car dans les fabrications K.Z., ce sont plus de 100 modèles de roues qui sont proposés. De la plus petite (13 mm, soit Ø 560 mm) correspondant aux remorques d'autorail pour la voie métrique à la plus grande (53 mm, soit Ø 2300 mm) de la Crampton. De quoi équiper pratiquement tous les types de matériel traction et remorqué du parc français.

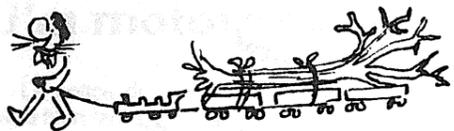
Au fait, chers amis modélistes qui construisez vous-mêmes vos modèles, ces derniers ne roulent-ils pas par hasard sur des essieux et roues K.Z. ?...

A bientôt peut-être pour d'autres mises au point.

Jean-Claude Ragot

L'ami Filoche ne fait pas que des dessins, il œuvre également... Voici l'éclaté d'un châssis de voiture P.L.M. exécuté d'après l'article de Louis Rowière.





Chargeons nos wagons Jean-Claude Ragot

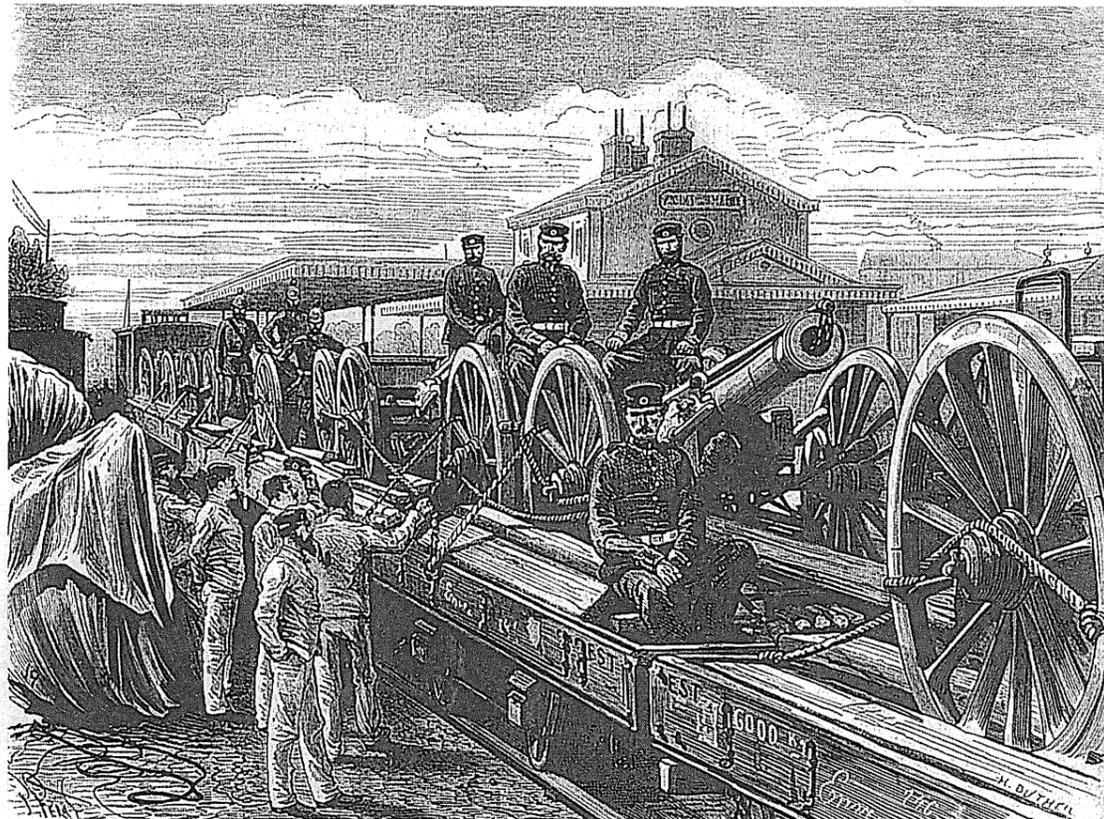
Un chargement un peu différent cette fois

En effet, Robert Lengelle nous a envoyé cette gravure qui représente le retour précipité chez elle de l'armée prussienne d'occupation après la guerre de 1870.

Le gouvernement de Thiers a réussi à régler rapidement par un emprunt national l'indemnité demandée par Bismark (5 millions de francs-or) 18 mois avant la date prévue, à la grande surprise de ce dernier. Donc, départ anticipé avec armes et bagages.

Ici, à la gare de Nogent sur Marne, chargement des canons sur wagons plats.

L'arrimage est fait à l'aide de madriers pour immobiliser les roues latéralement, des cordages réalisant le maintien longitudinal. Nul doute que la vitesse des



convois était sérieusement limitée, puisque les servants accompagnaient le matériel durant le voyage.

Nous prendrons comme exemple, en avançant un peu dans le temps, le chargement des canons de 75 après la guerre de 14-18.

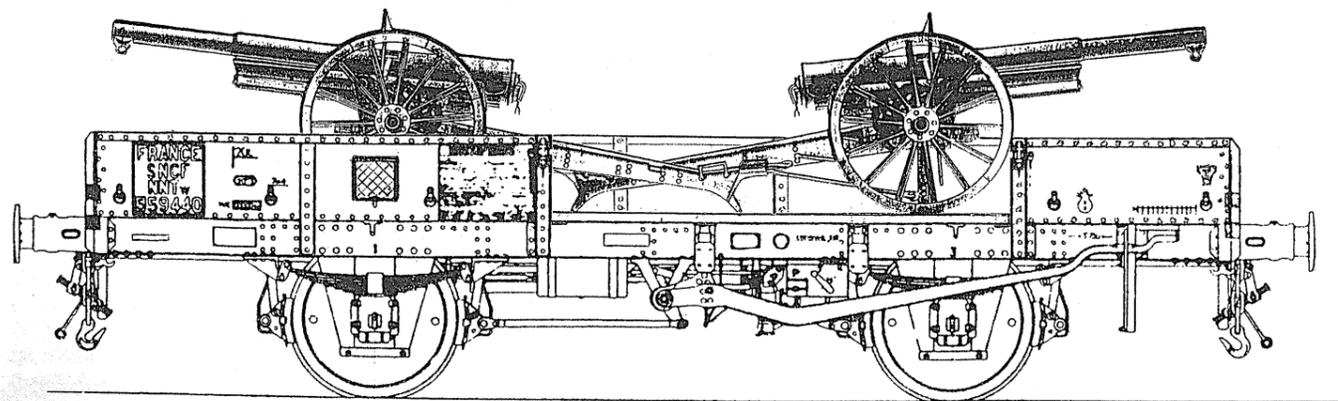
Chargement sur un wagon plat OCEM 19.

Deux canons tête-bêche, en supposant que les deux flèches sont légèrement décalées en mettant un affût à gauche et un affût à droite. Ce canon étant muni sur les roues de patins de

calage, l'arrimage pouvait peut-être être simplifié, et des cordages comme indiqués sur la gravure pouvaient suffire. Peut-être qu'un lecteur spécialiste en armement peut nous donner quelques renseignements complémentaires.

Pour les amateurs de rames anciennes, un chargement de ce type sera le parallèle aux wagons porte-chars des convois plus modernes.

Jean-Claude Ragot

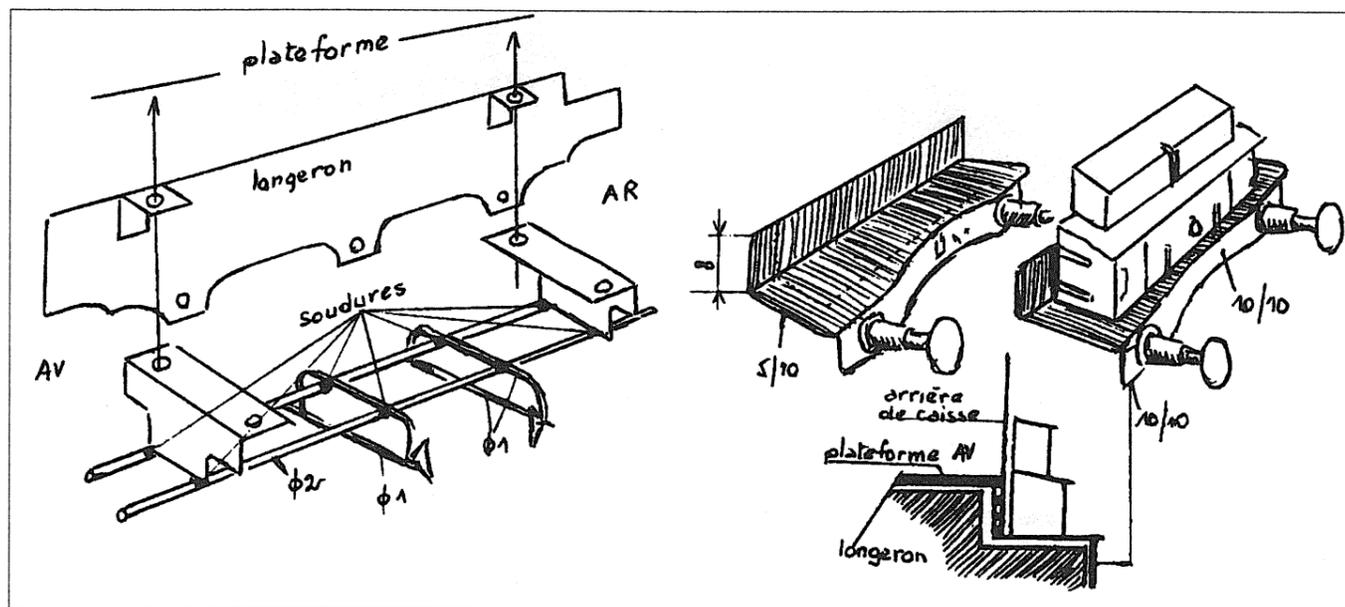
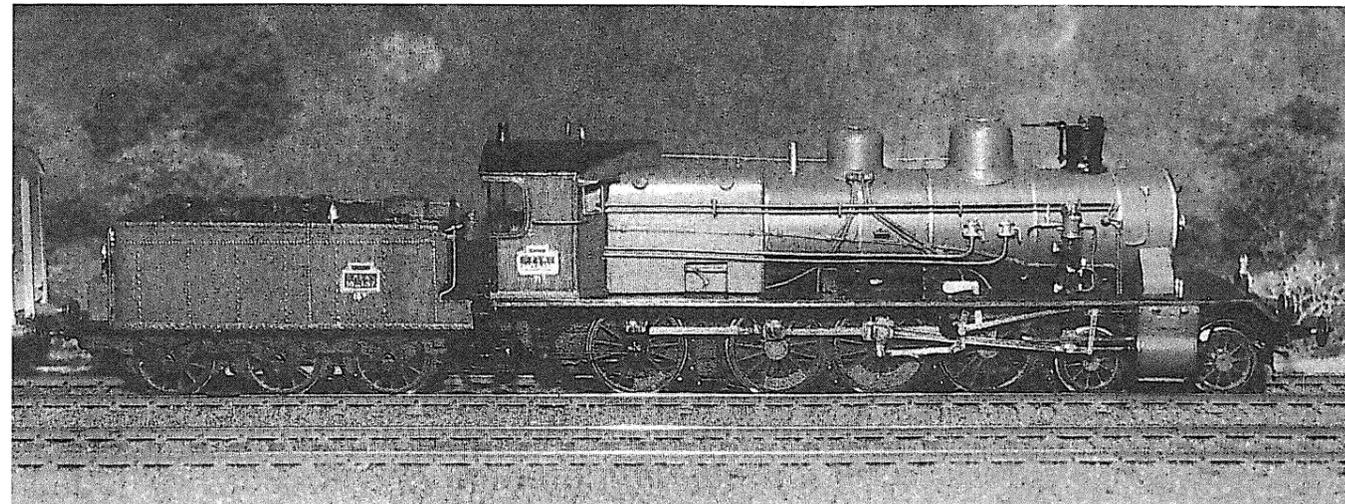


Hausse mobile ouverte

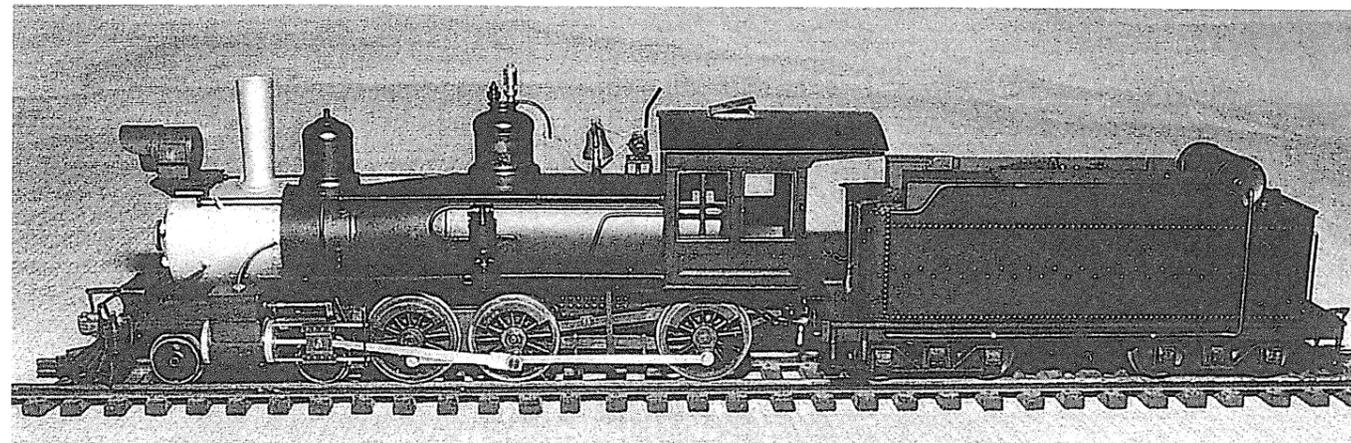
LA 240-A P.L.M.

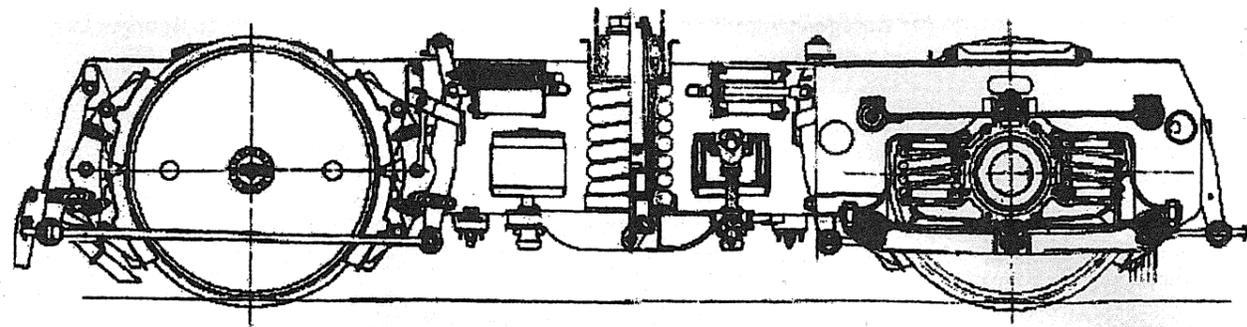
Louis Rouvière

Ce complément nous est parvenu trop tard pour sa publication dans le précédent numéro...



Une américaine en métrique réalisée par Robert LENGELLE





Comment souder deux pièces entre elles parfaitement d'équerre

Matériel nécessaire :

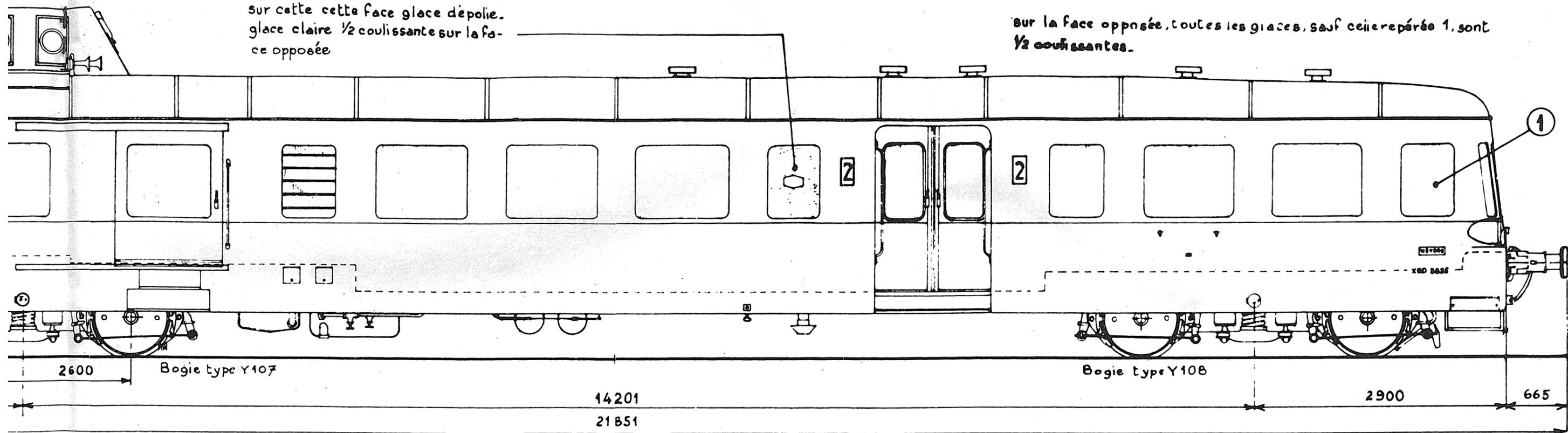
- Une plaque métallique indéformable (sert de support)
- Un gros serre-joint (pour fixer la plaque sur l'établi)
- Un jeu de petits serre-joints
- Un jeu de pinces
- Une règle alu de 2 x 2 cm minimum
- Un jeu de cales de différentes épaisseurs (chutes de laiton)
- Un chalumeau (mini Camping-Gaz ou autres).

Fixez en bout d'établi votre plaque métallique à l'aide du serre-joint (ou d'une autre fixation). Posez votre pièce sur la plaque, bloquez-la avec une pince. Positionnez contre celle-ci la règle alu, qui sera maintenue sur la plaque avec deux petits serre-joints. Posez contre la règle alu votre deuxième pièce, bloquez-la avec une pince. Vérifiez que les deux pièces sont bien d'équerre et soudez.

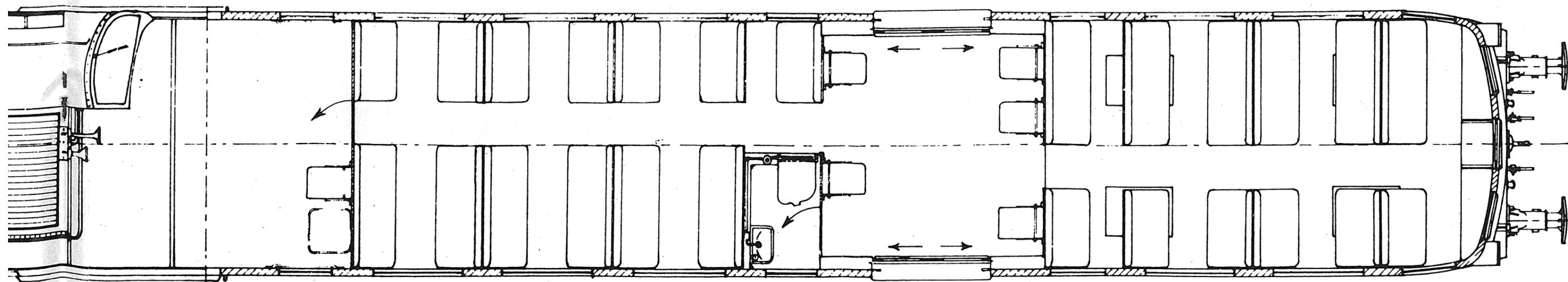
Jean-Pierre Bout

sur cette face glace dépolie.
glace claire 1/2 coulissante sur la face opposée

sur la face opposée, toutes les glaces, sauf celle réparée 1, sont 1/2 coulissantes.



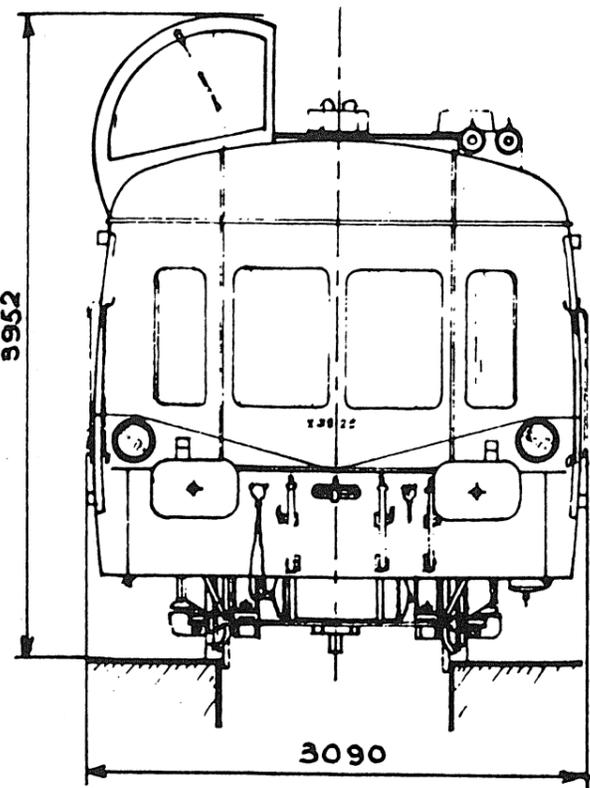
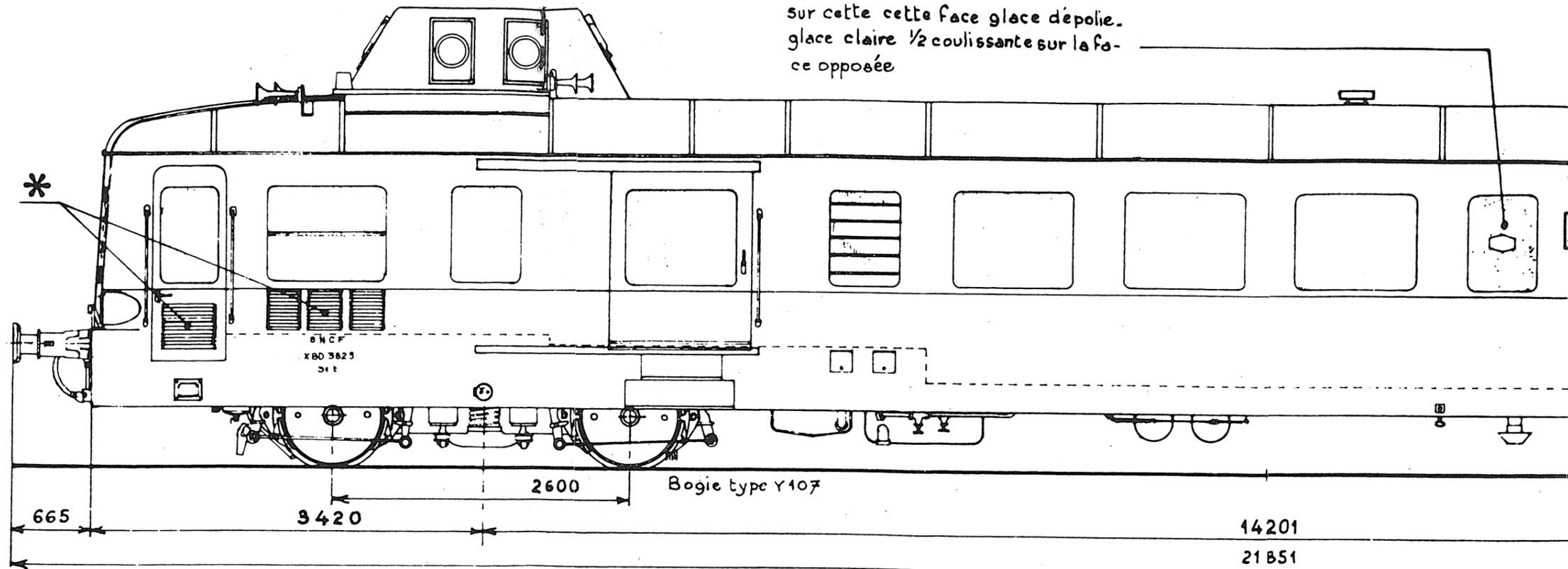
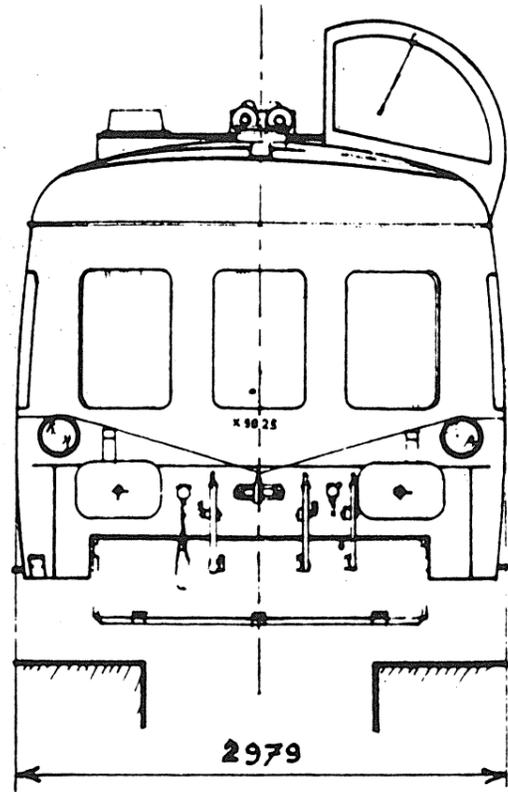
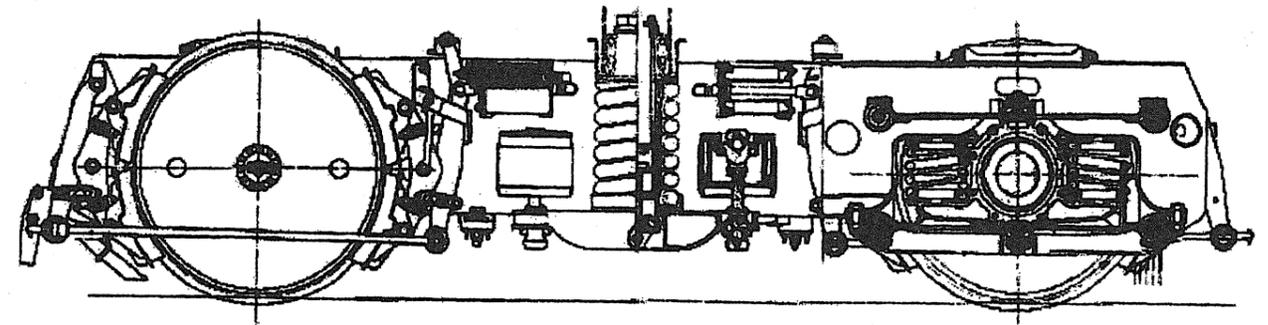
existent sur les 2 faces. Celles sur les portes ont été supprimées sur certains autorails



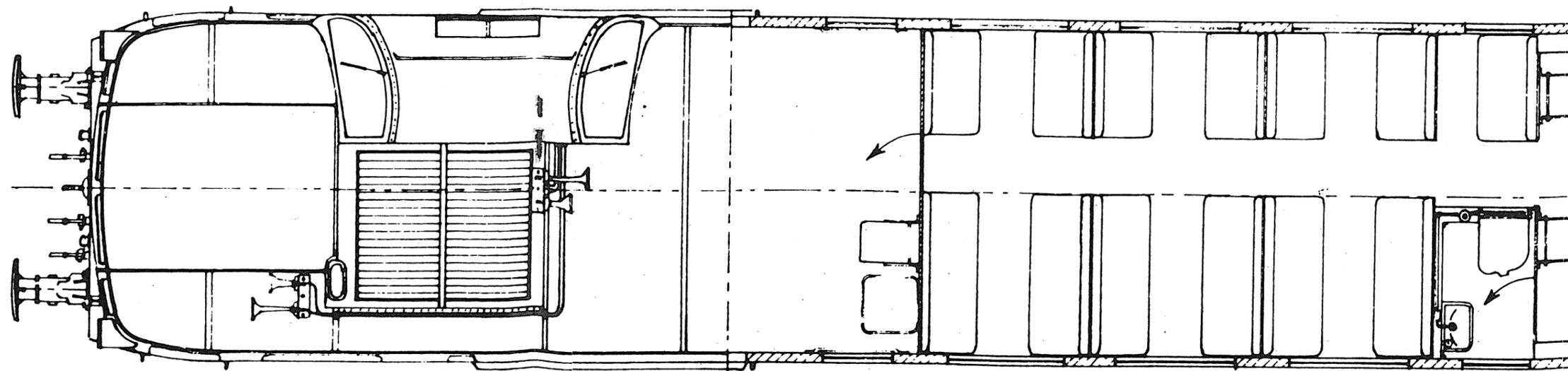
Construction d'un autorail PICASSO

Jean-Pierre BOUT

Ci-contre : vue de côté et demi-coupe du bogie. Remarquer à droite le système de maintien des boîtes par deux lames de ressort horizontales. Peut-être une idée à creuser ?
D.B.



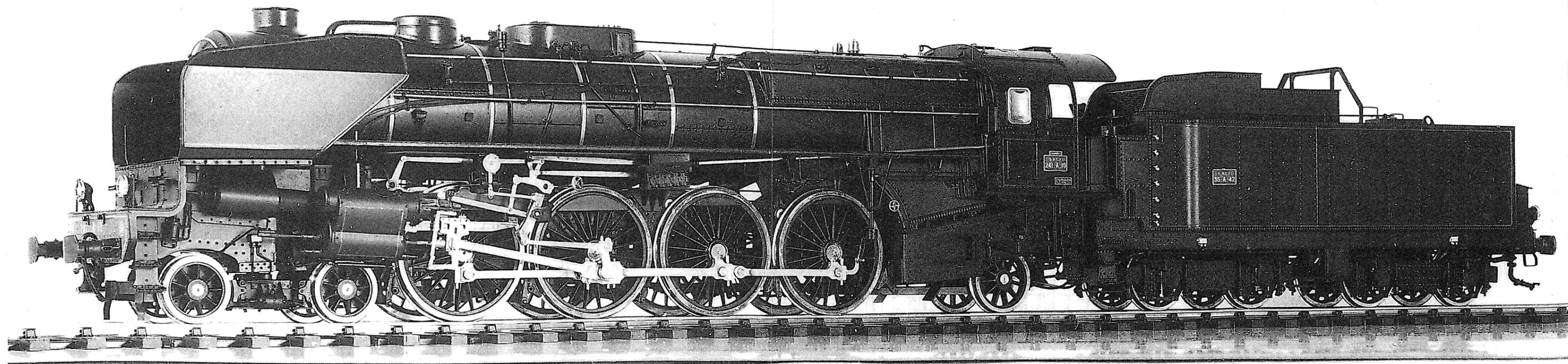
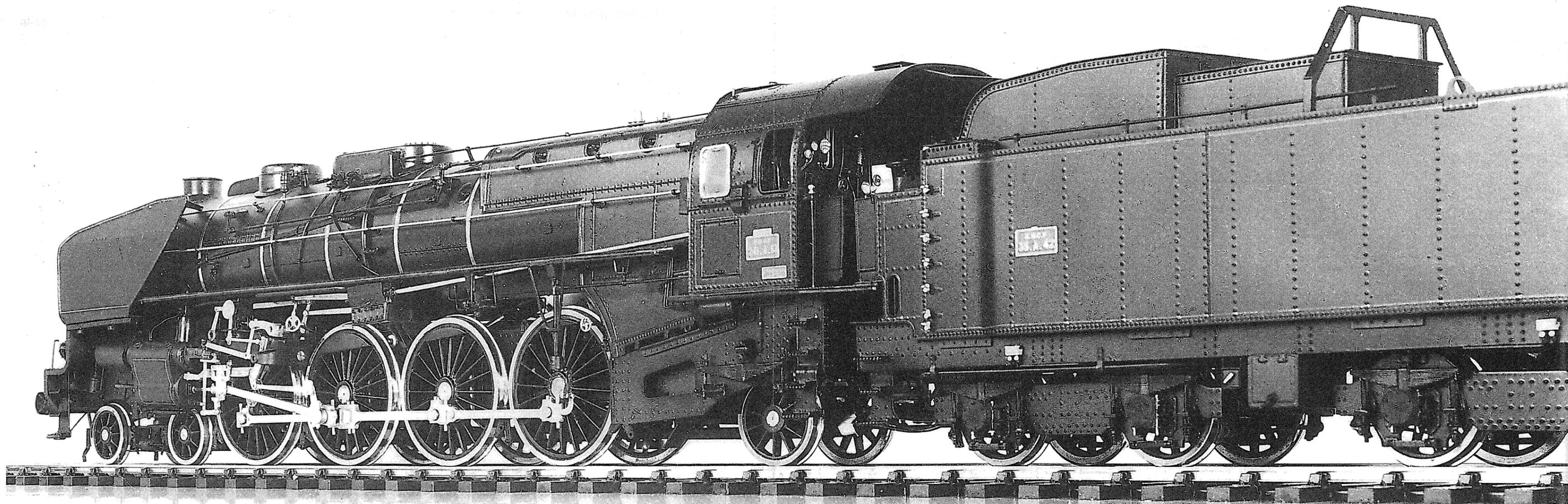
* Ces grilles existent sur les 2 faces. Celles sur les portes ont été supprimées sur certains autorails

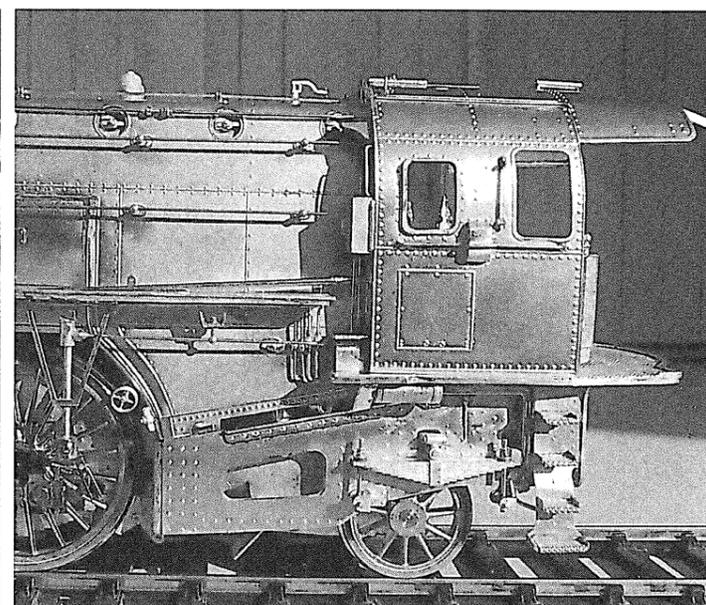
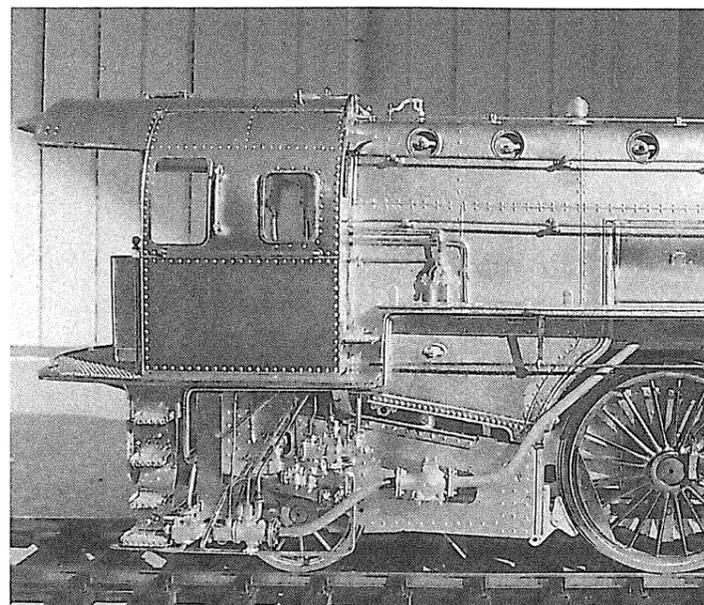
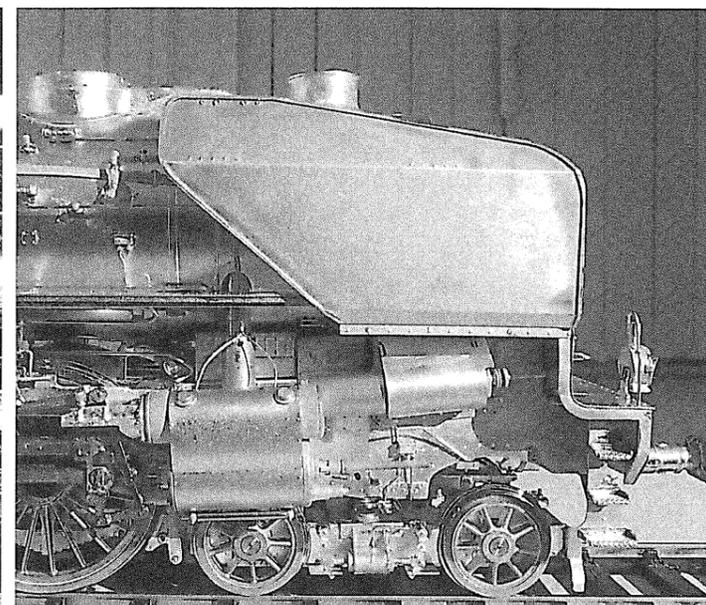
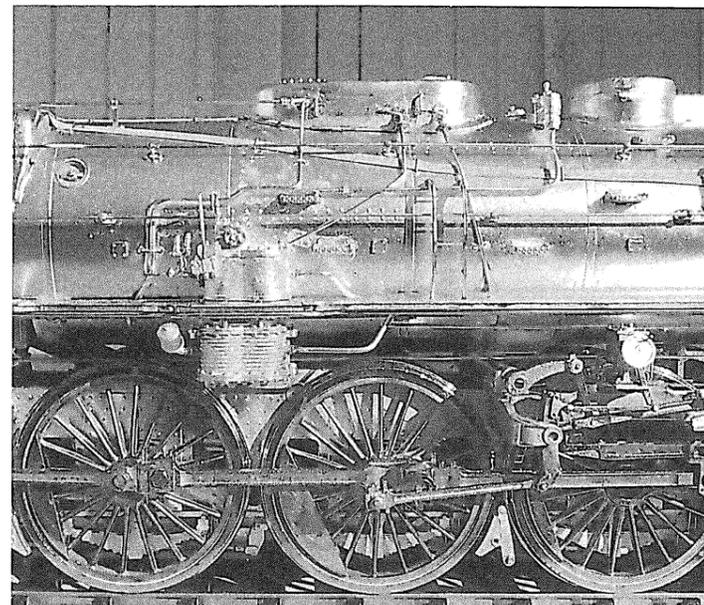
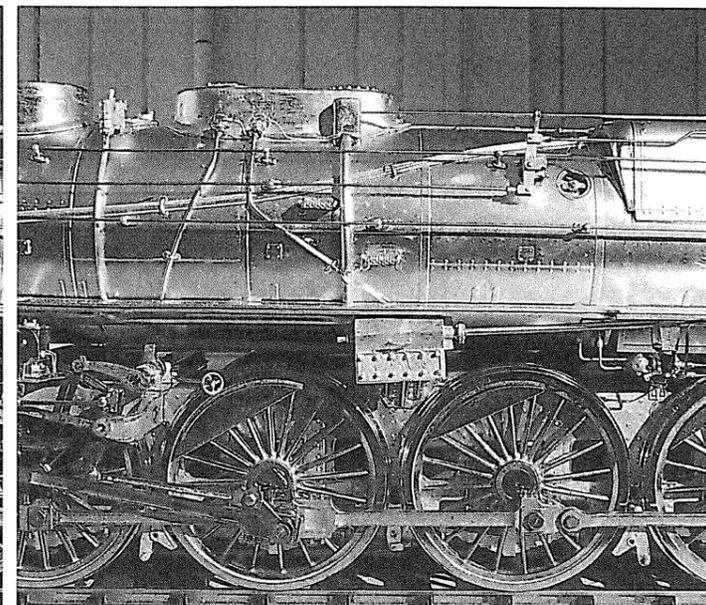
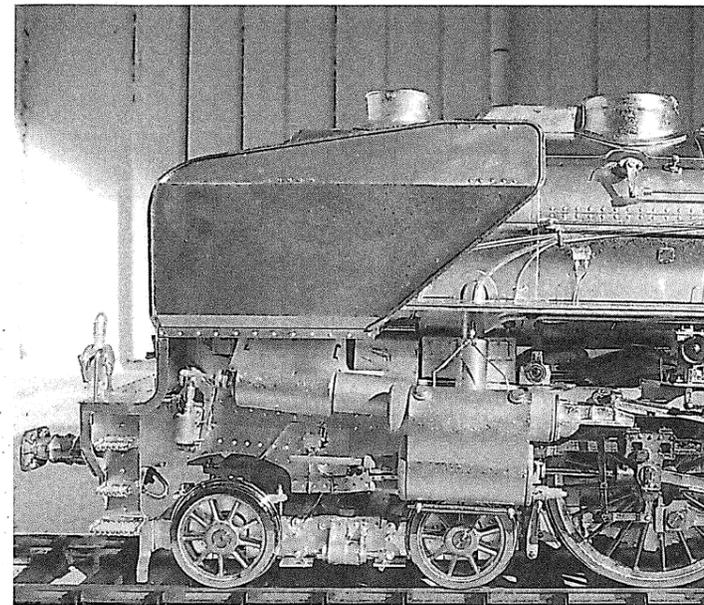
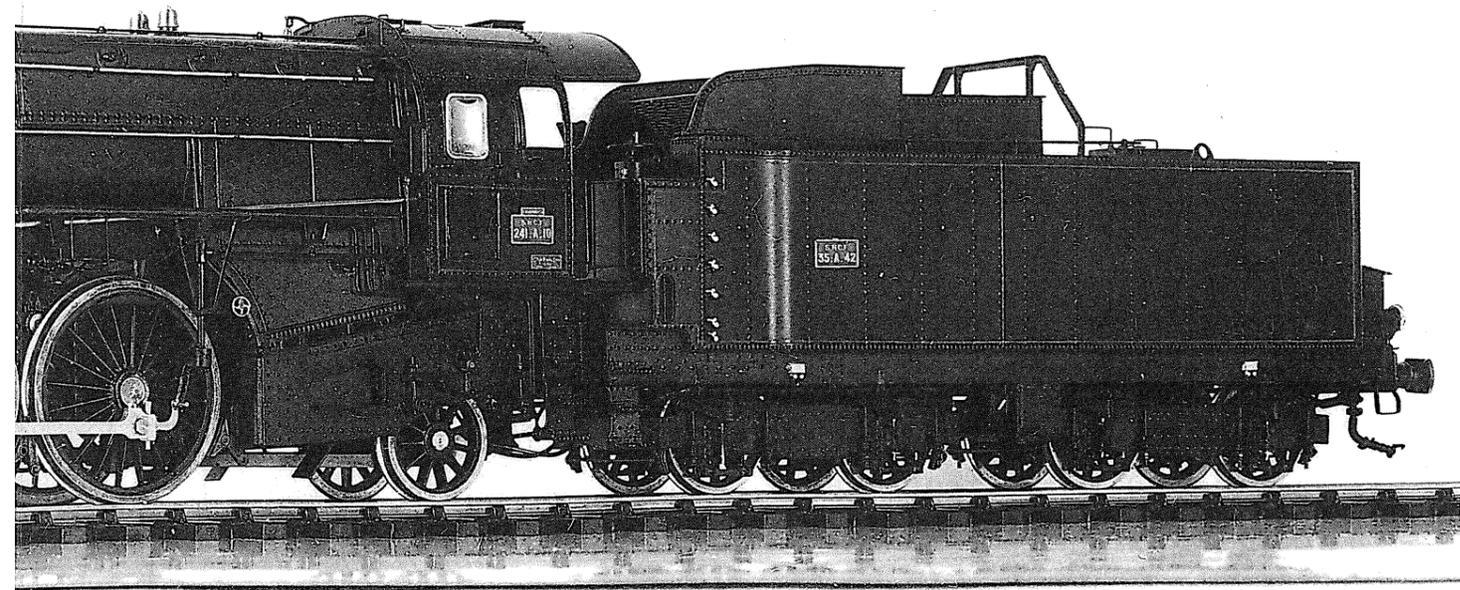
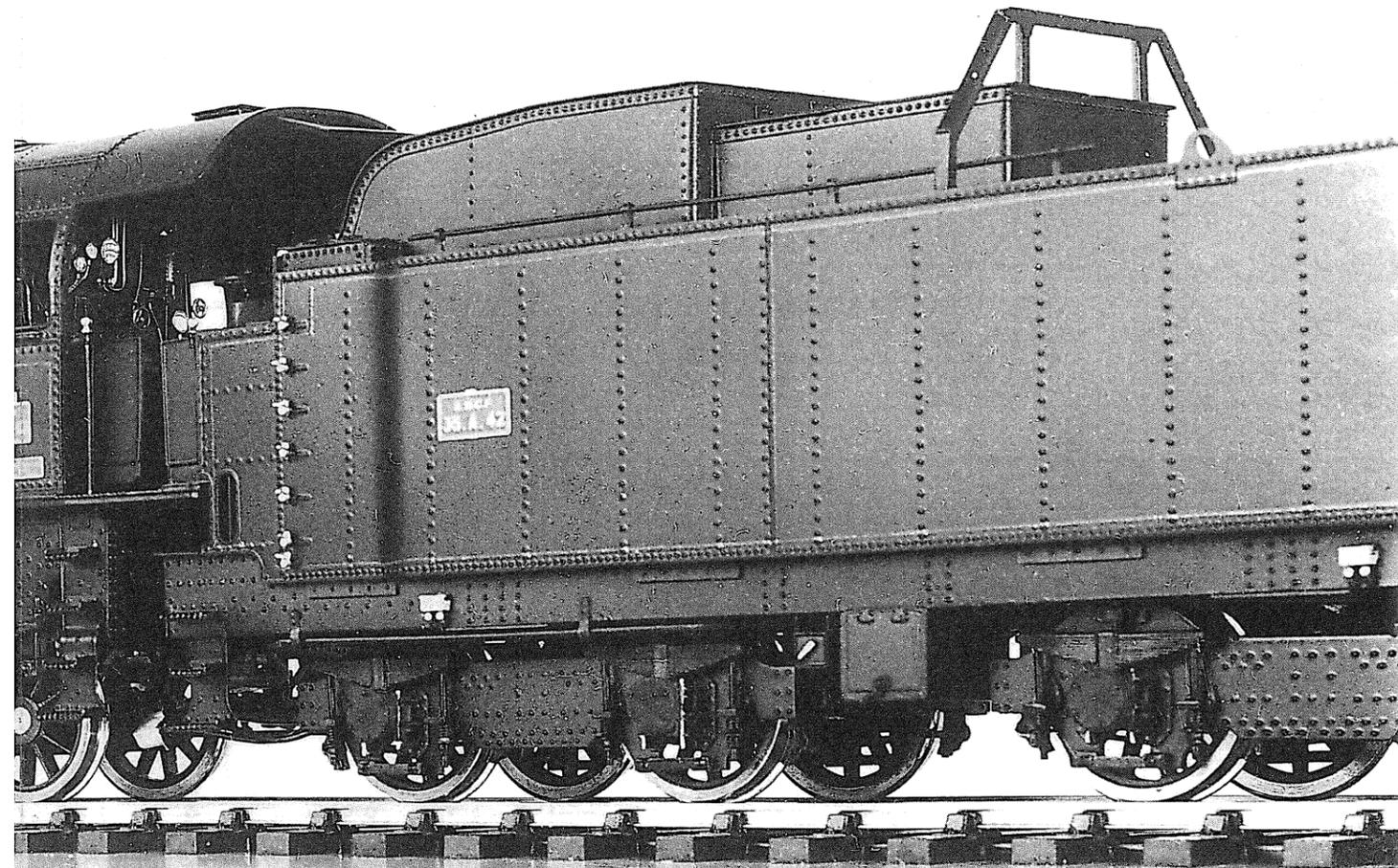


Les 241-A JCR

Cela fait un moment que nous réclamons des photos de ces machines.
En voici enfin ! Ci-dessous : montage X, photo X, Collection G. Laurent.

Page de droite : modèle monté par Georges Laurent pour un client qui la voulait non peinte. Photo Georges Laurent





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

Jean-Claude
Ragot

(Suite du n° 85)

Construction d'un essieu coudé monobloc

Exécuter un essieu coudé monobloc nécessite évidemment l'utilisation d'un tour à métaux, mais aussi de bien maîtriser le tournage. Si votre expérience est limitée sur ce sujet, nous ne pouvons que vous recommander de lire ou de relire "le tour à métaux" par Jean Prévotat dans les numéros 49, 50 et 51 d'Histoire d'O (disponibles chez Jacques Archambault), ainsi que les articles de Robert Roigt dans Loco Revue (autour du n° 600).

Nous ne décrivons que l'essieu coudé à flasques circulaires, donc non équilibré (fig. 1). Il est toujours possible de réaliser les autres configurations (n° 85, pp. 16 et 17). Les flasques circulaires servant d'ébauche dans ce cas auront un diamètre circonscrit à la forme recherchée (fig. 2). Le détournage se fera après usinage. Mais attention, cela peut augmenter considérablement le diamètre des flasques jusqu'au diamètre extérieur de l'ébauche.

Détermination des cotes de l'ébauche

Diamètre : il est choisi par l'inscription de l'essieu dans le cercle circonscrit, plus une petite marge (fig. 3).

Longueur : aux extrémités de l'essieu terminé, il faut prévoir deux flasques qui seront supprimées par tronçonnage en finale. Ces flasques recevront les points de centre pour l'usinage (fig. 4). En effet, ce genre de travail doit être exécuté entre pointes avec toc d'entraînement, car l'axe de rotation de la pièce changera en fonction des axes des tourillons et des excentriques.

Nous prendrons comme exemple de réalisation un essieu coudé muni de deux excentriques, pièce courante sur beaucoup de machines (Pacific Etat 501 à 583, Nord 3.1151 à 3.1170 et 3.1200, P.O. 4500 et 3500 etc...) dans leur configuration d'origine. Certaines comme la série Nord ont d'ailleurs conservé cet essieu alors que d'autres ont été munies par la suite d'essieux auto-équilibrés (en général polyblocs).

Contrairement à la construction polybloc décrite dans le n° 85 où les excentriques avaient leur course réduite à 2 mm à cause du trou de passage de l'axe de diamètre 6, dans la

Dessins éch. 0 x 2

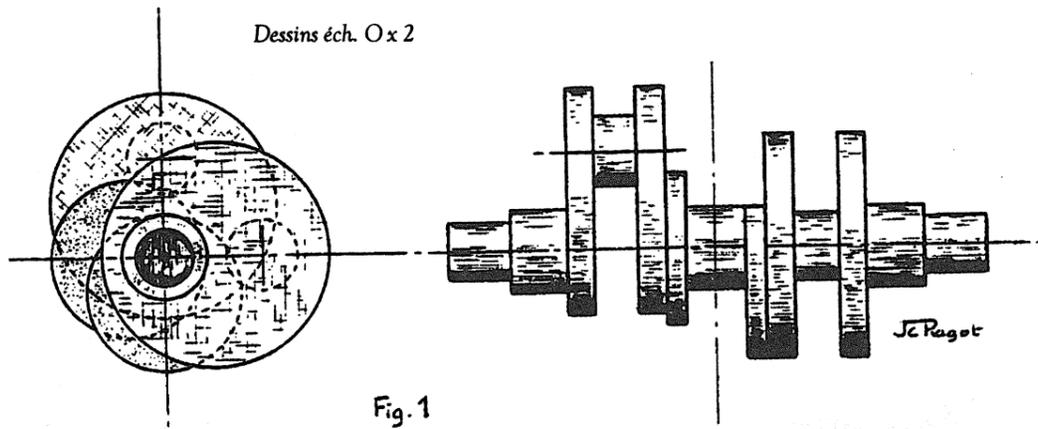


Fig. 1

version usinée nous passons à 5 mm (excentration 2,5 mm), ce qui est d'ailleurs indispensable comme nous le verrons par la suite pour réaliser le pointage des centres d'usinage avec suffisamment de matière entre chaque repère.

Nous possédons maintenant notre ébauche en acier qu'il va falloir pointer et usiner. Pour vous familiariser avec cet usinage, il est peut-être préférable de réaliser une première pièce en laiton afin de ne pas tout de suite mener de front les difficultés des opérations et un métal plus délicat à travailler. La pièce en laiton terminée correctement vous servira d'exercice préparatoire que vous pourrez exposer sur un petit présentoir. Vous ferez ensuite la même en acier, qui elle sera cachée dans le châssis de votre machine.

Choix du métal

Il entre sérieusement en ligne de compte dans l'exécution d'une pièce complexe. Pour le laiton, pas de problème, un laiton de décolletage UZ 39 Pb2 fera l'affaire. Par contre, pour l'acier, il faut de préférence un acier mi-dur XC 45 qui a de bonnes qualités d'usinage et une rigidité suffisante pour un usinage avec des moyeux déportés obligeant à ne pas trop serrer les pointes de tournage afin de ne pas trop déformer la pièce.

Vous pouvez le réaliser également, en prenant plus de précautions, dans un acier de décolletage au soufre XC 10 F3 ou un inox de décolletage. Pour les pièces en acier, il est indispensable d'utiliser de l'huile de coupe.

Dans le prochain n° : pointage et usinage.

J.-C. Ragot

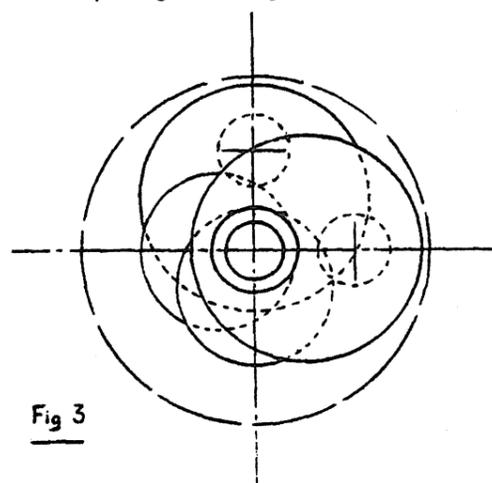


Fig. 3

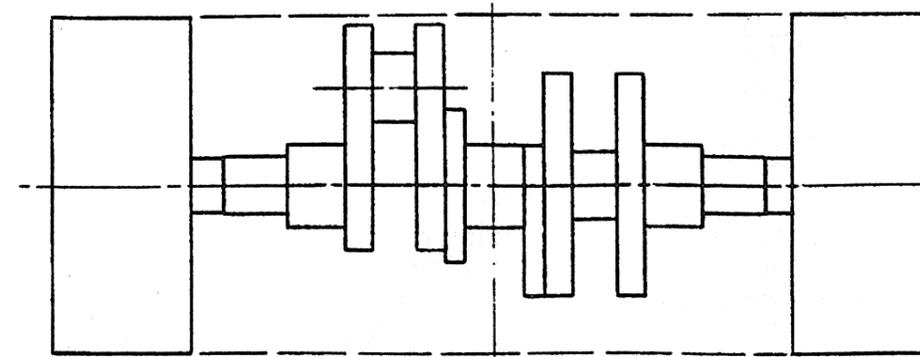
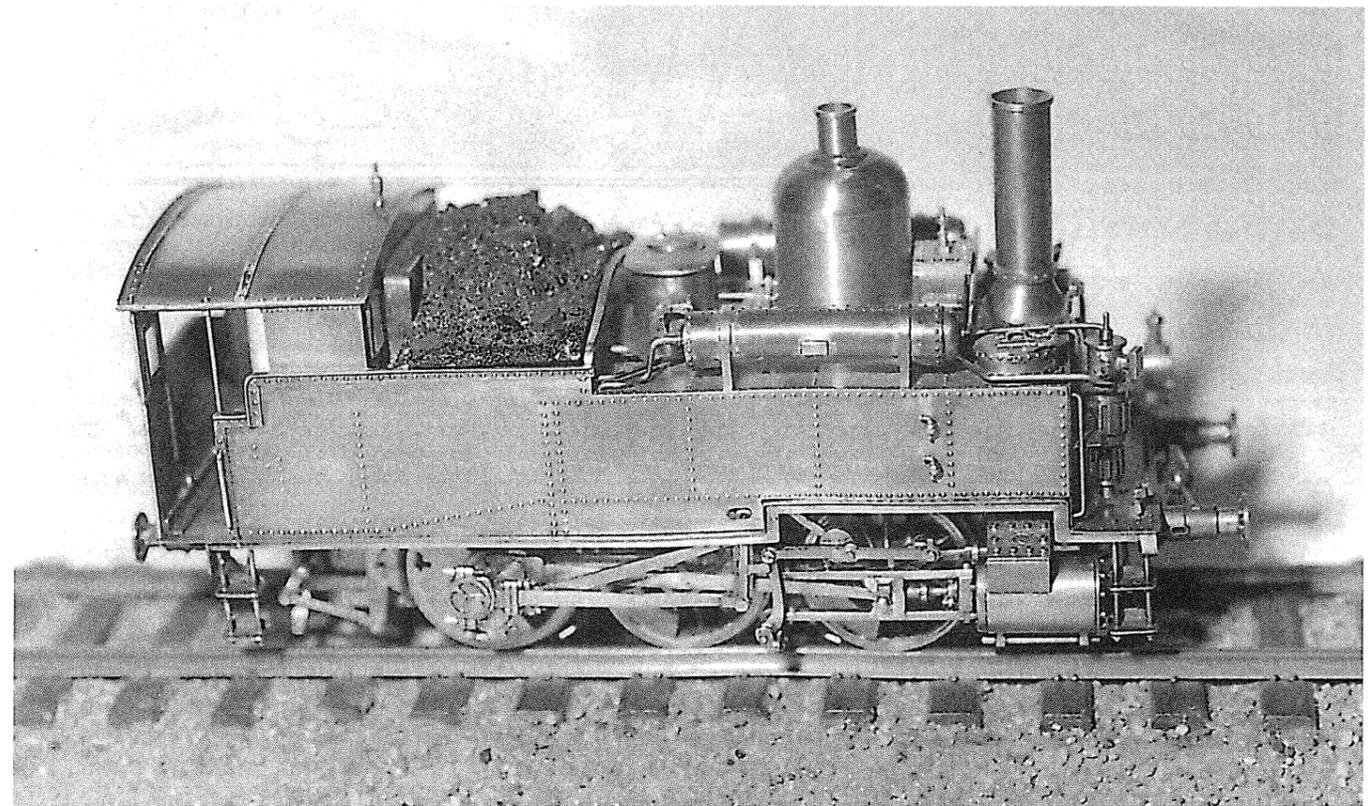
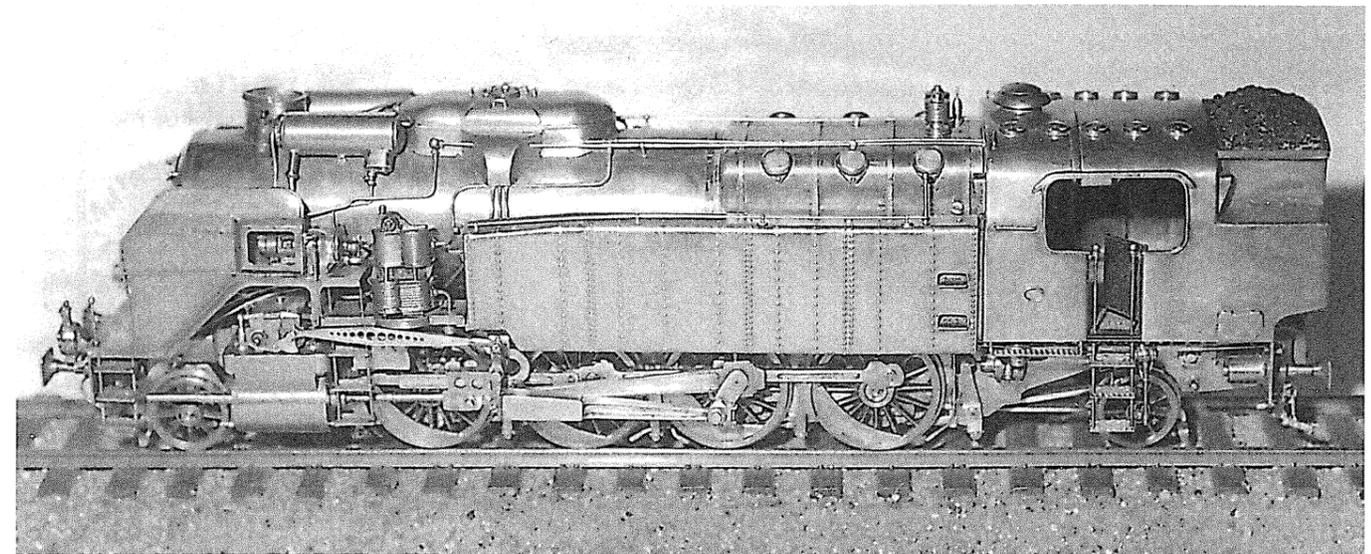


Fig. 4

Le coin des chefs d'œuvre...



Voici deux machines construites par Jean Boutillon.

L'écurie de onze locomotives, réalisées en laiton avec le minimum de pièces commerciales (roues, motoréducteur et quelques pièces KZ) témoigne d'une belle maîtrise de la conception et de la construction.

Admirez entre autres sur ces deux modèles la distribution par excentriques sur la 030-TA de l'Ouest et la distribution Cossart sur la 4-1200 Nord.

Vous qui affectionnez aussi la construction personnelle, envoyez-nous également des photos de vos réalisations. Ce sera un plaisir de les admirer dans la vitrine d'Histoire d'O.

Jean-Claude Ragot

LA GAZETTE NOV 2000 D'EXPOMETRIQUE

Grosse affluence, tout le week-end, au stand d'HISTOIRE D'O.
En effet le rédacteur en chef étrennait son nouveau costume confectionné dans un matériau dont nous n'avons pu savoir, pour des raisons bien compréhensibles de secret industriel, la composition exacte.

Toutefois un expert de notre coterie pense qu'il s'agit d'un savant mélange de Kevlar et de matériaux composites, mais le secret de son efficacité reposerait essentiellement sur une fine couche de "protectus sensibilis résistus" matière provenant de la réduction d'une dédoction de plantes équatoriales, opération effectuée bien sûr dans un vieux chaudron. Sa couleur : vert SNCF années 50 (pas de polémique sup). Sied à merveille au teint du rédacteur.

Le plus étonnant est que l'habit protège efficacement des critiques acerbes, des attaques déloyales de grands yakas, des polémiques virulentes. Il résiste également aux querelles oiseuses et aux remarques sarcastiques.

Notre rédacteur en chef pourra ainsi poursuivre sa tâche difficile et souvent ingrate en toute sérénité pour le plus grand bien de notre journal bien-aimé.

Robert FILOCHE



EXPOMETRIQUE 2000

Rodolphe Sabiron
Daniel Berthélemy

17-18-19 novembre 2000 : le rendez-vous annuel, l'Incontournable Expométrie... Bien tardif cette année pour faire notre rapport dans les temps. De plus, Jacques Archambault, dont nous apprécions tant les comptes-rendus, ne désirait pas s'en charger cette année. Affolement à la rédaction... Heureusement, Rodolphe Sabiron a accepté de réaligner pour nous le tour de l'exposition. Nous rendrons uniquement compte ce mois-ci, par ordre alphabétique et en espérant ne pas oublier trop de monde, des nouveautés artisanales, nous réservant de présenter les réseaux dans un prochain numéro. Nous espérons que les quelques photos présentées vous permettront de patienter.

Que dire encore ? L'accueil chaleureux des organisateurs, la foule du samedi, le tuyau, juste au dessus de nous, sur lequel se condensent de grosses gouttes jaunâtres qui finissent sur nos crânes... Les amis agglutinés autour du stand, la joie d'avoir enfin devant soi ceux dont on ne connaissait encore que la voix ou l'écriture. Louis Rouvière avait apporté sa 240, Robert Filoche son wagon atelier Ouest et des voitures construites d'après l'article de Louis. Robert me disant qu'il aimerait bien parler à Louis, alors qu'ils étaient épaule contre épaule... Eh ! oui, ils ne s'étaient jamais rencontrés encore... Et on repart le dimanche soir bien fatigué, mais avec l'impression de servir un peu à quelque chose...

Ci-contre : les fumigènes étaient à l'honneur cette année sur le réseau du Rambolitrain

ABE : diverses grilles et rambardes photo-gravées ; une finesse exemplaire.

AMJL : disponibles (selon stock) : 040-TC, C't ex P.L.M., poteaux caténaires types Paris Lyon et unifiés ; projets en cours : 5-240-A, fourgon DP 3essieux ex P.L.M., voitures C'f et C'f', locotracteur Y-2400, autorail X-2800 ; ultérieurement sont envisagés 230-C, 242-TC ex P.L.M., X-2400, X-3800 et remorques, voitures diverses (C10ty...).

Architecture de France : pas de nouveauté spécifique en O cette année, mais de merveilleux bâtiments faits à la demande...

Atelier Debelleye (6 rue Debelleye 75003 Paris tél. 01 44 78 03 14) : toujours ces superbes accessoires principalement en métal blanc ; parmi les nouveautés 2000, compresseur, pressoir, grue roulante métrique, tracteur à chenilles Renault HI...

Backwoods : chemins de fer industriels en Oe avec grue télécommandée chargeant des berlines. Méga-top ! Disponible 2001.

Carmina : 66000 : cabine et finitions dans 4 à 6 mois. Poteaux 1500 V disponibles (poteau simple 250 F).

CMF : couvert type "ferry", couvert G3, couvert à primeurs Standard D, tombereau Eaos, tombereau bûché Tas 1650 F ; fourgon M, 1700 F, citerne 2 essieux en plusieurs décorations ; qualité de reproduction moyenne, mais pas chers.

Elettren : UIC vert 1^{ère} classe disponible (ancien ou nouveau



marquage), 5000 F ; pour 2001, 2^{ème} classe, B7D, restaurant rouge.

Gécomodel : Peut-être une réédition de la Gmeider en Oe ; et toujours les accessoires en métal blanc.

Gutelle (nouvelle adresse : 1 rue du Château 56690 Landévant - tél. 02 97 59 93 13) : étude de marché pour la mise en production de la Romilly (25 modèles minimum pour la fabrication en série.

Haxo : une pléiade de nouveautés : locotracteur Y 2400, autorail Standard, remorques Decauville, wagon couvert OCEM 19 à guérite ; ce sera le dernier wagon en kit, les suivants seront livrés montés, avec en premier lieu une citerne 3 essieux (3600 F) ; containers, véhicules routiers (Citroën P45, tracteur 55, tracteur Renault années 50), accessoires de décor : portes, transfo EDF, P.N. à barrières roulantes...

Hobby Technik : B4Dt métallisée ex P.O., Z 4400 P.O.

Huet : une nouvelle mouture du plat OCEM 19 avec un

Détail de la grue Jarry

châssis complet en profilés, disponible en 2001. Toujours les peintures etc...

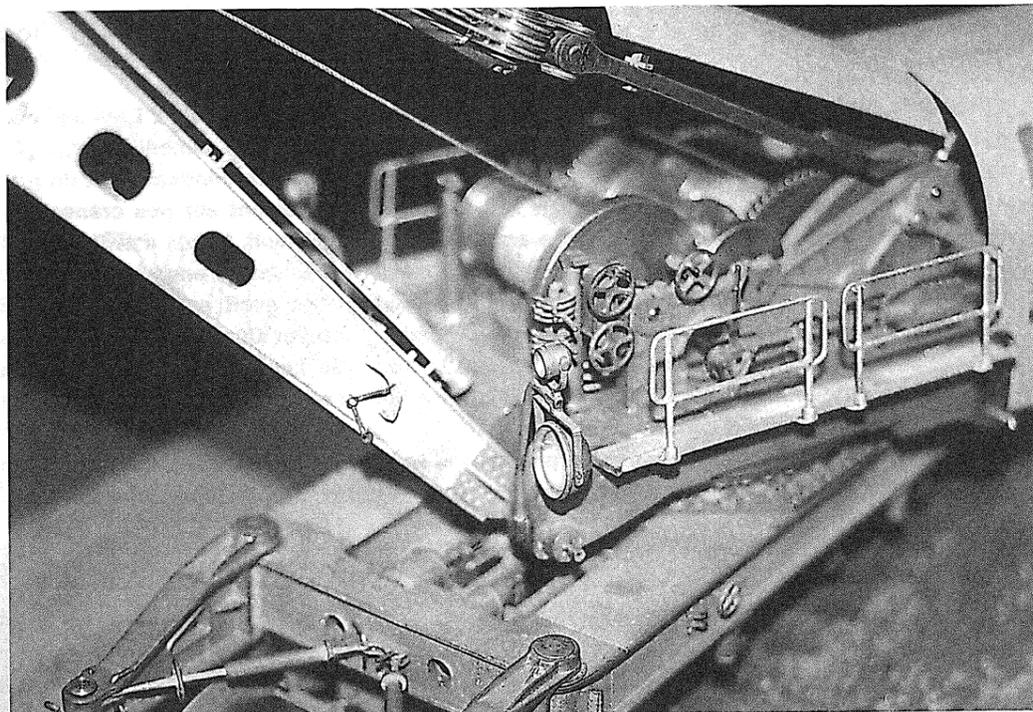
Interfer : verts 306 et 301 (celtique) exacts (nouveau) ; 2 nuances gris-bleu exactes pour les 12000, 13000, 14000, 14100 ; aéroglyphes made in France, double effet à partir de 595 F ; papier imprimé brillant "Attention caténares".

Jarry : la superbe grue est enfin terminée. Tombereau Tow, tombereau à toit coulissant, marquages français, charrette à vélos, levier d'aiguille, contrepoids de transmission funiculaire etc...

JCR : nouveauté : trémie Eds (2 essieux, 1963) ; livraison 1^{er} set Pacific P.L.M. et 230-K.

Kairos (17 rue de Douchy 45220 Chuelles - Tél. : 02 38 94 06 75 Fax : 02 38 94 29 26) : kit de moulage en résine, avec tous les accessoires nécessaires. PVC expansé, facile à graver (ou plutôt à estamper), léger, solide ; une solution de plus pour les décors.

Kit Zéro : présentation de la gamme traditionnelle de roues, avec maintenant les roues à toile nervurée en Ø 0,920 et 1100 (21,5 et 25,5) montées sur les bogies des rames Z-23000 de la ligne de Sceaux étudiée par le Cercle du Zéro (Gérard Petit). Voir bulletin du Cercle n° 49 pp. 30-31. Également les panoplies de pièces détachées figurant au



catalogue et le quatrième set de la 140-C en cours de réalisation (tablier avec ses équerres de fixation, marchepieds, supports de chaudière, porte de boîte à fumée (3 modèles), abri, tampons etc...). Nous en reparlerons quand les livraisons débiteront.

La Régordane : une nouvelle série (l'Âge du fer) de superbes cassettes consacrées aux anciens réseaux. Tome 1 : l'Ouest, 1947-48.

Loco-Diffusion : Om, autorail De Dion ML, 1^{er} set disponible, 2^{ème} set en janvier. Vous pouvez déjà attaquer le viaduc des Rochers Noirs pour lui offrir un cadre digne de lui... Projet de voitures express P.L.M. 3 essieux.

Lombardi : la 72000 est vraisemblablement repoussée, vu l'ampleur de l'étude. Pour dans trois ans une grosse nouveauté : la 242-TA ex P.L.M.

LSL : Duton doit terminer la 141-C en zéro.

Lucchini (Via Rosta

Une de Dion ML sur le viaduc des Rochers Noirs, image dédiée à ceux qui ont rêvé devant certaine photo de L.M. Vilain et qui me comprendront... Ce n'est pas bien sûr le modèle Loco Diffusion, mais l'arrière plan, à toute petite échelle, d'un module en Om présenté par le GEMME, et dont j'ai oublié de demander l'auteur (merci de nous l'indiquer si possible).



Le wagon atelier de Robert Filoche (présenté il y a quelques années dans H. d'O).

Lucchini (Via Rosta 25 - 10143 Torino (It.) Fax : +39 02 700405672) : BBB E 656 italienne, excellent rapport qualité prix.

Mauduit : La livraison de la 2CC2 Maurienne est en cours ; 230-D, Gs tout montés, livraison en 2001.

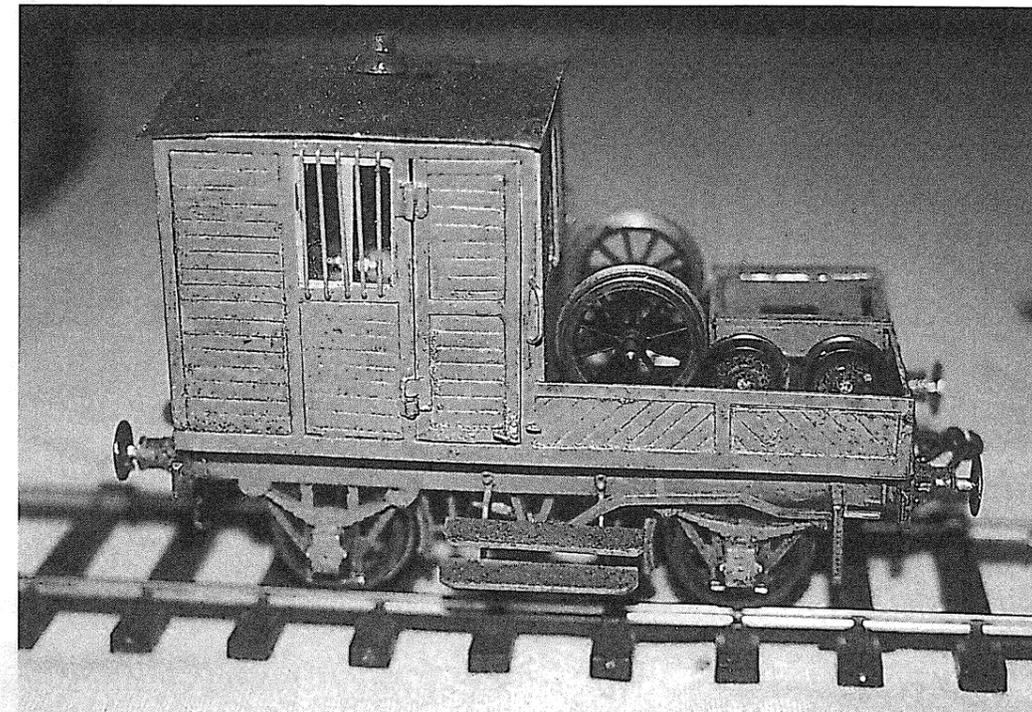
Multirex (z.a.c. des Châtaigners, 28 rue Condorcet 95157 Taverny cedex) : micro-chalumeau Grandjean, complet avec bouteilles 950 FF.

Petits Trains de France (Robert R. Davis, 60 Brymore Close, Presbury, Cheltenham Glos GL 523 DY G.B.) : Bourbonnais 6000 F, Crampton (montée 9000 F), tout en photogravure, très correcte.

RGLP : nouveautés 2001 : Ty A³B⁵, fourgon Romilly en marque UIC ; tout le programme toujours disponible, avec règlement à la livraison.

Semblat : sets 8 et 9 de la 241-P pour février 2001 ; 141-P en cours ; sets 1 et 2 disponibles 3^{ème} set en janvier ; 4 nouveaux personnages en bronze ; une partie de la 8100 sera visible au Gemme 2001.

Smoky Bottom (Smoky Bottom Lumber Co, Asthall Cottage, Stogumber, Taunton, Somerset TA4 3TQ G.B. Tél./fax : +44 1984 656 509) Oe (voie de 16,5) : modèles en résine, modèles



free-lance pour chemins de fer industriels ou forestiers, bâtiments. Très sympa...

TC Models (Jacques Clouard) roues Ø 24, poteaux caténares 1500 V en profilé, 80 F de fonderie pour le poteau simple, 220 F pour le double ; possibilité de pièces au détail, pièces à la demande.

Trans-Europ : 131-TB Est complète et disponible ; en projet, du Bousquet, pièces du proto prévues pour 2001.

Voies Ferrées : deux nouveaux livres : "Les trains de la Tramouze : St Victor-Thizy-Cours" et "Le chemin de fer de Grenoble à Villard-de-Lans".

Vollà ; j'espère que vous pardonneriez les défauts de ces pages bouclées dans l'urgence. Comme on dit dans ces cas là, on essaiera de faire mieux l'an prochain...



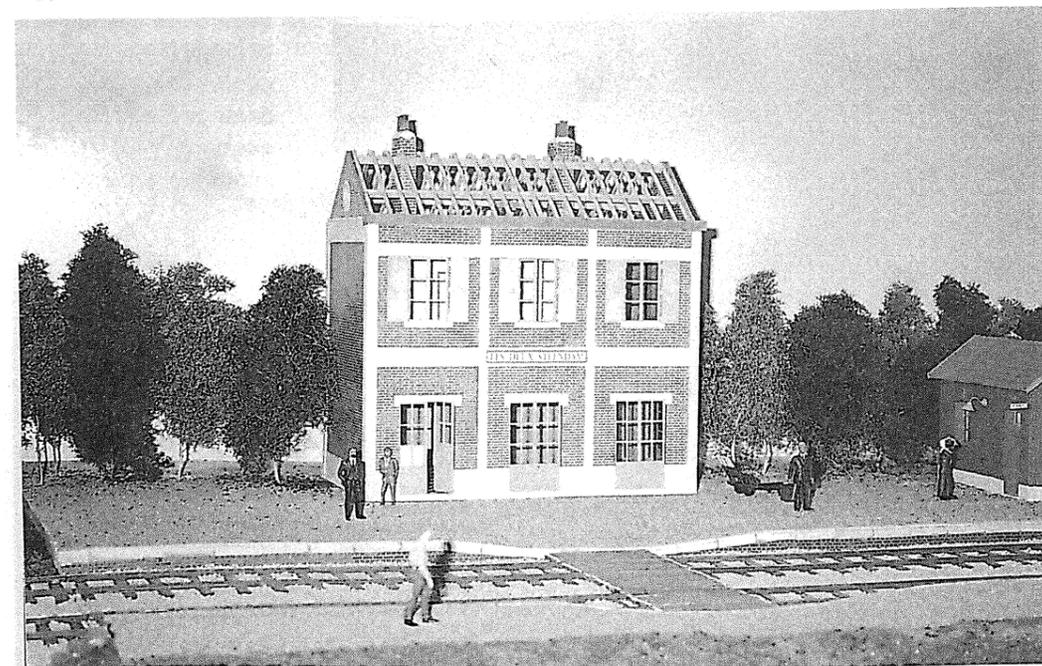
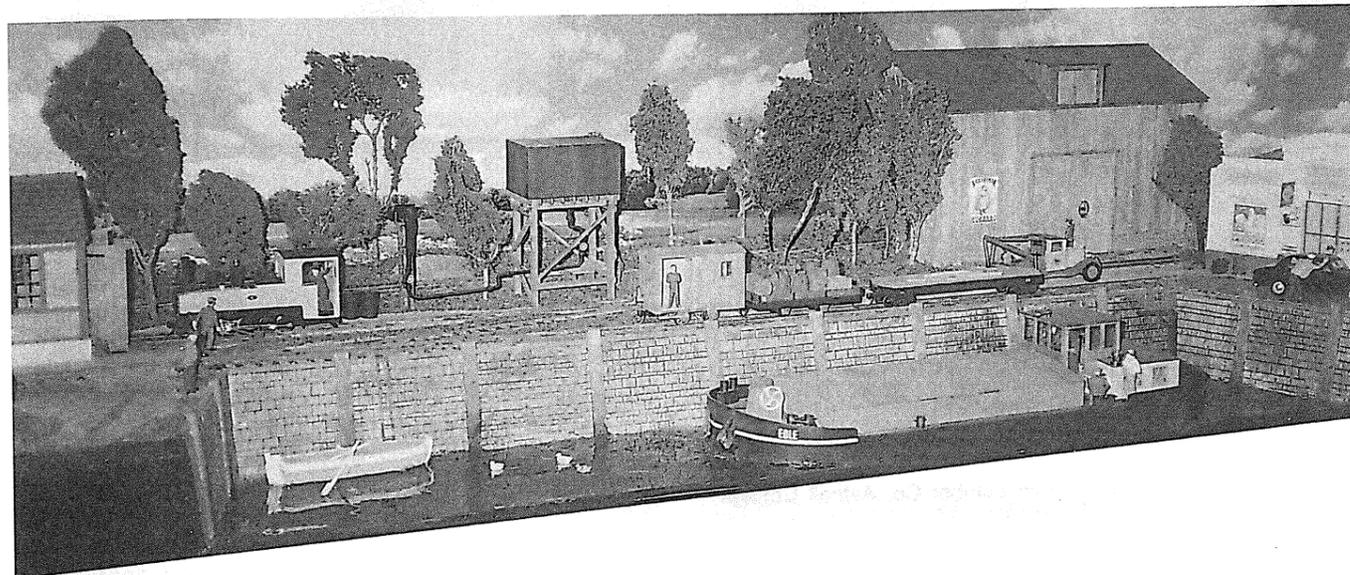
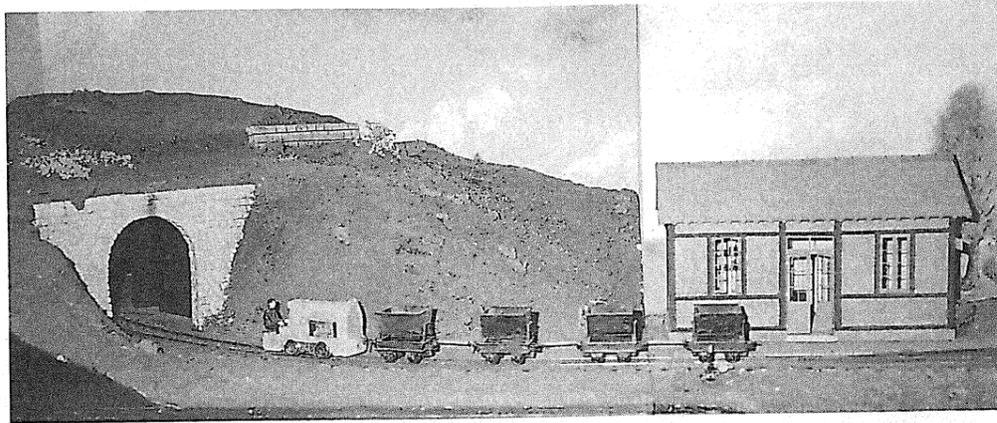
Le cabinet de vignes de Beuregard (1/43,5), par Charley Kobden, que nous présenterons plus en détail dans le prochain n°

COUDEKERQUE 2000

Jean-Claude Ragot (photos)
Pierre Miguel (textes)

Ce reportage photos nous est arrivé tardivement ; nous avons privilégié dans ce numéro le compte rendu d'Expométrique, mais nous pouvons vous donner ici un premier aperçu des réseaux présentés à l'A.G. du Cercle.

Ci-contre : réseau Oe de Association des Modélistes d'Amiens Longueau (membre du Cercle). Inspiration type betteravier, comme nous en avons dans le Santerre, et dont le Froissy-Dampierre est l'héritier.



Ci-dessus : Oe encore avec Vis en Artois qui eut l'honneur des colonnes de Voie Libre (Ed. Loco-Revue) et de Continental Modeller (Oct. 2000).

Secondaire dans le nord de la France, réalisme et précision (Jacky Molinaro du Rail Modélisme Coudekerquois)

BV des "2 Steendam". Gare fictive située entre deux communes de l'agglomération dunkerquoise, ayant en commun le nom de Steendam.

Bâtiment de conception Nord, réalisation RMC (Rail Modélisme coudekerquois), membre du CdZ.

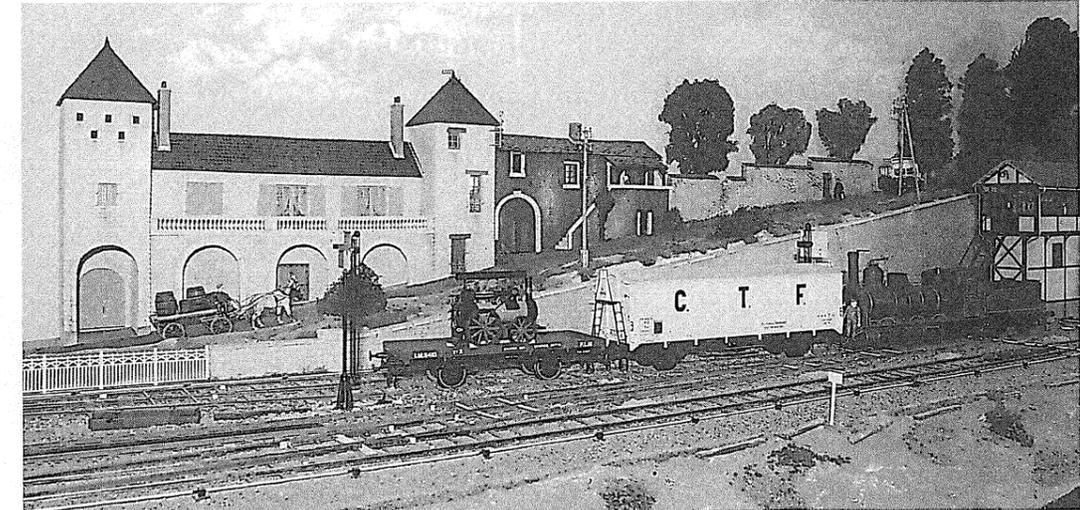
(à suivre)

COURRIER DES LECTEURS

Retour sur le réseau de Bernard Fieyre

Texte et photos B.F.

Par un bel après-midi d'été... Gustave B., perché sur l'échelle du réfrigérant, commande la manœuvre de refoulement au signal à main (drapeau rouge). Antoine M. est au manche en fer de la Bourbonnais (modèle CMPM, merci Martine !). Pompon n'est pas inspiré par la côte, aussi Fernand le bougnat lui "fait de la rène". La fermière rentre chez elle avec un canard dans le panier. Hum ! Le père Léon va panser ses lapins.



Réponse à Jacques Archambault (voir n° 85)

Deux clichés de murs de soutènement sur la ligne Paris-Toulouse : PK 585, St Denis-Catus (photo Georges Laurent) et PK 593, Mercuès (photo Bernard Fieyre). Quelle est la bonne patine (voir p. 31, hélas en noir et blanc...)?

La remarquable étude de Daniel WURMSER dans Voies Ferrées n° 94 sur les postes SAXBY est illustrée p. 7 d'un poste aux couleurs... comment dites-vous ? Le poste n° 1 d'Auray, p. 92 d' "Images de trains" tome 1 semble sortir tout droit d'un catalogue de trains-jouets ; tout comme celui de Chartres p. 98 du tome 5 et encore celui d'Alençon, p. 44 de V.F. n° 117. De quoi faire pâlir tous les impertinents "patineurs".

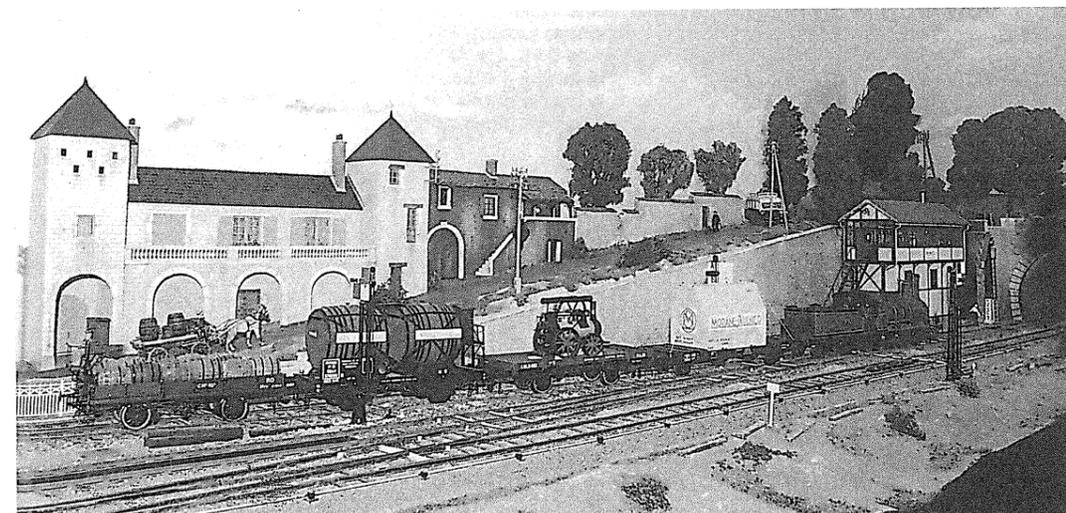
Pour ce qui concerne les salissures des ouvrages au dessus des voies, on pouvait observer, lorsque l'un d'eux se situait tout proche d'une gare, que la voie où démarraient les trains était plus maculée de suie que celle où ils arrivaient, régulateur fermé. On pouvait voir le même phénomène en ligne dans les rampes. Le tome 5 d' "Images de trains, p.74, illustre parfaitement ceci dans la fameuse rampe de Bréval. Mais, là encore, il existe des cas très particuliers... tel "Rouen Rive Droite". Ceux qui l'ont connu du temps de la vapeur ne me contrediront pas.

Un mur en partie effondré... etc. Je vous concède que le manque de relief des pierres peut donner cette impression. Voyez-vous, j'ai appliqué scrupuleusement la méthode décrite dans h. d'O n° 34 par un certain J.A. Par contre, pour les autres, j'ai chargé d'enduit assez liquide pierre à pierre afin de produire du relief.

Que me parlez-vous d'après-guerre, alors que l'annonceur à damier vert et blanc a été imposé au P.L.M. en 1932 afin de réduire le nombre de disques avancés et s'est vu remplacé par le carré sur pointe jaune, dit "avertissement", fin 1936, conformément au code Verliant (voir "Histoire de la signalisation française" d'Alain Gernigon. Fabuleux !).

Ah ! Ces assemblages, ces juxtapositions de formes et de couleurs juchées sur des portiques, des potences, avec leurs particularités comme les palettes SEM du Nord, les chandeliers du P.L.M. etc, etc... C'était l'époque des Salons sans moquette, mais sur le terrain ; on dirait maintenant "en situation". Pourtant, c'étaient pas des ARTISTES, les CHEMINOTS !

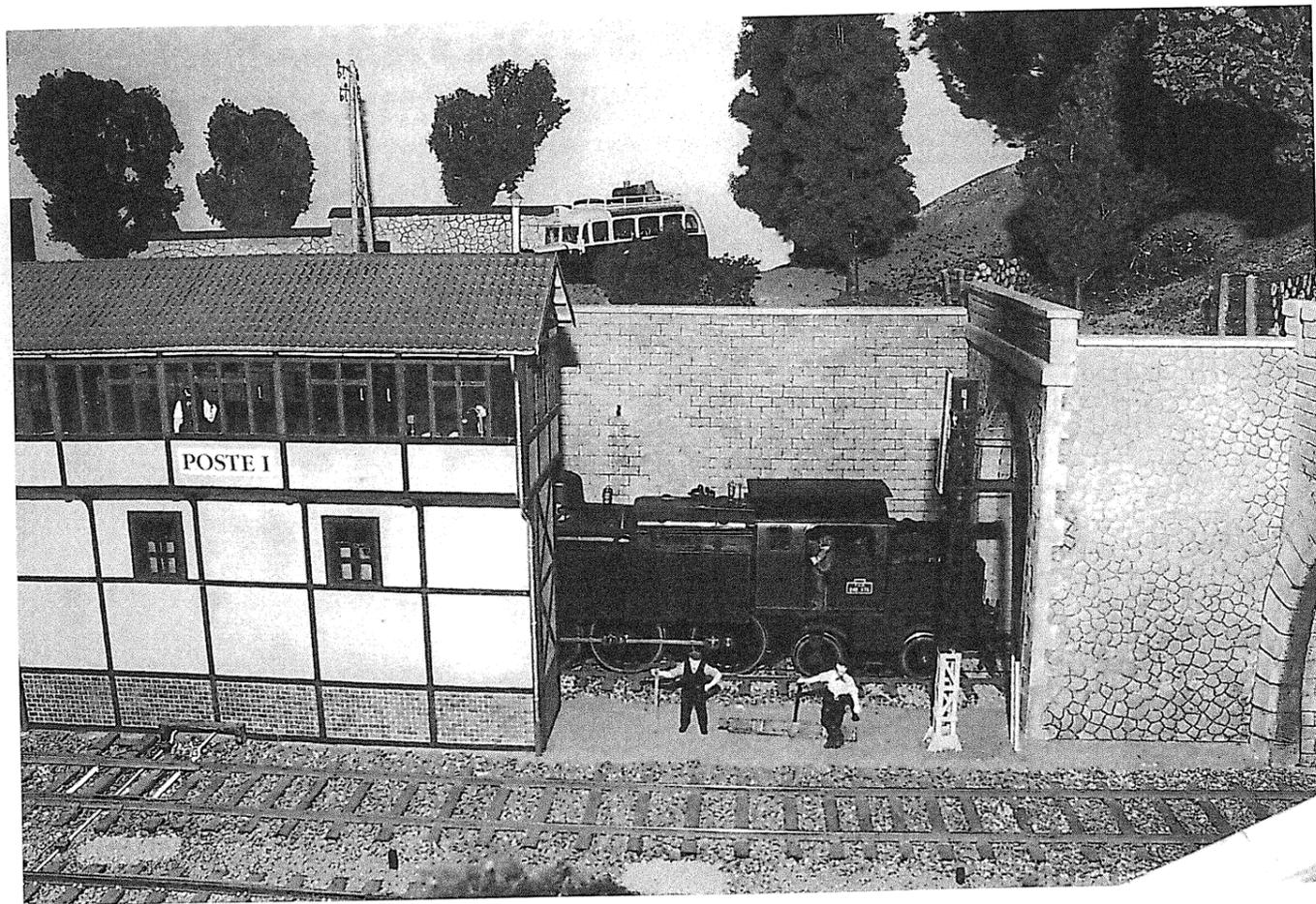
Pour la ferme, D.B. a répondu. Et pour le contraste, un château est venu s'implanter juste à côté ! Un autre contraste : pendant que je lisais votre prose, j'entendais aux informations que Bill GATES valait 4,3.10¹¹ francs ! Quel contraste avec le Français modéliste moyen que je suis... et vous, mon cher Jacques ?



L'équipe s'active sur la Bourbonnais en tête d'un local qui s'engage sur les V.P. Le serre-fesses est à son poste dans la vigie.

Le Citroën va arriver à son terminus pour assurer la correspondance à 14 h 17, tandis que sur la terrasse du château, Monsieur le Comte, grand admirateur des choses du rail et Madame la Comtesse prennent le café.

Un exemple à ne pas suivre, le plat P.O. de John Boyle, roues Slater's et suspension 3 points, une catastrophe sur les cœurs d'aiguilles (voir texte p.30).



... au milieu de l'après-midi...

L'équipe de la voie s'est écartée, car une circulation est annoncée sur voie 1, d'ailleurs le Citroën est en retard pour la correspondance de 15h57 avec l'express. Ah la route !

Alfred G., le mécanicien de la 242-AT-6, attend l'effacement du carré

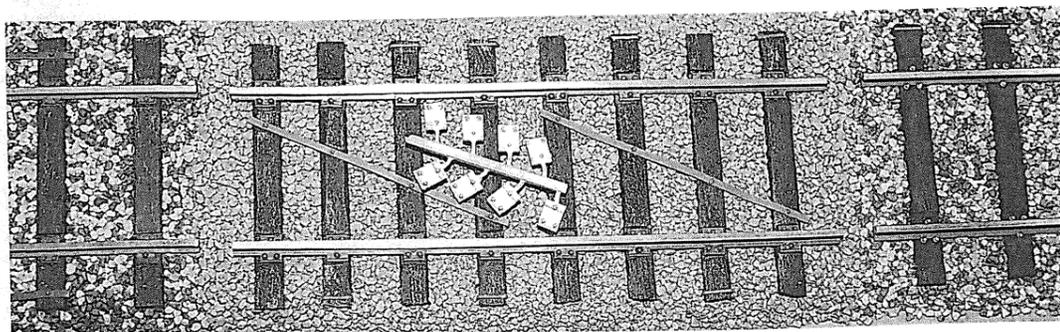
pour rentrer en gare. Cela ne saurait tarder, car Léonce C., l'aiguilleur, a déjà la main sur la poignée du levier, tandis qu'à droite Raphaël S., le régulateur, derrière la lampe de bureau, consulte le graphique des circulations et s'apprête à saisir le téléphone ancien modèle (boîte en bois sur pied avec combiné accroché sur le côté et manivelle d'appel).

Au sujet du réseau...

Pour ce qui est des deux voies principales, celle au premier plan, dite voie impaire, vient d'être renouvelée. Cela explique le ballast gris neuf (Woodland Scenics gris moyen) et les rails moins oxydés (tout du moins, c'est ce que j'ai cherché à réaliser). Pour preuve, de vieilles traverses jonchent l'accotement et le fossé. Sur la photo p. 10 du n° 85, on distingue partiellement le chantier de voie le long de la TJD.

La deuxième voie armée en P.L.M. (G. Huet) est ballastée avec un mélange de marron et de beige-chamois, les rails sont davantage oxydés.

La troisième voie est armée en rails Jouef (ce qui correspond au 30 kg de l'Est), et le ballast est plus clair. Sur la photo 2, par rapport à la photo de Georges Laurent (couverture du n° 84), j'ai peint les tirefonds de la voie 1 en gris clair



(galvanisation), ce qui fait ressortir le côté neuf. Et patatras ! il manque un tirefond sur la 5^{ème} traverse à gauche. Ah ! la photo... un juge impartial !

D'aucuns auront sûrement remarqué que les marches de la ferme ne reposaient pas sur le sol. Elles n'étaient pas terminées au moment de la photo... mais allez donc persuader d'attendre un peu ce grand gamin de 73 printemps qu'est mon ami Georges. Depuis, c'est arrangé. D'ailleurs, le jeu n'est-il pas de constamment compléter, modifier, refaire etc... ?

Le plat P.O. équipé de roues Slater's et d'une suspension trois points est d'empattement court et fortement chargé (fûts Dupliform + piles pour fanal + personnage zamac). Il s'ensuit qu'au passage des coeurs à faible vitesse, si en tg 0,167 ça ne va pas... trop... mal, en tg 0,13 la roue tombe dans la lacune à cause de l'étréoussse de la roue et du manque d'épaisseur du boudin. À ce sujet, le manque d'arrondi au sommet de ce dernier avec un angle très aigu risque de poser problème à l'entrée des

aiguilles. Enfin le bandage acier présente une altération par oxydation non négligeable. Ce n'est pas cher, certes, mais à quel prix ?

Echantillons de voie présentés par Bernard Fieyre à Expométrie. Au centre, selles P.L.M. de fabrication Alain Jarry Photo D.B.

Commentaires à bâtons rompus...

On ne va tout de même pas couper Louis en rondelles de saucisson ! Quel dommage que l'article soit si court, que les photos ne soient pas assez nombreuses... et en vert P.L.M.... J'avoue qu'il donne des envies, le bougre... et de plus des idées "faites en deux en même temps", par chance nous ne sommes pas "ricains", sinon c'était cinq ! Petit Louis, c'est un grand. Bravo et merci.

Il a fallu qu'il retrouve son cahier de cours à la cave ! Certes, c'est mieux qu'une ânerie à la télé, mais c'est raide à déguster. Quoique pp. 24-25, on y est dans la carriole à 2,20 m du sol. De temps en temps, ça nous sort de nos croisements et de nos bielles, n'est-ce pas D.B. ? Sacré Marc !

Votre Reine de Tours, combien l'ont vue à l'œuvre, remonter ou descendre la vallée du Cher en tête des LO ou OL ! J'ai l'impression à chaque fois que je la regarde qu'un Sénateur va pencher sa tête à la fenêtre de l'abri et pousser sur le manche... elle va démarrer docilement sous la main du maître. Plus vraie que vrai !

La couverture du 85 (la gare de Raucoules-Brossettes de Franck Destouesse) – de l'art total – c'est magistral ! (Quoique mes goûts ne soient pas orientés vers la décrépitude du chemin de fer).

Concernant la Pacific, tout ceci est très (trop !) flatteur... je ne l'ai pas publié pour me faire passer la brosse dans le sens du poil, mais parce que Bernard Fieyre a le talent pour exprimer l'effet que j'ai tenté d'obtenir avec ce modèle... moi qui était trop jeune pour l'avoir vraiment contemplée ! Comme il a aussi le don pour nous faire partager sa façon de rêver le chemin de fer...

Ci-contre, mur de soutènement à St Denis Catus (ligne Paris-Toulouse, P.K. 585).

Ci-dessous, murs de soutènement à Mercuès (P.K. 593). Murs et rochers sont en diverses nuances de calcaire... qui n'est pas toujours une pierre de teinte claire !



COURRIER DES LECTEURS



CIRCULEZ, Y-A (PLUS) RIEN A VOIR !

À Expométrie, avec Jean-Claude Ragot, nous avions exprimé nos craintes quant au devenir du Musée des Arts et Métiers. C'est pire ! Je m'y suis rendu le mardi et je suis allé directement à la salle consacrée au chemin de fer. La collection au 1/43^{ème} a complètement disparu. Il reste dans la salle deux ou trois modèles au 1/10^{ème} plus quelques autres. Le vide ! À la chapelle, le vide encore : un échafaudage à trois étages avec une rampe d'accès métallique bordée de lampes rouges (??). Total : trois voitures et deux avions ! Je n'ai pas eu le courage d'aller plus loin. Je n'ai pas pu obtenir les noms des architectes auteurs de cette catastrophe. J'en aurais volontiers fusillé quelques uns, à l'aube, avec des balles rouillées pour leur filer le tétanos. Ma fille, en fouillant dans son atelier, m'a retrouvé une revue d'architecture traitant de la rénovation du musée. Le parti pris était de mettre en valeur l'architecture, tant pis pour les inestimables collections. Dans la même revue, catastrophe plus grande encore, la rénovation du musée

de Mulhouse : musée-spectacle genre Disneyland ! Finies les séances de photos et les tête-à-tête avec nos chères bécanes. Il faut se dépêcher d'y aller.

Robert Filoche

"Ils" ont déjà fait le coup à la galerie de zoologie du Jardin des Plantes. Je n'ai pas eu la chance de pouvoir la visiter "avant", mais d'après des photos et la légende entretenue par quelques auteurs de B.D. (FMurr, Tardi...) l'endroit était assez fascinant. On en retrouve quelque chose dans la galerie de paléontologie qui jouxte la gare d'Austerlitz.

C'est maintenant le tour des Arts et Métiers, célébrés par Umberto Eco (d'accord, "le Pendule de Foucault" n'est pas son chef d'œuvre... au fait, ledit pendule est-il encore en place ?). Ce musée symbolisait l'esprit de l'époque du Savant Cosinus ; cela aurait dû le rendre intouchable. Je n'y suis pas allé depuis la réouverture, mais vu la réaction du doux Robert Filoche, cela ne doit pas être triste... Que sont devenus, entre autres, l'ophicléide, la machine à découper la ligne droite et le périscope ?

Voilà qu'"ils" s'attaquent à Mulhouse. Aie ! Je ne résiste pas à citer quelques extraits de l'article que Robert m'a expédié : "La scénographie prend le pas sur le sujet", "Je cherche à créer un vertige, une émotion, des rythmes...", "Moins un sujet est culturel, plus il a besoin d'un coup de pouce", "dans une boîte noire, grâce aux nouvelles technologies, on peut faire tout ce que l'on veut. Il suffit ensuite de créer un parcours spectacle" "il draine un maximum de gens, mais son parcours obligé l'assimile à une exposition tem-

poraire spectaculaire, à l'opposé du musée référence"...

Il paraît que le musée de Mulhouse a quelques problèmes financiers. Je n'ai pas de réponse au problème : comment attirer le "grand public" (quelle affreuse expression !) pour financer la conservation d'objets qui intéressent quelques mordus, mais ce projet paraît bien inquiétant. On pourrait leur suggérer, tant qu'ils y sont, de s'amuser avec des locos virtuelles et de nous laisser les vraies... Et si, après tout, l'ultime 141-TA retrouvait un jour les rails du "Chemin de fer de la Haute Auvergne" ?

D.B.

Le vert Gillot et le mien ne sont pas du tout identiques, je suis tout à fait au courant. Je possède un bout de carton "teinte Gillot" gracieusement donné par J-C Ragot. Si on cherche la teinte Gillot, la teinte RAL 6008 fait correctement l'affaire. C'est toujours de la Kéria glycéro satin. Maintenant, savoir ce qui est exact, c'est une autre affaire, de goûts et de sentiments. Plus simplement, le T517240 ou vert "Van Gogh" de Tollens est le même que le 306 de la carte des teintes de 1956. Maintenant, chacun fait comme il l'entend. Le tout est de partir sur une des nombreuses vérités qui existent.

Rodolphe Sablon

Toute cette discussion aura eu le mérite de préciser de nouvelles approches de ce problème de la couleur. Il est probable qu'entre les teintes théoriques et les peintures effectivement livrées à la SNCF, il devait y avoir des différences notables. D'autre part, le vert Gillot comme la carte des teintes de la SNCF ont pu se modifier en 45 ans... Voir aussi les nouvelles teintes d'Interfer (compte rendu d'Expométrie).

Merci pour toutes les infos précieuses fournies par les brillants experts que sont MM. Le Guay, Florin, Ragot et tant d'autres. Quel plaisir d'avoir accès à de telles compétences.

Jean Florin a raison, il ne sert à rien de râler, il faut oser. Pour ceux qui pensent que l'herbe est plus verte ailleurs, je peux confirmer que le O aux USA, c'est un peu mieux qu'en France, mais pas le rêve tout de même. En wagons, on peut trouver des produits raisonnables tant en qualité qu'en prix, mais pour ce qui est des machines vapeur, je n'ai rien vu d'extraordinaire à part les importations d'Asie.

Compte tenu de mes obligations professionnelles, le couvert P.L.M. commencé il y a plus d'un an a progressé. Aujourd'hui existent un châssis en profilé plastique, plaques de garde, ressorts et boîtes d'essieux Haxo, un maître modèle de côté de caisse en plasticarte, un moule souple réalisé sur cette base et deux côtés moulés en résine. Je vous envoie une photocopie de ce que cela produit (impossible à reproduire, mais ça n'a pas l'air mal... N.D.L.R.). Un jour peut-être je ferai le modèle de l'extrémité de la caisse et je pourrai assembler les quatre côtés !

Pourquoi avoir fait un moule, me direz-vous ? Parce que 200 rivets Semblat par côté de wagon me paraissait un pari osé sur l'avenir et que je souhaite réaliser plusieurs wagons.

Le châssis réalisé en profilés plastique donne un bon résultat visuel, mais je ne suis pas sûr que, intercalé dans un long convoi, cela ne se termine pas, non par une rupture d'attelage, mais par une séparation de corps entre la traverse et les longerons. Y a-t-il des expériences (positives ou négatives) dans ce domaine ? Je pense réaliser les châssis en profilé laiton dans l'avenir.

Je possède un T.P. STEF en kit Mauduit (un seul, hélas). Sur ce modèle, le toit est arrondi, alors que les ferrures de l'extrémité montrent une forme en V renversé. S'agit-il d'une modification tardive ? Il me semble avoir vu des photos avec toit en V sur des T.P. réfrigérants. Je ne peux hélas me souvenir où. Un de nos gourous bien aimés pourrait-il me renseigner ?

J'étudie la possibilité d'utiliser des caisses de "Reefer" Red Caboose ou autres (Atlas ?) pour réaliser quelques T.P. réfrigérants et souhaite donc savoir si le toit à deux pentes a réellement existé sur les anciens réseaux. Si ça marche, vous aurez un article.

PS : un membre du Cercle du Zéro, M. J-C Durez, m'avait demandé des tuyaux sur des locomotives Shay en O. Je n'ai rien trouvé en voie normale, mais il y a de belles choses en On³, importées pour la plupart. Once again, avez-vous un gourou en Shay ?

PPS : l'article de Voies Ferrées sur le postal P.L.M. 3 essieux me laisse perplexe, je pensais que ce modèle, ainsi que les autres modèles dont les photos figurent dans l'article étaient des montages de kits Atelier 43. S'agit-il de modèles de construction intégrale ou de montages à partir de kits ?

René Huck

Nous avons eu le plaisir de faire la connaissance de René Huck au Gemme. Serge Viatte s'est (amicalement !) indigné que notre (unique) lecteur des States fasse du P.L.M... Les voitures de Roger Bersot sont, sauf erreur de ma part, des constructions intégrales... L'auteur rectifiera si nécessaire.

AU FIL DU RAIL

Le chemin de fer à crémaillère Aix-les-Bains / Le Revard

240 F, 160 pages 21 x 27 à l'italienne, 270 documents dont 80% d'inédits et 1/3 en couleurs d'origine, disponible dans les librairies d'Aix-les-Bains, de Chambéry et du tour du lac du Bourget, et par correspondance chez l'auteur :

François Fouger
18, chemin des Prés de la Tour
73100 Aix-les-Bains

Un livre édité avec le soutien de la Société d'Art et d'Histoire d'Aix-les-Bains

AMJL édite une "lettre d'information", qui rend compte régulièrement de l'activité de l'entreprise, de ses projets etc... Cette nouvelle entreprise tient le plus grand compte des avis et desiderata de ses clients, n'hésitez donc pas à demander cette lettre (voir aussi compte rendu d'Expométrie)

AMJL

19, rue St Antoine
63100 Clermont-Ferrand
Tél. 04 73 87 55 06 ou 04 73 25 54 12

Bernard Bathiat, expert en chemins de fer et automobiles miniatures, membre de l'Alliance Européenne des Experts, édite la "Lettre de l'expert". Cette lettre au format d'une feuille recto-verso est un condensé des informations se rapportant au matériel réel et aux modèles réduits. Elle comprend des informations sur les ventes aux enchères publiques, des conseils d'ordre général, les expositions significatives, une revue de presse, une tribune libre du courrier des lecteurs...

Pour recevoir le premier exemplaire, envoyer une enveloppe timbrée à vos nom et adresse à Bernard Bathiat, 175 bis rue des Pyrénées 75020 Paris (voir guide du Zéro ci-contre)

LA REGORDANE

Média-train n° 20 :

autorails ardennais, des rails dans les tourbières de l'Aubrac, vapeur vraie en Pologne (la dernière Pacific d'Europe en service régulier), détournements en Lorraine et Bourgogne, ABH-8 à Calvi.

Vidéos : des autorails signée Renault, l'Âge du Fer (voir compte rendu d'Expométrie), Mont-Blanc express.

Livres, en préparation :

Lyon, du tram au tram (dec. 2000)
Les chemins de fer de la Corse, ouvrage entièrement refondu (début 2001). Reprise possible de l'ancienne édition.

Et n'oublions pas l'excellent ouvrage sur les 6500 récemment paru...

PETITES ANNONCES

(Gratuites pour les abonnés)

RECHERCHE

FLORIN : 140-C, 141-TD, 131-TB
BOILEAU : 241-A
LEMACO : CC-7105, 241-A
FULGUREX : 241-P, 141-P, CIWL Lx
GEBAUER : 230-F ex P8
METROP : 141-TC
RMCF : A1A-A1A

Herbert Beranek
Dukla 537
739 23 Stara Ves n.O.
République Tchèque
Tél./fax : +420 69 673 1310
e-mail : trains@harmec.cz
www.harmec.cz/trains/trains.htm

LES ARCIERS N'ONT HISTOIRE D'O

SORT DISPONIBLES

S'adresser :

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

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

(Port compris. Réduction de 10% à appliquer sur les années complètes)
Les années 98 et 99 sont disponibles à l'adresse actuelle au prix de 180 FF franco.

LE GUIDE DU ZERO

Pour figurer dans cette rubrique, nous demander notre tarif.

EXPERTISES

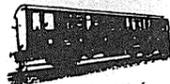
chemins de fer et automobiles miniatures pour assurances, successions...

Bernard BATHIAT

175 bis rue des Pyrénées 75020 PARIS
06 12 66 13 81

R.G.L.P

GEORGES LAURENT
11, Rue des Mimosas
47300 BIAS
Tél. 05 53 36 70 25



ROGER PLANTÉ
Le Peyrou
47300 PUJOLS
Tél. 05 53 70 30 38

ETUDES ET

REALISATION DE

MODELES REDUITS

FERROVIAIRES

HAUT DE GAMME

A L'ECHELLE DU 43,5

KIT-ZERO

7, rue Villebols-Mareull

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

ISOTRAIR

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)

