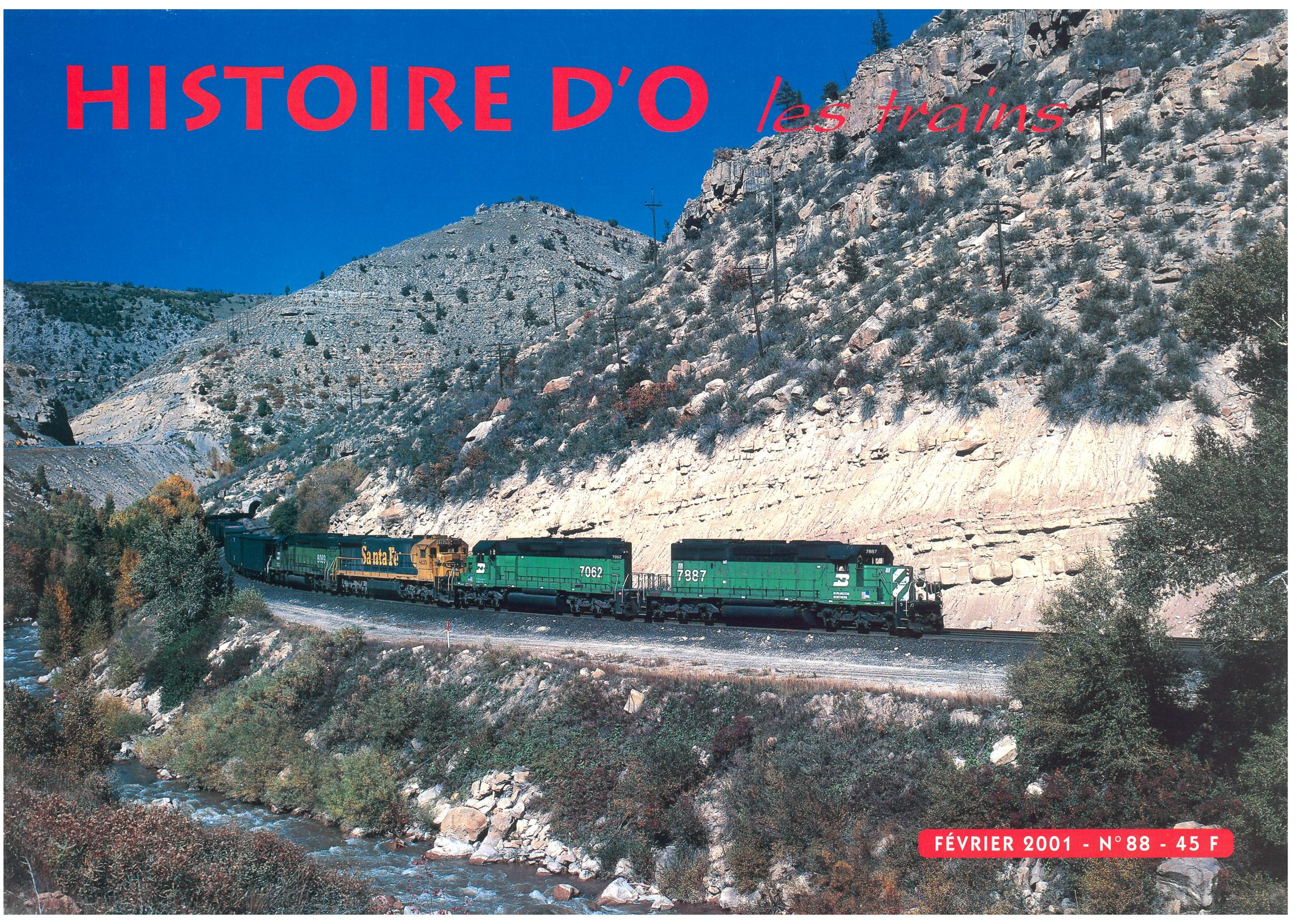


HISTOIRE D'O *les trains*



FÉVRIER 2001 - N° 88 - 45 F

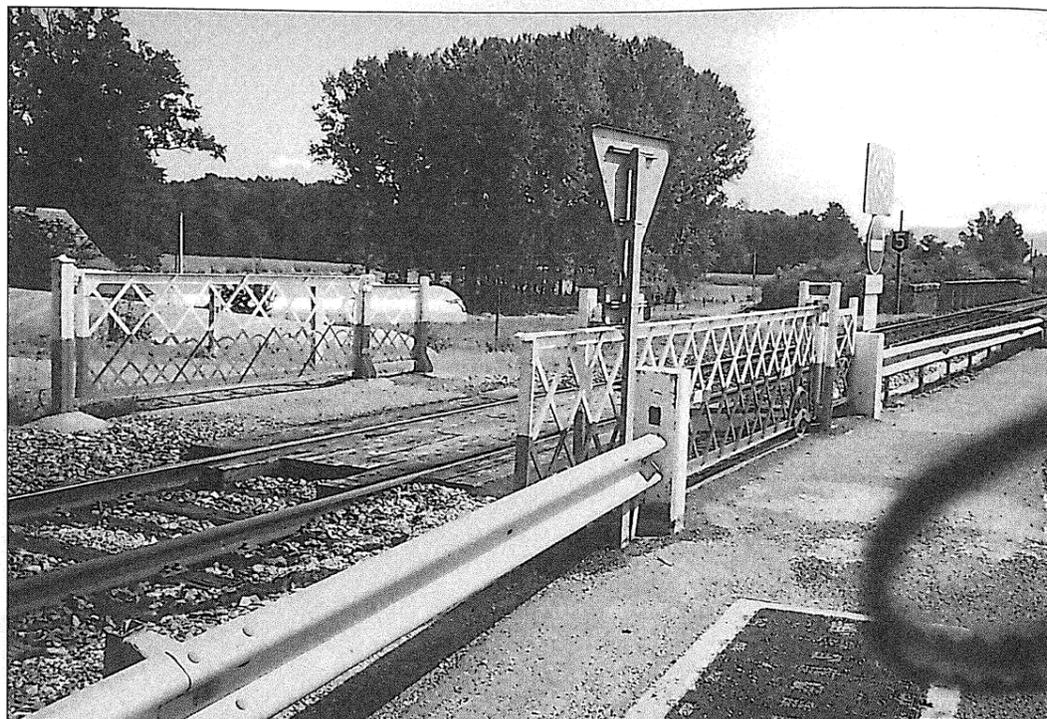
INSOLITE !

Ligne Brive - Aurillac, vers Puybrun. La D 703 longe la ligne.

Le PN est constitué d'une barrière roulante du côté de la D 703 qui longe la ligne, et d'une barrière pivotante du côté opposé. Des mardriers servent de contre-rails et sont biseautés à leurs extrémités.

Photo B.F., prise en 1992. Mes excuses pour la sangle de l'appareil, mais il fallait se placer au plus près de la route, et ça circule !

Bernard Fleyre

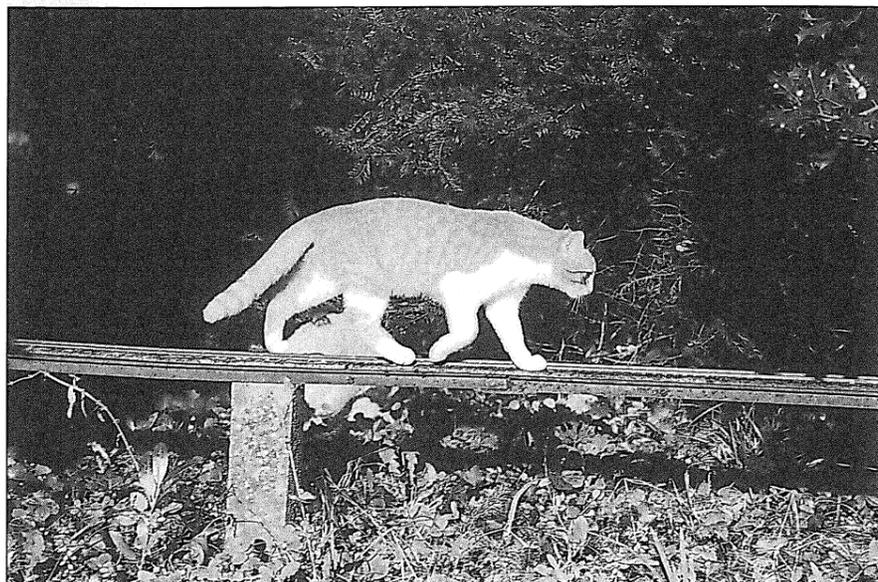


Essai de traction autonome à commande vocale.

Bernard Guinot

Autonome, nous n'en doutons pas ; à commande vocale, c'est plus étonnant pour qui connaît les chats. Mais avec Bernard Guinot, on ne sait jamais...

Plus étonnant encore, il y avait du soleil sur son réseau... Peut-être en effet, parfois, en l'absence de visiteurs...



Vœux

Nous remercions les très nombreux lecteurs qui nous ont adressé leurs vœux à l'occasion de la nouvelle année. Impossible, hélas, de vous répondre individuellement.

Courrier

Plutôt abondant également en cette période. À suivre dans un prochain numéro. N'hésitez surtout pas à nous écrire ! Nous avons constaté aussi d'importants retards dans le courrier : des lettres qui ont mis trois semaines à nous parvenir. Si Histoire d'O vous arrive parfois tardivement, c'est aussi qu'il voyage au tarif lent...

Question d'article(s)...

Nous avons bien dit un prochain numéro. Dans ce domaine, l'article défini est beaucoup trop dangereux ! Nous vous présenterons bientôt l'extraordinaire réseau en construction de Michel PERRIER, la suite de l'essieu coudé par Jean-Claude Ragot, la suite de la SD 40-2 de Serge Viatte (ils ont pris du retard...)... et bien d'autres choses qui nous ont été promises, et que nous attendons avec impatience.

Qu'en pensent les ours ?

S'il faut en croire la revue de l'AFAC, tout n'est pas perdu en Vallée d'Aspe. Il semble que les victimes du tunnel du Mont Blanc ne soient pas mortes tout à fait en vain, et que le bon sens reprenne un peu ses droits, avec une sérieuse remise à niveau de la ligne : réfection, électrification en 25 kV, mise à voie normale jusqu'à Saragosse, gabarit B+...

Il est question de triplettes (pas exactement ; il y en aura au moins une en pousse, sinon, bonjour les attelages !) de Sybic montant 700 t en rampe de 43. Un spectacle qui devrait valoir le voyage, avec la beauté du paysage en prime. Ce serait Tehachapi à la française... Pourvu que ce projet de réhabilitation ne reste pas dans les tiroirs, et que les espoirs des concepteurs de ce transpyréneen se réalisent enfin, quoique bien tardivement et de façon imprévue ! Et si le siècle qui débute se montrait un peu plus raisonnable que son prédécesseur ?

Qu'il vous soit en tout cas favorable, que vous soyez fanatique de Diesels américains ou de Pacific du P.L.M.....

D.B.

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 2001 :
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.

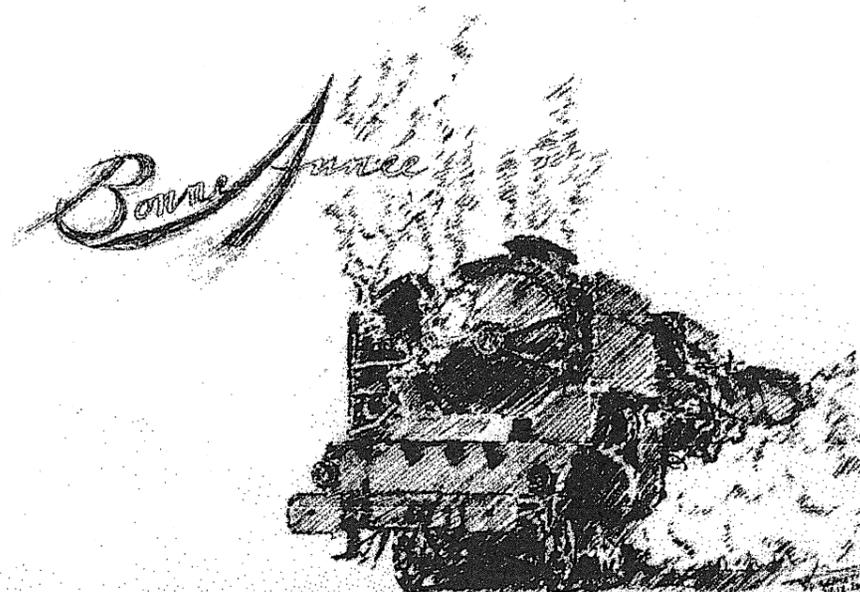
Les articles et documents paraissent sous la responsabilité de leurs auteurs. Les opinions exprimées n'engagent que ces derniers.

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 : plusieurs SD 40-2 sur la ligne de "Soldier Summit" dans l'Utah, à la descente sur Melper. Photo Philippe Feunteun / Rodolphe Sabiron.

Ci-dessus : Vœux peut-être un peu tardifs, mais les dessins de Valdi Toffoletti sont si beaux...

4^{ème} de couverture : Lunel, années 30, par Louis Rouvière.

SOMMAIRE :

J'ai motorisé la grue Bondy	4 - 6
Construction d'un Picasso	7 - 9
Un wagon de secours	10
Tender P.L.M. 16-453	11
Confidences d'un amoureux du rail	12 - 13
Réflexions au sujet des 030-TU	13 - 14
Brunissage et traitement des métaux	14
La BB 63000/63500 de JCR	15
Relevages	16 - 17
Remarques sur les voitures CIWL ex OCEM	18
Prèsque rien sur presque tout	19
Comment faire la roue	20 - 21
Coudekerque 2000	22 - 23
Documentation matériel fixe	24 - 26
Vagon couvert à frein continu	27
Courrier des lecteurs	28 - 31
Le guide du Zéro	30
Au fil du rail	31
Petites annonces	31

Ont participé à ce numéro :

Jacques Archambault, Claude Bardou, Michel Barthélemy, Jean-Pierre Bout, Gérard Chaudet, Bernard Fieyre, Robert Filoche, Bernard Guinot, Andy Hart, Jean-Pierre Lafille, Georges Martret, Pierre Miguel, Didier Pred'homme, Jean-Claude Ragot, Louis Rouvière, Rodolphe Sabiron, Jean-Louis Sourzat, Jean-Pierre Vergez-Larrouy.

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

Je n'avaux pas vu que l'ordinateur - encore lui ! - avait de son propre chef escamoté la fin de la première partie de l'article. Nous reprenons donc ledit paragraphe avant de poursuivre. Toutes nos excuses à l'auteur et aux lecteurs...

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 les matériaux dont il dispose (axe, chute de tube laiton, etc....), j'indique simplement la technique utilisée (fig.3) ainsi que l'emplacement du montage (photo 1). (voir illustrations n° 88 p. 11)

Inclinaison de la flèche

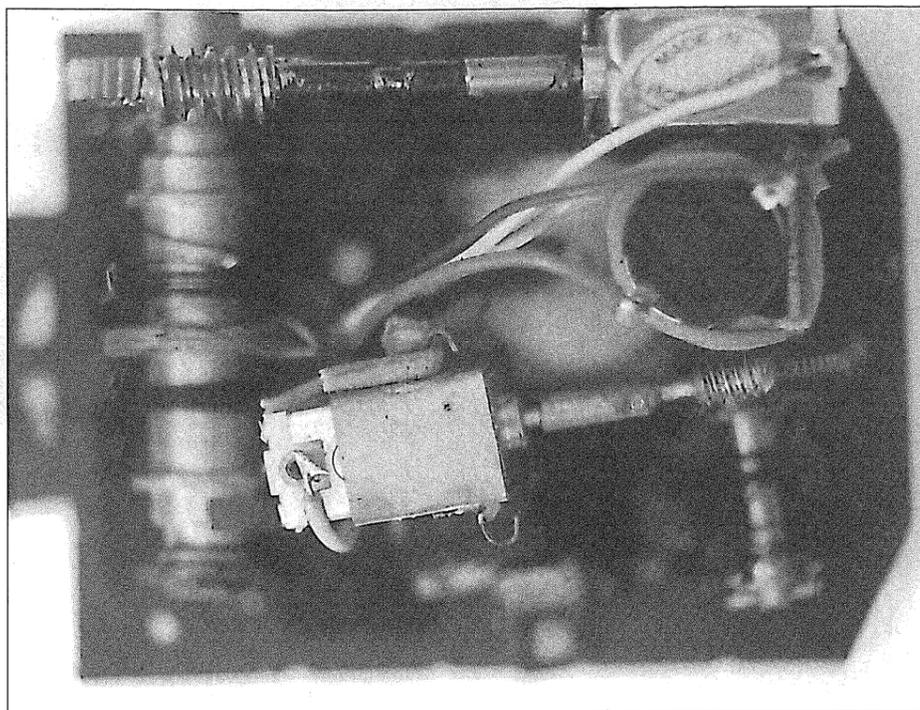
J'ai utilisé le treuil fourni dans le kit en le complétant d'un côté par une roue de 60 dents au module 0,3 solidaire de l'axe. J'ai prolongé l'axe du moteur, comme au précédent montage, et fixé une vis sans fin à un filet au pas de 0,3, longueur totale 42 mm (fig. 4).

Rotation de la grue

J'ai réalisé une platine (fig. 5) permettant de fixer verticalement un petit moteur cylindrique (ici un Faulhaber 1319), sur l'axe duquel j'ai calé un engrenage de 10 dents module 0,3 qui entraîne une roue dentée de 60 dents dont l'axe est solidaire d'une autre roue dentée de 10 dents au module 0,4. Cette dernière, s'appuyant sur la roue fixe de 90 dents du kit, déplace l'ensemble de la grue. La place disponible à l'intérieur de la grue ne permet pas un étage supplémentaire de démultiplication qui eût pourtant été nécessaire. Pour pallier ce manque, j'ai légèrement sous-alimenté (quelques volts) le moteur afin de rendre la rotation de la grue réaliste.

Platine de commande

J'ai réalisé un petit montage sur mon T.C.O. qui me permet de commander ma grue avec précision. Sur le côté gauche, verticalement, j'ai installé des inverseurs et en face de chacun, horizontalement, un bouton poussoir qui fait office d'interrupteur. Je programme les inverseurs : montée ou descente du godet ; rotation à droite ou à gauche ; montée ou descente de la flèche et ensuite par simple pression appuyée ou par impulsions sur le bouton contact, j'exécute très précisément la manœuvre prévue.



Vue de dessus, avec de haut en bas les trois moteurs : treuil, rotation et inclinaison.

Figure 4

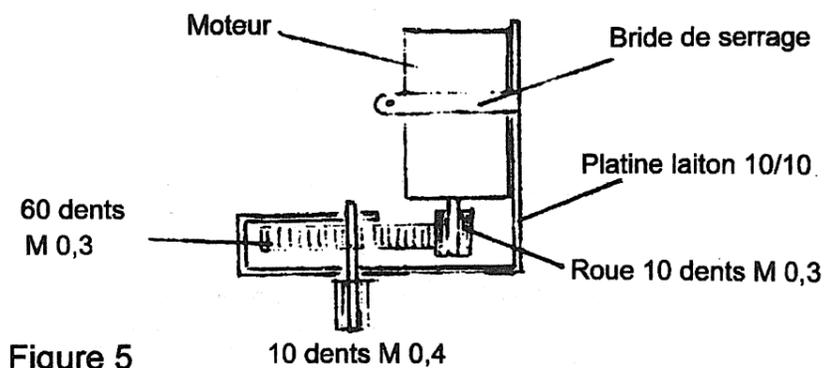
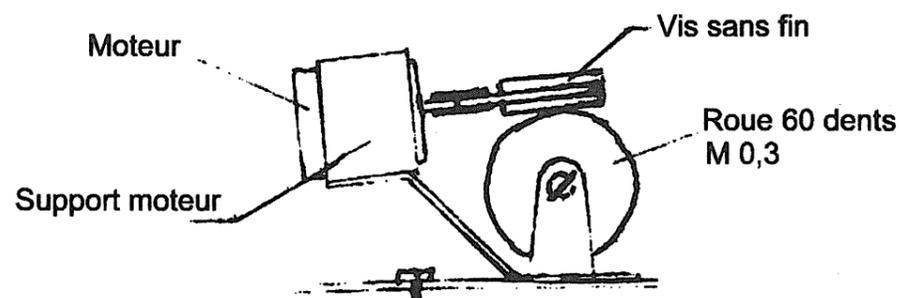


Figure 5

Alimentation électrique

Les fils servant à l'alimentation des moteurs passent par l'axe de rotation de la grue et sortent sur le côté entre les bogies. Dans mon cas, je les ai fait sortir du côté du parc à charbon, après avoir réalisé une échancrure dans le plateau - entre la voie et le parc - ce qui me permet de déplacer la grue sur la voie d'une dizaine de centimètres, ce qui rajoute au réalisme de l'en-

semble.

En conclusion, je ne regrette pas le temps passé à mettre au point les solutions que je vous propose, et le plaisir que j'ai à faire évoluer cette grue me fait oublier toutes les difficultés passées.

J'espère vous avoir donné l'envie de motoriser, vous aussi, votre grue Bondy.

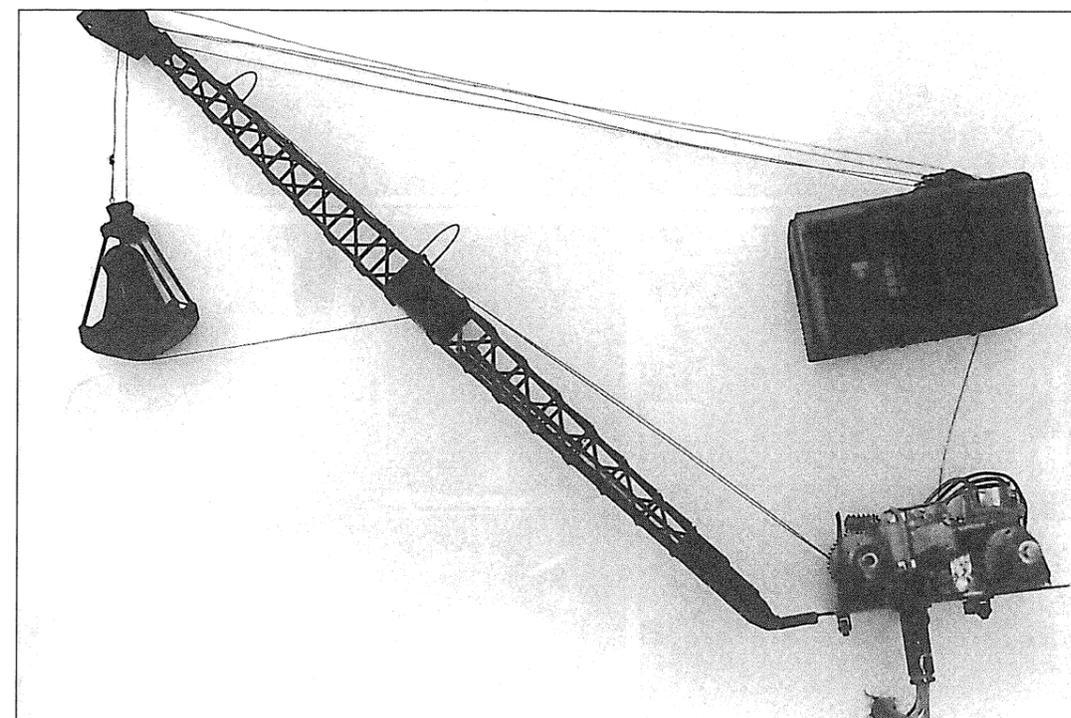
Claude Bardou

Inverseurs

Figure 6



Boutons poussoirs



Reste un problème à résoudre : celui du déplacement de la grue, puisque ces engins étaient automoteurs et pouvaient tirer quelques wagons.

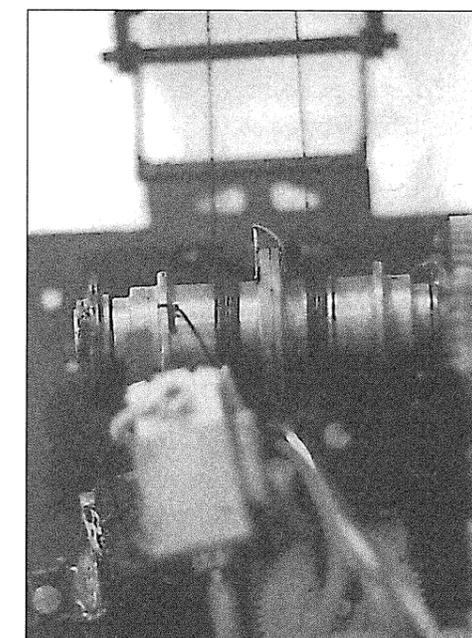
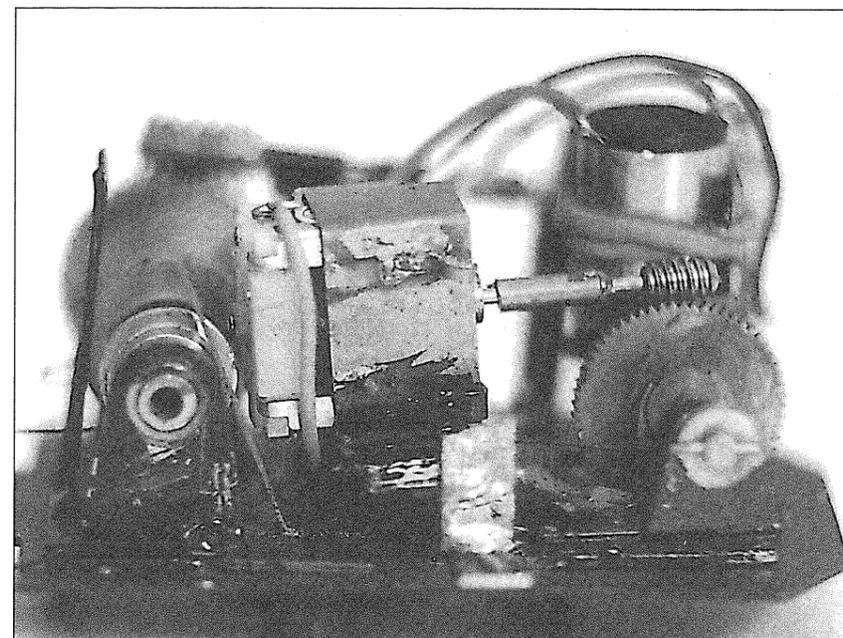
Il y avait, semble-t-il, une transmission par chaîne sur un essieu (ou plusieurs ?). Nous devrions avoir bientôt un autre article sur la motorisation d'une grue des CFD, à voie métrique celle-là...

D.B.

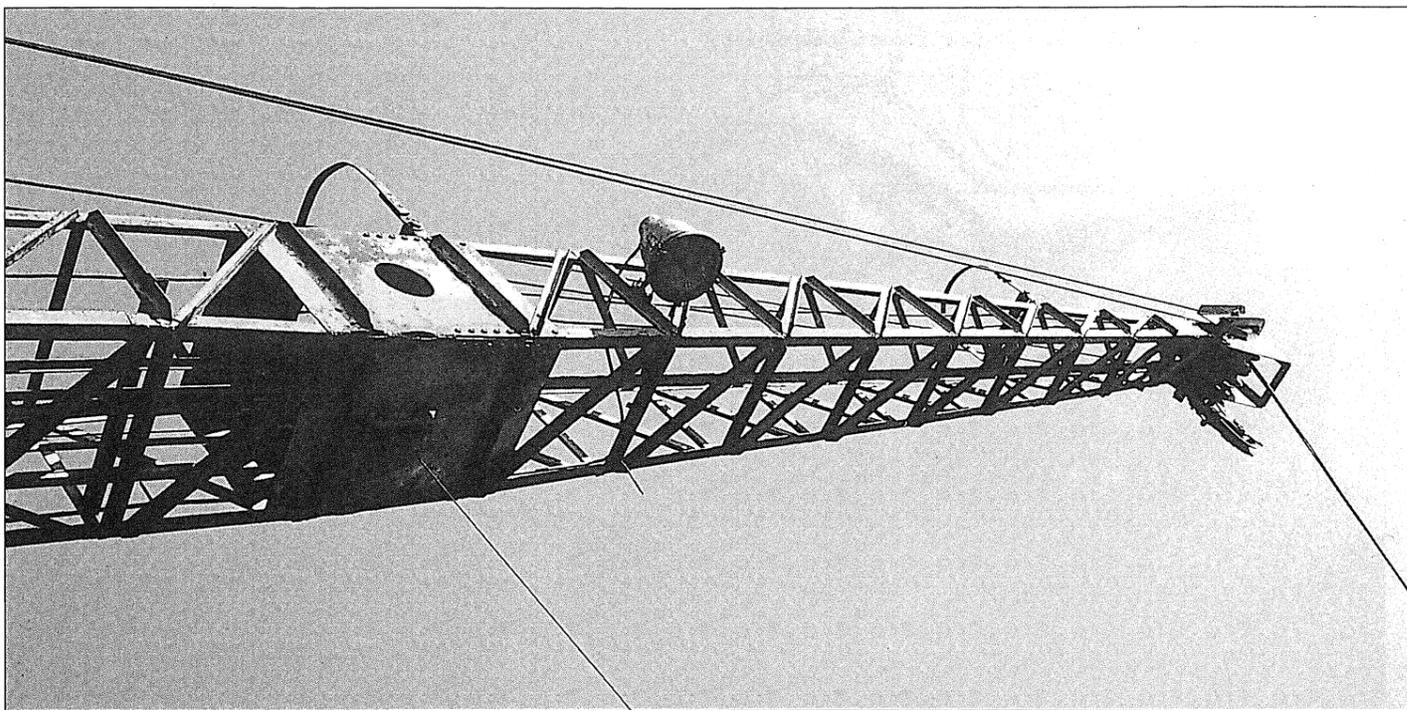
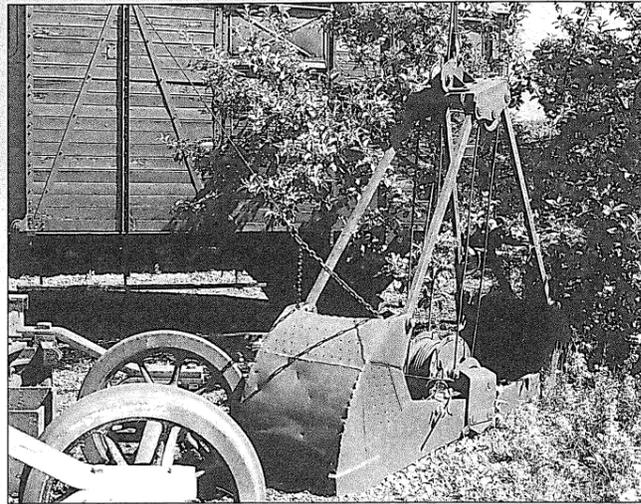
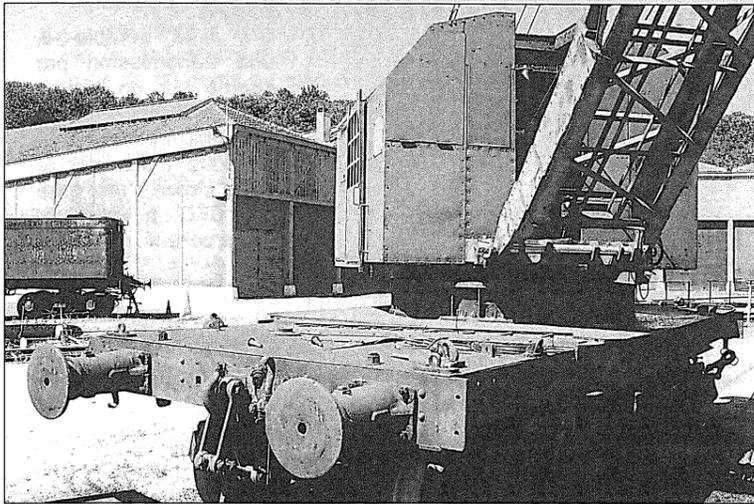
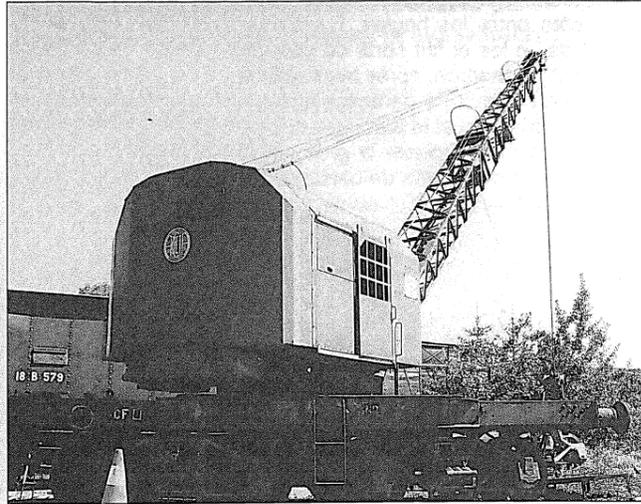
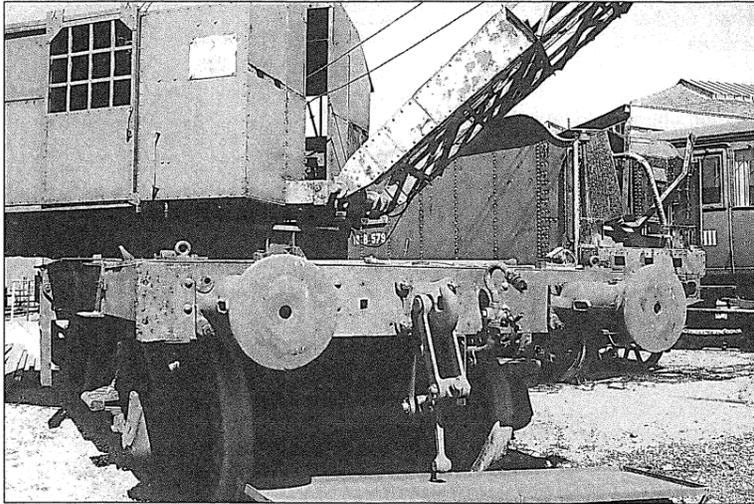
Ci-contre, l'ensemble de la cabine motorisée.

Ci-dessous, le treuil avec ses ergots d'entraînement.

Ci-dessous, le mécanisme d'inclinaison de la flèche. Photos Claude Bardou.



En complément, ces quelques photos de la grue Bondy conservée par l'AJECTA. Michel Barthélemy nous les a confiées lors du dernier Expométrique.



Construction d'un autorail PICASSO Jean-Pierre BOUT

Suite du n° 87

Le châssis

Découper d'abord toutes les pièces et percer toutes les réservations. Attention ! les pièces B6 et B7 sont à découper et à percer deux par deux.

Souder B5 sur B4 en intercalant B8 entre les deux (vue de côté y1).

Souder C1 perpendiculairement à B1, côté réservations marchepieds et souder B9 perpendiculairement de l'autre côté de B1 (vue de côté y2).

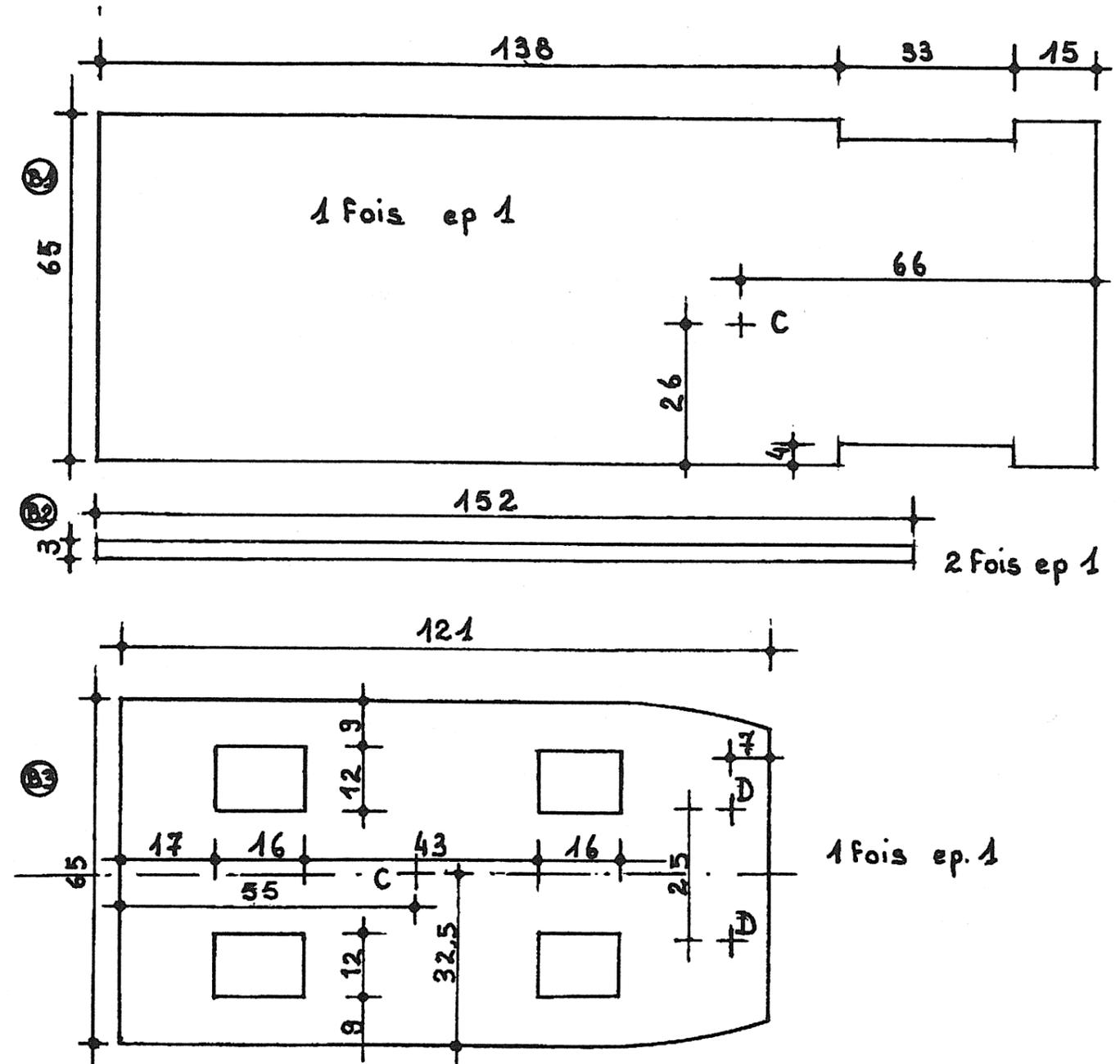
Souder perpendiculairement C1 sur B3 et B9 sur B4. Souder à angle droit de chaque côté de B3 les renforts B6 et de chaque côté de B4 B5 les renforts B7.

Souder sous le châssis à 2 cm du bord et de chaque côté les deux faux longerons B2.

Souder les renforts C2 sur B6 et C3 sur B7.

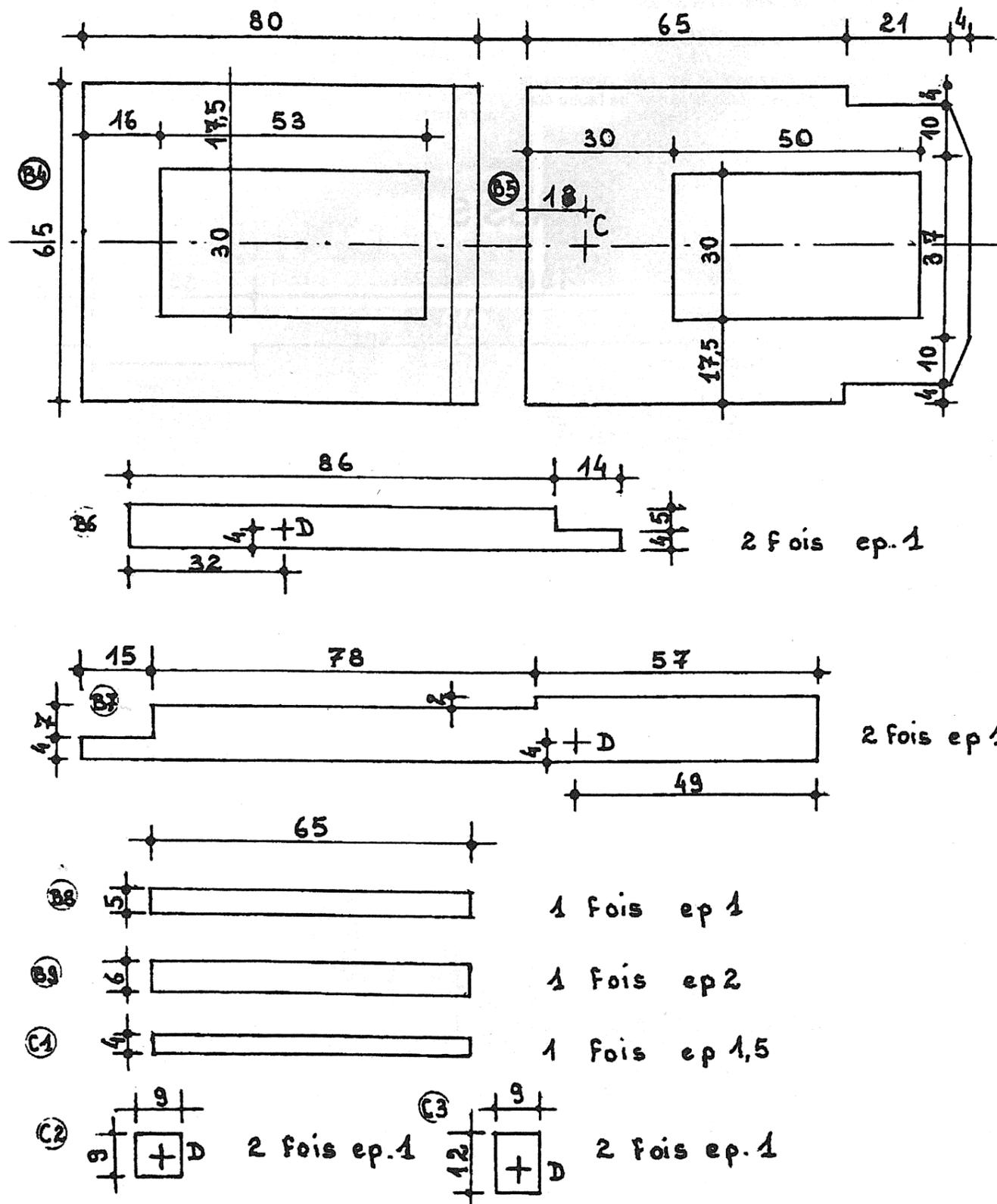
Fileter à 2mm les percements D des pièces B3 fixation du coffre à batteries et des pièces B6 et B7 fixation de la caisse sur le châssis.

CHÂSSIS



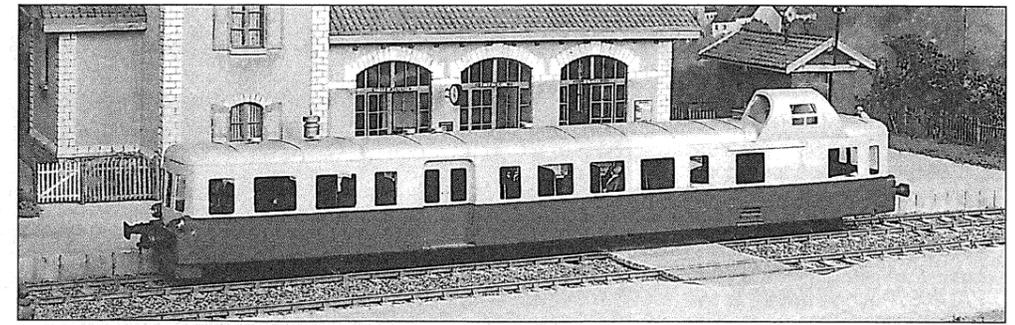
Pour confectionner les pièces C6 et C7 fixation des bogies sur le châssis vous avez deux solutions. Vous possédez un tour, dans ce cas vous coupez deux morceaux dans un rond plein de 10mm à la bonne longueur, vous percez l'axe à 1,6mm et ensuite vous filetez à 2mm en laissant une longueur de 1mm

et de diamètre 4mm pour la fixation sur le châssis. Dans l'autre cas vous faites les pièces avec plusieurs tubes soudés l'un dans l'autre et vous filetez le tube central à 2mm. Souder C6 sur B3 et C7 sur B5. Souder les marchepieds C4 et C5.

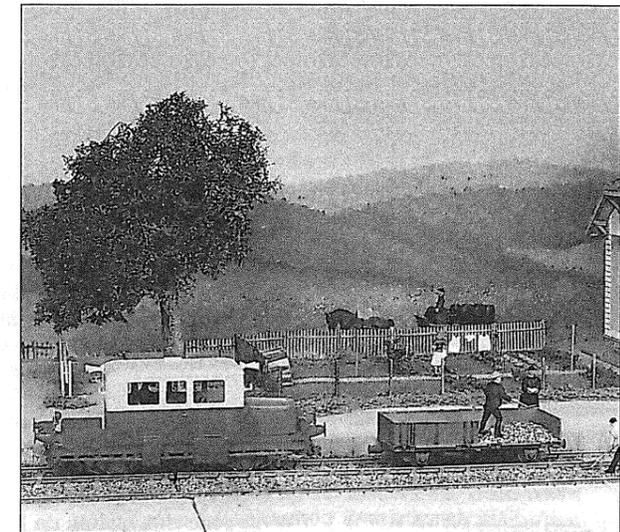
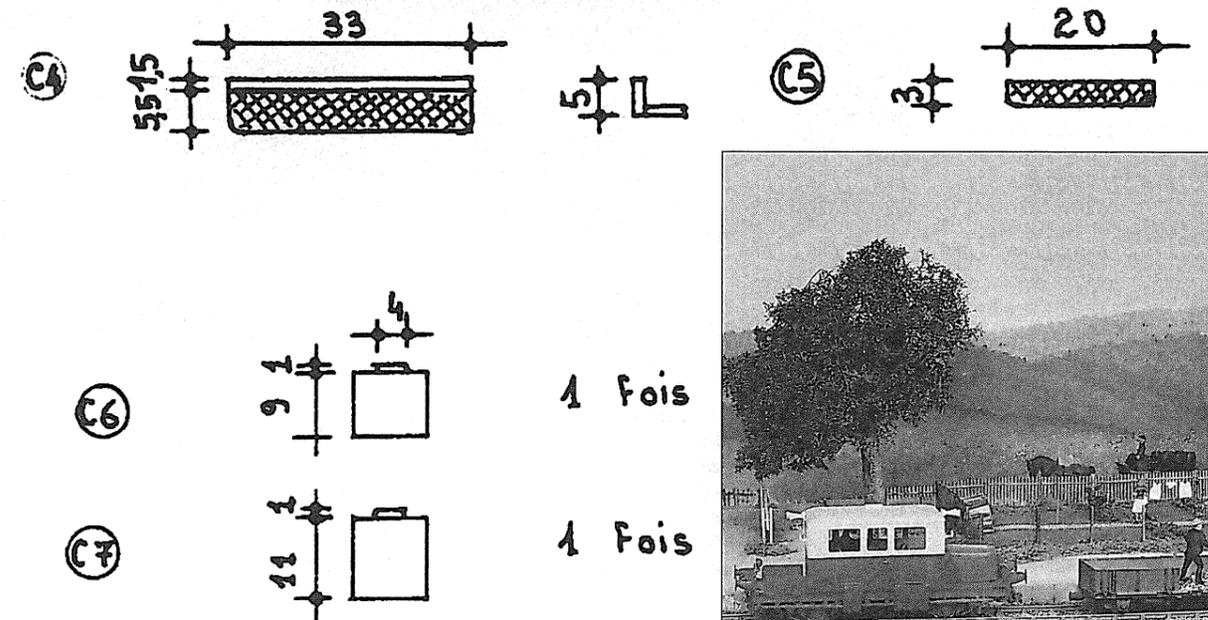


La mise en place, sous le châssis, des différents accessoires (coffres, évacuation des w-c, réservoirs), sera à effectuer après la fabrication de la caisse.

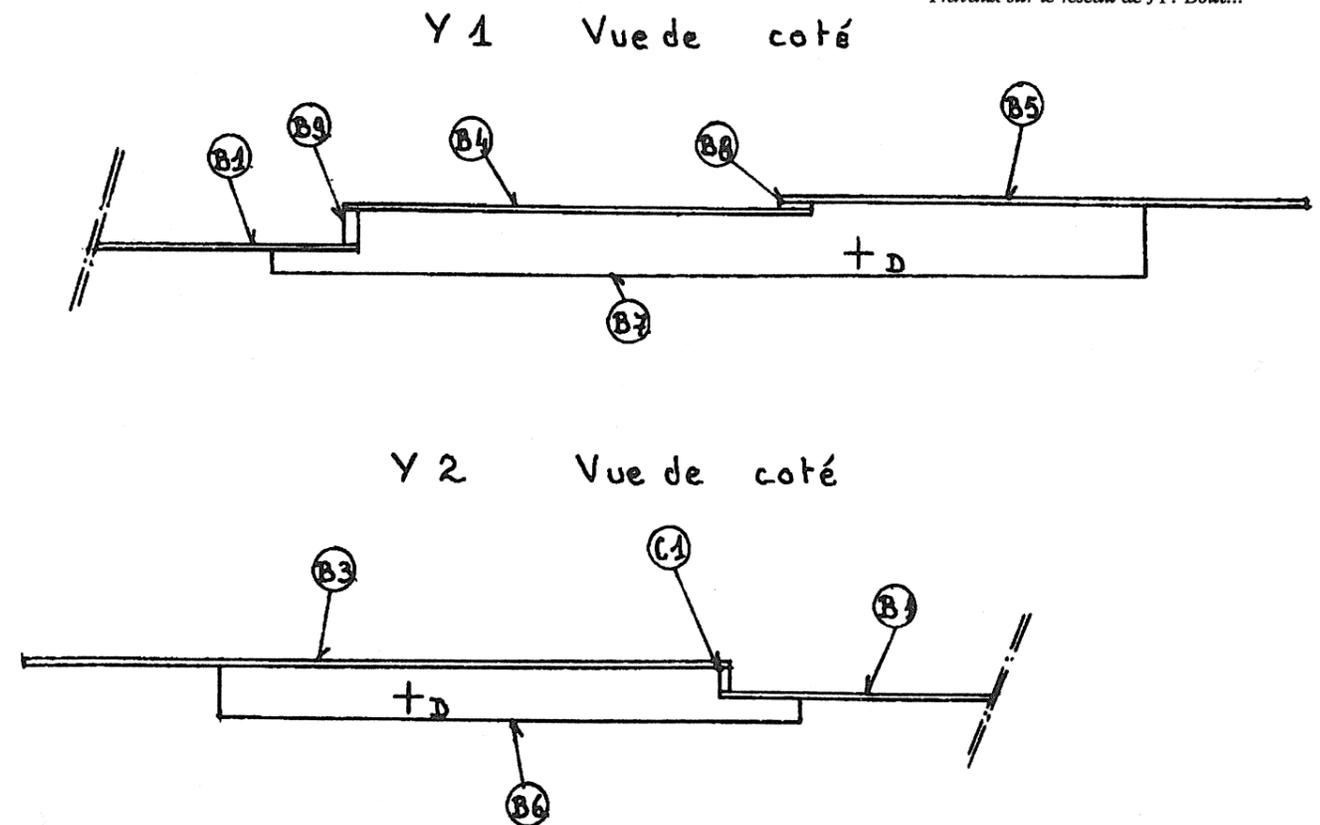
(à suivre)



Marchepieds



Travaux sur le réseau de J.P. Bout...



Un wagon de secours

Jean-Louis SOURZAT

Chers amis Zéroïstes,

dans un précédent courrier, j'avais fait allusion à la construction d'un "wagon de secours" que j'ai réalisé sur la base d'un couvert TP de l'Ami FAURE. Pour ce travail, je me suis inspiré des photos prises à Hendaye en juin 1966 lors d'un accident survenu à la 2D2 5532 sur le pont tournant, accident qui a fait l'objet d'un article dans le n° 65 d'Histoire d'O. L'examen des clichés pris à cette occasion (dont l'un illustre l'article précité) m'a permis de conclure que ce wagon provenait vraisemblablement d'un ancien TP 4 portes dont 2 avaient été supprimées et muni à l'origine d'une guérite de serre-frein, seuls le mécanisme et l'échelle d'accès ayant été conservés. Sur le toit ont été aménagés trois lanterneaux ainsi qu'une cheminée de poêle. Enfin, sous le châssis, trois coffres (à accessoires sans doute) ont été ajoutés.

Pour cette réalisation, je suis donc parti d'un kit commandé à M. FAURE et qu'il m'a livré en version 2 portes, sans que je lui aie demandé. Cela tombait bien ! J'ai com-

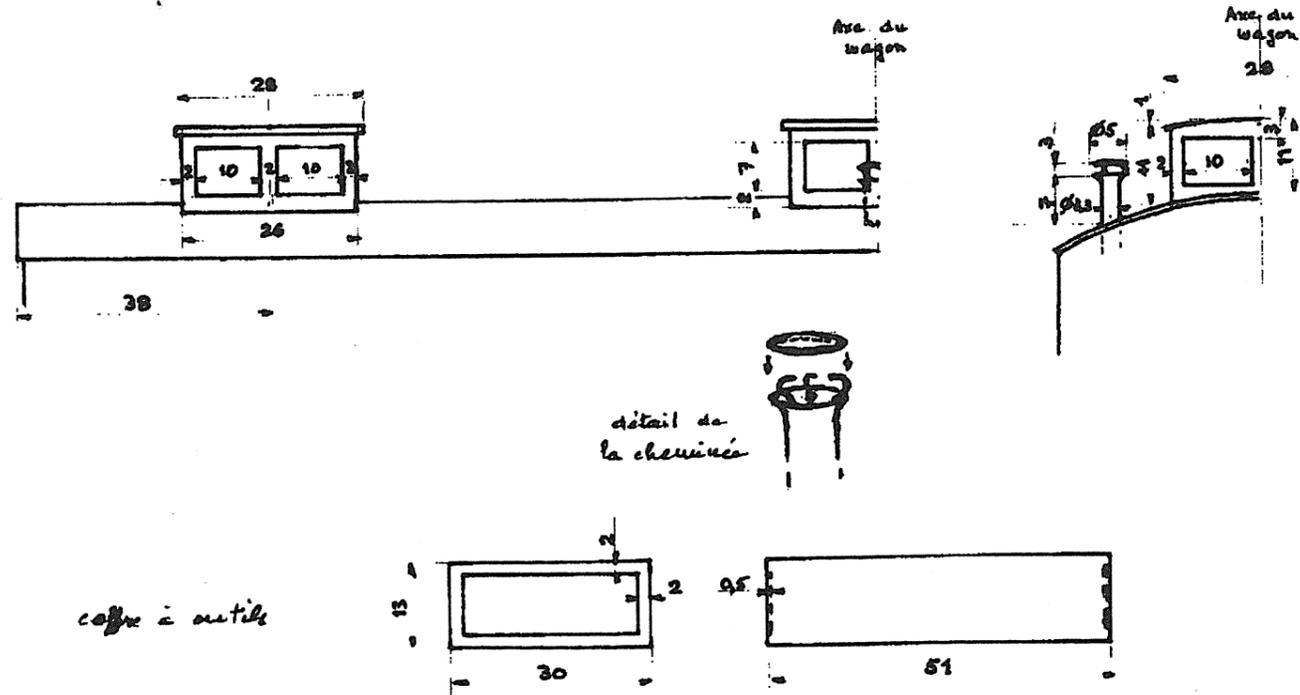


mencé par faire les ouvertures dans la toiture, ce qui m'a permis de voir les entrailles du wagon et d'en constater la solide réalisation ; pour ce faire, j'ai fait d'abord un "trou" Ø 26 transformé à la râpe en un carré 26 x 26. Dans ces ouvertures viennent s'encaster les lanterneaux réalisés en carton suivant les croquis ci-joints, les dimensions ayant été estimées à partir des photos (SGDG !). Les coffres sous le châssis sont en bois, les encadrements faits avec des chutes de baguettes FAURE de 0,5 d'épaisseur.

Pour le tuyau de poêle, j'ai utilisé un mor-

ceau de recharge de stylo à bille usagée qui avait l'avantage d'avoir l'extrémité évasée. J'y ai soudé trois supports de couvercle en laiton Ø 0,6 formé suivant le croquis joint. Je n'ai pas réussi du premier coup, car en soudant un support on a de fortes chances d'en voir un précédent s'évanouir... S'armer de patience et de persévérance ! Enfin le chapeau (confetti fourni par ma perforatrice de document, légèrement bombé) est simplement collé.

Le reste de la construction du wagon est classique, selon la notice FAURE.

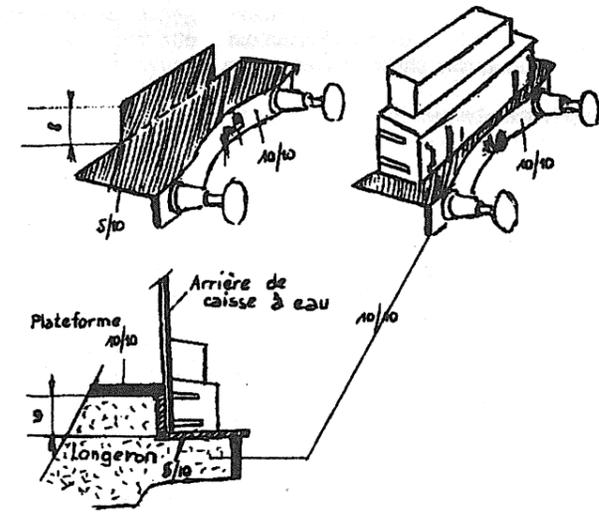
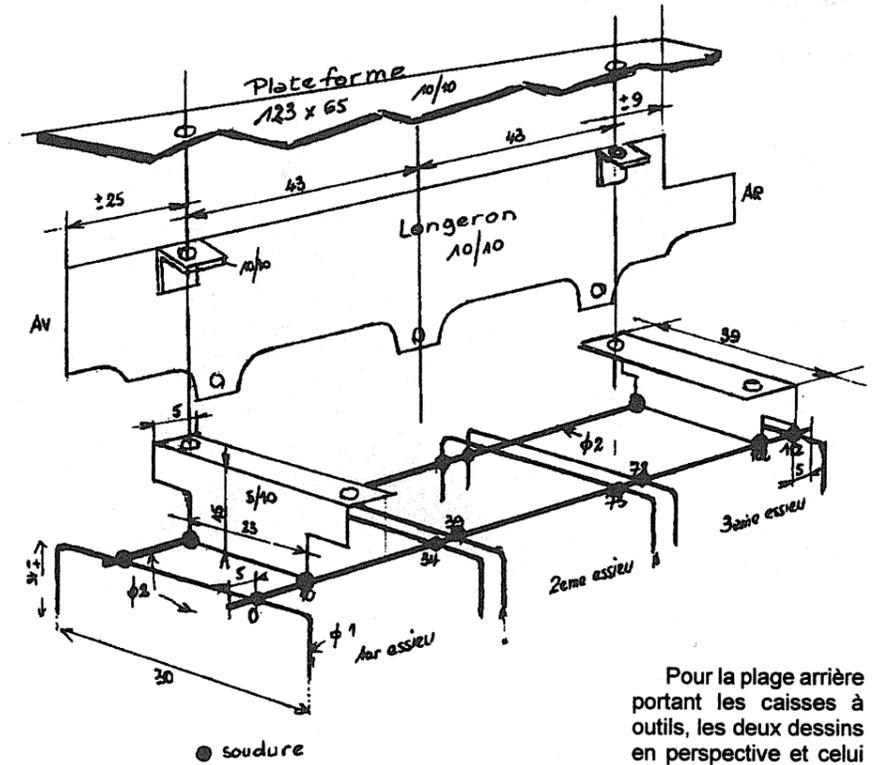


TENDER P.L.M. 1900 16.453... (suite) Louis Rouvière

Voici un petit additif concernant le tender de la 240. Je pense ainsi répondre aux visiteurs qui m'ont posé des questions à Expométrie.

En relevant le niveau du fond de la caisse à eau à la hauteur de la plateforme du tender, on libère dessous un espace qui peut être occupé par un aménagement spécial démontable pour la fixation des freins : c'est une construction que j'ai imaginée depuis le début pour mes tenders à trois essieux. Sur deux tiges rondes de Ø 2 et de longueur 122, bien parallèles entre elles, souder à 15 de chaque extrémité deux pièces en forme d'équerre aux cotés du dessin. Assembler par vis tout le système, plate-forme, longerons, et le petit montage qui vient d'être fait. Placer dans leur logement les essieux équipés de leurs roues et visser sans forcer. Avec un fil de Ø 1, former alors six grands U comme indiqué et les souder sur les deux tiges de Ø 2 de façon que leurs extrémités verticales passent tangentiellement à 1 mm du boudin des roues. C'est sur ces extrémités que seront soudés les fils de Ø 1 portant chacun les freins gauche et droite. Attention, les freins de l'essieu du milieu sont plus bas que ceux des essieux adjacents.

Ainsi montés, vous pouvez démonter le tout pour poser les boîtes d'essieux, les ressorts de suspension, les supports de la caisse à eau, les marchepieds et vaporiser la peinture.



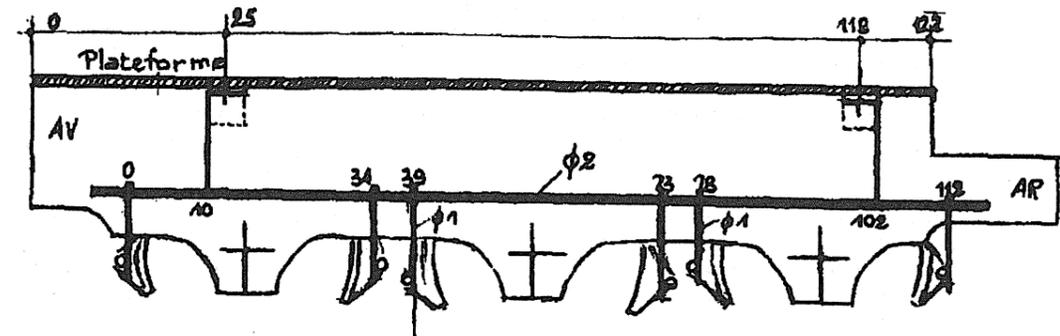
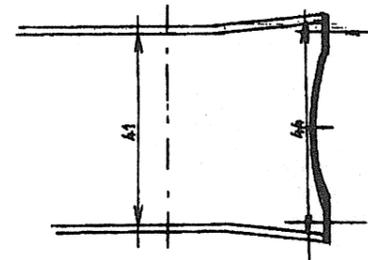
Pour la plage arrière portant les caisses à outils, les deux dessins en perspective et celui en coupe en disent plus long qu'une explication.

La plage est relevée en forme d'équerre entre l'extrémité arrière des longerons et celle de la caisse à eau.

Les trois pièces seront soudées entre elles seulement avant peinture (plage en forme d'équerre, arrière de caisse à eau et caisses à outils ; ne pas souder avec les longerons.)

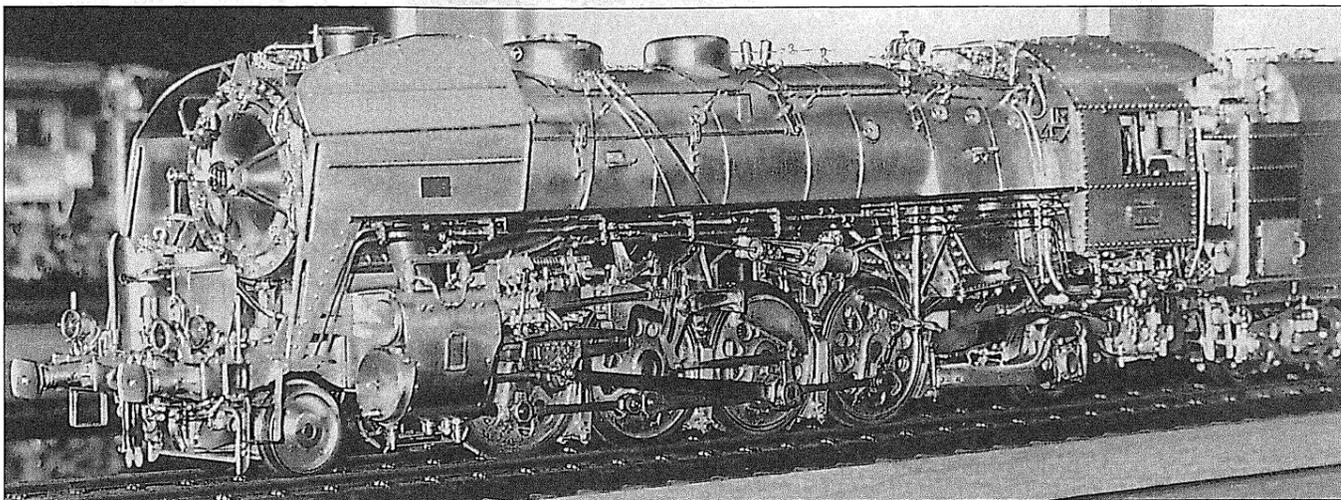
Les longerons ont un écartement intérieur de 41 progressivement élargi à 44 après les boîtes du troisième essieu : ceci pour laisser la place à l'insertion des pistons des tampons.

La traverse arrière en 10/10, légèrement concave entre les tampons, est soudée seulement sous la plage arrière.



CONFIDENCES D'UN AMOUREUX DU RAIL Gérard Chaudet

Gérard Chaudet nous gratifie de trois articles... sans parler d'un autre à venir concernant la voie. Nous sommes gâtés, à ceci près qu'il ne nous a cette fois envoyé aucune photo de ses superbes réalisations pour les accompagner... Heureusement, il nous reste quelques photos des superbes "R" de Gilbert Gaussorgues !



Après toutes les discussions, voire polémiques autour de la présentation de nos chères locos, look Fulgurex ou patine, peinture ou pas, j'éprouve un sentiment mitigé et beaucoup de regrets, car la plupart des défenseurs de chacune de ces présentations montrent bien peu de compréhension pour les adeptes des autres, et se ferment à leurs arguments. Les plus indulgents comprennent et acceptent que l'on puisse avoir d'autres goûts que les leurs, mais dans tous les cas, l'option est unique, et chacun ne revendique qu'un choix et n'apprécie qu'un style.

Quel dommage, c'est se priver de beaucoup de joies que de limiter ainsi son plaisir. N'est-il jamais venu à l'idée de ces modélistes le fait que l'on pouvait apprécier tout autant plusieurs types de beauté ? La nature m'a ainsi fait que j'ai une curiosité insatiable pour tout et que j'aime étudier les différents aspects de chaque chose afin de tenter de les appréhender dans leur globalité. Si l'on me demande "fromage ou dessert ?" je réponds : "les deux", glace à la vanille ou sorbet cassis, je réponds aussi "les deux", et pareillement si l'on veut me faire choisir entre Lester Young et John Coltrane ou entre Erroll Garner et Keith Jarrett. En un mot, le goût que l'on éprouve pour une chose ou un style, n'a aucune raison d'être exclusif, c'est à dire d'exclure les autres, ce serait se priver de beaucoup de bonheur.

Depuis que Gilbert Gaussorgues nous décrit les détails de sa superbe 141-R, et que j'ai pu voir les quelques photos publiées dans Histoire d'O, je suis admiratif, et je comprends tout à fait qu'il n'ait pas voulu recouvrir de peinture une telle œuvre, pour conserver sa pureté et sa technicité à chaque détail. Les reflets métalliques de chacune des multiples pièces formant cette locomotive participent à une véritable symphonie mêlant lumière, métal et mécanique, et cette œuvre, créée par un homme, comme toute œuvre d'art, me transporte et m'enchantent, en élevant mon intelligence globale, raison, émotion et sensibilité vers la Beauté.

Mais il n'y a pas qu'une voie pour accéder au nirvana du modélisme, et Daniel Berthélemy ou Jean Florin ou Jacques Archambault et bien d'autres, nous en montrent une autre. C'est celle de l'humilité devant l'œuvre maléfique de l'entropie qui désagrège peu à peu toute structure organisée, en dégra-

dant l'énergie, et donc en encrassant nos chères locos, en rouillant leurs tôles, en usant leurs mécanismes et altérant leurs peintures. C'est une approche très humaine, faite d'observation très fine, de compréhension des phénomènes du vieillissement, dans leurs particularités et leur généralités.

Cela demande à la fois beaucoup de réalisme, d'intelligence, de sensibilité et même de poésie, car l'observation doit être très juste, mais elle se charge en même temps de tous nos souvenirs réels ou rêvés. Et là encore l'approche est globale, car si la raison nous guide dans l'expression de la réalité, nos émotions n'en seront que plus riches. L'observation de la Chapelon de Daniel Berthélemy m'a elle aussi plongé dans le ravissement. Quel travail, quelle recherche de la documentation, de la précision, de la réalité tout au long de sa construction. La quantité et la précision des pièces refaites ou ajoutées me stupéfient et me laissent admiratif. Je comprends que Roger Bersot ait été déçu de ne pas être saisi par cette profusion de détails réalistes comme il s'y attendait, à cause de la peinture.

Mais cette peinture, et cette patine si subtile, sont si réalistes, si belles dans leur évocation, que l'on se trouve transporté devant la véritable locomotive, les détails ne se laissant percevoir que peu à peu, à ceux qui les cherchent, à ceux qui communient, ceux qui les méritent, et c'est alors que le charme opère et que les sensations affluent. Oui, elle est merveilleusement belle votre Chapelon, de cette beauté de l'âge mûr, faite de sensualité et de la richesse du vécu.

Oserais-je l'avouer ? je trouve aussi du plaisir à ce qu'il est convenu d'appeler "le look Fulgurex". J'ai pu contempler à loisir chez un ami une "Coupe-Vent" Fulgurex, et contempler est bien le mot, comment rester insensible à tant de beauté, car voilà encore une voie possible. En fait, cette loco, conforme à la superbe photo parue dans feu Rail Magazine, a bien existé un jour. C'est celle qu'ont imaginée et conçue leurs créateurs ingénieurs, celle qu'ont réalisée leurs constructeurs, techniciens et ouvriers de tous niveaux.

Pensez-vous sérieusement que ces gens aient pu oser présenter à la sortie des ateliers un engin qui ne soit pas rutilant, à la peinture parfaite, avec de beaux filets, des lettres artistement ombrées ? Auraient-ils accepté que les mécanismes soient encrassés, que les pièces métalliques soient

oxydées etc... ? Non bien sûr, l'huile baignant les articulations était blonde, la graisse rose ou caramel clair, et les surplus bien essuyés.

Cette présentation impeccable était aussi celle qui prévalait dans les multiples expositions qui avaient lieu dans le monde pour exalter le chemin de fer, symbole du progrès. Et nous savons bien que les titulaires faisaient le maximum pour préserver l'allure et le fonctionnement de leur loco, sans pouvoir bien sûr les maintenir en état de présentation d'expo (s'ils l'avaient pu ils l'auraient fait !), mais en luttant au mieux, avec beaucoup d'efforts contre la dégradation. Le vivant lutte toujours contre l'entropie !

Alors, est-il déshonorant pour un amoureux du chemin de fer de vouloir exposer ses locos dans l'état où elles étaient exposées en réalité, dans l'état où les ont livrées ceux qui les ont conçues et fabriquées, dans l'état où ils auraient souhaité qu'elles restent ? Sincèrement je ne le pense pas et je les comprends tout à fait. De plus, cela a vraiment de la gueule, leur beauté, c'est la beauté arrogante et éclatante de la jeunesse.

Plaiguez le ferrovophile polymorphe que je suis, car j'aimerais avoir chaque loco sous ces différents aspects, chacun d'eux apportant des émotions et des sensations différentes, mais toutes aussi agréables. Et pour finir de scandaliser tout à fait ceux qui manquent d'imagination, j'aimerais bien aussi trouver une loco toute en matière transparente montrant à mes yeux

ravis le fonctionnement des mécanismes cachés à l'état normal ! Je sens que j'atteins là la limite du supportable pour certains, mais cela existe bien pour les maquettes d'automobiles ou la représentation du corps humain. Heureusement pour nous, une loco vapeur nous en montre déjà beaucoup, et c'est une partie de son charme.

Mon plaidoyer ne vise pas à faire tout accepter, à faire du "politiquement correct", mais bien à montrer que le plaisir est multiforme et qu'un même amateur peut très bien apprécier de façon égale des styles différents.

Notre passion, contrairement à beaucoup d'autres se caractérise par une nécessaire polymathie, alors restons ouverts à la multiplicité.

Souvent les enquêtes de nos revues nous demandent de classer nos préférences : construction, décor, exploitation, paysage, électronique, mécanique, architecture, technique, automatismes patine, etc... je réponds toujours avec indignation "J'aime tout, dans l'ordre et dans le désordre" car la passion ferroviaire, c'est tout cela et bien plus encore, comme le chemin de fer réel.

Amicalement et un grand merci à tous ceux qui me donnent tant de bonheur en faisant part de leurs réalisations ou de leurs réflexions.

Gérard Chaudet

REFLEXIONS AU SUJET DES 030-TU Gérard Chaudet

ou les difficultés d'être modéliste...

La parution dans "LE TRAIN" n° 147 et 148, de bonnes photos de 030-TU, complétant celles parues dans LOCO-REVUE, révèle que de très nombreux détails différencient ces locomotives.

Ces photos montrent enfin à quoi ressemblent les purgeurs de ces locos. Je n'avais pas reproduit ces pièces, car elles n'étaient pas visibles sur les photos que j'avais pu consulter, pas plus que sur l'extrait de plan d'origine U.S.A. fourni par Benoît SEMBLAT avec la notice de montage. J'en avais conclu que les concepteurs avaient conçu un système de purge non visible de côté - il l'est très peu - et, ne voulant rien inventer, je m'étais abstenu. Ce n'était pas du désintérêt, c'était de la prudence ! et c'est sans doute ce qui a motivé la démarche de Benoît SEMBLAT lorsqu'il a opté pour la non représentation de ces pièces.

On a pu me reprocher de n'avoir pas reproduit ces purgeurs, et je viens d'en donner la raison, mais ayant lu dans un bulletin, la réalisation pour cette 030 de purgeurs "énormes", puisque constitués d'un tube de diamètre 2 mm, soit 87 mm en réel, j'étais très perplexe. Après de nouvelles recherches et examen de photos à la loupe, j'en conclus que ce type de purgeur n'existait que dans l'imagination de l'auteur, et qu'il fallait attendre des informations plus précises et plus sérieuses.

Les photos parues dans LE TRAIN, montrent enfin un peu mieux ces fameux purgeurs. Ce n'est pas terrible, mais on constate au moins que le tube doit être d'un diamètre très réduit, pas plus gros que les mains-courantes, donc environ 0,6 à 0,7 mm (on est loin des 2 mm préconisés !), mais il faudrait quand même une photo de détail de ces pièces, photo qui n'existe sans doute pas, car comme chacun le sait, les photographes ont hélas pour habitude de photographier des trains dans un cadre, en oubliant toujours les gros plans sur les détails et pièces constitutives de nos chères locos, seuls les embellissements échappent à cet ostracisme.

Pour le reste, on constate aussi que les marchepieds de traverse avant, ont souvent leurs supports situés à raz du bord

de cette traverse. La marche supérieure est quelquefois simplement soudée (030-TU-4, page 35 n° 148), d'autres fois boulonnée (030-TU-52, page 34). Les marchepieds à l'avant des soutes à eau sont moins épais que ceux prévus dans le kit, et sont soudés sans rivet (TU-4, page 35), mais différents sur la TU-52, page 34.

Les marchepieds de chaudière sont boulonnés sur la TU-52.

Les pièces de liaison entre chaudière (cornière courbe) et soutes à eau sont fixées de façon très variable, exemples :

TU-52 : - cornière courbe soudée sur la chaudière, sans rivet ni boulon.

- plaque plate boulonnée sur soute
- même plaque boulonnée sur cornière

TU-4 : - cornière courbe rivetée sur la chaudière

- plaque boulonnée ou rivetée (?) sur la soute à eau
- plaque boulonnée ? ou plutôt rivetée sur la cornière

TU-55 : comme la TU-4

TU-4389 (pages 14 et 15 du n° 147)

- cornière courbe boulonnée sur la chaudière
- plaque boulonnée sur la soute
- plaque boulonnée sur la cornière
- de même, les marchepieds de chaudière et de traverse sont tenus par des boulons.

Avec seulement quelques locos, les variantes sont déjà nombreuses. Et ce plat métallique reliant les soutes à eau et passant par dessus la chaudière, comment est-il fixé ? Sur la chaudière ou sur les soutes, rivets ou boulons ? Je penche maintenant pour ces derniers.

Autres remarques

- l'espace entre les barres formant glissières de crosse de piston est égal à un peu plus de la demi-épaisseur de ces barres.

- la tôle formant le toit de la cabine est peu épaisse, et ne forme pratiquement pas de surépaisseur sur les flancs de cabine. Il paraît même qu'elle était bord à bord avec les flancs, mais était-ce le cas pour toutes les TU ? (voir les photos page 34 et 35 du n°148 : TU-55 & 4). Sur la TU-47 de la page 37 du n° 148, les tôles du toit et du flanc de cabine sont semble-t-il soudées bord à bord sans aucune surépaisseur.

Vers le haut des cylindres, les 2 boulons visibles semblent être à tête carrée. Ce type de boulon est courant aux USA, on distingue également des boulons à tête carrée sous les tampons de la TU-4, page 35 du n° 148, également pour fixer les marchepieds sur la traverse avant de cette même loco. La TU-4389 pages 14 et 15 du n° 147 montre de nombreux

BRUNISSAGE ET TRAITEMENT DES METAUX

Gérard Chaudet

Suite au très bon article de J.P. LAFILLE, j'aimerais apporter quelques précisions au sujet du MESCUVIT.

J'utilise beaucoup ce produit, et je peux vous assurer qu'il n'est pas du tout nécessaire de le faire bouillir pour bronzer. Il suffit qu'il soit chaud (à partir de 55 à 60° environ), on peut bien sûr aller jusqu'à l'ébullition, à condition que ce soit tout doucement, et cette plage permet de doser les effets. Et surtout 30 minutes me paraît beaucoup trop long ! Compte tenu de mon expérience, dix minutes est un maximum, et dans le produit neuf, cinq minutes suffisent. Attention aux petites pièces et à la visserie, un bain trop prolongé et trop virulent risque d'attaquer la surface des pièces.

En outre, contrairement à ce qui est dit, ce produit peut servir plusieurs fois, et cela permet aussi de doser les effets.

A l'état neuf, ce produit est incolore et sirupeux. Dès le premier usage, il devient bleu foncé, et au refroidissement, il se forme à la surface une pellicule translucide solide, formée de cristaux agglomérés. Ces cristaux se dissolvent lors du chauffage du produit pour une nouvelle utilisation. Donc après usage, au lieu de jeter le produit, le transférer dans un bocal à fermeture plastique (surtout pas métallique) j'utilise les grands pots de café soluble, et ne pas remplir trop haut car les cristaux vont prendre du volume.

Lorsque vous utiliserez à nouveau ce produit, toujours dans un récipient en inox, vous obtiendrez, selon la quantité de pièces déjà brunies dans le produit, la température, et le temps de traitement, qui sera prolongé par rapport au produit neuf, toute une gamme de teintes dans les bruns. Vous constaterez que selon ces paramètres et leur combinaison, on peut obtenir depuis le produit neuf et jusqu'à son usure complète la gamme : noir intense, noir brunâtre, brun noir, brunâtre, caramel foncé, moyen, clair et caramel blond.

Aucun brunissage à froid ne peut donner une telle variété, et surtout ces teintes chaudes autour du brun, caractéristiques des embellages ou des organes de roulement.

On peut obtenir aussi des effets différents selon que l'on a découpé, poncé ou sablé la pièce. Ce produit MESCUVIT est idéal pour le laiton ou le bronze, mais il est sans aucun effet sur le maillechort, et l'étain des soudures se recouvre d'une pellicule blanchâtre à éliminer à la brosse. Après brunissage, il faut neutraliser soigneusement en rinçant et brossant abondamment sous l'eau courante, puis traiter comme indiqué au fuel ou avec une huile fixative.

Mais attention, éloignez tout métal ferreux, tel que l'acier de ce bain, car il rouillerait immédiatement. L'assemblage ou le contact d'une pièce bronzée avec un axe ou une vis en acier peut avoir les mêmes conséquences. Il faut donc que les

boulons à tête carrée. On peut donc se poser la question suivante : les boulons d'origine étaient-ils à tête carrée, et ont-ils été remplacés par des boulons à tête hexagonale, ou seuls certains d'entre eux l'étaient ?

Toutes ces observations et incertitudes doivent nous inciter à beaucoup d'humilité et de circonspection dans nos jugements. Et je n'en suis que plus admiratif devant les connaissances de certains d'entre nous, qui me paraissent encyclopédiques !

Photographes, par pitié, pensez aussi à prendre des gros plans, on a besoin de détails, encore de détails.

parties en contact soient exemptes de brunissage ou aient subies un décapage soigneux. Il sera sage de n'utiliser que de l'inox.

Les produits brunissant à froid le maillechort, nécessitent un dégraissage et un décapage soigneux, et en effet le traitement par frottement à l'aide d'un morceau de bois tendre (non résineux) imprégné est à la fois le plus facile et celui qui donne les meilleurs résultats. A noter que le brunisseur maillechort à froid de Tiberon (magnétite), donne au laiton une couleur gris acier superbe de vérité.

Quant aux roues de la 241-A de JCR, qui en effet sont en laiton et chromées, j'ai décrit dans "Le Bulletin" du Cercle du Zéro n° 43 page 56 (Janvier 99), une méthode simple qui permet d'obtenir de superbes roues brunies. Si des amateurs le souhaitent, je pourrais y revenir.

Pour compléter voici quelques bains de décapage pour différents métaux, tels qu'ils étaient recommandés dans les ouvrages de l'enseignement technique, il y a une vingtaine d'années. Peut-être l'industrie chimique propose-t-elle depuis des produits plus élaborés ou d'utilisation plus simple ?

Pour décaper :

- les aciers inoxydables austénitiques : en volume, 50% d'eau déminéralisée + 45% d'acide chlorhydrique du commerce + 5% d'acide nitrique.

- le cuivre : acide sulfurique titrant 13 à 20° Baumé

- le laiton : "bain de blanc" constitué en parties égales d'acide sulfurique et d'acide nitrique (du commerce).

- nickel et ses alliages (donc maillechort) : solution dans une eau déminéralisée de 8 à 10 % en poids d'acide sulfurique à 66° Baumé.

- aluminium : bain de soude caustique à 10% chauffé à 70° puis rinçage soigné, suivi d'un bain d'acide nitrique à 10%, et enfin nouveau rinçage soigné

- Duralumin : pour un litre de solution, mélanger 15 cl d'acide sulfurique dans 85 cl d'eau déminéralisée, et ajouter à cette solution 50 grammes d'acide chromique. (50g par litre de solution)

Mentionnons également l'excellent "bain à pendules", décrit par Michel DEGON dans "Le Bulletin" du Cercle du Zéro n°40, pages 10 et 11, ainsi que d'autres recettes extra dans le n° 43, déjà cité, page 54.

La BB 63000 / 63500 de J-C-R

Jean-Pierre Lafille

Quand on parle du loup... mais là aussi, cela manque d'illustrations !

LE CHÂSSIS

Probablement gêné par les délais de son fondeur, J.C.R nous a gratifiés cette fois-ci d'un châssis entièrement en laiton photo-découpé. Personnellement, je trouve que ce changement de technique, tout au moins par rapport à celle de sa dernière Diesel, est particulièrement bénéfique pour nous.

J'ai en effet reçu mes pièces le lundi, ce qui m'a permis d'en commencer le montage mardi à la fine fleur de l'aube, c'est à dire vers neuf heures. Or, vers 17 heures, toujours le même mardi, mon châssis était terminé, poli, lavé mais pas encore sec, je l'avoue.

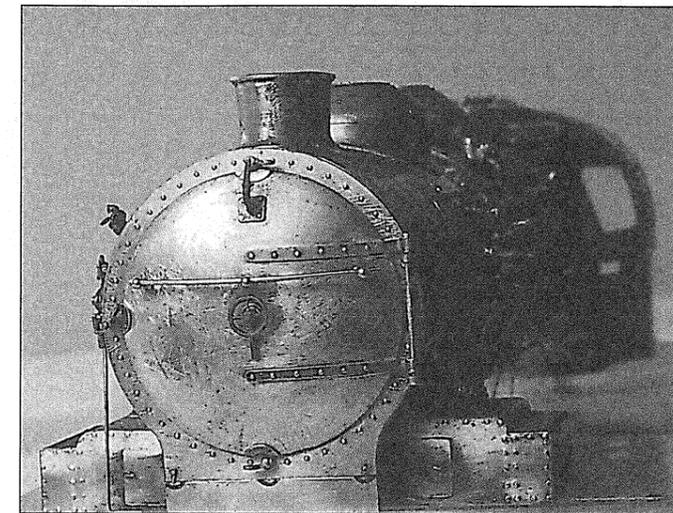
Ce châssis est donc d'un montage sans problème, et une fois terminé, il est d'une rigidité à toute épreuve, ce qui ne constitue incontestablement pas un défaut.

Pour le monter, j'ai procédé exactement comme prescrit par le créateur du modèle, mais en prenant parfois des précautions non prévues par lui. Tout d'abord, j'ai bien plié les plaques de tamponnement, mais pas complètement, après quoi je les ai redépliées. Ainsi, le métal ayant été légèrement écroui, la plaque devenait pliable à la main, tout en conservant une solidité largement suffisante. J'ai ensuite posé ma plaque sur un chantier bien plat, mais en intercalant deux plaques de un millimètre, une de chaque côté, et j'ai bien immobilisé le tout, mais sans forcer pour ne rien déformer. Ceci fait, je n'ai eu aucun mal à souder le tube rectangulaire de 6 x 3, préalablement coupé à 2 millimètres et demi. Après cela, les écrous furent soudés sans la moindre difficulté, puisque bien à plat. J'ai alors plié mes plaques de tamponnement à 90°, voire un poil plus, puis les fonds d'escalier, répertoriés B sur le plan. Il ne restait plus qu'à souder les mains d'attelleur, évidemment après les avoir mises en forme. Ceci étant fait, vous pourrez, si vous doutez de la solidité de la pliure, la consolider d'un filet de soudure.

La seconde opération, c'est à dire la mise en forme et la soudure de la contre-plaque, est très facile, il suffit de se conformer au dessin. Ceci étant fait, il faut soigneusement ajuster la pièce pour qu'elle s'adapte avec précision le long des pièces pliées au cours de la première opération, c'est à dire la plaque de tamponnement et les fonds d'escaliers. Pour souder cela, il faut utiliser un fer chauffant bien et équipé d'une panne bien effilée. Par contre, une soudure à 60% d'étain sera amplement suffisante ; elle fondra à 190 degrés et présentera une solidité bien suffisante pour un châssis dont aucune pièce soudée ne supporte de contrainte permanente.

L'étape suivante est peut-être légèrement plus délicate, mais sans excès ; elle consiste à monter les longerons intérieurs, mais avant de les monter, il convient de les essayer en place et, éventuellement, d'en réduire un petit poil la longueur ; il m'étonnerait que vous ayez à le faire, mais il vaut toujours mieux faire un montage à blanc avant de souder. Les deux longerons ayant été dûment contrôlés, on les mettra en place et on les coiffera des traverses numérotées 106 que l'on pointera d'un léger point de soudure. Ces quatre éléments vous permettront en effet de bien assurer la verticalité d'une pièce un peu trop longue et un peu trop fine pour se positionner sans être maintenue. Il restera à souder solidement les quatre petites pattes, puis à dessouder les traverses pour souder le longeron sur toute sa longueur, mais en commençant par son milieu, faute de quoi il sera particulièrement difficile à maintenir au contact de la plaque supérieure. Le premier longeron étant en

Ci-dessous : porte de b.à f. de la 141-E montée par J.P. Lafille : ce que Bernard Canet aurait dû faire (volant excepté) pour équiper sa 141-F-16...



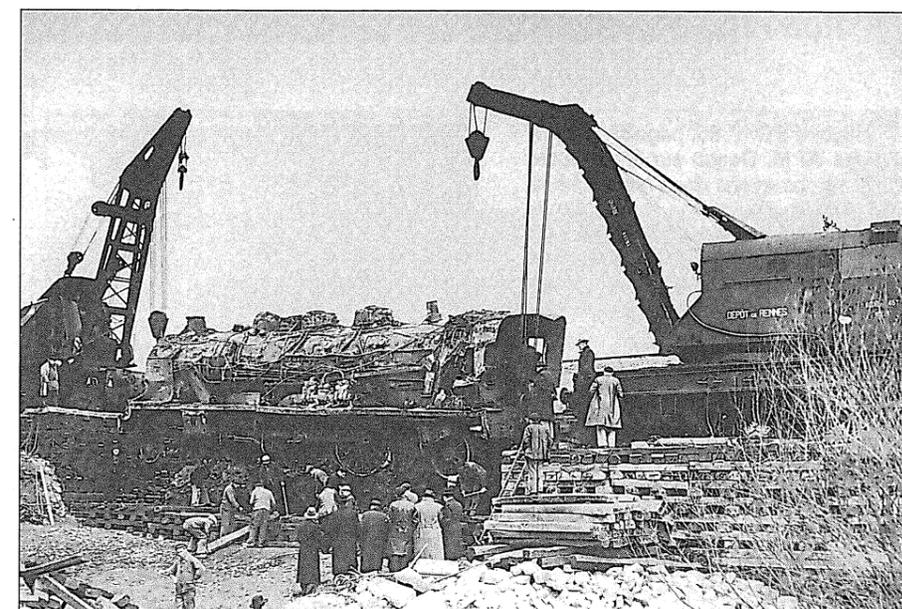
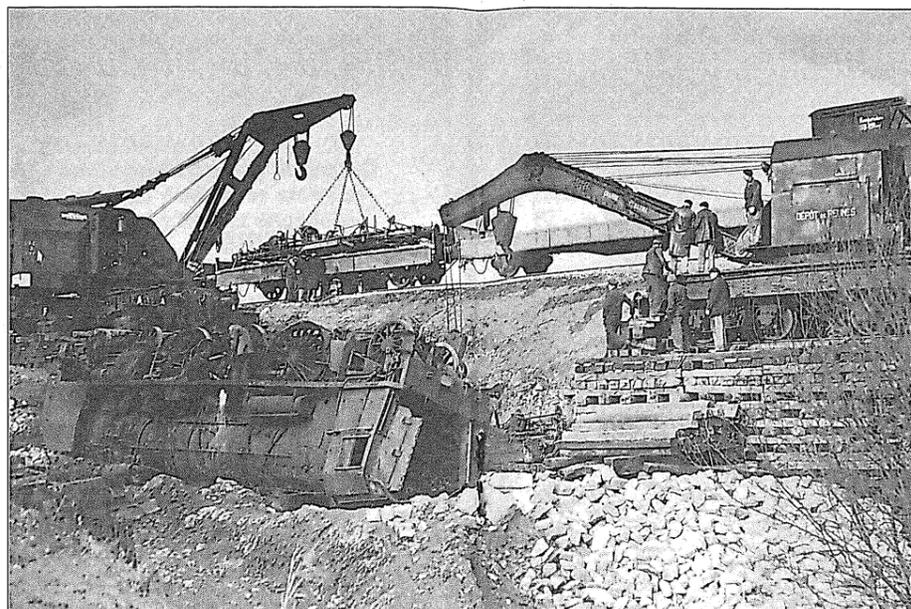
place, on soudera le second, puis on remettra les traverses en place et on les soudera solidement.

L'âme des longerons étant en place, on la coiffera de son chapeau 107, en faisant bien attention à ce que celui-ci vienne bien au contact de l'âme et laisse libre la fente qui se trouve au bout. Pour souder le chapeau, il faudra le faire par l'échancrure du dessus du châssis, et surtout en forçant bien dessus pour qu'il ne se soulève pas. À cette fin, un morceau de bois bien droit pourra être maintenu à la main au droit de la soudure. J'insiste peut-être un peu trop, mais je pense qu'il faut bien souder toutes les pièces en les maintenant en contact, afin d'obtenir une rigidité suffisante. On mettra ensuite en place la pièce de renfort (107), mais on pourra l'échancrer légèrement à son extrémité en contact avec la contre-plaque. Cela permettra de passer les équerres 110 sans problème.

L'âme des longerons extérieurs (111) doit recevoir ses équerres dans ses mignonnes petites fentes d'extrémité. Soudez donc celles-ci, bien plaquées, tout à fait à l'extrémité de la pièce, car ces équerres sont dans la réalité des renforts soudés à leur extrémité. Ajustez ensuite la grande pièce, afin qu'elle touche sans forcer à ses deux bouts, fixez les demi traverses et soudez le longeron extérieur comme vous l'avez fait pour son petit camarade intérieur, c'est à dire en le plaquant bien et en commençant par son milieu. Comme son chapeau n'est pas posé, cela sera assez facile, mais moins que dans le cas précédent. Il ne restera alors plus qu'à installer le chapeau, après l'avoir essayé, avoir affiné sa mise en forme et l'avoir coupé pour qu'il rentre parfaitement à sa place. Cela fait, il ne restera plus qu'à le souder sur son âme, toujours avec votre fer à panne effilée, mais depuis l'extérieur, ce qui demandera un petit travail de finition pour faire disparaître la soudure en surplus. Mais il y en aura peu si votre fer était suffisamment chaud pour que la soudure coule bien entre les éléments. Et si la soudure coule mal, ne l'incriminez pas, mais changez de fer. Enfin, pour les dernières petites pièces, leur mise en place ne posant aucun problème, je ne vous en parlerai même pas.

Pour finir en beauté et disposer d'un très beau châssis, il ne restera plus qu'à gratter ou limer la soudure en trop, puis laver le total avec une bonne lessive bien moussante et une petite queue de morue qui permettra d'aller froter dans les coins.

Mais le plus dur restera à faire : attendre que le facteur nous livre le deuxième set.



RELEVAGES

Monsieur Georges Martret, de Nice, nous a, sur les conseils de Valdi Toffletti, envoyé ce lot de photos trouvées dans une brocante, espérant des informations sur le sujet. Il en a aussi expédié à Jean Florin et Andy Hart de la SNCF Society.

Il en est résulté une correspondance croisée, quelques certitudes et aussi quelques points qui restent à éclaircir...

Le "Cours de locomotives" de la région Ouest, souvent cité dans la revue, nous a apporté des informations, complétées par Marcel Le Guay, consulté par téléphone.

Les cinq premières photos concernent le relevage de la 3-231-D-602 à Bannalec (Finistère), ligne de Lorient à

Quimper.

La sixième (ci-dessus à droite) correspond au relevage de Boisset (Eure). La septième (à gauche, en bas) reste mystérieuse... à moins - hypothèse qui me vient à l'instant - qu'il ne s'agisse de Boisset, vu dans la direction opposée (???). En tout cas, il ne s'agit pas de Bannalec.

Le déraillement de Bannalec a eu lieu au lieu dit "le trou de la belle-mère"... qui ne figure pas sur les cartes et que je n'ai pas eu le loisir de rechercher sur le terrain, bien que ce soit tout près de chez moi...

À Bannalec, le relevage est effectué par la grue de Rennes et la grue de 54 t des Batignolles.

À Boisset, par la grue des Batignolles, au premier plan, et par la grue de Mantes (informations communiquées par Marcel Le Guay).

D.B.

Relevage de la 231-602 à Bannalec (Juillet 1946).

Le déraillement consécutif à un sabotage pendant l'occupation allemande entraîna un plongeon de la machine au dessus de la rivière, la machine s'arrêta complètement retournée à une quinzaine de mètres des voies.

Les travaux d'approche comportèrent la construction de deux rampes d'accès pour la mise d'une grue sur chacun des deux camarteaux établis à chaque extrémité de la machine. L'originalité du camarteau côté pont était sa construction en deux parties reliées par des poitrails afin de ne pas gêner l'écoulement des eaux de la rivière (8000 traverses furent nécessaires¹). Le lit de traverses préparé pour recevoir la machine était accolé au talus avec petit mur de soutènement.

Après redressement, la machine fut maintenue soulevée durant la construc-

tion d'un troisième camarteau à niveau de la plus basse rampe d'accès.

Relevage de la 231-545 à Boisset.

Le relevage se présentait dans des conditions analogues au précédent et il fut usé du même procédé. Toutefois, la grue arrière s'étant trouvée trop éloignée de la machine, il fallut d'abord la rapprocher en la faisant pivoter dans un plan horizontal sur un calage, par son dôme, à l'aide de la grue avant. Les deux grues déplacèrent ensuite la machine en l'éloignant du talus et le reposèrent couchée sur le sol dans une position telle qu'en la redressant elle se trouvât en prolongement des deux voies ; un lit de traverses avait été préparé pour la recevoir.

¹ Si vous décidez de faire un diorama avec la machine que votre chat a fait tomber, André Faure se fera très certainement un plaisir de vous les fournir !

Histoire d'O n° 85, page33 : observations de M. Degon sur les voitures CIWL. Nous avons dans nos archives des photos d'au moins trois voitures décorées de cette façon : raison sociale sous les baies et sigle des WL entrelacés bien visible. Une de ces photos a été reproduite dans le livre *Sleepers, Diners and Pullmans* (autoédition du regretté Robert Spark, 1995). L'auteur indique dans la légende qu'il s'agit de cinq voitures-couchettes ex-PLM, louées par la CIWL entre 1945 et 1960. Ce sont bien entendu des voitures-lits, comme l'indique les inscriptions. S'agissant de voitures OCEM, il n'y avait pas de place pour la raison sociale à hauteur du pavillon. Nous avons donc des photos des n° CIWL 584 (flancs lisses), 586 (R.A.) et 583? (FL mais de modèle différent). La date et le lieu de ces photos nous sont malheureusement inconnus, mais elles proviennent très certainement du fonds de feu Geoffrey KEEN, fondateur du Model Railway Club et dont les réalisations au 1/43 sont bien connues. J'ai demandé à notre archviste de bien vouloir me sortir ces tirages des cartons.

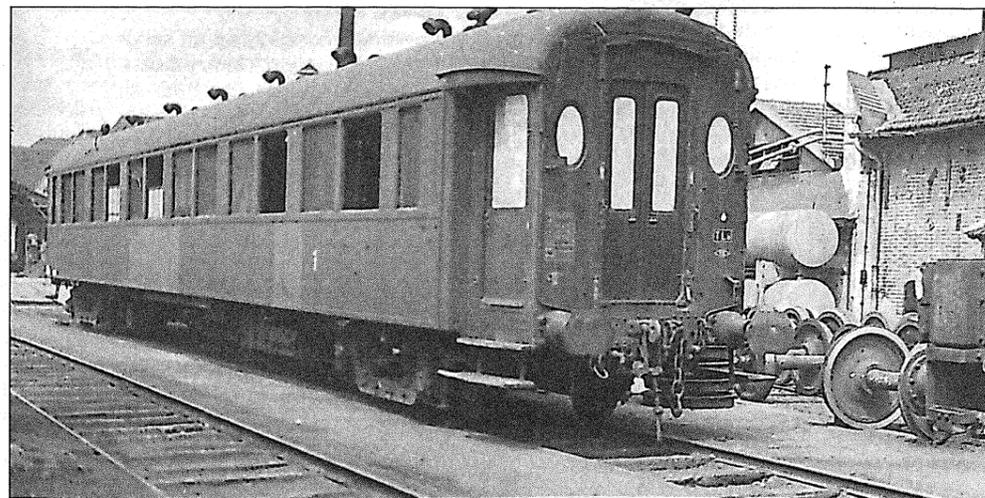
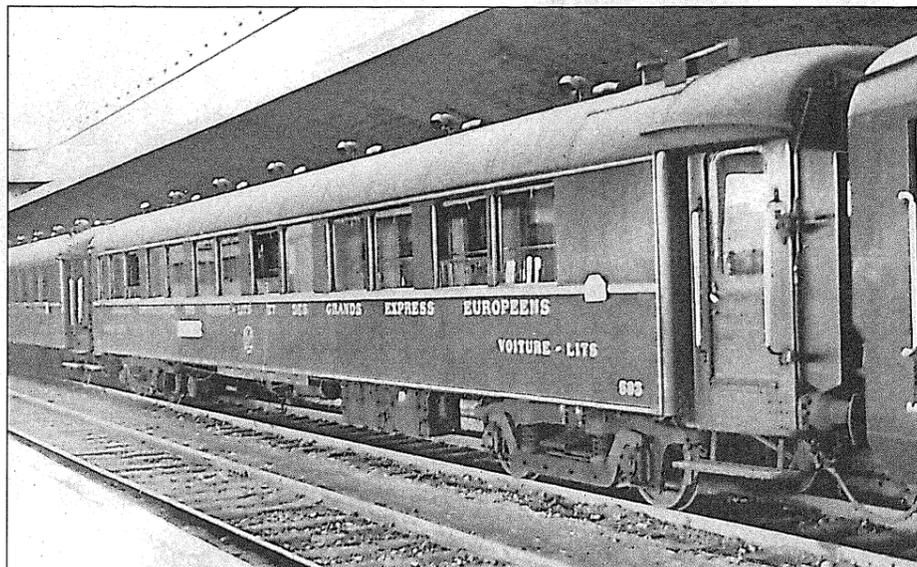
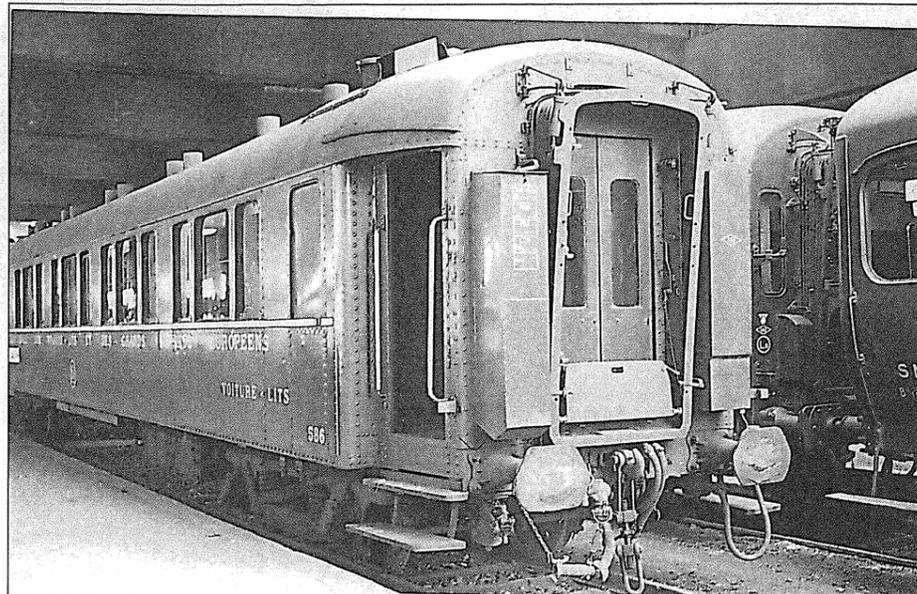
Dans *Encyclopédie des Voitures SNCF*, on lit d'ailleurs, à propos des "Transat" (p. 221) :

Plusieurs de ces voitures avaient été utilisées par la région Nord à la fin des années 40 et au début des années 50 pour équiper... un de ses rapides Paris-Lille à deux classes. Puis, après un passage dans les effectifs de la CIWL comme voitures-restaurants pour certaines unités avec cuisine, onze voitures furent transformées durant les années 1958/59 en voitures-bar B4r ; elles furent ensuite remodifiées en voitures-snack B3r entre 1964 et 1966 avec suppression d'un compartiment.

Les "Transat" ayant été construites sur base de chaudière OCEM elles aussi, c'est sans doute une de celles-ci qu'a vue M. Degon. Là encore, si on se renseignait auprès de Marcel Le Guay?!

Andy Hart

La photo du bas porte au dos, au crayon, la légende suivante : W.lits couchettes P.L.M. A^{12/2} C^{12/2} myfi avant sa transformation en W. lits. N° 578, Ateliers de Saint Denis.



EXPOMETRIQUE

Est-on jamais sûr de ce qu'on a vu ? Sous la plume de Robert Filoche (H.d'O n° 87), je lis que le rédacteur en chef de notre vénérable revue, éternait à Expométrique, un costume en Kevlar et autres matériaux composites. Pas possible ! J'avais cru ne voir que son jean inusable dont la couleur, si elle date des années 50, n'a rien d'un vert SNCF.

Cette année j'ai esquivé la corvée du traditionnel compte-rendu de l'Expo. Il y avait tellement de monde. Pourtant j'aimerais jaspiner autour de deux dioramas. Le premier (de Gérard Ducret), rendait une belle profondeur de champ en utilisant différentes échelles. Au premier plan : le Om. Au second : un pont suspendu en Nm. Au troisième : un paysage de montagnes émergeant de la brume, peint sur le panneau de fond. Superbe! Quoique de finitions un peu hâtives (voir photo page 26, n° 87). Vous me direz que ce n'est pas la première fois qu'on utilise des échelles dégressives pour donner de la profondeur. Mais (est-ce par timidité ?) on voit rarement de tels dioramas. Dommage !

L'autre était celui de Bernard Junk. Au fil des pages d'H.d'O je n'ai guère été chiche de compliments en faveur de l'ancien président du GEMME. Il réussit chaque année à m'étonner. Son alignement de maisons ouvrières à "Hesquin les Mines" est époustouffant de maîtrise artistique. J'espère qu'un lecteur pourra nous procurer une photo. Ceci dit, je n'ai pas aimé ces deux branches riquiquies piquées au-dessus des toits. Mais, surtout, surtout, j'aurais aimé plus d'audace. Que Bernard Junk tire profit de cette mine à peine silhouettée sur un ciel pâlichon. Je l'aurais voulue, cette mine, très présente, envahissante, écrasante même, dominant de ses terribles et cages des puits, le coron de ses ouvriers. Ou alors, autre vision, étendant au-dessus des toits une ombre rassurante pour les gueules-noires et leurs familles. En un mot sentir son poids ! Un diorama, cela doit raconter une histoire.

COUDEKERQUE

Ceux qui ont eu la chance d'assister à l'A.G. du Cercle à Coudekerque, ont pu découvrir de très beaux réseaux décorés. Mais j'espère ne vexer personne en avouant que les plus extraordinaires dioramas, je les ai découverts au "Musée Portuaire" de Dunkerque. Des ensembles en perspective forcée, réalisés en carton et bois, il y a une quarantaine d'années. J'ai particulièrement aimé le diorama représentant l'écluse Watier, vers 1950, et celui du silo à grains, avec une charpente métallique qui semble vous dominer, un cargo immobilisé sur votre gauche, et devant vous, une rame de wagons en cours de chargement. Magnifique! A-t-on fait mieux depuis ?



DES MURS EN CARTON PLUME

Bernard Fieyre, qui avoue "appliquer scrupuleusement la méthode décrite dans H.d'O n° 34 par un certain J.A." (n° 87, page 29), a-t-il vu les dioramas de Charley Kobden à Expométrique ? Il s'agit de la gravure des pierres. Enfin, le n° 34, c'était le Moyen Âge ! Quand on construit son matériel roulant son réseau et le décor, on est bien obligé de rechercher les solutions les plus rapides. Le carton plume déplumé sur un côté et gravé avec un stylo-bille donne des résultats très réalistes dans un minimum de temps. La gravure sur enduit, d'une lenteur éprouvante, est à abandonner. Je dois avouer que j'ai délaissé aussi les flocages qui virent au gris sous la poussière et sont impossibles à nettoyer. De plus en plus j'utilise la peinture (acrylique), en particulier sur les panneaux de fond des dioramas. Un coup d'éponge humide, une fois l'an, et la peinture est ravivée. C'est tellement plus rapide à réaliser que le 3 D. Et puis, le 3 D en perspective forcée oblige à regarder sous un angle impératif.

Pour terminer sur ce sujet, je signalerai à Bernard Fieyre que l'action Bill Gates a bien baissé. Ainsi s'estompe peu à peu l'énorme contraste qui le charnait. Et puis, si on croit au chaos déterministe et à l'effet papillon, on peut toujours espérer des retournements spectaculaires.

UNE 030 NORD

Actuellement je termine le fourgon "M", décrit dans le n° 64. Châssis K.Z. et caisse en carton. Un deuxième va être prochainement mis en chantier. L'un sera attelé à l'une des Courtes-queues K.Z., l'autre à une 030 Nord. Les deux seront équipés de la radio-commande (interrupteur, prise chargeur, quartz, récepteur, variateur et accus), système Daniel Lemoine. Cette 030 Nord a été

Hesquin les Mines Photo D.B.

réalisée à partir d'une Courte-queue dont j'ai sectionné les longerons à hauteur de la cabine. Le tender est celui de l'outrance KZ. Je suis étonné de ne jamais rencontrer ces machines sur les réseaux, étant donné que les éléments sont disponibles. Si des lecteurs sont intéressés, je confierai à H.d'O plans, photos et conseils.

CHARGEONS NOS TRAINS

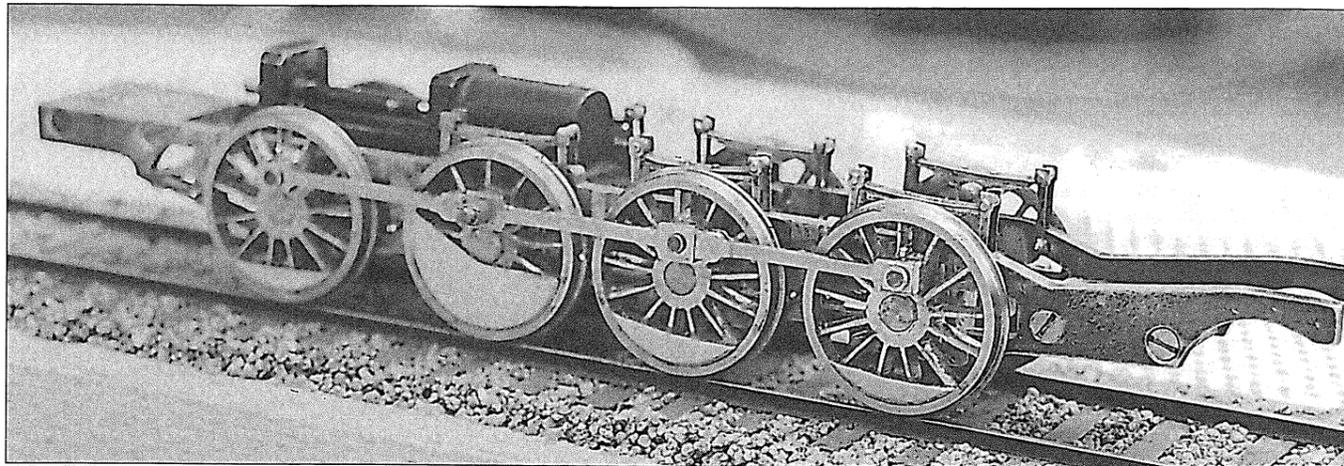
Pour cette série de Jean-Claude Ragot, je signale à tout hasard que je réalise des boîtes en carton de tailles diverses, sur lesquelles je colle des baguettes (disponibles dans les magasins pour accastillage de bateaux) pour imiter les planches ; et des allumettes pour les renforts. Une fois peintes (acrylique), patinées et marquées avec des lettres transfert en couleurs, on obtient des caisses réalistes pour meubler les quais et les wagons.

LES DERNIERS HOMMES

Hier, je regardais un documentaire sur Arte : "Monsieur Daurat" (le fondateur de l'Aéropostale). J'ai lu (sous la plume élégante d'un disciple de Platon) les commentaires du n° 85, p. 25, sur Roger Habert et ses livres. Voilà des hommes qui me plaisent, comme on aimerait en rencontrer plus souvent à notre époque.

LE MUSEE DES ARTS ET METIERS

Ayant appris par J.-C. Ragot que la visite du musée des Arts et Métiers m'avait passionné, Daniel Berthélemy me demande d'en parler. Après ce que j'ai lu sous la plume de Robert Filoche ("des balles rouillées qui vous filent le tétanos" !), je resterai dans une prudente réserve et me contenterai de vous offrir, à tous, mes vœux pour une merveilleuse nouvelle année.



Le meilleur moyen d'avoir de belles roues, c'est de les acheter dans une bonne maison. Mais on peut avoir des raisons d'en faire soi-même. Pour ma part, il s'agissait d'abord d'unifier des roues de toutes provenances (depuis 1942), souvent mal percées, ou de les remplacer, puis, l'habitude étant prise, j'ai continué à les faire pour le matériel nouveau. J'ai ainsi retouché ou fait plus de 700 roues et je les ai toutes pourvues de bandages en acier, sans utiliser d'autres outils qu'une perceuse sur colonne, une perceuse ordinaire et des limes, ni de matériaux autres que des tubes et tiges achetés au mètre (Weber ou l'Octant, par exemple). Voyons, pour commencer, les roues de wagons.

Prenant le problème à rebours, je montre (fig. 1) un demi essieu fini. Le cotes sont celles que j'utilise, mais elles n'ont rien d'impératif. L'arbre creux peut être en laiton ou en matière plastique. Les roues sont scellées à l'Araldite, tout comme l'axe proprement dit en Stub de 2 mm. Ouvrant une parenthèse, je précise que la pointe de l'axe ne sert qu'au guidage latéral, le poids est supporté par la partie cylindrique de l'axe sur une largeur de 6 mm, avec un jeu aussi réduit que possible dans les boîtes d'essieu en laiton qui, elles, peuvent s'orienter librement. La résistance au roulement en service courant, c'est-à-dire sans nettoyage, ni récent graissage (après plusieurs années de service) se situe vers 1,2 %, en alignement, bien sûr.

Pour le montage, j'ai concocté un gabarit (fig. 2 et 3) qui garantit un strict respect de l'écartement intérieur choisi (29,0 mm pour moi) et la perpendicularité. Les pièces sont en laiton dur (dit d'horlogerie) de 3 mm d'épaisseur. En les perçant ensemble, on se dispense de toute mesure précise. Il n'est guère difficile de fabriquer des entretoises à la dimension voulue à partir de tube en laiton (6 x 1 mm, tige filetée de 4 mm) en limant en

bout le tube pris dans la perceuse : la section est droite quand on ne sent aucune vibration de la lime ; il faut ensuite fraiser légèrement pour avoir une bonne portée. Mais on peut aussi utiliser des entretoises pour montages électroniques complétées par des rondelles découpées dans des planches et du feuillard de laiton. L'utilisation est évidente : l'axe

provisoire est enfilé dans les ponts latéraux et dans l'axe creux, les roues sont appuyées sur les joues par des coins en bois placés entre elles et les ponts. Ne pas mettre de colle sur les joues ! On peut les graisser légèrement, ce qui facilite le démoulage quand le scellement est pris.

Ci-dessus : châssis de 140-H ALCO, tout fait maison, y compris les roues, avec suspension et conjugaison des essieux. Photo B. Guinot

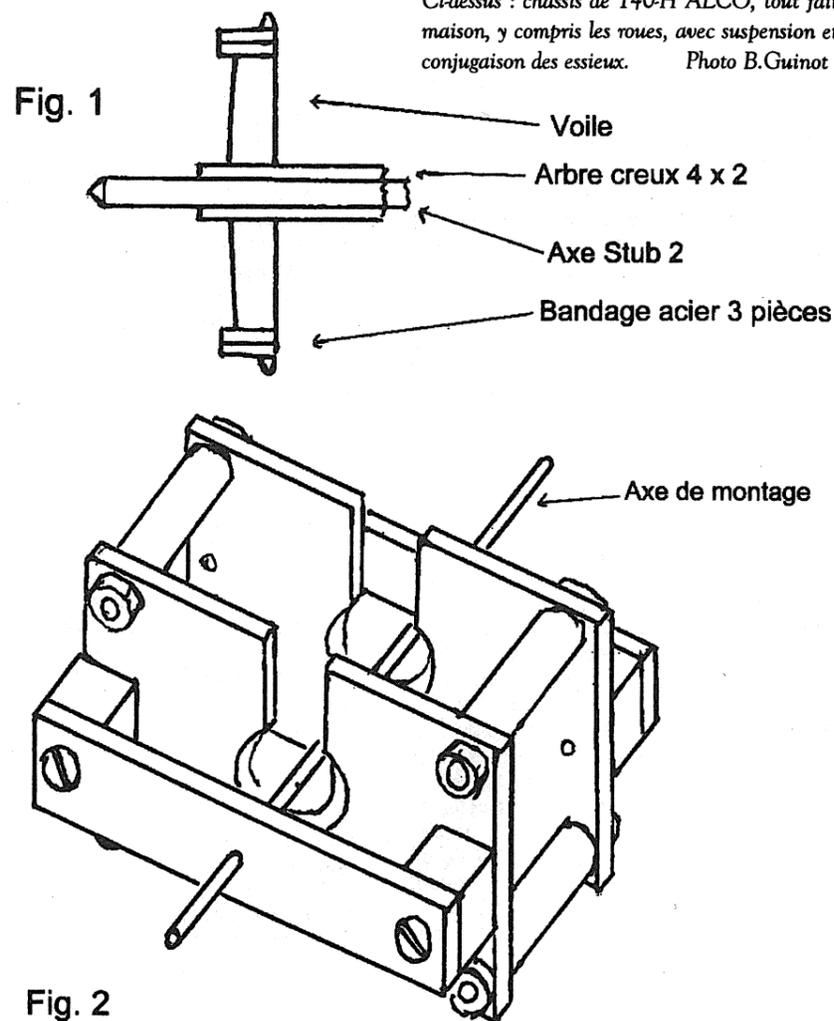


Fig. 2

Pour le tournage des roues, il faut un axe solide à saisir dans le mandrin des perceuses (fig. 4). J'ai la chance d'en avoir trouvé un dans des rebuts. Mais je me suis assuré, avant d'envoyer ces notes, qu'on peut réaliser cette pièce en filetant l'extrémité d'une tige de 4 mm enveloppée par une section de tube de 6 x 1 mm, collé. Pour avoir une section droite, on procède comme indiqué plus haut.

Le voile des roues pleines est en laiton dur de 3 mm, apte au décolletage, planches ou barres étirées (on peut aussi utiliser du celoron, matière qui se travaille bien et qui assure l'isolement). Il est percé d'abord, puis l'ébauche est découpée, grossièrement circulaire, avec un excès de 0,5 à 1 mm sur le diamètre final. Pour tourner rond avec une lime (grosse), le maître mot est " rigidité ". La lime doit être appuyée comme indiqué sur les figures 5, soit sur un bloc de métal (plomb), soit sur la colonne de la perceuse. La vitesse de rotation doit être assez lente (de l'ordre de 500 tours/mn). Le tournage se fait en déplaçant latéralement la lime. On peut amincir ensuite le voile, si on le souhaite, d'un côté comme de l'autre en limant, cette fois, " en l'air ". Cet amincissement double est nécessaire pour les roues à rayons. Les rayons sont ensuite tracés (on peut brunir l'ébauche pour y voir plus clair), puis découpés à la scie et affinés à la lime, afin d'obtenir une étoile à n branches.

La matière première des bandages est du tube d'acier. On en trouve (Weber) avec des diamètres extérieurs de millimètre en millimètre et d'épaisseur 1 mm qui s'emboîtent bien. Il faut découper des bagues avec précision, car on corrige difficilement les défauts au tournage. Pour que les sections soient droites, enrouler une feuille de papier qui sert de guide sur le tube et faire une rainure à la scie tout autour. Couper ensuite. Aplanir une des faces en frottant sur une lime, puis limer l'autre face en contrôlant l'épaisseur à l'aide d'un palmer : elle doit être constante à 0,05 mm près et en léger excès (0,1 à 0,2 mm) sur l'épaisseur finale. La bague fine qui deviendra le boudin

est brasée à l'argent sur la bague qui forme la jante. Quand on a besoin d'un grand nombre de roues, on peut investir dans la construction d'une lunette réglable qui permet de faire tourner lentement le tube, entraîné par une perceuse, et scier au ras de cette lunette, cela simplifie le figolage à la lime mais n'en dispense pas.

Le bandage et la bague intermédiaire sont collés à l'Araldite sur le centre de la roue. Dans le cas de roues à rayons, la bague intermédiaire, qui peut être en laiton, est soudée à l'extrémité des rayons et il est bon qu'elle s'ajuste à force. Pour figurer des roues monobloc, la bague intermédiaire peut être omise. Ensuite on reprend le tournage, en épaisseur d'abord, puis sur le pourtour, lime appuyée comme sur les figures 5, pour donner la forme voulue au bandage. Achever à la lime douce et au papier de verre.

Je n'abuserai pas de votre patience en décrivant par le menu comment on fait des roues de locomotives à vapeur. Le principe est le même que pour les roues à rayon de wagons, les contre-poids étant ajoutés à la fin. Je me sers

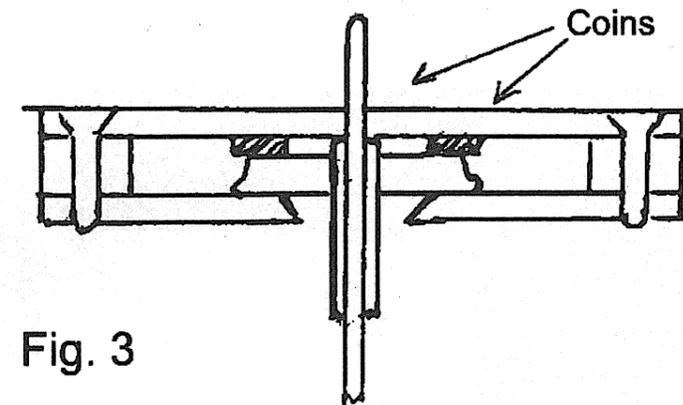


Fig. 3

d'un guide pour percer les trous des manetons au même entre-axe. Ces derniers sont en Stub trempé et collés à l'Araldite, tout comme les roues sur leur essieu. Comme je ne peux pas utiliser le bidule de la figure 2, je monte d'abord une roue sur son axe et m'assure qu'elle tourne rond en faisant tourner sur la perceuse. Ensuite, la deuxième roue est montée à l'aide de cales, après insertion des boîtes d'essieu. J'ai fabriqué un petit appareil qui permet le calage identique des manetons, proche de 90°.

La moralité de cette histoire, c'est que même incompetent, maladroit et mal outillé, on arrive à contourner les difficultés et qu'il ne faut pas se décourager... Je dois ajouter que mon plaisir est de tirer mes constructions de la matière brute (des boîtes de conserve, jadis), en reconnaissant qu'elles n'arrivent pas à la hauteur de ce qui se fait maintenant. Mais ça roule !

Fig. 4 Diamètres : 6 et 4 mm

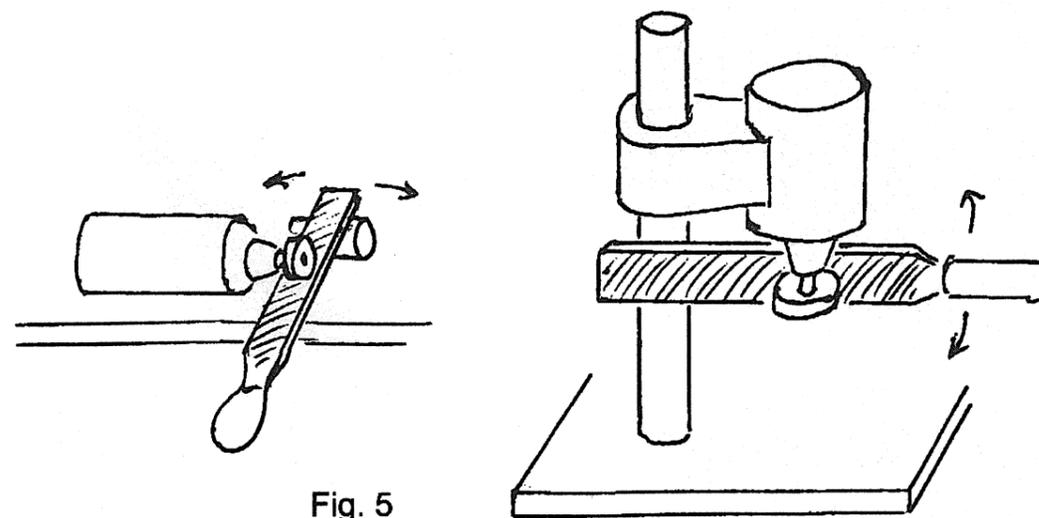
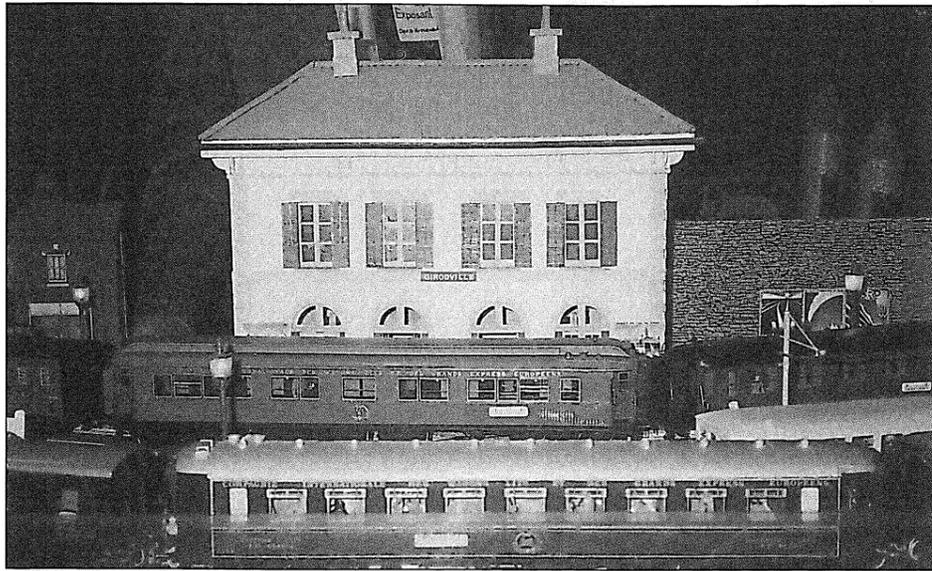
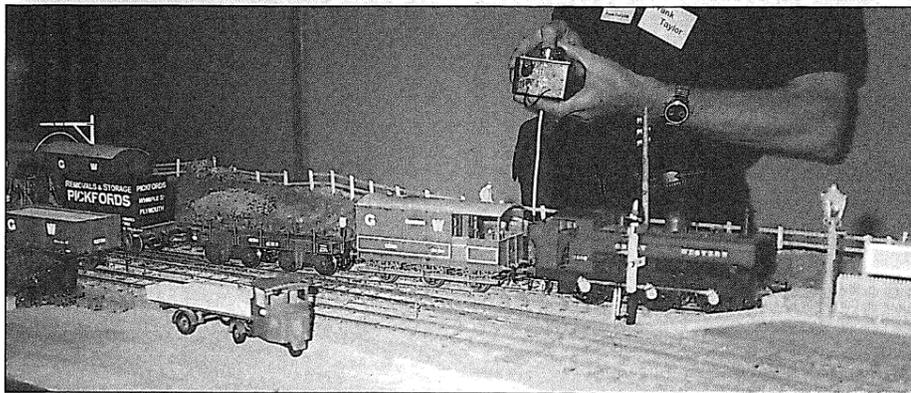


Fig. 5

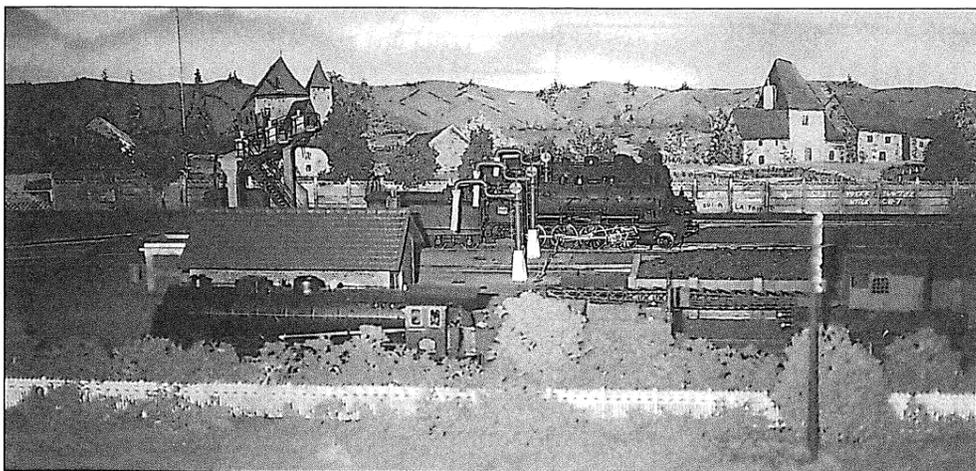
Suite du n° 87



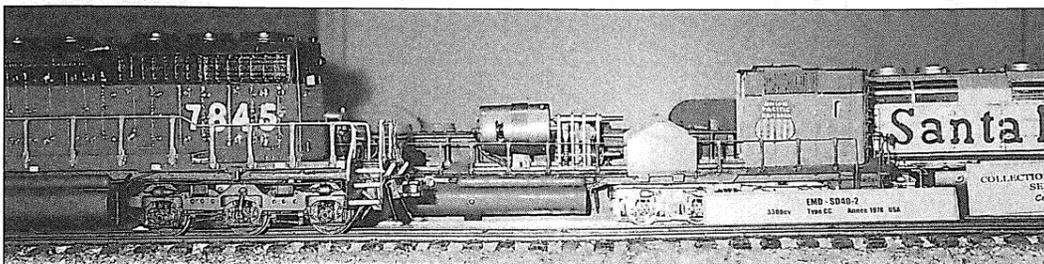
La gare de Girodville, par la section G.B. du Cercle et le Groupe Uzès de la Gauge O Guild. Réseau français en hommage à Henri Girod Eymery qui regroupa voici 20 ans les ferroviophiles britanniques amateurs de Français. Matériel de conception maison, ou fortement amélioré sur base du commerce. A noter au premier plan la rame Night Ferry avec fourgon G.B. (sur base Slater's) et la W.L., avec des dames en tenue légère (sur base Moxxon, comme quoi certaines ont bien été livrées). A noter que Girodville "tourne dans un carré de 3 m x 3 m.



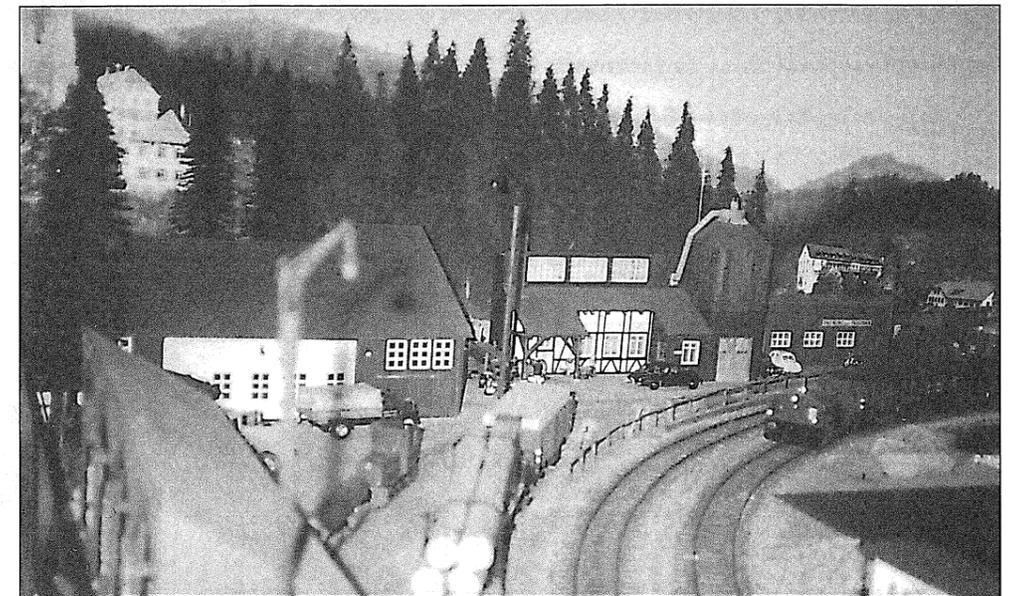
A la jonction du Great Western Railway et du London and South Western Railway. Réseau de la Gauge O Guild, où la finesse du réalisme et du détail accompagne une exploitation des plus réalistes.



La lampisterie et le portique à sable du dépôt de Jacky Noël, avec des fonds de décor de Jacques Archambault. Tous les bâtiments sont d'origine Nord et de construction intégrale.



Une partie du SD 40-2 de Serge Viatte en description actuellement dans Histoire d'O. Des engins impressionnants mis en valeur par une superbe décoration.

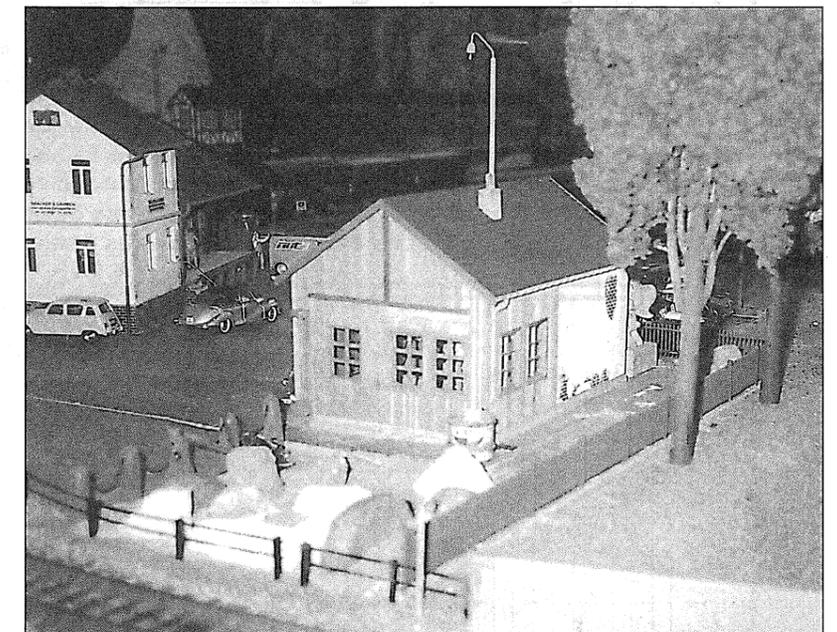


Petite ligne de la Forêt Noire, avec le réseau de Peter Urban (Arge Spur Nul). Particularité : tout est commandé en Digital Trix. Scierie dans la Forêt Noire. La maison au fond à droite est celle de Peter. D'ailleurs, tous les bâtiments existent réellement autour de chez lui.

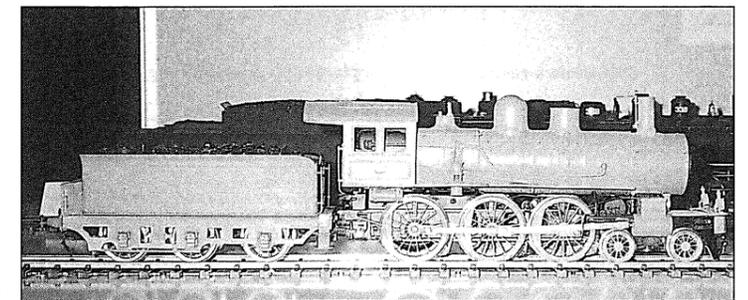
Dernière minute !

Concours "Modules loco" au Ramboltrain (voir H. d'O 80 p. 23)

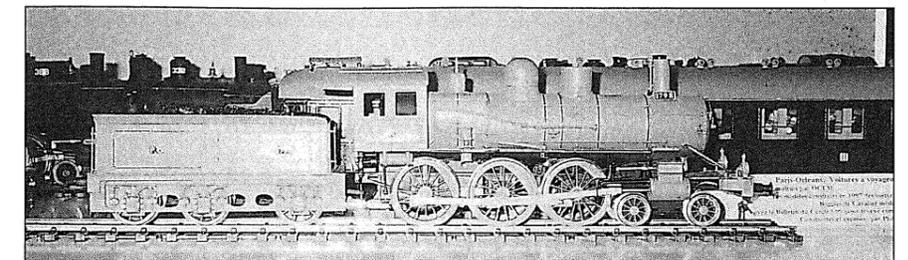
Il aura lieu finalement, avec juste une toute petite année de retard, du 14 septembre au 14 octobre 2001. Renseignements complémentaires dans le prochain numéro.



Même réseau, mais une certaine dérision est de mise : l'humour s'associe à la grosse artillerie germanique. Le fût pour récupérer les eaux pluviales est un pot de Humbrol ! et la statue derrière le bâtiment est celle du Schtroumpfissime.



Ci-contre et au dessus : 230 P.O. sur base US Casey Jones par Philip Morgan (Gauge O Guild et délégué du Cercle en G.B.). On voit également en arrière plan les fameuses voitures UIC Lima, qui ont été "morganisées" en OCEM. C'est mieux en vrai qu'en photo !



GRUES DE CHARGEMENT - PORTIQUES

GRUES ROULANTES A PORTIQUE 10T et 20T ELECTRIQUES OU A BRAS

GRUE DE 10T OU 6T A PIVOT FIXE SANS FONDATIONS ALBUM OUEST N° 2PL 105 - 103

Les grues roulantes à bras ne comportent pas de cabine. Dans ce cas, la voie est rapprochée.

Grue à chariot - à portique - roulante - à treuil - de 2T - 4T - 10T - 15T - 20T -
 Grues à pivot fixe ou tournant, avec ou sans fondations - de 4T - 6T - 10T - 20T -
 Les grues à pivot fixe doivent dégager le gabarit des obstacles isolés et des abris voyageurs.
 Les grues mobiles électriques peuvent accéder aux quais hauts par rampe de 10 c/m
 Voir N.T. VB 71c N°1- PL 9. PL10

GRUES HYDRAULIQUES

G.H. de 135 m/m

G.H. de 250 m/m à col tournant

Distances à respecter pour l'implantation des G.H. Pour les dépôts, l'espacement de chaque G.H. est fixé par le service Mt et Tr

Lettre MTO 250 du 4/10/1949

	G.H. de 135 m/m à col fixe	GH de 200m/m col télescopique type Nord	GH de 250m/m à col articulé	GH de 250m/m à col tournant	GH de 250m/m Type EST à colonne pivotante
E/2 minimum	2m,41	2m,38	2m,57	2m,42	2m,80
E/2 Maximum		2m,52	4m,10	3m,50	
E Minimum	4m,82	4m,76	5m,14	4m,84	5m,60
E Maximum		5m,04	8m,20	7m,00	

Dans le cas de E/2 et de E maximum, l'alimentation des tenders ne pourra se faire que par leur prise latérale

PONTS A BASCULE

P.B. pour charettes de 20 T. tablier de 7m,20 x 2m,30. De 30-45T (2m,20 x 2m,60)

P.B. pour wagons de 20t - 30T - 40T - 40-60T - 50-120T.

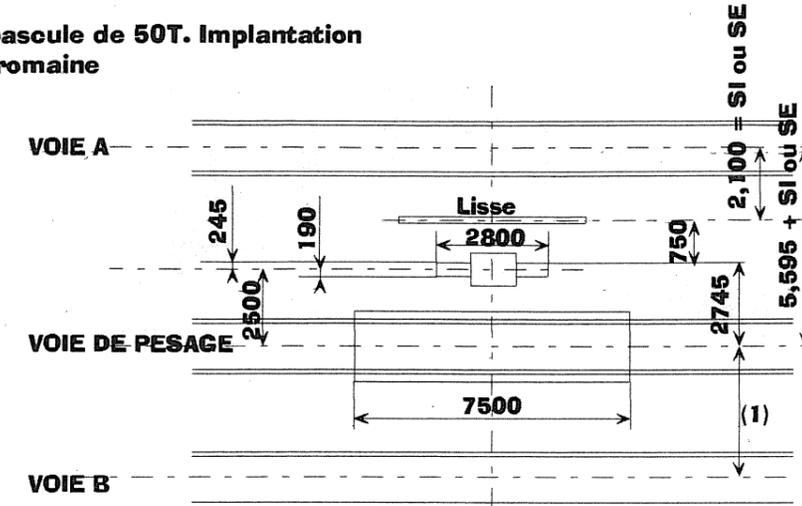
Cuvelage en maçonnerie, en fonte, ou en acier.

Tabliers de 4m,00, 6m,10, 4m,50, 7m,50, avec ou sans calage.

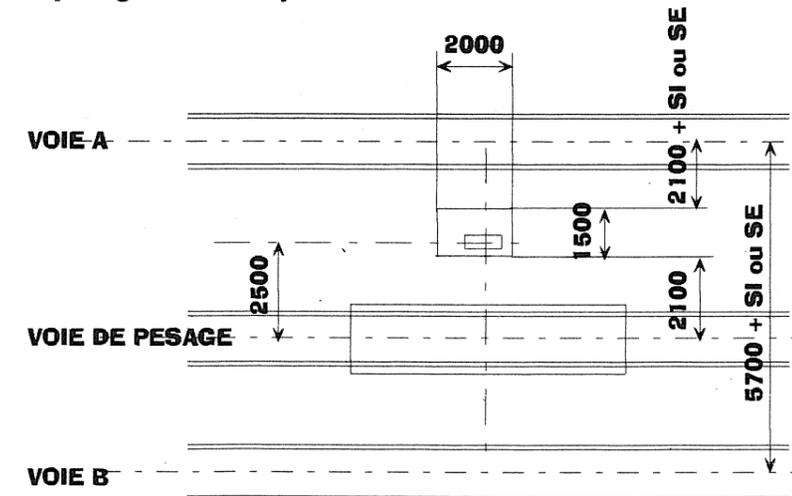
NB: Les P.B. non munis de calage, ne sont pas accessibles aux machines.

Pont à bascule de 50T. Implantation

a) Avec romaine



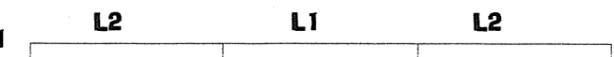
b) Avec tête de pesage automatique sous abris.



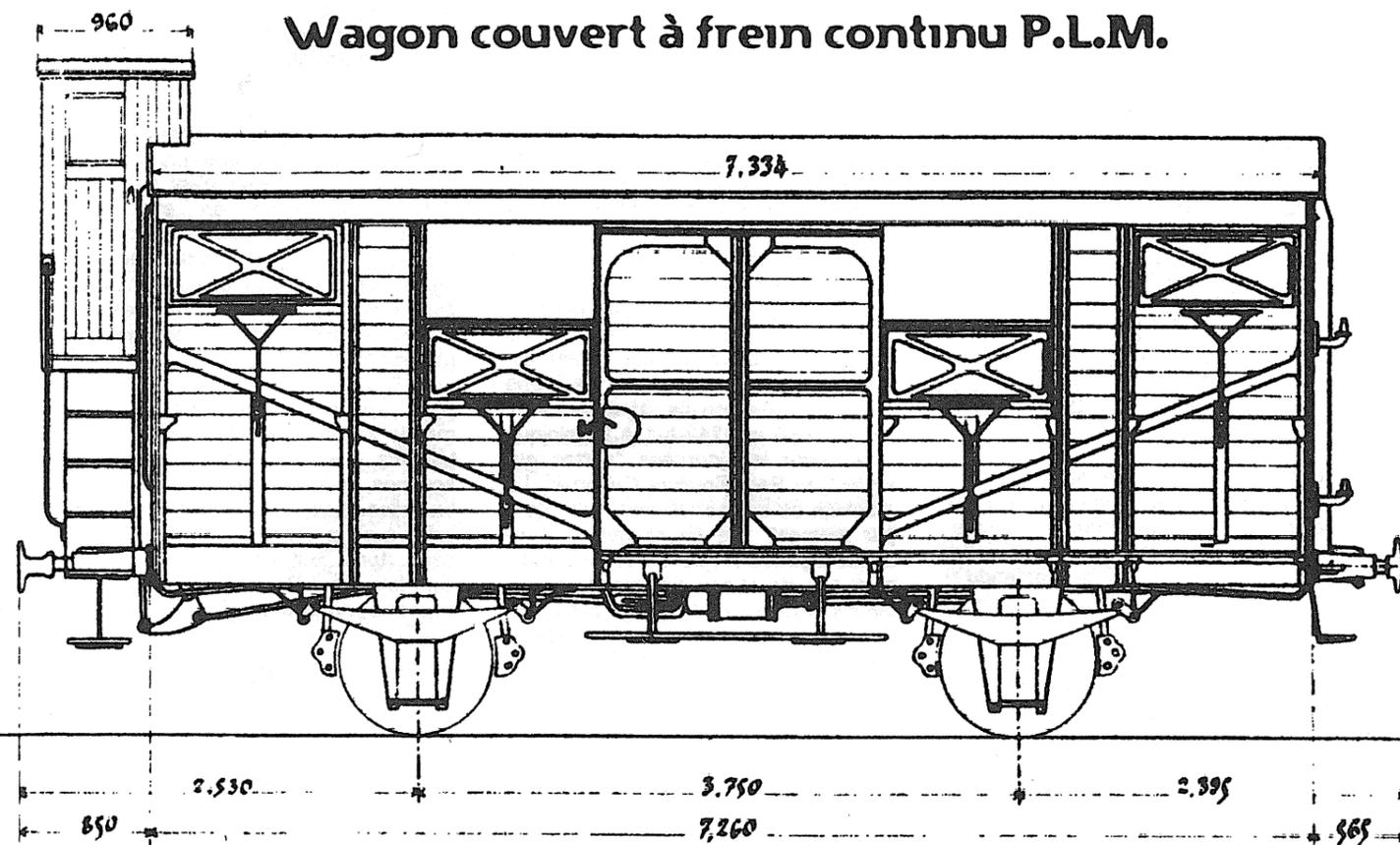
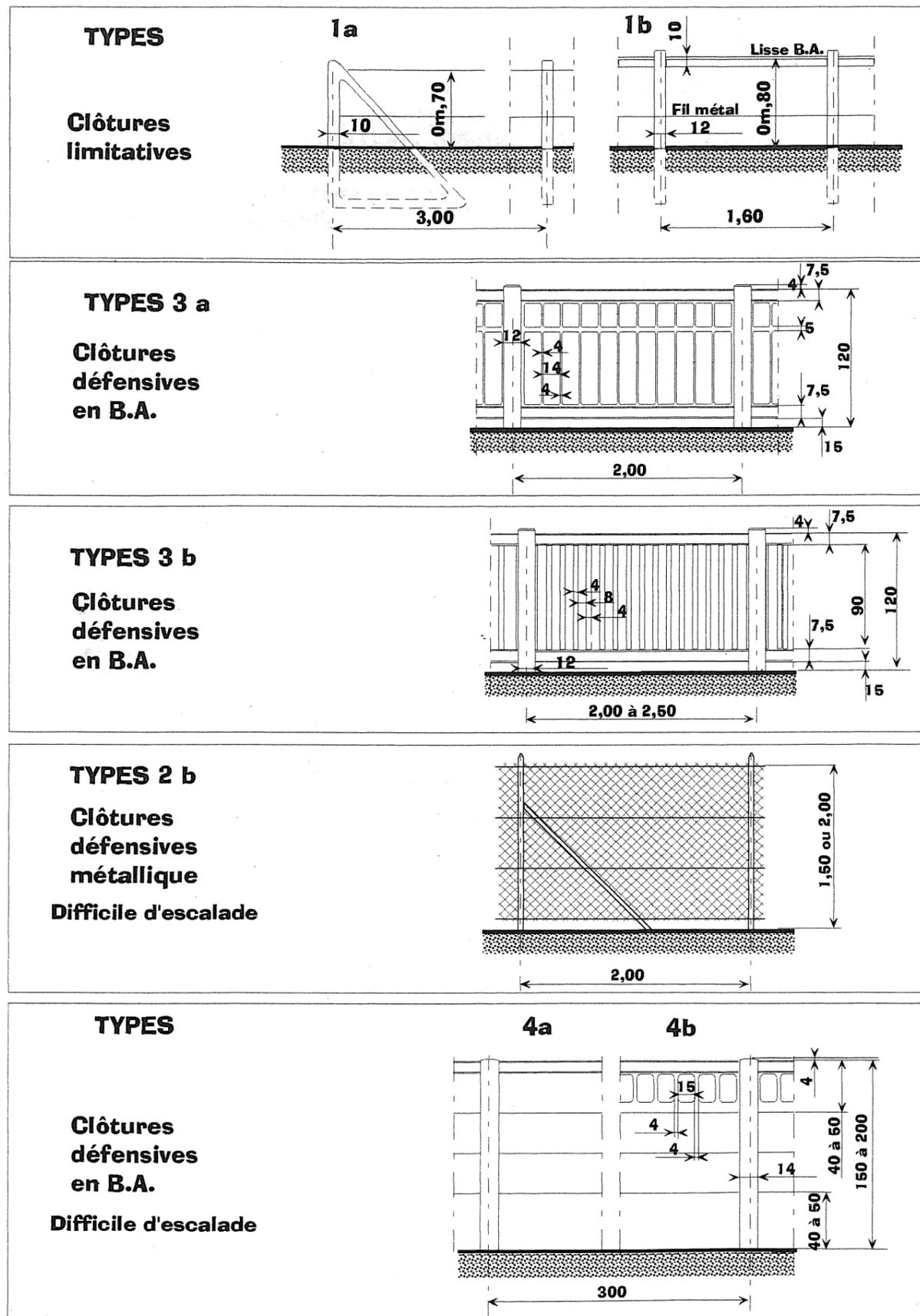
NOTA: Les ponts à bascule doivent être implantés sur une portion de voie horizontale et en alignement:

- La longueur L1 du tablier du pont à bascule.

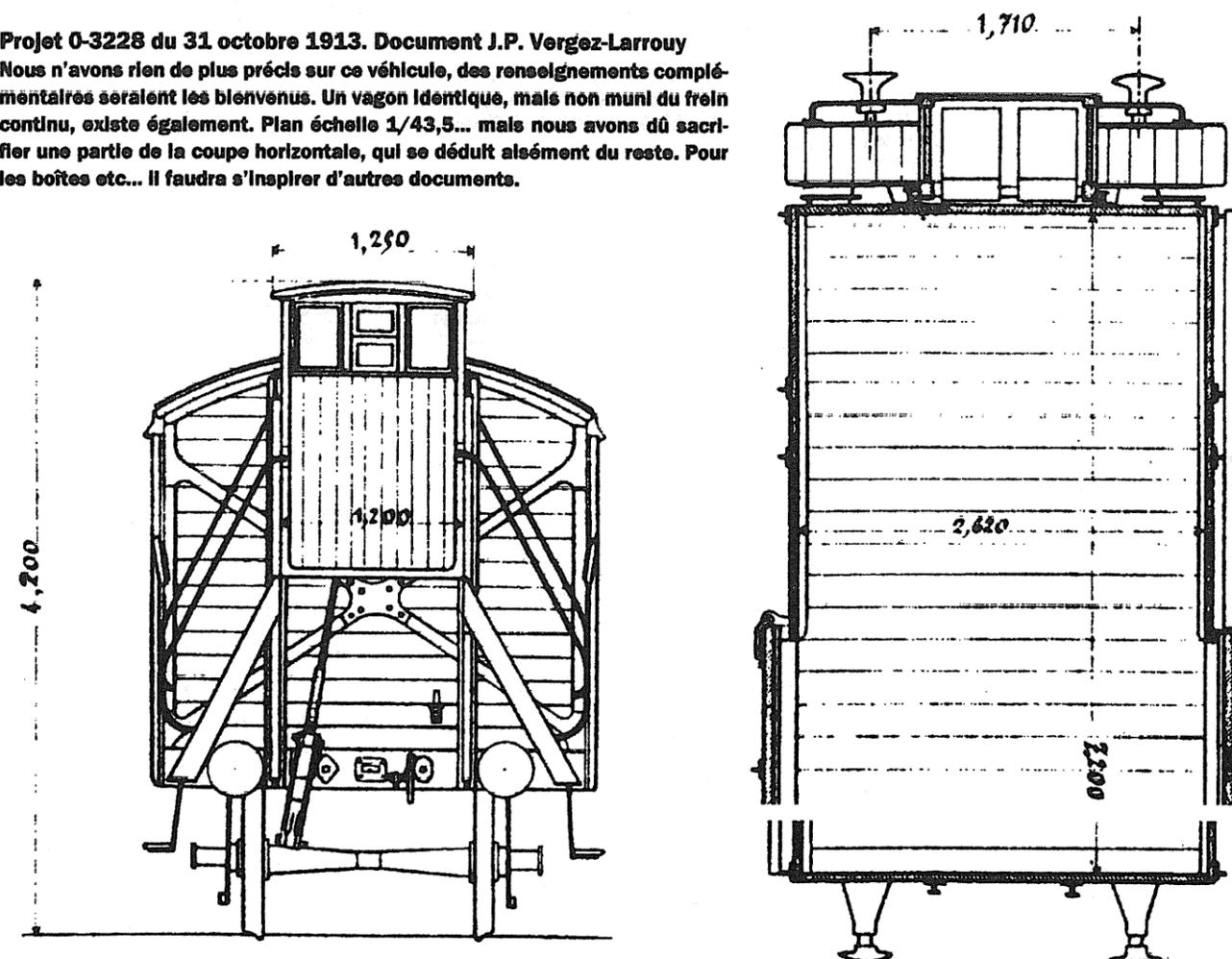
- Une longueur de voie L2 de chaque côté de celui-ci, au moins égale à 21m moins L1 sans être inférieure à 10m.



1) Pour l'entraxe à réserver, voir page 2/2



Projet 0-3228 du 31 octobre 1913. Document J.P. Vergez-Larrouy
 Nous n'avons rien de plus précis sur ce véhicule, des renseignements complémentaires seraient les bienvenus. Un wagon identique, mais non muni du frein continu, existe également. Plan échelle 1/43,5... mais nous avons dû sacrifier une partie de la coupe horizontale, qui se déduit aisément du reste. Pour les boîtes etc... Il faudra s'inspirer d'autres documents.



Voir dessins IF N° V.B. 12340 12440 et séries prix I.F. 1960, page 22 et 23

REPRODUIT D'APRES LE MEMENTO SNCF - SO. 7é V.B.E.V. D. PRED'HOMME 01/2000

COURRIER DES LECTEURS



Je viens de recevoir le dernier n° d'H. d'O que j'ai lu avec beaucoup d'intérêt comme ses prédécesseurs, et j'aimerais vous apporter quelques précisions, qui n'engagent que moi, bien entendu :

1 N'aurait-il pas été plus simple et plus gentil pour vos correspondants de déclarer que "les manuscrits de ceux qui ne peuvent ou ne veulent pas s'adonner à l'informatique sont, eux aussi, les bienvenus", plutôt que d'évoquer un manque de courage ? Cette informatique envahissante peut, elle aussi, avoir ses ratés car...

2 Je lis à la page 11 au sujet de la motorisation de la grue Bondy, "... car chacun utilisera" ... quoi ? mystère ! J'ai cherché la suite sans la trouver.

3 Pour venir sur certains aspects plus positifs, j'ai pris connaissance des heures et malheurs du plat P.O. et de ses roues Slater's qui tombent dans les omières, ou plutôt les lacunes, comme au temps des diligences. Je pense, peut-être à tort, que les omières que nous utilisons étant beaucoup plus larges que les vraies, proportionnellement les roues devraient suivre le même chemin, au propre comme au figuré. C'est pourquoi je ne descends pas au dessous d'un prudent 3,8 à 4 mm. Je crois savoir que les roues Slater's sont plus minces. Il y a quelques semaines, je vous avais fait parvenir la photocopie d'un plan sommaire paru dans Loco-Revue il y a environ 30 ans, d'un branchement aussi universel que simplifié et qui résout fort élégamment le problème évoqué ci-dessus car il n'y a pas de risque de chute dans une lacune, puisqu'il n'y a pas de lacune !

Notez bien que je suis parfaitement conscient de son anachronisme, je dirais même plus : de son archaïsme, mais je reste persuadé que ce type d'appareil de voie peut avoir une utilité, surtout dans un coin de réseau ou de module peu accessible, c'est-à-dire là où on ne le voit pas trop, encore que sa bizarrerie passerait inaperçue aux yeux de beaucoup, pour peu qu'on ne fasse rien remarquer, et qu'on l'équiperait de contre-rails factices, genre "poudre aux yeux". J'ai d'ailleurs en projet d'en réali-

ser un, rien que pour voir, et, pourquoi pas, en tg 0,13, pendant qu'on y est !

Il y a aussi la solution qui consiste à copier la réalité, après qu'elle nous ait copiés, nous : le branchement à pointe de cœur mobile (voir un n° précédent), et aussi celle qui consiste à faire rouler le boudin sur le fond de l'ornière de la pointe de cœur. Cette solution est assez irréaliste, mais discrète, et le but final n'est-il pas d'avoir des trains qui roulent sans broncher ?

Je partage tout à fait votre point de vue en ce qui concerne les arrondis au sommet des boudins : cet arrondi est absolument in-dis-pen-sable, na ! Une expérience personnelle : il y a deux ans, j'avais prêté ma 242-A-1 à Dominique Ybert pour les journées "portes ouvertes" au Rail Miniature Caennais. La machine se comportait bien, sauf que, par moment, elle tressautait sur certaines aiguilles et que le bissel déraillait plus que de raison (la raison, c'est : jamais, bien entendu !), au point que Dominique Ybert m'avait demandé si les roues du bissel étaient au bon écartement et tournaient bien plat. Vérification faite, tout était en ordre, mais, comme les roues étaient encore à mon profil à moi, bien qu'écartées des 29 mm réglementaires, il leur manquait tout simplement le chanfrein à 10° et l'indispensable arrondi. La correction effectuée, tout est rentré dans l'ordre sans autre forme de procès. J'en ai fait l'expérience chez un ami, il y a peu de temps, lors d'une circulation avec cette machine et 8 voitures, dont toutes les roues sont réalisées comme ci-dessus, lorsqu'à la suite d'une "petite erreur" d'aiguillage, le convoi est parti, "à fond la caisse", sur les voies de débord et leurs aiguilles, sinueuses à souhait, au lieu de rester sur les voies principales. Le convoi est passé comme si de rien n'était, n'empêche que dans la réalité, il aurait gentiment versé, ce qui aurait valu à l'équipe de conduite (ou à l'aiguilleur) de partir aux galères pour le restant de ses jours !

4 Pour répondre et rassurer notre ami René Huck quant à la robustesse d'un châssis en profilés de plastique, je précise que la solution réside dans ce qu'on appelle la "traction continue", c'est à dire que les deux crochets sont réunis par une barre qui glisse en long dans le châssis auquel elle est reliée par des ressorts. C'est donc la barre qui encaisse les efforts de traction et non les traverses extrêmes. On peut donc disposer un véhicule ainsi équipé n'importe où dans le convoi, sans aucun risque. Je crois savoir que c'est cette solution qui est adoptée, en réalité, par nos voisins d'outre Rhin.

Je me permettrai de lui répondre directement, tout en l'enviant, car nos amis américains, heureux qu'ils sont avec leurs wagons à poutre centrale et leurs attelages Jeanney, ignorent ce

genre de problème. Vous me répondrez qu'on peut toujours réaliser un châssis de wagon en tôle d'acier, évidemment, mais si on veut une reproduction hyper fine... !

Quant à nous, dans la réalité, nous ne pouvons que constater que l'attelage automatique européen n'est pas pour demain. J'imagine en effet que Bruxelles a autre chose à f... que de s'occuper de ce genre de truc, entre la vache folle, la taille des harengs ou celle des coquilles Saint Jacques, les quotas laitiers et autres fariboles du même acabit.

A l'heure de l'Internet et des ordinateurs qui gèrent nos trains par commande numérique, nous en sommes toujours, pôvres modélistes que nous sommes, à atteler nos véhicules aux brucelles ! Il va donc falloir s'y mettre et créer à notre échelle un attelage européen. Après tout, nos amis N-istes l'ont bien fait, eux ! Peut-être les grands de ce monde nous suivront-ils, après tout !

Michel Degon

1 Voir page ci-contre au sujet des expressions malheureuses. Merci donc de bien vouloir remplacer la phrase d'origine - qui n'accusait personne de manquer de courage, ce n'était qu'une façon de parler - par celle de Michel Degon.

2 C'est effectivement un gag habituel de mon logiciel de mise en page, qui m'a malencontreusement échappé. Vous avez trouvé la correction dans la suite de l'article. Ne pas croire que j'aime travailler avec un ordinateur, mais sans lui, pas d'Histoire d'O...

3 Les lecteurs intéressés peuvent demander une copie du plan à Loco-Revue. Et Michel Degon nous présentera, j'espère, sa future réalisation.

Le problème des "boudins tranchants" n'est pas une question de "point de vue", mais de soumission aux lois de la physique !

4 Mais pensons aussi aux efforts de certains HO-istes pour utiliser des attelages à choquelles... quand même plus esthétiques. Les coeurs mobiles et les attelages automatiques ne peuvent guère convenir aux engins d'un autre siècle que la plupart d'entre nous reproduisent...

Pourquoi ne donnez-vous pas les adresses des gens cités pour Expométrie ?

Jean-Claude Callault

Nous avons manqué de place et de temps... nous nous sommes cependant efforcés de donner les adresses des fournisseurs nouveaux ou peu connus. Mais nous aurions dû en effet les mettre toutes. S'il vous manque une adresse, vous pouvez toujours nous passer un coup de fil

J'ai lu et relu le dernier n° que j'ai trouvé intéressant et bien composé, mais il reste ancré dans la première moitié du siècle passé et ceux qui l'ont vécu vont se faire rares au fil des dix prochaines années qui nous absorberont dans le nouveau siècle.

Les moins de quarante ans d'aujourd'hui, qui voyagent en TGV ou en train de banlieue quotidien ne voient plus les châteaux d'eau, les grues à eau, les grues Bondy et autres wagons plats transportant des voitures d'une autre époque. Finis aussi les dépôts enfumés, les voitures vert foncé à rivets ou à portières latérales, les barrières de passage à niveau et tout le reste. Certains aimeraient se lancer dans le modélisme ferroviaire en zéro. Mais ils ne voient pas dans les revues ou dans les magasins de matériel contemporain circulant depuis 1970. Pourtant il y aurait des amateurs, la relève pour être précis.

Durant l'année 2000, j'ai participé à trois expositions significatives pour notre échelle : le Salon de la Maquette à Paris, l'A.G. du Cercle à Coudekerque Branche et Expométrie. J'ai eu des contacts avec le public parfois surprenants. Tous étaient très intéressés, voire émerveillés. Pour un novice, c'est trop beau. La barre est trop haute ! Alors il va falloir les initier et c'est là que nous devons intervenir. Le haut de gamme, l'élitisme, c'est le sommet, le top, la médaille d'or. Avant, il y a les débuts, les balbutiements, l'ignorance. Qui peut aider les débutants en leur expliquant, en les abreuvant de connaissances, en les suivant dans leur évolution ? Nous, qui avons l'expérience et le savoir acquis récemment ou de longue date. Alors soyons ouverts à tout et à tous. Sortons du passé, passons au présent pour que ceux qui feront l'avenir du Zéro nous rejoignent au plus vite. Il y a du monde à la porte, contrairement à ce que pensent certains. Je l'ai vu dans les expositions.

Je ne suis pas le seul à penser dans ce sens. Dans le n° 50 du Bulletin du Cercle, Joseph Vitchérian, dans un article magistral sur le "Free-lance ou le modélisme d'évocation", nous trace une voie royale sur le devenir incontournable du modélisme ferroviaire.

Pour conclure, Histoire d'O évolue bien ; surtout dans les descriptions de fabrications de matériel et de modules. Il faut quand même développer les articles vers l'époque contemporaine et aussi s'ouvrir aux réalisations internationales pour que le modélisme devienne européen. La génération qui monte ne manquera pas de nous le faire savoir.

A bientôt pour la suite de la SD 40-2.

Serge Vlatte

Tout le monde (Valdi Toffoletti, pour ne citer que lui...) ne semble pas convaincu par cette argumentation. Le goût du public pour

les trains à vapeur ou, dans un autre domaine, les vieux voiliers (voir le succès des Brest 2000 et autres) ne semble pas se démentir, au contraire... Ne serait ce pas justement parce que ces objets ont quasi disparu qu'ils fascinent tant de monde ? Bien qu'une locomotive soit bien moins facile à reconstruire qu'un voilier en bois, il semble même que des Anglais reconstruisent actuellement de toutes pièces une Pacific...

De toute façon, Histoire d'O n'est qu'un reflet des passions de ses lecteurs. Si la proportion d'articles concernant le matériel moderne est si faible, c'est que nous en recevons fort peu... surtout quand Serge interrompt ses envois !

Nous n'avons pas la prétention de savoir de quoi l'avenir sera fait non plus que l'inconscient collectif de nos successeurs, qui auront les passions qu'ils voudront... A Expométrie, Jean-Claude Ragot, Rodolphe Sabiron et moi-même (et quelques autres, au passage) sommes restés fascinés par la réalisation d'un jeune HO-iste (on essaye de le convertir au Zéro), qui avait lui-même conçu ses films de photogravure avec son ordinateur. Et il s'agissait en plus d'une électrique ! Seulement voilà, ce n'était pas une Astride, mais une boîte à sel du P.O. !

Par ailleurs, est-ce vraiment la vocation d'Histoire d'O que de s'adresser aux débutants ? Nous ne serons jamais une revue à gros tirage, et notre public est composé pour l'essentiel d'initiés ou de débutants déjà motivés. Nous espérons que tous y trouveront du grain à moudre. Ce sont les réalisations de Jean Florin qui ont décidé le novice que j'étais à me jeter à l'eau...

Faut-il des articles occupant la quasi totalité d'une publication (intéressant pour ceux que les articles passionnent), au risque de désabuser ceux qui ne sont pas intéressés par le sujet, ou diluer le genre proposé, obligeant les lecteurs à patienter plusieurs numéros pour en connaître la fin, mais permettant aux autres lecteurs de profiter de la revue à chaque parution ?

La deuxième solution me paraît la mieux adaptée, pour fidéliser les lecteurs, car l'excès de numéros spéciaux ne justifierait plus l'abonnement : autant attendre la parution de celui qui vous intéresse, en refusant les autres.

Concernant TC Model's, son arrivée sur le marché ne semble pas recevoir l'accueil qu'il mérite. Pour ma part, je suis absolument satisfait de cette entreprise : rapidité de livraison, nomenclature en français, tarifs intéressants. Avant de connaître cette société, j'avais contacté une société de V.P.C. qui n'avait pu satisfaire ma demande (impossibilité de connaître les caracté-

ristiques des produits recherchés, "listing in english" sans possibilité de traduction, coût supérieur).

Que Monsieur Jean-Claude Ragot se rassure : ses productions de roues sont connues, de qualité, mais leur coût les réserve à des modèles plutôt de haut de gamme.

Les productions Slater's proposées par TC Model's sont plus abordables par des modélistes soucieux de leurs deniers, en fonction de ce qu'ils exigent. Il s'agit, concernant les roues, d'un autre créneau. Si l'abordable permet de développer l'échelle 0, qui peut s'en plaindre ?

Claude Ballard

Pour les articles, le plus souvent le problème du choix ne se présente pas, et le numéro d'octobre était de ce point de vue exceptionnel. L'article de Marc Enard était plus que difficile à découper, et nous ne prenions pas trop de risques avec Louis Rouvière, régulièrement plébiscité par les lecteurs. Quant à fournir à chacun les seuls numéros qui les intéresseraient particulièrement, c'est financièrement intenable ! Là, c'est le choix entre un H. d'O pour tous, avec des articles qui vous intéressent plus ou moins, ou rien du tout !

La présentation des roues TC Model's, qui semblait ignorer l'existence de fabrications antérieures, était quelque peu maladroite, d'où la réponse un peu vive de Jean-Claude Ragot. Il eût sans doute suffi de préciser "dans cette gamme de prix" pour éviter l'incident, qu'on peut maintenant considérer comme clos. Nous sommes bien placés à la revue pour savoir les conséquences d'une parole maladroite, imprudente ou mal interprétée : on se fait en général rappeler vertement à l'ordre (voir la lettre de Michel Degon). Après coup, c'est facile de se dire qu'on aurait dû s'exprimer autrement...

La revue se maintient à un très bon niveau et c'est l'essentiel. Les constructions intégrales se multiplient, tant mieux, c'est cela le modélisme. Si je peux me permettre : plus de polémique - c'est assez - vous êtes au dessus de cela. Leur répétition agace. Par ce temps dégueulasse, je me distrais à construire la Pacific P.L.M. de Louis Rouvière. Et vous ?

Maurice Gulet

Je me réjouis de constater qu'il y a moins de critiques sur les œuvres d'amateur ou sur les kits qui ne sont pas parfaits, je suis là pour jouer au train !

Jean-François Nalet

On ne cherche pas la bagarre ! Mais on laisse aussi des points de vue (très !) divergents s'exprimer. Où est le juste équilibre ?

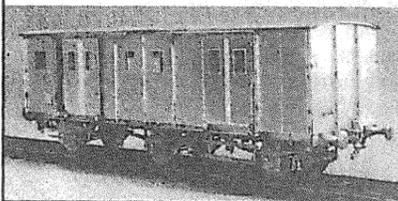
AMJL

CONSTRUCTION DE KITS LAITON ECHELLE 0

SARL 19 RUE SAINT ANTOINE 63100 CLERMONT FERRAND Tél. 04 73 87 55 06

040-TC - VOITURES 3 ESSIEUX ex PLM - FOURGON Dp

SOUSCRIPTION EN COURS : 240-A ex P.L.M. - TENDER 16-C

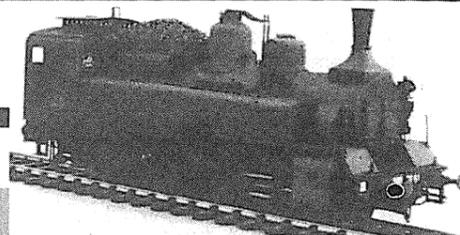


KIT LAITON et BRONZE - CONÇU PAR SOUS ENSEMBLES - ASSEMBLAGE VIS ET SOUDURE
PIECES PREFORMEES - MOTORISATION 12 V REVERSIBLE - MONTAGE SIMPLE - PRIX 12135 F

A RESERVER AUTORAIL X-2800 (10980 F) LOCOTRACTEUR Y-2400 (2000 F)

AU PROGRAMME Remorques d'autorail XR-7100 à 8100 - Voiture voyageurs C10 ty PLM - 242-TC

Renseignements - tarifs sur simple demande



COURRIER DES LECTEURS

Je partage la stupéfaction et la colère de M. Filoche à l'idée qu'on puisse concevoir un musée (de chemin de fer ou autre) comme une sorte de Disneyland ou de foire, ce qui revient au même. La phraséologie des architectes à prétention "intellectuelle" héritée de la décadence issue des années 20 témoigne en fait de la profonde rupture entre l'intelligence et le concret. Peut-on agir à bon escient sur ce que l'on ne connaît pas en profondeur ? Il semble que non, et il en est ici des choses comme des gens : c'est en les connaissant bien qu'on apprend à les respecter. Ainsi les architectes élucubrants des Arts et Métiers et de Mulhouse ont-ils avancé dans le vide, et naturellement ils se sont plantés. Pour agencer un site d'exposition ferroviaire, il faut bien connaître le chemin de fer, et c'est d'autant plus vrai s'il s'agit de locomotives à vapeur. Ceux qui portent en eux l'authenticité de l'esprit ferroviaire, donc son héritage le plus précieux, ne peu-

vent, par manque de finances, mener à bien une telle opération. Mais ont-ils cherché à prendre contact avec les maîtres d'œuvre, à leur expliquer et à leur faire découvrir ce monde si spécifique qu'est le chemin de fer ? Il ne se limite pas au TGV et à la désastreuse "image" SNCF.

Ces architectes dont on a beau jeu de vilipender l'intellectualisme à la Till l'Espigle, leur a-t-on proposé de monter sur une machine à vapeur, leur a-t-on fait visiter les dépôts vapeur encore en activité en Europe de l'Est ? Les a-t-on invités à un accompagnement sur l'une des 141-R, 231-G, 141-C etc. qui roulent encore en France ? À visiter un ancien poste d'aiguillage ? On ne peut leur reprocher d'ignorer ce qu'on ne leur a pas fait connaître.

Peut-être que cela aurait brisé la glace de leur intellectualisme hautain, aidé à réveiller leur sensibilité, à susciter en eux une création autre que cuistre. Ayant (trop) longtemps côtoyé les "intellos" à l'Université et dans l'enseignement, je m'en méfie beaucoup. Mais je sais que certains ont gardé cette part de modestie et d'innocence indispensable à toute vraie connaissance. Pour ceux-là, reconstituer ou

préservier un site où les choses exposées puissent, dans une harmonie organique, vivre et se révéler, n'est sans doute pas une idiotie.

Certes, il est peut-être hasardeux de croire que ces messieurs les maîtres-penseurs puissent être accessibles à de telles vues ; mais préservons-nous quand même du pharisaïsme consistant à "garder la flamme" sans essayer de la transmettre !

Voyons aussi l'exemple de l'étranger, avec ces "musées vivants" dont l'authenticité n'a pas de prix eu égard aux générations futures. Et combattons en tout cas, surtout auprès des élus censés nous représenter, l'idée qu'un musée doit être "rentabilisé". Attention aux marchands du temple ! Un musée est là pour conserver, préserver, il faut l'aider et non le "faire rendre", il faut lui laisser la sérénité du temps passé et apaisé. Quant à la "sortie" selon laquelle "moins un sujet est culturel" (etc.), son auteur devrait se renseigner sur la notion de culture. La culture est l'ensemble des éléments déterminant le comportement d'un groupe humain. Le chemin de fer ne compterait-il pas parmi eux ? Ou alors il s'agit de la "culture" dans laquelle (disaient les pro-

phètes de 68) "il y a cul" ; auquel cas le "coup de pouce"... Mais assez de réflexions pénétrantes. Filoche, fais ton œuvre !!!

Valdi Toffoletti

Erratum et précision

J'ai commis une erreur dans la rédaction de l'exercice de la page 22 (n° 86) à la 11ème ligne : "son prolongement recoupe l'horizon (et non la ligne de terre) en Fd." Mea culpa !

Marc Enard

Le diorama de la couverture du n° 86, présenté sur le stand JCR à Expométrie 1999, est dû au talent de Christian CAVALIER.

AU FIL DU RAIL

Le club de modélisme ferroviaire de JUVISY (91) lance une section zéro en parallèle de ses activités HO. Afin d partager expériences et compétences, deux activités sont proposées :

- Construction d'un réseau modulaire.
- Montage / construction de matériel roulant et accessoires.

Débutants ou confirmés, renseignez-vous :

Club de modélisme ferroviaire de Juvisy
6 rue Henri Rouille
91260 JUVISY SUR ORGE
Yann FRANCHE 01 69 24 58 20
yann_franche@hotmail.com
René CHAMBLANT 01 69 21 23 22

AMJL

Lettre d'information n° 4
Difficile de résumer les nombreuses informations contenues dans cette lettre. Le mieux est sans doute de la demander !
Il faut quand même savoir que les réservations de 240-A P.L.M. devraient prendre fin en ce mois de février...
Voir adresse page ci-contre.

Salon International du modélisme 2001 Charleroi

Palais des Expositions, hall 2
7 et 8 avril 2001, samedi de 10 h à 19 h,
dimanche de 10 h à 18 h 30.
Nombreux réseaux ferroviaires.

L. GOMAND
Rue de l'Armée Française 133
B 6200 CHATELET
Tél. et fax : 32 71 / 39 50 73

THE SNCF SOCIETY

Secretary & Editor : Andy Hart
14 Keats Close, Earls Barton
Northampton NN6 OPR
Tél. 01604 810045
e-mail :
harts@earlsbarton.fsnet.co.uk

NOTICE DE PRESSE, DECEMBRE 2000

The SNCF Society va fêter en 2001 son 25^{ème} anniversaire. Déjà, en décembre 2000 l'association a publié le n° 100 de son *Journal* trimestriel qui contient, une fois n'es pas coutume, des photos couleurs en plus de 8 pages supplémentaires (total de 60 pages).

Au sommaire de ce n° 100 :
Actualités des Ch. de Fer français ; observations des sociétaires en voyage.

Chronique du rail français du 20ème siècle.

Concours photographique (photos gagnantes reproduites en couleurs).
Etude des machines Engerth des grands réseaux.

C.F. Touristique de la Sarthe ; embranchement de Divonne-les-Bains ; signalisation mécanique en Morvan.

Modélisme - 0, HO et N.
Revue de presse etc.

(Texte en langue anglaise)

Ce numéro est à la disposition de tout nouveau sociétaire inscrit pour l'an 2000, qui recevra en plus un exemplaire du fascicule "Omnibus" édité en 1999, un réimpression de quelques articles marquants parus dans le *Journal* au cours des années passées.

Pour l'an 2001, la cotisation reste inchangée, soit, pour la France et autres pays d'Europe £13.50 avec, désormais, la possibilité de régler soit par carte bancaire, soit par chèque bancaire français.

Se renseigner auprès de :
John Rowcroft, 5 Middle Furlong, Seaford, Sussex BN25 1SR (G.B.)
Email : jrowcroft@cwcom.net
ou :
Andy Hart, adresse ci-dessus.

Vous pouvez également visiter le site internet www.sncfsociety.org

P.S. Nous prolongeons également notre offre d'un exemplaire gratuit de notre fascicule "Omnibus" pour toute nouvelle cotisation pour l'an 2000. Et le n° 100 est à la disposition de tout abonné.

PETITES ANNONCES

(Gratuites pour les abonnés)

RECHERCHE :
MUNIER - GUILLERMET
voitures "Forestier" et OCEM
FOURNERAU
231-D, 230-D, 131-TA, voitures ETAT
RPI : 030 (kit)

VENDS :
Kit distributeur fuel SEMBLAT 500 F

Georges BESNE Tél. 02 35 28 16 97

RECHERCHE à l'échelle Om, matériel moteur et sections de rail à crémaillère (même un peu endommagée) de la marque Gama-Alpenbahn, fabriquée à Kolliken en Suisse, reprise un temps par Roco puis disparue par manque évident d'amateurs.

Claude SENESCHAËL
Rue des Luges 74140 LOISIN
Tél. 04 50 94 34 79 heures repas

RECHERCHE

FLORIN : 140-C, 141-TD, 131-TB
BOILEAU : 241-A
LEMACO ECHELLE 0 :
CC-7105, 1-241-A-65, 1-241-A-59, 5-241-A-1, 5-241-D-66
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@harmmed.cz
www.harmmed.cz/trains/trains.htm

LES ARCIERS N'ONT JAMAIS D'UN

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. ETUDES ET REALISATION DE MODELES REDUITS FERROVIAIRES HAUT DE GAMME A L'ECHELLE DU 43,5

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

ROGER PLANTÉ
Le Peyrou
47300 FUJOLS
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

ISOTRAIN

ALIMENTATION ELECTRIQUE

SPECIALES "0"

ISO 414 : 14 V - 4 A : 1400 F

ISO 420 : 20 V - 4 A : 1500 F

MICHEL DURAND (04 72 36 39 60)

