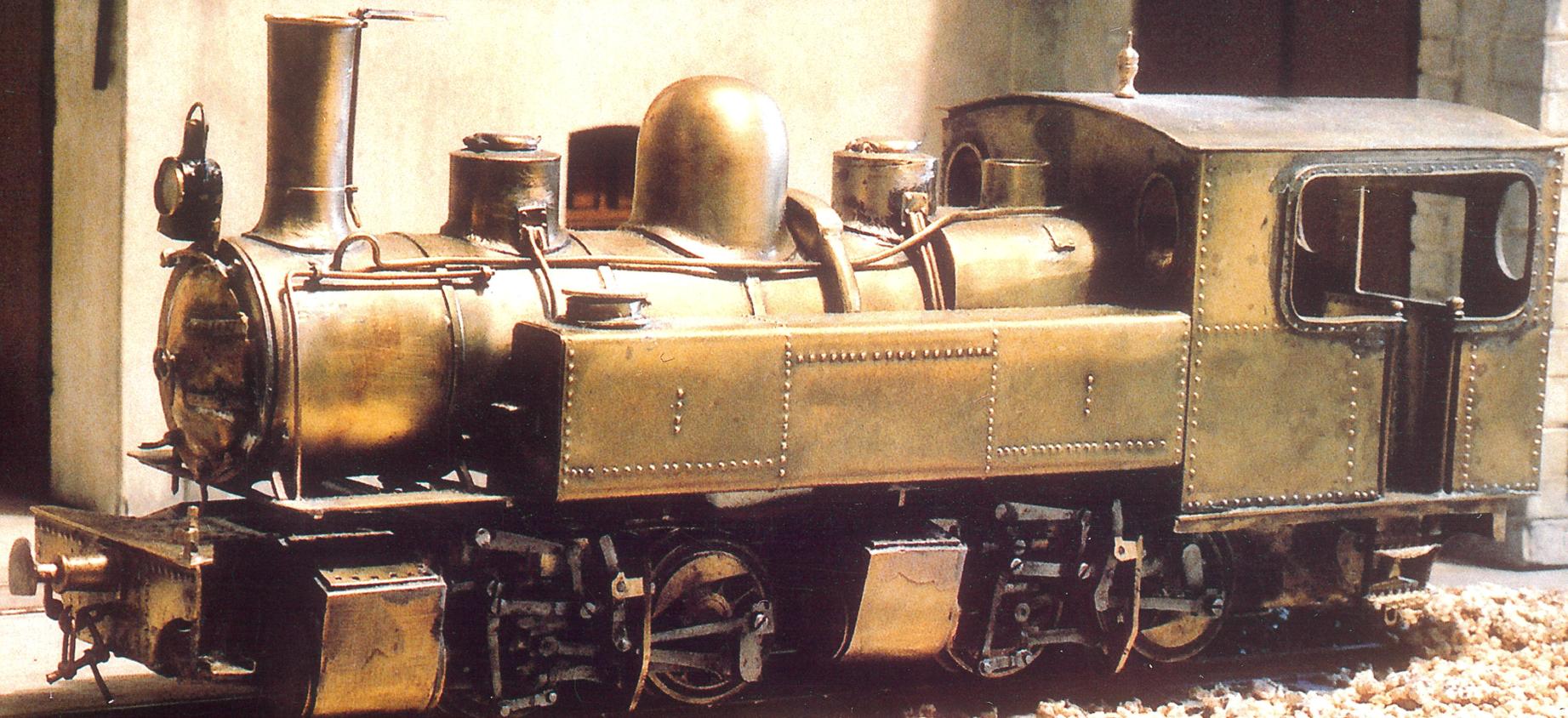


HISTOIRE D'O *les trains*



FÉVRIER 2004 - N°103 - 7 €

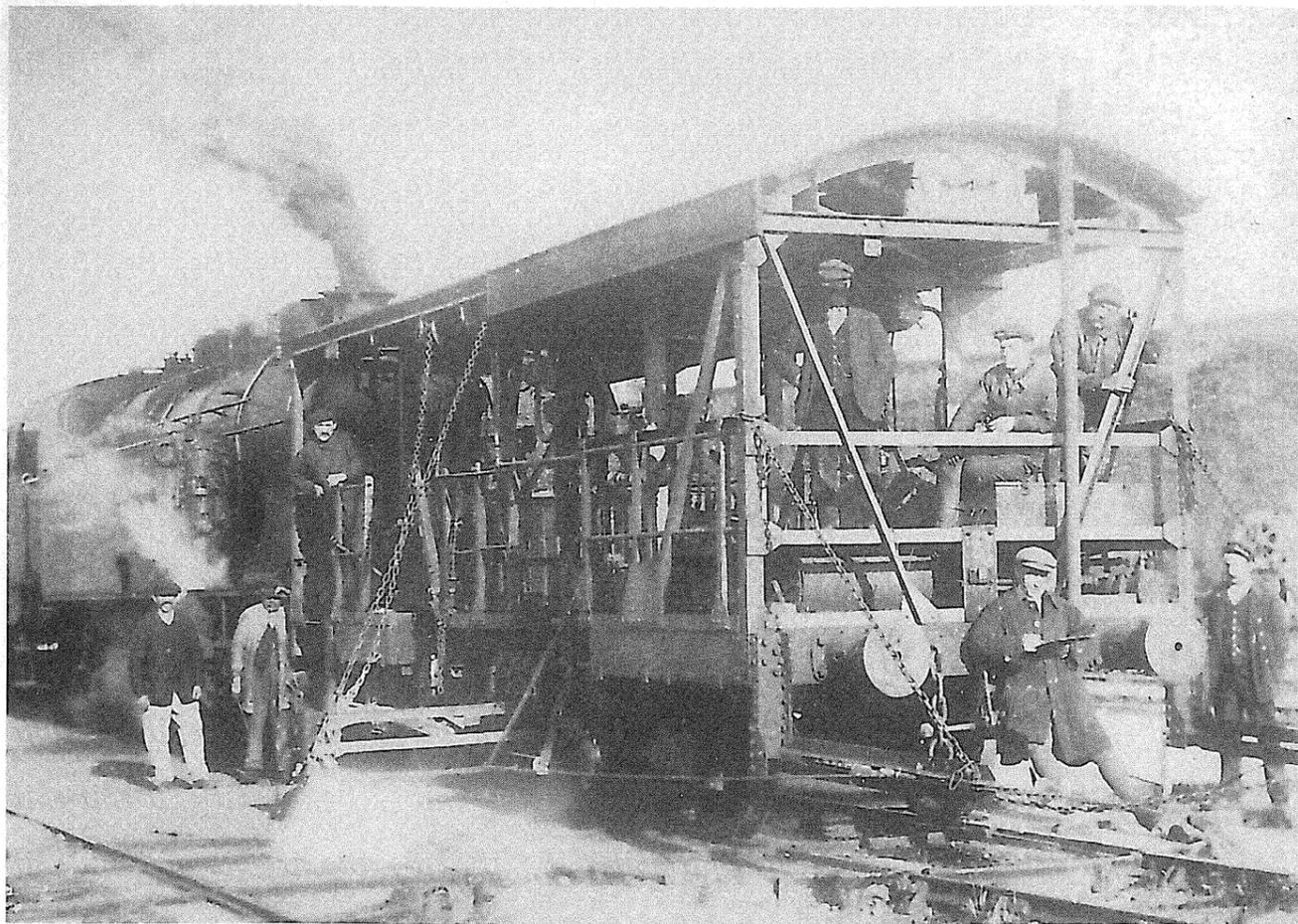


Photo mystère

Nous sommes à Nontron (Dordogne), le 10 mai 1926. La loco est une 5300 du P.O. future 141-TA (vous l'aviez reconnue, bien sûr !). Mais que pousse-t-elle ? Les trois premières

bonnes réponses seront comme d'habitude récompensées par des pièces K.Z.

Photo Charles Vaugouin (1874 – 1941), collection J.M. Vaugouin.



c'est la punition pour les sales gamins qui polémiquent sans fin et agacent tous les lecteurs!

Bob Janv 2004

Nous sommes désolés pour l'incident des bulletins d'abonnement. Nous espérons que cela ne vous a pas occasionné trop de tracas.

Merci à ceux qui ont invoqué le coût de cette erreur pour majorer un peu le montant de leur abonnement, nous sommes très touchés par ce geste en faveur de la communauté.

A quelque chose, malheur est bon, cet incident nous a mis en contact avec bon nombre de lecteurs.

Merci à tous ceux qui nous ont envoyé leurs vœux ! Nous regrettons de ne pouvoir leur répondre individuellement...

A partir de ce numéro, la

(suite p. 3)

HISTOIRE D'O

13, rue de l'Argoat
56530 Gestel

Tél. : 02 98 39 33 39
Tél./Fax : 02 97 05 41 12

Fondateur : Jacques Archambault
Directrice de la publication : Dominique Le Roux
Rédacteur en chef : Daniel Berthélemy
Rédacteur en chef adjoint : Jean-Claude Ragot
Assitant de rédaction : Rodolphe Sabiron
Mise en page : Alain Tassart

ABONNEMENT 2004 :
FRANCE : 30,50 EUR
CEE (sauf Suède et Finlande) et
SUISSE : 32,75 EUR
AUTRES PAYS : 36,60 EUR

Eurochèques : à majorer de 6,10 E.
Virements postaux de l'étranger :
à majorer de 2,30 E pour frais.
CCP RENNES 5.204.58 M

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

PUBLICITE : nous demander le tarif.

CHANGEMENT D'ADRESSE : prière de joindre la dernière étiquette.

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
348 rue des Métiers (Z.A.)
50110 TOURLAVILLE.

Numéro de commission paritaire :
0608 G 83610

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



Ci-dessus : vue du dépôt de Michel Hugon. La 030-TU (modèle Semblat) a été réalisée sur commande. (Photo Daniel Berthélemy).

Couverture : en hommage, la Mallet P.O.C. de Jean-François Nalet. Nous avons déjà passé cette photo en noir et blanc, Jean-François nous en ayant promis une autre. Mais hélas...

4^{ème} de couverture : le retour du "maître" sur le marché français avec la superbe 242 T du PLM. Ce modèle est également annoncé en kit, avis aux amateurs! A quand un article de montage dans Histoire d'O ?

SOMMAIRE :

Expométrie 2003, les artisans	4 - 9
Expométrie 2003, les amateurs	10 - 15
Toboggan type Montluçon	16 - 17
Les bâtiments de Jacques Girard	18 - 19
Jean-François Nalet vient de nous quitter	20
Plaque tournante 21 mètres	21
Bogie de wagon T.P.	22 - 24
Osons nous dévier du courbe chemin	25
Du Fine Scale Kit Zéro au Proto 43,5	26 - 27
CZH	26 et 30
Complément iconographique banlieue nord	28 - 29
Courrier	30 - 31

La rédaction et la mise en pages de la revue deviennent un travail collectif. Nous sommes encore en période de rodage, veuillez nous excuser s'il en résulte quelques imperfections...

Une grande place est accordée dans ce numéro à Expométrie : il se trouve que nous avons été submergés d'excellentes photos, qui, nous espérons, donneront une bonne idée de ce grand cru à ceux qui n'ont pas eu la chance de pouvoir s'y rendre.

De plus, la livraison de certains articles qui nous ont été promis a pris du retard.

Par exemple, les C 60000 de Jean-Pierre Lafille nous reviendront dans le prochain n°.

La grande abondance d'articles sur le décor, qui nous a été reprochée par certains, et non des moindres, était purement conjoncturelle. Nous allons essayer de nous recentrer sur des articles de fond dans les prochains numéros.

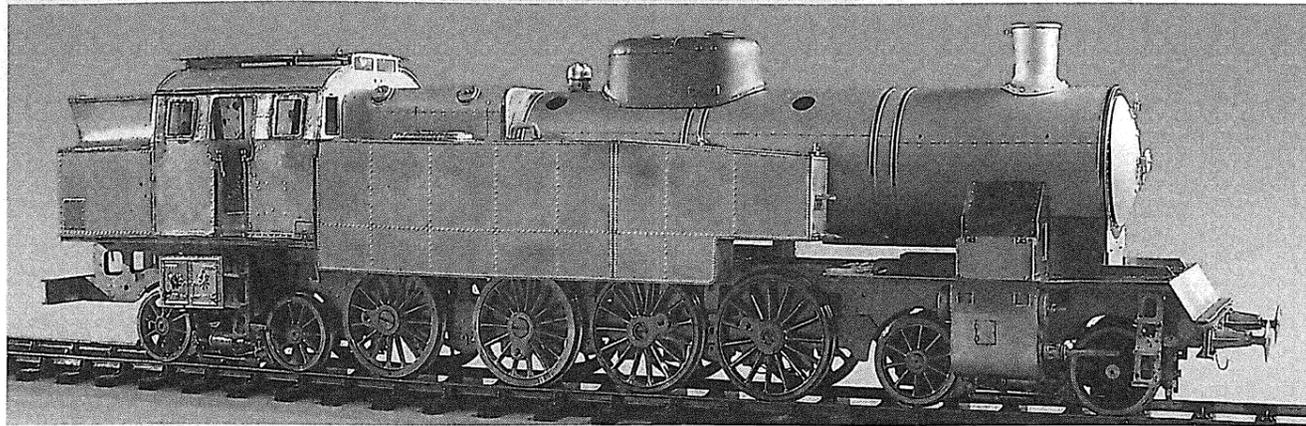
D.B.

Ont participé à ce numéro :

Marc Enard, Bernard Fieyre, Robert Filoche, Michel Lioret, Didier Pred'homme, Jean-Claude Ragot, Denis Regnault, Rodolphe Sabiron, Alain Tassart, Jean Thierry, Jean-Michel Vaugouin.

Expométrieque 2003

Texte : Daniel Berthélémy,
Rodolphe Sabiron.



Prototype non terminé de la 242 TC AMJL (photo Rodolphe Sabiron).

À notre arrivée samedi, nous avons appris une bien triste nouvelle : Jean-François Nalet venait de nous quitter. Marc Enard lui rend hommage dans ce numéro (p. 20).

La présence de Madame la directrice nous a permis cette fois de mieux profiter de l'exposition. Peut-être avons nous un peu trop discuté, aux dépens de l'article qui suit...

Nous avons eu le plaisir d'accueillir sur notre stand :

- une maison de Robert Filoche, accompagnée d'une planche de démonstration en carton plume : il a fallu expliquer, non sans difficulté, à un client potentiel étranger qu'il n'y avait pas de murs de ce type à vendre !

- la 130-B Est de Jean-Pierre Bout (châssis Jean Florin) ainsi que les premiers éléments d'une future 120, pour laquelle un article est prévu. Mais Jean-Pierre pourra-t-il se dispenser de nous donner aussi quelques explications sur sa 130 ?

- enfin, une pièce extraordinaire : la dégarnisseuse de la RATP, construction intégrale de Paul Boisson : l'engin, équipé d'un tamponnement "métro", peut être placé en position de travail ou de repos. Les photos vous en diront plus que de longs discours !

Dans notre dos, le Club Proto 87 (et 43,5 !) exposait des échantillons de voie et un superbe aiguillage en voie de 33. De plus, étaient en vente des fonderies pour aiguillages : coussinets - glissières, supports de contre rail - et profilé laiton pour ce dernier, tringles de commande et leurs fixations. Toutes ces pièces permettent de construire des appareils des années 50 - 60, plus récents donc que les pièces KZ. Mais rien n'empêche, comme en réalité, de panacher, voir l'article de Bernard Fieyre !

Fulgurex

230-D en versions Nord et SNCF

Haxo

Nouveautés 2004 : automotrice Midi EABD 1 à 30, versions SNCF Z 4500 et 4900, tombereau standard avec ou sans frein, nouvelle série de citerne à lait, remorque d'autorail Standard.

Hobby Teknik

On pouvait admirer la Z 4400 (presque) terminée. Disponible. Un De Dietrich X 3700 est à l'étude.

Étant en train de monter les quatre aiguilles qui me manquent pour la seconde phase de construction de mon réseau, j'ai sauté sur l'occasion pour m'éviter de longues heures de travail tout en améliorant largement l'aspect de mes appareils, tout ceci étant utilisable bien entendu en voie de 32. Une seule contrainte, toutefois : pour se procurer ces merveilles, il faut adhérer au Club. Même si vous êtes réfractaires à la voie de 33, j'espère que vous passerez outre... Ajoutons que certains modèles maîtres sont dus à l'ami Rodolphe.

Bernard Fieyre avait apporté un wagon à essieux interchangeables pour voie de 32 ou 33 ; est-ce la solution ? Pour le train de roues d'une vapeur, ce sera plus compliqué ! Il nous expliquera, en tout cas, les plans à adopter pour les châssis.

Jacques Girard, dont nous vous avons présenté les créations dans le n° 82, était revenu avec une nouvelle série de superbes maisons. Mais rien n'est à vendre ! Il reviendra l'an prochain avec de nouvelles créations.

Dans le petit tour des stands qui suit, nous avons sûrement fait des oublis : qu'on veuille bien nous pardonner. D.B.

AMJL

Les 242-TC et 031 P.L.M. sont en cours de finition.

Proto terminé de la 020 Corpet.

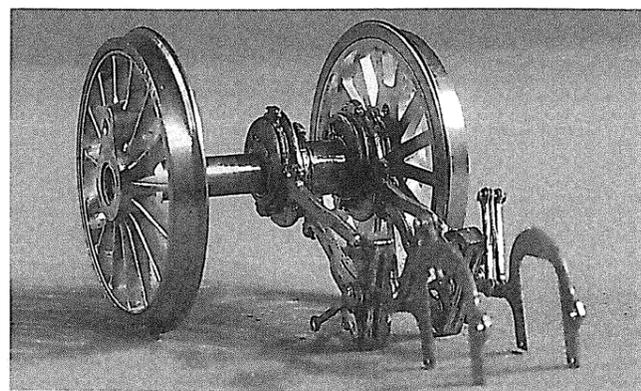
Chaudron d'un Picasso : sets étalés sur 2004 et 2005.

"3 pattes" métallisées ex P.L.M. sur chaudron Brocard, finition manière AMJL. Deux châssis sont prévus, dont un pour les courbes serrées.

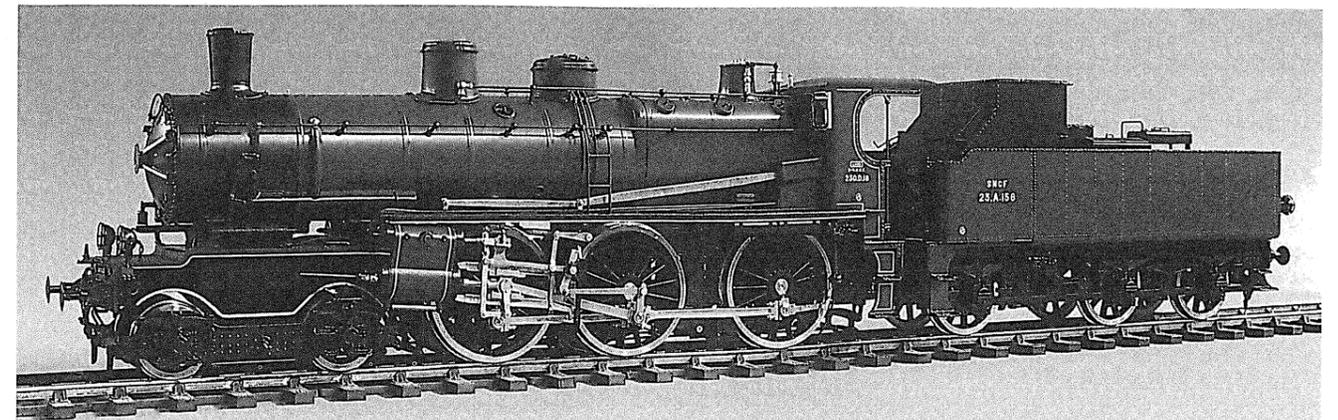
C 10 et C7 13500 terminées.

CMF Di Stuardi

Tombereau Standard pour 2004.



Essieu de la 031 A AMJL (photo Rodolphe Sabiron).



2-230-D Fulgurex en version SNCF (photo Rodolphe Sabiron)

Hugon

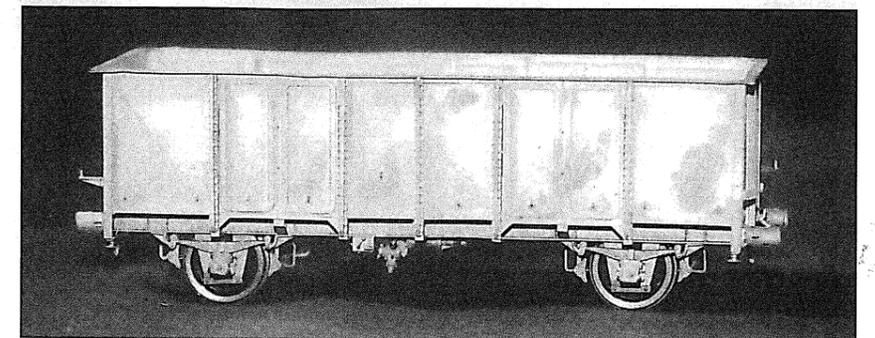
Michel Hugon présentait un dépôt avec rotonde type G, sonorisé et digitalisé, avec un pont JCR sur lequel les commandes d'arrêt et les prises de courant étaient astucieusement reportées sur un bras pivotant sous la fosse : ainsi, plus rien de visible dans celle-ci !

Y circulaient une 141-R, une 241-A et une 030-TU superbement montées.

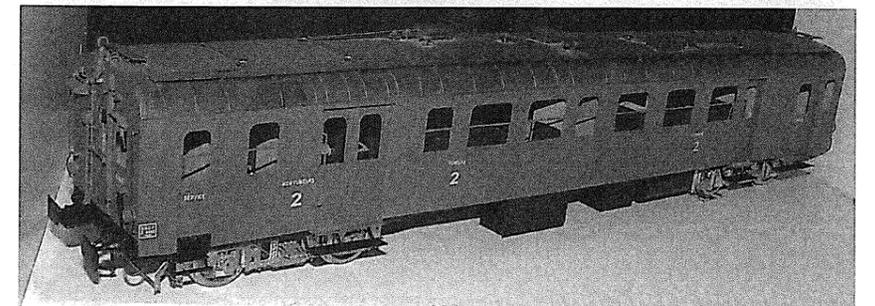
La rotonde type G P.L.M. est vendue en kit (base pour trois voies 730 euros). Rotonde G type Est prévue pour 2004 ou 2005, ainsi qu'un pont métallique à tablier sur piles.

Michel Hugon produit aussi diverses pièces en laiton et métal blanc, des planches de transferts pour marquages (qui manquaient depuis la disparition de Gabriel Chabbert), distribue des bâtiments Sud Modélisme et Bachmann, des décodeurs et bruiteurs Loksound et Lenz... et j'en oublie sûrement : demandez-lui son catalogue !

Le superbe dépôt de Michel Hugon qu'il était difficile d'approcher et de photographier tant il y avait de monde. (Photo Michel Lioret)



Tombereau Haxo Modèle (photo Daniel Berthélémy)



Z 4400 Hobby Teknik (photo Michel Lioret)

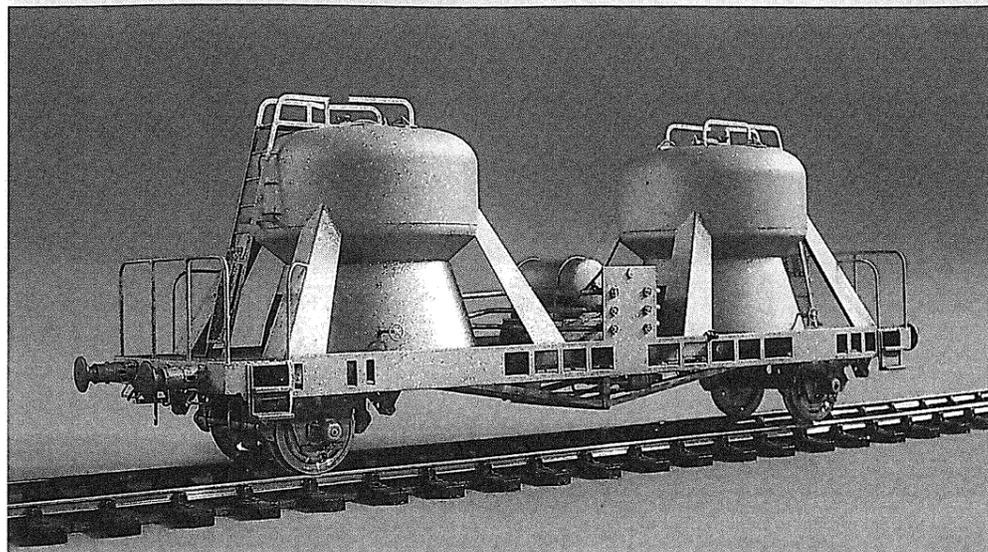


Jarry

La nouveauté de l'année : un transport de sable. Les réservoirs sont aussi disponibles au détail pour équiper votre dépôt. C'est superbe (comme d'habitude). Décoration du réfrigérant standard 46 en Marcel Millet.

JCR

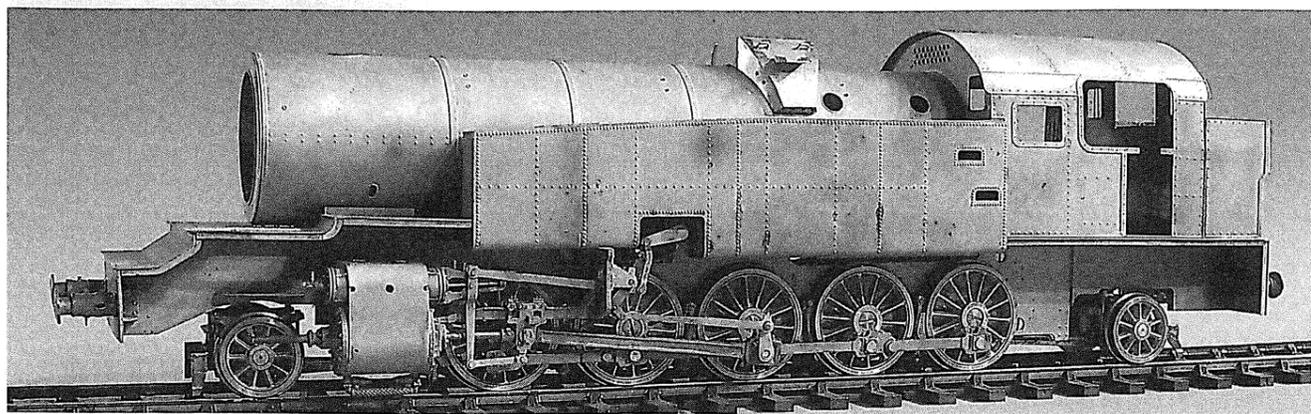
La 151-TQ en est au 4^{ème} set (bielles), la Pacific P.L.M. et la 230-K au 7^{ème}. Un beau "chaudron" (en bois ou quelque chose comme cela) de 65000 : les formes semblent bien respectées.



La nouveauté Jarry présentée lors d'expométrie 2003 : Le transport de sable. (photo Rodolphe Sabiron)



Redécoration du réfrigérant standard 46 aux couleurs Marcel Millet. (photo Rodolphe Sabiron)



La 2-151-TQ JCR avance (photo Rodolphe Sabiron).

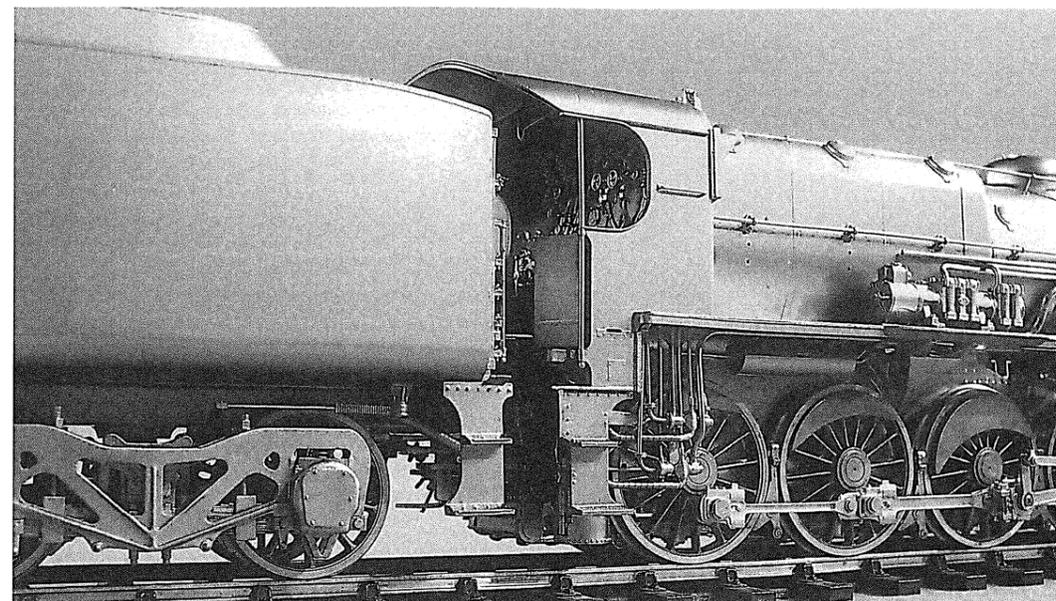
Premier set prévu en 2004. Un superbe monofoudre rencontre un franc succès. Une nouvelle série de 241-A Est est prévue.

Kit Zéro

Voiture Nord et poteaux télégraphiques type Nord.

Lemaco

Les OCEM semblent avoir du succès. On remarquait aussi un proto non peint de R en I.



Avec la BB 67000, la 5.1200 du Nord était l'autre engin moteur présenté par Lemaco. On notera le tender 38 m³ dépourvu de rivets, caractéristique de ces machines. Ces tenders ont par la suite été équipés de stocker, et leur capacité a été de ce fait réduite à 36 m³. Ils ont été rénumérotés 36-A-1 à 30.

LMJ

Barrières de PN et Signaux unifiés

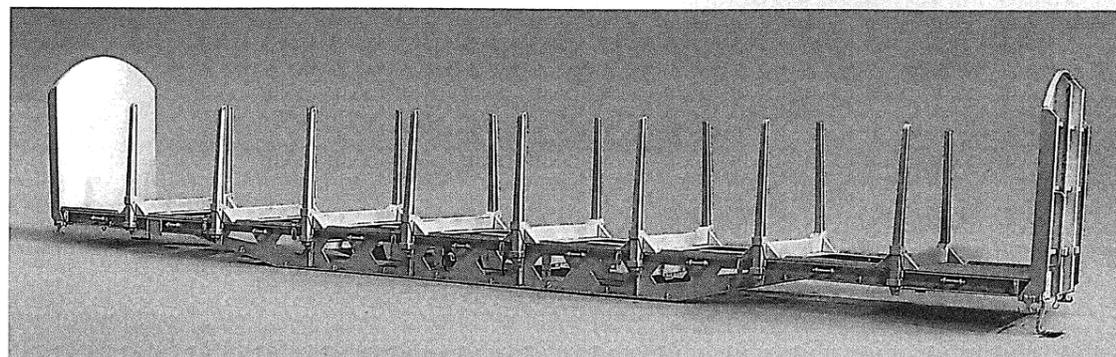
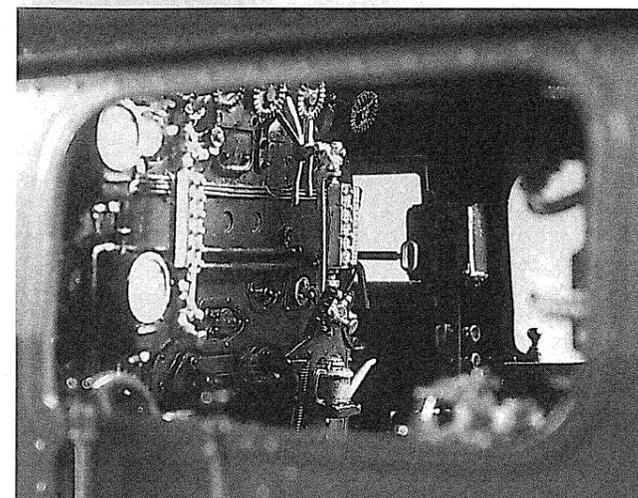
Lombardi

Présentation du modèle de présérie de la 242-TA version PLM. Seule reste à définir la nuance du vert dit « olive ». La première série des modèles montés est réservée en totalité. Ce modèle est aussi produit en kit (là aussi la première série est déjà réservée).

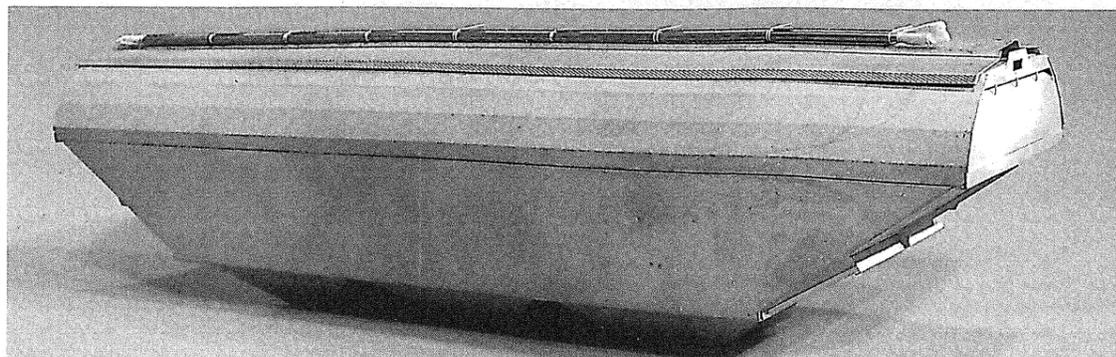
Lucchini Rail Models

Livraison prévue en février 2004 des Transcérales, avec plusieurs raisons sociales (600 euros). Peut-être livrable en kit pour fin 2004. Plat aux environs de 600 euros.

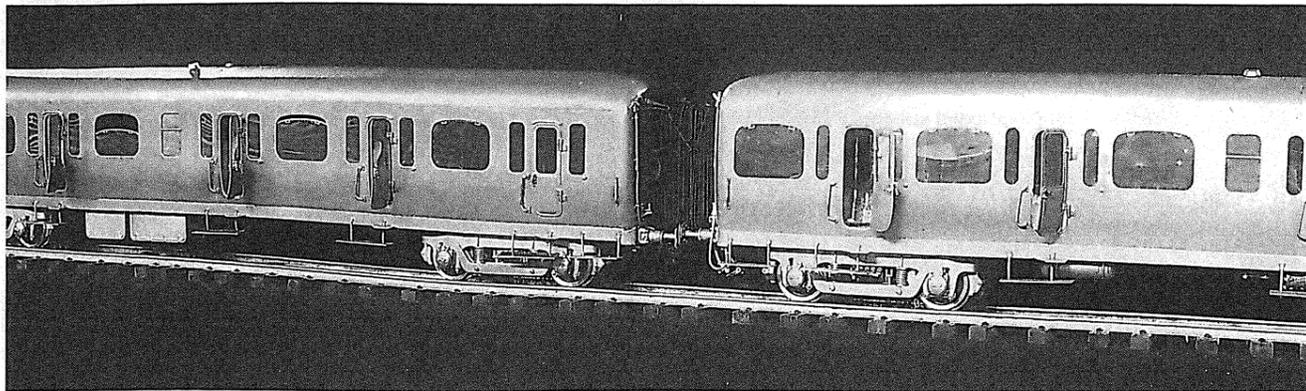
Vue de l'abri de la 242 AT Lombardi, un vrai régal - voir aussi notre quatrième de couverture (photo Rodolphe Sabiron).



Prototype non terminé de Lucchini Rail Models (photo Rodolphe Sabiron).



Caisse du transcérales Lucchini Rail Models (photo Rodolphe Sabiron).



Les voitures express Nord de CPM, de quoi constituer de superbes rames avec la 230-D Fulgurex. A noter que ces voitures sont aussi disponibles en semi-kit (photo Rodolphe Sabiron).

MARTYNA-CMPM

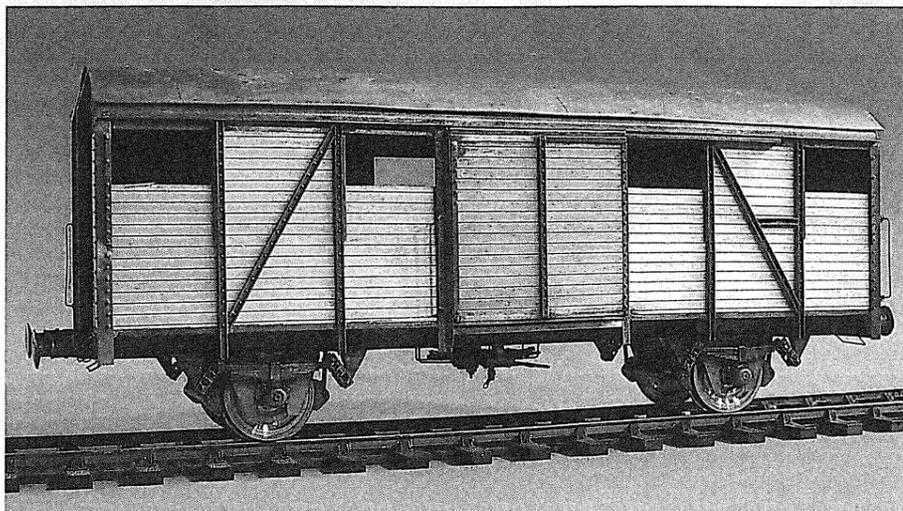
De retour avec des voitures express Nord : là aussi, de très belles pièces !

Mauduit

Présentation d'une R non terminée en I et de la 2CC2 en 0 mais aussi du prototype du couvert Gs.

Modern Outline Kits Sans Pareil ICS

Des nouveautés bien de chez nous avec une Atlantic Nord Du Bousquet De-Glehn, et une 120 puis 121 Forquenot première série (avec boîtes intérieures sur le dernier essieu). Le tout équipé d'un châssis Flexichas aux balanciers astucieusement dissimulés. D'après le prospectus, l'Atlantic sera disponible avec tiroirs plans ou tiroirs cylindriques et avec trois types de tender 19, 23 et 37 m³. Ces tenders seront disponibles séparément.



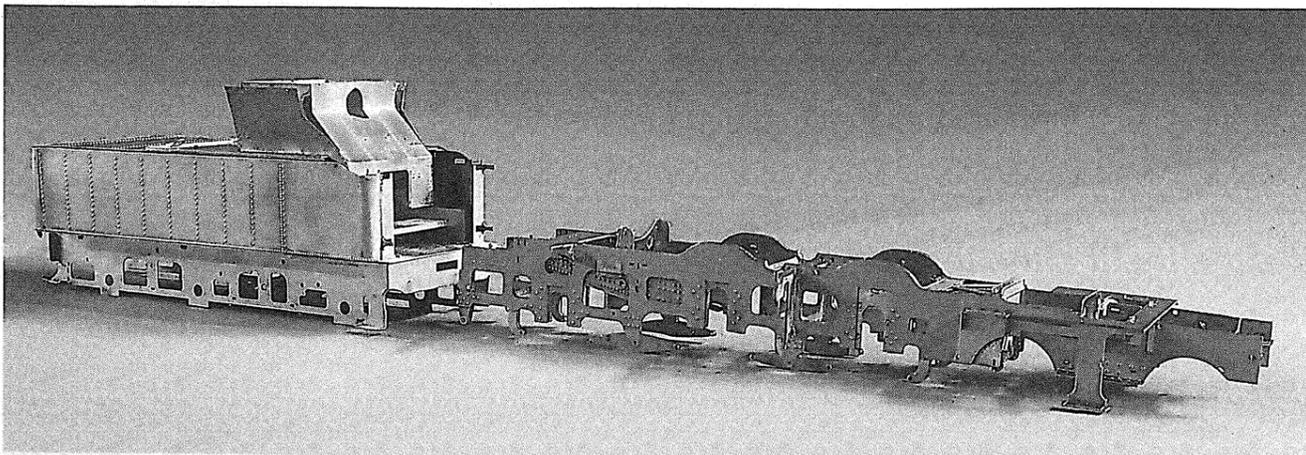
Prototype non terminé mais superbe du Gs Mauduit (photo Rodolphe Sabiron).

RGLP

Le programme que s'étaient fixé Georges Laurent et Roger Planté est quasi terminé avec la présentation du prototype de la voiture A4 EST. Vous avez jusqu'au 30 Juin 2004 pour commander ces superbes modèles.

Semblat

Annonce l'arrêt de son activité "train" pour 2006. Les projets sont abandonnés, mais les modèles en cours seront terminés. On remarquait en particulier le châssis de la 141-P, très beau et



Le châssis de l'Atlantic Nord et le tender 23 m³ de Modern Outline Kits Sans Pareil ICS. Les modèles de ce nouvel artisan anglais font largement appel au maillechort photogravé. Espérons qu'en plus des variantes typiquement Nord, le modèle de l'Atlantic Du Bousquet De Glehn sera décliné dans les différentes versions possibles. Des machines quasiment identiques ont en effet circulé sur les réseaux de l'Etat, du PO, du Midi et de l'Est (photo Rodolphe Sabiron).

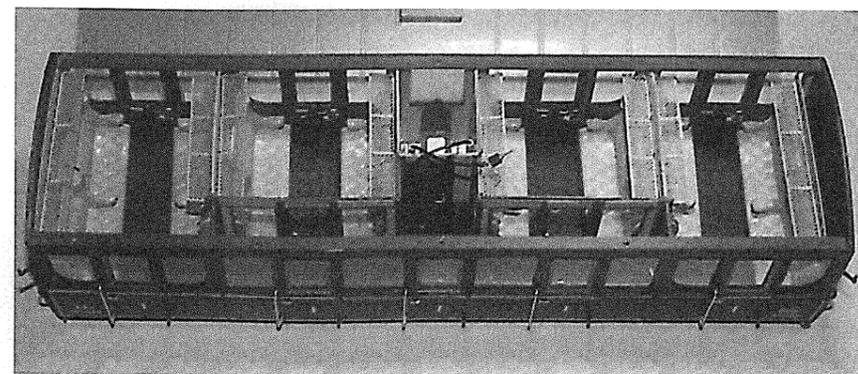
très bien conçu. Les longerons se sont amincis et sont à l'épaisseur réelle, ils s'ajustent parfaitement avec la plaque supérieure. De plus, ils sont livrés percés : il n'y a plus qu'à poser les rivets ! Le bissel Zara est une belle pièce de fonderie, qui s'articule sur le premier essieu moteur à la manière des bissels avant des 141-P.

Peut-être faudrait-il proposer un kit "141-P-82 spécial Mulhouse", composé du seul bissel Zara avec les deux premiers essieux ?

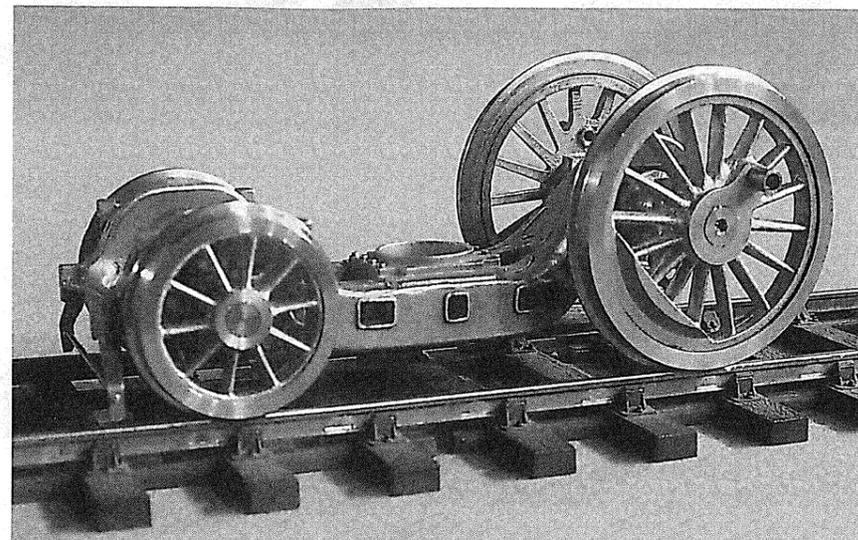
Il reste quelques rares exemplaires de 141-R, 241-P, 150-P, 8100, 030-TU et de kits wagons K 50, L 56 et TA 60. Ces modèles ne seront plus fabriqués.

La cessation de l'activité modéliste et la reconversion de Benoît Semblat dans la fonderie pour antiquaire, plus rémunératrice selon l'intéressé, est un coup de tonnerre dans le petit monde des artisans « zéroïstes ». Tous seront attristés de voir tant de compétence et de savoir faire qui faisait de Benoît Semblat l'un des meilleurs, perdus pour les amateurs de beaux kits.

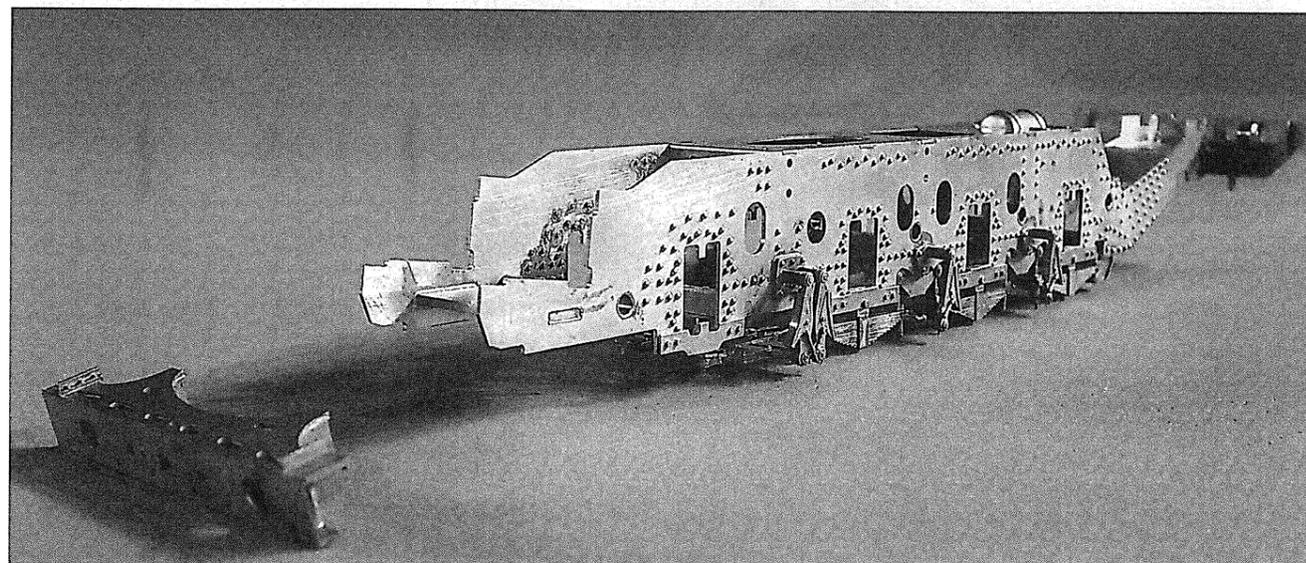
Peut-on espérer que le temps nécessaire à l'achèvement de son ambitieux programme (241-P, 141-P, 150-P et BB 8100), ce qui nous emmènera dixit l'artisan en 2006 (Ce qui fait une charge de travail considérable pour les trois années à venir), apaisera les passions et fera revenir Benoît Semblat sur sa décision ?



Caisse de la A4 Est RGLP (photo Michel Lioret).



Bogie-bissel Zara de la 141-P Semblat (photo Rodolphe Sabiron).



Châssis de la 141-P Semblat (photo Rodolphe Sabiron).

En marge d'Expométrie, je viens de recevoir le kit du châssis de la 141-P Semblat.

C'est le premier kit, à ma connaissance, où les longerons sont à leur épaisseur réelle : $0,8 \times 43,5 = 34,8$ pour 35 mm en réalité ! Bravo ! Espérons que cet exemple sera suivi... même si la 141-P, dont le châssis était particulièrement rigide et entretoisé, était un sujet idéal pour ce genre d'expérience.

De plus, il n'y a pas de plaque inférieure, mais une timonerie de

frein en fonderie... pour un peu, on serait tenté de ne pas monter là dedans de motoréducteur ! Du moins celui-ci est il à la bonne place, sur l'essieu moteur HP.

On retrouve aussi les ressorts à monter lame à lame, qui avaient pourtant été abandonnés au profit de fonderies sur les tenders...

Enfin la notice, succincte quant au texte, est truffée de nombreuses photos de détail dont l'examen est déjà un plaisir.

On reviendra sur tout ceci après montage.

D.B.

Les réalisations des clubs et des amateurs

Photos Michel Lioret, Rodolphe Sabiron



Vue d'ensemble du pont sur le canal de l'Armaçon, un module du réseau hexagonal du GEMME réalisé par Philippe Nicot. Nous publierons d'autres vues de ce superbe module dans les prochains numéros (photo Michel Lioret).



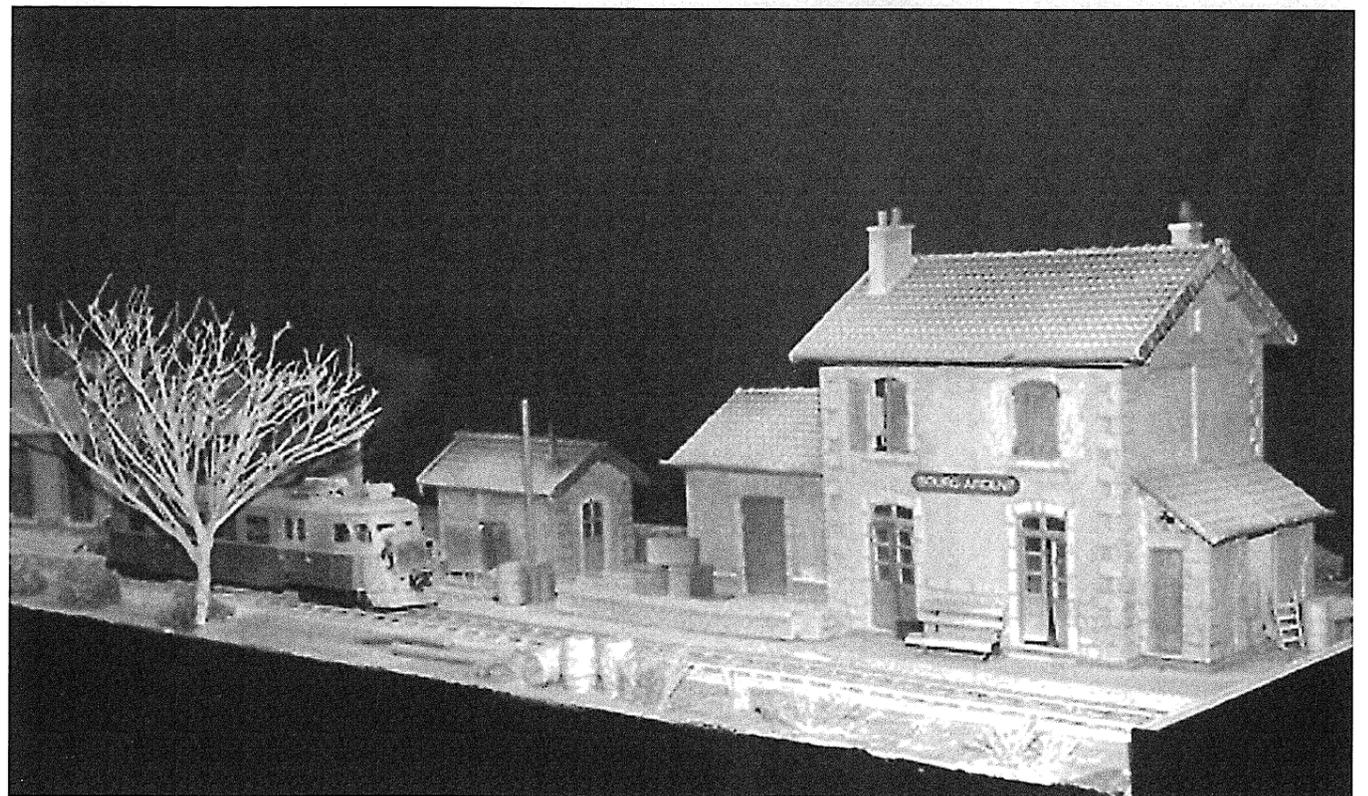
Renault Galion sur le module de P. Nicot (photo Michel Lioret).



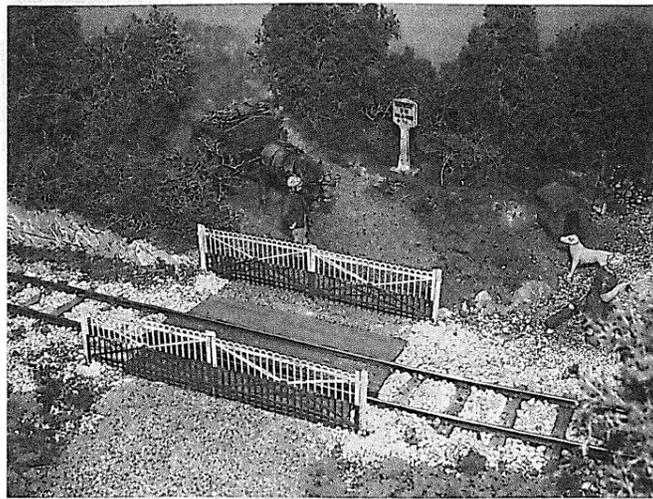
Potence à l'arrière plan du module de P. Nicot (photo Michel Lioret).



Toujours sur le réseau du GEMME, le dépôt de Bernard Marchand (photo Michel Lioret).

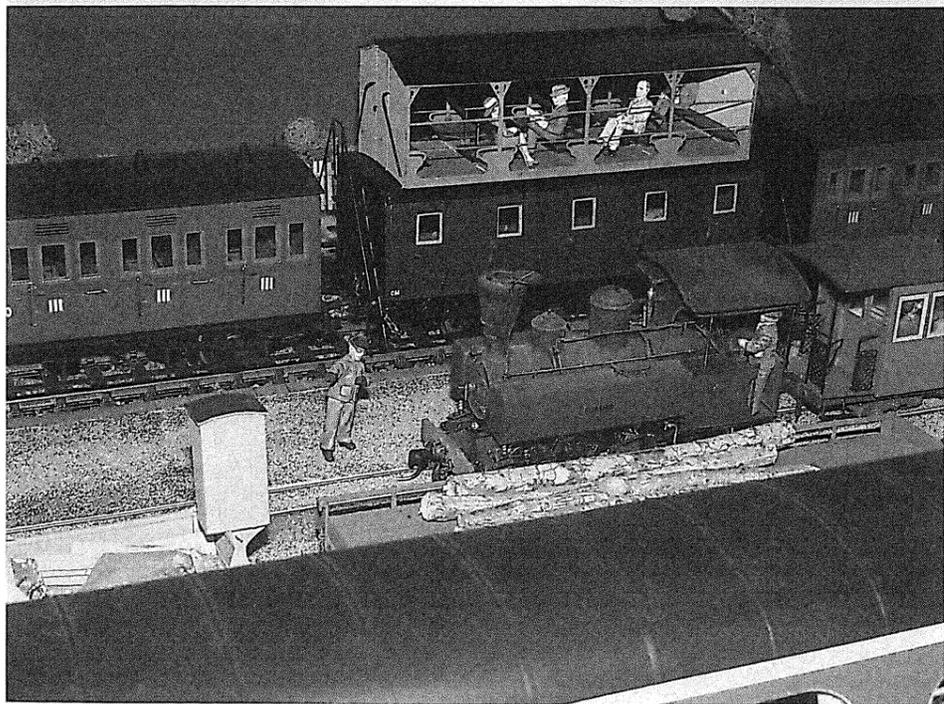


L'hiver est sans doute la saison la moins représentée sur les modules, ce qui est dommage. Ici l'ensemble de Gérard Ducret du réseau hexagone en Om du Gemme (photo Michel Lioret).

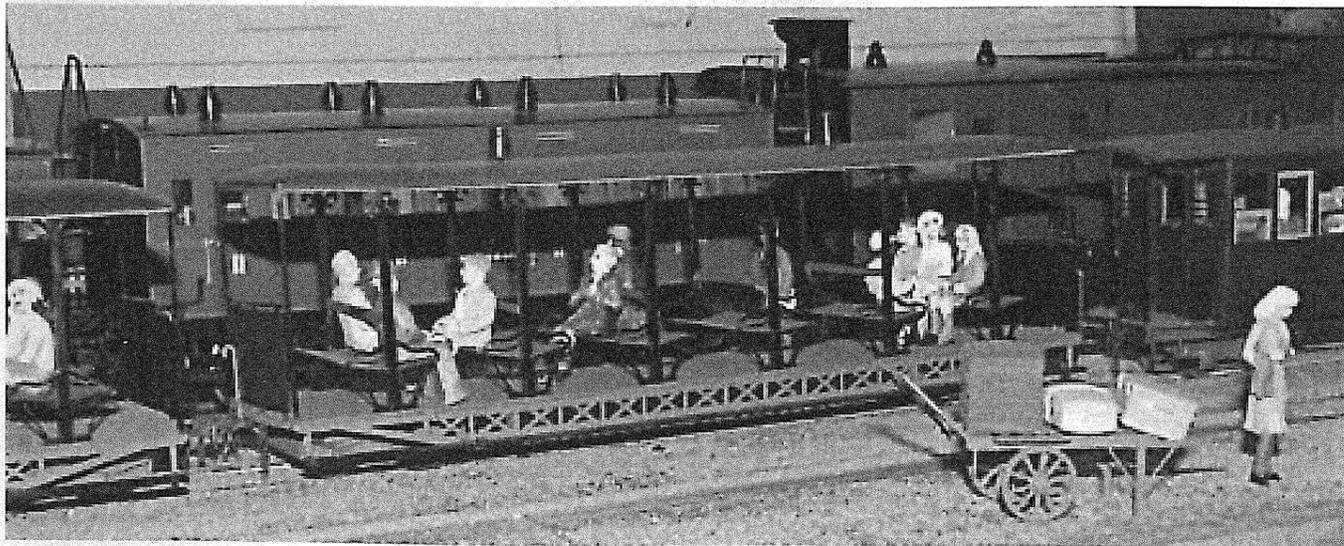


Détail du passage à niveau (réseau du GEMME) situé quelque part en Bourgogne réalisé par Christian Pick (photo Michel Lioret).

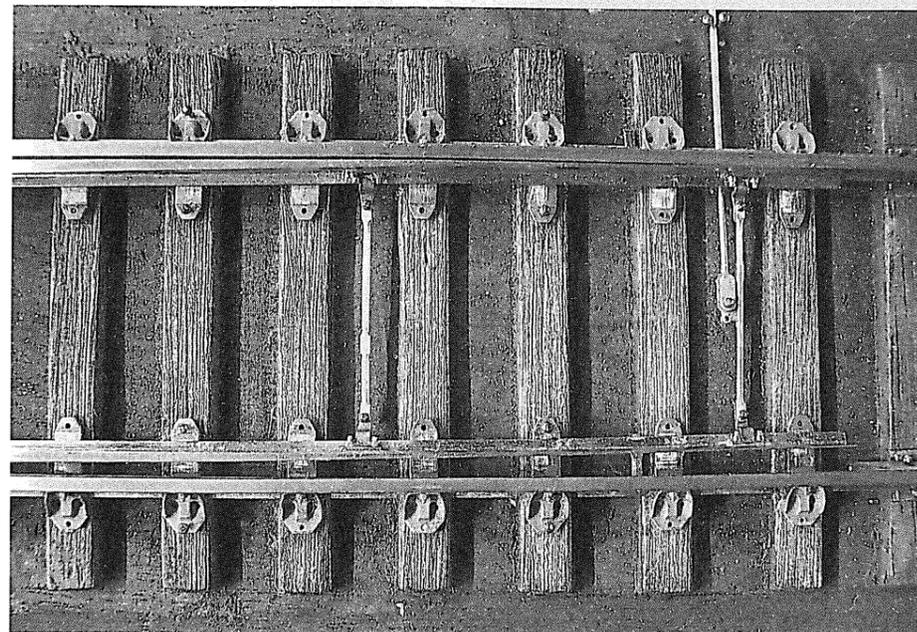
Détail de la gare terminus du réseau du Gemme de Bernard Junk (photo Michel Lioret).



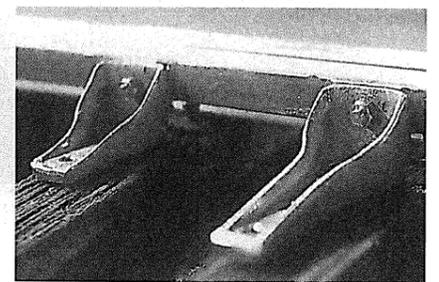
Le Cercle du Zéro était bien entendu présent avec des réalisations de ses membres mais aussi avec cette évocation du chemin de fer de Caen à la mer, ci-contre et ci-dessous (photos Michel Lioret).



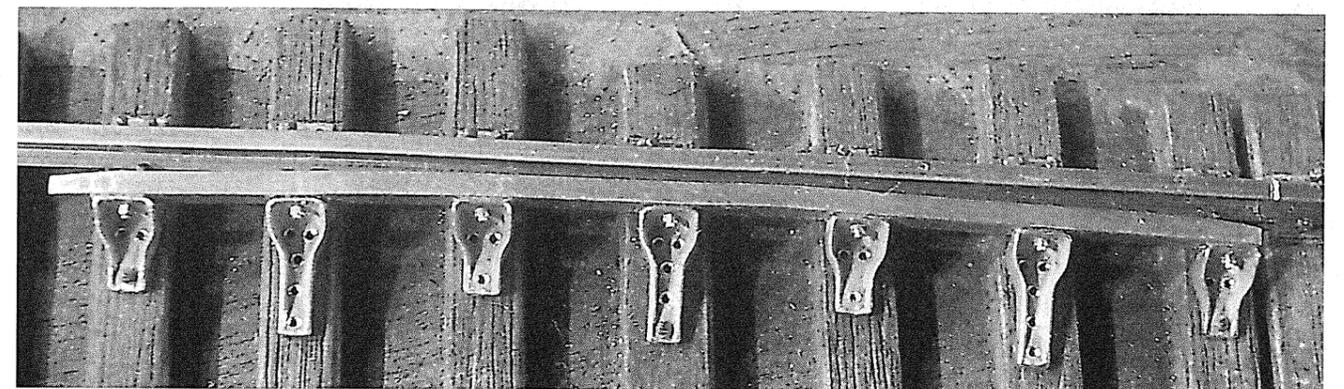
Peut-être la fin d'une polémique ? Bernard Fieyre, dont les lecteurs d'Histoire d'O connaissent le réseau en voie de 32 mm, présentait un citerne de construction personnelle, muni d'un essieu à l'écartement de 32 et d'un autre à l'écartement de 33, voir son article dans ce numéro (photo Rodolphe Sabiron).

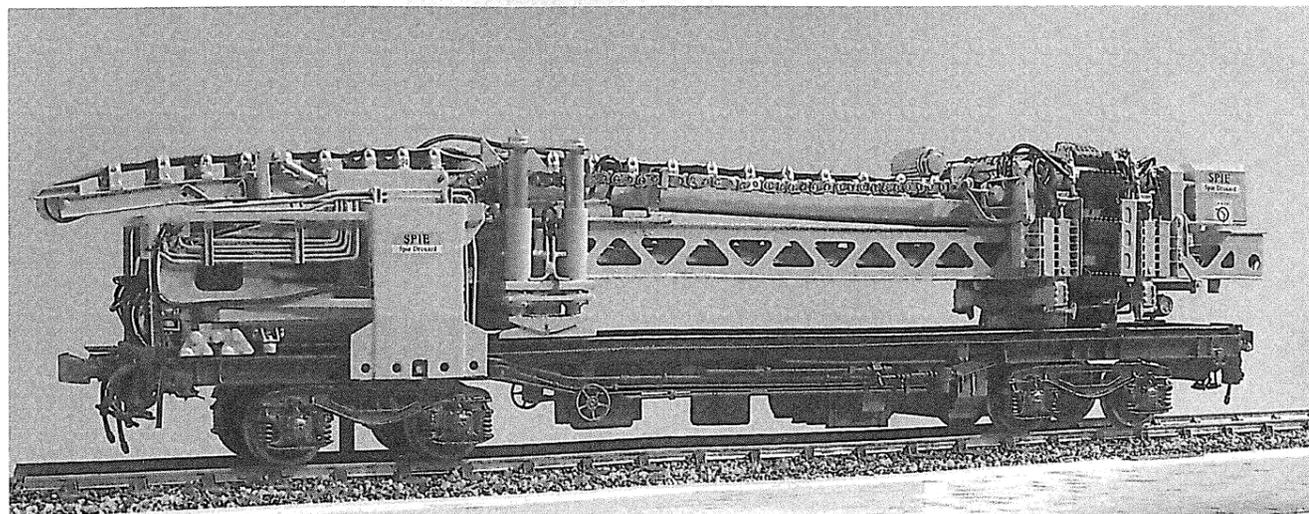
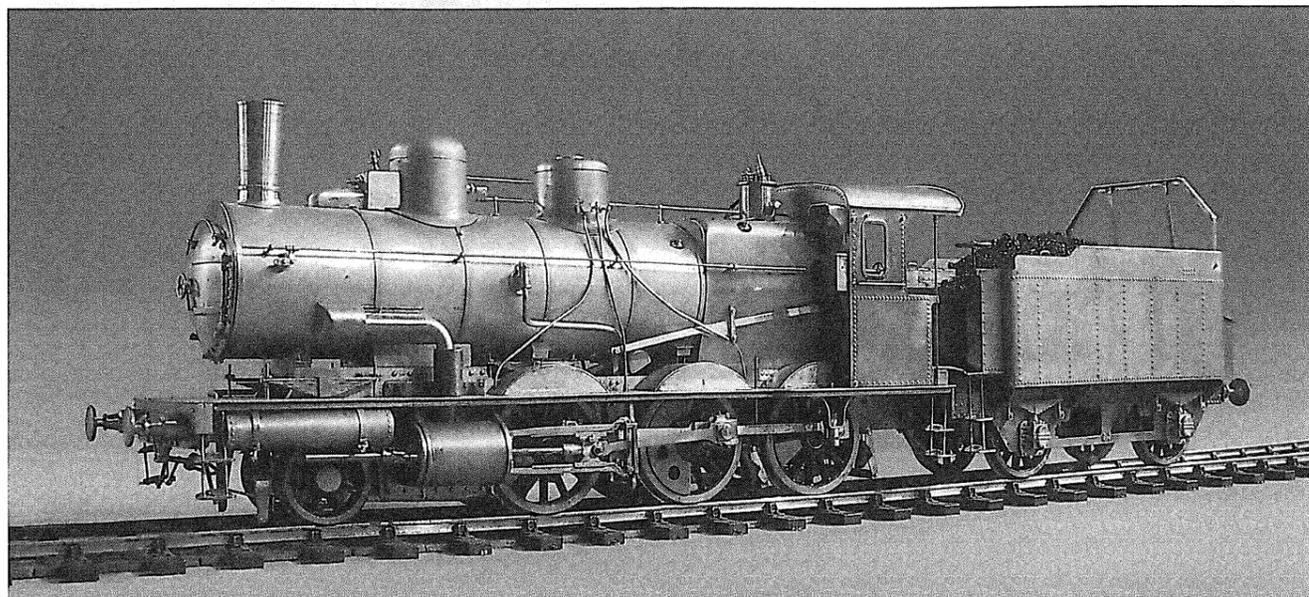
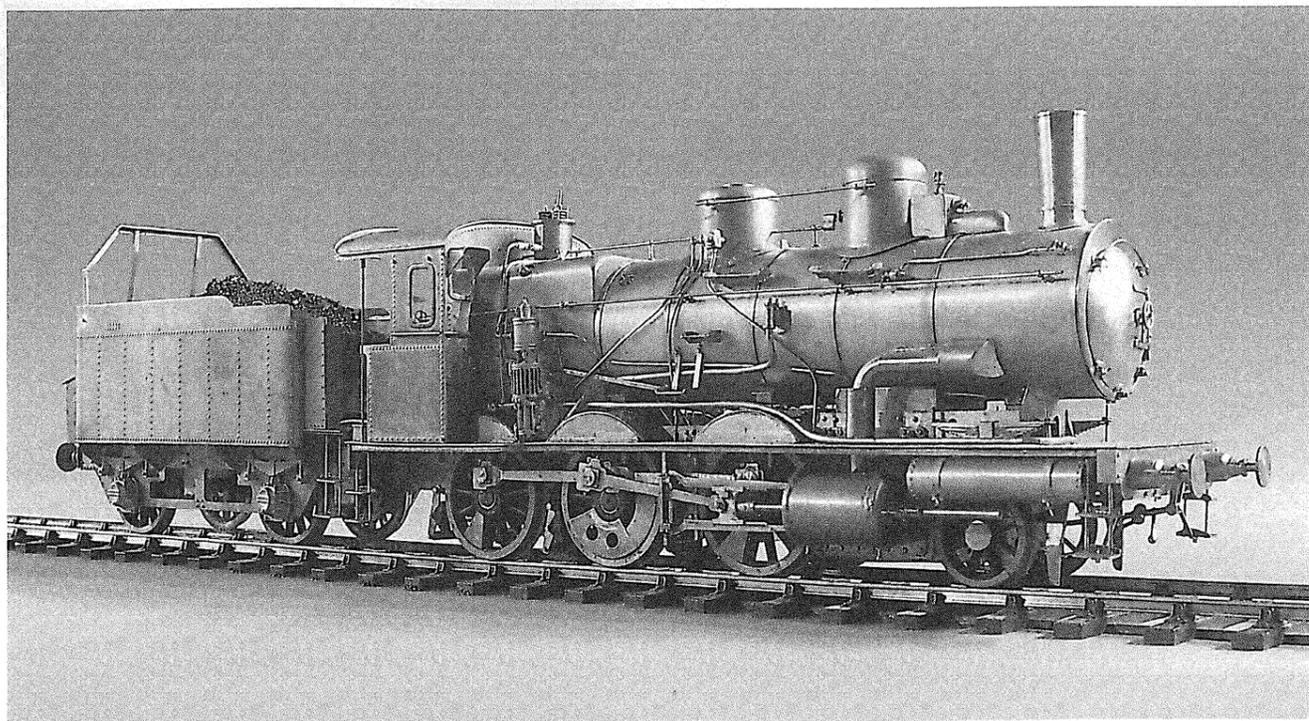


Gros plan sur l'aiguillage réalisé par Henri Cibert. (photo Rodolphe Sabiron)

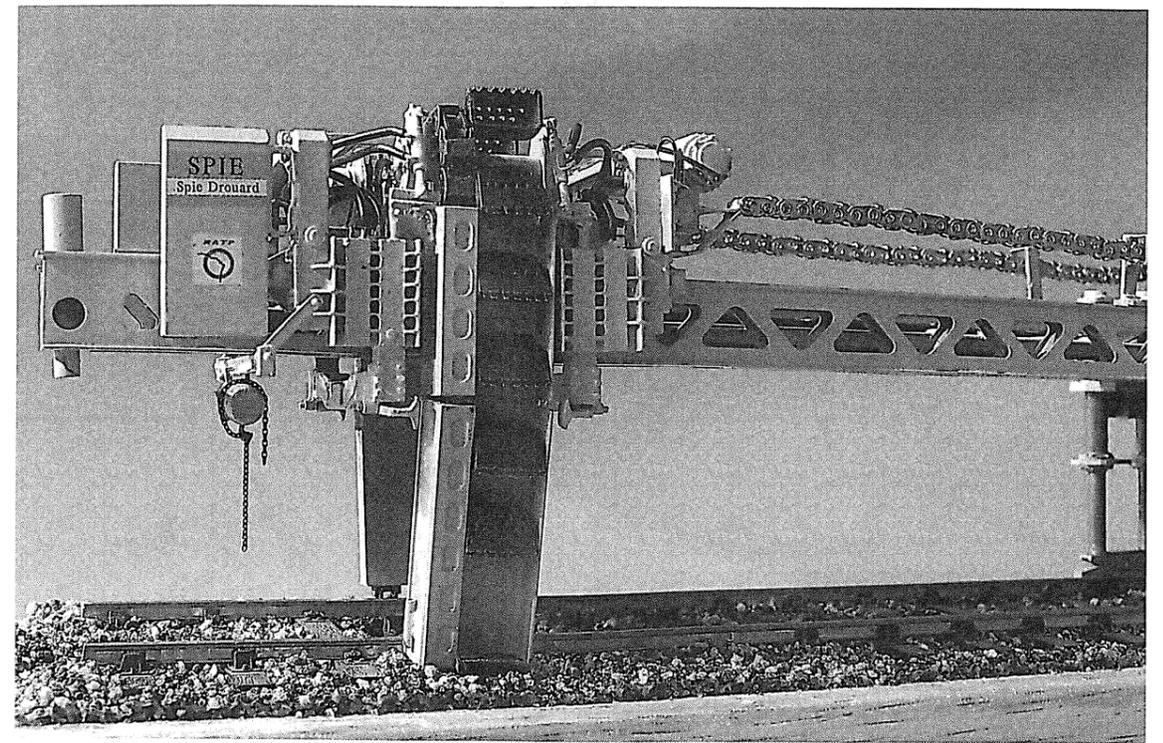


Autre association qui se faisait remarquer par la qualité de ses réalisations, le club Proto présentait des pièces permettant de réaliser une voie à la hauteur du matériel roulant de nos artisans. Ici détails de la fixation des contre-rails (on pourra se reporter entre autres à l'article de Bernard Fieyre dans le n°96 (photos Rodolphe Sabiron).





Ci-contre :
Détail de la
dégamisseuse de
Paul Boisson en
position de travail
(photo Rodolphe
Sabiron).



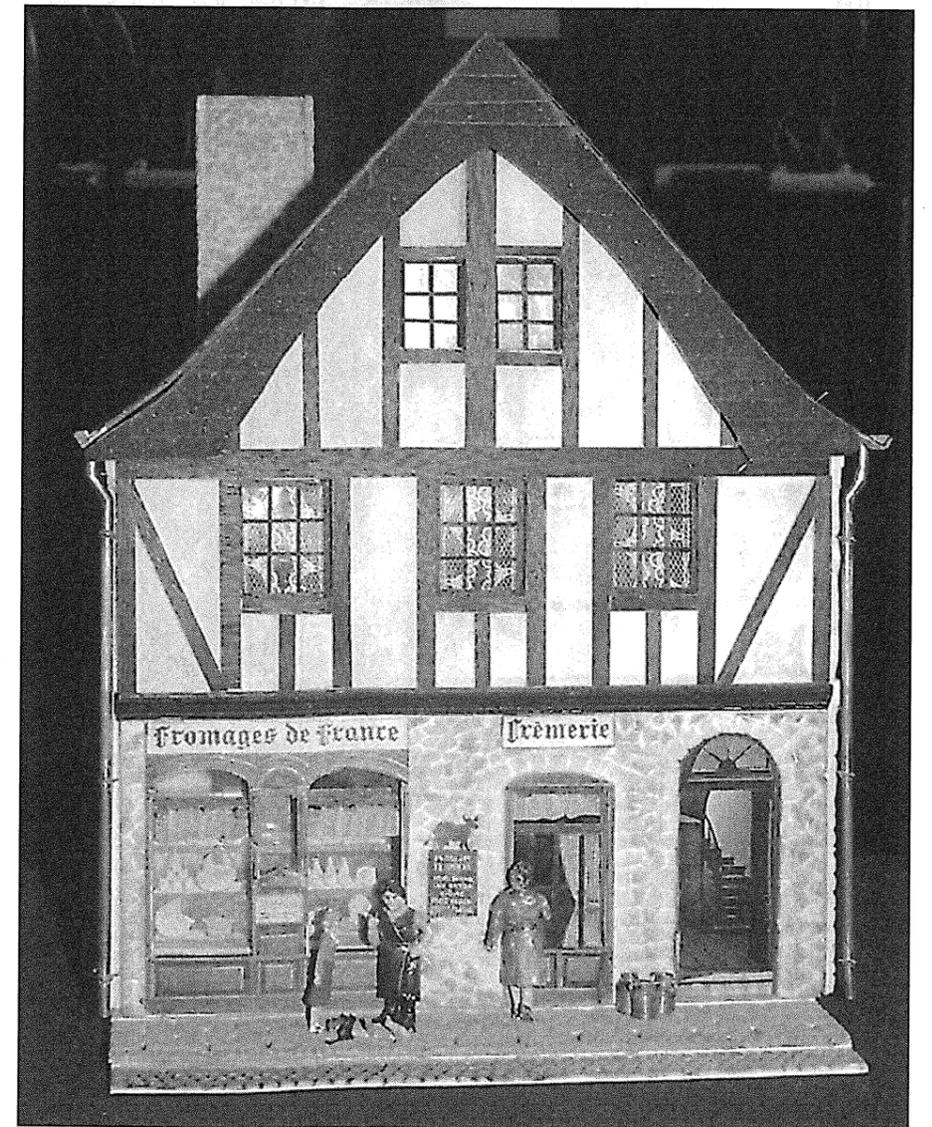
Page de gauche :

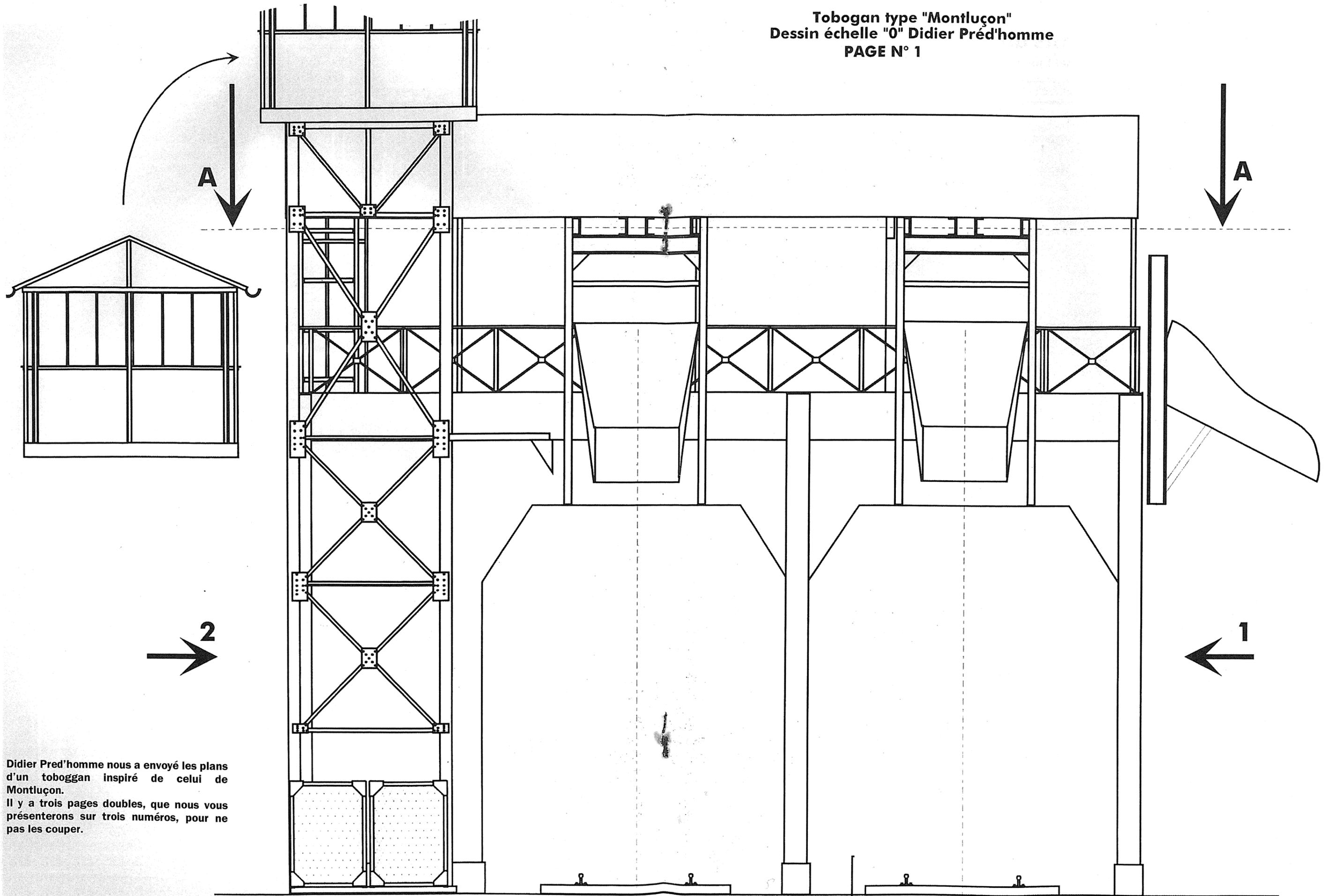
En haut et au milieu : la 1-130-B de Jean Pierre Bout équipée d'un châssis Jean Florin, qui lui aussi a construit une 130 B (avec un moteur Fournereau logé dans le tender) décrite il y a plusieurs décennies dans Loco Revue.

Si les lecteurs sont intéressés par les origines historiques et techniques de ces locomotives, Histoire d'O possède quelques documents intéressants.

En bas : la dernière réalisation de Paul Boisson. Une dégamisseuse de la RATP (tamponnement central type Métro), ici en position d'acheminement (photos Rodolphe Sabiron).

Ci-contre : bâtiment de Robert Filoche qui en plus nous avait apporté des éléments en cours de réalisation (photo Michel Lioret).





Didier Préd'homme nous a envoyé les plans d'un toboggan inspiré de celui de Montluçon. Il y a trois pages doubles, que nous vous présenterons sur trois numéros, pour ne pas les couper.

Les bâtiments de Jacques Girard

Photos Michel Lioret et Rodolphe Sabiron



Page précédente, de haut en bas :
Devanture de la cremerie.
Vue sur la salle du restaurant
(photos Rodolphe Sabiron).

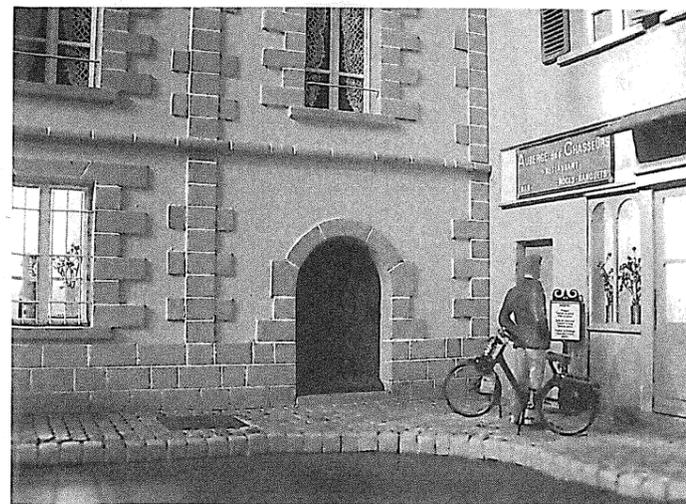
Jacques Girard, dont nous vous avons présenté quelques réalisations dans le n° 82, était cette année de retour à Expométrique. Les photos de ces deux pages ne sont malheureusement pas en couleurs, mais nous avons encore quelques clichés en réserve que nous comptons utiliser pour de futures couvertures.



Devanture de la Droguerie (photo Rodolphe Sabiron).

Entrée de l'Auberge des Chasseurs (photo Rodolphe Sabiron).

Vue de l'ensemble des bâtiments (photo Michel Lioret).



Adieu, Jean-François

Jean-François NALET vient de nous quitter.

C'était mon voisin et ami.

Nous avons souvent l'occasion de nous rencontrer avec un plaisir partagé car sa passion pour les modèles était réelle et originale : il concevait entièrement ses œuvres à partir de la matière première. L'œuvre terminée, il prenait contact avec les intéressés par le même sujet. C'était sa façon de faire partager sa passion de modéliste.

Il fallait bien le connaître pour découvrir en lui cette notion de partage qu'il pratiquait dans bien d'autres domaines car il savait être discret.

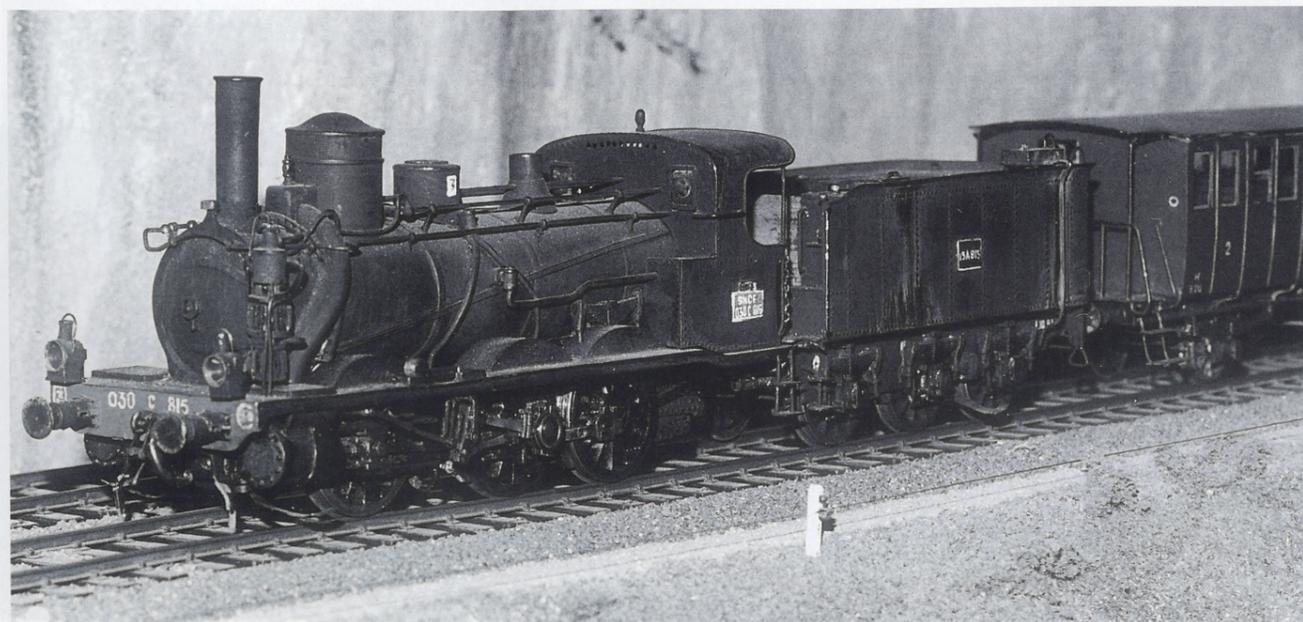
Tous ceux qui ont connu Jean-François se souviendront de son amitié sincère et nous nous unissons tous pour présenter nos condoléances à son épouse Françoise.

Marc Enard

Jean-François Nalet (au milieu) et son épouse en compagnie de son ami Marc Enard (photo Denis Régnault).



La 3-030-C, construction intégrale de Jean-François Nalet (photo Denis Régnault).

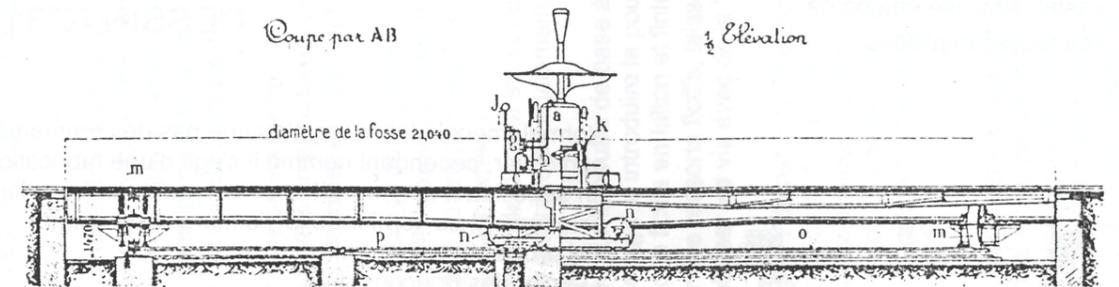


Plaque tournante de 21 mètres

À la suite de la publication de la série d'articles de Bernard Fieyre sur la construction d'un pont-plaque de 23 m, nous avons retrouvé dans notre documentation, cette vue d'une plaque de 21 mètres vraisemblablement PLM (voir l'indication de gabarit) entraînée électriquement, mais toujours munie d'une machine à vapeur de secours. (!!)

Alain Tassart

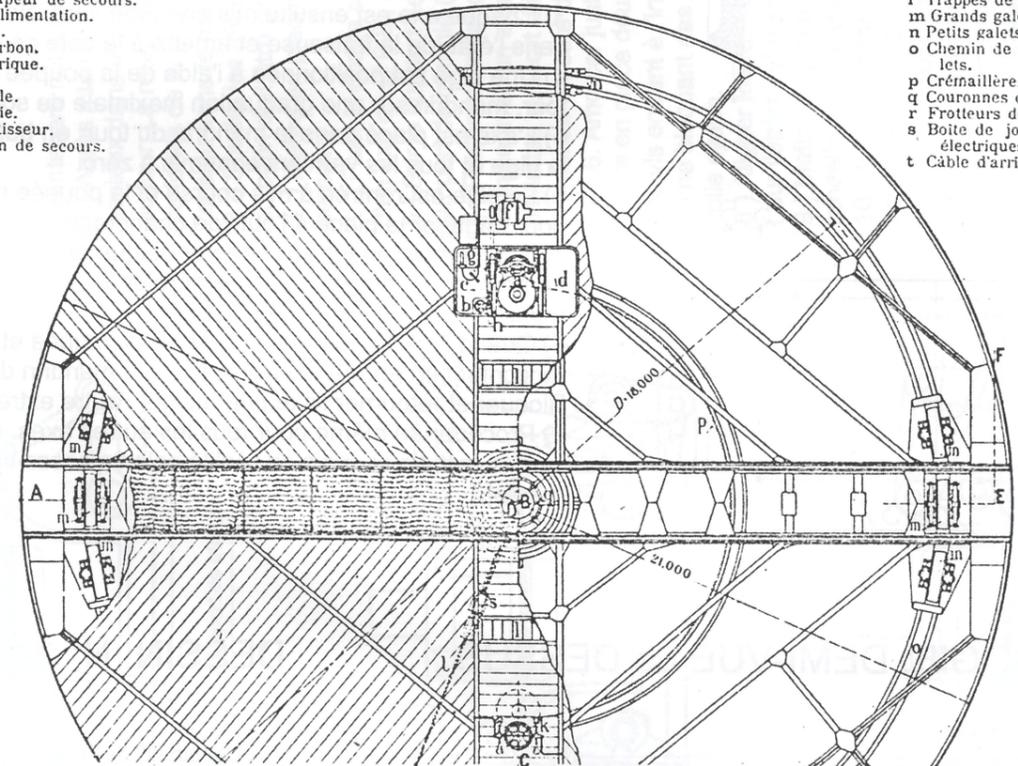
Fig. 1. — PLAQUE TOURNANTE DE 21 MÈTRES AVEC ENTRAÎNEMENT PAR ENGENNAGES.



LÉGENDE

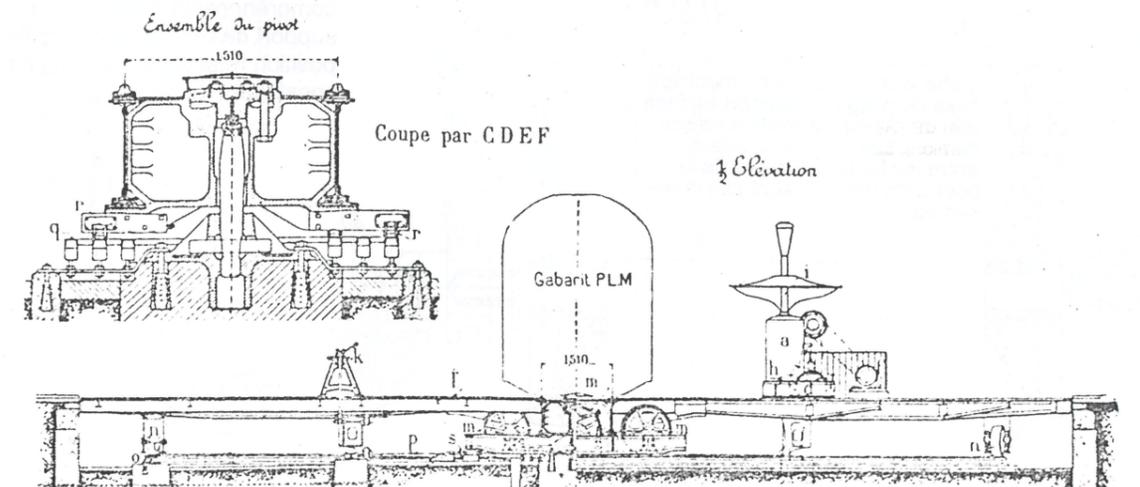
- a Machine à vapeur de secours.
- b Injecteur d'alimentation.
- c Caisse à eau.
- d Caisse à charbon.
- f Moteur électrique.
- g Contrôleur.
- h Frein à pédale.
- i Abri parapluie.
- j Timbre avertisseur.
- k Treuil à main de secours.

Vue en plan



LÉGENDE (suite)

- l Trappes de visite.
- m Grands galets porteurs.
- n Petits galets porteurs.
- o Chemin de roulement des galets.
- p Crémaillère.
- q Couronnes de prise de courant
- r Frotteurs de prise de courant
- s Boîte de jonction des câbles électriques.
- t Câble d'arrivée de courant.



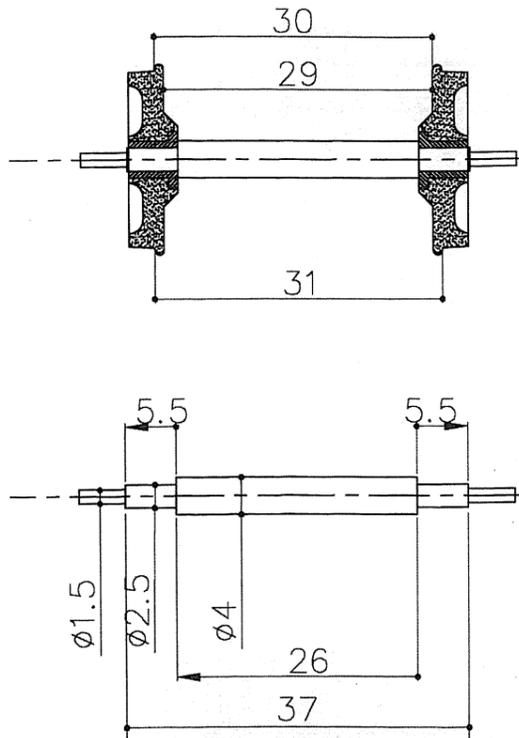
Les nécessités de la mise en page nous obligent à déplacer certains dessins : rappelons que le dessin n° 32 est paru dans le n° précédent. Le n° 33 se trouve p. 24 : la série est donc complète !

Essieu simplifié équipé de ses roues simplifiées.

DESSIN N°31

Normalement le tournage n'amène pas de commentaire particulier, cependant comme il s'agit d'une fabrication en série il faut que les cotes soient justes en travaillant uniquement au vernier de la vis mère et du chariot. J'ai procédé comme suit.

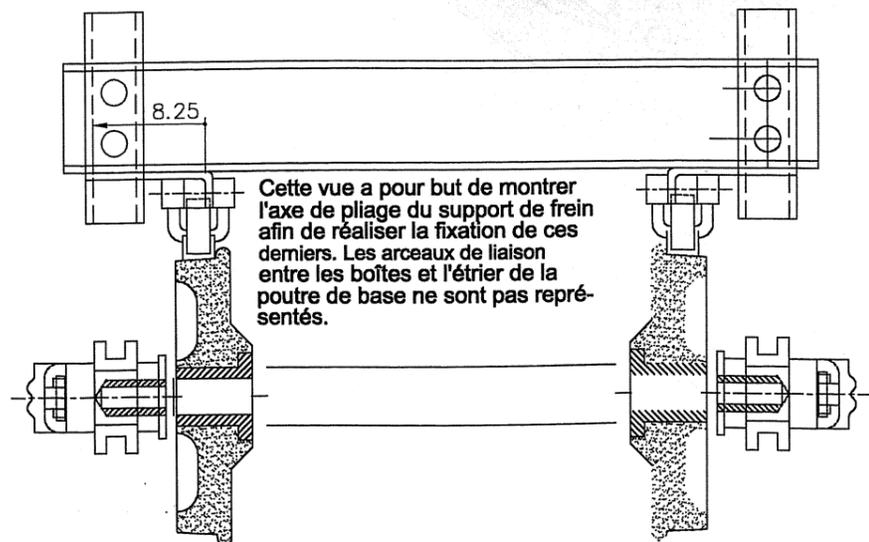
- 1) Scier des tronçons à 48.
- 2) Une première passe transversale pour mettre l'axe d'équerre.
- 3) Chaque axe est ensuite mis en butée verticalement dans l'étau de la fraiseuse et amené à la cote de 47 mm.
- 4) Une pige est positionnée à l'aide de la poupée du tour, mandrin sur une graduation maximale de sortie.
- 5) L'axe est placé dans le mandrin du tour, en butée sur la pige et tous les verniers sont mis à zéro.
- 6) La pige est rentrée à mi-course et la poupée retirée pour dégager la place à l'outil de chariotage.
- 7) Il suffit maintenant de charioter uniquement au vernier en prenant soin de remettre ce dernier à zéro après chaque retour.
- 8) Quand l'axe est terminé, ramener la poupée et la pige au contact en retrouvant l'indication du mandrin de poupée. Bloquer et retourner l'axe pour usiner l'autre extrémité.
- 9) Procéder de même pour tous les autres axes. Cela paraît long et fastidieux, mais en réalité cela va assez vite quand même,



BOGIE, DEMI-VUE de DESSUS

DESSIN N° 34

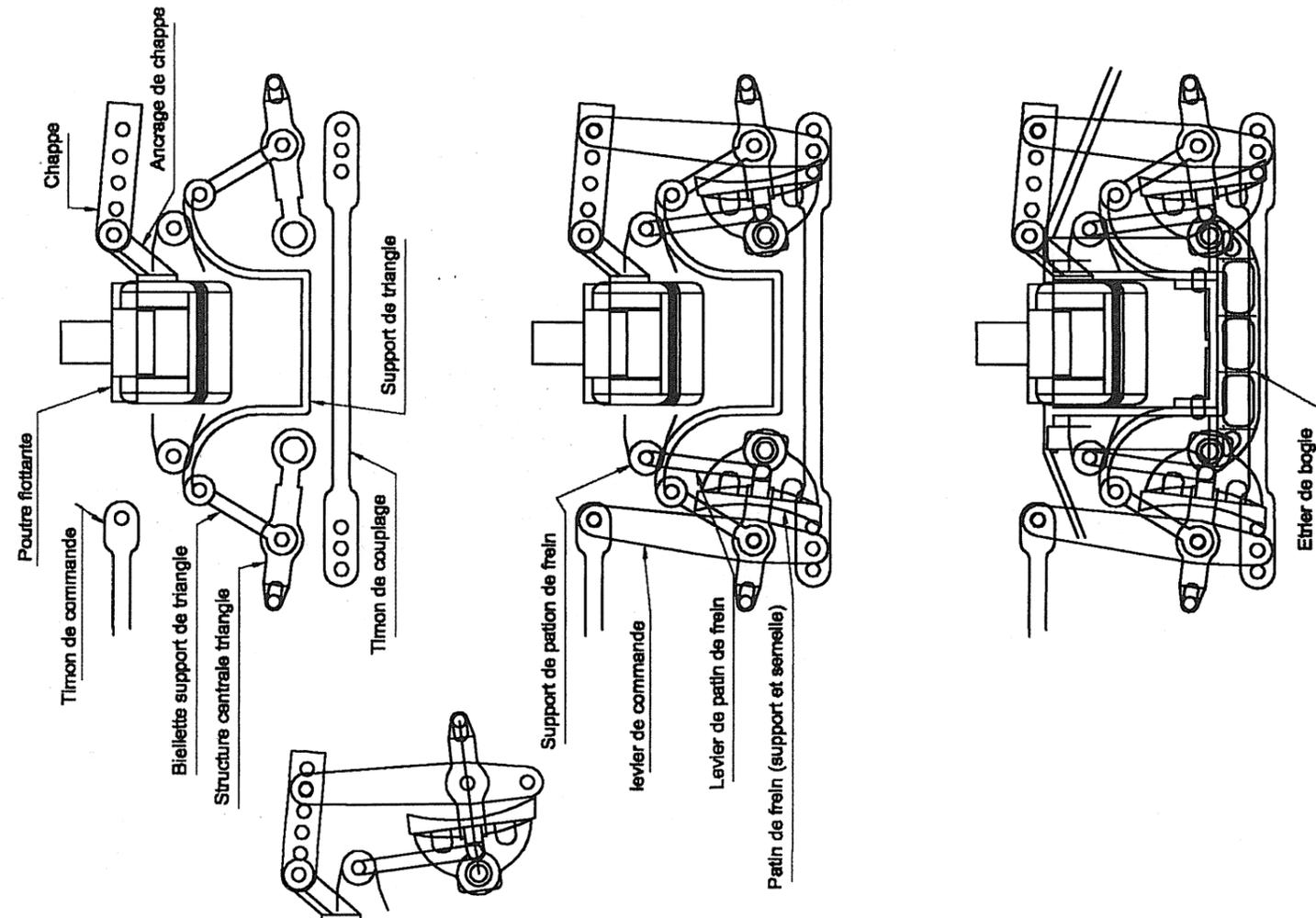
Ce dessin N° 34 n'est peut être pas à publier, cependant il facilite la compréhension du pliage du montant support de frein ainsi que celle de la position relative de certains éléments constituant le bogie.

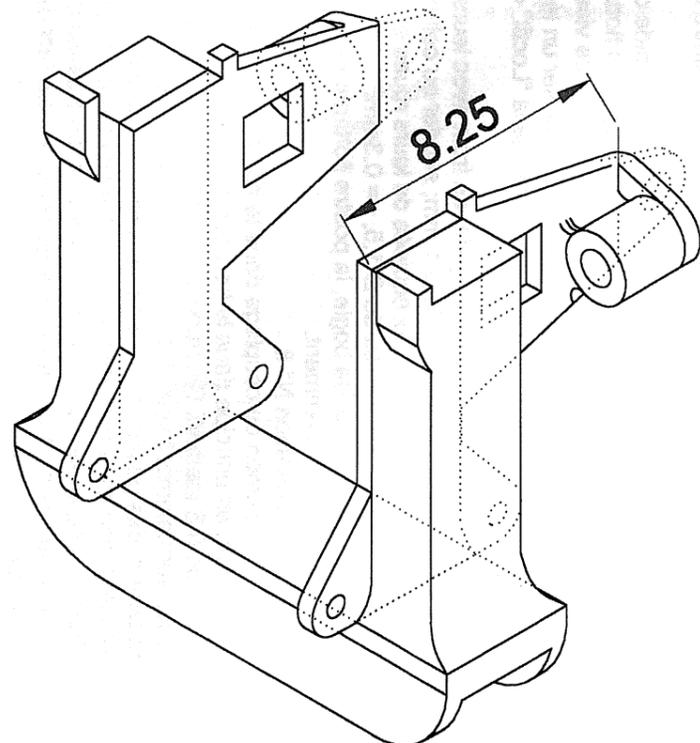


Cette vue a pour but de montrer l'axe de pliage du support de frein afin de réaliser la fixation de ces derniers. Les arceaux de liaison entre les boîtes et l'étrier de la poutre de base ne sont pas représentés.

DESSIN N° 35 Position des Eléments

- Maintenant nous avons tous les éléments pour monter notre bogie.
- 1) Après mise en place des manchons isolants, nous montons les essieux dans les roues. Pour ce faire, je recommande un montage au tour. La roue est tenue dans le mandrin et l'axe dans le support de forêts de la poupée. On se sert de l'avance à vis pour introduire l'essieu dans le manchon.
 - 2) Souder les triangles sur les patins de frein. L'axe de symétrie du patin doit être parallèle à l'axe de symétrie de la structure centrale.
 - 3) Mettre en place les bras de levier de patin de frein et coller la semelle.
 - 4) Fixer la chape sur son ancrage de la poutre flottante au moyen d'un axe de Ø 0.8, martelé délicatement à chaque bout.
 - 5) Sur le support de triangle (poutre de base) fixer les biellettes support de triangle (axe de 0.8 martelé)
 - 6) Placer un levier de commande dans la structure centrale du triangle avec un axe de 0.8 qui traverse également l'autre côté des biellettes support de triangle.
 - 7) Monter un côté du bogie sur la poutre de base à l'aide des vis de 1.6. Amorcer juste le vissage et introduire la poutre flottante. Mettre en place deux ressorts fictifs en laiton et finir de visser. Les vis entrent à l'intérieur des ressorts fictifs, laisser un léger jeu en ne bloquant pas. Immobiliser les vis avec de la "Loctit" ou une colle cyano.
 - 8) Aligner les têtes des leviers de patin de frein avec leurs supports (sur l'étrier) et placer un axe de Ø 1 mm; souder ou coller.
 - 9) Mettre en place les essieux équipés de leurs roues et d'une rondelle isolante de Ø 4, trou de Ø 1.5, e= 0.3mm.
 - 10) Monter l'autre côté de bogie, la poutre flottante et les ressorts fictifs comme précédemment.
 - 11) Refaire l'opération N° 8.
 - 12) Placer le timon de couplage dans le bas des leviers de commande, en principe dans le trou central du timon et fixer par un axe de 0.8 martelé. Ce timon passe en dessous de la poutre de base. Normalement votre bogie doit rouler tout seul avec un léger frottement des patins et une action sur le levier de commande du côté du timon de commande (à venir) doit bloquer les roues.
- Nota : Le bogie semble légèrement désarticulé à cause du non serrage des vis de 1.6, mais cela assure un bon contact des roues sur la voie

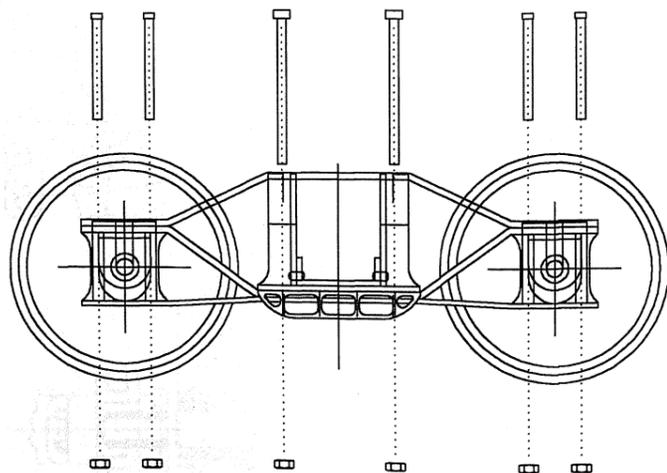




Nous reprenons ici le montant support de frein du dessin N° 5 qui a été soudé sur l'étrier.

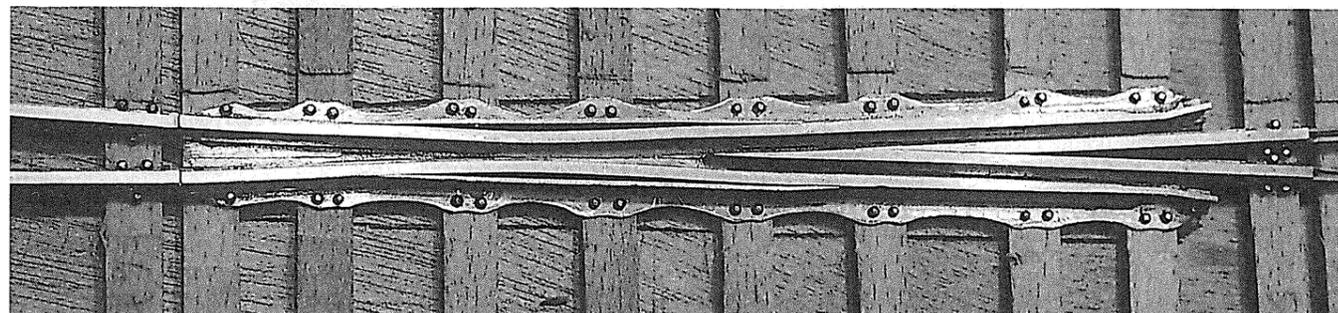
- 1) Faire un léger trait de scie Bocfil à 8.25 mm du bord qui n'a pas d'ergot. Ce bord se trouve en face extérieur comme le montre le dessin. Attention! ce trait de scie doit être fait côté roue à l'intérieur du pliage.
- 2) Plier à 90°, toujours côté roue.
- 3) Tronçonner un palier dans du tube laiton de : 2 x 0.5; L = 2 mm.
- 4) Mettre le tronçon en place à l'intérieur de l'angle en l'enfilant dans un axe de Ø 1 en aluminium, préalablement introduit dans la partie d'équerre du montant support de frein que l'on vient de plier.
- 5) Enduire de flux et souder généreusement. L'aspect final doit donner l'illusion d'une pièce venue de fonderie.

NOTA : Ne sont reproduites sur ce dessin que les parties cachées (en pointillé) qui sont utiles à la compréhension du dessin !



Nous procédons maintenant à la finition des bogies. Après l'opération du dessin N° 25, nous avons percé les arceaux selon le tracé du dessin N°24 (trous de Ø 0.8) Dans du carré de 1x1, nous faisons un décolletage de Ø 0.8, sur une longueur de 9 mm. pour obtenir un boulon à tête carrée. Il en faut huit par bogie. Dans du carré de 1.5x1.5, faire de même, mais avec une longueur de 13 mm. Il en faut quatre par bogie. Faire également 12 écrous avec du profilé laiton hexagonal de 1.5 sur plat, selon la technique utilisée pour les tampons OCEM. Introduire les boulons dans les trous comme indiqué à côté et souder les écrous sur le boulon. Limer la tige du boulon pour réduire son dépassement à 0.5 mm. Après s'être assuré que tout se montait bien, démonter le bogie, nettoyer les pièces une à une, bien sécher et traiter le brunissage puis remonter définitivement le bogie. Normalement vous devriez avoir quelque chose qui ressemble à la photo ci jointe.

J'espère que Bernard Fieyre me pardonnera ce plagiat éhonté de son titre et qu'il le percevra comme l'hommage qui lui est dû !



Quelques remarques sur un nouvel appareil de voie en cours de montage. Il s'agit d'un branchement courbe de rayons 4 m en voie directe et 2,7 m en voie déviée.

La géométrie de l'appareil est définie d'après l'article de Michel Lavertu (Voies Ferrées 79 et 80), avec toutefois un décalage beaucoup plus faible entre la pointe réelle et la pointe géométrique que celui qu'il préconise pour le HO. On parvient avec les rayons indiqués à une tangente de 0,0875, proche des appareils standardisés de tg 0,085. Le cœur - présenté inachevé du point de vue décoration - est de plus cintré, approximativement au rayon voulu... le problème pour tout cela étant surtout un problème de mesure !

On a évidemment tenu compte des récents articles de Bernard Fieyre, sans renier ce que j'avais écrit dans le n° 84. Bien entendu, les roues descendent quelque peu au passage de la pointe : c'est une conséquence inévitable des normes de roulement que nous utilisons.

J'ai utilisé des pièces fournies par le Club Proto 87, incomparablement plus fines que ce que je connaissais auparavant : J'ai dû affiner les tringles de commande KZ pour qu'elles ne jurent pas trop... J'ai aussi utilisé les coussinets glissières KZ que j'avais en stock : après tout, il semble bien que dans la réalité toutes sortes de panachages étaient possibles.

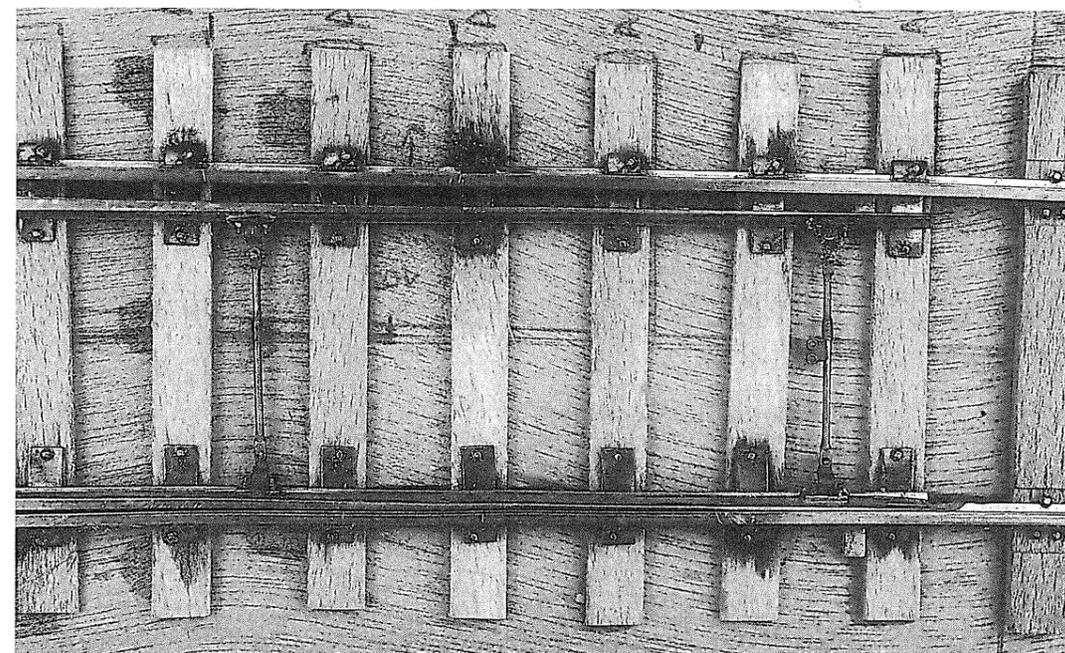
Et l'isolation, me direz-vous ? Le procédé est dû à Henri



Ci-dessus : profil approximatif suggéré pour les extrémités de lames et le CA. C'est évidemment très simplifié par rapport à la réalité.

En haut : cœur cintré tg 0,875, brut : il doit encore subir quelques modifications esthétiques. Pour les contre-rails, voir le reportage sur Expométrie. Ci-contre : coussinets glissières K.Z. et tringlerie Cibert / Proto 43,5.

Photos D.B.



De la Fine Scale Kit Zéro au Proto 43,5

Bernard Fieyre

La présentation d'un wagon citerne sur le stand Proto 87 – 43,5, équipé d'organes de roulement Proto, était l'aboutissement de l'étude préliminaire illustrée par le croquis ci-après. Ce véhicule a été spécialement équipé pour le salon par simple remplacement des essieux et des roues K.Z. Jean-Claude Ragot a conservé l'essieu à l'identique, seules les roues ont été mises en conformité avec la norme Proto. Depuis, ce citerne a retrouvé son état d'origine afin de satisfaire aux besoins de l'exploitation Fine Scale de son réseau d'accueil. C'était le premier objectif recherché : **l'interchangeabilité**.

Le second sera d'analyser les conséquences sur l'exploitation... etc... Néanmoins, il y a lieu de préciser qu'il ne s'agit en aucun cas de présenter une nouvelle norme, mais au contraire de s'inscrire parfaitement dans la norme Proto 43,5 élaborée par Henri Cibert et Gérard Huét.

Pour ce qui est des normes, plus le système est complexe et plus l'élaboration de celles-ci est une démarche difficile. En effet, le normalisateur est très souvent tenté, en toute bonne foi, d'être trop précis (sauf nécessité impérative), ce qui conduit certes à des avantages incontestables de standardisation et de coûts apparents. Par contre, pour le coût de possession*, c'est moins évident. Quant à l'innovation, cela devient un frein qui peut se traduire par une régression à terme. La recherche de la vérité, c'est-à-dire, dans le cas considéré, le respect de l'échelle, aura mis, si nous considérons l'avoir sensiblement atteint, plus de ¾ de siècle** après que Robert Marescot eut donné un coup de pied dans la ratatouille. Ceci étant dit – n'en déplaise à quiconque – ce ne sont pas les boudins des années 50, le troisième rail et les circuits "plat de nouilles" qui font loi, en tout cas à Villebon.

Profitons de cette entrée en matière pour saluer chapeau bas le Président Grancher et sa solide équipe. Que de beau monde ! Que de belles choses ! Mesdames et Messieurs du GEMME, de la très belle ouvrage... le savoir-vivre en plus. Merci à tous !

Avant de quitter Expométrie, un tout petit tour en bref : le dépôt de Michel Hugon en zéro ! Il ne nous manque que l'odeur des huiles chaudes et des combustibles, le tout dans un bain de vapeur ! Déambulant dans les allées avant l'heure de pointe, je suis happé par un jovial et débonnaire Ami... "Viens voir" me dit-il. Alors, le zéroïste que je suis s'exécute devant autant de panache et me voilà liquéfié, pétrifié, rapetissé lorsque M Subrenat Auger me fait faire le tour du propriétaire en HOM... ça sent vraiment bon ! ta Normandie, Michel, tu sais !

Dans l'allée des Sphinx... 242-AT-39, 1^{ère}... Silence, on tourne ! CLAP. Sacré Roberto ou monstre sacré ! Si Expo attribuait un César, à coup sûr les deux compatriotes retourneraient ensemble au pays des pastas.

En dernière minute, le Prestidigitateur nous sort de sa boîte (j'allais dire de son chapeau) sur le stand d'Histoire d'O, sa dégarnisseuse de la RATP en position travail, et en position transport par de savants pliage et coulissements des sous-ensembles de sa machine. Même Alain Jarry s'est détourné

quelques instants de son coffre à bijoux, c'est pas peu dire ! On se demande bien ce que Paul Boisson va nous cuisiner pour 2004 (dans la capitale mondiale de la gastronomie, il est vrai !). Cela tombe à point si, en plus, vous avez pris le temps de procéder à quelques emplettes en produits de la ferme chez Jacques Girard, crémier... Alors là, vous êtes rentrés comblés !

Enfin, ceux qui ont prédit que le modélisme, en voie d'extinction, n'était plus qu'une lubie pour retraités aisés, auraient dû faire une halte au stand Proto 87 – entre autres – où de jeunes talents s'exprimaient, non pas par les bavardages habituels des "connaît tout, sait rien faire", mais par le maniement de tirefonds à l'échelle et de ce qui va autour avec une telle dextérité que l'on est en droit de dire que le pire est à venir ! Allez-y, continuez : vous êtes sur la bonne voie !

Même si ce n'est pas des Villebon, on ne peut passer sous silence le bogie de Jean Thiery, fruit d'une étude de conception et d'exécution hors pair. Les gammes d'usinage, les outillages et les usinages eux mêmes en attestent. Les photos de l'"objet" sur un tronçon de "vraie voie" se passent de tout commentaire. Que vait-il en être du wagon ?... Attendons ! Là, le silence est d'or !

Revenons à notre affaire. Mais, avant de nous attaquer au sujet, nous prendrons le temps d'exprimer quelque réserve à titre de précaution.

Avant de préférer toute critique à l'encontre d'un processus ou d'un système, il me paraît plus opportun de définir ce que l'on recherche soi-même, tout simplement. Ceci étant défini, il est dit qu'un problème bien posé est à moitié résolu. Pour moi, il est compris, c'est déjà pas mal. Alors, une petite étude d'autant plus aisée à réaliser lorsqu'il s'agit d'un problème de technologie élémentaire, telle une compilation de cotes par exemple (en dynamique, c'est beaucoup plus complexe). Étude, donc, pour laquelle un simple dessin à grande échelle si possible, mais à l'échelle, sera en mesure de mettre en évidence les points singuliers qui nous permettront alors – et alors seulement – de comprendre ce dont on parle. La confrontation des différentes opinions devient possible, et ce, dans la sérénité. Les bavardages sans fondement, les propos agressifs, les certitudes stériles et les diatribes sont, à mon sens, plus proches des conversations enflammées de "zincs" qui ne débouchent jamais, que du modélisme qui, lui, par contre, doit son salut à la concrétisation sans pour autant que son auteur s'identifie au Suprême.

Et, en guise d'illustration : nul n'est tenu de pratiquer cette échelle : que ce soit bien clair !

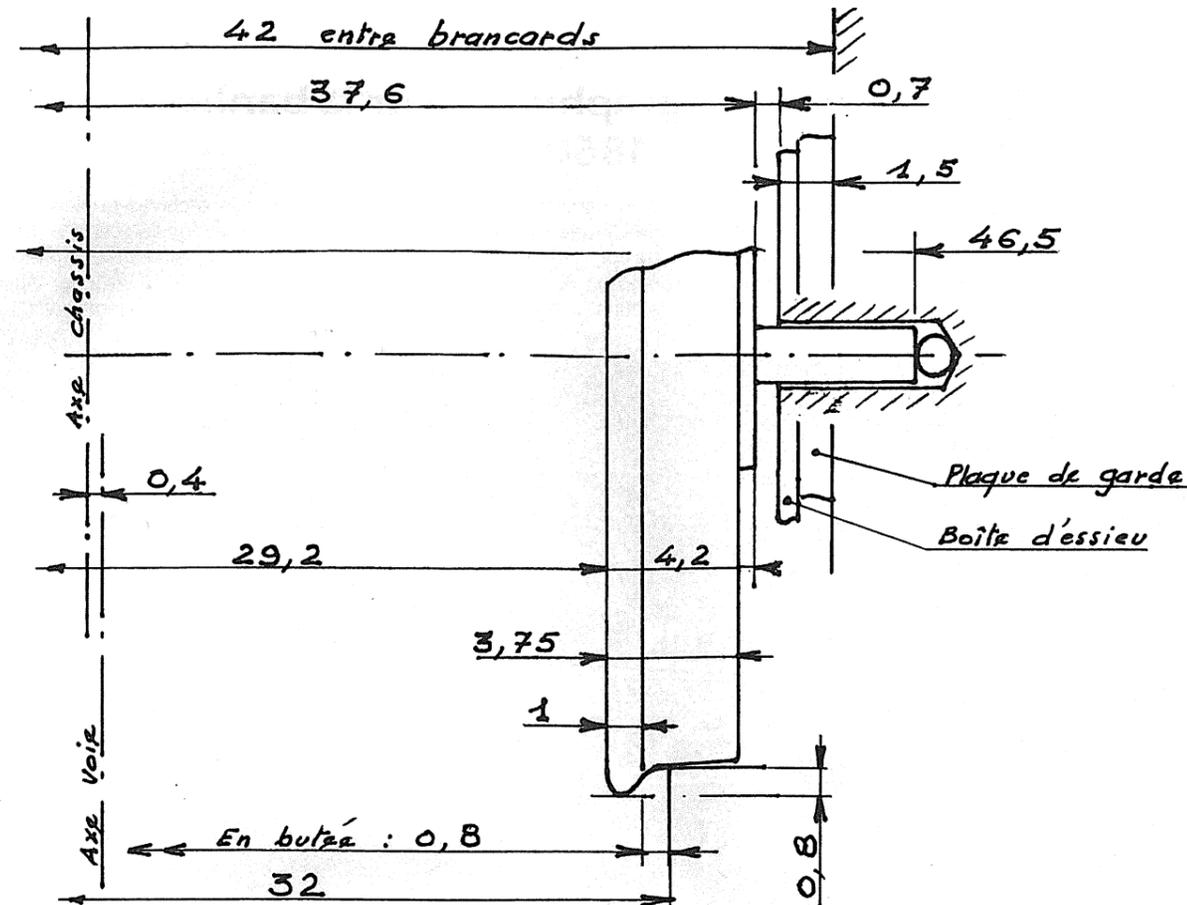
* Le coût de possession d'un bien est la somme de ses coûts d'achat, d'exploitation au long de sa durée de vie (30 ans par exemple) et de son coût de maintien en état avec remise à zéro à mi-vie.

** À de très rares exceptions près, en Grande Bretagne notamment.

Malgré la susdite croissance, nous ne craignons pas encore la surpopulation, et vous invitons à vous porter candidats auprès de la rédaction.

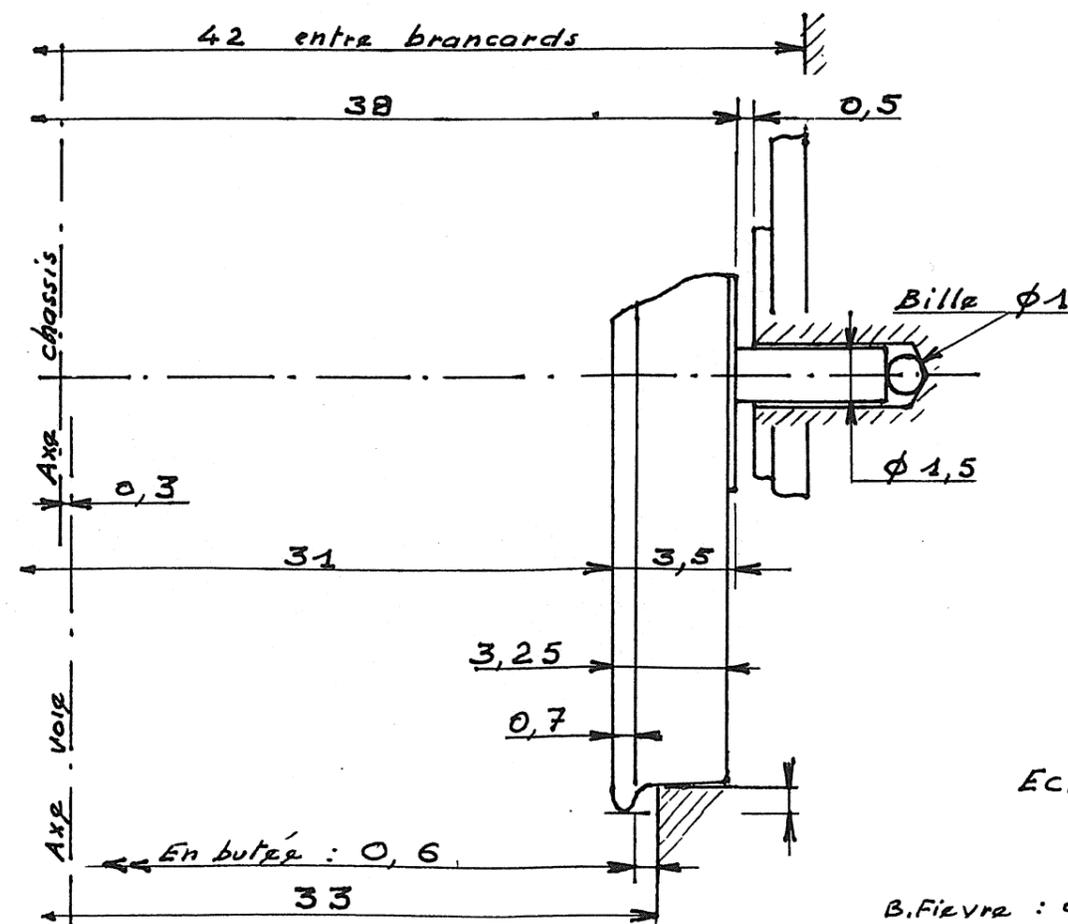
Rappelons à ce propos, pour les profanes, la définition suivante, extraite du "Guide du Navigateur" publié par le Service Hydrographique et Océanographique de la Marine – pour les intimes, le SHOM (prononcer "chome") :

"Le zéro hydrographique est le niveau de référence commun aux cartes marines et aux annuaires de marées, à partir duquel sont comptées les profondeurs portées sur les cartes d'une part, et les hauteurs d'eau résultant des calculs



INTERCHANGEABILITE D'ESSIEUX

PROTO



Ech: 5

B. Fieyre : 09.2003



Cercle du Zéro Hydrographique

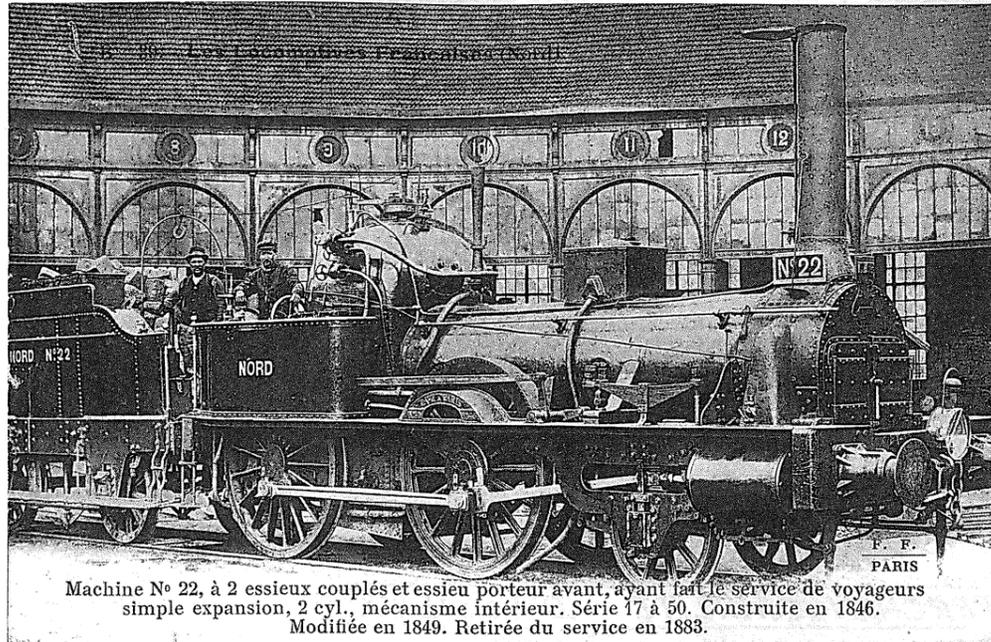
Le CZH a le plaisir de vous informer d'une croissance inégalée l'an dernier : ses effectifs se sont accrus de 50% !

Bernard Guinot et votre serviteur avons eu la joie d'accueillir M. Jean-Pierre VIEU, de Narbonne, avec, entre autres, à son actif une traversée de l'Atlantique à la voile.

Nous rappelons à ce propos que le CZH recrute exclusivement sur cooptation, et que nul ne peut y entrer sans être à la fois marin et zéroïste.

Compléments iconographiques sur la banlieue Nord entre 1860 et 1960

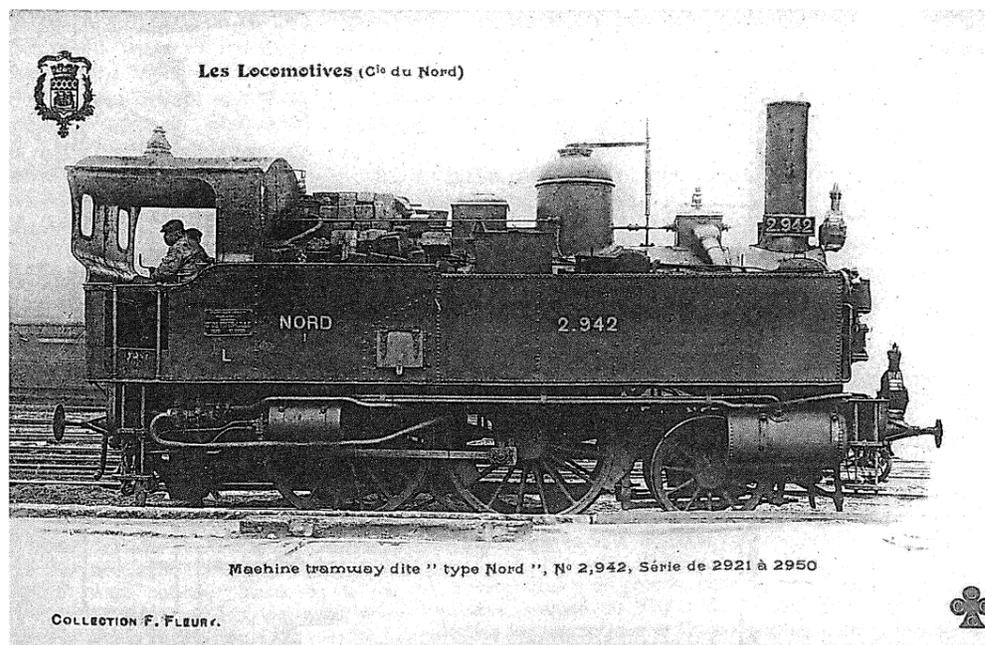
Histoire d'O (en l'occurrence, la nouvelle rédaction parisienne ! D.B.) a retrouvé dans ses archives quelques cartes postales Fleury pouvant illustrer la planche et l'article de Jean-Claude Ragot (voir n° 101 et 102). Nous avons sélectionné (pour des raisons de place) celles présentant les locomotives les moins connues ou celles montrant les variantes possibles d'un même type. Nous les publions avec quelques précisions tirées de *Soixante ans de traction à vapeur sur les réseaux français* de L.M. Vilain en espérant que cela inspirera quelques constructeurs amateurs qui nous fourniront alors une description détaillée de leur réalisation.



Locomotive analogue à celle de la première composition de la planche du n° 101. Cette machine construite par Cavé à Paris est sensiblement modifiée par la pose d'une cheminée tuyau de poêle, d'une sablière sur le corps cylindrique et de tampons modernes. On remarquera la tenue de l'équipe de conduite et aussi le curieux arceau du tender où est accroché un anneau servant à guider un fil relié au sifflet. Quelqu'un a-t-il une explication sûre à ce sujet?

Les locomotives 120 T (dites "Bicyclettes") présentées dans la seconde composition se divisaient en plusieurs sous séries : 2921 à 2950, 2951 à 2985. Ces dernières étaient les plus anciennes et les moins puissantes.

La 2.942 appartient à la sous série caractérisée par l'absence de l'échancrure du bas des caisses à eau et les soupapes à balances. Signe de l'heureuse évolution des mentalités, ces machines ont quand-même reçu après coup quelques aménagements sommaires pour le confort de l'équipe de conduite sous la forme d'un abri aux formes assez biscornues. On notera un certain métrage de tuyauterie de frein. La machine est munie d'un injecteur en charge qui n'est sans doute pas d'origine.



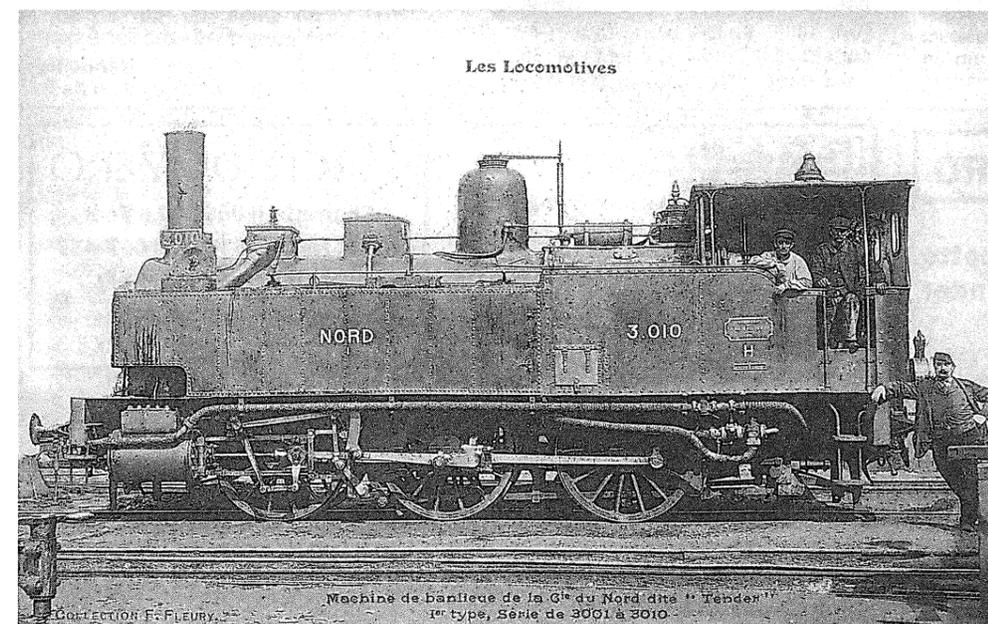
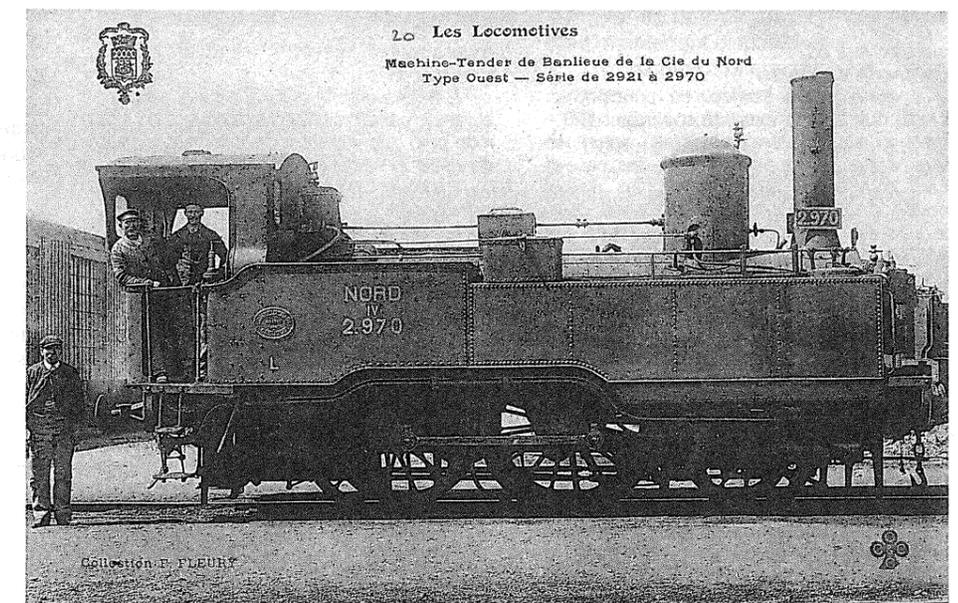
Un lecteur pourrait-il nous donner les significations du chiffre romain (I sur les deux premières photographies et IV sur la troisième) placé au dessous de l'inscription Nord et de la lettre située sous la plaque du constructeur ?



La 2.952 de construction Fives-Lille est vue en cours de virage sur une petite plaque aux environs de la gare du Nord (côté Paris ou banlieue ?). On aperçoit en arrière plan le viaduc de la ligne 2 du Métropolitain. Comme sur la machine de l'illustration précédente on notera une parclose en bas de la cabine destinée à retenir le charbon. Enfin la photographie peut être datée du 14 Juin 1905 si l'on croit l'inscription sur l'avant de la caisse à eau.

La 2.970 construite par Schneider (l'académie François Bourdon possède donc peut-être quelques documents utiles pour une réalisation....!). On notera la cheminée surmontée d'une visière.

La photo prise à proximité de la gare du nord nous permet de juger de la longévité du service de banlieue de ces machines. L'un des plus anciennes, la 2.952 de 1867/75 étant encore en région parisienne trente ans après sa construction.



Machine de la troisième composition de la planche, la 3010 n'est déjà plus dans son état d'origine. L'abri a été complété par une cloison arrière. La grosse tuyauterie courant tout le long de la machine semble être celle du chauffage à vapeur. La machine remorquait donc dans les deux sens.

Alain Tassart

(à suivre...)

AMJL

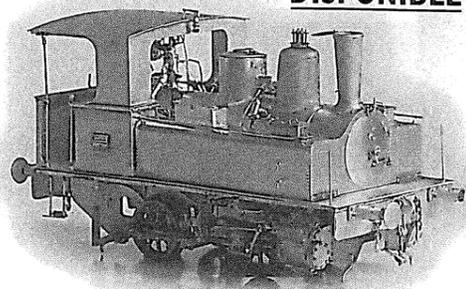
SARL

PRODUCTION 2004

NOUVEAU MODELE 030 T tout laiton/bronze

Motorisation FAULHABER
Facile et rapide à monter
A COMMANDER

Après la 020 T Corpet-Louvet
DISPONIBLE



AMJL / Renseignements :
04 73 87 55 06
site internet : www.amjl.com



Autre matériel 2004 :
VOITURES 3 ESSIEUX modernisées
AUTORAIL "PICASSO" / 031 A
et notre modèle de prestige : 242 TC/TD

(suite de la p. 26)
...de marée d'autre part."

Il se situe en France, en principe, au niveau des basses mers de coefficient 120 - voire un peu au dessous. Mais, selon les pays, il peut se situer au niveau des basses mers moyennes de vive eau, au niveau moyen, à la moyenne des plus basses mers de vive eau de chaque mois, au niveau des plus basses mers normales, au niveau des basses mers de vive eau dite des Indes, au niveau des basses mers inférieures moyennes, à un niveau voisin de celui des plus basses mers etc...

Si on ajoute que l'altitude des rochers qui émergent toujours est rapportée, elle, au niveau du nivellement terrestre (défini à Marseille), que l'élévation d'un feu ("distance verticale entre le plan focal du feu et le niveau de la mer") est définie à partir du niveau moyen d'une pleine mer de vive eau, qu'enfin - mais on pourrait poursuivre longtemps ainsi - que le zéro hydrographique de Brest (dit "Brest Référence") a été modifié il y a quelques années, on appréciera la phrase de Jacques Perret, que je cite de mémoire :

"Un document nautique quelconque n'étant utilisable qu'après une ou plusieurs corrections, l'art de la navigation est un art

excessivement correct". D.B.

P.S. Les membres du CZH qui, de plus, auraient passé le Cap Horn (ce n'est pas mon cas) gagnent traditionnellement le droit de pisser au vent.

Personnellement, j'apprécie énormément cet honneur qui ne manquerait pas de se retourner - au sens propre, si on peut dire ! - contre le bénéficiaire qui aurait l'outrecuidance de vouloir en faire usage.

L'on gagnerait sans doute à s'inspirer plus souvent de cette sagesse ironique...

COURRIER DES LECTEURS

J'ai été très impressionné par le réalisme et l'harmonie des couleurs des réalisations de Didier Pred'homme publiées dans le n° 102. Puisque celui-ci cite les fiches pratiques 657, 659 et 662 parues dans Loco revue, je pense que l'on peut aussi se référer pour la construction des bâtiments à l'article paru dans le n° 660, et traitant de la

construction d'une auberge à l'échelle O. étant l'auteur de ces fiches et de cet article, je me tiens à la disposition des lecteurs d'Histoire d'O pour apporter ma modeste contribution à celui qui aurait besoin de renseignements complémentaires.

Autre information qui peut intéresser les monteurs de kits laiton : les sabots de frein de la Boutique du Cercle, ainsi que la carte plastique et l'Araldite, résistent très bien à une immersion dans le décapant dégraissant 909 de Parant-Michaux, dans lesquels je trempe mes kits avant peinture (et après rinçage et séchage soignés, ce qui va de soi).

Concernant la patine du matériel roulant et sans vouloir entamer ou relancer aucune polémique, je pense qu'il n'est pas inutile de jeter un coup d'œil à la photo du wagon citerne "Migros" en page 60 du n° 10 de "Correspondances" !

Gérard Huck

COURRIER DES LECTEURS



C'est un très grand plaisir d'apprendre qu'Histoire d'O continue sur de bons rails, pour très longtemps j'espère.

Merci pour la tenue d'Histoire d'O, la qualité de vos articles, surtout votre passion pour le beau chemin de fer avec toujours la liaison avec l'histoire et le détail de la mécanique exacte.

Continuez, persévérez, au delà de la critique, de la polémique ; la fraternité du rail et le respect du choix de chacun, toutes particularités confondues, l'emportera.

Tony Gessat

Bravo pour la qualité de vos éditions... mais un peu moins de polémique serait cependant souhaitable à l'heure où les rangs des amateurs de O ne cessent de s'éclaircir dangereusement.

Il suffit pour s'en persuader de compter le nombre des artisans ayant l'intention de "décrocher" dans les prochains mois.

Moins de vitrines, moins de publicité, c'est autant de fenêtres qui se ferment tandis que ne cesse de se développer la "virtualité" ambiante.

Voyez-vous, j'ai sans doute le tort d'apprécier des disciplines concurrentes, tel le modélisme naval. Or les adeptes de cet art on su se convaincre de la richesse naissant de leur fabuleuse diversité. Et pourtant une page entière ne suffirait pas à énumérer l'ensemble des départements concernés : mécaniciens vapeur, spécialistes de la vitesse en thermique, amateurs de la voile ou encore adeptes du modélisme d'Arsenal, tous concourent à l'œuvre commune sans anathème, et le spectateur est... ravi. Il lui suffit de choisir ce qu'il préfère dans le panel qui lui est proposé. Alors il y a du monde, jeunes et moins jeunes, débutants et artistes qualifiés.

Alors, de grâce, apprenons à vivre ensemble, et gardons nous de donner la préférence à l'éloge du moi au péril du destin collectif.

Pardonnez-moi ce billet d'humeur, il est celui d'un "converti" de fraîche date à

l'exercice du O, qui bien sûr se réabonne à votre excellente revue.

Gérard Lesigne

Il est regrettable que des adultes (ou considérés comme tels) ne comprennent pas que le modélisme sous toutes ses formes reste avant tout ... un plaisir !

Qu'il y a bien assez de conflits sur cette terre pour ne pas s'investir sur des sujets mineurs ou des avis divergents sur l'art et la manière de construire nos modèles...

La persistance de ces attitudes ne peut que décourager ceux qui seraient tentés de venir grossir les rangs des zéroïstes et faire périr cette échelle.

Le bénévolat est suffisamment contraignant pour que ceux qui s'y consacrent ne soient pas obligés de gérer les contradictions des uns et des autres.

Encourageons les plutôt par des propos mesurés et constructifs.

Claude Baillard

L'oubli fâcheux du bulletin de réabonnement nous a valu un abondant courrier dont nous avons extrait ces quelques passages qui sont représentatifs de l'ambiance générale. On peut la résumer en deux points :

1) on tient à l'histoire d'O (merci !)

2) on en a marre des polémiques stériles

En conséquence, Histoire d'O continue, et filtrera : tant pis pour les râleurs, qui seront priés de modérer leurs propos s'ils veulent se voir publier...

Quant à l'avis de Robert Filoche... voir p. 2 !

D.B.

AU FIL DU RAIL

Salon international du modélisme
2004 Charleroi

Palais des Expositions, hall 2
27 et 28 mars 2004, samedi de 10 h à 19h,
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

PETITES ANNONCES

(Gratuites pour les abonnés)

Recherche chaudron DEV d'embranchement
Guillermet

B. Coppin
10 rue d'Ivry la Bataille
27120 Pacy sur Eure
Tél. 02 32 36 89 69

AU FIL DU RAIL

Salon Européen de Modélisme

17 et 18 avril 2004

Complexe sportif de la Cité de Buire
02500 HIRSON

Manifestation organisée par ECORAIL,
Mairie de Buire 02500 Buire et L'Association
Modélisme Ferroviaire de la
Thiérache, 3 impasse du Château,
02500 Hirson

Jacques Williot (C. d. Z. n° 121)

R.G.L.P.

Communiqué :
activités de la firme R.G.L.P.

Les modèles de la TY 1^{ère} classe
A7^{1/2} et de la 2^{ème} essieux 1^{ère} classe A4
sont maintenant disponibles.

La gamme annoncée est donc
désormais complète et disponible.

En conséquence :

Comme annoncé précédemment, la
société R.G.L.P. cessera donc ses
activités après Expométrique 2004.

Les commandes ne seront plus
acceptées après le 30 juin 2004.

G. Laurent, R. Planté

Nous remercions les personnes qui
nous ont soutenus, encouragés et qui
ont participé à notre développement.

Voir photo de la A4 p. 9 (autres photos
suivront). Ce modèle est équipé de l'éclairage
d'origine, par ampoules imitant un
globe, prise de courant par les roues et ligne
de train. Suite à la demande de plusieurs
clients, le WC est aménagé : cuvette avec
abattant, lavabo, glace, porte essuie-mains.
G.L.

LE GUIDE DU ZERO

Pour figurer dans cette
rubrique, nous demander
notre tarif.

R.G.L.P.

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



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

ETUDES ET

REALISATION DE

MODELES REDUITS

FERROVIAIRES

HAUT DE GAMME

A L'ECHELLE DU 43,5

CERCLE DU ZERO

Charrette F-05300 Le Poët
Tél. et fax : +33 (0)492 657 437
<http://cercleduzero.org>
cercleduzero@free.fr

KIT-ZERO

7, rue Villebois-Mareuil
93270 SEVRAN
Tél. 01 43 83 52 87
PIECES DETACHEES
BOITES DE CONSTRUCTION
ROUES, MOTOREDUCTEURS
CATALOGUE CONTRE 10 TIMBRES

EXPERTISES

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

Bernard BATHIAT

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

