

HISTOIRE D'O *les trains*



"Si tu veux savoir combien te regretteront, plante ton doigt dans la mer, retire le et regarde le trou."

(Anonyme, extrait de l'Almanach du Marin Breton)

Nous avons annoncé en juin, et redit en octobre, les menaces qui pesaient sur la revue. Elles se sont confirmées, et ce numéro, que vous avez reçu avec quelque retard, car nous voulions vous donner le compte-rendu d'Expométrie, sera le dernier, du moins sous cette forme.

Histoire d'O a toujours été à la limite de l'équilibre financier, et il suffit de peu de choses pour que cet équilibre bascule : nous ne pouvons plus prendre le risque de vous demander de vous abonner pour une année que nous ne serions pas sûrs de pouvoir vous servir.

Chacun ne pouvant relater que sa propre expérience, nous avons toujours soutenu nos rédacteurs, et publié leurs articles intégralement, ceci de façon délibérée, et pas par manque de copie... C'était à chacun d'y trouver sa pitance.

On nous suggère divers moyens pour la survie de la revue, du côté de la baisse des coûts (soit dit en passant, qui devrait, en ce cas, se charger d'innombrables démarches, à votre avis ?). Le problème n'est pas là, ce me semble. Avec le prix d'un kit de wagon, on s'offre 10 ans d'Histoire d'O, avec une machine, toujours en kit, 80 ans ! La toute petite communauté des zéroïstes (le tiers des amateurs de vapeur vive, viens-je d'apprendre) semble, en tant qu'être collectif, avoir oublié que la revue est une création non moins collective, et pas un produit à consommer, à prendre ou à laisser selon l'envie du moment.

En fait, depuis quelque temps, on me propose des tas de choses, à l'exception :

- d'abonnements suffisamment nombreux,
- d'une aide matérielle effective,
- d'une plus grande variété d'articles consistants, bref de ce qui serait vraiment utile. Dans ces conditions, je n'ai nulle envie de faire de l'acharnement thérapeutique. Donc, nous jetons l'éponge, en signalant que, s'il y a des volontaires pour prendre notre succession, la structure actuelle permet de leur passer la main facilement.

Je vous avouerai que si, en tant que lecteur (passé, puis virtuel), je suis fâché de voir disparaître une des rares publications à laquelle j'étais fort attaché, et que j'attendais naguère avec impatience tous les deux mois, en tant que rédacteur "en chef", je suis profondément soulagé d'être débarrassé d'une sacrée corvée ! Je vais retrouver nombre d'heures à consacrer à d'autres choses, au modélisme par exemple...

Et ensuite ? D'abord, nous sommes toujours là. Prêts à répondre, dans la mesure du possible, à toute demande de renseignements (par courrier, téléphone, e-mail, pour le moment les adresses ne changent pas). C'est aussi le moment de compléter votre collection : les années 1998 à 2005, incluses, seront encore disponibles pendant un bon bout de temps. Et, tant qu'il y restera quelques sous, nous pourrions vous expédier de temps à autre une lettre d'informations, si le besoin s'en fait sentir. Ensuite, on verra...

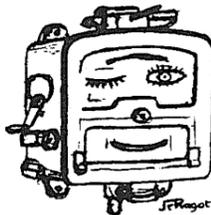
Kenavo, et bon vent !

D.B.

Rédacteur en chef prenant la large...



Le Mouchard Impertinent Jean-Claude Ragot



Un Arbre de Noël

Sur nos modèles, la peinture "or" appliquée avec parcimonie peut donner un peu de relief à certains accessoires non peints en réalité : sifflet, soupapes, injecteurs, lampe à huile, petits volants, Flaman, cercles de chaudière etc...

De toute manière, des pièces réalisées en laiton et légèrement patinées seront toujours plus belles.

Mais attention de ne pas donner un aspect plus que neuf... et de transformer votre machine en arbre de Noël.

Sur certains modèles "haut de gamme" du commerce, c'est hélas parfois appliqué outrageusement et même parfois de façon malhabile. C'est dommage car la construction du modèle est en général très fidèle.

Ce qu'il faut surtout éviter, ce sont les tuyauteries couleur laiton (jaunes) alors qu'en réalité elles étaient en acier, donc peintes de la couleur de l'engin, ou en cuivre (rouge) car une tuyauterie en laiton (métal beaucoup moins résistant que le cuivre) ne tient pas à la fatigue due à la chaleur, la pression et la corrosion.

N'oublions pas qu'un modèle présenté dans un musée se décline presque en œuvre d'art, d'où l'astiquage systématique des pièces en métal nu (laiton, cuivre et acier), ce que ne faisaient jamais les constructeurs ou les compagnies pour les photos de présentation.

Sur un réseau, il faut préférer la machine sortant de révision avec une peinture semi-brillante où le Miror n'avait pas lieu d'être. Elle gardait sa fraîcheur quelque temps, surtout en fonction des exigences de l'équipe de conduite, puis se patinait doucement.

Alors, ne patinez pas votre modèle en une soirée, sur un coup de tête. Il faut le faire par petites touches, en vous entourant de bons documents.

Une bonne patine ne s'imagine pas, elle s'observe. Ne faites surtout pas un cache misère.

N'oublions pas le conseil que donnait Gabriel Chabbert à ce sujet : "Une patine se fait obligatoirement sur une peinture neuve et parfaitement réussie".

Mais comme dit régulièrement une célèbre chroniqueuse de RTL : "Enfin, c'est juste mon avis".

Le "Mouchard" à tendance ironique gentille a eu beaucoup de plaisir, croyez-le, à pistacher Histoire d'O tout au long de ces années.

A bientôt peut-être pour d'autres aventures.

Jean-Claude Ragot

Rappelons, puisque la patine revient sur le tapis, que pour les pièces en bronze ou en laiton de l'original, la technique préconisée par Jean Florin est de les peindre, puis de les gratter avec un tournevis fin. J'ai suivi son conseil à la lettre, et mes modèles s'en portent fort bien - à mon goût. Quant à l'usage de peinture dorée, je préfère éviter de lui attribuer quel que qualificatif que ce soit !

D.B.

HISTOIRE D'O

13, rue de l'Argoat
56530 Gestel

Tél. : 02 98 39 33 39
Tél./Fax : 02 97 05 41 12
e-mail : hdo.lestrains@wanadoo.fr

Fondateur : Jacques Archambault
Directrice de la publication :
Dominique Le Roux
Rédacteur en chef :
Daniel Berthélemy
Rédacteur en chef adjoint :
Jean-Claude Ragot
Assistent de rédaction :
Rodolphe Sabiron
Mise en page :
D.B.

ABONNEMENT 2005 :
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 EUR.
Virements postaux de l'étranger : à
majorer de 2,30 EUR 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.

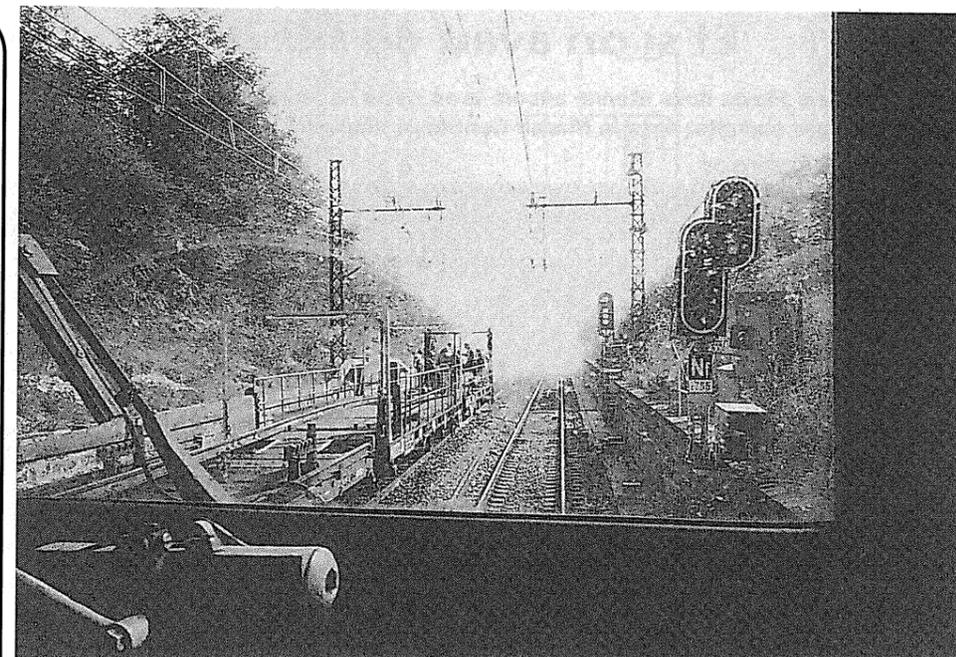
Les articles et documents paraissent sous la responsabilité de leurs auteurs. Les opinions exprimées n'engagent que ces derniers.

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 paraissait
le 20 des mois pairs
(sauf en août)



1995 - A bord de la 9325 - Suite à un incident de chantier lors de la réfection du tunnel de la Vayrière, le "feu de Bengale" s'est déclenché. Nous distinguons dans l'ordre : fin de l'IGS, le carré provisoire avant la diagonale, le carré de sens normal (de dos) et la fumée de la torche.

Photo et commentaire B.Fieyre.

Couverture : 2CC2 Mauduit, montage J.P. Chevoppe, manoeuvrée par un locotracteur au dépôt du Rambolitrain.

Photo Denis Régnault

4^{ème} de couverture : avant notre départ, le coup de l'étrier ! Toujours sur le réseau du Rambolitrain...

Photo Michel Lioret

Ci-dessous : le Decauville de Paul Boisson.

Photo : Michel Lioret

SOMMAIRE :

Et si on avait du P.O. ?	4 - 5
Les postes à enclenchements mécaniques	6 - 9
Bouquins	9
Le coin des chefs d'oeuvre	10
Don't pass me by...	11
Expométrie 2005	12 - 15
En feuilletant les archives...	16 - 17
Expométrie 2005 (suite)	18 - 26
Dernière minute	27
Une affaire de peinture	28 - 29
Courrier	27, 29, 30
Remerciements	31

Ont participé à ce numéro :

Paul Boisson, Bernard Fieyre, Jean Florin, Michel Lioret, Michel Perrier, Jean-Claude Ragot, Denis Régnault, Rodolphe Sabiron.

Les postes à enclenchements mécaniques

Texte, photos, documents : Bernard Fieyre

Suite des n° 106 à 111

Les transmissions mécaniques

Voici donc la fin de cet article qui constitue, croyons-nous, un document unique dans le paysage modéliste actuel... Et qui permet, surtout, à tout un chacun de passer à l'acte, avec juste un peu de persévérance...

D.B.

1 Aiguilles des appareils

Généralités

Nous ne retiendrons que les transmissions rigides par tubes, les plus utilisées par les Compagnies. Les transmissions par doubles fils sont surtout utilisées par le P.O., mais paraissent trop difficiles à mettre en œuvre à notre échelle et sont, à mon sens, moins spectaculaires.

Les transmissions

D'une façon générale, celles-ci sont constituées de tubes en acier de 32 à 35 mm de diamètre, raboutés par des manchons intérieurs le plus souvent, mais aussi extérieurs quelquefois.

La longueur des transmissions rigides est limitée en principe, pour des raisons d'effort résistant, à 200 m lorsqu'il s'agit de commander une TJD et à 400 m pour un branchement simple. Ce sont donc des dimensions qui ne devraient poser aucun problème aux modélistes : il serait en effet surprenant d'avoir un branchement à plus de 9 m du poste !

Accessoires

Renvois : Alain Jarry et Jean-Claude Ragot seront présents lorsqu'il le faudra.

Tringles : elles pourront être constituées soit de fil laiton écroui de 0,8 mm de diamètre, soit de tubes du même diamètre avec manchons intérieurs.

Supports : parmi de très nombreux modèles, le support à galet sous carter du P.L.M. semble le plus facile à réaliser.

Compensateurs : le modèle à crémaillère (non fonctionnel) est probablement le plus facile à réaliser. Par ailleurs, il peut camoufler le raboutage de deux tringles et leur réglage. Ces compensateurs sont évidemment situés au milieu de chacune des transmissions.

Genouillères : indispensables le long des courbes (car les tringles sont toujours droites) ou des traversées de jonction, elles seront à réaliser de toutes pièces.

Décoration : jadis, tous les accessoires étaient de couleur noire, excepté les tringles et compensateurs à crémaillère peints en blanc. A chacun de choisir son époque.

Implantation : les tringles partent des postes en nappe et longent les voies à plus ou moins grande distance selon la place disponible. On peut même disposer en entrevoie standard jusqu'à quatre transmissions. En se rapprochant des installations réelles - tant qu'il en reste - ou des bouquins de photos, on doit pouvoir résoudre tous les cas de nos réseaux.

A titre indicatif, deux appareils conjugués sur mon réseau sont commandés depuis le poste 2 par une transmission telle que décrite. L'ensemble comporte 5 renvois d'angle et une genouillère pour une longueur totale de tringle de 2,70 m. Le premier appareil, une TJS, est à 1,15 m.

2 Signaux

Ces appareils sont commandés par une transmission funiculaire, exceptionnellement par tringle. Dans la majorité des cas, la transmission unifilaire avec rappel par contrepoids au pied du signal est en usage par l'ensemble des Compagnies. Quelquefois, le double fil est utilisé et ce, sans contrepoids.

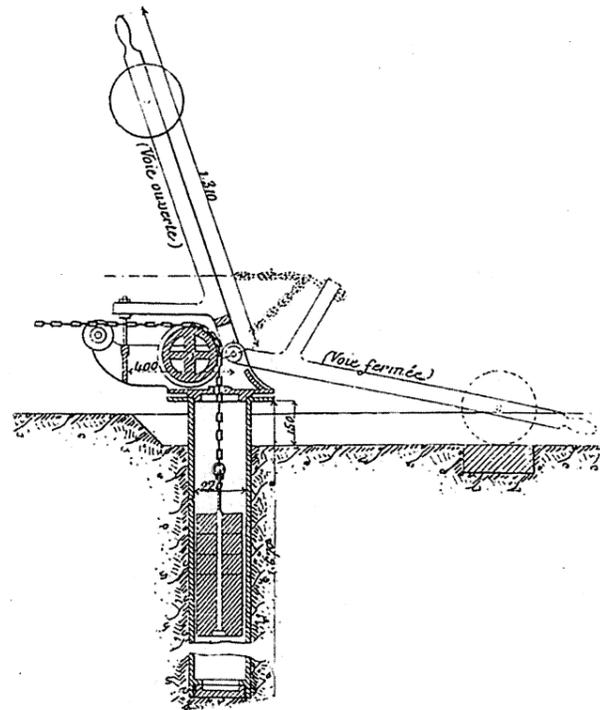
Pour répondre à Jean-Pierre Cantet, voici le système en cause. Celui-ci est dit "levier avec puits de tension" qui permet d'éliminer le compensateur. En effet, lorsqu'on bascule le levier en position "voie fermée", un ergot vient accrocher la chaîne et ferme le signal. Bien évidemment, en cas de rupture du fil, le signal s'ouvre. Nous ne sommes donc pas en configuration sécuritaire. Mais peut-être qu'au 19ème siècle, compte tenu de la faible vitesse des trains et du nombre important d'agents dans chaque gare, la sécurité ne laissait rien à désirer pour autant.

En modélisme, Alain Jarry a réalisé des poteaux avec poulies ainsi qu'un appareil compensateur fonctionnel, indispensables pour mettre en situation les signaux mécaniques de nos réseaux.

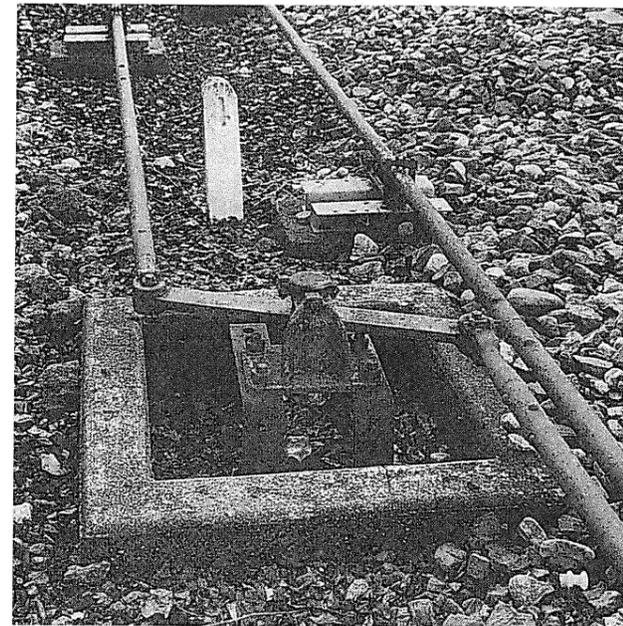
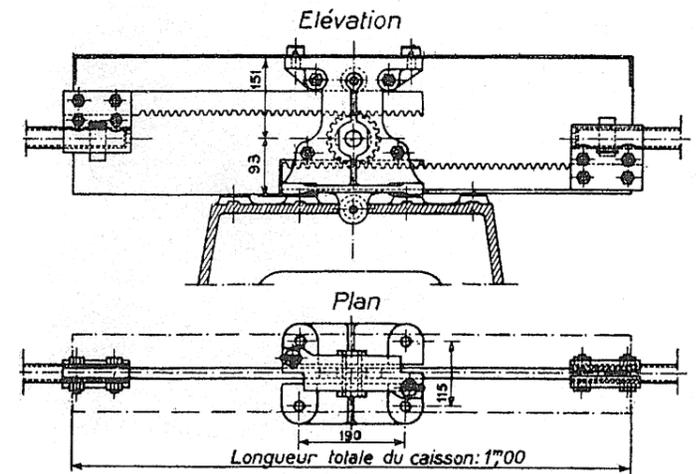
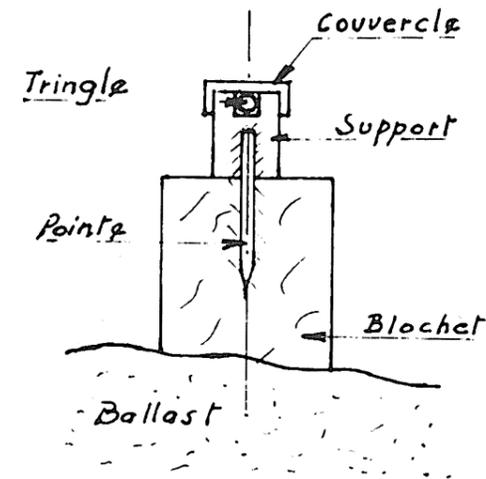
On retiendra toutefois que, dans les gares d'une certaine importance, les transmissions funiculaires étaient aériennes (à 6 m au dessus du niveau des rails) afin de ne pas encombrer les abords des voies.

A titre documentaire, voici un compensateur Ouest et l'une de ses poulies de renvoi.

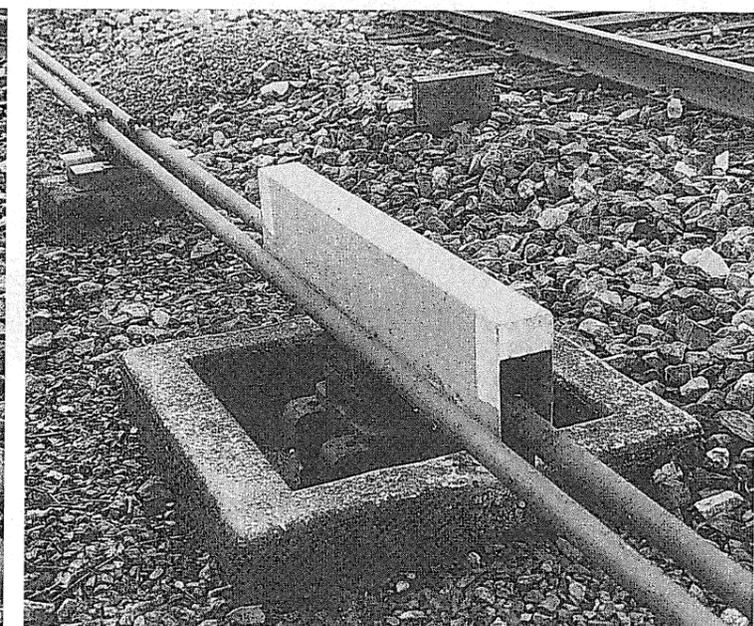
Fin



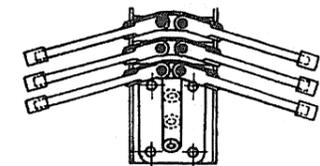
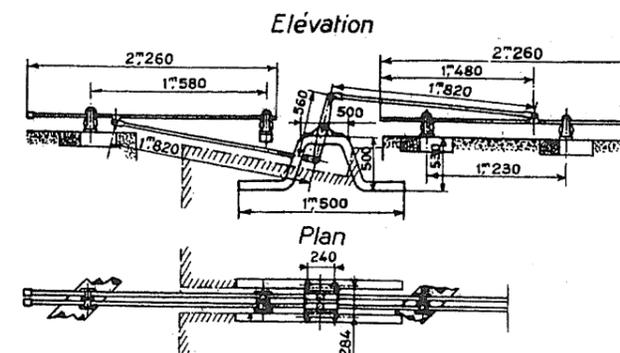
Levier de la Compagnie de Lyon

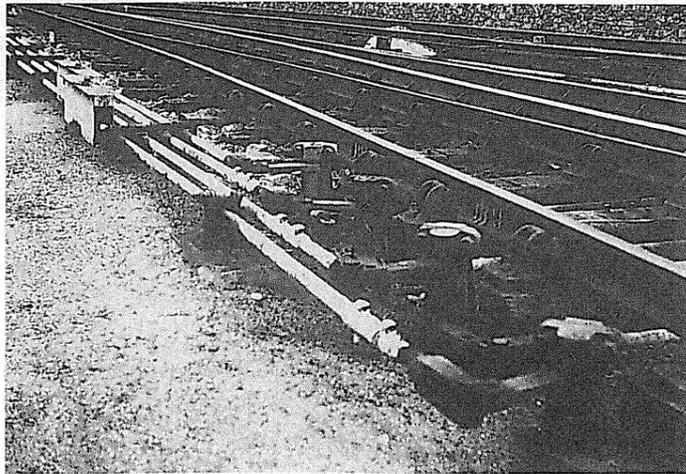


Levier inverseur-compensateur

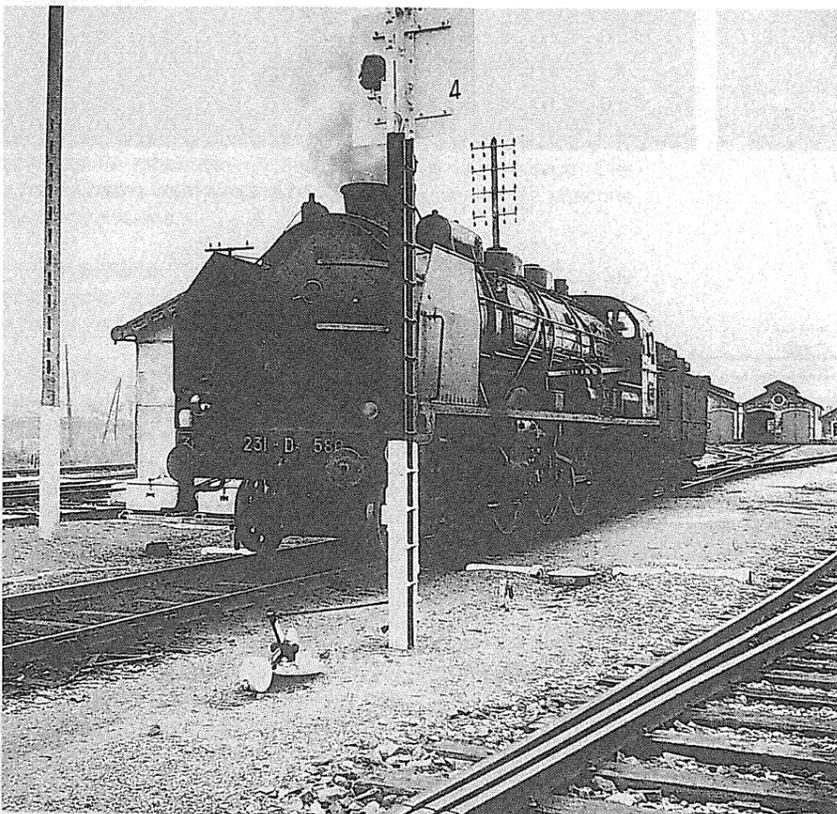
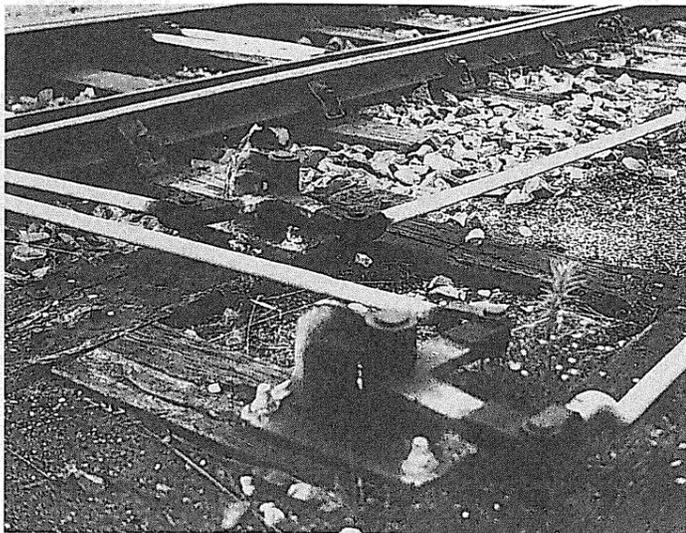


Compensateur à crémaillère





Ci-contre : Renvois décalés
En dessous : Renvois à niveau



Si vous ne savez pas quoi faire en notre absence...

Vous cherchez de quoi vous occuper ?

Plutôt que de construire intégralement le nième TP, la nième R, la nième Bourbonnais etc... on peut vous suggérer des foulititudes de pistes du côté du jamais reproduit, en zéro du moins :

- le mille-pattes (voir p. 16)
- le fourgon automoteur Midi Z-4200 (voir p. 17, ce sont ces deux photos qui m'ont donné l'idée de cette liste non exhaustive)
- l'automotrice amphibie (enfin un bidule à pantographe qu'on peut faire circuler sans caténaire !)
- les automotrices de ramassage de l'Etat
- et leurs descendantes Z-4700, devenues pyrénéennes
- à ce propos, pratiquement tout le parc du Midi ! Une honte ! Parce qu'à part les superbes BB Magrou...
- les Bœufs du Nord...
- les 130, les 231 et 141 américaines du P.O.
- et à l'Ouest...

On pourrait en énumérer ainsi des pages et des pages, alors j'arrête !

Et s'il n'y avait pas les machines de l'Est et de l'A.L. de Jean Florin, les Pershing, Bossues, du Bousquet, Chieuvre, Mikado Etat de Bernard Guinot, Decauville, Enghert de Paul Boisson, et quand même quelques autres, on serait encore plus pauvres !

Seul, bien entendu, les machines unifiées et le P.L.M. s'en sort à peu près, quoiqu'en cherchant bien...

Envoyez-nous donc des photos de vos réalisations, on tâchera de les diffuser, tant qu'il restera quelques sous...

D.B.

La D-580 à l'annexe attend l'ouverture du carré pour aller prendre en charge le train de Paris.
Les Sables d'Olonne, 1951.

Ci-contre :
Même la signalisation routière est respectée.
Concarneau, 1964.

Au centre :
Compensateur Ouest du disque avancé présenté dans H. d'O 110, p. 7.

En bas :
... et une de ses poulies.

Bouquins

(On manque de place, ici aussi !)

Locos vapeur, chauffeurs et mécanos de Bernard Bathiat (Ed. Alan Sutton)

Un sympathique livre de vulgarisation, avec beaucoup, beaucoup moins d'erreurs que n'en comportent en général ces derniers ! Le livre a, paraît-il, du succès : tant mieux !

Les Mikado du P.L.M.
de **Bernard Collardey** et **André Rasserie**
(Ed. La Vie du Rail)

Il était temps que l'on s'occupe de cette série de machines, une des plus nombreuses ayant circulé sur nos rails (les Pershing et 141-R étant hors concours). On trouve, par endroits, quelques erreurs minimales ou imprécisions que je n'ai pas la place de détailler ici. Mais on m'a dit aussi - sans que je puisse le garantir ni l'infirmier - que les ouvrages de ces messieurs étaient volontairement "piégés", afin de les défendre contre d'éventuelles copies. Quoi qu'il en soit, une source de documentation fort bienvenue.

Malgré quelques photos d'équipes au travail, on a parfois l'impression - mais c'est peut être purement subjectif - qu'à mesure que l'époque de la vapeur s'éloigne, les livres qui la concernent manquent un peu de "vie". En ce qui concerne ces Mikados, on pourra par exemple en profiter pour relire "Vapeurs en Cévennes" (Ed. du Cabri).

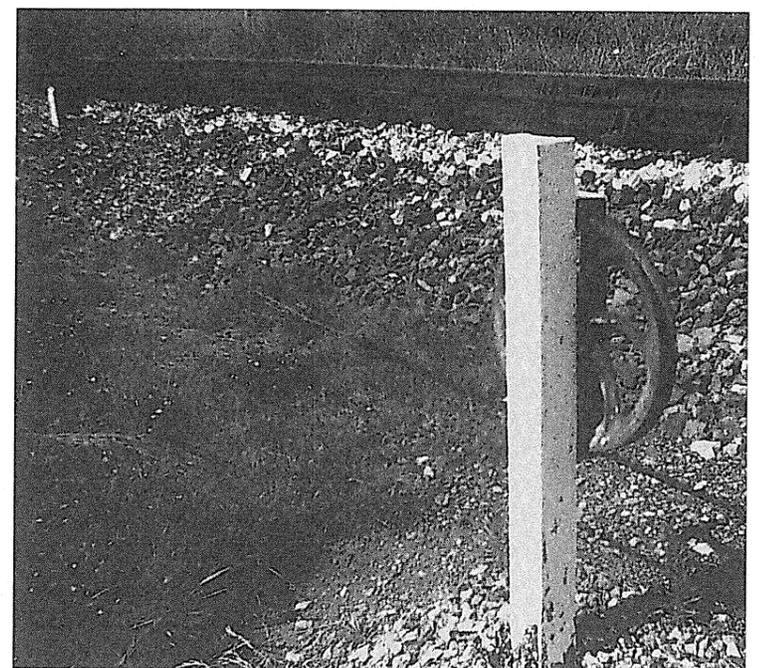
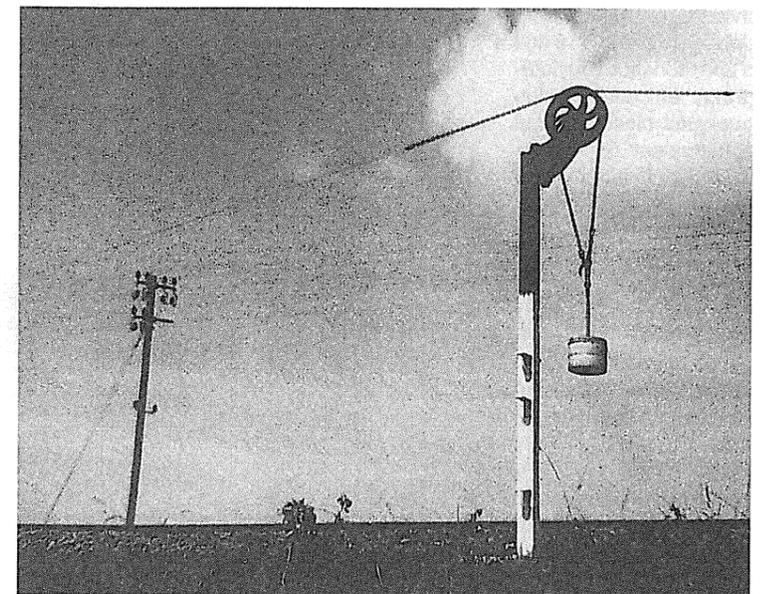
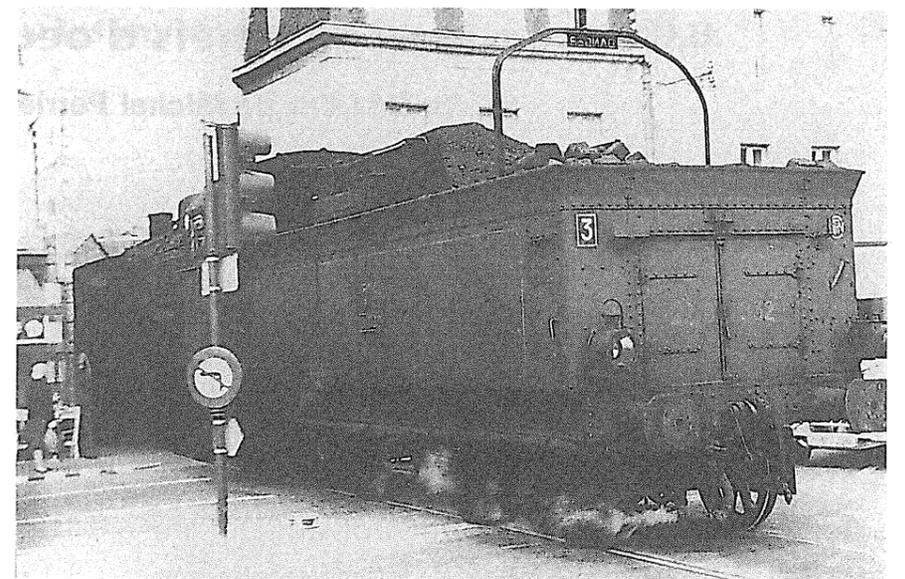
Question (sans réponse)

Un peu hors de propos, quelle est la ligne (de chemin de fer) sur laquelle on a écrit le plus de lignes (imprimées) par km ?

Je serais assez prêt à parier sur Bort - Neussargues.

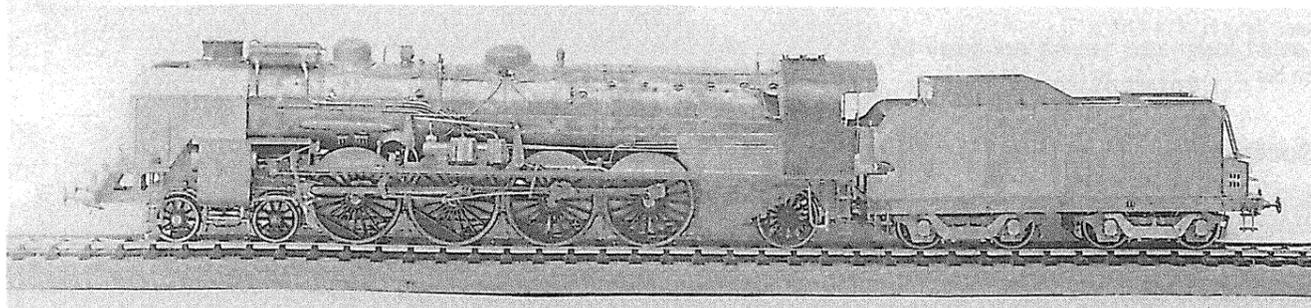
Et le plus injustement traitée dans ce domaine ?

A vue de nez, je dirais Tournemire - Le Vigan... au sujet de laquelle Pierre Villard m'a quand même (merci !) déniché un opuscule édité par des associations locales.
D.B.



Le coin des chefs d'oeuvre

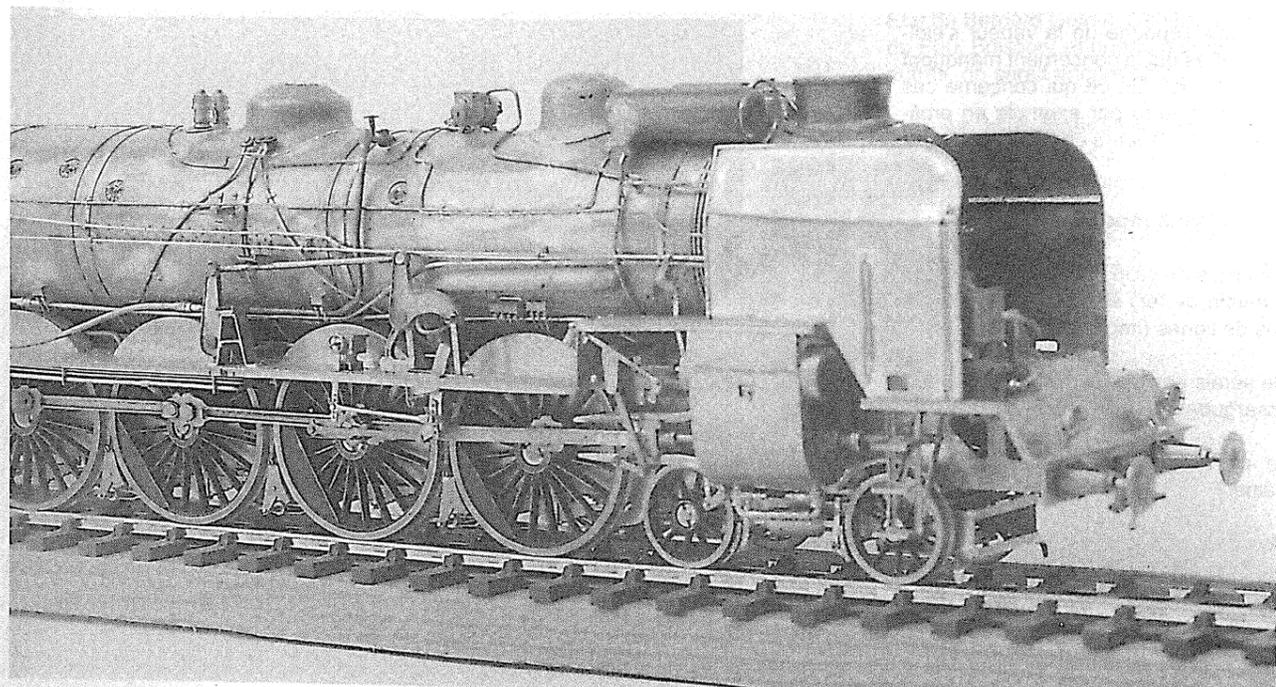
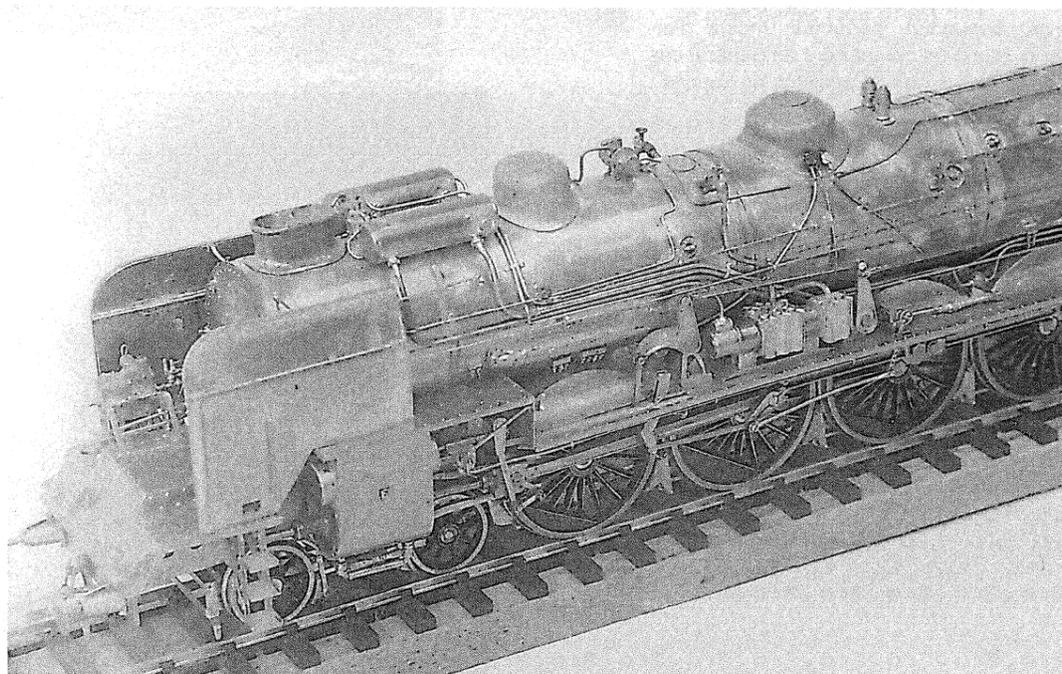
La 241-C-1 de Michel Perrier



Je vous adresse trois photos de la 241-C-1 P.L.M. que je vous avais promises au début d'année. Il s'agit d'une construction intégrale, en utilisant les quelques pièces KZ qui convenaient pour cette machine. Elle est équipée d'un moteur Fournereau 24 V à inducteur bobiné, avec vis sans fin de rapport 40/1, ce qui lui confère une très grande puissance.

Je viens de commencer la construction d'une loco 150-P, là aussi il s'agit de construction intégrale.

Texte et photos : **Michel Perrier**



Don't pass me by ou les mystères de l'Ouest

D.B.

Dans le n° 108, nous posions deux colles restées sans réponse. Manque de documents ou de curiosité ? Au cas où cela intéresserait certains, nous allons cependant y répondre.

1° "La figure représente le schéma du dispositif de commande des 140-100 (140-C). Les clés des obturateurs sont accouplées par manchons d'entraînement à un arbre de commande D dont la rotation s'obtient par l'un des deux leviers de commande C ou E clavetés sur lui. L'ouverture des obturateurs (régulateur fermé) est obtenue par une bielle de commande A articulée d'une part au levier C et d'autre part par une chape au piston du servo-moteur à air. La fermeture des obturateurs (régulateur ouvert) est obtenue par un ressort de rappel attaché d'une part à un point fixe du châssis et d'autre part à l'extrémité du levier E. Ce dispositif mécanique de commande est doublé d'une commande manuelle extérieure par tringle T et levier B verrouillable dans trois positions. Il permet, soit d'ouvrir les obturateurs pour manœuvrer la machine froide (manque d'air pour faire fonctionner le servo-moteur), soit de les fermer (dans le cas de ressort cassé) pour continuer la remorque du train, soit le fonctionnement normal du dispositif.

La manœuvre normale du servo-moteur est conjuguée avec celle du régulateur. Le robinet à clé établit la communication du réservoir principal de la machine avec le servo-moteur de by-pass tout le temps que le régulateur reste fermé ou la supprime en évacuant simultanément l'air restant dans le cylindre.

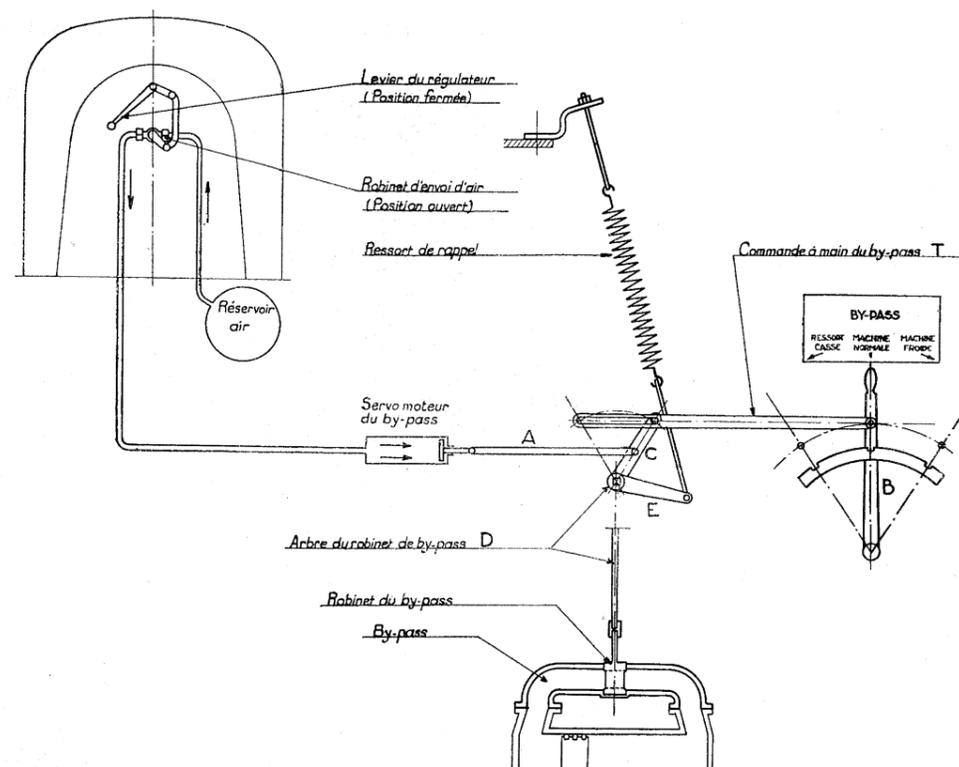
Le ressort de rappel est très puissant de manière à ce que le by-pass se ferme rapidement avant l'évacuation complète de l'air du servo-moteur et s'ouvre au contraire avec un léger retard afin d'éviter l'échappement brutal à l'atmosphère de toute la vapeur contenue dans la boîte à vapeur.

On a préféré dans ce type de dispositif de commande automatique à air la solution dans laquelle c'est la fermeture du régulateur qui entraîne l'envoi d'air au servo-moteur et l'ouverture des obturateurs à la solution inverse dans laquelle c'est l'ouverture du régulateur qui entraîne l'envoi d'air et la fermeture des obturateurs pour les raisons suivantes :

[... le by-pass des 231-500 (3-231-C à H) dont le fonctionnement est en tous points analogue à celui des 140-100.]

- en cas d'arrêt de la pompe à air à l'insu du mécanicien, le ressort maintient le by-pass fermé et il est possible de battre contre-vapeur pour obtenir l'arrêt du train.

- en cas de manque d'air (incident vraisemblablement plus fréquent que celui de rupture du ressort), il est possible de continuer la remorque du train sans placement préalable des robinets en position de fermeture, ce qui nécessite parfois (dans le cas des 231-500 où il n'y a pas de commande manuelle) des démon- tages assez longs.



- la commande du robinet de prise d'air est plus facilement réglable puisque ce réglage dépend de la position du levier du régulateur pour laquelle ce dernier est fermé et qu'elle est bien déterminée par la butée du levier.

- le régulateur peut être facilement réglé à une ouverture très petite pour la descente des pentes car les robinets de by-pass se ferment avant que le régulateur soit ouvert. Dans la disposition inverse, la commande du robinet de prise d'air qui dépendrait de la position assez variable du levier du régulateur pour laquelle ce dernier s'ouvre serait plus délicate. Trop en deçà de cette position, on risquerait de maintenir le by-pass fermé à régulateur fermé, trop au-delà on risquerait de n'ouvrir le by-pass qu'en retard par rapport au régulateur."

Source : Cours de locomotive, SNCF région Ouest, 1947.
(Pour la commande de by-pass associée à celle du régulateur, voir la photo de l'abri de la 140-C KZ dans l'article sur Expométrique ; il semblerait par ailleurs que le levier à trois positions ne figure plus sur certaines machines en fin de carrière.)

2° Je présume que cela provient de l'ordre des opérations au démarrage, sur ces machines à marches indépendantes (extraites des "Instructions de conduite des 240-P") :

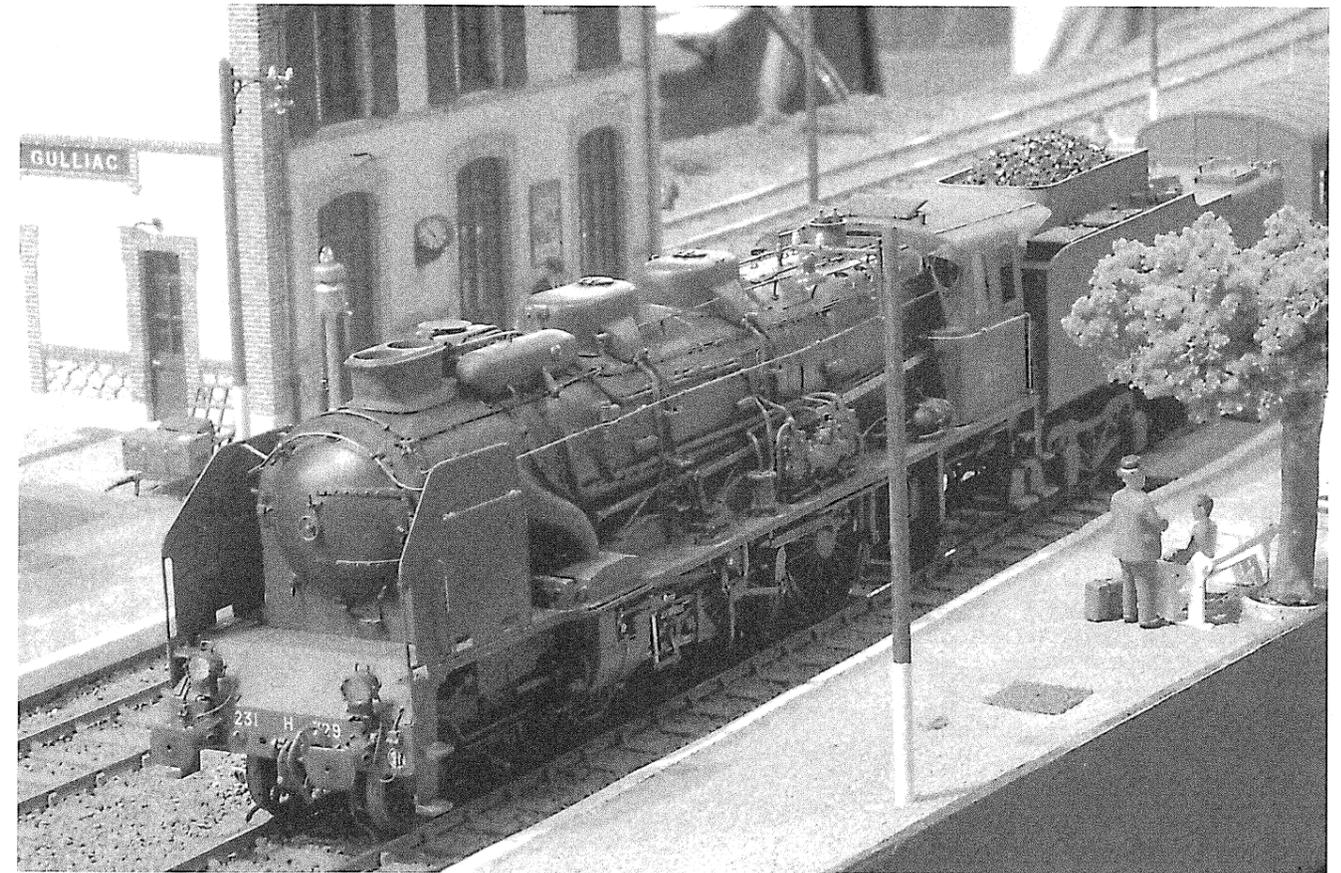
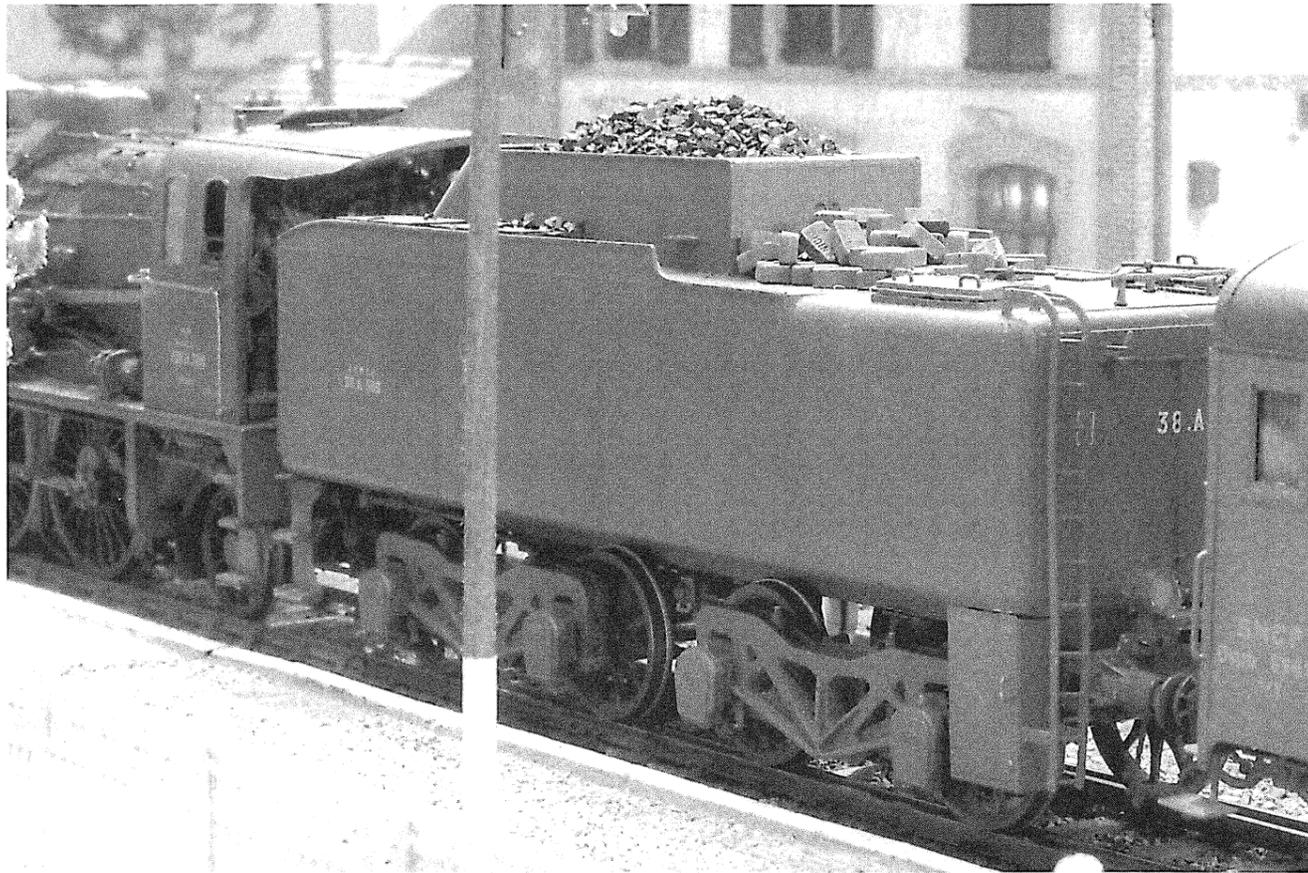
- séparation des marches
- fermeture du by-pass BP
- ouverture du régulateur BP
- ouverture du régulateur HP
- remise des marches en compound une fois le train lancé
- fermeture du régulateur BP... qui bien entendu ne doit pas entraîner l'ouverture du by-pass correspondant !

Il était sans doute plus simple de rendre la commande du by-pass BP indépendante.

Mais on peut aussi supposer qu'il s'agissait d'une simple raison de commodité à la construction. Y avait-il d'ailleurs un by-pass BP avant les "chaponisations", ou de simples soupapes de rentrée d'air ?

EXPOMETRIQUE 2005

Photos Michel Lioret, Rodolphe Sabiron, D.B.



A la manière de ...

C'est le dernier jour de la décade et la 729 rentre à Tours en tête d'un omnibus composé d'un fourgon OCEM et de quatre métallisées 2 essieux P.O. Une plaisanterie pour la Reine après le lourd express de la nuit précédente, d'autant que, noblesse oblige, on n'a pas pour autant chargé du cale soupapes.

Les Sénateurs sont invisibles. Font-ils le tour de la machine, ou sont-

ils allés tailler une bavette quelque part à l'ombre en attendant le départ - il ne fait pas vraiment frais sous l'abri ?

Seuls les lents battements de la pompe à air troublent la quiétude de cet après-midi d'été.

Sur le quai, l'ambiance semble décontractée. Mais que regarde donc fixement la dame au chapeau cloche ? Peut-être le filet de vapeur qui s'échappe des soupapes ?

Réseau Zéroval, photos Rodolphe Sabiron.

On prend les mêmes (ou presque...) et on recommence...

Ils sont tous venus, en long ou parfois en travers sur la neige et le verglas, mais ils sont venus quand même...

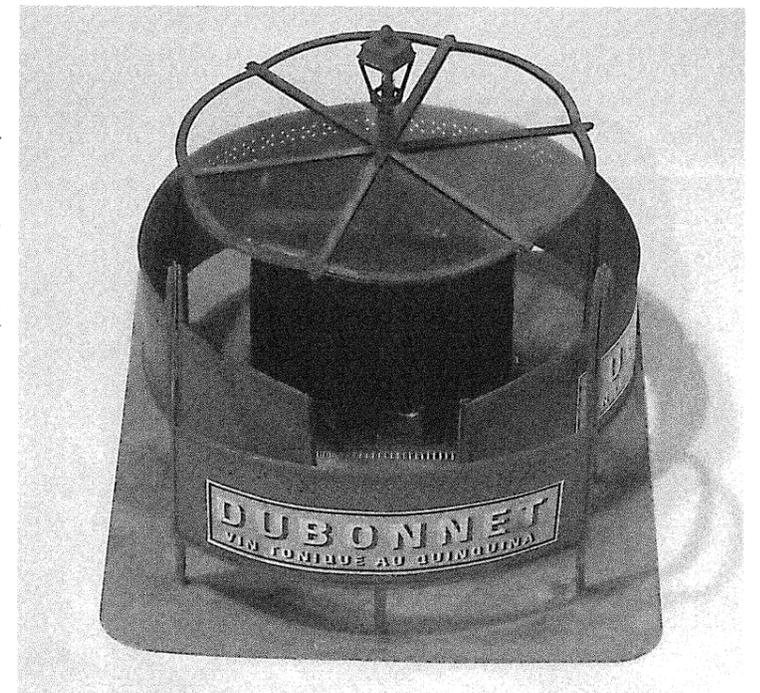
Pour ceux qui malgré tout n'y étaient pas, on va vous raconter un peu.

Avant de commencer la visite, on vous invite à vous soulager dans cette superbe vespasienne signée Atelier Belle Epoque (photo R.S.).

Ça va mieux ? Allons-y ! Cette année, les amis du Sud Ouest (Zéroval) étaient venus avec un beau réseau modulaire sur lequel pas mal d'engins - dont ma Pacific, voir ci-dessus - ont pu se dégourdir les roues.

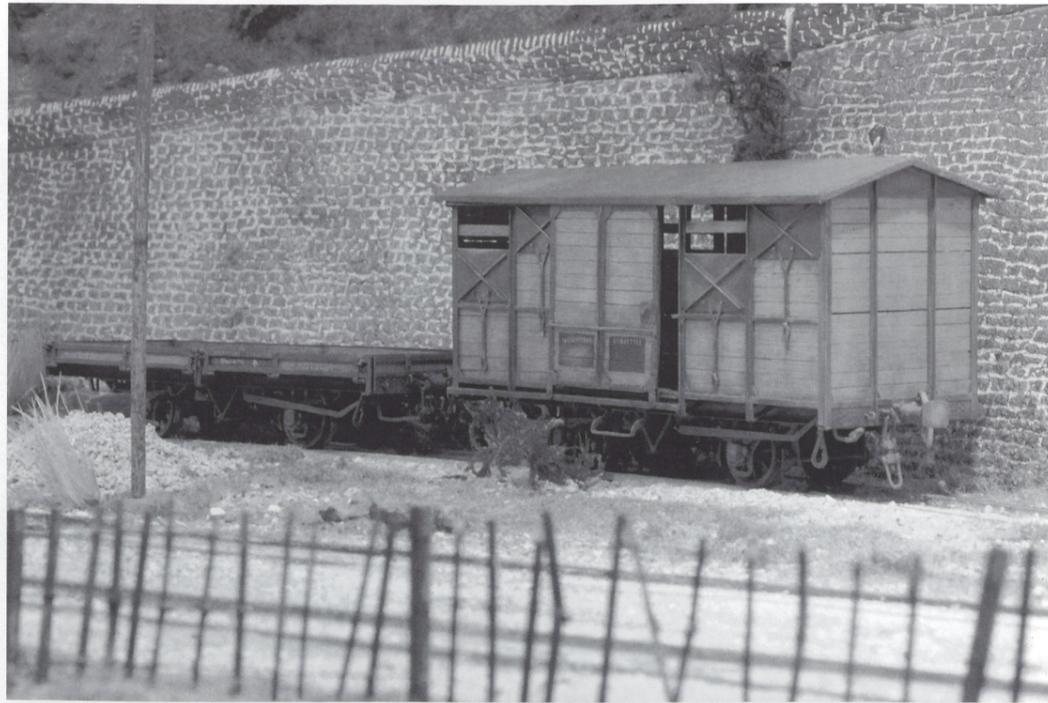
Georges Laurent et Roger Planté étaient là, semblant s'amuser beaucoup plus qu'à tenir leur stand RGLP.

Vivement l'année prochaine que je puisse en faire autant !



Du côté des réseaux...

Du côté des CFD, la gare de Saint Frézal de Ventalon.
Il y a un projet de réalisation de l'autorail (de Dion, je pense, mais je crains toujours de me fourvoyer du côté des métriques...) en plastique injecté.
Contacter pour cela le GEMME. Bien sûr, plus il y aura de personnes intéressées...



Ci-dessous :

Le GEMME présentait un réseau modulaire en Oe, qui faisait voyager de la Bretagne aux USA, en hommage à John Allen...

Sur ce dernier module, sur le mur de la cabane, la tête de Jesse Gemme était mise à prix. Voir p. 31 l'agrandissement de l'affiche !

Photos R.S., D.B.

Toujours du côté des CFD...
(R.S.)



Le mystère de la boîte OCEM, exposé dans le n° d'avril, reste entier.

Si quelqu'un le résout un jour, merci de nous prévenir, nous tâcherons de la faire savoir !

Le jardin du chef de gare... (R.S.)



En feuilletant les archives...

Textes et photos D.B.

Avouons : ce titre est honteusement pompé chez nos amis de la SNCF Society (A Browse in the Archives). Mais "to browse" signifie aussi "brouter". Comment rendre une telle nuance en français ? "En butinant dans les archives..." ? Voici quelques photos qui ne me semblent pas totalement dépourvues d'intérêt, avec les couleurs d'autrefois en prime...



Ussel, mars-avril 1970 : des TA au tas (les seules que j'ai vues, hélas, je suis arrivé trop tard...) et surtout, à gauche, le chasse-neige du P.O. Que fait-il là ? Il était censé être encore en service à Aurillac cette année là... Noter la caisse grise... gris P.O. ?

Même jour, même endroit... le parc à charbon est désespérément vide...

Avec deux amis, nous étions montés depuis Guéret par un des derniers MV, tracté par un 68000.

Saint Pierre des Corps, mai 1970 : un mille-pattes et un fourgon automoteur Midi : une autre époque !

Deux engins que je n'ai jamais vus reproduits en zéro... Il y a encore à faire...



Tours, avril 1968 : train 1314, pour Vierzon je crois.

141-R 967, 30-R-833 de Vierzon. Noter plusieurs anomalies : la peinture (bogies du tender, bissels, RP gris), les écrans pare-fumées sans nervures (alors que la 967 a été en principe construite par ALCO), sans doute récupérés sur une R d'origine Baldwin.



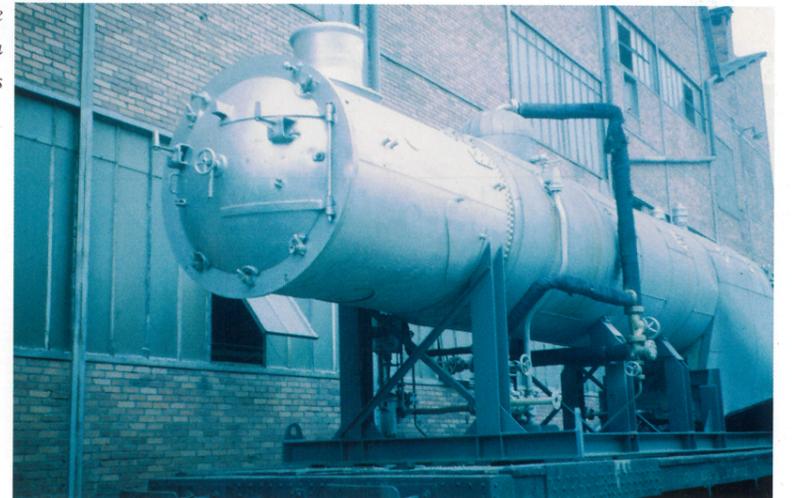
Ussel, mars-avril 1970 : tender de Pacific Midi utilisé comme réservoir, puis réformé.

A droite, un tender P.O. (17 ou 20 m³ ?) ayant servi au même usage.



Saint Pierre des Corps, mai 1970 : fourgon automoteur Z-4200 Midi.

J'ai vu ces engins en service trois ans plus tôt sur la ligne de Bayonne à Saint Jean Pied de Port, mais je n'ai jamais su à quoi ils pouvaient servir en Touraine. Peut-être à des trains de travaux ?

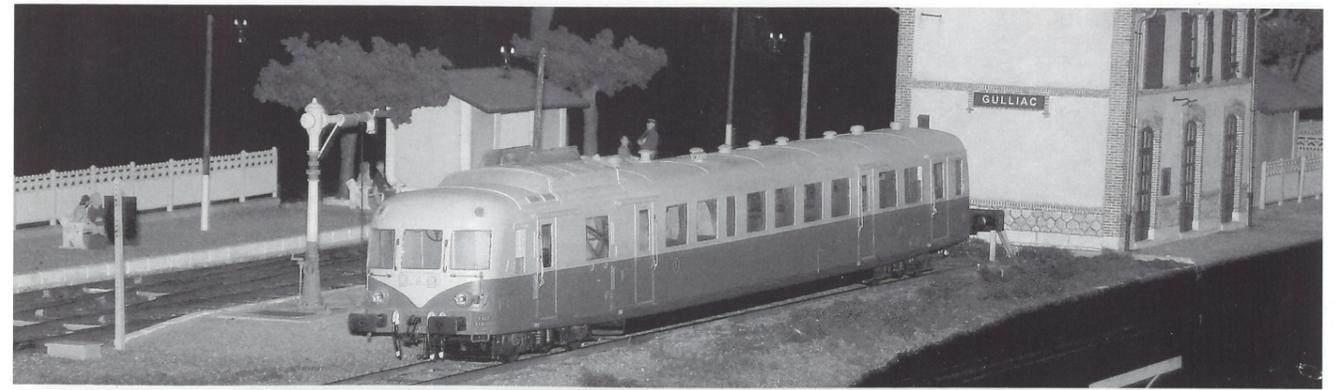


Saint-Nazaire, août 1969 : chaudière de Pacific Etat réutilisée à des fins mystérieuses par les Chantiers de l'Atlantique...



Michel Hugon présentait un nouvel élément de son dépôt d'Ile Napoléon : un impressionnant portique à charbon, sous lequel étaient garées deux superbes 2P Semblat - je présume qu'elles ont été montées par

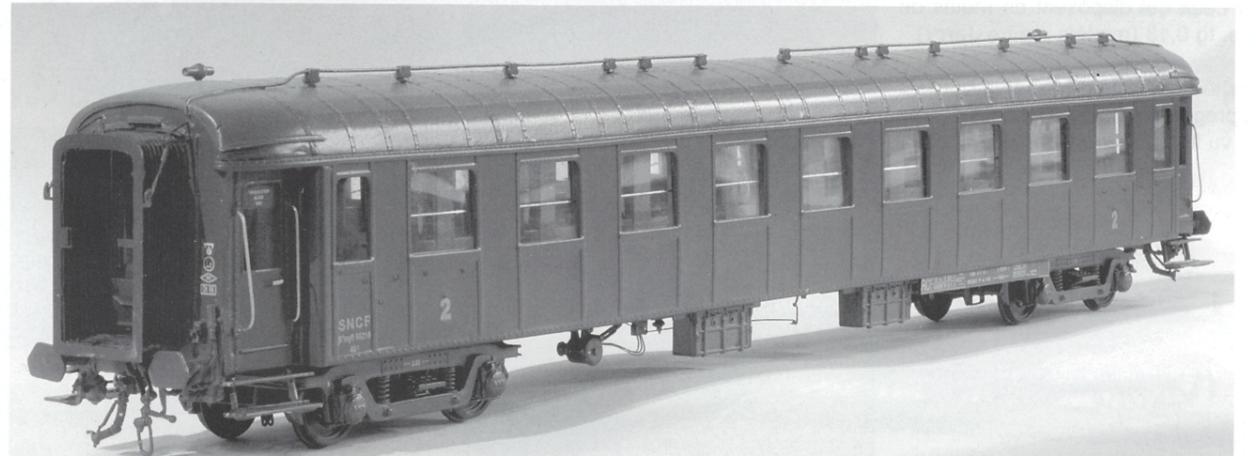
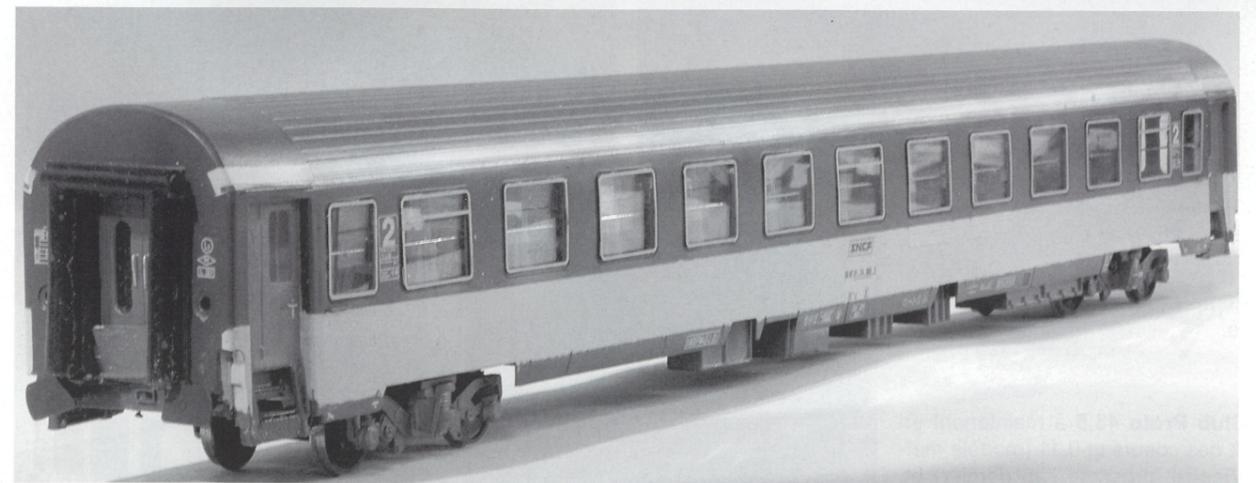
M.Hugon, mais j'ai oublié de demander. Figurait aussi une des automotrices à vapeur Kittel qui assuraient les navettes ouvrières dudit dépôt. Très beau modèle, dont j'ignore aussi l'origine. (R.S., M.L.)



Paul Boisson n'était pas venu les mains vides : il avait apporté un superbe 2800 et une B11 Corail, tous deux en construction intégrale, ainsi qu'une OCEM reconstruite à partir de flancs Lequesne.

(M.L., R.S.)

(Voir aussi p. 27)

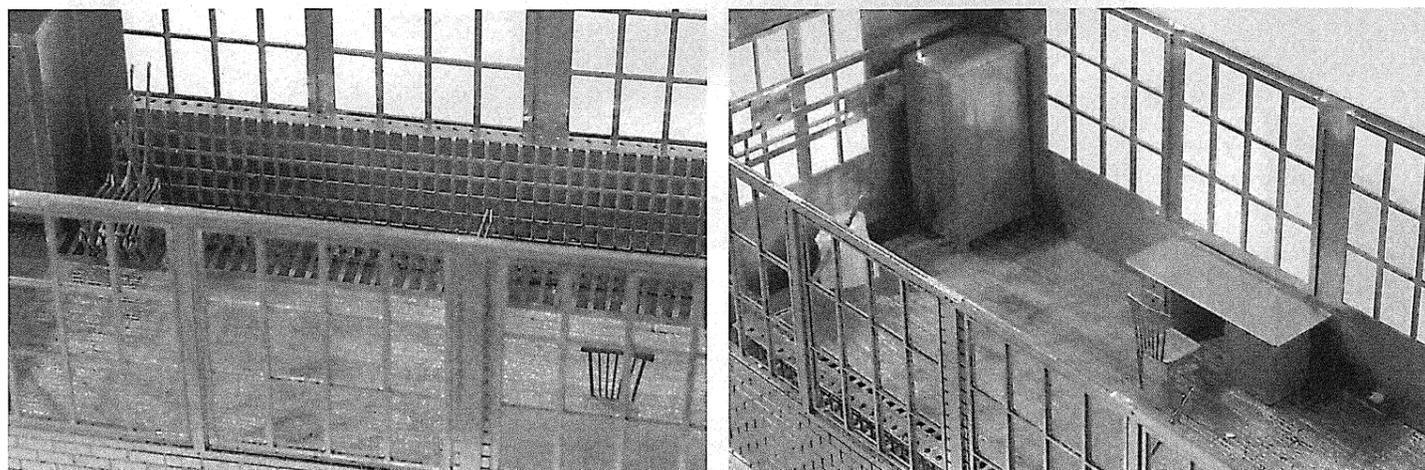
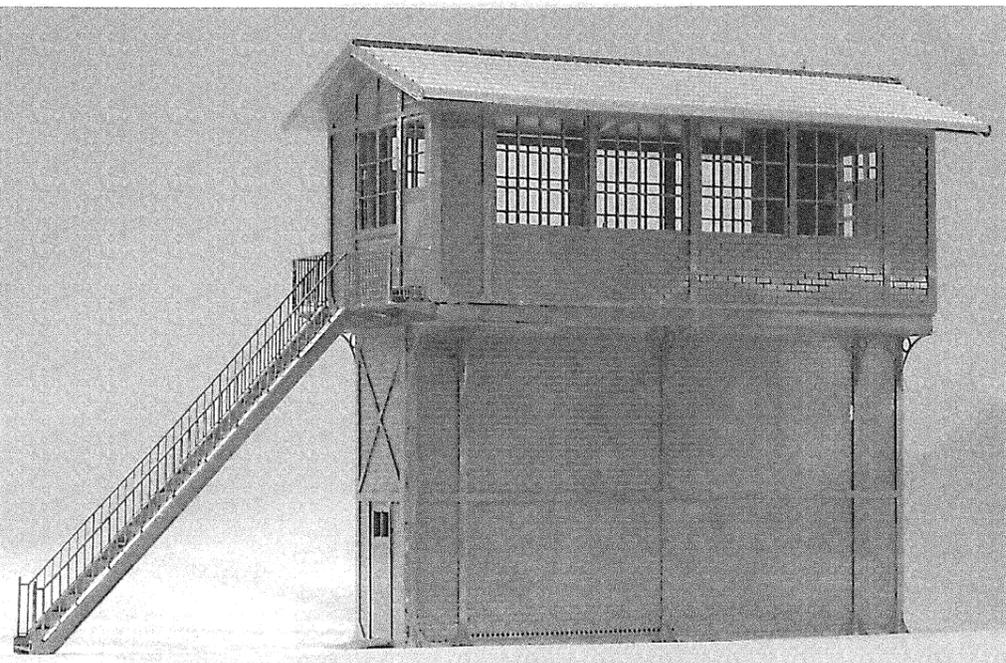


Du côté des artisans...

Chez **ABE**, outre la vespasienne dans laquelle vous avez pu vous soulager, un superbe poste d'aiguillage.

De là à rendre les leviers fonctionnels et à placer la table d'enclenchements dans le socle...

(R.S.)

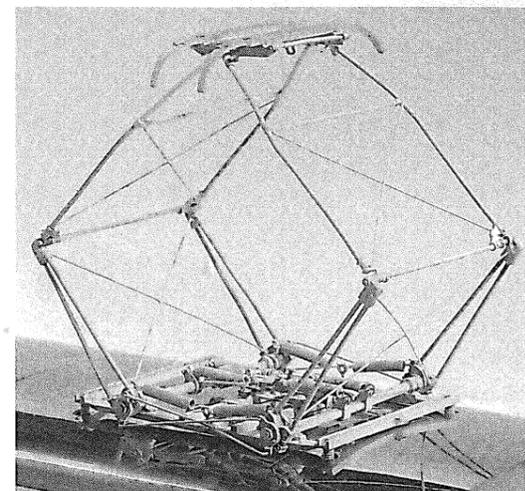
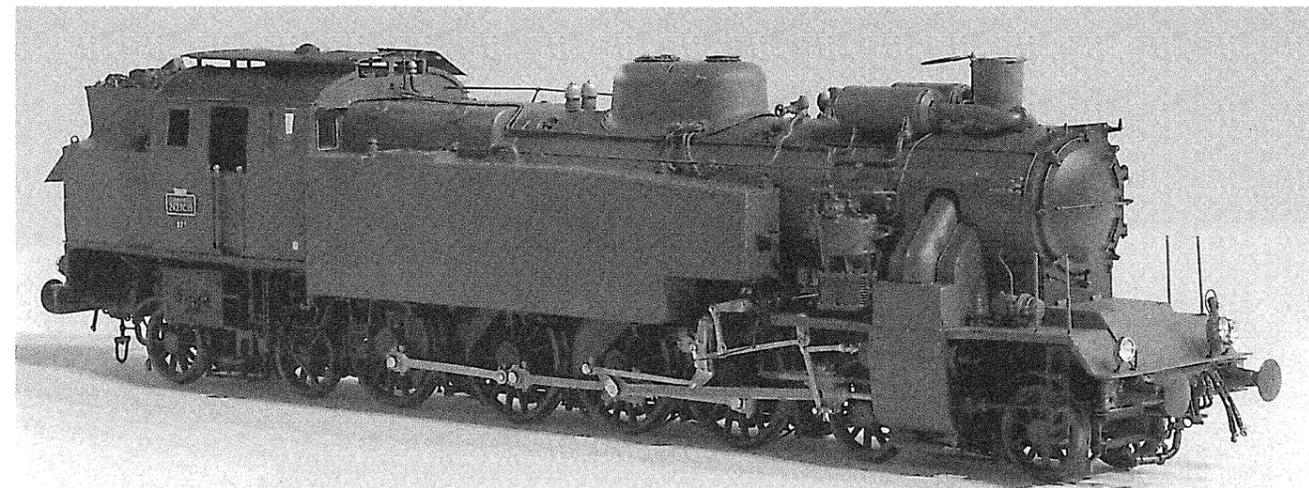
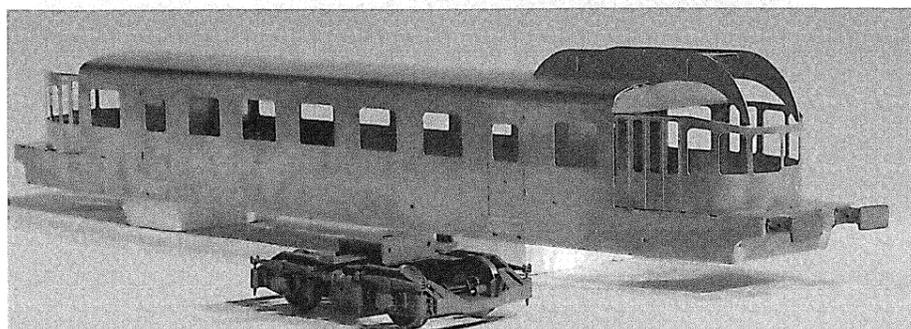
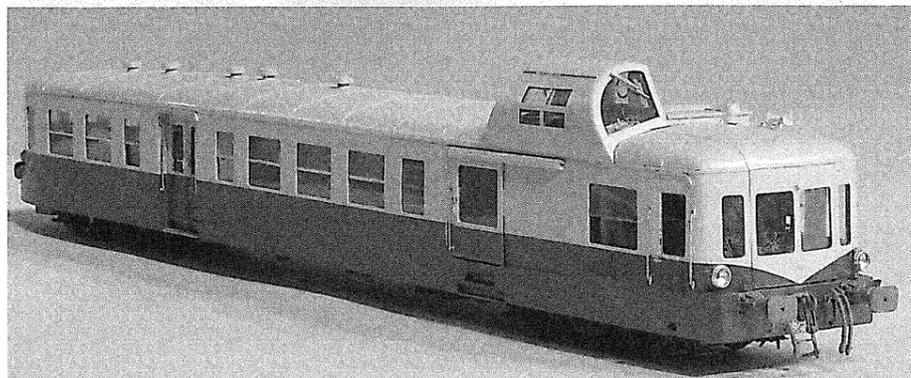


Chez **AMJL**, les autorails à l'honneur : la Picasso terminée et la VH dont vous pouvez voir le chaudière et le bogie.

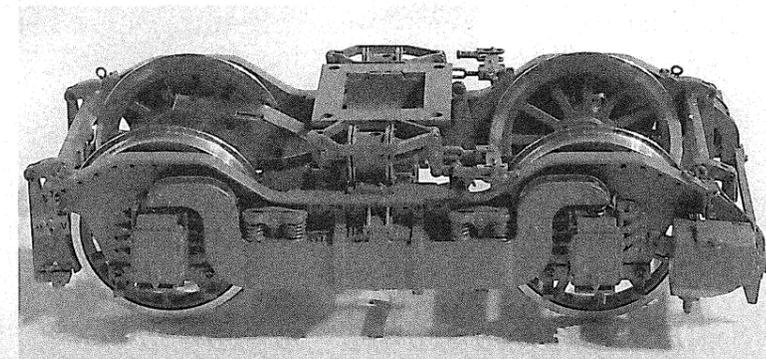
(R.S.)

Le **Club Proto 43,5** a maintenant en stock des coeurs tg 0,11 (modèle maître **Vicaire**, présenté l'an dernier) et, pour ceux qui disposent de moins de place, tg 0,13 (modèle maître **Jarry**).

Du côté de **Michel Vicaire**, la 050-TQ en l'progressa doucement... C'est normal, vu le raffinement de l'objet.

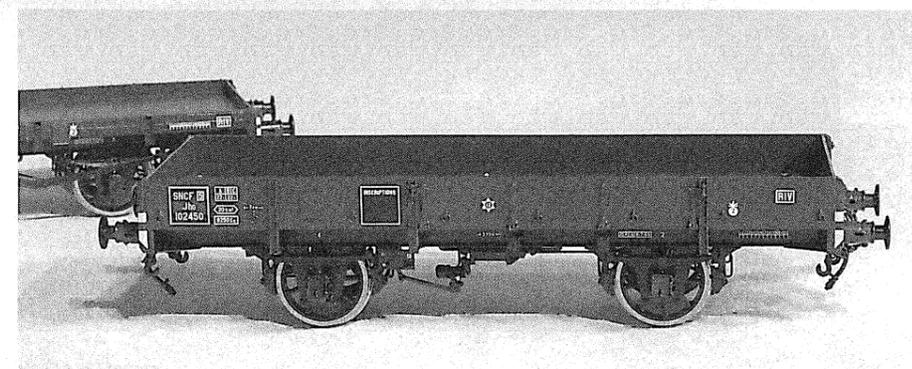


Toujours chez **AMJL**, la 242-TC terminée, le chaudière de la BB 1-80 muni d'un panto et un bogie (le panto et le bogie seront livrés tout montés, dans l'esprit de ce demi-kit).



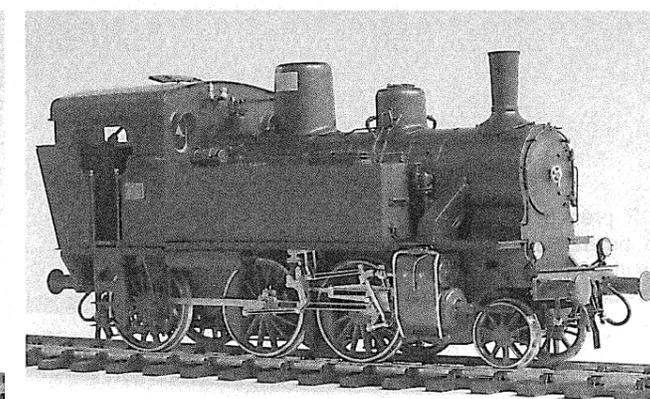
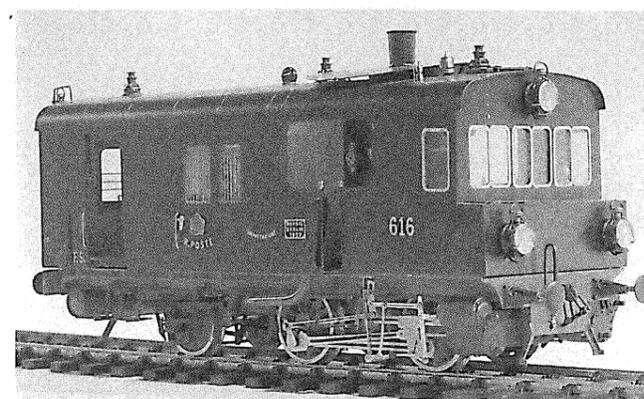
Chez **AMJL** encore, ces deux plats OCEM vendus tout montés, pour un prix abordable.

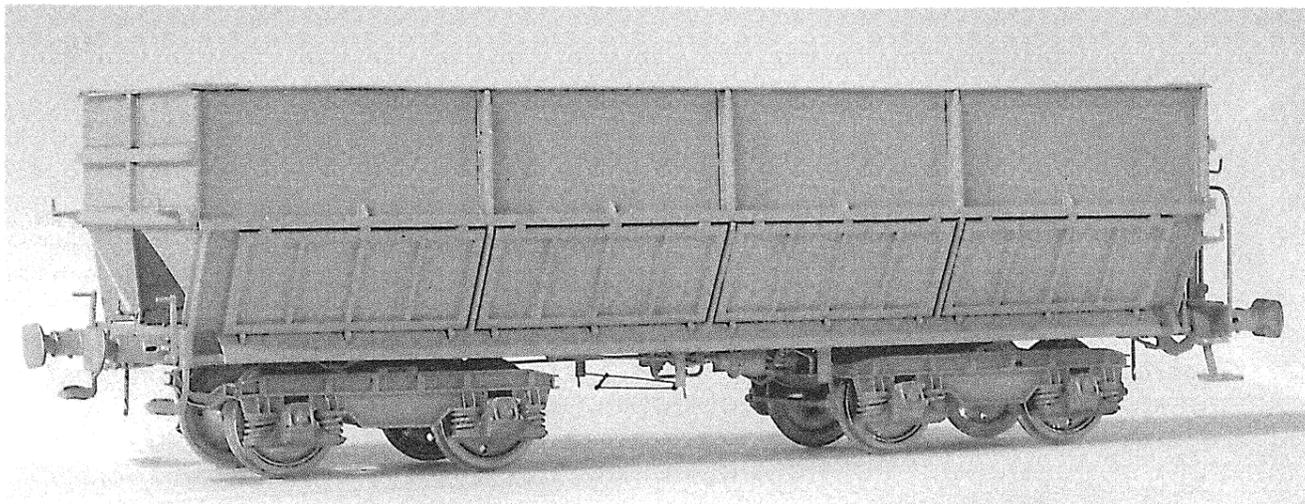
Plus la 030 Corpet, un proto de citerne...



Elletren présentait ces mignonnes petites choses... pour réseaux-spaghetti.

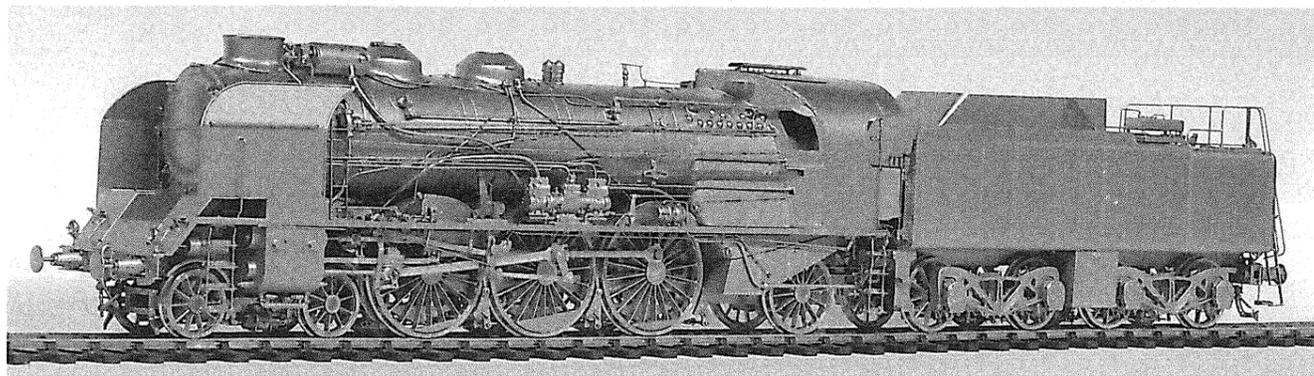
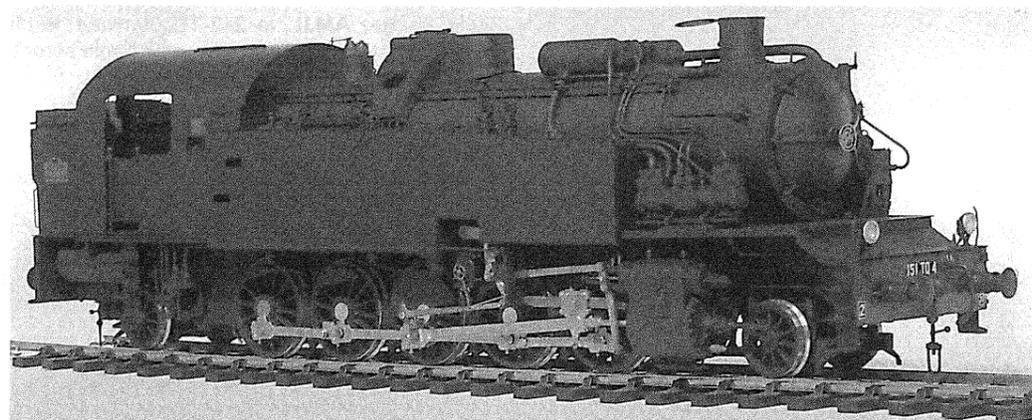
(Toute la page : R.S.)





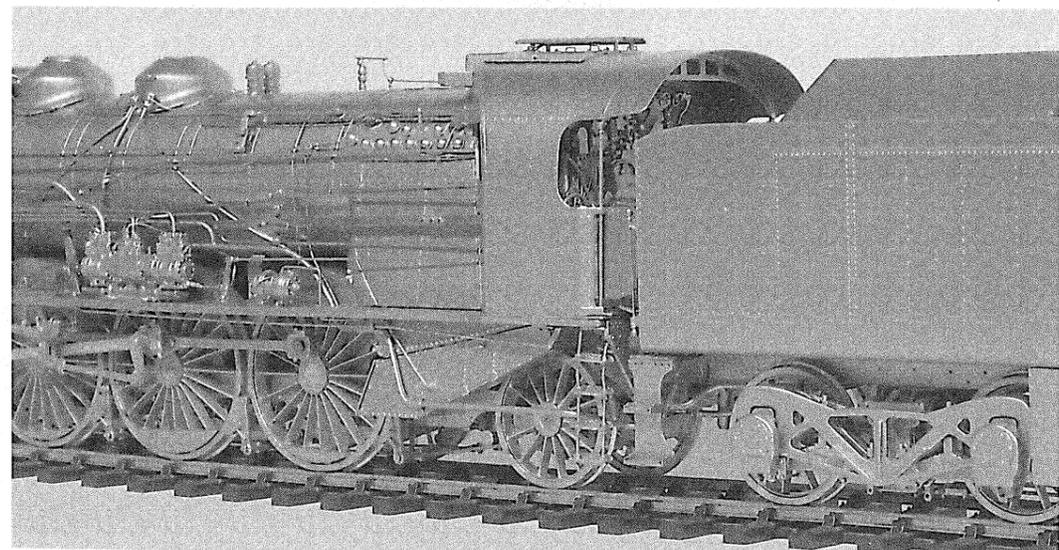
Alain Jarry présentait le wagon de l'année : un minéralier. Noter les bogies qui semblent être des proto-Y25. Et toujours la grue, le STEF etc...

(R.S.)



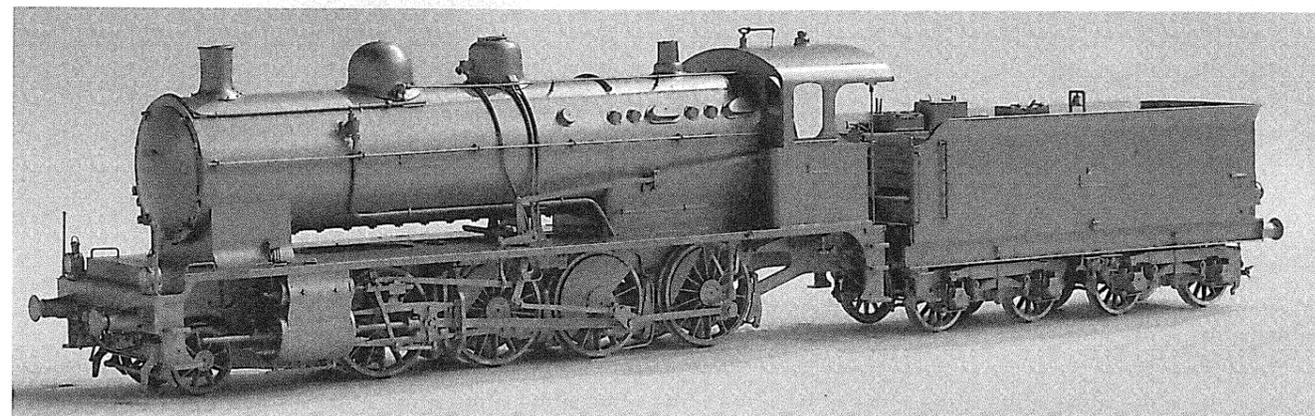
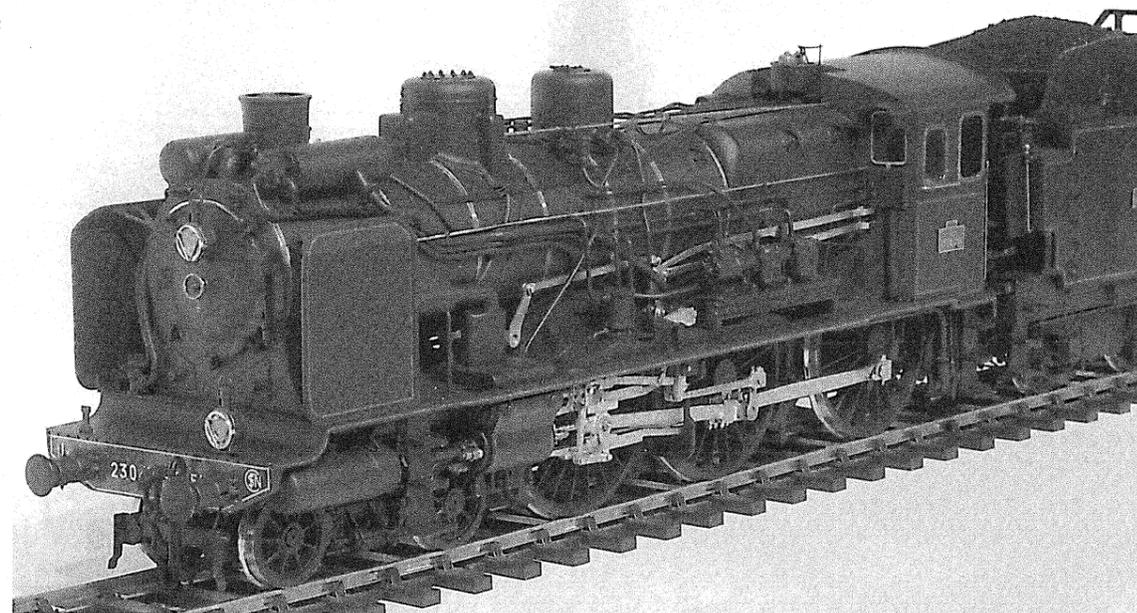
JCR présentait nombre de belles vapeurs : la Pacific P.L.M., la 151-TQ, la 230-K Est, ces deux dernières terminées.

(R.S.)

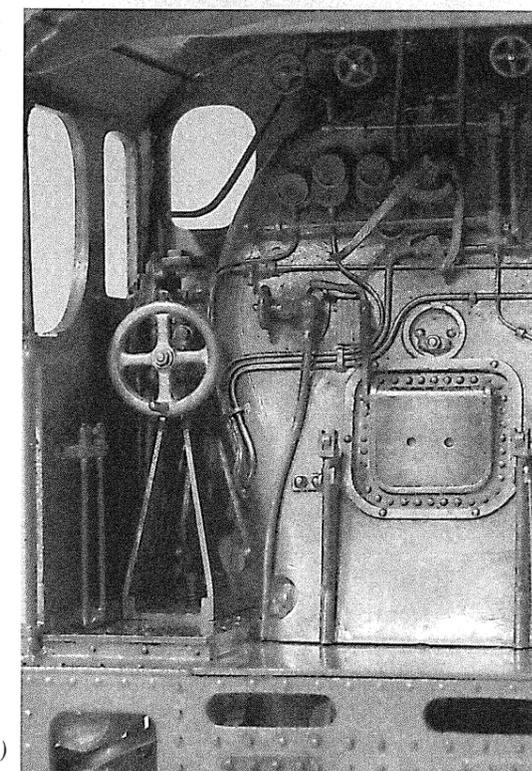
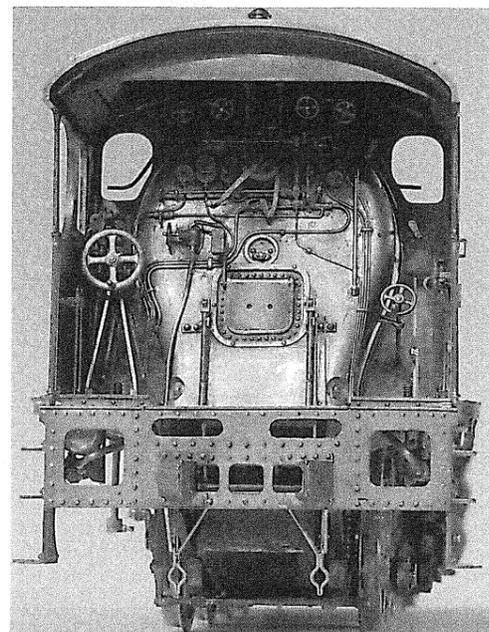


A l'Est, rien de nouveau : toujours autant de plomberie !

Chez nos amis d'Outre-Manche, dix fois moins de tuyaux, dix fois plus de zéroistes... Y a-t-il rapport de cause à effet ?

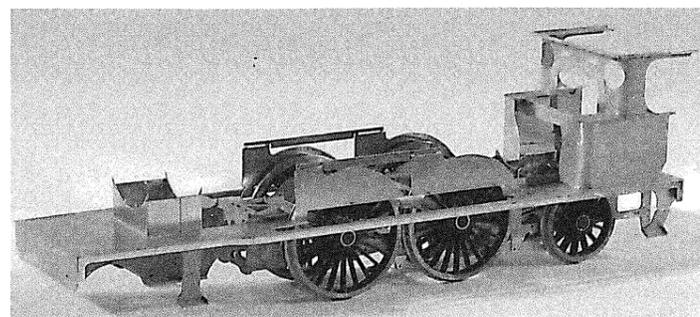
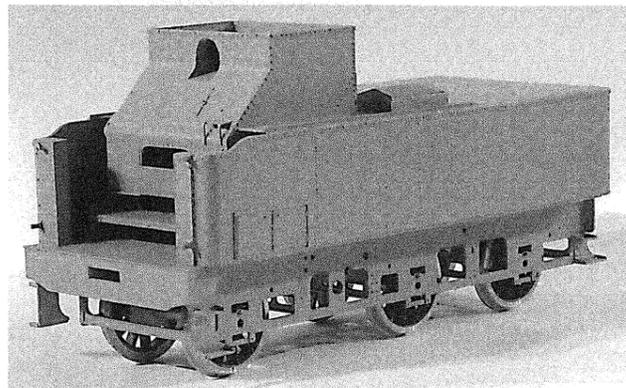
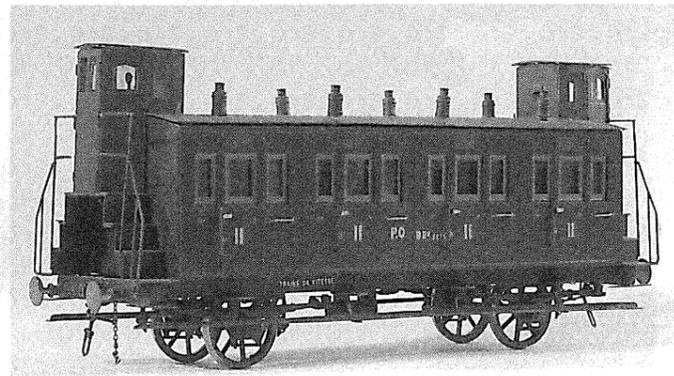
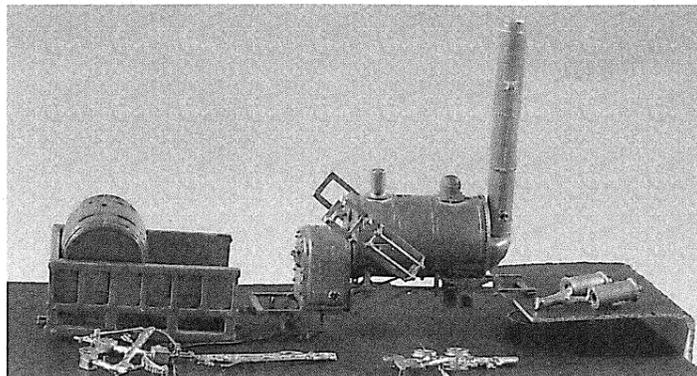
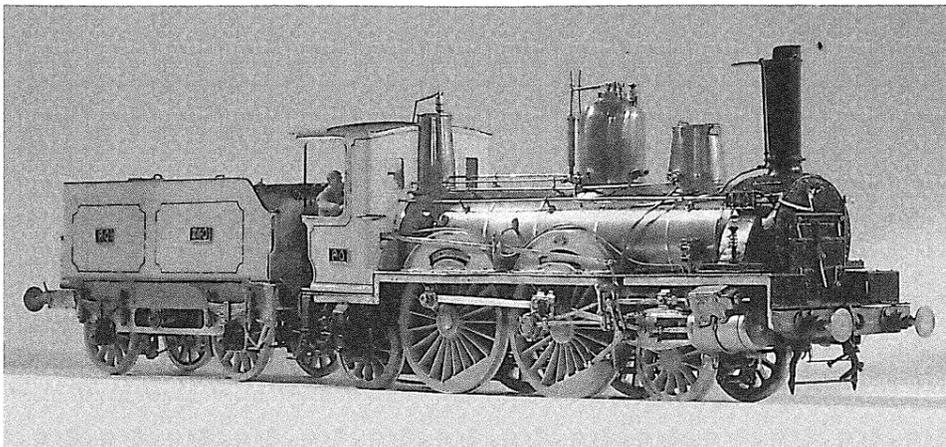


Comparée à la précédente, la 140-C Kit Zéro, enfin terminée (si !), a une sobriété toute britannique ! Les deux vis apparentes dans l'abri sont, rassurez-vous, provisoires. La porte de foyer manque un peu de relief. Les puristes pourront la remplacer, et du même coup la rendre fonctionnelle.



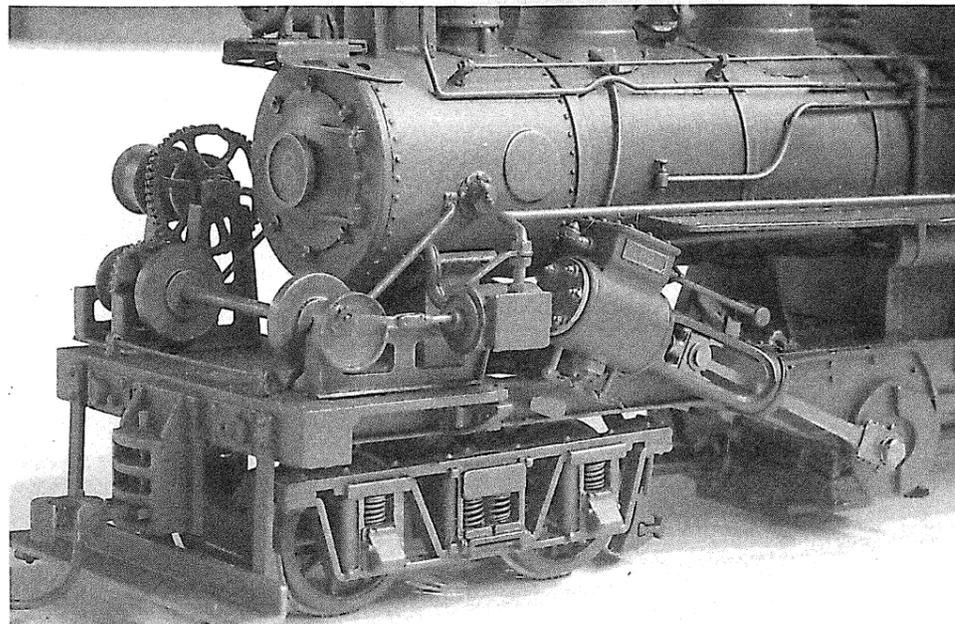
(Photos R.S.)

Sanspareil, vous savez, l'Anglais qui m'avait piqué (avec mon approbation) mes outils à feu, poursuit son programme Old Timer : après la forquenot issue de modèle John Boyle, voici la Rocket, une vieille voiture du P.O. et l'Atlantic Nord qui prend forme, de même que son tender à trois essieux et hotte sur-élevée... Quant auxdits outils, ils seront bientôt livrés avec mode d'emploi, l'usage de ces objets ayant un peu tendance à se perdre...

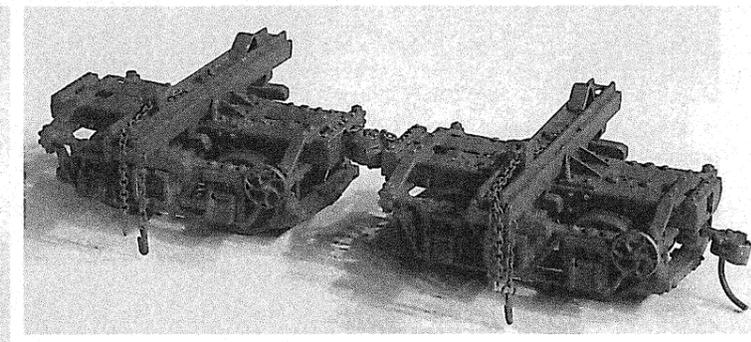
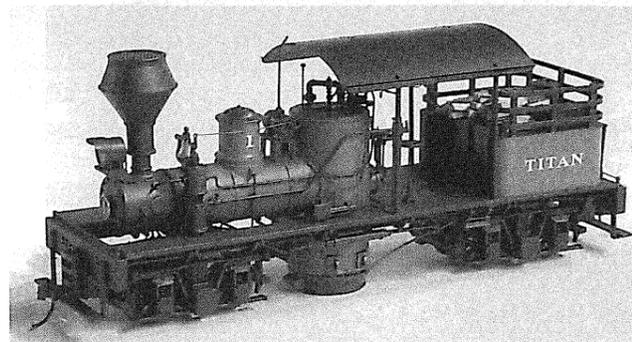
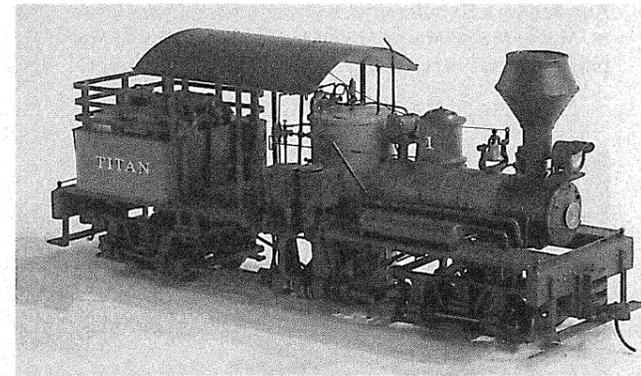
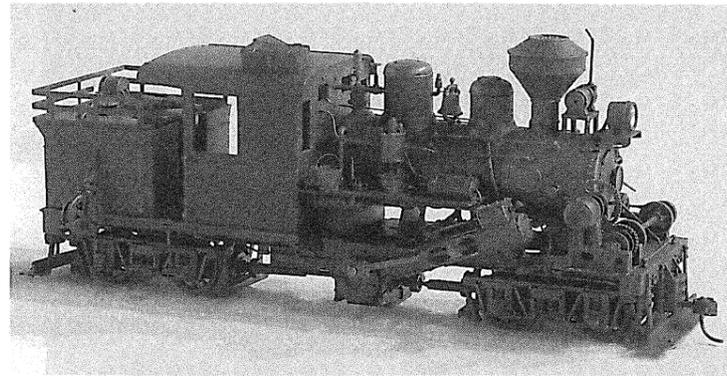


Rodolphe a déniché chez **Backwood Miniatures** ces adorables Shay, Climax et log-cars (en français cela pourrait-t-il s'appeler triqueballes ? Pas sûr, mais y a-t-il une autre appellation ?).

En tout cas, la Shay à foyer outrageusement vertical doit être bien juste en garde au sol, vu les voies sur lesquelles on faisait circuler ces engins !

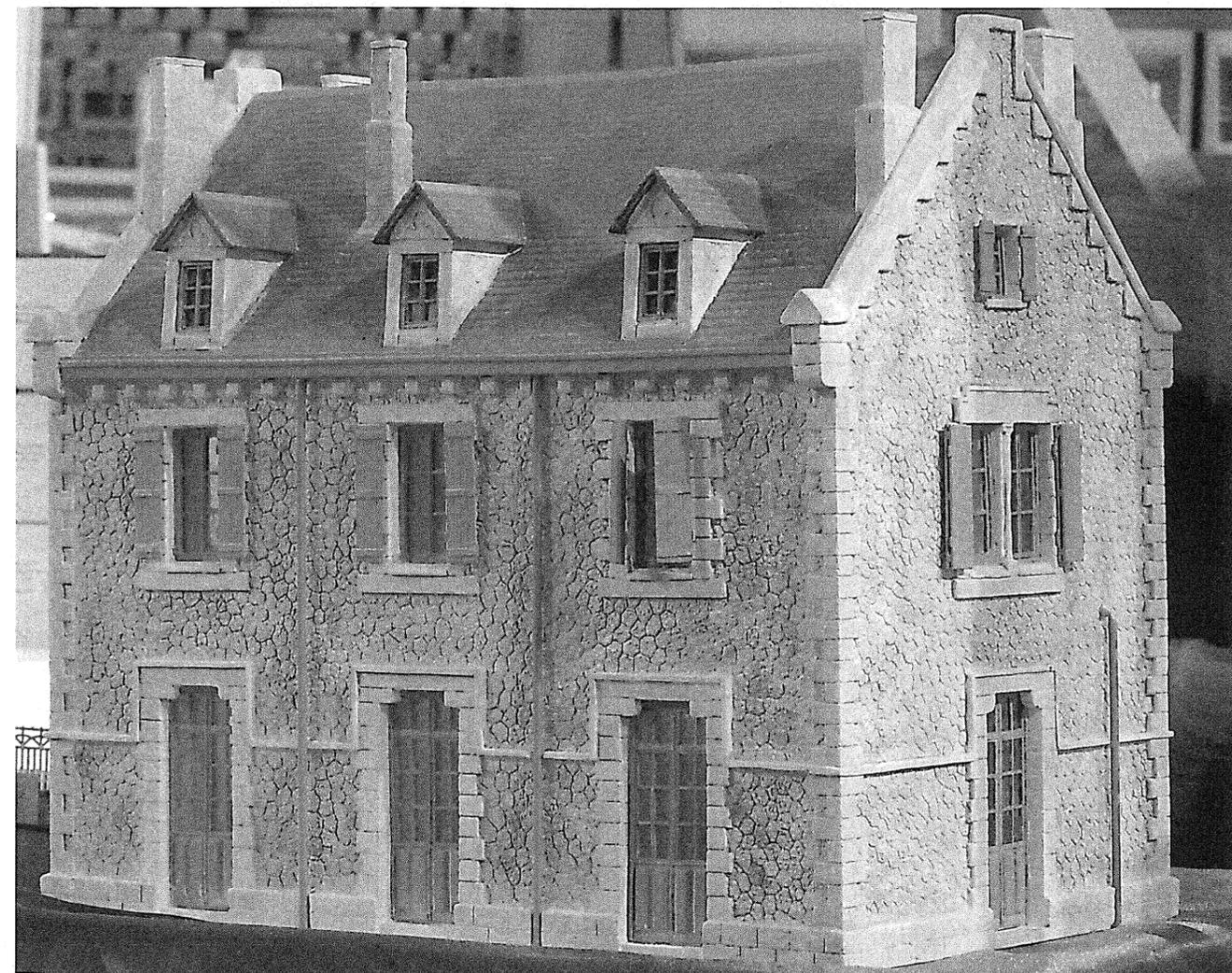


(Photos R.S.)

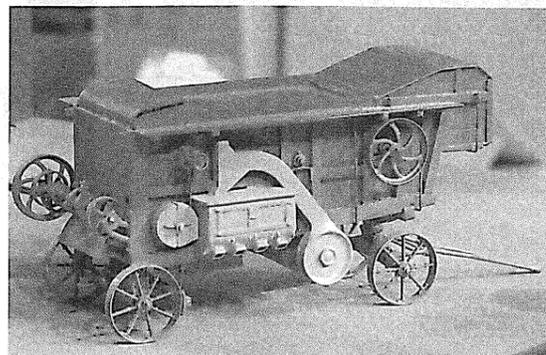


Côté décor... Cette année, **Daniel Coutier (Architecture de France)** avait apporté une gare du Lioran faite sur commande spéciale (les couleurs ne sont pas définitives). On n'a hélas pas pu prendre la photo d'une 141-TA sur de la "vraie" voie P.O. (voir pp. 4 - 5) devant ladite gare. Dommage !

(D.B.)

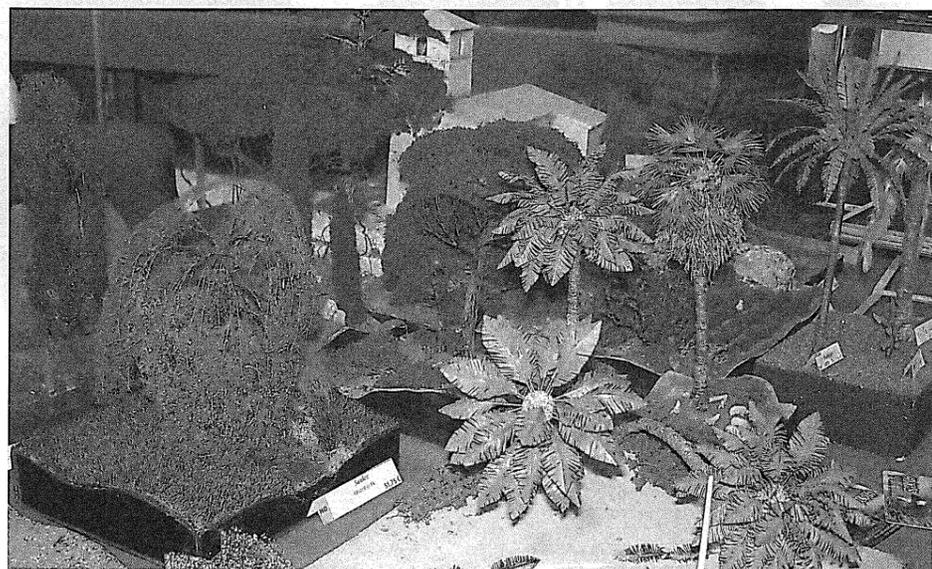


Aux Ateliers Debelleye, entre autres, cette batteuse et ce beau diorama au camion Renault... et toujours plusieurs chantiers centrés sur l'exploitation forestière. (D.B.)



Enfin, et cela m'avait, à ma grande honte, échappé l'an dernier, une mention toute particulière pour les arbres *Sylvia*. On a pu en voir de bien meilleures photos dans le Voies Ferrées de janvier 2005. En zéro, il faut à mon avis que l'on puisse identifier les espèces représentées, et c'est ici la cas - y compris pour ces palmiers peu fréquents, il est vrai, autour des dépôts SNCF... Au fond, ombragée de pins parasols, une église Architecture de France.

(M.L.)



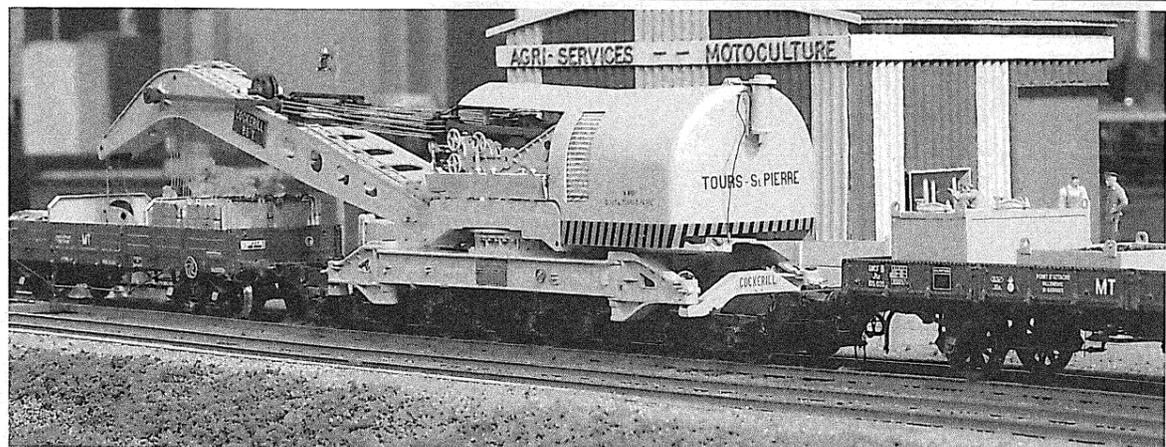
Pour conclure cette visite très subjective, cette reproduction - cela n'est peut-être pas du zéro - d'un viaduc d'Harel de la Noé, sur le réseau des Côtes du Nord...

(M.L.)

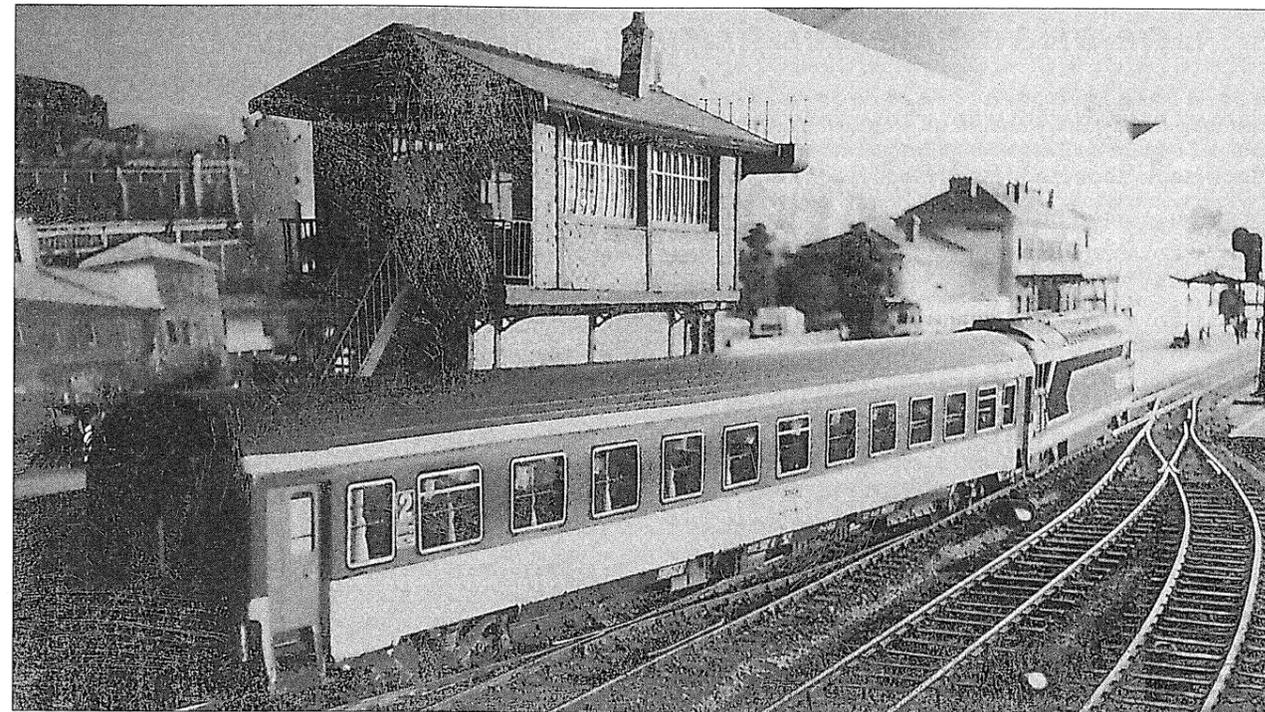


... et cette image de la grue de 85 t Jarry, venue secourir (on ne dira pas quoi...) sur le réseau Zéroval...

(D.B.)



Dernière minute...



Manœuvre d'une Corail B11 en gare de Vaulx les Bains. Matériel, réseau, photo, commentaire Paul Boisson (voir la même B11 p. 19).

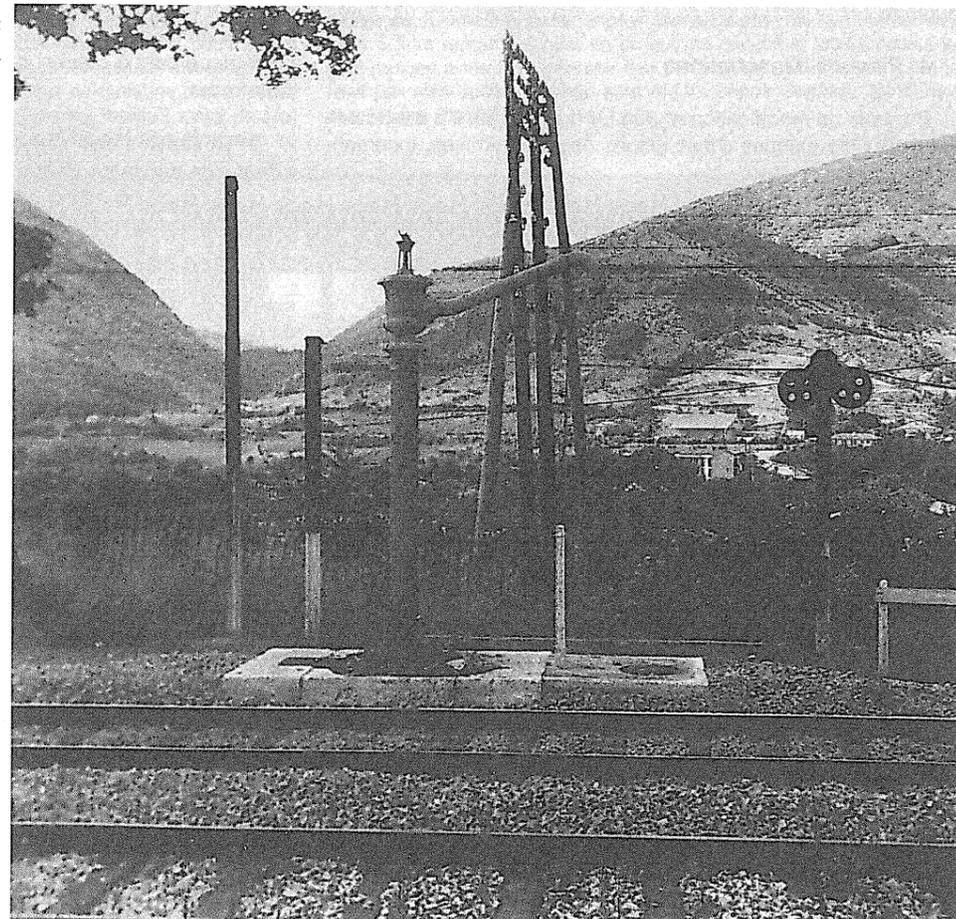
En 1969 entre Livron et Aspres, ça sent encore le P.L.M. : compensateur, transmission aérienne, grue hydraulique, poteaux en rail, lignes télégraphiques ! Photo et commentaire B.Fieyre.

Lèse Majesté

Devant la 242 TA Lombardi, on admire et on se tait, semble-t-il. J'admire également, mais nul n'est parfait, et je ne me tairai pas ! Ceci pour faire remarquer que les "trous de centrage" des roues motrices sont énormes, et qu'on voit les ressorts d'appui des bogies, ce qui aurait pu être évité en suivant les conseils que Jean Florin avait donnés naguère dans Histoire d'O... On pourrait les inclure dans une gaine coulissante qui simule, vu de l'extérieur, le dispositif de rappel.

Quant à l'irréprochable décoration, elle convient sûrement dans une vitrine, mais ne fait pas le poids sur un réseau. Et comme nul acquéreur n'osera sans doute patiner le bel objet... Mais il reste un espoir du côté de ceux qui l'auront acquise en kit.

D.B.



COURRIER DES LECTEURS

Jean-Pierre Lafille m'excusera, j'espère, nous manquons de place !

Réflexions diverses et après-vente.

Je n'avais, jusqu'alors, parlé (ou plutôt écrit) qu'à propos de méthodes de montage ou pour la description de modèles présentés par des constructeurs dont j'aime les produits. Je n'aime en effet pas dénigrer des ensembles à propos

desquels, si je n'ai pas obtenu le résultat désiré, c'est peut-être pour n'avoir pas été capable de suivre les idées de l'auteur. Bref, je préfère louer les qualités des bons produits que critiquer les défauts de ceux que je considère comme moins intéressants, bien souvent pour la bête raison que je n'ai pas su m'y intéresser.

(suite p. 29)

Une affaire de peinture

Jean Florin, D.B.

Voici la fin de la "traduction" de ce document. Peut-être n'est-ce pas très lisible, j'ai pourtant fait de mon mieux, étant donné qu'il comporte plusieurs "couches" d'instructions superposées. Mais il est certain qu'il reste un effort à faire pour sa lecture !

Suite des n° 108 à 111

Les dessins correspondant aux inscriptions ont déjà été publiés dans les n° 108 et 109.

3° Marques et inscriptions des tenders

a) Faces latérales de la caisse à eau

- Inscription [5] (biffé - pourquoi ?) - SNCF
- Numéro du tender
- Marque de tarage (voir paragraphe 5° ci-après)
- Marque des tenders munis d'une triple valve serrant en 15 secondes (voir paragraphe 7° ci-après) s'il y a lieu
- Marque des tenders munis du doseur hydrostatique, accouplés aux locomotives soumises au TIA (voir paragraphe 8° ci-après) s'il y a lieu.

b) Face arrière de la caisse à eau

- Côté D : Monogramme SNCF (Fiche d'instruction SNCF FI.00-001)
- Au milieu : Série et numéro de la locomotive accouplée au tender
- Côté G : Indication de la Région : chiffre 5 entouré d'un rectangle.

4° Plaques d'inscriptions

Par note de modification n° 394 LV du 12-8-48, il a été décidé de rétablir les plaques d'inscriptions des locomotives, locomotives-tenders et tenders.

L'application de ces plaques est à faire au cours des lavages et RI conformément aux indications des dessins 05-23.301, 05-23.302, 10-157.465, 10-157.466.

Les plaques d'inscription sont confectionnées en métal ZAMAC et sont à demander aux ateliers d'Oullins.

En cas de mutation de machines, la plaque d'inscription "dépôt" est retirée et conservée par le dépôt qui cède la machine pour emploi ultérieur. Ces plaques doivent être rangées à l'outillage des machines et tenders.

5° Marques de tarage

Ces marques, ainsi que les emplacements et dimensions des lettres, sont indiquées à l'annexe III (voir H. d'O 110 p. 29).

6° Marque des machines et tenders dont les articulations sont normalisées (paragraphe entièrement manuscrit, sans bifrage préalable)

- suivant dessin 05-209.381 pour la normalisation complète
 - suivant dessin 05-209.382 pour la normalisation partielle
- La marque est à appliquer à la peinture :
- dans l'angle inférieur AV des faces latérales d'abri pour les locomotives et locomotives-tenders
 - au dessous de l'indication de la tare et à la même hauteur que le monogramme TIA pour les tenders.

7° Marque des locomotives et tenders munis d'une triple valve serrant en 15 secondes

- Au fur et à mesure de leur modification, les locomotives et tenders reçoivent à la peinture blanche, l'inscription S-15 (lettres

et chiffres de 35 mm suivant norme NCF [20/9902] (biffé et remplacé par) 01.003

Cette inscription est faite :

Locomotives : sur la face intérieure de l'abri, à proximité du robinet automatique.

Tenders : de chaque côté de la caisse à eau, à la partie inférieure, à l'avant.

6° Marque des locomotives soumises au TIA

Un monogramme spécial TIA est à apposer sur les locomotives soumises au TIA, et sur les tenders munis de doseurs hydrostatiques, accouplés à des locomotives soumises au TIA :

Locomotives : Dans l'angle AV de chaque face latérale de l'abri, [au voisinage du cercle rouge porté sur les machines à foyer en acier et à la même hauteur] (biffé).

Tenders : Sur chaque face latérale, à la même hauteur que le monogramme appliqué sur la locomotive et, autant que possible, symétriquement à celui-ci par rapport à l'ouverture d'accès à la plateforme.

9° Utilisation des vignettes de décalcomanie pour l'apposition des marques et inscriptions

Les opérations à effectuer sont les suivantes :

- appliquer à la brosse une couche mince de vernis à polir (1) sur la face d'applique de la vignette, à l'endroit des caractères à décalquer.
- laisser sécher le vernis jusqu'à ce qu'il soit très poisseux, ce dont on s'assure en y posant le doigt qui doit y adhérer fortement.
- appliquer la vignette à l'emplacement voulu.
- passer, à partir du centre vers les bords, une roulette en caoutchouc (2) sur la vignette pour qu'elle adhère parfaitement.
- répéter cette opération après avoir humecté la vignette avec une éponge afin de faciliter la sortie des bulles d'air.
- mouiller la vignette sur toute son étendue jusqu'à ce que le papier soit détrempe.
- soulever le coin du papier et tirer jusqu'à complet décollement.
- laver rapidement le décalque avec de l'eau propre et, après s'être assuré que toute trace de gomme (partie mate) a disparu, essuyer avec une peau chamoisée (3) ou un chiffon très doux.
- Nettoyer le décalque avec un tampon d'ouate ou de chiffon doux imbibé d'un mélange d'huile de lin et d'essence (moitié de chaque produit) pour enlever les auréoles produites par le vernis débordant des caractères. Sécher avec un chiffon doux.
- laver à l'eau propre et essuyer de nouveau à la peau chamoisée (3).

- vernir, s'il y a lieu, 24 heures après, à la couche de vernis à finir (4).

- (1) sy. 211.9000
- (2) fournie par la manufacture de Décalcomanies Industrielles - 52, avenue de la République - Paris.
- (3) sy. 230.4150
- (4) sy. 211.9250

L'annexe II donne la liste des vignettes approvisionnées pour l'apposition des marques et inscriptions. Les dépôts doivent faire approvisionner à leur magasin celles dont la consommation justifie cette mesure.

Le chapitre IV concerne l'outillage utilisé pour la peinture. Un inventaire à la Prévert dont on vous a donné un échantillon dans le n° 110, mais qui serait quelque peu hors sujet ici.

L'ensemble du document est daté du 16 octobre 1946 : cette date correspond donc, a priori, aux textes portant la mention "biffé" ci-dessus.

L'annexe II, elle, donne la liste des décalcomanies disponibles. On les décrira de façon plus brève, sans la référence de chaque caractère.

Je vais donc céans parler de deux ou trois petites choses importantes, et en particulier du service après-vente. Il est en effet quasi impossible, pour un constructeur d'ensembles à monter tels que nos maquettes ferroviaires, de ne pas oublier parfois quelques éléments, comme des écrous à souder, des rivets, des vis ou des petites pièces moulées. Cela n'est d'ailleurs pas grave si ledit constructeur ne rechigne pas à fournir rapidement les pièces manquantes (ou égarées lorsqu'il s'agit de tout petits éléments prompts à se dissimuler derrière un pied de chaise ou

Nous y trouvons :

Pour les traverses de tête, des lettres et chiffres de 120 mm, blanc ombré de noir : chiffres de région 5 et 6 encadrés, tous les chiffres et les lettres sauf : I, M, N, O, V, W, Y et Z, point et tiret de 19 mm de haut, enfin le monogramme SNCF de 170 mm.

Pour l'arrière des locomotives-tenders (et, sans doute, des tenders, bien que ce ne soit pas mentionné), les mêmes caractères, plus le X, en blanc ombré rouge vermillon 605, de 150 mm - point et tiret de 22 mm. Le monogramme a toujours 170 mm.

Pour le marquage de la tare, la lettre "t" en 25 mm en blanc, plus les chiffres en 50 mm, en blanc ombré rouge.

Pour le marquage des genre et date de réparation, les lettres GR et LV, plus les chiffres, en caractères blancs de 35 mm, avec point de 5 mm.

Pour les monogrammes TIA, NC, NP etc... on renvoie aux dessins, non joints au document.

Voilà ! On espère que tout ceci vous aidera un peu à peindre vos engins, même si ce texte pose parfois plus de problèmes qu'il n'en résout !

D.B.

dans le fond d'une rainure de parquet).

Bref, comme je monte pas mal de locos, de voitures ou de wagons d'origines diverses, je commence à connaître pas mal le problème et je tiens à faire remarquer que, en ce qui me concerne, les fabricants les plus rapides à me faire parvenir des pièces, soit manquantes soit égarées par mes soins diligents, sont AMJL, Benoît Semblat, Kit Zéro et Jean-Pierre Pennati.

(suite p. 30)



AMJL Dans la gamme "Collection Prestige"

Création d'une CC 72000
Modèle livré monté peint.
Présentation du prototype et choix des options à Expométrieque 2006.
Livraison de la machine premier trimestre 2007.

La souscription à prix préférentiel est close.
Les commandes sont désormais à prévoir pour expométrieque 2007.

Série limitée aux nombre de commandes passées avant la fin d'Expométrieque 2006

AMJL 4, rue du Stade - 63670 LA ROCHE-BLANCHE - Tél./Fax : 04 73 87 55 06
E-mail : hroddeamjl@yahoo.fr Site internet : www.amjl.com

AMJL SARL
La qualité en kit

Modèles en production ou disponibles

BB 1-80 et couplage Maurienne
Lancement d'une deuxième série.
Clôture fin du premier semestre 2006.

Wagon plat ex PLM

OCEM 19 bords bas

Gamme "Collection Prestige". Wagons livrés montés peints

Autres modèles : Autorails VH et Picasso, 030 T Corpet Louvet, 242 TC, wagons-citernes

La préparation de la gamme 2006/2007 sera annoncée dans la future Lettre d'Information.
Parmi les projets : d'autres wagons dans la Collection Prestige, BB 8100 semi-kit ou montée, Autorail X 5800, voiture DEV Inox U 52, 230 C, citerne à vin, tombereau, ...

AMJL 4, rue du Stade - 63670 LA ROCHE-BLANCHE - Tél./Fax : 04 73 87 55 06
E-mail : hroddeamjl@yahoo.fr Site internet : www.amjl.com

Ces quatre firmes m'ont en effet toujours fait parvenir en moins de deux jours les toutes petites pièces demandées par téléphone, ce qui m'oblige à le signaler céans car, si la négligence est souvent pardonnable en ce domaine, un tel souci de la clientèle mérite incontestablement d'être signalé. D'autres sont probablement aussi diligents en la matière amis, soit que je ne sois pas leur client, soit qu'ils ne m'ont jamais livré de kits incomplets, je ne puis rien dire à leur sujet.

Une autre chose importante, quand il s'agit pour nous de faire coïncider les centaines, voire les milliers d'éléments constituant une locomotive, est la qualité de la notice explicative. Et à ce sujet, je ne puis que saluer les mêmes, plus J.C.R., dont les dessins expliquent mieux que de longues phrases la progression d'un montage toujours un peu complexe. Ceci étant, je dois avouer que la fin de montage de la 241-P de Benoît Semblat constitue un grand plaisir, du fait de la qualité des pièces fournies, de leur précision et de la clarté d'une notice qui, en plus des explications nécessaires, comprend les photographies de tous les éléments importants. En fait, tout ce que le dessin ne montre pas est indiqué par les clichés.

Dans le cas de nombreuses machines, le monteur est souvent étonné par le nombre important de toutes petites pièces, visibles certes, mais tellement délicates que l'on pourrait être tenté d'en oublier le mon-

tage. Il est vrai que ces tout petits éléments sont en effet peu visibles, mais ce sont pourtant eux qui, si l'on prend bien soin de ne pas empâter le modèle au moment de la mise en peinture, donnent le cachet supplémentaire au modèle terminé, surtout quand on le regarde de très près ou qu'un bon photographe en prend une image très nette. Il est bien évident que, comme c'est surtout le cas pour les modèles AMJL ou Pennati, il vaut mieux ne pas trop trembler au montage et porter des lunettes d'horloger qui vont bien.

Je suis désolé d'avoir dû mentionner les problèmes d'après-vente, mais je pense sincèrement qu'en l'absence de ce service particulièrement important, les clients, quelle que soit la qualité des produits présentés, ne peuvent que se désintéresser de matériels qu'ils doivent ranger, non terminés, dans des cartons, dans l'attente de pièces à la livraison improbable. Le constructeur négligent, sur ce point particulier, verra alors la clientèle le bouder à un tel point qu'il devra rapidement se tourner vers une autre activité, ou cesser sa production pour cause d'absence de rentabilité. Or, en ce qui nous concerne, nous les collectionneurs de matériels à l'échelle zéro, nous n'avons pas du tout envie de voir disparaître nos fournisseurs préférés.

Jean-Pierre Lafille

LE GUIDE DU ZÉRO

EXPERTISES
chemins de fer et automobiles miniatures
pour assurances, successions...
Bernard BATHIAT
175 bis rue des Pyrénées 75020
PARIS
Tél. 01 47 97 37 41

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

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

Remerciements

Je voudrais d'abord dédier l'ensemble du travail accompli dans la revue ces huit dernières années à la mémoire de **Jacques Tonnaire** et **Roger Habert**, les "grands anciens" qui nous ont quittés, non sans nous avoir fourni de précieux renseignements, et de **Robert Filoche**.

Puis remercier, dans le désordre :
- **Madame la Directrice**, qui a courageusement accepté de gérer les finances de la revue pendant toute cette période.

- tous nos rédacteurs, petits ou grands...

- nos photographes : **Michel Lioret, Rodolphe Sabiron, Denis Régnauld, Bernard Fieyre** et quelques autres...

- nos dessinateurs : **Robert Filoche, Valdi Toffoletti** et, là aussi, quelques autres...

- **Jean-Claude Ragot, Rodolphe Sabiron et Alain Tassart**, pour leur contribution d'ensemble.

- notre imprimeur, **M. Lecaux**, et son équipe, sans lesquels la revue n'aurait pas été aussi belle.

- les cheminots : **Jean-Pierre Cantet, Gilles Burghgraeve** et tous ceux de la "Vapeur du Trieux" (on devrait encore citer Rodolphe, mais il va finir par avoir la grosse tête !)

- **Jean Florin**, dont les réalisations m'ont persuadé que le modélisme était une activité valable pour un amoureux de la vapeur.

- tous ceux du **GEMME** et du **Rambolitrain**, qui nous ont toujours cordialement accueillis...

- **Andy Hart** et la **SNCF Society**

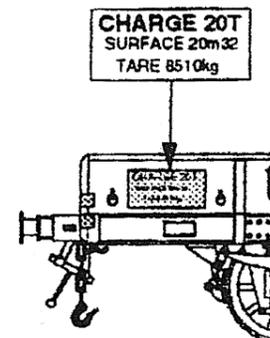
- et, bien sûr, tous nos lecteurs...

Avec, d'avance, mes excuses pour les éventuels oublis...

D.B.

HELP !

A ceux qui ont monté le plat OCEM 19 de Gérard Huet en version SNCF, je cherche mar- quages anciens réseaux, et notamment celui-ci :



Merci d'avance.
Gérard Huck, 3 rue du Four
84120 LA BASTIDONNE
Tél. 06 15 07 28 35

WANTED

SALE

~~20\$~~ **2000\$**

JESSE GEMME

SHERIF J.P. TYRPHON

PETITES ANNONCES (Gratuites pour les abonnés)

Voir p. 14 ! Il y avait des soldes à la fin de l'ex- position... Photo (secondaire) D.B.

A vendre échelle 0 :
Kit de 241-P Semblat complet, cabine et boîte à feu bien montées, 3300 €
Kit 141-R-1121 Semblat, fonderies ébarbées 1600 €
Fraiseuse EMCO table 100 x 400 avec diviseur (sans verniers, avec un pion), indicateur à levier, pinces ESX 25, 1000 €. Tél. 01 42 06 40 33

Vends en O divers kits JCR, AMJL, Semblat, wagons Jarry, un lot de pièces KZ, revues et ouvrages

M Lucien BOSQ
Tél. 04 94 51 05 28 ou 03 28 63 28 61 (sauf du 1-1-2006 au 16-1-2006)

LES ARCHERS "HISTOIRE D'O" SORT DISPONIBLES

S'adresser :
Jacques Archambault
26, Parc de Maugarny
95680 MONTLIGNON
Tél. 01 34 16 54 00

1987 = 7,00 €	1993 = 27,40 €
1988 = 16,50 €	1994 = 26,00 €
1989 = 24,70 €	1995 = 27,40 €
1990 = 24,70 €	1996 = 27,40 €
1991 = 27,40 €	1997 = 27,40 €
1992 = 27,40 €	franco de port

Les années 1998 à 2005 sont disponibles à l'adresse actuelle au prix de 27,50 € franco de port.

VINS DU POSTILLON



BJV

AIB
02U

JAN
7041