

HISTOIRE D'O

es rains

DECEMBRE 1996 - SPECIAL NOEL
N° 67 - 50 F

JOYEUSES FETES ET BONNE ANNEE A TOUS !

INSOLITE !

Le Jeu de Francine

" La plus belle conquête du cheval-vapeur, c'est ... la chauffeuse !"

Envoi de Jean-Michel Vaugouin:
MARIEFRED (Suède). Chemin de Fer
Touristique.

Chauffeuse sur une Brigadelok.
(photo J.M. Vaugouin)

(Envoyez-nous des légendes insolites !)



1997

Le trafic ferroviaire continue en 1997. Un train de grand luxe attend votre feu vert. Si vous ne souffrez aucun retard, renouvelez votre abonnement avant le 25 janvier 97. Le train s'arrêtera chez vous le 15 février. Et tous les mois pairs (sauf août). Le fichier "abonnés" est informatisé. Si, fin février, vous n'avez rien reçu, agitez le sémaphore. Ensuite, aucune perturbation d'horaire ne pourra être imputable au "Dispatching".

Lecteurs de Belgique : notre ami Jean Berteau propose deux solutions pour économiser les frais de transfert par CCP ou banque :

- Par CCP 000-067 1227-84, de Jean Berteau, rue de Gozée 322 - B. 6110, Montigny-Le-Tilleul, vous réglez la somme de 1260 FB.

- Par banque BBL n° 360-0123162-75, vous réglez la somme de 1276 FB.

Attention : ce règlement doit parvenir à Jean Berteau avant le 20 janvier 1997. Après cette date, vous devrez faire parvenir votre versement à : Histoire d'O, CCP 2769-85 U - F. 69900, Lyon chèques.

APPEL AUX LECTEURS

Histoire d'O recherche, pour la revue, des plans de la 140 C. Il serait souhaitable que ces plans soient reproductibles (éviter les "bleus" de dessinateurs et les documents à droits réservés), et précis.

Echelles au 1/43 ou supérieures.

Merci d'avance.

Dans le prochain numéro d'H.d'O : tout ce qu'il faut savoir sur les kits de la 140 C de ACO et KIT-ZERO. Les lorrys de Benoit Semblat. Des études de Guy Journalleau : "la Bouteille à l'Encre", une loco de manutention Corpet-Louvet de 1878 à 1885; puis une draine de chantier "Billard" DE 49, puis d'autres études diverses.

Et la suite des études en cours réalisées par les meilleurs spécialistes, l'élite du ZERO.

Chemin de fer MARIEFRED
(photo J.M. Vaugouin)

HISTOIRE D'O
26 PARC de
MAUGARNY
F. 95680
Tél. 01 34 16 54 00

ABONNEMENT 1997
FRANCE & CEE
200 F
ETRANGER
240 F
1984, 85, 86 = épuisés
N° 11 (1986) = 15 F
1987 = 120 F
1988 = 180 F
1989 = 180 F
1990 = 180 F
1991 = 200 F
1992 = 200 F
1993 = 200 F
1994 = 190 F
1995 = 200 F
1996 = 200 F
(franco de port)

CCP : 2769 85 U
F. 69900 LYON chèques

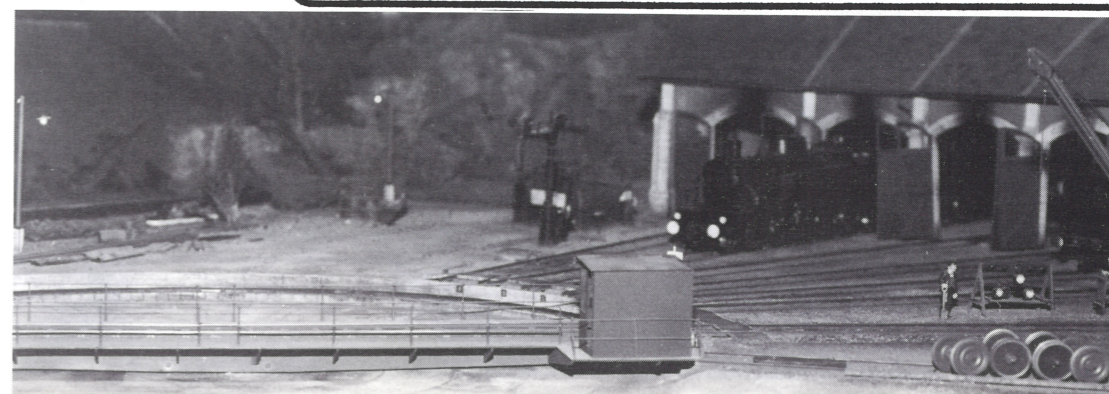
Eurochèques : à majorer
de 40 F
Virements postaux de
l'étranger : à majorer de
15 F (pour frais)

Photo de la couverture :
le diorama de
Didier Lemaître

DIRECTEUR ET
REDACTEUR EN CHEF:
JACQUES
ARCHAMBAULT

REDACTEUR EN
CHEF ADJOINT:
JEAN-CLAUDE
RAGOT

R
A
M
B
O
L
I
T
R
A
I
N



SOMMAIRE

| | | | | |
|---|---------------|-------|---------------------|------------|
| Le réseau | R.Julien | 4/6 | Coupe Décapod | 19/20 |
| " | J.P. Béchet | 7 | Dessins Pacific PLM | 19/20 |
| " | J.Girard | 8 | Coupes autorail Est | 20 |
| " | J.F.Nalet | 9 | Etude Pacific PLM | 21/22 |
| " | E.Roth-Hurbin | 10 | Expométrie | 23/29 + 34 |
| " | R.Bersot | 10 | Les 140 C | 30/31 + 33 |
| " | J.P.Pruvost | 11 | Au Fil du Rail | 32 |
| La 141 TA CPM | | 12/14 | Lettre Ouverte | |
| Le guide du Zéro | | 15 | (BB 900 - K.Z.) | 33 |
| Les locos articulées | | 16 | | |
| Tableau : Train dans la neige Canadienne | | 17/18 | | |

Les articles et documents paraissent sous la responsabilité de leurs auteurs

Les abonnements partent du 1° janvier et se terminent le 31 décembre.

En cours d'anné l'abonné recevra les numéros parus entre le 1° janvier et la date d'abonnement.

PUBLICITE: nous demander le tarif.

CHANGEMENT D'ADRESSE: Prière de joindre la dernière étiquette et 10 F (en timbre)

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

NUMERO DE COMMISSION PARITAIRE: 70042

Ont participé à la réalisation de ce n° :

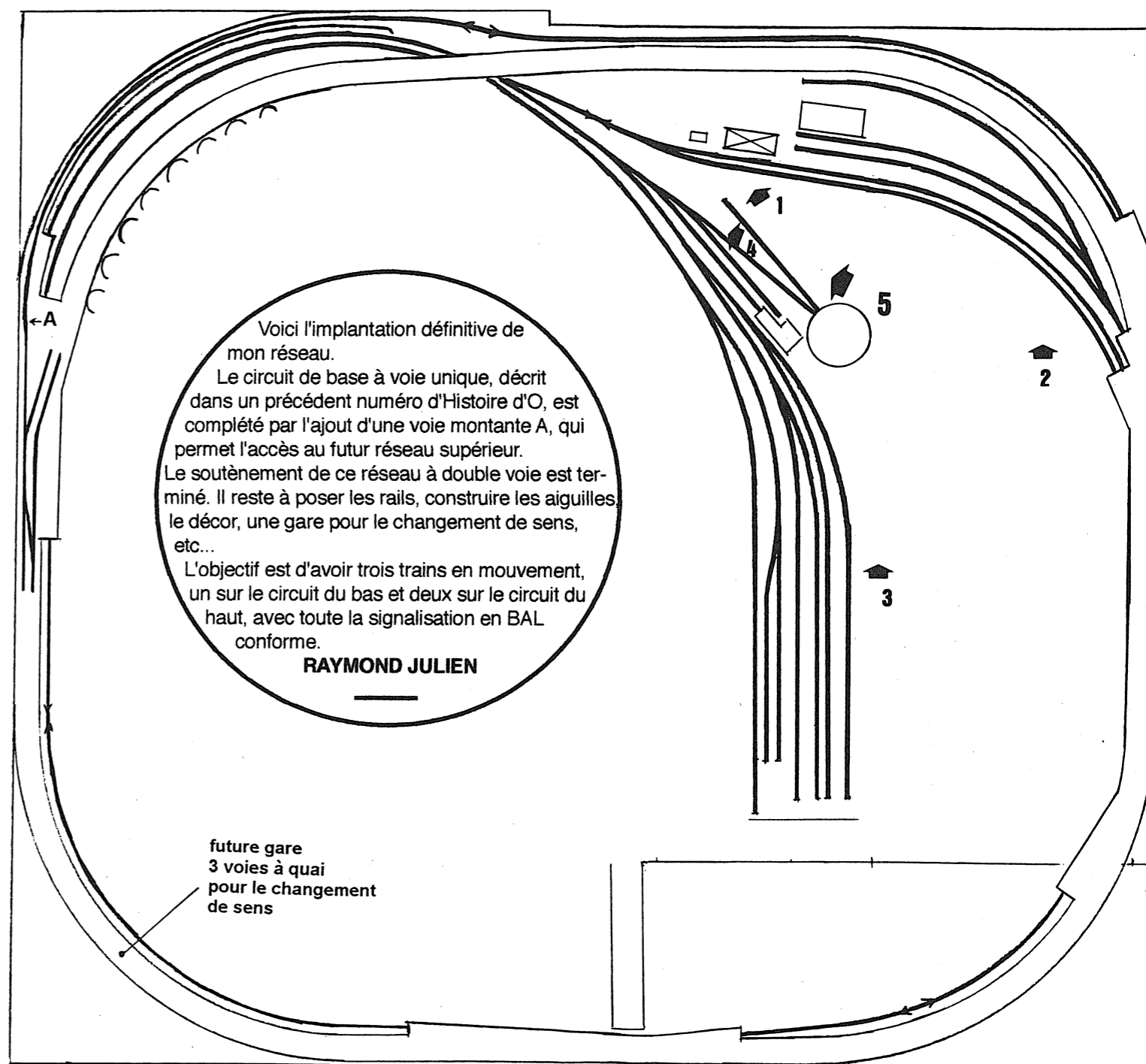
Francine, Jean-Michel Vaugouin, Raymond Julien, Jean-Pierre Bechet, Jacques Girard, Jean-François Nalet, Eric Roth-Hurbin, Roger Bersot, Jean-Pol Pruvost, Daniel Berthélemy, Jacques Visbecq, Michel Perrin, Louis Rouvière, Serge Viatte, Paul Boisson, Jean-Pierre Chevoppe, Jean Florin, Patrice Gavois, Guy Redon.

HISTOIRE D'O EST
IMPRIMEE PAR: L'
IMPRIMERIE ARTISTI-
QUE LECAUX rue des
métiers (ZA) 50110
TOURLAVILLE

HISTOIRE D'O
PARAIT LE 15 DES
MOIS PAIRS
(sauf en août)

RAÇONTEZ VOTRE RÉSEAU AVEC DES PHOTOS

LE RÉSEAU RAYMOND JULIEN



Le pays se développe. L'économie s'améliore. Les analyses des experts sont formelles : une nouvelle desserte ferroviaire est nécessaire pour désenclaver la région.

Dans le n° 54, H.d'O donnait le plan de développement prévu pour l'année

94. Il est dépassé. Les perspectives justifient une accélération des travaux. Raymond Julien ne perd pas de temps. Le chantier est mené à vive allure. Le réseau supérieur à double voie est en cours de construction. L'année prochaine H.d'O effectuera un reportage

pour son inauguration.

Raymond Julien est un battant. Mais il se trompe lorsqu'il nous présente l'implantation définitive de son réseau. Un réseau n'est jamais terminé. C'est tout son charme.

J.A.

RAÇONTEZ VOTRE RESEAU AVEC DES PHOTOS

LE RESEAU JEAN-PIERRE BECHET - LE PONT DU 15 AOUT 96

Ouf !

Il était temps !

L'architecte avait bien fait quelques croquis, et l'ingénieur de l'ouvrage d'art, donné son accord pour ce pont à deux arches.

Mais, ce fainéant de chef de chantier remettait chaque semaine l'achat des matériaux, sous prétexte qu'on allait sur l'hiver, qu'il était débordé, qu'il lui fallait sortir sa camionnette et je ne sais quoi encore !

Et, il faut bien le dire, aussi, les ouvriers n'étaient pas pressés de mouiller la chemise.

Ils s'étaient pourtant décidés à la veille du quinze août. Pour des raisons X, il avait été décidé que le pont serait en béton coulé dans un coffrage en ... latté.

Juste avant la réalisation, l'architecte s'avisa qu'un pont à trois arches serait, finalement, plus esthétique et pourrait peut-être se parer du qualificatif plus flatteur de viaduc !

L'ingénieur acquiesça et, aussitôt dit, aussitôt fait.

La coulée avait pris du retard et se fit, en fait, le 26 août, sous l'oeil expert du géomètre Roger Bersot, armé pour la circonstance de son grand niveau.

Le soir-même, le gros oeuvre était fini.

Pour le détail, la Compagnie attendra quelques mois. Elle ne possède, jusqu'alors, que quelques wagons et des locos en pièces détachées qu'elle nomme "kits". Et, de toutes façons, les rails sont encore dans leurs ... cartons.

Enfin ! Aujourd'hui on a les rails et demain (peut-être ?) le TGV.

J.P. Béchet

(15-8-96 ... Peut-être plus judicieux de ne pas préciser le siècle : 1896 conviendrait mieux à l'architecture)

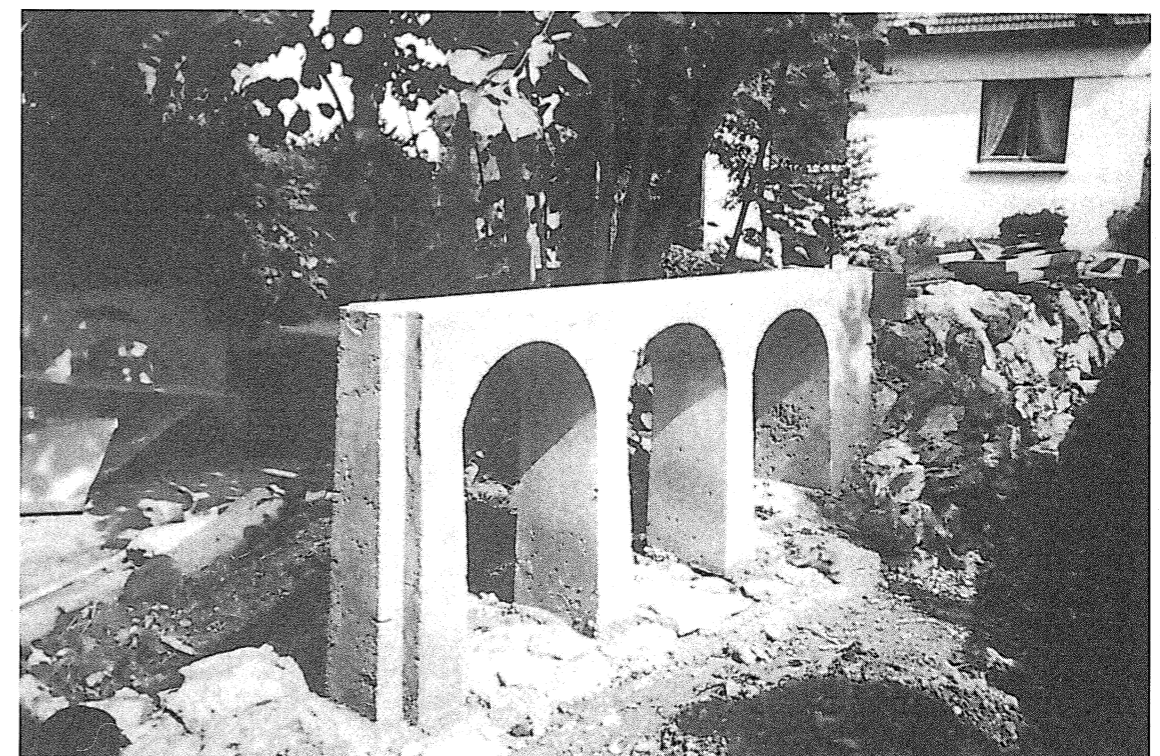
J.P. Béchet est connu pour ses signaux. Ils sont très beaux. On peut passer sa vie à construire des signaux ou des locomotives et ne jamais songer à un réseau. C'est monnaie courante. J.P. Béchet parlait souvent de son réseau de jardin. On n'y prenait pas garde. Depuis le temps !

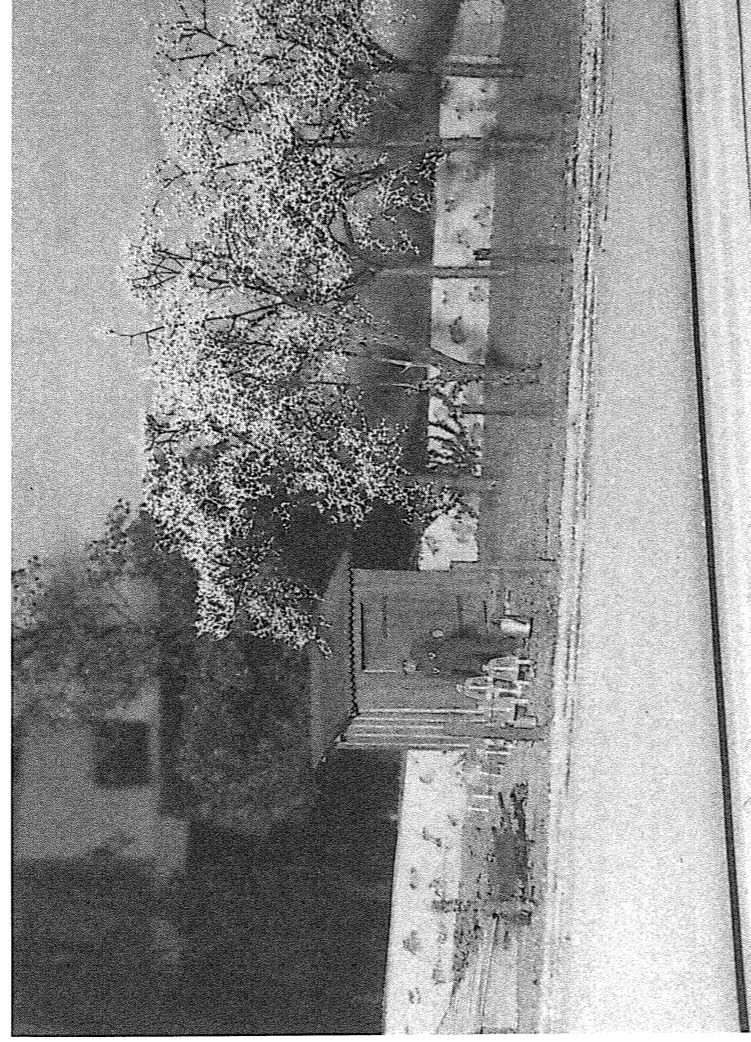
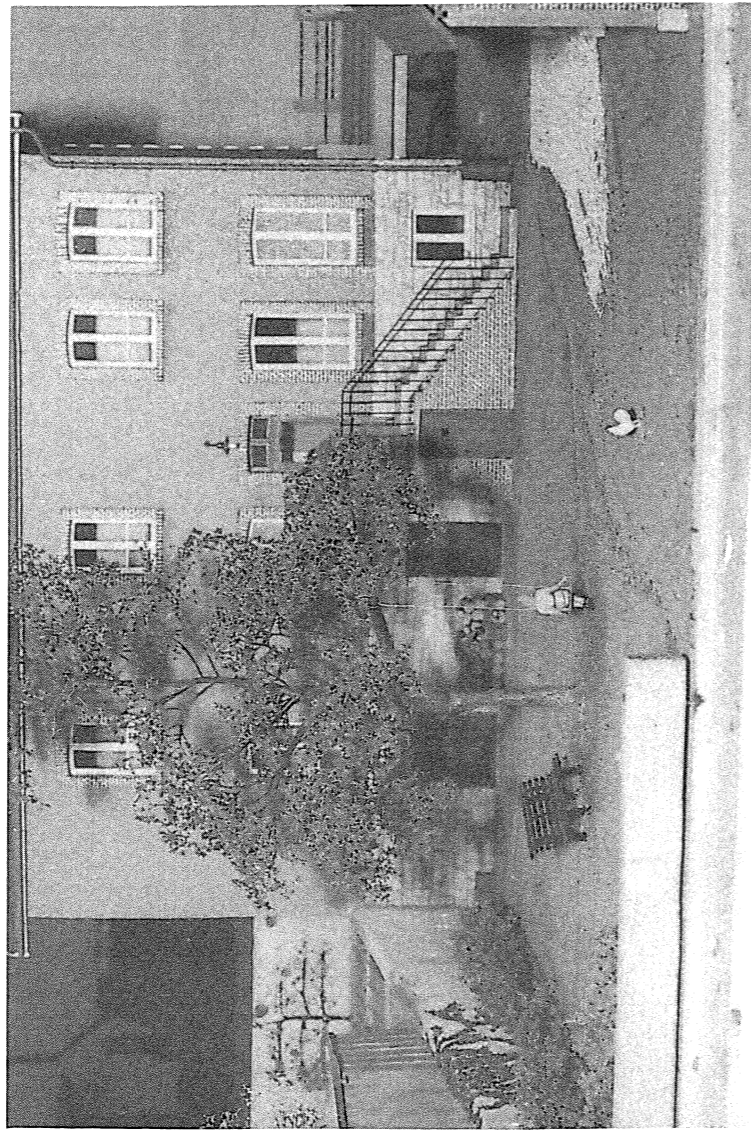
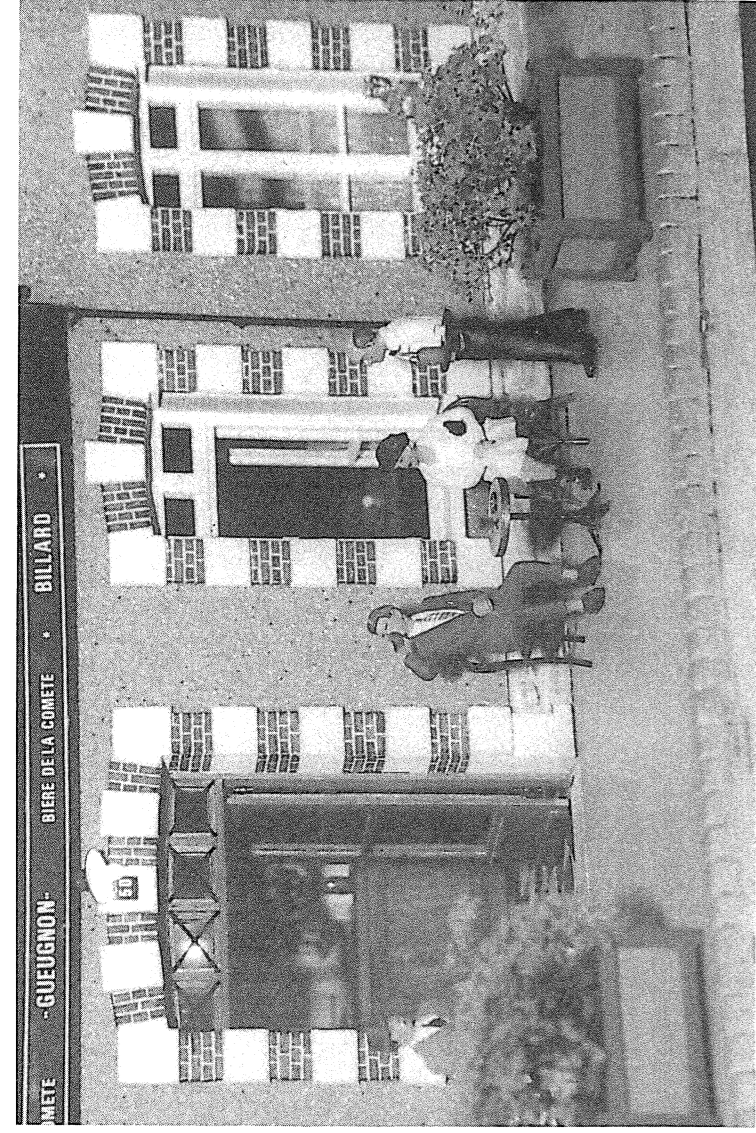
Certains prétendaient avoir vu J.P. Béchet lancé dans des terrassements. On ne savait pas si c'était pour profiler une plate-forme ou pour planter des pommes de terre. On ne voyait plus de signaux aux réunions du Cercle du Zéro. On se posait des questions. Manque de temps ou problèmes de santé ?

Soudain on a découvert les photos. Un viaduc venait d'être coulé. Roger Bersot confirmait : le réseau était bien commencé.

Mardi 3 décembre, à la réunion de Montlignon, on aura un nouveau sujet de conversation. A en oublier la tarte aux pommes !

J.A.





RAcontez VOTRE RESEAU Avec DES PHOTOS

LE RESEAU Jacques GIRARD

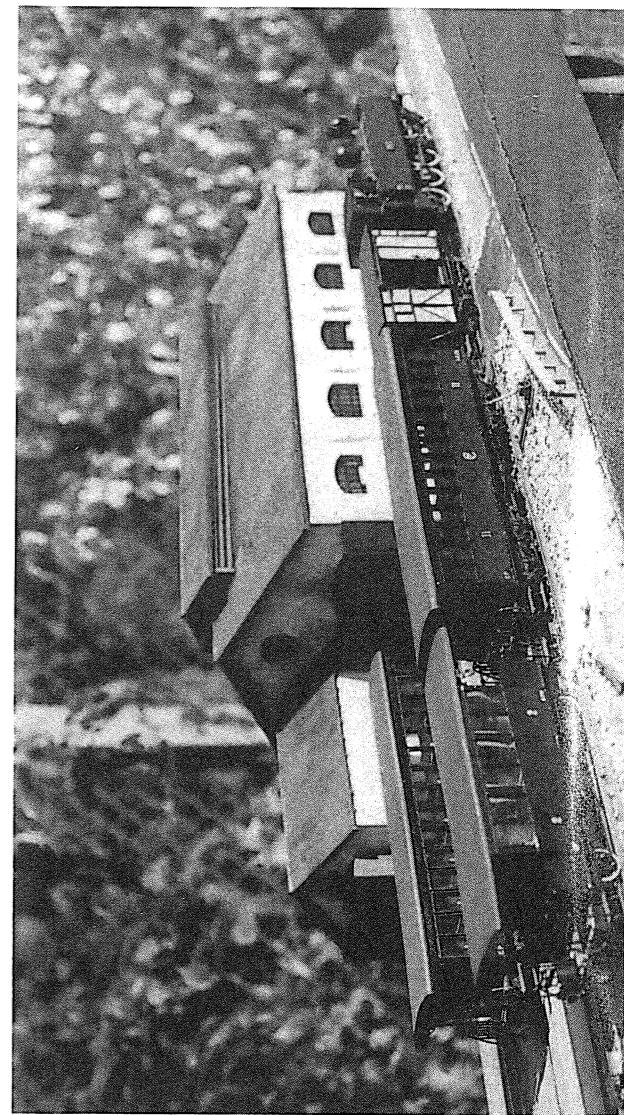
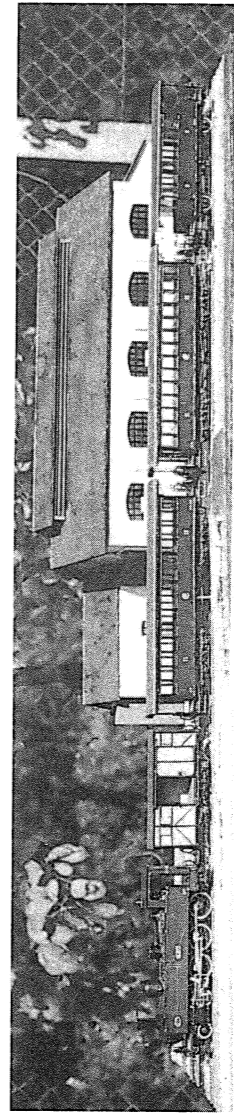
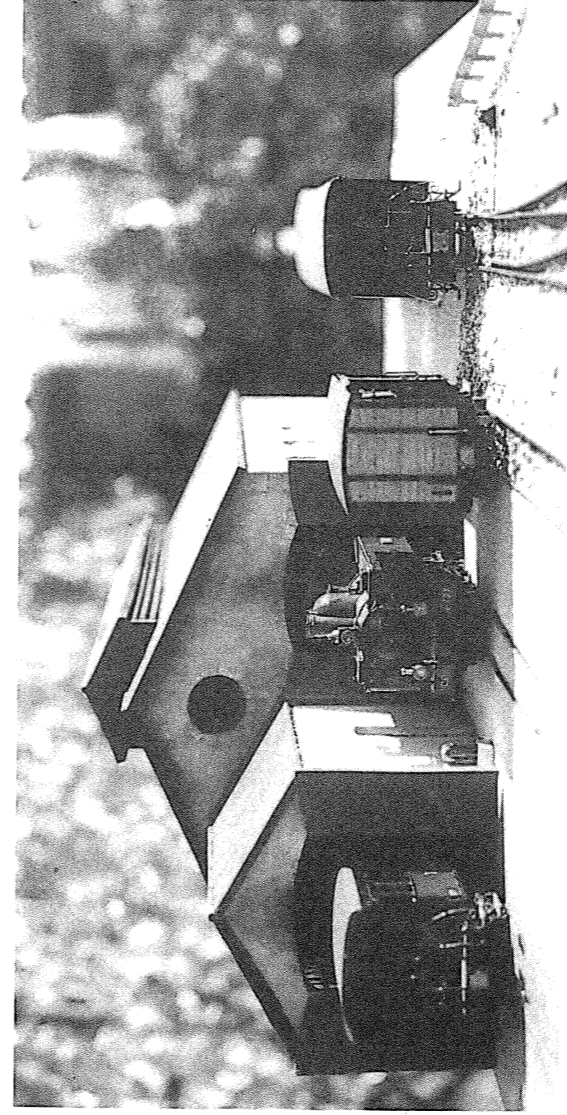
C'est une petite ville de la France profonde.

Le dimanche, on va boire un pot au café "GUEUGNON". La petite Elodie se balance à longueur de jour sous l'oeil d'un coq célibataire.

Le père Jules coiffe ses melons avec des cloches (réalisées dans des embouts de stylos à bille).

Bref ! On s'en ... quiquine. On attend l'ouverture de la ligne ferroviaire. Elle est en projet. Jacques GIRARD planche dessus nuit et jour. Nul doute que ce sera superbe. Les photos en sont les garantes.

J.A.



RAcontez VOTRE RESEAU Avec DES PHOTOS

LE RESEAU Jean-François NALET

Lorsque Picasso réalisa "Les Demoiselles d'Avignon", en 1907, il logeait dans un minuscule atelier au "Bateau Lavoisier". C'était la période des vaches maigres. Quand vint la période bleue, il prit l'habitude d'acheter des ateliers de plus en plus grands, pour loger une foule d'objets divers qui lui avalaient plu... Son chemin fut bientôt jonché de vastes demeures et châteaux débordants et devenus inhabitables.

J.F. Nalet entasse ses chefs-d'oeuvre dans un petit grenier qui coiffe sa villa. Son réseau est plus dense que le mé-

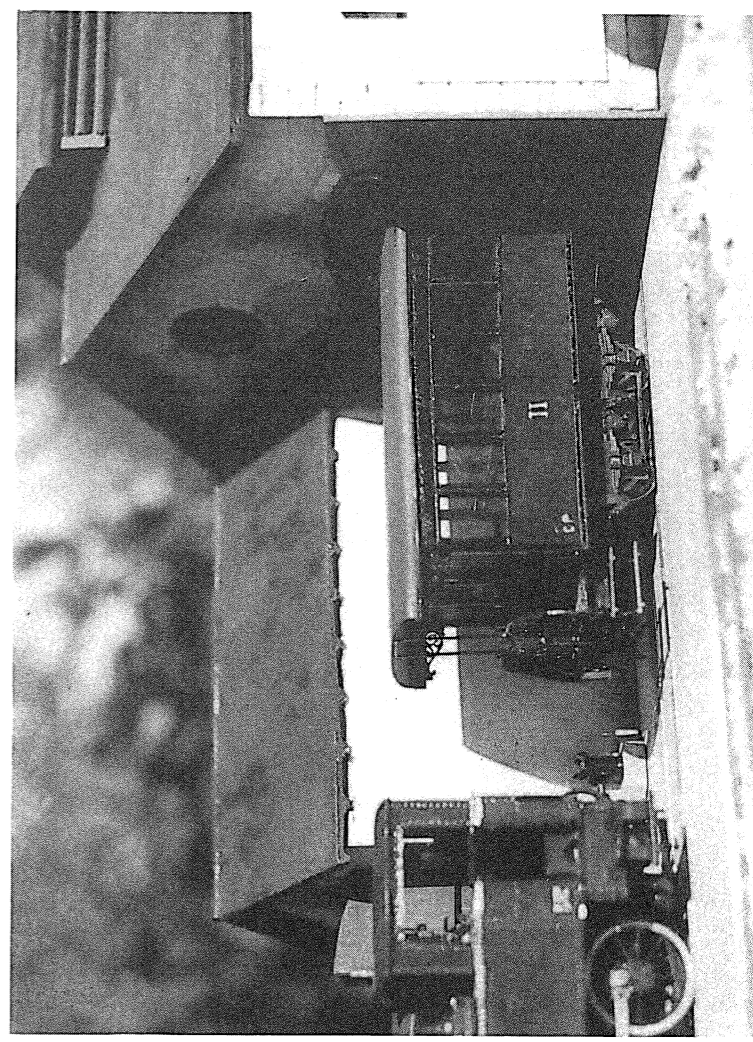
tro parisien. La saturation semble atteinte. On ne sait s'il envisage de déménager. Un château en Touraine ? Une gare désaffectée sur le PLM ? La rotonde à machines à vapeur de Charnébéry ?

Ces photos attirent l'attention sur une urgence. Ce réseau secondaire a été photographié dans un jardin encore ensoleillé. L'hiver approche. Les avenues deviennent violentes. Une décision s'impose.

Qu'en pensent les lecteurs ?

J.A.

(Voir H.d'O n° 52)

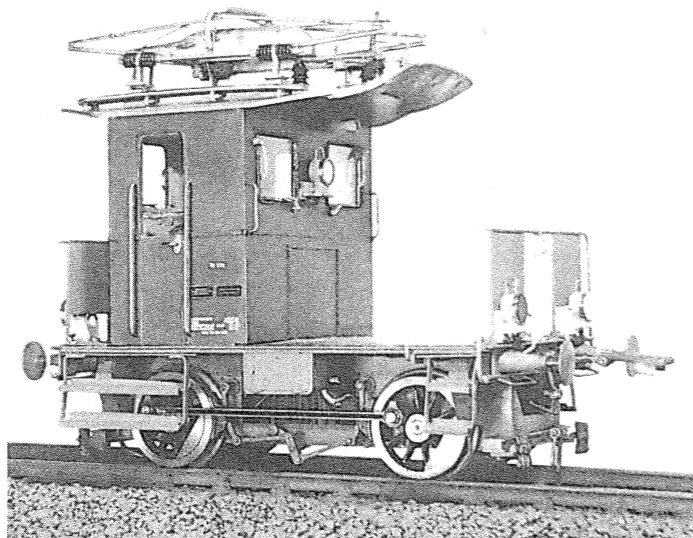


RAÇONTEZ VOTRE RESEAU AVEC DES PHOTOS

LE RESEAU Erich ROTH-HURBIN

Ce train sera à l'heure. Il roule sur une ligne suisse. Il traverse un tunnel. En Suisse il n'y a que des tunnels. La voie présente un devers. C'est une réalisation soignée. La loco a l'air superbe. On souhaiterait une photo pleine page. On souhaiterait plein de pages sur ce réseau d'extérieur. La petite motrice est tellement bien faite qu'on a un doute sur son échelle. On voudrait en savoir plus. C'est toujours pareil. On n'est jamais rassasié.

J.A.

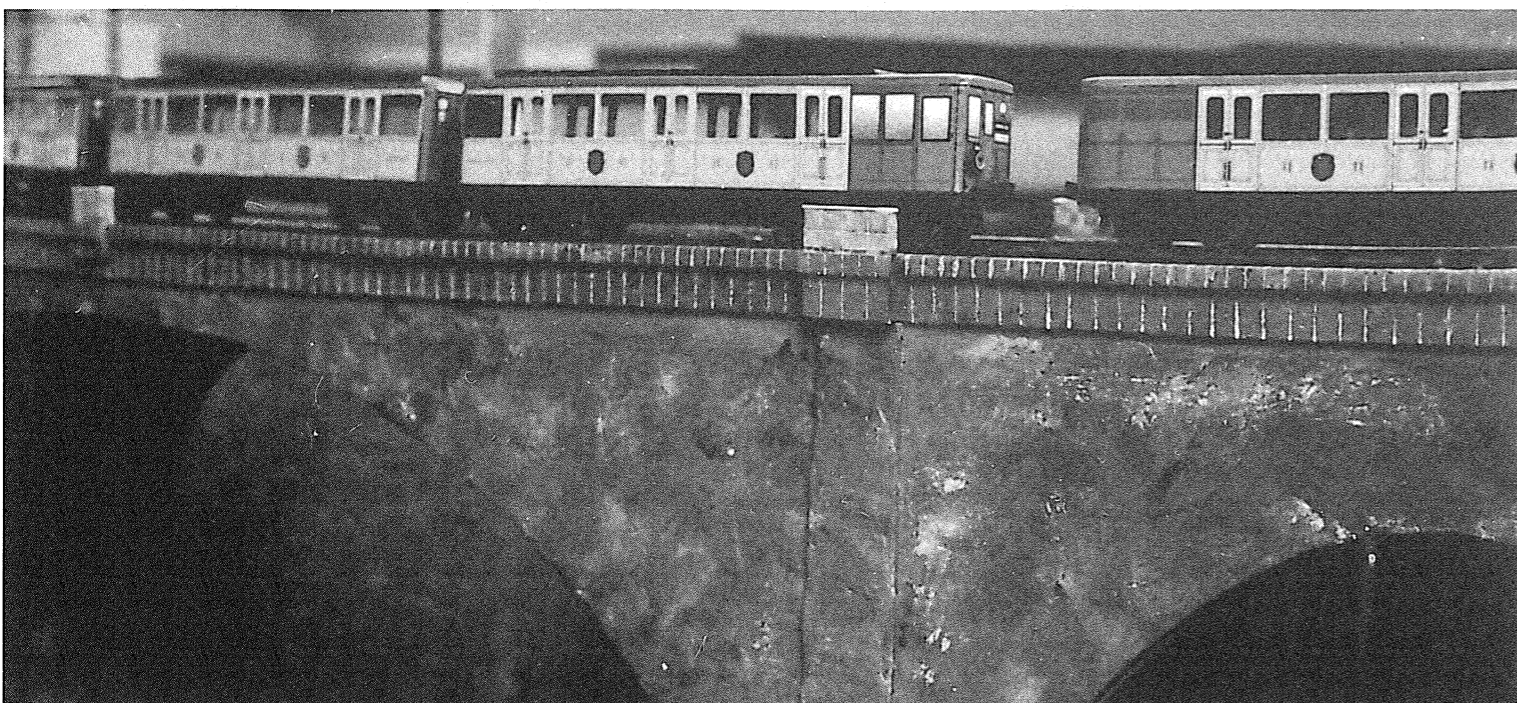


LE RESEAU Roger BERSOT

Le grand viaduc en courbe (comme dans tous les réseaux), n'a pas encore reçu les parements de pierre qui borderont les angles, ni les garde-fous qui s'aligneront sur 7 mètres.

Deux rames insolites du métro de la Cie. du Nord-Sud, se croisent. Il s'agit de matériel A.S. mis aux normes, organes de roulement, bogies, accessoires sous châssis, etc... Les motrices sont équipées d'un moteur Bülher.

Roger Bersot

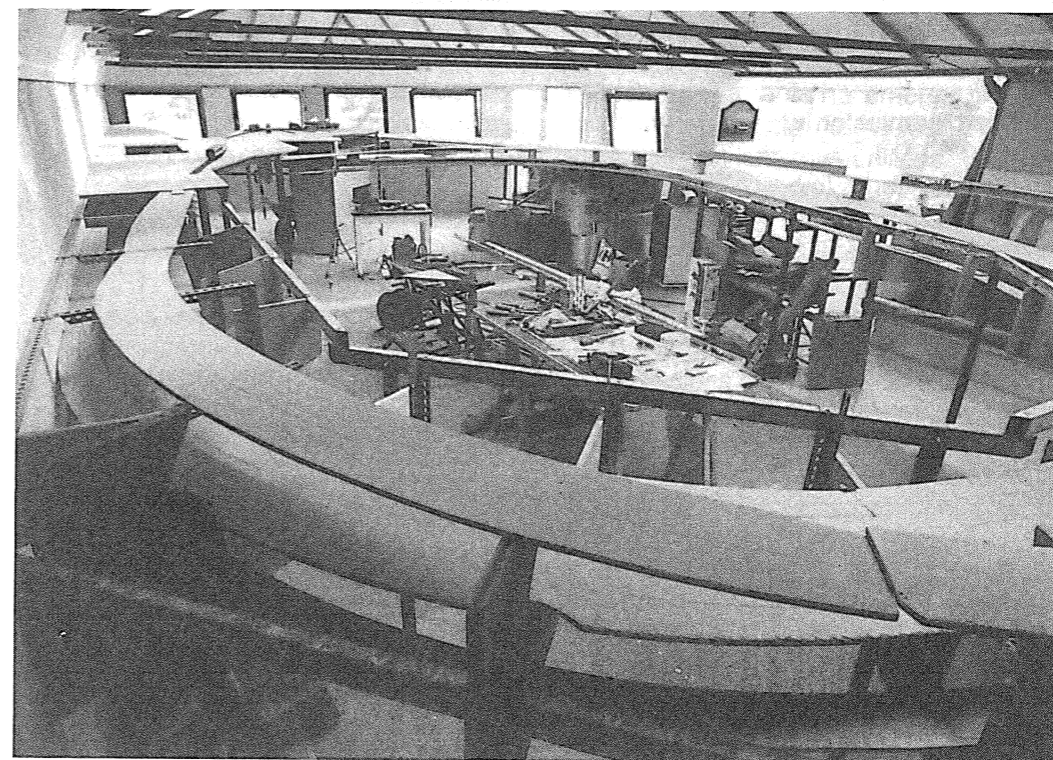


RAÇONTEZ VOTRE RESEAU AVEC DES PHOTOS

LE RESEAU Jean-Pol PRUVOST

Jean-Pol Pruvost entre dans un jardin. C'est un espace vide. Il y construit un immense bungalow. Il y ajoute plein de fenêtres pour une luminosité maximale. Un bungalow est aussi un espace vide. Il dessine un réseau, construit une infrastructure, découpe des planches, scie des tasseaux, boulonne des cornières, fixe les supports, visse, cloue, colle, transpire et se réjouit : son réseau prend forme, il occupe l'espace vide.

J.A.



LOMBARDI R & C 
Quality Models

SBB/CFF Be 6/8 III
Crocodile

Modèles en laiton
Echelle 0
pour les connaisseurs



Ce 6/8 III n° 14304 - 14308 : version d'origine (brun)
Ce 6/8 III n° 14307 - 14309 : période 1950 (vert)
Be 6/8 III n° 13307 : période 1965 (vert, à deux portes)

Lombardi Roberto & C. - Via Como, 9 - 20090 Cusago (Milano) Italie. Tél. (02) 903 903 71

LA 141 TA EMPM

DANIEL BERTHELEMY

(Voir H. d'O depuis le n° 65)
(Photos D. Berthélemy)

Support de chaudière, conduites d'admission et d'échappement.

Les caches de tuyaux d'admission fournis (pièces de fonderie) se rejoignent au centre de la machine, ce qui est faux. Il faut les refaire (laiton de 0,3) et permuter les couples du support de boîte à fumée pour que celui de l'arrière soit échancré au centre. Les tôles latérales et avant de ce même support sont munies de rivets photogravés bien trop gros (en réalité ce sont des vis !). Ils ont été refaits (riveteuse et poinçons N.W.S.L. chez Railway).

Les conduites d'échappement, quant à elles, ne sont pas fournies, ce qui occasionne un grand vide sous le tablier, derrière les marchepieds avant. Elles sont reliées aux cylindres par des brides carrées aux angles arrondis, munies de faux boulons et d'un ergot pénétrant dans le cylindre. Elles sont fixées au tablier par une vis cachée par le support de boîte à fumée (dans la réalité, elles traversent le tablier par une ouverture rectangulaire).

Porte de boîte à fumée.

Elle n'est pas tout à fait assez bombée, comme s'il s'agissait encore de réduire le porte-à-faux avant, mais tout de même acceptable. La main courante en arc de cercle, qui la surmonte, n'est pas présente sur toutes les machines, il faudra voir d'après photos, en fonction de la numérotation choisie.

Caisses à eau

On leur a ajouté :

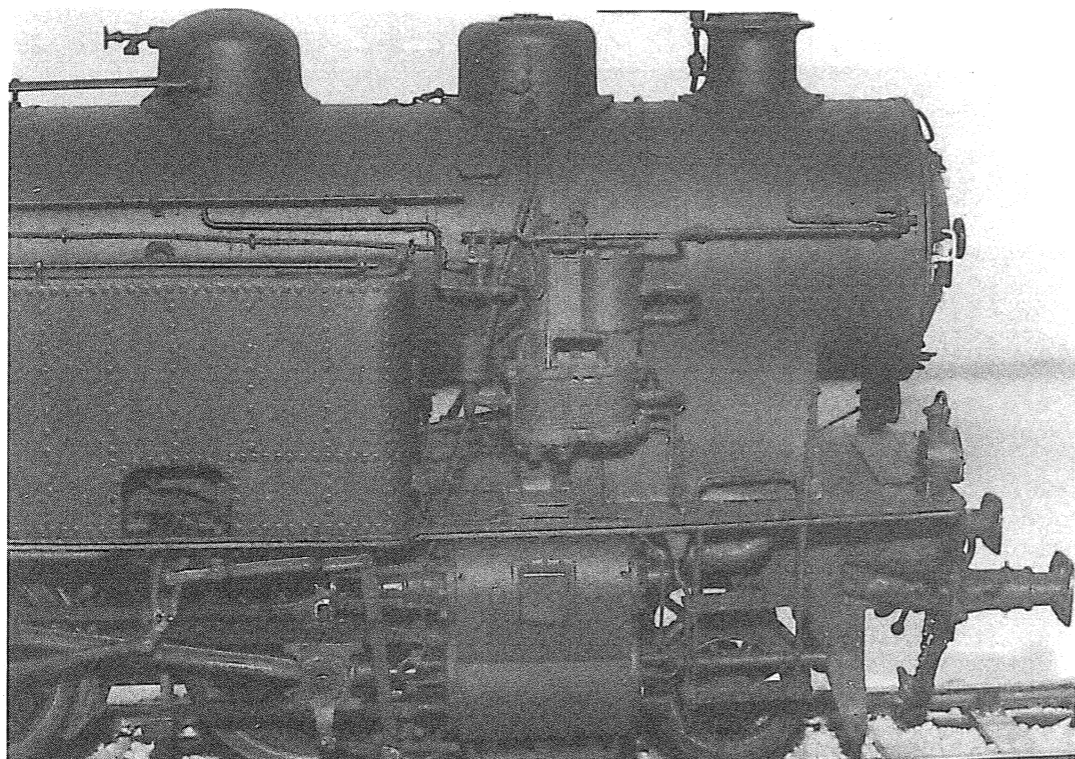
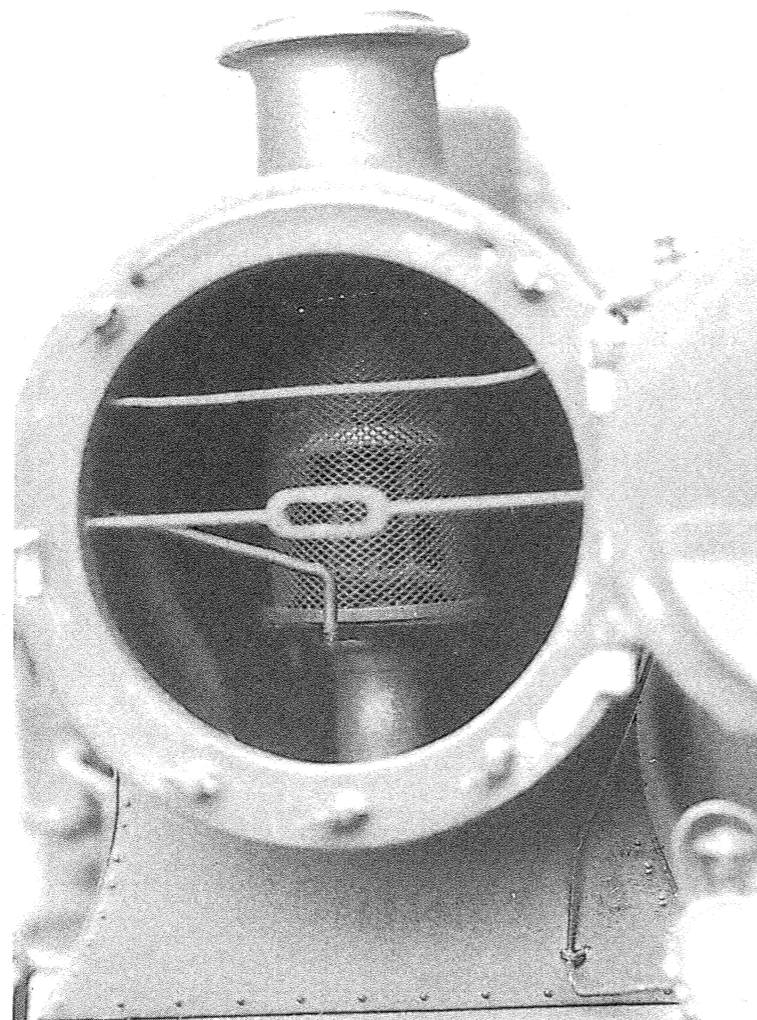
- * une tôle fermant la partie supérieure des échancrures du changement de marche. Ces tôles sont rivetées et se prolongent jusqu'à l'avant de la caisse à eau.

- * trois robinets de jauge du côté gauche, à l'arrière.

- * un graisseur tabatière à trois départs de chaque côté à l'avant.

- * un graisseur tabatière à deux départs, à côté de la barre de relevage.

Deux boulons par tirant, dont un seul fonctionnel). Cela impose de monter les caisses à eau avant la chaudière.



LA 141 TA EMPM

- * une rehausse sous les couvercles de prise d'eau (qui n'ont pas été rendus fonctionnels).

- * des tirants de renfort, qui se croisent à l'avant, sous la chaudière, fixés aux caisses par des plaques trapézoïdales arrondies et au tablier par des boulons M1 (boulons à l'ancienne de chez l'Octant. Deux boulons par tirant, dont un seul fonctionnel). Cela impose de monter les caisses à eau avant la chaudière.

Les marchepieds à l'avant de la caisse à eau gauche, sont respectivement à 10,5 et 20,5 mm du tablier.

Il y a deux positions possibles pour les anneaux d'élingue des caisses (voir, par ex. les T.A. 440 (5) et 447 pages 18 et 19 dans V.F. n° 23) et deux anneaux par caisse : ceux de l'extérieur sont bien visibles sur une photo de T.A. anonyme, p. 5 de La Vie du Rail, n° 1179.

Les vis de fixation des caisses ont été remplacées par des vis à tête fraisée plus discrètes.

Enfin, courent au dessus des caisses, le long de la chaudière, puis descendent du côté intérieur de la face avant, les deux tuyaux d'injection d'eau pour la marche à contre-vapeur.

Cabine et soute à charbon (extérieur)

Les rehaussements de la hotte à charbon sont trop basses, comme si une fois de plus on avait voulu atténuer le caractère massif de l'engin. Il a fallu les refaire, et on a représenté un modèle récent aux pattes soudées bordées au sommet d'un demi-rond.

(5). Encore une machine non standard qui a fini sa carrière avec une (ou deux ?) caisse à eau et une hotte à charbon soudées.

De part et d'autre des mains montoires, on soudera trois boules destinées à être placées au sommet de telles mains (pièces K.Z.).

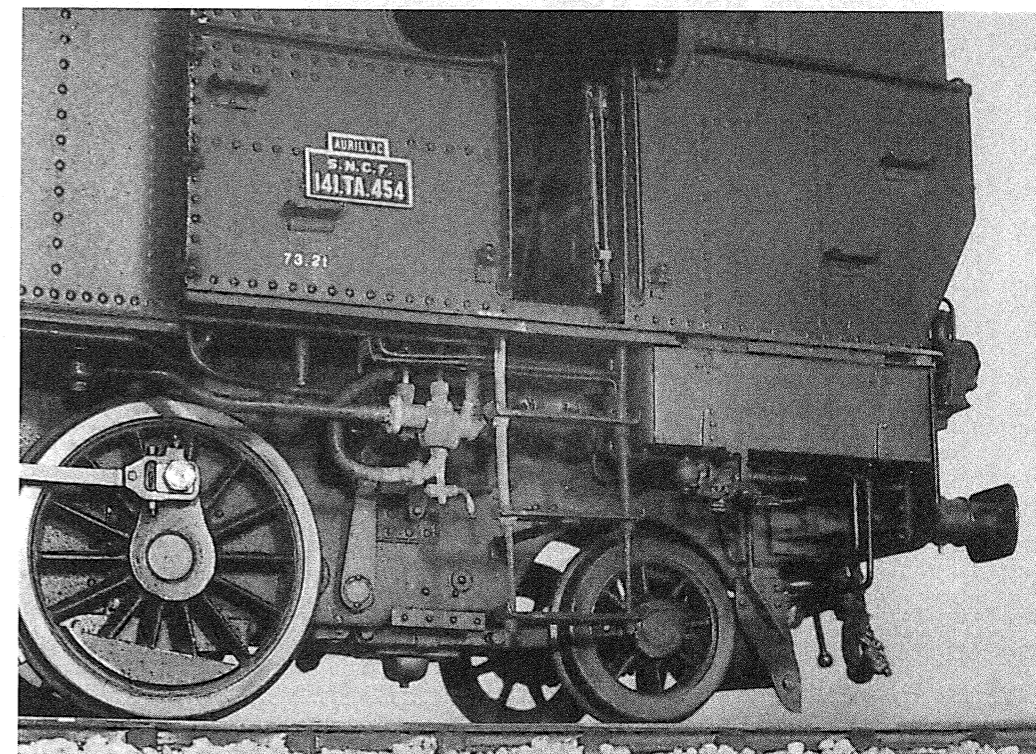
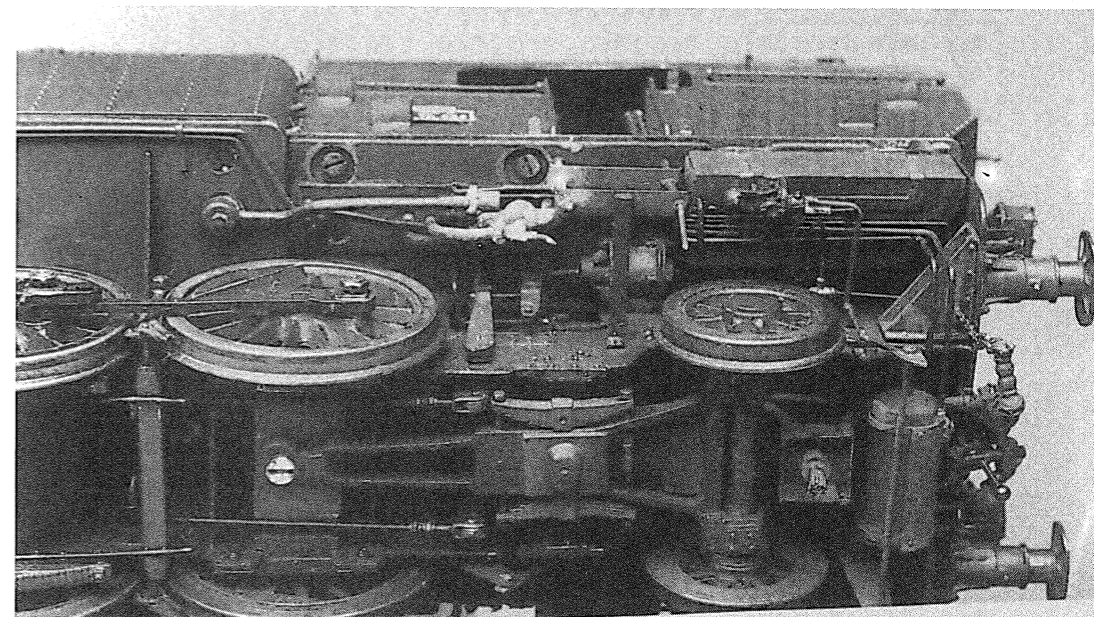
Du côté droit, on placera, si nécessaire, le tuyau d'alimentation en acétylène de la lanterne arrière droite. A ce propos, ma machine est munie de deux lanternes unifiées SNCF à pétrole à la place des lanternes à acétylène. Disons que le générateur est provisoirement en panne ... en attendant que je m'attaque à leur fabrication (ou mieux, que J.C. Ragot s'en charge ...)

Les grilles des hublots ont perdu la moitié de leurs barres, comme

sur la plupart des machines en service, semble-t-il. Certaines machines n'avaient plus de grilles.

Le toit a été évidé à l'emplacement des orifices d'aération, ces derniers ayant été munis de trappes fonctionnelles. Il a aussi été percé pour le passage de la soupape de sûreté du chauffage.

Le charbon est du vrai charbon. Il est normal que la charge déborde un peu sur le toit de l'abri. Les briquettes proviennent de chez Gécomodel. Je ne sais pas si on utilisait des briquettes d'Aniche au S.O. mais elles sont si jolies ! ... On y gravera deux traits du côté ...



LA 141 TA CPM

opposé à l'inscription. On consultera plusieurs photos pour leur donner une disposition vraisemblable. J'ai utilisé un morceau de polystyrène extrudé travaillé au fer à souder comme support.

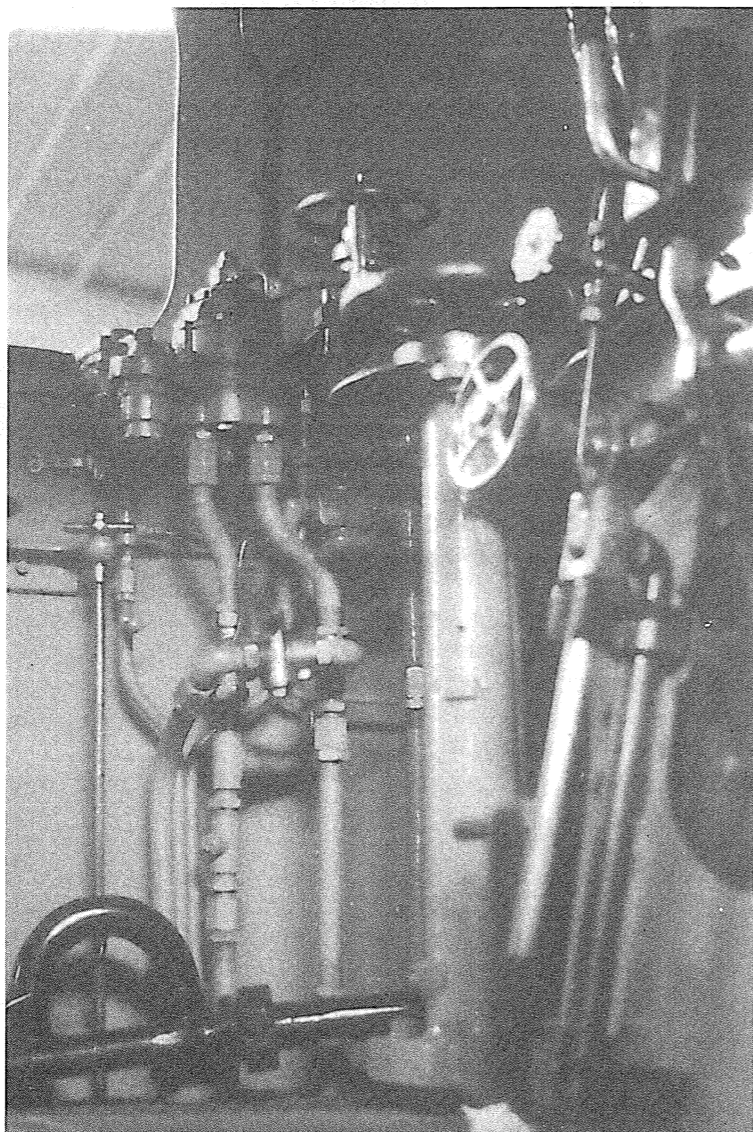
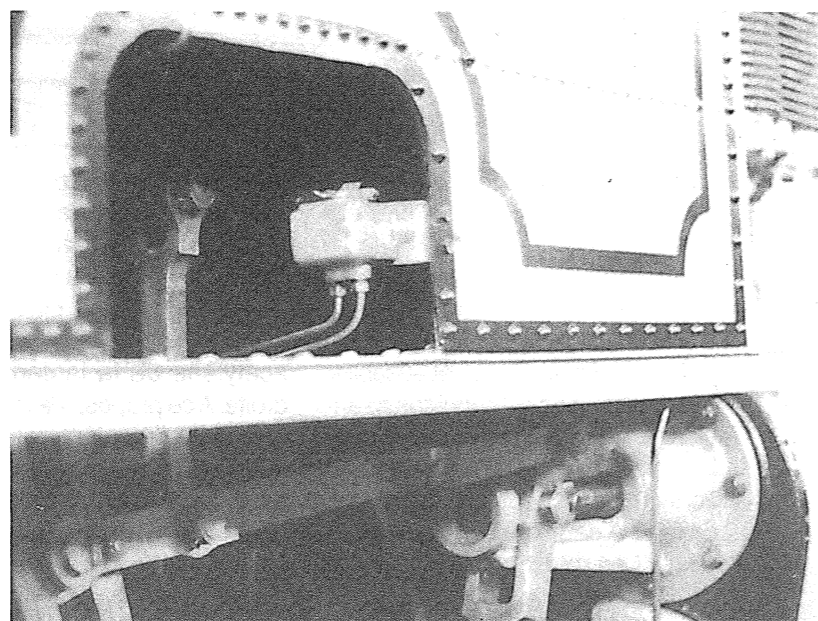
(A SUIVRE)

La 141 TA de Mulhouse

Graisseur dans l'échancrure de la caisse à eau droite

Intérieur de l'abri côté gauche. Voir le texte pour les commentaires. Le tuyau noir horizontal en bas, est le refoulement d'eau de l'injecteur

Secouette et volant de commande du jette feu



Atelier du Château d'O

DU BEAU MATÉRIEL ECHELLE "O" ET 1/22,5 - MALLET VIVARAIS - 140 C - 141 R - VOITURES VOYAGEURS - ENTièrement FABRIQUÉ EN SEINE - ET - MARNE

63, rue du Plessier à Villaré - 77 730 CITRY sur Marne
Tél. et Fax : 01 60 23 72 68
Catalogue contre 10 timbres poste à 3,00 FF ou en coupons réponse internationaux

LE GUIDE DU ZERO

ATELIER 43
11 avenue des frères Lumière
69410 CHAMPAGNE AU MONT D'OR
Tél. 78 35 42 66
Kits matériel roulant - Pièces de rechange pour tin plate "O"
Catalogue contre 8 timbres à 2,80 F.

141-TA • 141-P • 030 TB
KITS dispos Montages KITS Montages KITS dispos Montages
En préparation : voitures OCEM (FL - RA - Fourgons)
Kits bruts Décolletage à façon - Ressorts
Renvois d'angle Photogravure
Bandages de roues isolées jante
CMPM - 16, rue de Washington - 27000 EVREUX - FRANCE
(16).32.28.26.79

CERCLE DU ZERO
Secrétariat :
63 rue des Polytres
13013 MARSEILLE

HUET
Les Cahiers du Modelisme
Abonnement 1996
160 F
HUET - 5 rue des Anciens Combattants
F59175 TEMPLEMARS - Tél : 20.95.10.59

JCR S.A.R.L.
MODELES REDUITS JCR
La Petite Hütte - 47230 LAVARDAC
R.C.S. 324949031 NERAC

J.M.G.
76. RUE DE BEAUJARDIN
37000 TOURS
DES TRAINS EN "O" POUR VOTRE PLAISIR
CATALOGUE AVEC EN CART COULEURS
CONTRE 50 F

RPI 10 rue d'Eschborn - 91230 MONTGERON (01 69 03 63 80)
Wagons VOIE NORMALE ET ETROITE Batiments Voitures VOIE ETROITE
Batiments et ouvrages d'art en plâtre pour voies normales et étroites
Garage automobiles, atelier, façade d'immeuble
Réalisation d'appareils de voie spéciale à la demande
CATALOGUE ET TARIF ENVOYES SUR SIMPLE DEMANDE

KIT-ZERO
7 rue Villebois-Mareuil - 93270 SEVRAN
Tél. (1) 43 83 52 87
PIECES DETACHEES
BOITES DE CONSTRUCTION
ROUES, MOTO-REDUCTEURS
CATALOGUE CONTRE 10 TIMBRES

LES LOCOMOTIVES A VAPEUR ARTICULEES ET SEMI-ARTICULEES

(Voir H.d'O n° 64 & 66)

D) Présentation.

Celle-ci peut s'avérer très délicate. Les "hybrides" ou les engins de conception transitoire, peuvent être expliqués entre leurs "deux parents", ou définis après avoir montré les caractéristiques, les points communs et les différences de ces deux parents. Nous avons opté pour la seconde solution, ce qui est plus didactique, mais moins plaisant pour un esprit cartésien, sans doute. On a parfois été contraint de parler d'un engin d'une autre famille car il y avait eu hybridation postérieure de celui-ci avec la famille objet de l'étude, alors que son examen devrait être effectué plus tard. Notons que les engins apparemment de transition ou hybrides peuvent avoir été conçus antérieurement et avoir eu deux branches de descendants, ou être nés de façon tout à fait indépendante, les concepteurs ne s'étant pas préoccupés des autres fabrications. Il peut y avoir, comme en zoologie, des "évolutions parallèles".

Il est cependant intéressant de comparer deux machines assez différentes mais dont le but est identique et qui ont un ancêtre commun, ou, au contraire, une descendance commune, puis des descendance avec diversifications et spécialisations ou adaptations, comme dans la nature.

L'examen et la comparaison des "concurrentes" est aussi révélateur, les ingénieurs ayant parfois été contraints de prévoir un engin mixant leurs qualités et destiné à éviter leurs défauts.

E) Renseignements.

En raison des imprécisions mentionnées, nous avons volontairement, parfois, écarté certaines données dont nous ne pouvions assurer l'exactitude :

a) dates de construction, mises en essai, affectation à un service normal ... etc.

b) effectifs : certains auteurs ne tiennent pas compte des derniers numéros des séries, même si leur ouvrage est postérieur à leur fabrication ou à leur circulation.

L'étude des numéros n'est pas un moyen infaillible, car on trouve des "trous" dans ceux-ci, aussi bien pour la construction ou la mise en route, que pour leur fin de carrière. c) puissances. L'uniformité du choix du type de puissance n'est pas non plus garantie (à la jante, indiquée etc.). Par un souci de logique, il nous a semblé anormal d'être plus précis pour certaines séries que pour d'autres, même si l'on était à peu près sûr des renseignements pour quelques unes.

Cependant, lorsqu'il s'agissait de types très particuliers et quand ces précisions s'avéraient indispensables ou utiles, nous avons essayé de les donner.

d) séries. Notons que certains auteurs passent sous silence des types entiers. Exemples : Garratt doubles 232, 240, 242, pourtant antérieures à la parution de leur livre.

Nous avons essayé d'être exact et d'indiquer l'essentiel en élaguant pour ne pas trop alourdir les textes.

f) Maquettisme. Les modèles réalisés ne donnent souvent que des indications approximatives, voire complètement fausses, surtout aux petites échelles. Par manque de documentation, de recherche, par simplification ou pour faciliter l'inscription en courbe, les artisans se contentent de construire, sans tenir compte des véritables articulations qui sont pourtant essentielles.

Ils traitent, la plupart du temps, des engins articulés, comme des Meyer-Kitson à deux pivots, même celles qui devraient être des semi-articulées !

Les machines que nous allons évoquer, ont deux points communs (sauf l'avant dernière pour

Une étude de
Jacques Visbecq

(a) l'absence de caisses à eau latérales, ce qui permet une chaudière de grand diamètre. (b) la distance importante entre les groupes, ce qui permet de donner de plus grandes dimensions au foyer et à la chaudière, ou parfois d'avoir une soude pour l'eau sous la chaudière.

Nous allons étudier successivement, dans le présent chapitre :

- A) La Garratt stricto sensu.
- B) La Fairlie modifiée (concurrente de la Garratt)
- C) L'Union Garratt ou U- Boat
- D) La Garratt de Nouvelle Zélande.
- E) La Golwe.
- F) Le projet Hanomag.
- G) Le type Hercules.
- H) Le projet américain de 1930 "Fairly type".

En annexe figureront quelques diagrammes pour comparaison.

On peut s'étonner de voir ici la "Fairlie modifiée", alors que la Fairlie stricto sensu n'a même pas été encore étudiée. Il nous a paru préférable de l'évoquer, car :

- 1) la Garratt leur ressemble trop, tout au moins pour un observateur superficiel.
- 2) les U- Boat et la Garratt de Nouvelle Zélande résultent, à la fois de la Garratt et de la "Fairlie modifiée". Elles ont été conçues postérieurement. Il semblait difficile d'attendre la fin des articles relatifs à la Fairlie (et aux Meyer-Kitson auxquelles ressemble plus la soit-disant "Fairlie modifiée"), pour évoquer les U- Boat et la Garratt de Nouvelle Zélande, qui ne peuvent décemment être classées ailleurs qu'avec les Garratt. Ce que, pour une fois, unanimement, tous les auteurs ont fait.
- 3) La Fairlie modifiée, en fait, est très peu Fairly. Dans un même esprit, la Golwe, parfois considérée elle aussi comme une Fairly extrapolée, a trouvé sa place ici. Africaine également, elle a correspondu à un besoin de raccourcir la Garratt, tout en conservant des caractéristiques et qualités de celle-ci.

(A bientôt et bon Noël !)

MERCI MICHEL

l'aéroport de Roissy, il transi-

tait entre avions et TGV. Son allure de trappeur canadien intriguait. On s'attendait à le voir tirant un traîneau de peaux de renards. On cherchait une meute de chiens Husky.

Je me suis informé. L'aventurier était peintre. Il quittait la France aux premiers froids et en revenait au printemps. Dans les réserves indiennes du Québec, il peignait des paysages de neige. Les pieds gelés, malgré un tapis de vieux journaux, les doigts gourds sous d'épaisses mitaines, il oubliait les rigueurs d'un climat extrême devant la beauté des forêts blanches.

Dans la soute à bagages d'un 747, un conteneur rapportait chaque année, non pas des peaux de bêtes, mais des toiles superbes. Je me suis fait présenter. L'homme, trapu, de petite taille, haut en couleurs, direct, franc de langage, m'a tout de suite plu.

Un jour d'automne, j'ai pris ma voiture. J'ai suivi l'autoroute jusqu'au Beaujolais. A la limite des vignobles, j'ai découvert un vaste château, un paysage coloré, et l'accueil chaleureux de sa femme, une aristocrate de vieille souche.

Le lendemain, j'ai longuement hésité quant à la toile que je voulais acquérir. Lui berçait mon indécision avec des musiques anciennes jouées sur son épinette.

Court moment de douce France. Plus tard, j'ai parlé d'Histoire d'O. J'ai évoqué une éventuelle photo d'un train dans la neige, une loco de l'époque de la "Ruée vers l'or", les pionniers ... Il n'a pas répondu. Les trains n'étaient pas sa tasse de thé. Les années ont passé. Je me suis éloigné de Roissy. Il a abandonné ses voyages au Canada. On s'est perdu de vue.

Dernièrement, un transporteur m'a apporté cette toile. Une vision artistique, personnelle, superbe, d'un convoi s'incrustant dans l'austère pureté des grands espaces blancs.

Un magnifique cadeau de Noël pour les lecteurs d'Histoire d'O.

Jacques Archambault

Michel Perrin - Artiste-peintre
Château de CHENELETTE
69430 BEAUJEU

MERCI MICHEL

À l'aéroport de Roissy, il transi-

*taît entre avions et TGV. Son allure de
trappeur canadien intriguait. On s'atten-*
dait à le voir tirant un traîneau de peaux
de renards. On cherchait une meute de
chiens Husky.

Je me suis informé. L'aventurier était
peintre. Il quittait la France aux pre-
miers froids et en revenait au prin-
temps. Dans les réserves indiennes du
Québec, il peignait des paysages de
neige. Les pieds gelés, malgré un ta-
pis de vieux journaux, les doigts gourds
sous d'épaisses mitaines, il oubliait les
rigueurs d'un climat extrême devant la
beauté des forêts blanches.

Dans la soute à bagages d'un 747,
un conteneur rapportait chaque année,
non pas des peaux de bêtes, mais des
toiles superbes. Je me suis fait présen-
ter. L'homme, trapu, de petite taille, haut
en couleurs, direct, franc de langage,
m'a tout de suite plu.

Un jour d'automne, j'ai pris ma voiture.
J'ai suivi l'autoroute jusqu'au Beaujo-
lais. A la limite des vignobles, j'ai dé-
couvert un vaste château, un paysage
coloré, et l'accueil chaleureux de sa
femme, une aristocrate de vieille sou-
che.

Le lendemain, j'ai longuement hésité
quant à la toile que je voulais acquérir.
Lui berçait mon indécision avec des
musiques anciennes jouées sur son
épinette.

Court moment de douce France.
Plus tard, j'ai parlé d'Histoire d'O. J'ai
évoqué une éventuelle photo d'un train
dans la neige, une loco de l'époque de
la "Ruée vers l'or", les pionniers ... Il
n'a pas répondu. Les trains n'étaient
pas sa tasse de thé. Les années ont
passé. Je me suis éloigné de Roissy. Il
a abandonné ses voyages au Canada.
On s'est perdu de vue.

Dernièrement, un transporteur m'a
apporté cette toile. Une vision artisti-
que, personnelle, superbe, d'un con-
voi s'incrétant dans l'austère pureté
des grands espaces blancs.

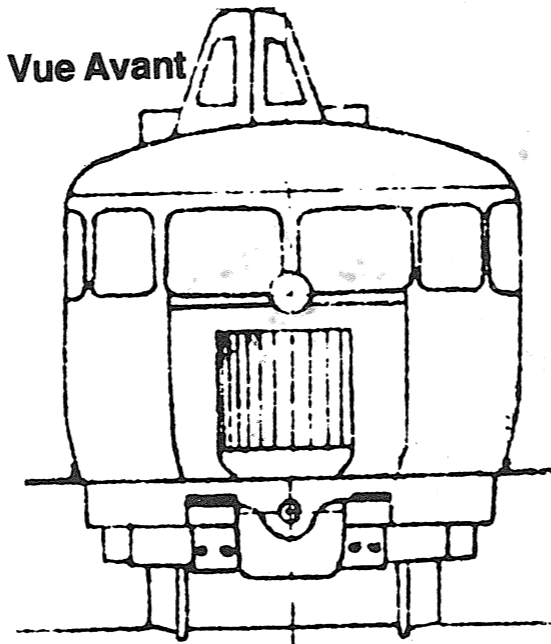
**Un magnifique cadeau de Noël
pour les lecteurs d'Histoire d'O.
Jacques Archambault**

**Michel Perrin - Artiste-peintre
Château de CHENELETTE
69430 BEAUJEU**

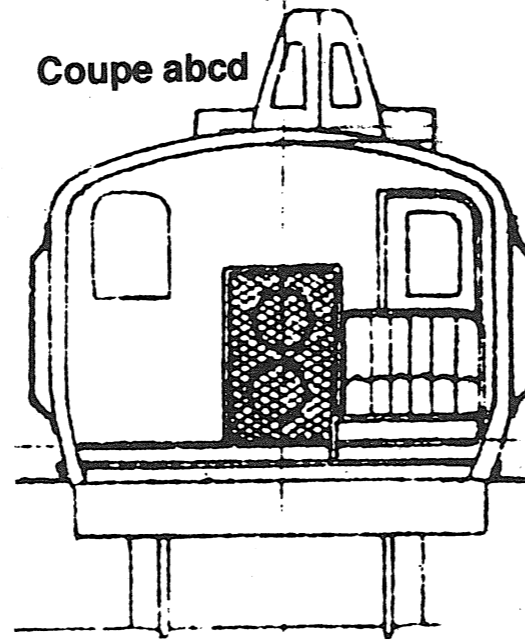


(Voir H.d'O n° 66)

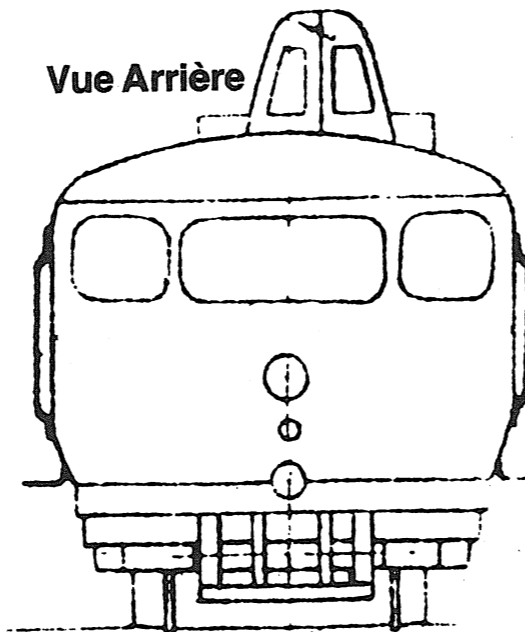
Vue Avant



Coupe abcd



Vue Arrière



1-1 - CHASSIS

Les longerons sont confectionnés dans du laiton de 15/10 au maximum. (Recommandation de Kit-Zéro, si on utilise ses pièces). Ils doivent être suffisamment rigides et lourds, car ce sont eux qui constituent l'assise et représentent une certaine partie du poids de la locomotive.

Deux options vous sont proposées : le châssis en trois parties et celui, plus orthodoxe, en une seule pièce.

Le châssis en trois parties, se présente de la façon suivante : la première supporte le bogie et les cylindres; la seconde, les roues motrices, et la troisième, le cendrier et l'injecteur Friedmann.

La première partie ne présente aucune difficulté si l'on se conforme exactement au dessin présenté : la distance intérieure entre les deux longerons doit être de 26, indépendamment de l'épaisseur choisie. Les positions des entretoises horizontales et verticales sont indiquées sur le dessin B. Pour plus de commodité le montage de la première partie sera fait après celui de la deuxième.

La deuxième partie présente aussi deux longerons, mais avec une largeur extérieure de 26; l'entretoise avant se présente en forme de Z, tandis que l'autre est plus simple.

La troisième partie ressemble à la poupe d'un navire, l'avant d'une largeur de 23 ou plus, suivant l'épaisseur des longerons, se réduit à l'arrière pour le débattement du bissel. Un décrochement à l'arrière recevra un dessous de tablier qui servira de support aux marchepieds et à l'injecteur.

Construire d'abord la partie du milieu. Pour ce faire, prendre deux bandes de laiton de 179 x 20 de l'épaisseur désirée. Les souder ensemble. Tracer la ligne AB (en gros tirets sur le dessin B, qui indique la hauteur au dessus du rail, des essieux moteurs et de l'axe des

tampons). Tracer les axes de symétrie des logements des boîtes d'essieux, en 28, 78 et 128, et tracer soigneusement le contour des parties à évider (la partie coulissante des boîtes Kit-Zéro forme un carré de côté 8). Pointer les emplacements des prises de courant à 22 du centre des essieux. La fente de 7 destinée à recevoir les supports de coulisses est à égale distance des 2 roues.

Maintenant à vos forets, scies et limes !

Quant aux entretoises figurées en traits pleins vous pouvez les remplacer par celles de provenance Kit-Zéro, si vous avez opté pour des longerons de 15/10.

Sinon, voici un moyen simple de fabriquer à l'écartement voulu celle qui est figurée sur le croquis B. Découper une bande de laiton un peu plus longue et un peu plus large que nécessaire. Faire un premier pliage à angle droit, dans un étau en s'aidant d'un marteau (inutile de frapper fort). A une distance inférieure à 20, tracer une ligne bien parallèle au pliage déjà exécuté. Recommencer la même opération pour ce deuxième pliage, qui doit être rigoureusement parallèle au premier. Tracer, avec une petite équerre des lignes perpendiculaires qui détermineront les largeurs convenables et qui doivent être distantes, quand elles sont parallèles entre elles, à 26 moins deux fois l'épaisseur des longerons.

L'autre entretoise, située à l'arrière, est constituée de deux plaques de laiton bien dressées aux cotes nécessaires à l'écartement extérieur des longerons à 26.

Pour le montage, séparer les deux longerons, étamer toutes les parties des longerons et des entretoises qui vont entrer en contact, assembler et amarrer solidement sur votre "marbre" toutes les pièces en utilisant votre équerre. Chauffer uniformément le tout avec un apport supplémentaire de soudure en fil, qui fondra au contact du métal chaud. Procéder par passes plus

ou moins rapides pour que la soudure fonde au contact du métal sans couler. Laisser refroidir.

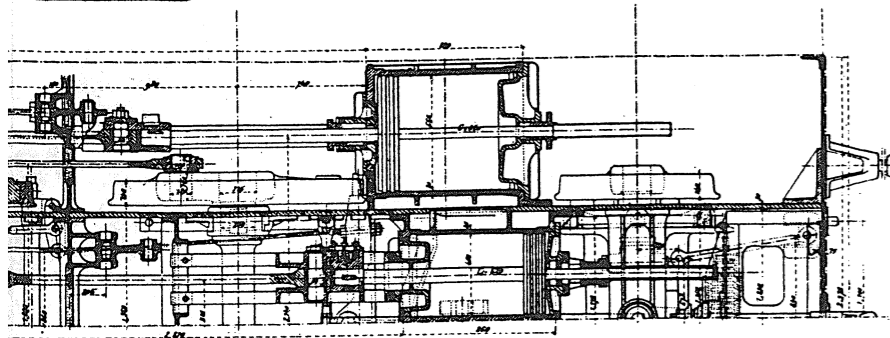
Passons à la construction de la 1^{ère} partie. La première et la troisième sont vissées sur la partie déjà construite par des vis de 2. Aucun jeu ne peut être toléré et l'alignement de la partie haute ne souffre aucune concession.

Découper deux morceaux de laiton, de préférence de même épaisseur, aux dimensions de 100 x 30. Dresser la partie arrière et percer à 1 à l'endroit des deux vis. Reporter les perçages sur les longerons de la 2^{ème} partie et visser avec des vis de 1. Tracer sur les pièces brutes, la prolongation de la ligne AB, et toutes les lignes nécessaires à la confection de cette partie, conformément au dessin.

Pour la partie arrière, refaire les mêmes opérations. Ici, la difficulté consiste à cintrer les longerons pour faire passer la largeur hors tout du châssis, de 26 mm à 14 mm (Voir le dessin 1-1, châssis).

On peut faire fi de tout ce qui précède et confectionner les longerons d'une seule pièce; ce qui donne encore deux options : faire l'arrière en les cintrant pour arriver à l'écartement de 14, ou bien maintenir l'écartement initial de 26 et laisser le passage de la roue du bissel. Cette dernière solution est la plus usitée, même chez les fabricants réputés.

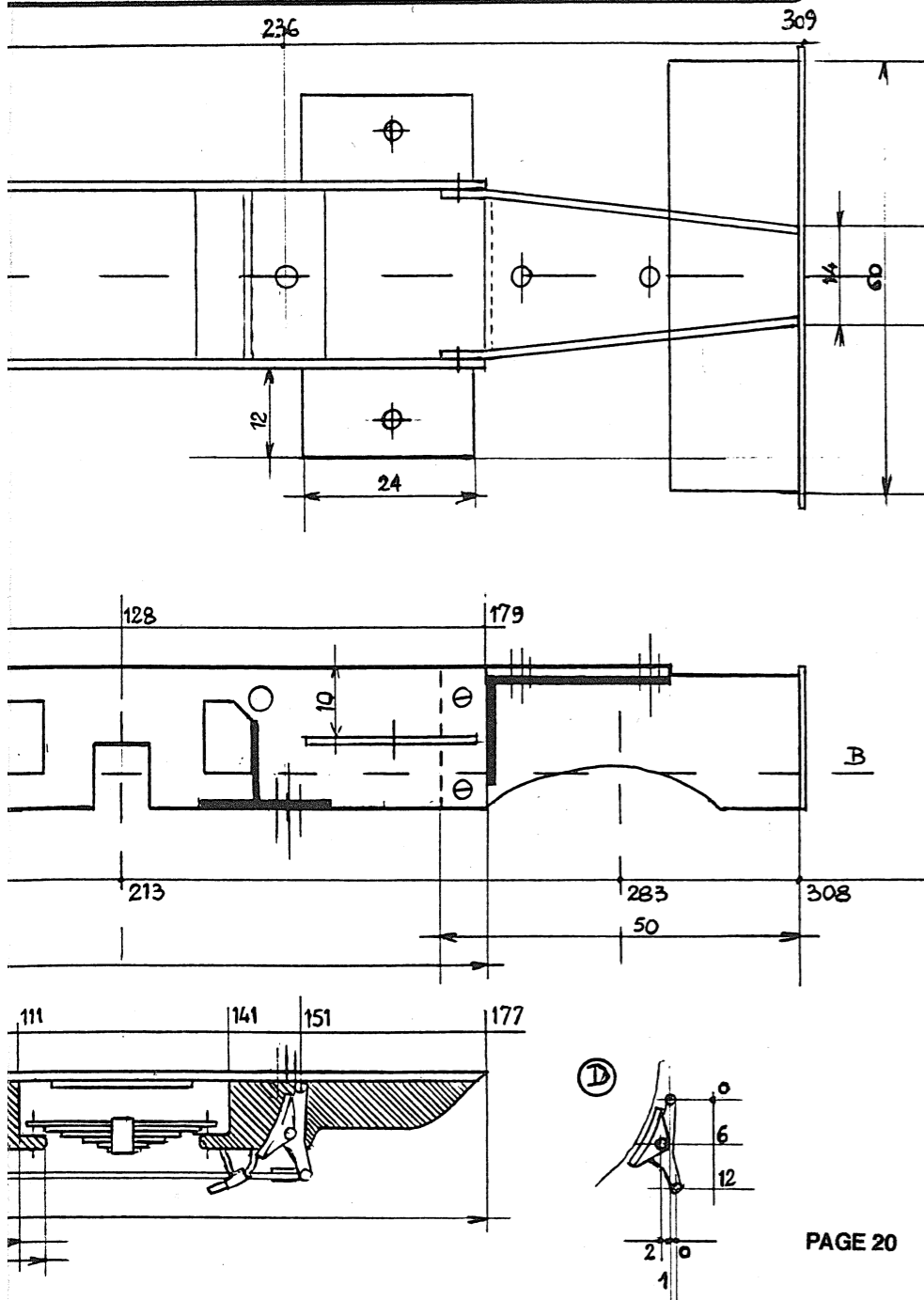
Le fond du châssis supporte le prolongement vers le bas des longerons réels, les ressorts de suspension des essieux moteurs et l'arrière des tuyères de sable. Il se compose d'abord d'une plaque de 10/10 de 177 x 26, fixée par deux vis sur la partie basse de chacune des entretoises d du châssis. La première est une vis de 2 et la deuxième une vis de 3 qui sert de pivot au bissel. Veiller à ce que les bords soient bien alignés avec les longerons. (A SUIVRE)



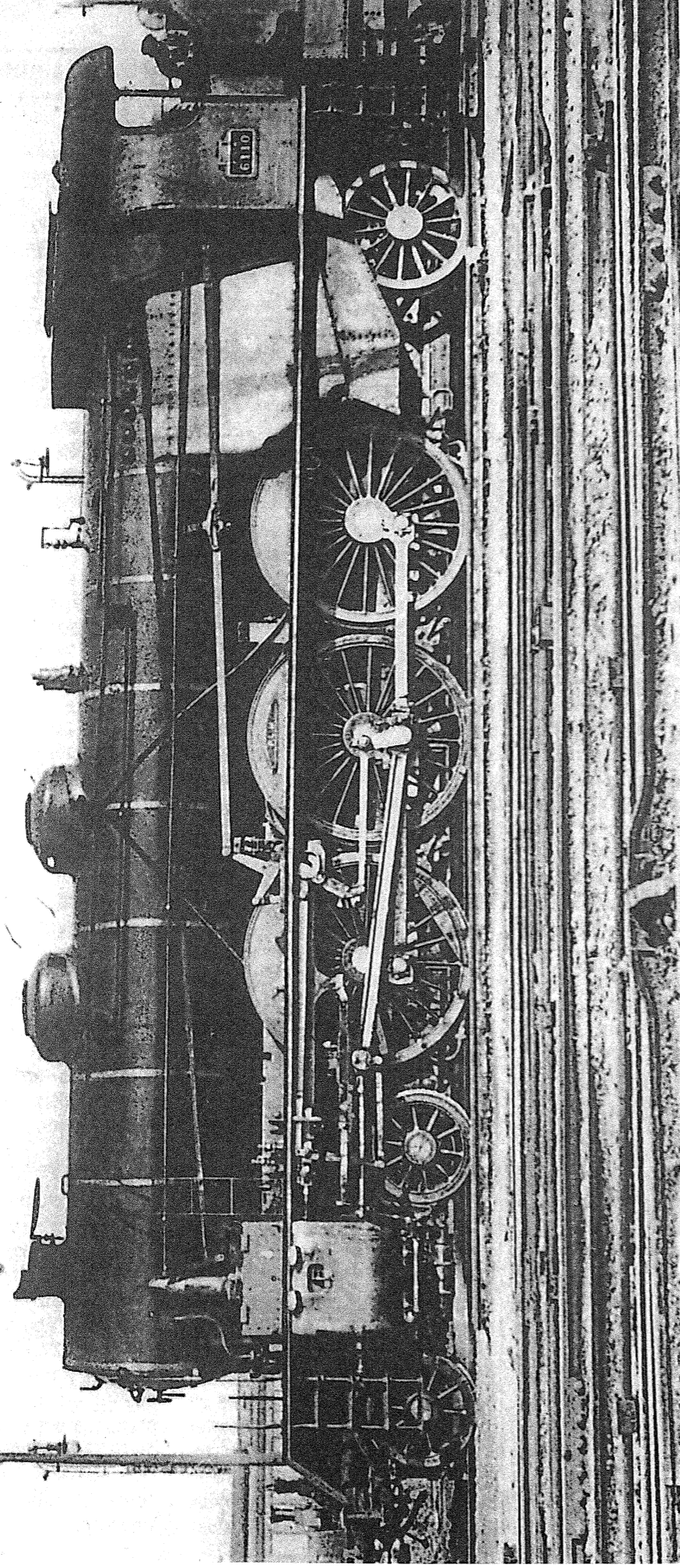
tée et peinte. Autour de nous, il y avait beaucoup de monde. Des amis, pas en sont restés bouche-bée! J'ai eu peur. J'ai failli prendre un tisonnier pour être imprudent de poser ta machine au milieu des assiettes et des verres. Un modération.

on. Cela a jeté un froid. On a pensé à Picasso continuant ses recherches Et à bien d'autres. Un artiste, ça ne s'arrête pas. tu es trop jeune pour songer à la retraite.

Jacques Archambault



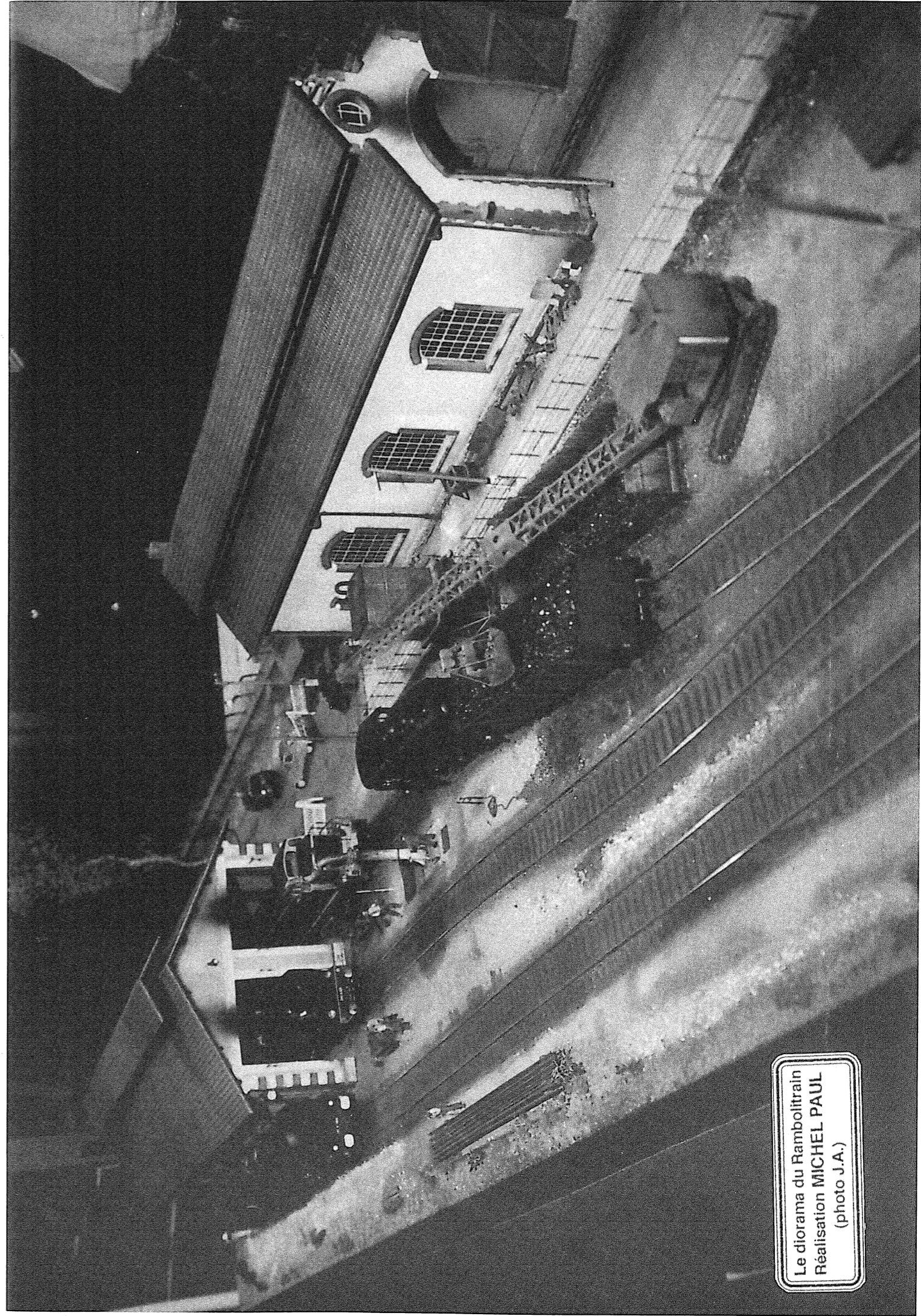
121. LES LOCOMOTIVES FRANÇAISES (P.-L.-M.)



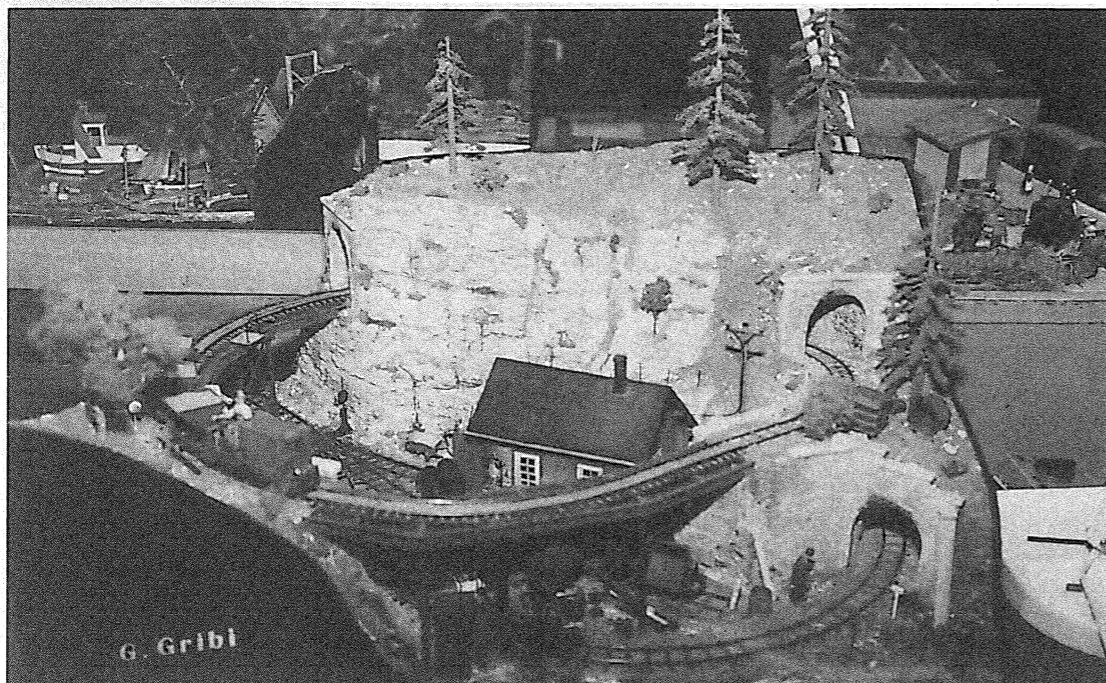
F. F.
PARIS

Machine n° 6110, à surchauffeur Schmidt, 4 cylindres égaux, tiroirs cylindriques, 3 essieux accouplés, bogie à l'avant et essieu porteur à l'arrière, 2^e type « Pacific » pour trains rapides lourds (Série 6102 à 6171, construite en 1911-1912).

Arché H. F. Jauno



Le diorama du Rambolitrain
Réalisation MICHEL PAUL
(photo J.A.)



(Au GEMME on adore les micro-modules très tourmentés. Ici une réalisation de G. GRIBI)

Vous les voyez arriver à **EXPOMETRIQUE**, un peu voûtés. Ils sont vraiment las, désabusés et amaigris. C'est l'air du temps. Ils achètent un ticket et ils se redressent.

C'est l'exposition du **GEMME**. Elle est animée par des scouts dont la devise est "toujours prêts". L'accueil est vivifiant. On ne demande pas de profession de foi, seulement de savoir jouer des coudes : les allées sont noires de monde. Les endroits où l'on s'amuse doivent être rares.

Il y a de plus en plus d'artisans. Surtout des Anglais. Sans doute grâce au Tunnel. On compte quelques absents : **Gillard, Huet, CPM, Brocard, La Compagnie** ... La date ne devait pas leur convenir. Dommage. On risque de les oublier.

On s'attroupe devant le stand **J.C.R.** Il y a la nouvelle grue Bondy. Elle a beaucoup d'allure. Le dépôt s'est agrandi. Les voies sont encore plus noires de charbon. La CC pivote sur le pont tournant. Il y a des aller-retours. C'est passionnant. Des mains nerveuses signent des chèques. Une 230 K est annoncée. Elle sera aussi belle que ses aînées. Elle agrémentera des loisirs balisés par 8 sets à 1700 F. De nouveaux chèques sont signés. C'est la fièvre du samedi soir.

Au stand **A.C.O.** on admire la toute nouvelle 140 C. Les kits sont prêts. Il faut aller les chercher en Seine et Marne. On est un peu déçu. On espérait un livraison à Expométrie. ACO n'a pas trouvé de camion pour les transporter. Le week-end, les poids lourds sont indésirables. On se console : la machine est bien belle malgré un prix inférieur au SMIC. On en reparlera dans les colonnes d'H.d'O.

Au stand **KIT-ZERO**, l'ambiance est hautement intellectuelle. Le vocabulaire un peu ésotérique. La table d'exposition d'**Histoire d'O** est mitoyenne. Alors ça déborde, tantôt d'un côté, tantôt de l'autre. C'est logique. Rodolphe Sabiron montre un superbe châssis de 150 JCR. Il a mis des roulements à billes. S'il n'y avait pas les palpeurs de prise de courant, un souffle d'air suffirait à déplacer la machine. K.Z. va livrer ses 140 avec de nouveaux palpeurs qui ne freinent pas. C'est révolutionnaire. Encore un secret. Rodolphe Sabiron pense qu'un moto-réducteur K.Z. fera merveille sur ce châssis. Il suffit de remplacer les fils ressorts par des ressorts à boudins. Les châssis 140 de K.Z. n'ont pas encore été livrés. Ils doivent être découpés à l'eau sous pression. Il y a du retard. Ce doit être une conséquence de la sécheresse. Les amateurs les plus exigeants de la planète bavent devant les pièces détachées et les moto-réducteurs. Les conversations sont interminables. Sur le stand H.d'O, Berthélémy a exposé sa 141 T, et Louis Rouvière sa 242 T. Les amateurs s'agglutinent. On manque d'air. On craint pour les revues exposées. On reconnaît des sommités ferroviaires : Boileau, Canet, Fieyre, Fontaine, Burghraeve, Arnaud, Nalet ... Inquiet, Louis Rouvière recule de 45 cm. Habitué à la douceur du climat breton, Daniel Berthélémy reste détendu. On déplore l'absence d'un magnétophone opérationnel. Des photos sortent de porte-documents. Des plans sont étalés. Des croquis à main-levée s'épanouissent sur des bouts de papier. Le langage est archi-pointu. Les émissions scientifiques sur "ARTE" n'ont jamais atteint un pareil niveau intellectuel.

EXPOMETRIQUE 96

Christophe Oruzio expose 4 superbes châssis de wagons Est. La table est une voie de débord pour matériel roulant. Les chalands n'osent plus feuilleter les revues. Le respect les paralyse. Marc Enard dessine des vousoirs de travers pour que ses ponts restent droits. Serge Viatte perturbe des habitudes en présentant au 1/43 des machines que les Américains réalisent au 1/48. Jacques Visbecq traque, jusque dans le Secondaire, des locos désarticulées lors de fausses reconstitutions, et Jean-Pierre Chevoppe voit en noir ce que Jean Florin a vu en blanc avec ombre noire ou en jaune clair sans ombre, sur des 140 C refusées au musée de Mulhouse.

Et les chalands s'éloignent, songeurs et silencieux, avec l'impression diffuse et merveilleuse d'être soudain un peu plus intelligents.

Une atmosphère de campagne flotte sur le stand "**Architecture de France**" de **Daniel Cloutier**. L'air y est plus pur. C'est reposant. Les petites gares de campagne fleurissent le potager et le jasmin. Elles sont calmes. Les ponts enjambent de futures rivières, et les remises attendent des locos. Il y a une foule d'accessoires. C'est terriblement tentant. Les prix varient du kit simple au modèle monté et décoré.

Alain Jarry propose des wagons très haut de gamme, montés et décorés. Aussi une grue de quai et un bon choix de pièces détachées (La grue Bondy de JCR est équipée de bogies Jarry). Un portique de distribution de fuel (kit à 550 F) fait partie des nouveautés, ainsi qu'un wagon transport d'autos TA 60 à essieux. Ce sont des réalisations parfaites.

A **Loco-Set-Loisir**, on découvre plein de locotracteurs en Oe 16;5 et 14 mm. Un HF 50 B en kit à 1500 F. Un Deutz OMZ 122, kit à 1500 F. Un Decauville TMB 15, kit à 500 F (ou monté et peint à 900 F). Les voitures Bidel dont on a déjà parlé (kit 1800 F, ou kit 3 voitures à 5000 F). On annonce une loco V 600 1031 TA. Et on prend commande pour l'autorail FNC, avec remorque et personnage, kit complet : 6500 F.

Christian Mauduit (qui oeuvre aussi dans l'échelle 1/32) présente des modèles très haut de gamme en kits ou montés et peints. On remarque les wagons plats, à bords bas, les tombereaux, les couverts STEF (laiton, plancher bois, rivets rapportés). Les machines 2CC2 3400 SNCF, la 230 D Nord et la 141 R SNCF. Tout ce matériel est de réalisation parfaite.

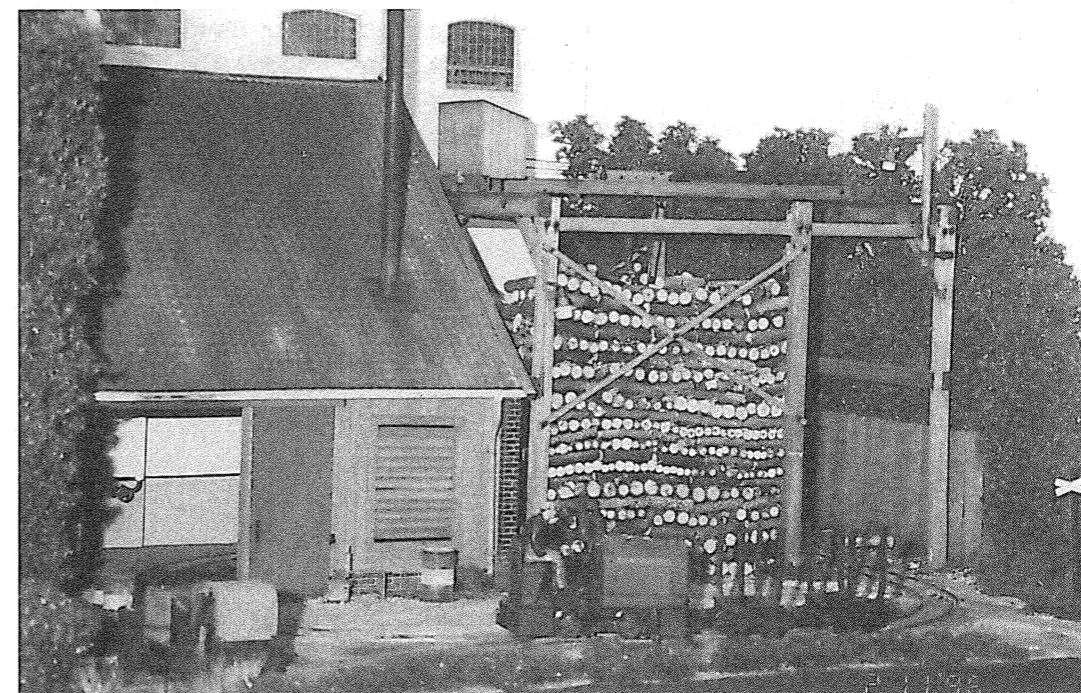
Réalisation parfaite aussi, chez **Lombardi**. La "Crocodile" (loco du Gottard SBB Ce 6/8 111) est im-

pressionnante de force et de beauté. Elle réclame 1450 pièces détachées. La suspension est réelle, les portes ouvrantes, la cabine complète. L'entraînement est assuré par deux moteurs silencieux avec volants, vis sans fin, embielage. Eclairage constant. Elle tourne sur des rayons de 1,60 m et va apporter une note superbe sur les réseaux.

Il n'y avait pas d'Anglais spécialisés dans le "haut de gamme", mais des **artisans** présentant une foule de "petites choses" en métal blanc, bon marché, qui font merveille sur un réseau.

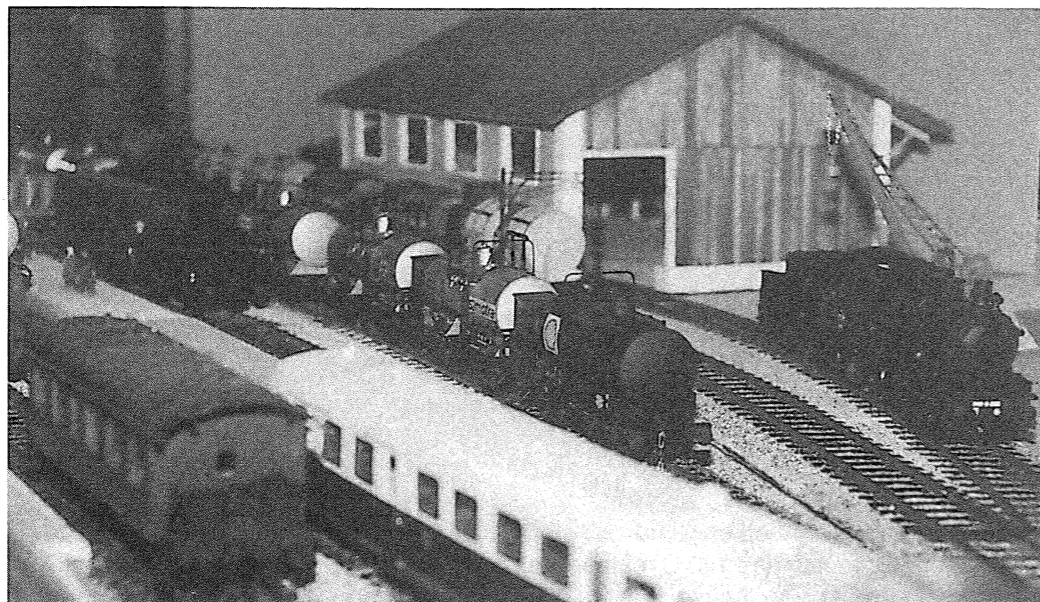
Raymond Duton, qui avait adressé un faire-part de décès (en recommandé et accusé de réception !), renaît de ses cendres. On est ravi. Il faut demander son catalogue n° 2 à sa nouvelle raison sociale : **R.P.I.** 10 rue d'Eschborn (104 av. de la République) 91230 Mongeron (Tél. 01 69 03 63 80).

Au stand **Benoît Semblat**, les amateurs de locos vapeur sont perplexes : comment justifier l'achat et l'installation du délicieux portique de distribution de fuel dans un dépôt uniquement charbon ? Le problème est délicat. Les lorrys sont ravissants et s'intègrent à tous les réseaux. (Voir H. d'O n° 66, page 31). Notons une nouvelle série de la merveilleuse 141 R.



Usine de pâte à papier, de OTTO SCHOUWSTRA. (photo S. Viatte)

Un stand très fréquenté : celui du Cercle du Zéro.



Expométrie, ce n'est pas seulement un Salon 1 ère classe "où l'on cause". Mais aussi, une galerie d'art, l'exposition des plus beaux dioramas. Les photos d'H.d'O essaient désespérément de traduire en noir et blanc, nos émotions en couleurs. Les temps sont durs et la revue souffre d'un chronique manque de moyens.

Pire : les clichés de Serge Viatte et les miens, sur la "Mine de Macarène", n'ont rien donné de bon. Le superbe et mini module du Président, Bernard Junk, est resté réfractaire devant nos tentatives.

Ou bien un foutu vêtement accroché à une patère, située derrière le diorama, est venu gâcher une exposition qui n'a rien à voir avec le Pop-Art. Ou bien la mise au point automatique a cafouillé dans un treillis très aéré du derrick. Echec ! La vie de reporter est parfois très dure.

Avec la page 1 de couverture, vous n'en finissez pas de rêver et admirer ce magnifique paysage automnal très "Amérique du Nord", ce "Pont de l'Ours" de la "Northern Creek Line Cy." Essayez de repérer la ligne de démarcation entre le plan horizontal et le plan vertical ! Ici, la peinture permet une ouverture sur les grands espaces. C'est vraiment du grand art.

A l'heure où j'ai pu prendre cette photo, il ne manquait que le petit train minier tracté par une amusante loco "Camel-back".

Ce diorama de Didier Lemaître était encadré, d'un côté, par l'usine de broyage de minerai d'or, de Michel Foissy (Voir page 6 d'H.d'O n° 62). Une très belle réalisation dont on vous donne généreusement une photo grand format en page 4 de couverture.

Et, de l'autre côté, par la "Dolly

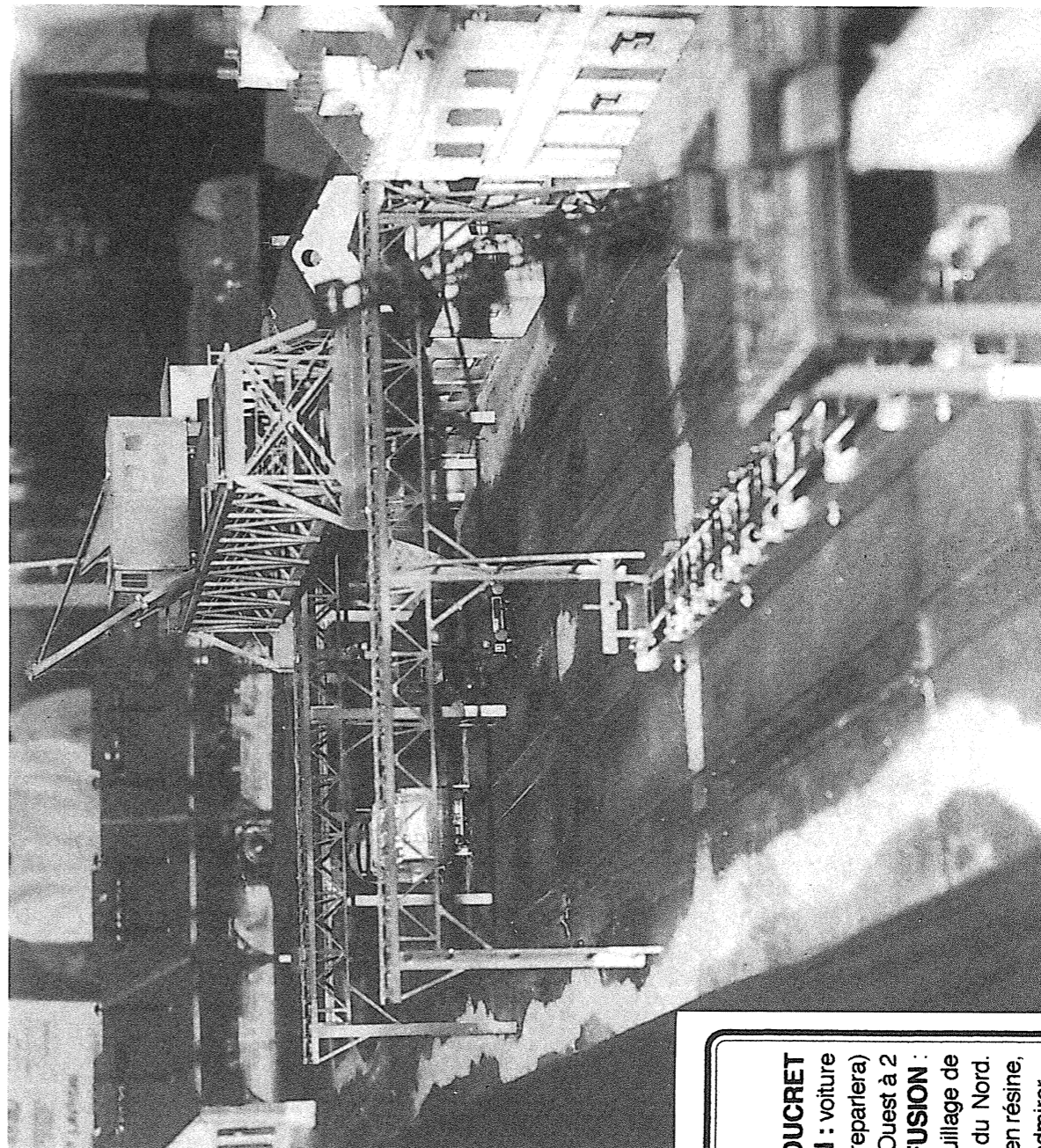
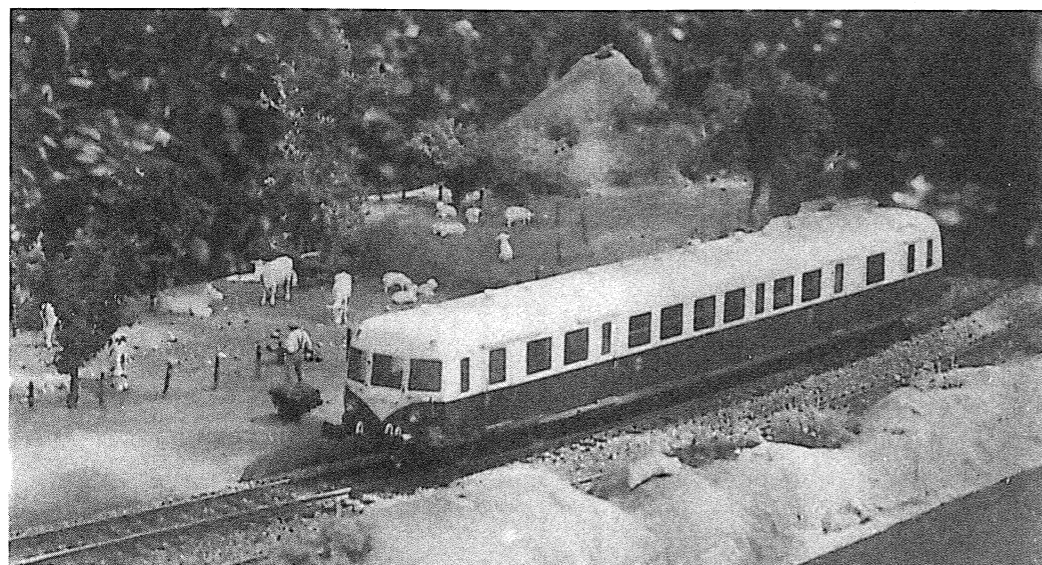
Varden Mine", de Daniel Houël. Cet artiste n'a plus besoin d'être présenté puisqu'il a déjà mobilisé plusieurs numéros d'H.d'O, plus une flopée de couvertures couleurs. Nous reviendrons sur cette réalisation qui montre le progressif intérêt et la très séduisante maîtrise de Daniel Houël pour les fonds de décor. Là encore, nous avons un chef-d'oeuvre dont nous donnerons, plus tard, la photo en pleine page.

Mais il est tard. Toute promenade a une fin. Celle-ci nous a fait du bien. Nous savons que Bernard Junk fera mieux que Andy Warhol. Et nous voyons les meilleurs imposer une école, exposer leurs recherches et leurs exigences.

Expométrie est une fenêtre ouverte sur l'avenir. Il faut parfois lever les yeux d'un train qui tourne en rond.

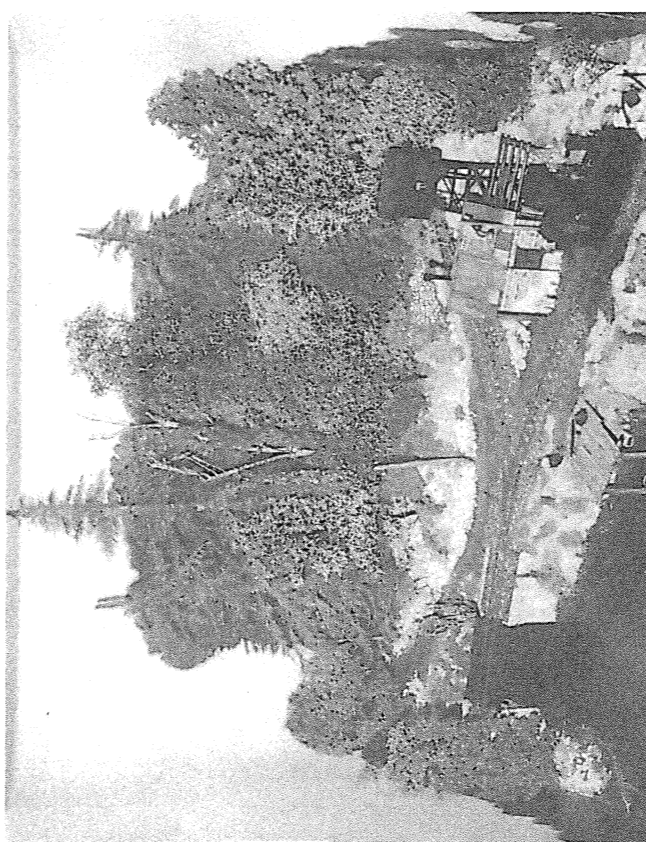
Jacques Archambault

Diorama Paul Boisson



Ci-dessus :
Le dépôt J.C.R.
Photo J.A.

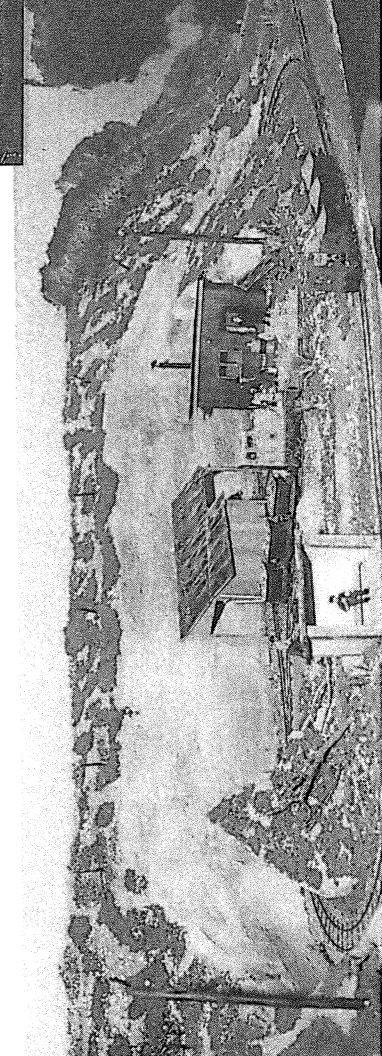
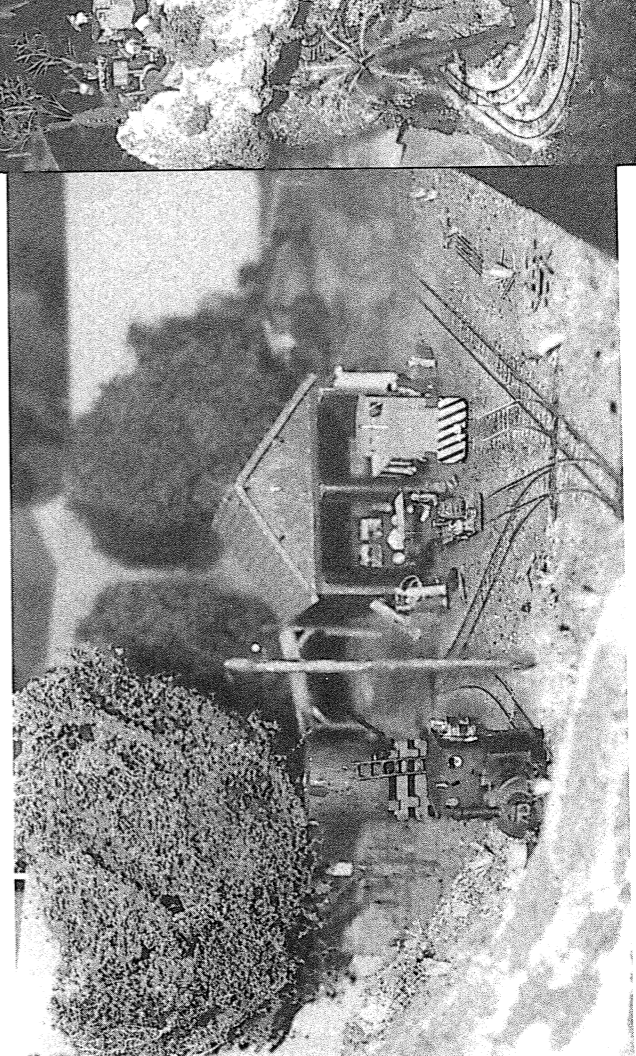
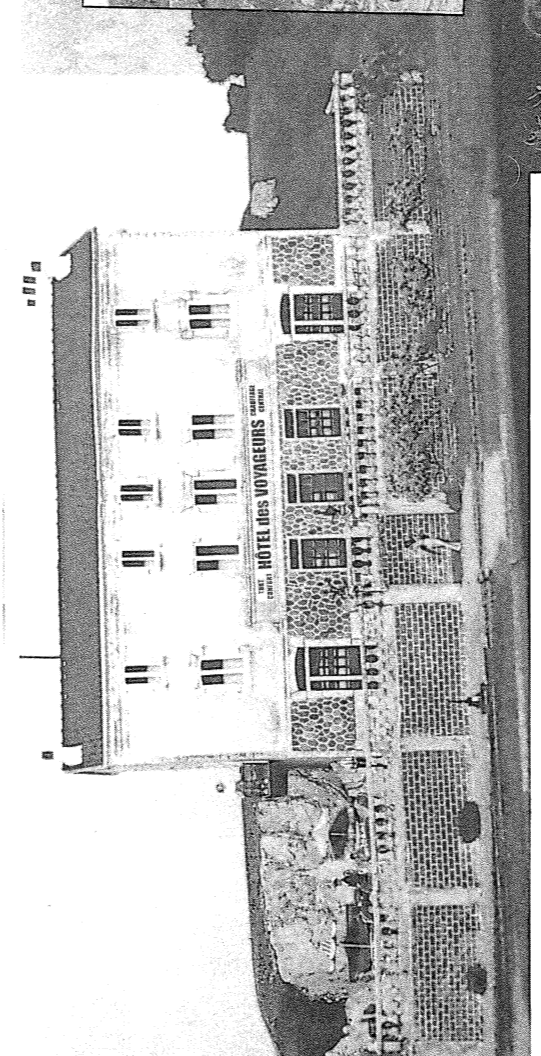
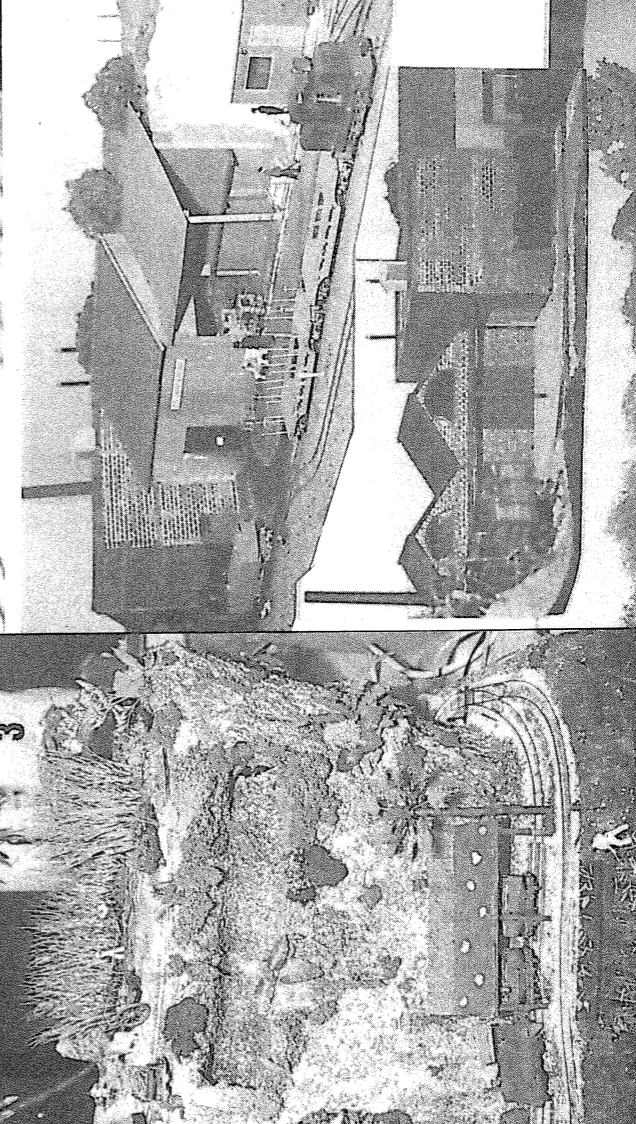
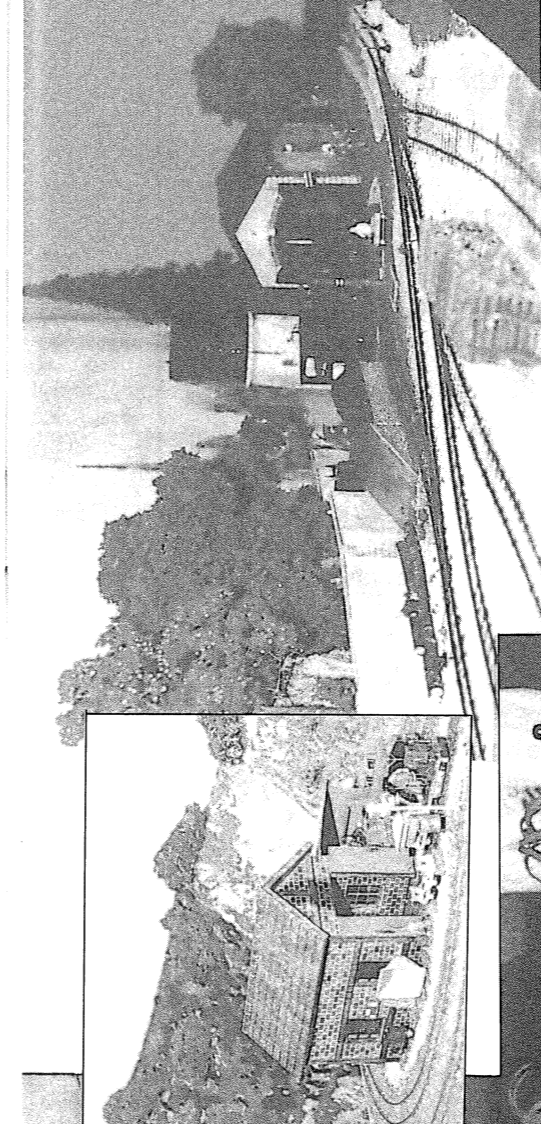
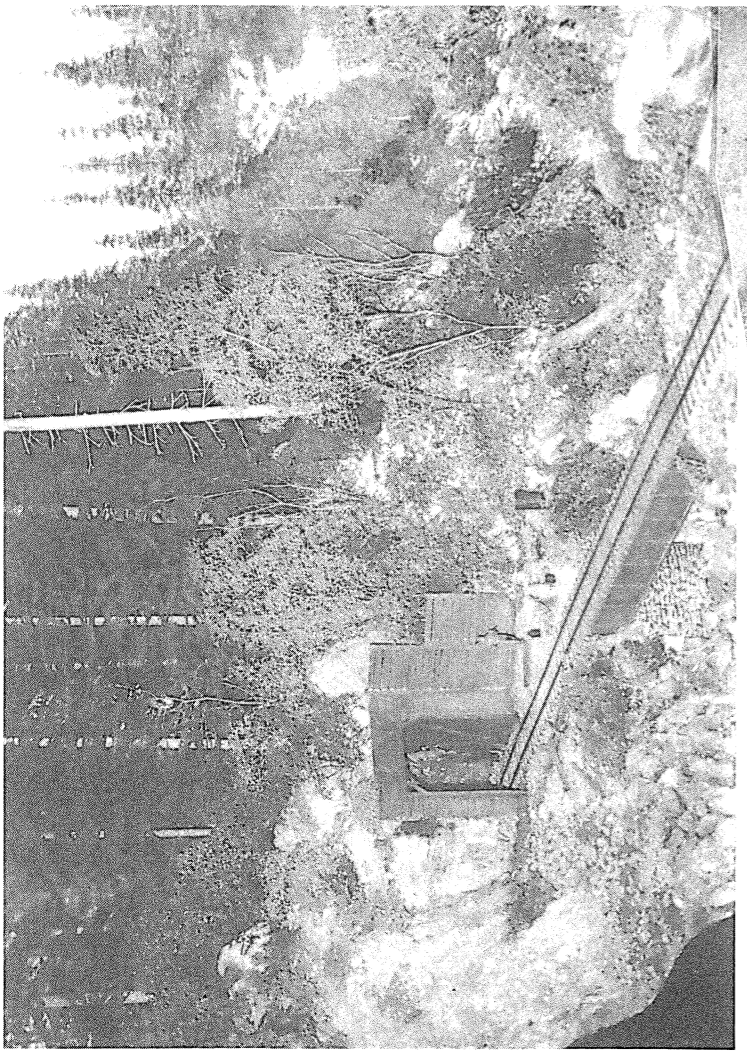
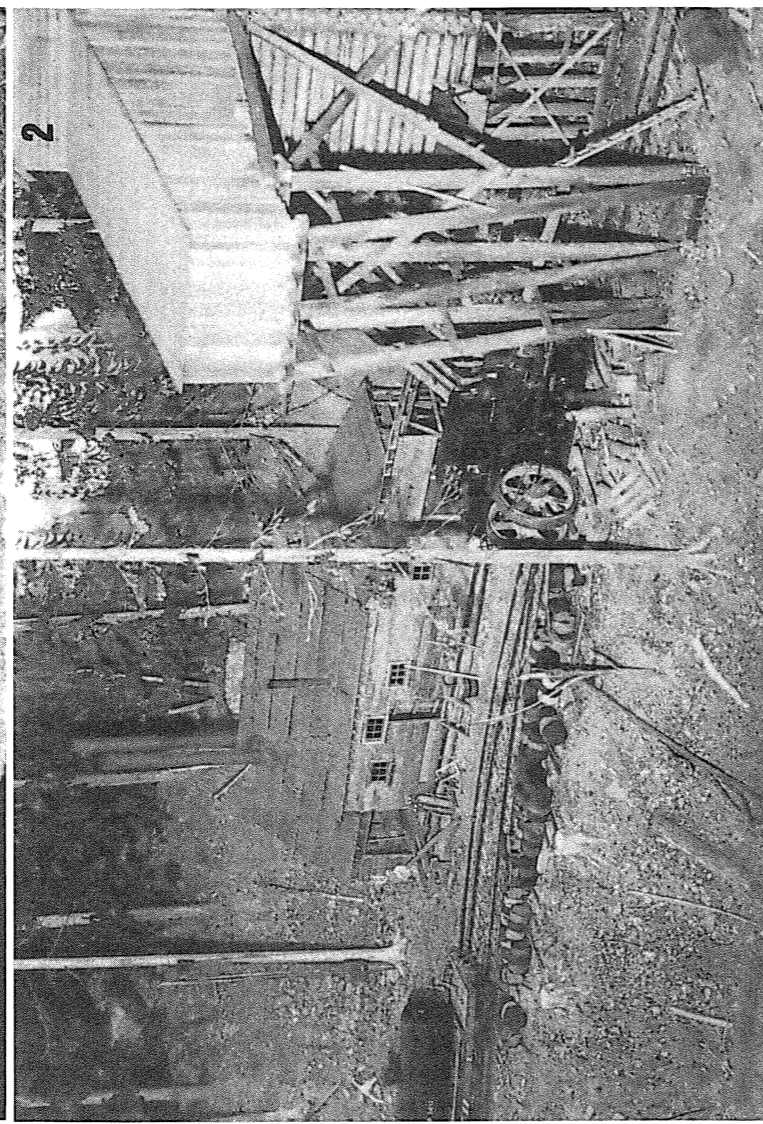
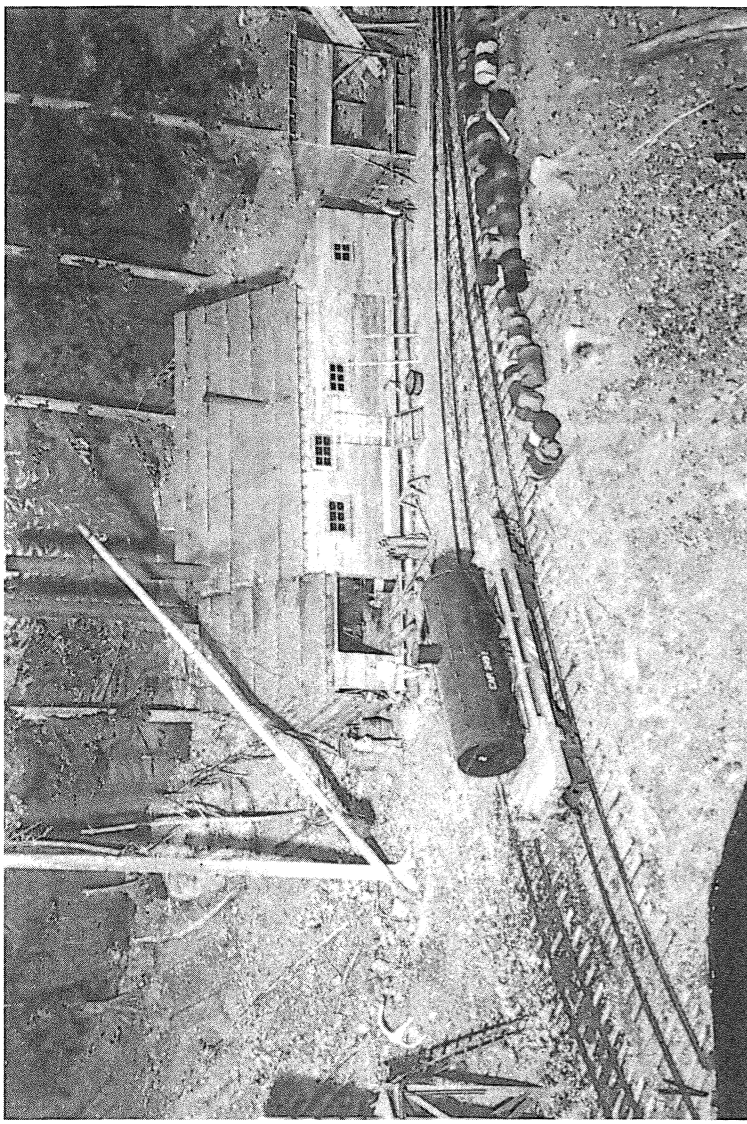
Photos 1 & 2 : La "Dolly Varden Mines" de DANIEL HOUEL. (photos S. Viatte).
Photo 3 : réseau sucrier des Antilles, de JEAN-PIERRE CARROUGET.



Diorama B. BRANSOL (Photo Serge Viatte)

LES ARTISANS

ABE (Quinet) Agréablement présentées : les nouveautés (voir n° 66) - **A. DUCRET** : de très beaux bâtiments (voir photo "Hôtel des Voyageurs") - **ELETTREN** : voiture restaurant suisse et voitures Capitole. - **GUTELLE** : voiture Romilly (on en reparlera) - **HAXO** : couvert OCEM - **HOBBY TECHNIC** : en projet : voitures Sud-Ouest à 2 essieux - **LEMACO** : superbe Mountain Est et, bientôt, la P. - **LOCO-DIFFUSION** : la 130 T Fives-Lille des CFD - **MICHEL PAUL** : (voir photo), poste d'aiguillage de Longueau - **MAUDUIT** : tombereau et plats TR, couverts STEF, 230 D du Nord. Réservations closes pour la 2CC2 PLM. - **PLM** : des façades de boutiques en résine, plaisantes et à prix modérés. Nombreux projets. - **RGLP** : on continue à admirer ... En projet : voitures PLM à 2 et 3 essieux. - **SOULLEY** : un heurtoir et une lampisterie en nouveautés.



LES 140 C

(VOIR H. d'O N° 66)

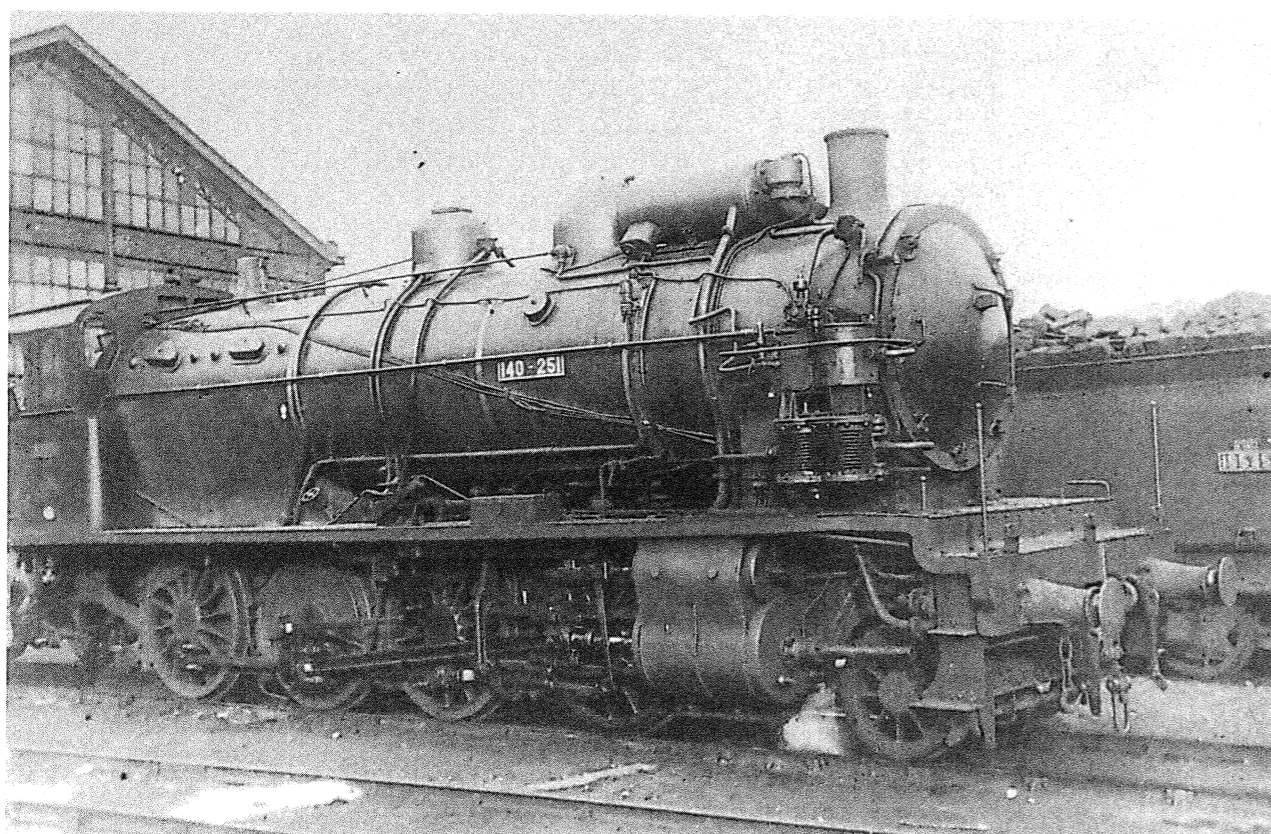
JEAN-PIERRE CHEVOPPE

Caractéristiques générales :

- Longueur de la machine : 11,750 m
- diamètre des roues motrices : 1,440 m
- diamètre des roues porteuses : 0,850 m
- Empattement total : 7,600 m
- Avec une répartition comme suit :
 - essieu porteur-premier essieu accouplé : 2,500 m
 - premier et deuxième essieux : 1,700 m
 - deuxième et troisième essieux : 1,600 m
 - troisième et quatrième essieux : 1,800 m
- Empattement rigide : 5,100 m
- Diamètre du corps cylindrique (calculé) : 1,750 m arrondi.
- Largeur totale : 2,920 m
- Hauteur à la cheminée : 4,260 m

Cet article n'est pas une étude exhaustive. La littérature étant abondante sur le sujet, nous nous attacherons aux caractéristiques dimensionnelles générales ainsi qu'aux différents aspects, chose bien utile en modélisme (ce dont nous parlerons plus tard).

(Ci-dessous : la 140-251 photographiée par M. Hermann. Collection Jean-Pierre Chevoppe)



Equipements d'origine :

- tampons ronds à boisseau de type Etat,
- porte de BAF de type Etat à gonds sans penture,
- échappement de type Nord avec cheminée de 410 mm de diamètre,
- dôme sphérique placé sur la première virole du corps cylindrique,
- sablière de type Lambert placée sur la virole arrière,
- soupapes à charge directe du type Lethuillier Pinel enchâssées dans un pot cylindrique,
- foyer Crampton à ciel plat,
- cercles de chaudière en laiton ou en fer,
- injecteurs placés de part et d'autre de l'abri, sous le plancher, de types divers,
- tablier en tôle striée,
- pompe à air Fives Lille à double phase située à droite de la BAF,
- réservoirs RA et RP sous le châssis,
- frein continu et automatique Westinghouse et frein direct pour l'immobilisation de la machine.

Il faut noter que ces machines ne recevront jamais de turbodynamo au cours de leur longue carrière.

(A suivre)

LES 140 C

JEAN FLORIN

Je me permets d'apporter une petite rectification complémentaire à l'excellent article de M. Chevoppe, sur les 140 C.

A la page 25 d'Histoire d'O, on peut lire : "Si, pour le réseau de l'Est, nous savons que la décoration fut le noir avec inscriptions blanches sur les parois de l'abri ..."

Non. Il s'agit là de la reprise d'une légende bien ancrée, légende à

présent bien authentifiée par le fait que le Musée de Mulhouse ait fait ainsi peindre sa 32.031.

L'origine de cette légende remonte à une amputation faite, vers 1949, par "La Vie du Rail/ Notre Métier", dans un texte de M. Henri, le vieux spécialiste de l'Est, qui s'en désolait et en réclamait la correction, qui jamais ne fut faite.

L'instruction MT - Est, n° 34262 est pourtant formelle :

"Les lettres et chiffres sont peints en blanc avec ombre noire sur le fond rouge du panneau pour la traverse avant; (ci-après le texte coupé par La Vie du Rail :) pour les flancs d'abri et l'arrière des tenders ou des soutes des locomotives-tenders, les lettres et les chiffres sont peints en jaune clair.

Composition 130 du cahier des charges 412 - MT, page 16"

On ne peut être plus précis.

M. Henri m'avait même dit - et ceci me fut plus tard confirmé par le regretté André Gilbert, que le "jaune clair composition 130" était devenu nettement plus soutenu, plus "ocre", sur les machines 41000 et 15000, que sur les autres séries.

Ci-contre, un croquis de la main de M. Gilbert, copie du croquis officiel - donnant la hauteur et la position des lettres et des filets. Le croquis MT s'applique aux 230 B, mais les dispositions en cause étaient les mêmes sur toutes les machines Est.

Il n'y a donc qu'à le transposer sur les 140 C, pardon, les 40000.

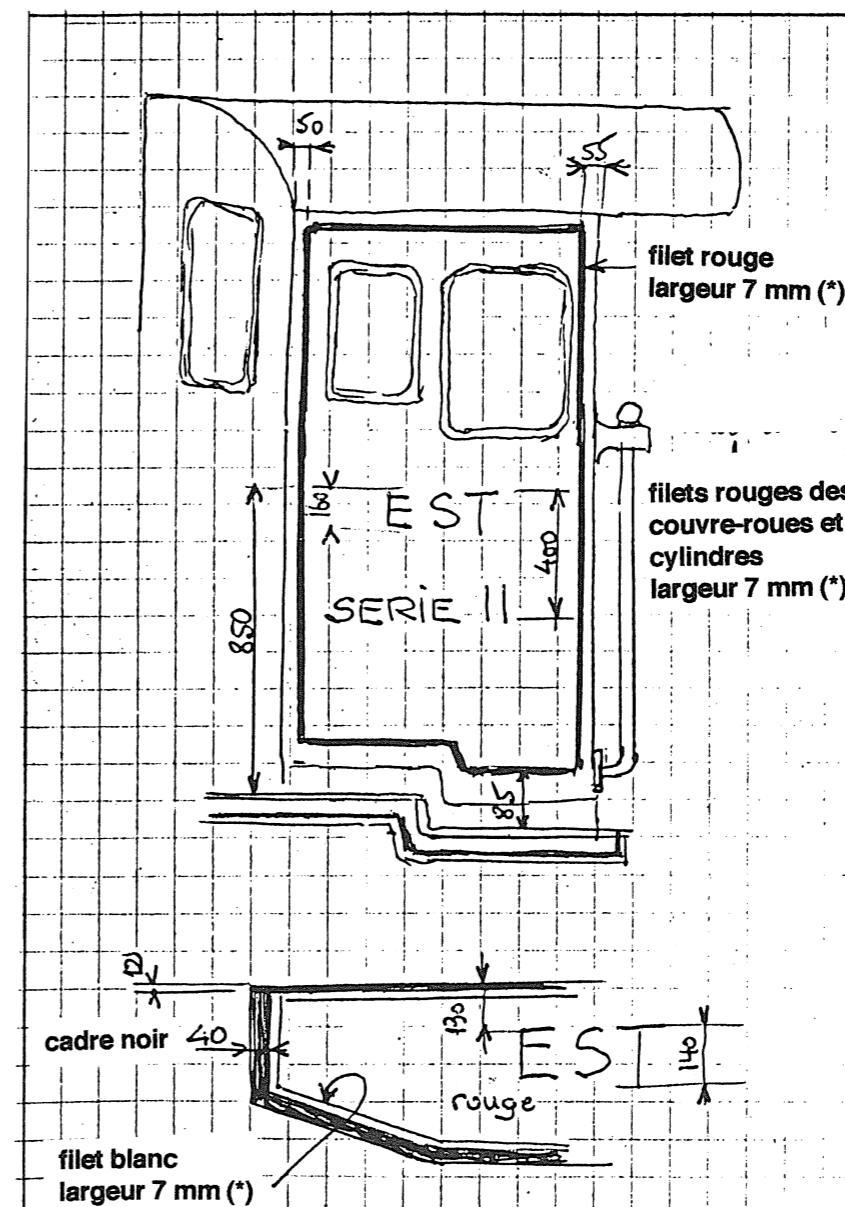
Jean Florin

Les 40000 étaient classées en série 12 s.

(Les machines Est étaient classées en série 1 - les moins puissantes - à série 13 - les plus puissantes. L'indice "s" indiquait la présence de la surchauffe).

Le "s" n'avait, en général, pas de tiret en-dessous.

(*) : soit à l'échelle : 16/100 ... On est bien loin des beaux filets Fulgurex !



Dessin ANDRE GIBERT
Document J. FLORIN

AU FIL DU RAIL

Je suis surpris que ni votre revue, ni Loco-Revue n'aient mentionné le décès de mon ami, ANDRE JAMET, figure importante du modélisme ferroviaire et ancien PDG de la firme "LOCOMOTION".

Jean Carpentier

Une CC 6500 réservée aux membres du Cercle du Zéro !

Descriptif :

- Caisse, tôle laiton de 8/10 ème prédécoupée par poinçonnage C.N. Toiture pliée. Fenêtres, châssis de ventilation, aérateurs, cheminées en fonderie à la cire perdue.
- Châssis, fonderie et tôle laiton 10/10 ème.
- Cabine, en fonderie légère de bronze.
- Motorisation des bogies, le prototype est réalisé avec un moteur Fournereau à 2 sorties attaquant les pignons et 2 essieux.

Une autre formule est proposée par Kit-Zéro, avec ses excellents moto-réducteurs.

- Suspension des bogies, à l'étude. Toutes les pièces seront en fonderie de laiton.

- Principaux fournisseurs : Kit-Zéro, Atelier 43, l'Octant.

Renseignements : **Bernard Frotte**. Verlieu. 42410 CHAVANAY. Tél. 04 74 87 25 07

RPI

10 rue d'Eschborn (104 av. de la République) - 91230 Montgeron
Tél. 01 69 03 63 80.

Sous ces initiales, nous avons retrouvé, avec plaisir, l'intégralité des constructions "DUTON-PRODUCTION", et notre sympathique ami, qui était d'ailleurs à Expométrique. Nous en sommes ravis, bravo et bonne réussite !

(A demander : le catalogue n° 2)

SEYSSINS (Agglomération Grenoble) - **Exposition, Bourse d'échange** (modèles réduits, maquettes, figurines ...) Dimanche 26 janvier 97, de 9h à 19 h. Salle "Le Prisme". (Tél. 04 76 86 15 01)

Depuis de nombreuses années, M. Capony, féru amateur de modélisme, comme vous-même, réalisait vos pièces, vous permettant de mener à bonnes fins vos oeuvres.

M. Capony ayant mis fin à toute activité, j'ai décidé de me mettre, d'une façon professionnelle, à votre service, dans des conditions qualitatives et tarifaires au moins égales.

PETITE MECANIQUE BOURGETEAU VIANNEY

75, rue de Gerland. 69007 Lyon
Tél. 04 78 58 47 61

Editions LA REGORDANE

BP 3 - 48230 CHANAC

"L'extraordinaire histoire de la ligne NICE-CONI". Un film de Jacques Chaussard. (198 F.)

Le n° 5 de Média-TRAIN :

- les dernières CC - 14100,
- la nouvelle Z - 800 "Mont-Blanc",
- Transition vapeur-diésel, La Rochelle 1956. (198 F.)

EXPOTRAIN 97 - AMBOISE

Salle des fêtes du théâtre. Samedi 1er février (14 à 19 h) et dimanche 2 (10 à 18 h).

Exposition et bourse ferroviaires. (Renseignements : C.Péguy. Expotrain 97. Entrepont 37400 Amboise (Tél. 02 47 57 06 36))

BOURG EN BRESSE

Exposition, Bourse d'échange (Modèles réduits, miniatures, maquettes, figurines ...)

Dimanche 9 février, de 9 h. à 19 h.. Salle des fêtes (11 place de la Grenette).

Association **Evasion 2000**. 30 Cours Berriat. 38000 Grenoble (Tél. 04 76 86 15 01).

CHEMINS de FER de CHARENTE au temps de la vapeur

Du milieu du XIX au début du XX, la Charente s'est dotée d'un vrai réseau de voies ferrées. Les unes déclarées d'intérêt général, se trouvèrent rattachées au réseau national, les autres, au titre de l'intérêt local, furent construites par le département. Et, à "la vitesse d'un cheval au galop", les locomotives à vapeur parcoururent voies normales ou voies étroites jusqu'en

PETITES ANNONCES

Gratuites pour les abonnés

Vends : 4 essieux Semblat, bandagés inox pour tender 34-P. Franco : 850 F. - 4 essieux Fournereau pour tender 34-P/37/A/38-A. Franco : 350 F.
Tél. (après 20 h.) : 04 93 74 02 91
Jean Carpentier.

Recherche : plans châssis :

- voiture DEV embranchement.
- Voiture rapide Nord.

Bernard Coppin. Tél. 02 32 36 89 69

À Vendre :

Kit J.C.R en O : Chapelon Nord (En boîte d'origine, non déballée)
Prix : 12 000 F.
S'adresser : **Jacques Fontaine**. Résidence du Ponceau. 9c, rue Gabriel Péri. 92320 - Chatillon-sous-Bagneux

Cède, prix d'achat, sets complets **JCR 231 Chapelon PO. Ouvrages ferroviaires :**

- la Saga de la Petite Ceinture (250 F).
- Histoire des Trains de Luxe (250 F).
- les Chemins de Fer du Midi. (200 F)
- Etc ... (Franco)

Lucien Bosq. 30 rue de Roubaix. 59210 Coudekerque Branche. (Tél. 03 28 63 35 13)

1938, année qui vit la naissance de la SNCF. Cet ouvrage, fruit de plus de vingt ans de recherches, fait le point sur l'historique parfois compliqué de la création des lignes charentaises et rapporte nombre d'anecdotes sur le Petit Mairat ou le Petit Rouillac. De format 21x19,7, il comporte plus de 300 pages et 500 illustrations. Prix : 150 F. + 21 F (port).

CDDP de la Charente. Château de l'Oisellerie. 16400 LA COURONNE

LETTRE OUVERTE

Cher Monsieur Ragot

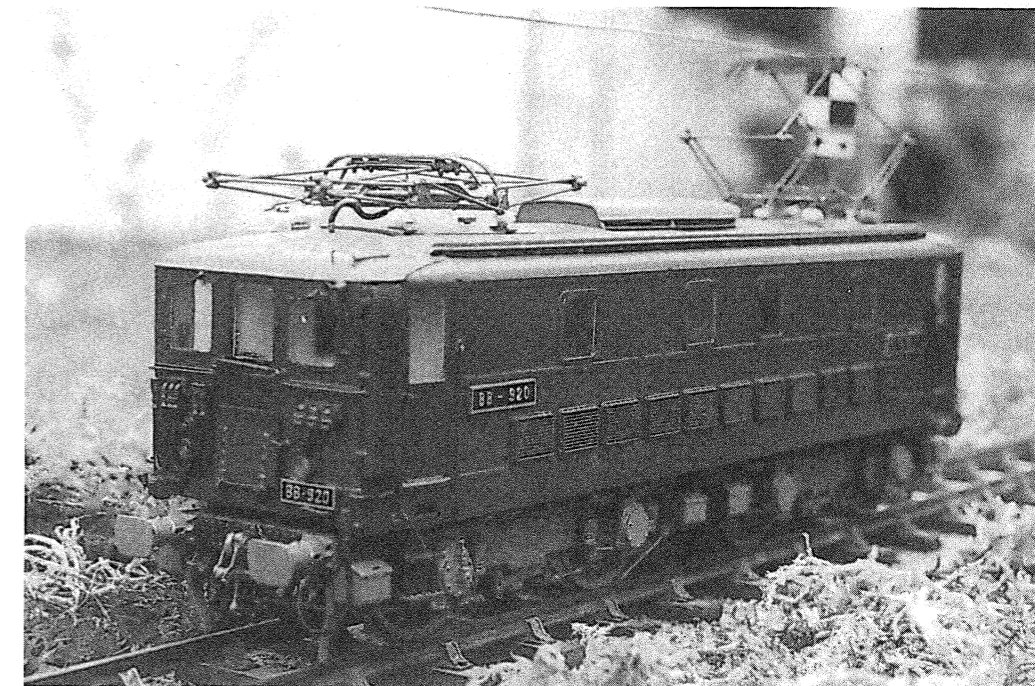
C'est avec grand plaisir que je vous passe commande d'une 140 C. Je suis persuadé qu'elle sera de même niveau de qualité que la BB 900, que je vous ai achetée il y a quatre ans. J'ai éprouvé beaucoup de satisfaction à la monter et beaucoup de fierté à la montrer à mes amis.

- Ce que j'ai apprécié particulièrement :

La notice de montage. Tous les "trucs" de montage (assemblage des parois par tige filetée, le rifloir, etc...). La rigueur du colisage : zéro faute. La totalité des sets disponibles simultanément.

- Ce que j'ai eu du mal à réaliser : Les pantographes : l'un est parfait, l'autre devra subir un peu de rectification. La notice de montage demande à être interprétée pour obtenir une symétrie rigoureuse. Pour percer les trous de 0,6, je soude les pièces sur un plat de laiton 10x1. J'ai un plan vertical en mettant le plat dans les mors de la perceuse, et je peux facilement obtenir un deuxième plan vertical en orientant le plat. On peut facilement retourner la pièce.

Excellente votre idée de percer deux trous opposés à 0,5 et de terminer



La BB 920 construite par GUY REDON

par un trou à 0,6. Excellente aussi votre idée de fournir des pièces supplémentaires ...

Je n'ai pas réussi à monter correctement les vérins de commande, mais cela ne se voit pas. Enfin, j'ai renoncé à fixer les charnières des coffres d'échelles, en me demandant si vous n'aviez pas, avec une pointe d'humour, poussé le bouchon un peu loin !

Ceci dit, j'ai ajouté une chaîne avec

un crochet à chacun des quatre coins, ce qui fait très bon effet. Il me reste le montage du moteur et de l'éclairage, et la peinture. Sur ce dernier point, j'hésite encore; je ne le ferai qu'après de nombreux essais afin d'être sûr que le résultat sera meilleur que l'aspect actuel brut de bronze qui est magnifique.

Bravo et merci pour ce magnifique modèle.

Patrice Gavois

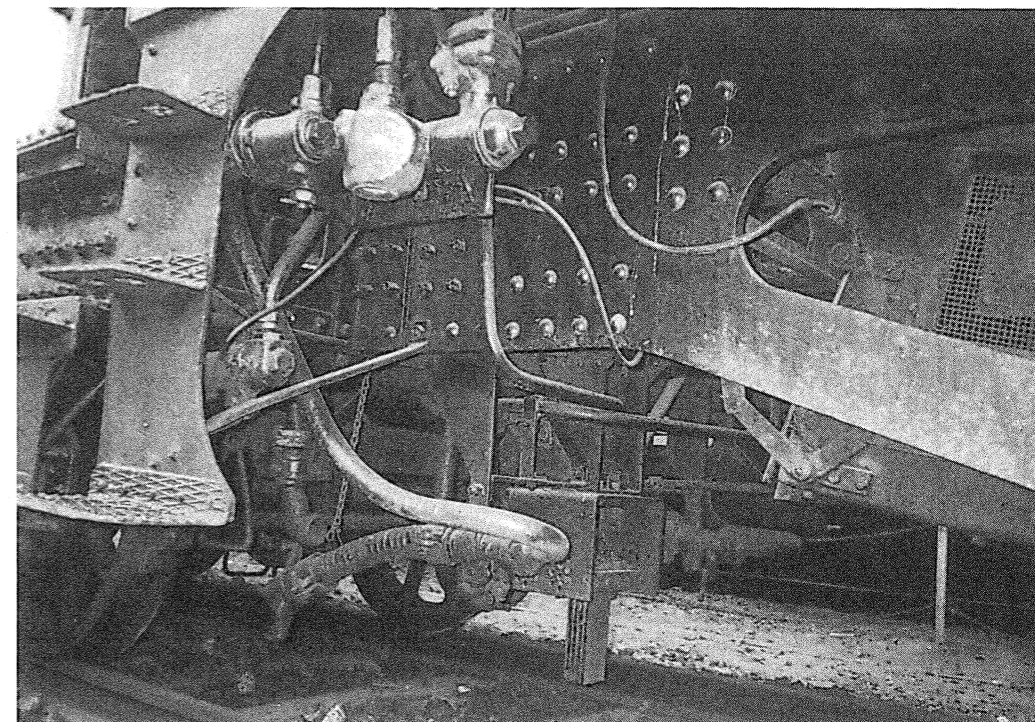
LA 140 C KIT-ZERO

Les lecteurs qui, comme Patrice Gavois, ont apprécié les kits bronze de K.Z. seront émerveillés par la qualité des pièces constituant le premier set de la 140 C.

La nouvelle technique de découpage a permis des longerons d'une finition parfaite. Ces pièces s'assemblent aisément, aucune retouche n'est nécessaire, aucun coup de lime. Précision totale.

En commandant ce set, il convient de prévoir : un foret de 1,5, un foret de 3 (pour le fraisage) (et des forets de 0,6 si on a opté pour le châssis riveté - 320 trous pour 320 rivets ! - voir photo). A noter que ces rivets sont très peu visibles, donc guère nécessaires. Egalement : une lime aiguille plate (1-M-02) et une lame de scie fine.

Le seul point réclamant de l'attention porte sur la soudure des renforts de glissières. Ceux-ci doivent être plaqués sur les longerons. Personnellement j'utilise des pinces crocodiles d'électricien, qui permettent de maintenir en place les renforts à souder. Trois grains de soudure placés en bordure du renfort découpé (partie haute et les 2 branches), un léger



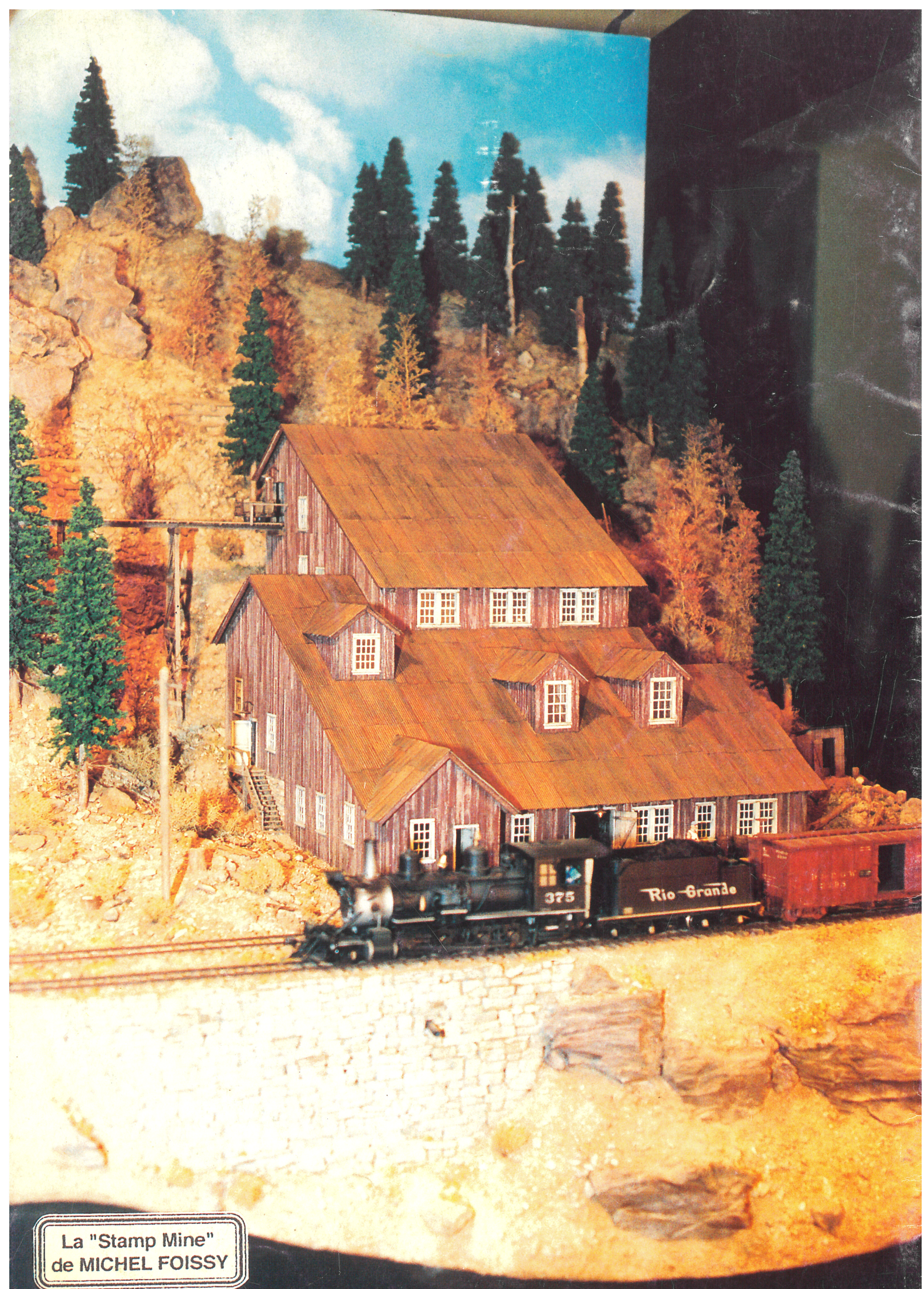
passage de chalumeau et le tour est joué. Chaque pièce étant positionnée par des trous borgnes ou des encastrement, il semble difficile de se tromper.

Si le deuxième set sort pour les fêtes, comme l'espère J.C. Ragot, on en par-

lera dans le prochain numéro. Nous verrons aussi, le kit complet proposé par ACO. En attendant, bonnes fêtes de fin d'année.

J.A.

(photo J.C. Ragot)



La "Stamp Mine"
de MICHEL FOISSY