

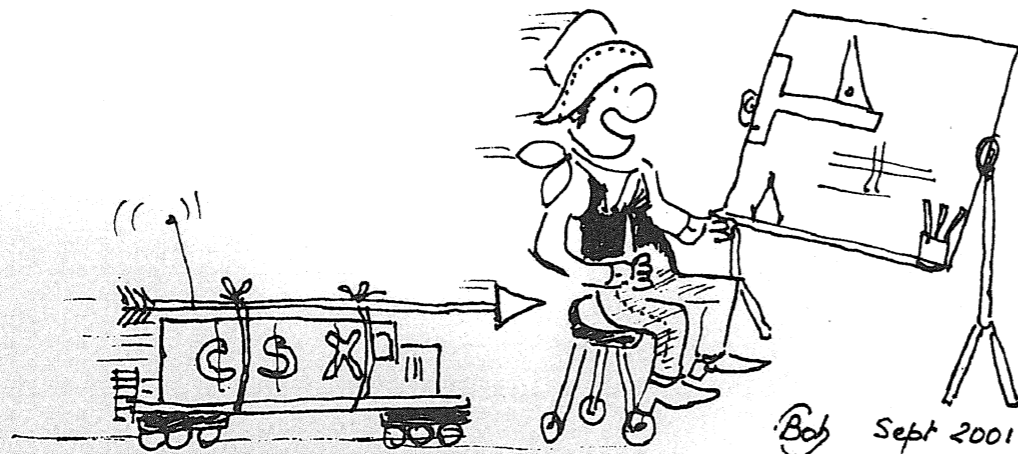
HISTOIRE D'O

les trains



OCTOBRE 2001 - N° 91 - 45 F

Rédacteur en chef ruse, en quête d'articles pour HISTOIRE d'O,
utilisant la puissance du SD 40 pour pousser
Serge VIATTE vers sa table à dessin



Bob Sept 2001

Événements

Difficile de faire abstraction des événements qui ont endeuillé ce terrible mois de septembre. Mais les trains doivent continuer à rouler, et Histoire d'O à paraître...

Euro

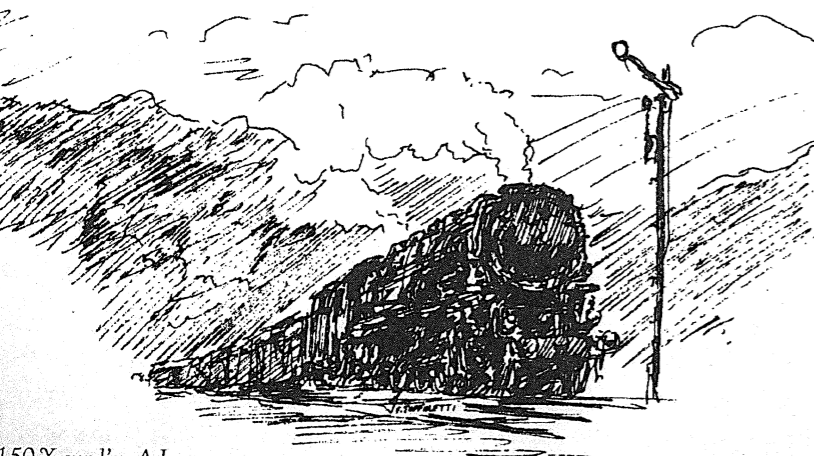
Puisqu'il ne faut, paraît-il, aucune augmentation lors du passage à l'Euro, nous arrondissons dès maintenant nos prix (page suivante), l'écart restant inférieur à 0,10 F. Ces prix seront bien sûr maintenus pour l'abonnement 2002. Le changement d'adresse est dorénavant gratuit.

Le mouchard impertinent

Jean-Claude Ragot inaugure ci-contre une nouvelle rubrique, avec un sadisme certain. Depuis combien de temps savait-il cela ??? !

Évolution

Regardez la 140-C K.Z. : la discussion sur les boudins ne devrait pas durer ! L'étape suivante ne sera-t-elle pas un amincissement des châssis ? Des rumeurs circulent déjà en ce sens...



150-X sur l'ex A.L.
Dessin Valdi Toffoletti

Le mouchard impertinent

Jean-Claude Ragot

Une petite phrase banale dans "Les règles générales de construction du matériel roulant des Chemins de fer" :

Pour les essieux porteurs munis de roues à rais, les rais d'une même paire de roues doivent se recouvrir.

Il en est de même pour les trous des roues à voile plein (trous de fixation des griffes d'attache pendant le tournage).

En clair : les rayons des roues sur un essieu doivent être alignés, les trous des roues pleines également.

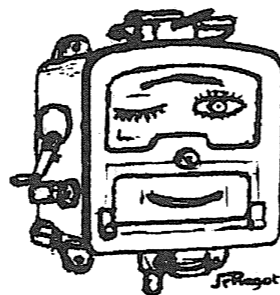
Eh ! oui. Si vous êtes un tant soit peu pointilleux sur le nombre de rivets, la section d'un profilé ou la forme d'une tuyauterie, cette remarque ne doit pas vous laisser indifférent.

Cette note afférente au vrai chemin de fer est souvent négligée dans notre petit monde du 1/43,5 (Encore fallait-il le savoir ! N.D.L.R.).

Voilà donc de quoi occuper quelques soirées d'hiver au démontage des châssis et des essieux pour recalibrer correctement les roues.

Les voitures et wagons sont évidemment tous concernés. Il ne faudra pas oublier, bien sûr, les essieux porteurs des locomotives et les essieux des tenders.

Bon courage...



J.C. Ragot

HISTOIRE D'O

13, rue de l'Argoat
56530 Gestel

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

Fondateur : Jacques Archambault
Directrice de la publication :
Dominique Le Roux
Rédacteur en chef :
Daniel Berthélemy
Rédacteurs en chef adjoints :
Jean-Claude Ragot,
Rodolphe Sabiron

ABONNEMENT 2001 :
FRANCE : 30,50 EUR (200,07 FF)
CEE (sauf Suède et Finlande) et
SUISSE : 32,75 EUR (214,83 FF)
AUTRES PAYS : 36,60 E (240,08 FF)

Eurochèques : à majorer de 6,10 E
Virements postaux de l'étranger :
à majorer de 2,3 EUR pour frais.
(Respectivement 40,01 et 15,09 F)

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.

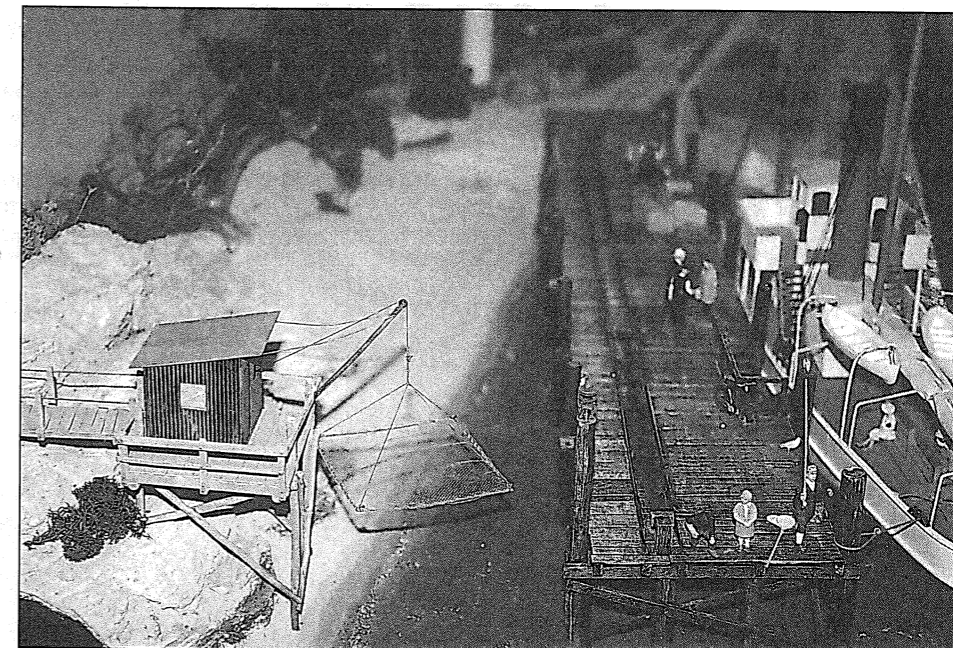
Les articles et documents paraissent sous la responsabilité de leurs auteurs. Les opinions exprimées n'engagent que ces derniers.

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

Numéro de commission paritaire :
70042

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



Couverture : Eh ! oui, une Pacific P.L.M. sur le Réseau Breton ! On aura tout vu ! Et elle ne s'y comporte pas si mal, malgré les rampes de 18, les courbes de 150 m de rayon et la limitation à 30 km/h. Jean-Pierre Cantet est au manche, pour aller sur la rame. Pontrieux, juillet 2001. Photo D.B.

Ci-dessus : L'île du Fâ, à Expométrieque 2000. N'oubliez pas que cette année, le GEMME déménage à Villebon sur Yvette. Il paraît qu'il y aura - enfin - de la place... Photo D.B.

4ème de couverture : Embellage de la 140-C Kit Zéro, montée par Rodolphe Sabiron. "J'aime beaucoup cette photo. Il manque un poil de profondeur de champ (il aurait fallu un sténopé)." Nous aussi, nous l'aimons beaucoup. Et nous espérons que, mieux que de longs discours, elle convaincra de l'intérêt des nouveaux boudins K.Z. ! Photo Rodolphe Sabiron

SOMMAIRE :

La 231-E d'Arthur Wilkinson	4 - 5
Hommage à Joseph Schorr	5
La SD 40-2	6 - 8
Le coin des chefs d'œuvre	9
La BB 63000 / 63500 de JCR	10 - 11
Voyage autour de mon (futur) réseau	12 - 13
Où en est la 140-C Kit Zéro ?	14 - 17
Jeu de l'anomalie	16 - 17
La voie	18 - 23
Façades	24 - 26
Vagon P.L.M.	26
Courrier des lecteurs	28 - 30
Le guide du Zéro	30
Au fil du rail	27 et 31
Petites annonces	31

Ont participé à ce numéro :

Jean-Pierre Bout, Jean-Pierre Cantet, Bernard Fieyre, Robert Filoche, Jean Florin, Jean-Pierre Lafille, Marcel Le Guay, Jean-Claude Ragot, Rodolphe Sabiron, Jean-Pierre Sigaud, Jean-Louis Sourzat, Valdi Toffoletti, Serge Viatte, Arthur Wilkinson.

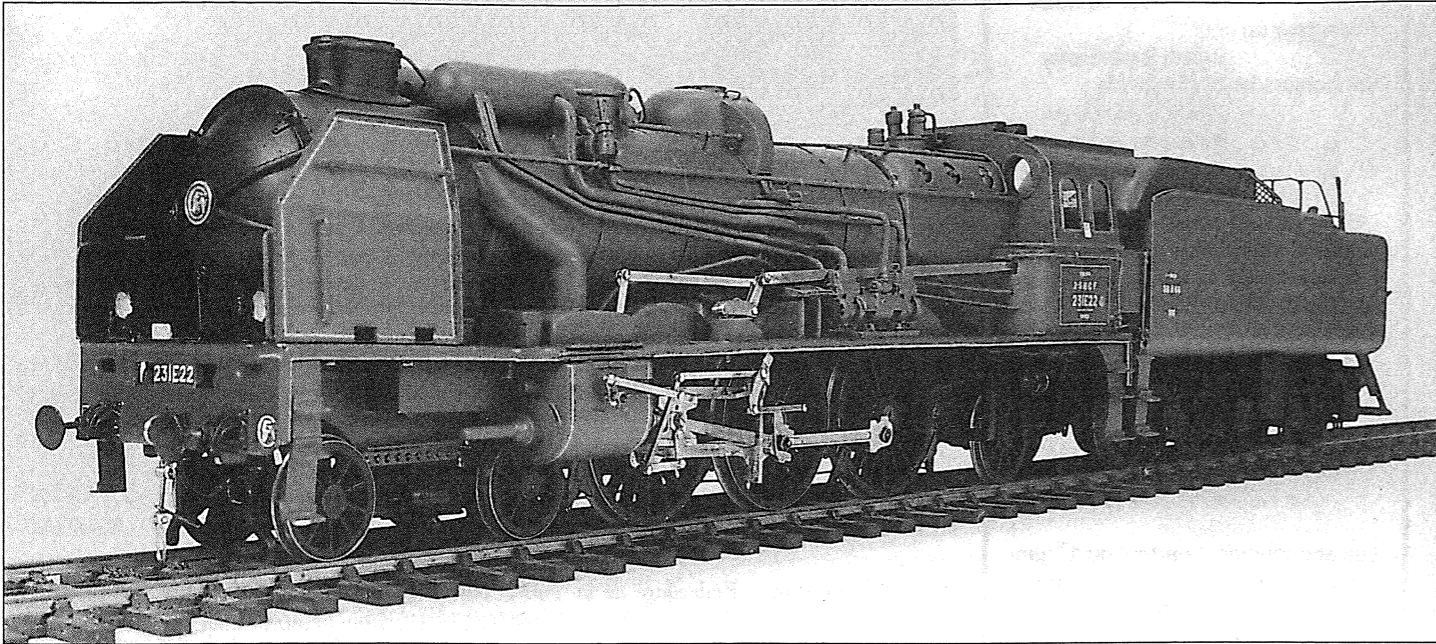
La 231-E d'Arthur Wilkinson

Arthur Wilkinson m'avait demandé des renseignements pour construire sa Chapelon... Et puis ces photos nous sont parvenues accompagnées d'une bien triste nouvelle...

Vous vous rappelez certainement votre correspondance avec M. Arthur Wilkinson, membre de la SNCF Society, au sujet de la construction d'une 2-231-E en O, et sa promesse d'un article et de photographies à l'achèvement du modèle.

C'est avec une grande tristesse que je dois vous apprendre le récent décès d'Arthur. En tant qu'ami proche, je vous transmets son souhait que paraisse quelque chose dans un prochain n° d'Histoire d'O.

Bill Tursfield (SNCF Society)



Notes concernant la construction d'une 231-E

Mon intention première était de construire un modèle de 231-K, dont un exemplaire était alors préservé à Steamtown, Carnforth, mais, même en prenant en considération les nombreuses photographies que j'avais prises, le projet n'est pas parvenu à terme en raison de la difficulté d'obtenir des plans à quelque échelle que ce soit.

J'avais des plans de la 231-E du Nord et, pendant des vacances en Suisse, je me suis offert une visite à Mulhouse pour compléter les plans par des photographies de l'exemplaire préservé au musée.

J'ai décidé de commencer par le tender, en raison des arrondis des parois et des coins qui pouvaient poser problème.

Problème résolu par la méthode suivante : les côtés gauche et droit sont fabriqués séparément et après rivetage, sont formés autour d'une barre de courbure adéquate pour constituer l'arrondi du fond.

Une barre de laiton de 6 mm de diamètre est soudée horizontalement au dessus et à l'arrière du tender, après exécution d'un plat sur toute sa longueur. Ces plats sont obtenus à l'aide d'une très petite fraise - ou meule ? - et d'un étai - ou une table croisée ? (l'anglais standard ou celui concernant les machines à vapeur, ça peut aller, mais ici je préfère vous donner l'original : "the flats were produced by using a very small milling tool fitted with a cross-vice"). L'opération est répétée pour les autres arêtes arrondies.



Photo publiée avec l'aimable autorisation de Peco Publications

Pour rendre plus aisée la soudure des détails sur le tender, j'ai utilisé au début de la soudure à haut point de fusion, puis une soudure à basse température pour les détails. Une autre méthode aurait consisté à laisser des espaces entre les différents panneaux et de les remplir de résine époxy, mais je préfère souder autant que possible.

Le modèle est pour l'essentiel construit en tôles et profilés de laiton et de maillechort, mais j'ai cependant utilisé les pièces du commerce suivantes :

- Kit Zéro : cheminée, tampons, lampes, flancs de bogie du tender, macaron, sabots de frein, pompe ACFI, compresseur.
- Walsall Model Engineering : roues.
- MCS : moteur électrique 12 V CC.
- Premier Models : attelages à vis.
- Semblat : décalcomanies.

J'ai reçu de l'aide dans mes recherches auprès du journal de la SNCF Society, d'Histoire d'O et de membres de la SNCF Society.

Arthur Wilkinson

J'espère n'avoir pas trop trahi le texte original. Par ailleurs, je profite de l'occasion pour rappeler à nos amis anglais, ainsi qu'à nos autres lecteurs, qu'on peut trouver des plans SNCF à l'adresse suivante :

Centre d'archives historiques de la SNCF, 2 avenue de Bretagne 72100 LE MANS Tél. 02 43 21 74 65 et 02 43 21 74 81.

Centre ouvert au public les mardis et jeudis sur rendez-vous, de 9 h à 12 h et de 13 h à 16 h 30.

Il convient toutefois de préciser qu'il ne faut pas être trop pressé, et que ce n'est pas donné... D.B.

Hommage à Joseph Schorr

De la 030 à la Big Boy, de la 2D2 à la Sybic en passant par les Diesels, Joseph avait construit de nombreuses machines, et le plus souvent par 2 !!! (Eh ! oui, 2 Big Boy). En partant de rien ou presque - quelques pièces Kit Zéro, du laiton et des moteurs de récupération et surtout beaucoup d'huile de coude, il fabriquait de véritables petites merveilles, qui roulaient pendant des heures lors des expositions auxquelles il participait activement.

En perdant Joseph Schorr, qui nous a quitté en ce début d'année 2001, le monde du Zéro a perdu un de ses plus fidèles partisans et animateurs, et nous, un ami passionné, dont l'absence se fera terriblement ressentir.

Une pensée affectueuse à Andrée, son épouse, qui était toujours à ses côtés, dans les expositions comme dans la vie.

Jean-Pierre Bout

Nous n'avons hélas aucune photo pour illustrer l'oeuvre de Joseph Schorr. Terminons cette page sur une note plus gaie, mais toujours anglo-saxonne, avec ce texte déniché je ne sais où par Marcel Le Guay... Sorry, no translation !

BEWARE

Rail enthusiasts disease Highly infectious to males of all ages

The symptoms : the sufferer becomes confused and bewildered when not near a railway. Will be observed wandering around with blank expression, muttering strangewords. Rapid rise in temperature at sight of a train. Behaviour then becomes erratic : much rushing about and waving of arms. Foaming at the mouth is not unusual. Is sometimes violent to non-believers. The patient spends much time and money at book and magazine shops. Seems not to notice presence of "normal" people.

The condition is not fatal¹

The treatment : patient must be kept well supplied with items of railway interest. Should be encouraged to go on steam tours and to open-days where he can meet other victims of the illness and exchange ideas with them. Friends and relations can aid recovery with free transport, free beer and meals. In case of emergency, contact your nearest preservation society.

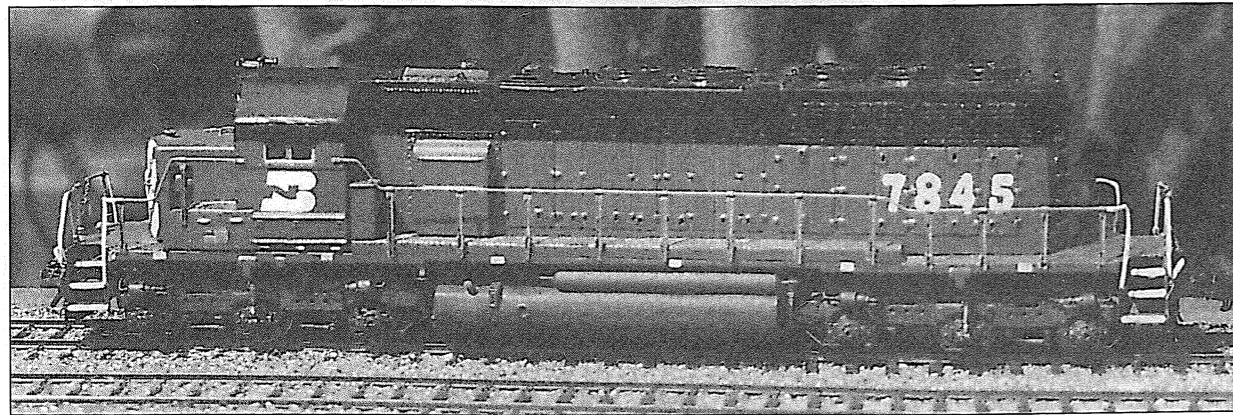
(1) Il existe une variante de ce virus appelée dans les milieux spécialisés "PLMyélite aiguë". C'est une souche de virus particulièrement robuste et résistante à tous les traitements, qui se transmet à tous les individus, mais surtout à ceux ayant dépassé la soixantaine. Il semblerait toutefois que ceux ayant contracté un virus "tous réseaux" ont beaucoup moins de risques de contracter cette dangereuse variante de virus et peuvent être considérés comme immunisés. Il est bon quand même d'être prudent et de ne pas s'exposer inutilement. Prendre les précautions d'usage.

P.S. Personnellement, je ne me sens pas concerné, étant contaminé depuis longtemps. Je crois bien n'avoir aucun espoir de guérison.

Marcel Le Guay

Voir H. d'O n° 70 à 81, 83, 85 et 90

Les SD 40-2 sont enfin là, en vert "Cascades", photos à l'appui ! ...



Ci-contre et page suivante :
La SD 40-2 aux essais sur le réseau de jardin de Jean-Pierre Béchet.

Construction de l'élément Diesel (suite)

Pattes de fixation de l'élément sur le châssis.

Selon dessin : chaque patte est composée d'une bande de laiton 5/10. À une extrémité, souder un écrou Ø 3, en laiton si possible, après avoir percé un trou de 4.

Mettre une vis graissée dans la bande et souder solidement. Déposer la vis et nettoyer. Mettre le panneau équipé précédemment sur le châssis. Former la patte et visser sur le châssis. Tracer son emplacement sur le panneau (le haut surtout), déposer et souder sur le panneau très solidement. Répéter sur le second panneau.

Mettre les panneaux en place sur le châssis, les visser. Vérifier qu'ils plaquent bien contre la cornière du bas et contre la cabine. Ils doivent être verticaux, parallèles et bien plans.

Pour maintenir tout cela bien en place, façonner trois traverses en U de 3 mm ou en barre. Elles entreront dans la cornière 4 x 4 soudée en haut des panneaux, et maintiendront le parallélisme et la solidité des panneaux. Leur longueur sera celle de l'écartement intérieur des cornières de 4. Souder ces traverses dans les cornières à respectivement 25, 130 et 212 mm de la cabine. Les emplacements doivent être précis, car ils tombent entre les ventilateurs de toiture. Voilà la "carcasse" de l'élément formée et en place. Tracer l'extrémité arrière des panneaux bien d'équerre et de même longueur pour que le panneau arrière soit bien vertical et centré.

Panneau arrière.

Tôle laiton 5/10. Il rejoint les deux panneaux latéraux et la toiture. Plié en son centre selon l'angle des cornières du châssis, il sera soudé bord à bord avec les panneaux. Sa largeur totale sera de 40 ou 41 mm selon celle de l'élément déjà en place.

Nota : l'élément Diesel doit s'ajuster au plus près des cornières du châssis sans jeu ni serrage, d'où la largeur précise du panneau arrière.

Constitution du panneau

Voir plan général. Il est équipé de sept marchepieds, deux trappes, deux lanternes latérales, deux lucarnes pour numérotation, un bloc d'éclairage de deux phares. Tous ces éléments sont à réaliser selon le procédé utilisé pour la conception et la réalisation de la cabine. Pour le bloc d'éclairage, voir dessin du présent descriptif.

Fabrication : découper une tôle de 5/10 de longueur égale à la hauteur des panneaux latéraux plus 0,5 mm et de largeur égale à la longueur de la cornière de châssis plus 2 mm. Plier cette tôle en son milieu suivant l'angle de la cornière du

châssis. La présenter sur place et tracer les bords extérieurs verticaux en rapport avec les panneaux latéraux. Ajuster la largeur en gardant bien axée la pliure centrale. Les 2 mm servent à rattraper le décalage. Ajuster aussi la hauteur en équerrage, mais en gardant les 0,5 mm. Le bas de la pièce doit s'appuyer sur la cornière (aile horizontale).

Tracer les différents éléments se rapportant sur le panneau. Découper les lucarnes et percer les lanternes Ø 5. Façonner et mettre en place ces différents éléments sans oublier les tours des lanternes en fil laiton 5/10. Étamer, à l'intérieur du panneau, les bords verticaux et supérieurs pour faciliter la soudure avec les panneaux latéraux. Amener la pièce en place, tracer avec précision la jonction avec les panneaux latéraux et ajuster ceux-ci au bords à bords avec le panneau arrière. Étamer aussi leur extrémité verticale.

Si tout paraît correct, faire deux points de soudure (au fer) en haut des panneaux et déposer l'ensemble de l'élément pour terminer l'assemblage solidement avec un fil de soudure généreux qui coulera proprement sur les angles déjà étamés. Nettoyer ; figoler les angles par l'extérieur à la lime en les arrondissant. Voilà l'élément formé et solide. Si l'extrémité avant est trop souple, ajouter une traverse provisoire en bas. En cas de voilage au centre, renforcer avec une bande de 5/10 soudée le long du panneau à 1 mm au dessus de la cornière du châssis. Replacer l'ensemble sur le châssis.

Reste à équiper la toiture et à mettre en place les grilles latérales, ce qui n'est pas une mince affaire.

Grilles latérales (avant)

Commençons par celles de l'avant des panneaux placés près de la cabine, selon dessin joint - voir aussi la photo du n° 71 p. 8. Contrairement à ce qu'on voit sur le plan général, chaque grille comporte 24 barreaux verticaux.

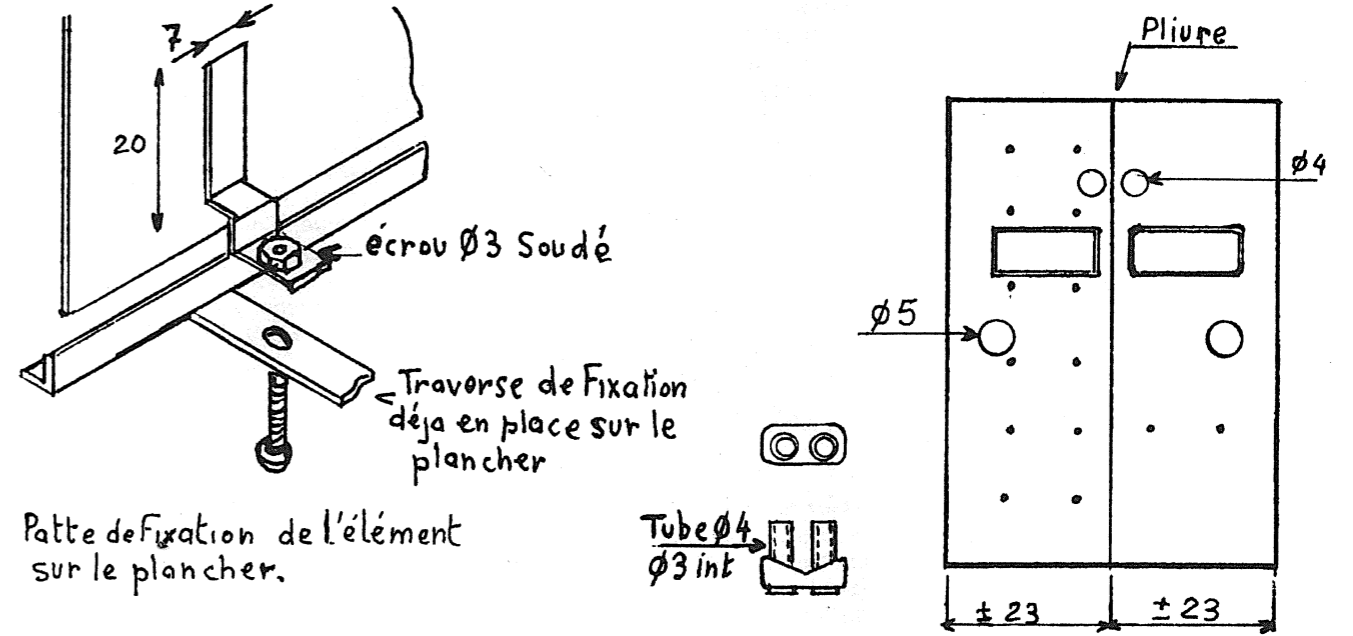
Réalisation : pour les chanceux qui ont une fraiseuse, évider dans un bloc de laiton d'épaisseur 3 mm les espaces entre les barreaux à la fraise-disque biseautée sur une profondeur de 2 mm. On peut réaliser les deux grilles sur une seule plaque qu'il suffira de couper en deux. Un léger chanfrein aux bouts des barreaux finira la présentation. Souder chaque plaque sur la tôle de fond déjà rivetée et coller en place sur le panneau.

Sinon, souder selon le principe adopté pour le coffrage de protection de la prise d'air placée sous la grille de gauche.

Réalisation sans fraiseuse : Fabriquer la tôle de fond rivetée (voir dessin). Découper une tôle aux dimensions des barreaux, largeur définitive mais un peu plus longue. Souder ensuite un par un les barreaux en fil de cuivre étamé de 1,2 mm (fil électrique ancien ou autre). Avant, étamer les plaques des

SD 40-2 U.S.A. S.VIATTE

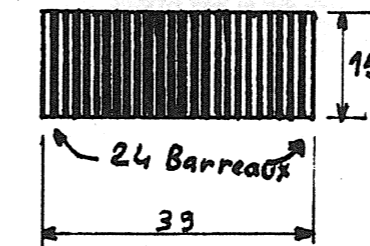
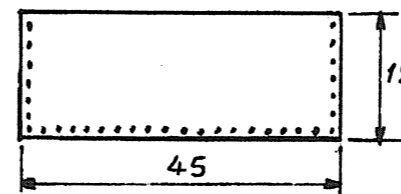
ELEMENT DIESEL (Suite)



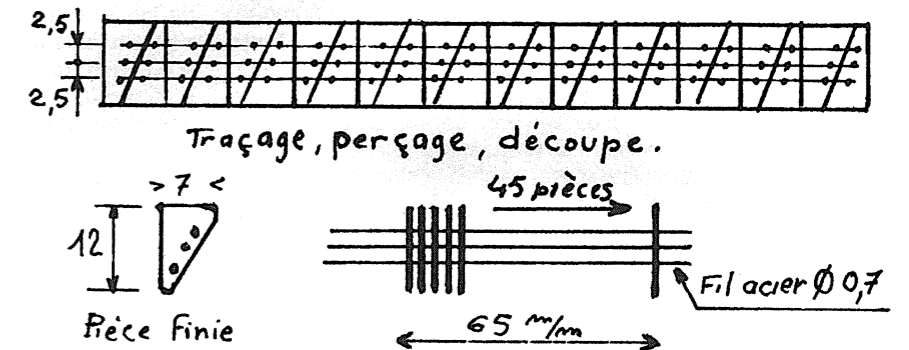
Patte de fixation de l'élément sur le plancher.

Bloc Phares

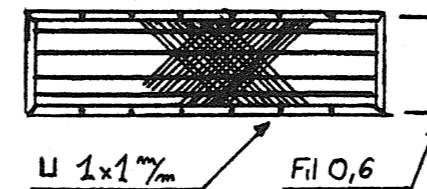
Panneau Arrière



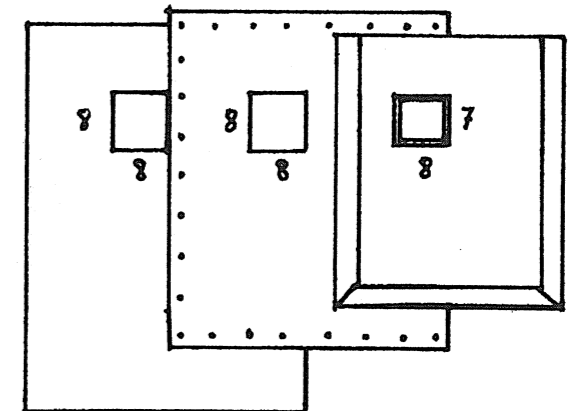
grilles latérales avant



grilles centrales



grilles latérales arrière



Toiture avant - positionnement des pièces

deux côtés. Les fils bien dressés seront un peu plus longs de 3 mm pour permettre de dresser les bouts en ligne après soudure. C'est un travail un peu délicat, mais pas impossible ; il suffit de recouvrir le fil soudé avec une lime pour souder le suivant à côté. Soudure au chalumeau. C'est propre, rapide et net si la soudure est bien fluide. Bien respecter les écartements. Finir en dressant les bouts des fils. Chanfreiner légèrement et donner un coup de lime feuille de sauge entre les barreaux pour nettoyer et profiler en légers biseaux. Poser la plaque sur la tôle rivetée, mettre une lime sur chant pour caler et souder ensemble les deux plaques déjà étamées. La fixation de la grille sur le panneau de l'élément pourra se faire à la colle après soudure de l'élément sur la cabine, ce sera plus sûr. Donc, mettre les grilles en attente.

Grilles centrales (voir dessin)

Chaque grille comporte 45 plaques fixées sur trois fils de fer de 7/10. Sur une bande laiton de 5/10 de 12 mm de large, tracer les trois axes des trous de passage des fils de fer. Tracer les plaques deux par deux en opposition comme sur le dessin. Pointer et percer les trous à 0,7 ou 0,8 puis découper les plaques à la cisaille. Les aplanir.

Nota : comme il y en a 90 à faire, il vaut mieux procéder par paquets de 10 ou 20, mais il faudra que les alignements des axes soient rigoureux sur au moins 45 pièces. Ne pas figoler les pièces à la découpe : l'alignement et la mise aux dimensions finales se feront après soudure sur les fils de fer. Vérifier que ceux-ci sont facilement soudables.

Soudure et assemblage : trois fils de 7/10, longueur 85 mm. Enfiler la première plaque sur les fils à 10 mm d'un bout. Serrer dans l'étau, la plaque reposant sur les mâchoires et les fils étant bien verticaux et parallèles. Une pointe de soudure liquide à chaque jonction fil plaque, et un coup de chalumeau. Vérifier la bonne solidité et nettoyer à l'eau et au pinceau. Après avoir fabriqué un gabarit d'espacement des plaques (selon dessin et en aluminium), enfiler la seconde plaque et bien la caler sur le gabarit pour avoir un bon parallélisme entre les plaques. Souder comme pour la première. Pour les autres, il faudra encore deux ou trois gabarits. Après la cinquième, il n'y a plus de risque de dessouder les premières, on peut donc avancer plaque par plaque avec un gabarit sans avoir à serrer dans l'étau ; sur la brique cela ira très bien. La seule précaution à prendre est que les fils restent bien droits et que l'alignement soit rigoureux ; bien respecter la longueur totale des 45 plaques qui devra être de 65 mm. Après soudure et nettoyage des plaques, ajuster l'ensemble dans ses dimensions définitives.

Tout cela paraît fastidieux, mais se fait simplement si on prend le temps de bien faire, et puis le résultat est réaliste. Il suffira de plier les bouts des fils à l'équerre, de percer leur emplacement dans le panneau de l'élément et de les souder sur le panneau, mais nous verrons cela plus tard.

Grilles latérales arrière

Voir plan et dessin. Découper quatre pièces de 48 x 14 mm en grillage étiré (le même que celui recouvrant les passerelles). Encadrer chaque pièce par une cornière en U de 1 x 1 mm. Coller le grillage de 0,5 à l'intérieur des cornières. Façonner quatre fils de laiton de 4 ou 5/10 et les coller en place sur le grillage (attention aux bavures !). Tracer et percer à 0,6 les trous de passage des barreaux verticaux qui viendront se souder à l'intérieur du panneau de l'élément. Fabriquer les barreaux (6 par grille), les mettre en place et laisser le tout en attente. Les grilles seront mises en place après soudure de la tôle de toiture qui recevra trois ventilateurs.

Toiture

Commençons par l'arrière de l'élément. Tôle laiton de 5/10. Découper et percer les deux pièces au Ø 28. Ajuster

la pièce inférieure sur le haut de l'élément. Étamper les deux côtés et souder en place sur les cornières. Limer les angles en arrondi.

Ajuster la pièce supérieure sur la toiture, les trous bien en face. Poinçonner les rivets tout autour. Étamper la face du dessous et souder en place sur la première pièce. Nettoyer et figoler les présentations. Fabriquer et souder en place le bouchon de sablière situé en bout de l'élément (même procédé que pour celui du capot avant de la cabine). Nous pouvons procéder à la mise en place des grilles arrière de l'élément. Passer les bouts des barreaux verticaux dans les trous. Vérifier la bonne position des grilles et souder les bouts à l'intérieur de l'élément en plaquant bien la grille contre l'élément à plat sur la brique. Couper l'excédent des bouts sans araser. Souder au fer ou au chalumeau. Nettoyer.

Nota : les crochets de levage des pièces de toiture et la barre de main courante seront placées en fin de travaux sur tout l'élément.

Avant de la toiture

Voir plan général et dessins joints ; trois pièces. Une tôle de base de 5/10 de 55 mm de long sur ±40 de large venant se placer sur les cornières du haut de l'élément et en prolongement de la toiture de la cabine (sans dépasser ni être inférieure). L'ajustage sur la cabine se fera après soudure de l'élément Diesel sur la cabine. Dans cette pièce, percer un trou carré de 8 x 8 mm à l'emplacement de la grille. Ensuite, une tôle 5/10 de 40 x 48 rivetée tout autour, avec aussi un trou carré, mais décalé de 1,5 mm vers l'avant afin que cette pièce vienne recouvrir la pièce suivante où se situe la cheminée. Enfin, le capot supérieur, en laiton plat de 3 mm d'épaisseur, de 38 x 32 mm. Limer les chanfreins sur trois côtés (voir plan). Percer un trou "carré" de 8 x 7 mm, vers l'arrière et au dessus de celui de la tôle rivetée. Étamper le dessous de la pièce et son emplacement sur la tôle rivetée ; cette même tôle sera étamée en dessous sur toute sa surface, mais après soudure du bloc supérieur qui nécessitera l'emploi d'un chalumeau plus important. Donc souder le bloc sur la tôle rivetée. À l'intérieur du trou du bloc, placer un cadre confectionné avec une bande de laiton de 4 mm de large qui dépassera de 1 mm. Le souder dans le trou. Figoler les contours du cadre et, avec une lime feuille de sauge ou tiers point fine, marquer les emplacements des barreaux de la grille (fil 5/10) que nous souderons plus tard.

Arrivé là, nous pouvons et nous devons souder l'élément Diesel sur la cabine. Mais avant, nous devons nous assurer que les équipements de la cabine sont suffisamment avancés. Ces équipements seront plus faciles à installer avant le raccordement sur l'élément Diesel.

Dans le prochain article, nous étudierons la finition de la cabine, les ventilateurs de toiture, la pièce centrale recevant les ventilateurs, la cheminée et l'assemblage du tout.

(à suivre...)



LE COIN DES CHEFS D'ŒUVRE

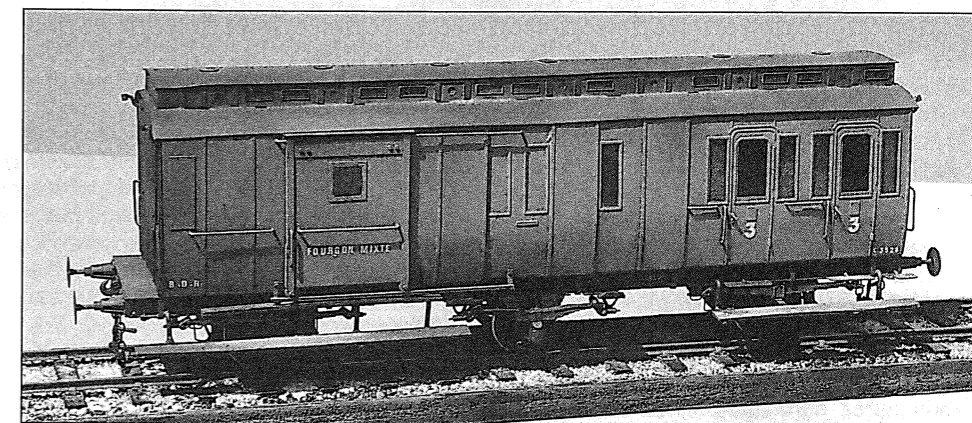


Ci-dessus : coupe du châssis et de la plaque de garde de l'essieu central.

Bien que je ne sache pas trop si cela présente un intérêt pour H. d'O (! N.D.L.R.), voici deux vues d'une voiture que j'ai réalisée pour accompagner ma machine des B.D.R.

Pour le prototype, il s'agit de voitures prussiennes à trois essieux et à vigie, modifiées par les ateliers des BDR (tôleage, portes, modification de l'essieu central de façon à augmenter le jeu latéral avec des roues de petit diamètre).

Pour le modèle, j'ai eu la chance de disposer d'un chaudron de



caisse issue d'une défunte et inachevée fabrication anglaise des années 92 - 95, chaudron que j'ai modifié à peu près comme il en avait été fait en Arles dans les années 40 pour les voitures réelles.

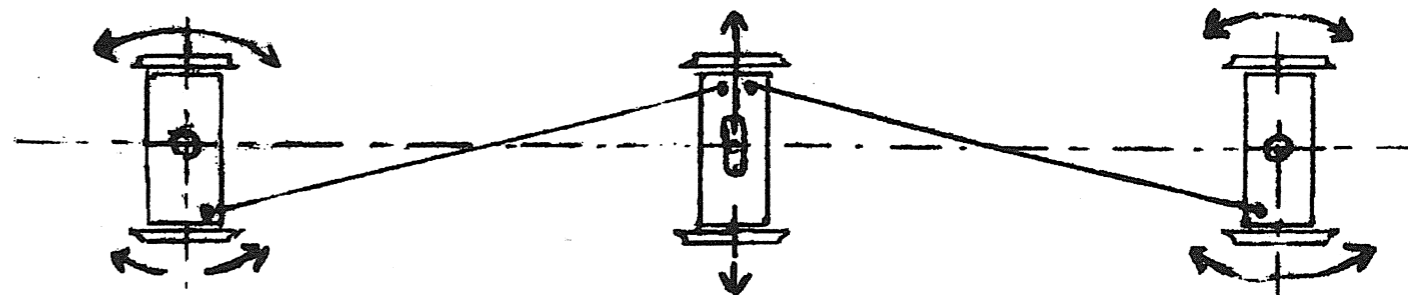
J'ai construit un châssis respectant la modification de l'essieu central effectuée en réalité : roues de petit diamètre permettant de passer sous les longerons et supports de plaques de garde différents de ceux d'origine, fixés non pas à l'intérieur, mais à fleur de l'extérieur des longerons, par une cornière (schéma ci-dessus).

Où je me suis par contre éloigné de la réalité, c'est en dotant mon châssis d'un système utilisé en HO par un fabricant allemand, Roco je crois, pour ses voitures à trois essieux : chaque essieu extrême est monté sur un "châssis intérieur"

pivotant comme un bogie, et l'essieu central est monté, lui, sur un châssis intérieur pouvant coulisser transversalement de ± 5 mm ; il est relié aux essieux d'extrémité par deux tringles articulées.

Quitte à fâcher ou à faire rigoler les sectateurs des rayons "grandes lignes" à l'échelle, je dirai que le système fonctionne à merveille, cette voiture tout de même assez longue accepte sans problèmes courbes et contre-courbes (ô horreur !) de rayon 1,5 m... mais nous ne sommes, ici, plus sur la SNCF... Et, bien réalisé, le dispositif est pratiquement invisible de l'extérieur, du moins quand la voiture est sur rails. Bien sûr, elle n'est ni conçue ni réalisée pour être présentée sur une glace, dans une vitrine...

Jean Florin, photos Jacques Meyer



Au moment d'illustrer cet article - Il n'y a pas encore de photo du modèle, et c'est bien dommage - Je m'aperçois que je n'ai aucune photo de 63000 ! Heureusement, Jean-Claude Ragot était là...



Photo collection Kit Zéro.

Deuxième set

La première chose à noter, quand on déballe ce deuxième set, est le fait qu'il contient les éléments nécessaires au montage de plusieurs modèles différents, moteurs Sulzer ou moteur M.G.O., modernisés ou non. Vous aurez donc à vous rappeler le modèle choisi et, de préférence, à le noter. Vous aurez d'ailleurs à le noter pour plusieurs raisons : tout d'abord, vous aurez certainement hésité longuement avant de vous décider et, ensuite, vous aurez eu à sélectionner un modèle insonorisé ou non, ce qui pourrait, par suite des délais de livraison générateurs de tendance à l'oubli, vous amener à hésiter longuement sur les pièces à utiliser ultérieurement et à vous obliger à revenir à des notices de montage anciennes que, bien sûr, vous n'aurez pas perdues mais que vous aurez égarées.

Bref, je n'en dirai pas plus sur ce point. et ce pour ne pas tomber dans le travers consistant à vous narrer mes propres difficultés. Ouvrons donc l'excellente notice de montage dont, d'ailleurs, la première page comprend la nomenclature de toutes les pièces, avec les numéros de référence de celles-ci et leur nombre. Les cinq pages suivantes sont constituées des photocopies des plaques photogravées, avec indication des numéros de référence de chacune des pièces.

La page 7 est importante sans l'être vraiment, en ce sens qu'elle indique comment faire apparaître le cordon de soudure des bordures de la plate-forme. Sur celles-ci, en effet, figurent deux rainures à peu près semblables, l'une destinée à représenter le cordon de soudure en question et l'autre constituant l'amorce de pliage. Le jeu est donc, tout d'abord de faire apparaître le cordon, de préférence à l'aide d'une pointe à tracer bien pointue et, surtout, maniée avec force ; puis, le relief ayant été jugé suffisant, de redresser une tôle qui, au cours de l'action, aura jugé bon de ne pas rester dans l'axe primitif. Pour cela, la page 7 explique fort bien toutes les étapes, le seul risque étant de se tromper de rainure et de figurer la soudure à l'endroit où, normalement, on aurait dû effectuer le pliage.

Notez donc que le trait correspondant au cordon en relief est celui qui se trouve le plus près du bord. Et notez aussi que, si vous vous trompez, cela n'empêchera pas de plier la plate-forme au bon endroit, après avoir quand même figuré le relief là où il fallait le mettre, sans qu'il soit obligatoire d'effectuer la moindre correction autre que, éventuellement, un petit coup de lime.

En page 8, il est question des quatre traverses intérieures qui, chacune, doivent recevoir deux écrous de 1,6 soudables. Ce travail ne comporte évidemment aucune difficulté, mais je ne saurais trop vous conseiller d'utiliser pour cela une soudure à haute température, les autres pouvant parfois, après un temps variable mais le plus souvent situé entre six mois et un an, être victimes d'une sorte de corrosion qui, en faisant se dessouder des écrous bien cachés au milieu d'une structure fermée et peinte, constitue la plus belle saloperie qui soit. Ce risque de corrosion est évidemment évitable en lavant bien vos soudures après la fin du travail, mais les zones cachées étant impossibles à atteindre à l'aide du pinceau qui va bien, je ne saurais trop conseiller la brasure contenant du plomb ou, mieux, de l'argent. Toujours sur la page 8, on voit comment souder les toutes petites platines de fixation des différentes rambardes. Pour faire apparaître les rivets de ces minuscules platines, il vaudra mieux utiliser un pointe parfaitement affûtée et ne pas la frapper trop fort. De plus, il sera bon d'effectuer ce travail en ne détachant pas les pièces de leur plaque photogravée. Après cela, il sera facile de souder ces toutes petites pièces en les maintenant à l'aide d'une pointe en dural ou en acier inox, donc non soudable. Le fer à utiliser devra avoir des bords bien nets, because la nécessité d'obtenir une bonne surface de chauffe, et être très chaud pour assurer la soudure la plus propre possible. Mais si vous débordez quelque peu, une erreur n'étant que rarement un crime, vous pourrez toujours corriger la chose à l'aide d'un mini ciseau obtenu avec, pour base, une petite lime cassée. Ceci étant, je dois vous avouer que, au lieu des faux rivets, j'ai percé les pièces et j'ai mis des vrais rivets à tête de 0,45 mm. C'est beau, mais je ne suis pas absolument certain que le jeu en vaille la chandelle.

La page 9 indique comment préparer la fixation des chandelles de rambarde qui, contrairement à l'habitude, ne seront pas soudées mais fixées à l'aide de vis pointeau. Ce type de fixation est d'ailleurs très intéressant, bien qu'il oblige à préparer des plots de fixation dans du carré de 3 x 3. Sur le plan, il est noté que cinq plots seront nécessaires de chaque côté, mais si vous voulez en mettre un par chandelle, je ne vois aucune raison de vous en dissuader. Pour fabriquer les pièces en question, je pense que la meilleure solution est de séparer la barre de 3 x 3 en tronçons de sept millimètres, mais sans les couper. Vous percerez ensuite les trous de 1,1 mm à partir de trois millimètres d'une extrémité, puis les autres trous espacés de 6,5 ou 7 mm, la différence avec les 6 mm indiqués étant due à l'épaisseur du trait de coupe. D'ailleurs, si la longueur obtenue n'est pas exacte, cela ne sera pas grave. Les trous étant faits, on les taraudera ensuite à 1,4, puis on coupera les tronçons et on les soudera à leur place, bien en face des platines de fixation. Pour cela, un fer bien chaud sera très utile, mais avec une soudure moins dure que la première, ceci afin de ne pas risquer de dessouder les petites pièces déjà en place.

La page suivante montre qu'il faut percer les plots soudés au diamètre de 0,9mm. Mais attention, un perçage de 0,9 suppose un excellent maintien de la pièce, donc de la plate-forme, et un risque important de chauffe du foret, donc de casse de celui-ci. Il faudra donc utiliser une bonne huile de coupe et, surtout, ne pas percer les six millimètres d'un seul coup. Personnellement, je trouve que cette opération, si elle peut se montrer délicate pour l'amateur, n'aura pourtant rien de dramatique et pourra présenter l'avantage de faire connaître à vos enfants des jurons encore inconnus d'eux, mais qu'ils pourront transmettre à leurs copains dès le lendemain. Ces dix perçages étant assurés, il n'y aura plus qu'à souder les petites pièces d'extrémité et les deux traverses manquantes, selon le dessin final de la page 10, puis à passer à la page suivante qui, selon la tradition, devrait être la 11. Sur ce feuillet, aucun problème n'apparaît, mis à part le fait que la pièce à plier en U, c'est à dire le support de capot avant, sera différente selon que vous faites une des 108 premières machines ou l'une des suivantes. Mis à part cela, je ne vois pas où pourrait résider la moindre difficulté ; sauf si, en voulant aller trop vite, vous vissez les vis sur leurs écrous avant de souder ceux-ci à leur place. Ce faisant, vous auriez en effet la possibilité de souder aussi les vis et d'apprendre de nouveaux jurons à vos enfants. Mais c'est une erreur que vous ne ferez évidemment pas, ce qui fait que le support de capot arrière sera monté de la même façon et avec aussi peu de difficultés que son grand frère.

Il sera maintenant temps de fixer le châssis sous la plate-forme, tout au moins pour essai car, vous l'avez peut-être remarqué, ladite plate-forme dépasse un peu à l'arrière et pratiquement pas à l'avant. C'est donc maintenant qu'il convient d'effectuer les petites corrections nécessaires, s'il en apparaît.

La cabine, pour sa part, est faite en un seul morceau principal, soudé au beau milieu de sa face arrière. Il faudra donc d'abord bien ajuster les deux extrémités à souder, puis les emprisonner solidement entre quatre petits morceaux d'un bois solide, deux en haut et deux en bas. On soudera ensuite le milieu de la face, on retirera les attelles du bas pour souder celui-ci, puis on fera de même sur la partie haute, mais après avoir contrôlé que les deux lèvres ne risquent pas de se voiler par excès de métal. Ceci fait, on aura intérêt à souder un fil de laiton de quelques dixièmes au ras du sommet de la face soudée, évidemment à l'intérieur de la cabine donc à un endroit où cela ne se verra pas. En ce qui concerne la partie inférieure, le renfort sera constitué par l'équerre de fixation sur la plate-forme. Les parties supérieures des flancs de cabine seront ensuite mis à la forme parfaite et soudés en faisant bien attention à l'équerrage de l'ensemble. Les entourages de fenêtres et autres portes seront mis en place en les soudant par la tranche intérieure des fenêtres ou, pour les portes, par l'intérieur de leur cadre.

Les cheminées sont au nombre de deux, si la version choisie doit avoir un moteur MGO, ou une seule, située à gauche, s'il s'agit du moteur Sulzer. Dans ce cas, on devra découper un petit carré de tôle et le galber en forme, pour boucher le trou droit du toit. On soudera alors le morceau en s'appuyant sur un morceau de bois arrondi à la courbe voulue et on étamera abondamment avant de limer en forme et de lisser parfaitement. Les cadres latéraux des filtres seront soudés par leur tranche extérieure, pour ne pas risquer d'empêcher le grillage, puis ils seront nettoyés à l'aide de ciseaux adéquats. On pourra alors mettre le toit en place et le souder, tout d'abord par deux points symétriques au milieu de la cabine, avant de contrôler l'équerrage et de finir de le souder par l'intérieur. Le toit étant posé, il sera alors temps de poser la ou les brides supérieures des cheminées, après les avoir rivetées et avoir bien affleuré l'échappement sur le toit. Le temps sera aussi venu de souder un fil de 0,6 sur les bords droite et gauche du toit, afin de figurer les gouttières.

Le plancher de cabine ne posera aucun problème si, avant de le mettre en place sur son support, vous avez soudé les quatre écrous soudables sur celui-ci. Un peu plus délicate sera la mise en place des fenêtres latérales. Il faudra en effet que la soudure ne bave pas et que l'ensemble reste bien centré. Mais cela ne sera normalement pas trop difficile. Les marchepieds, eux non plus, ne seront pas difficiles à monter ; à vous d'en choisir le type selon les figures 34, 35 et 36. Une fois assemblés, ils seront rangés pour être soudés en place plus tard.

Les réservoirs sont faciles à assembler, à l'exception de deux détails. Sur la version modernisée, la gouttière inférieure sera en effet un peu difficile à former, car trop épaisse ; mais vous y arriverez plus facilement en utilisant une tôle épaisse limée en forme et en martelant la pièce à l'aide d'un maillet en caoutchouc (noir le caoutchouc, c'est important). Quant aux deux supports en U, ils devront être recuits pour accepter de se mettre en forme correctement. Et si les côtés se fendent, cela se passera sur une très faible largeur et il vous sera toujours loisible de boucher la fente à l'étain. Après le coup de lime de rigueur, cela ne se verra absolument pas.

L'intérieur de la cabine vient ensuite, avec un ensemble armoire / carter de freinage pour lequel seuls les pliages poseront des problèmes, surtout celui de la face avant de l'armoire qu'il faudra parfaitement positionner avant de le tenter. Le pupitre de commande, pour sa part, sera facile à monter si vous prenez la précaution de dessiner la forme des échantillons de soudage à l'envers des portes. Ainsi, vous les soudez sans coup férir, et à la bonne place.

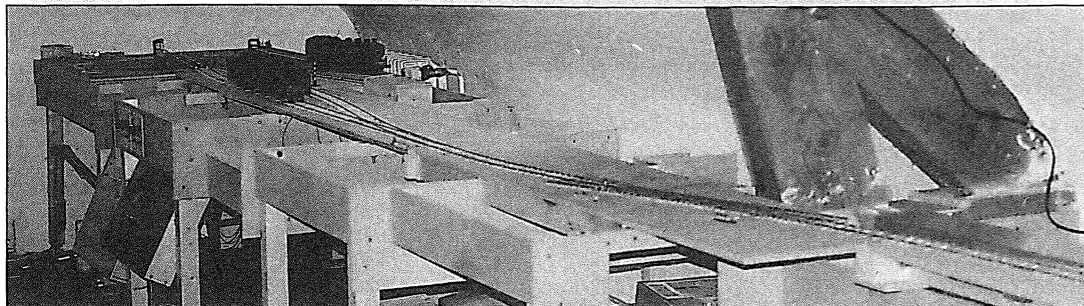
Le carter de vidange moteur ne posera qu'un seul problème : le pliage des L de 1 x 1, partie horizontale à l'intérieur. Pour cela, il faudra recuire les L, les plier pour épouser la forme du carter, les redresser puisqu'un L ne se plie jamais droit, puis les souder. On s'occupera ensuite de la torsion des extrémités et on le fera à la pince plate, celle-ci ne servant pas à serrer la pièce mais à empêcher sa déformation en cours de pliage. Ça a marché avec moi, donc tout le monde peut le faire. Les panneaux latéraux seront fait en fonction du modèle choisi, selon les indications de la notice qui, soit dit en passant, est extrêmement bien faite. Il ne restera alors plus qu'à monter les différents éléments sur la plate-forme et celle-ci sur son châssis. Cela pourra éventuellement présenter de petites difficultés si les échantillons des bouts de plate-forme ne tombent pas parfaitement en place, ce qui est toujours possible. Il faudra alors élargir les échantillons en pensant bien que c'est l'arrière qui débordait, l'avant ne débordant que de l'épaisseur de sa tôle. Mais avant de faire cela, trouvez donc une photo bien nette et conformez vous à ses indications. Il y a à peu près deux semaines, en effet, un professionnel de la question m'a affirmé que c'était l'avant qui débordait, alors que la photo que j'ai sous les yeux me dit que c'est l'arrière. Mais qu'est l'avant d'une loco sur laquelle la marche arrière a été supprimée par l'adjonction d'un nouvel avant ?

(à suivre)

Voyage autour de mon (futur) réseau D. Berthélemy

Mais que fait donc le rédac'chef depuis qu'il a fini sa Pacific ? Quand ses autres activités - H. d'O comprise - lui en laissent le loisir, il travaille à son futur réseau, histoire de permettre à son maigre parc de se dégourdir un peu

les roues... Maintenant qu'il est enfin commencé, on va oser parler un peu de sa conception, en espérant amorcer ainsi une discussion que j'espère fructueuse - pour l'affaire de la vole, ça n'a pas trop mal marché.



Vue générale de la moitié gauche du réseau. A droite, le trou dans la ferme. Tout ceci est bien embryonnaire... mais s'il faut attendre que ce soit terminé pour en parler...

D'abord, les contraintes matérielles auxquelles nous sommes tous (plus ou moins) soumis. Je dispose d'un bord de pièce mansardée, limité en largeur aux deux extrémités par des portes, et encombré de surcroît d'une ferme de toiture - avec un trou - et d'un radiateur, non déplaçable. Toute boucle étant exclue par la disposition des lieux, ce sera un réseau linéaire. Un prolongement - tout aussi linéaire - sera peut-être possible un jour vers la pièce voisine.

Que loger dans cet espace ? Vu ma prédilection pour les vapeurs, et ne prévoyant pas de construire dix wagons ou voitures par machine, un dépôt, ou plutôt une annexe traction, s'impose. Les contraintes en tout genre empêchant de reproduire quelque site réel que ce soit, il faut quand même se concevoir un "cinéma" qui se tienne à peu près, tout en tenant compte au moins en partie des principaux "fantasmes" du concepteur. À quoi bon si on ne peut réaliser au moins une partie de son rêve ?

Il y a déjà, bien sûr, la 141-TA et les "tonsures sacramentelles" de Julien Gracq d'une part, Tours, ses Pacific et 4700 d'autre part : cette annexe devra donc être un relais (imaginaire) entre plaine et montagne. Il est des phrases qui vous hantent, et vous dédouanent : "les équipes des Mikado et 6000 des monts d'Auvergne eurent désormais pour compagnons de réfectoire, aux repas du soir, les fameux "sénateurs" arrivés dans l'après-midi avec le Thermal-Express..." (M. Maillet). Ceci se passait avant guerre, à Clermont Ferrand. Un peu gros à reproduire, il va falloir adapter...

Mettons qu'une activité thermique croissante du côté de Chaudes-Aigues, et des considérations encore confuses dans mon esprit ont conduit à une modernisation partielle de La Godivelle (appellation, provisoire peut-être, de l'endroit). On y a, entre autres, excavé la colline pour loger un pont tournant moderne - comme ce fut le cas à Saint Germain des Fossés. Donc, pas question d'une rotonde : le plan s'inspirera des cas, finalement assez nombreux, où le P.T. est à un bout du dépôt, et la remise à un autre. Ce qui change un peu du schéma habituel, et donnera lieu à des manœuvres supplémentaires. Inconvénient, il faut plus d'aiguilles et de place en longueur, mais justement, l'espace disponible s'y prête.

Il est toujours plus intéressant de se placer au contact de deux réseaux ; ce ne peut être ici que le P.O. et le P.L.M. (si !) - voir l'exemple de Cosne sur Loire : cela permet d'introduire des équipements de l'un ou l'autre réseau, plus des équipements SNCF dus à la modernisation précitée, et donne quelque souplesse pour l'utilisation de certains éléments du commerce (P.T. et grue Bondy JCR, grue à eau Semblat, remise Architecture de France... quitte à les modifier un peu).

Nous sommes donc au début des années 50, à bord de la 231-729 qui vient de laisser une sorte de "Thermal bis" (faudra lui trouver un autre nom) à un couple de TA d'Aurillac qui le hissent maintenant dans la montagne. On rentre au dépôt avec un tender bien récuré car, si la fin du parcours, avec quatre

charrettes, est une promenade, on a regagné 18 minutes entre Vierzon et St Germain avec 750 t au cul... Au passage, on salue d'un coup de sifflet les copains de la 4703 qui préparent leur machine sur la fosse devant la remise. Ils nous précèdent au roulement et tout à l'heure, ils repartiront en tête du NO (Nasbinals-Océan... bon d'accord, je charrie un peu !) qu'ils redescendront jusqu'à Tours. Leur machine a bien failli être réformée il y a quelques années, et nous mêmes l'avons échappé belle. On avait même fait venir des 6000 P.L.M à Tours, pour essais. Mais, au premier de ceux-ci, la 6000 a décalé son essieu coudé (authentique... N.D.L.R.) et elles sont reparties la queue entre les pattes (moins authentique...). L'affaire et maintenant calmée, et on parle de monter un stoker sur les 240. Les chauffeurs ne s'en plaindront pas, avec leur fichu foyer...

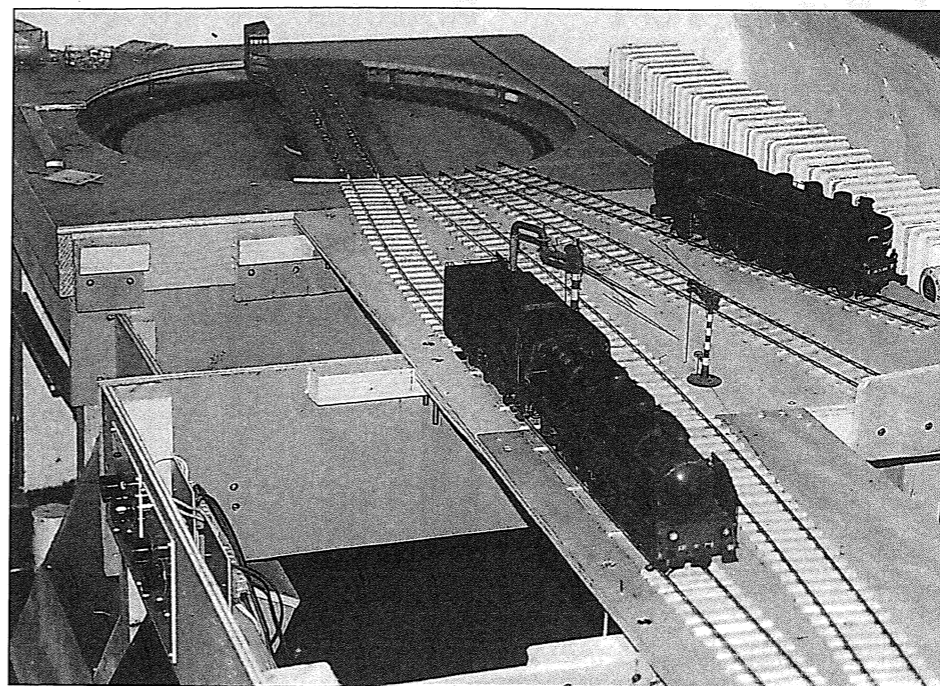
À St Germain, on raccordera la rame du LO en provenance de Lyon, amenée par une des nouvelles 142-P qu'on s'est enfin décidé à construire. Avec elles, finis les renforts en queue pour passer les Sauvages (ce serait à vérifier !). Formidables engins, mais pas question d'en avoir une à soi. Elles sont banalisées, comme de vulgaires "R", car elles doivent parcourir 25000 km par mois... On n'est pas près de les voir ici, car le nouveau pont est un exemplaire unique de 26 m. Inutilement long pour les machines qui fréquentent La Godivelle, il lui manque 1 m pour accueillir les nouvelles Chapelon (à vérifier aussi, les 142 devant être un peu plus courtes que les autres) - Jean-Claude Ribaut nous pardonnera ce petit coup de griffe ! Le père Chapelon va pouvoir partir en retraite satisfait : ses collègues électriciens planchent pour parvenir à égaler les nouvelles bécanes...

La région, toujours aussi pingre (pas mort, l'esprit du P.O.) a affecté à La Godivelle un unique engin : une minuscule "petit modèle" (4-030-TC), qui arrive tant bien que mal à déplacer quelques wagons de charbon et ses grosses consœurs. Il n'est pas impossible aussi que le S.E. délègue une 040-TC...

Autour de la plaque, une mazoutière de Vierzon (pour la plaine) et une 141-F de Montluçon (pour la montagne) attendent leur prochaine prise de service, tandis que la 141-TA 454 promène un couplage ballast. Bon, revenons sur terre...

Pour la conception du tracé, j'ai essayé de m'inspirer le plus possible d'installations existantes, sans chercher à en reproduire aucune en particulier. Du moins a-t-on ainsi quelques chances de ne pas commettre de trop gros impairs.

L'ouvrage le plus utile que je connaisse est celui consacré aux "Dépôts vapeur du P.L.M.", car il décrit beaucoup d'annexes, qui nous sont les plus utiles vu leur taille, certains plans donnant même les rayons de courbure... Un autre ouvrage est paru depuis, qui traite de la région Ouest. Il m'a un peu déçu, car les annexes y sont négligées. Rien pour le moment sur le S.O. Pour St Germain des Fossés, voir plutôt l'opuscule d'André Rasserrie sur le Bourbonnais (éditions V.F.)



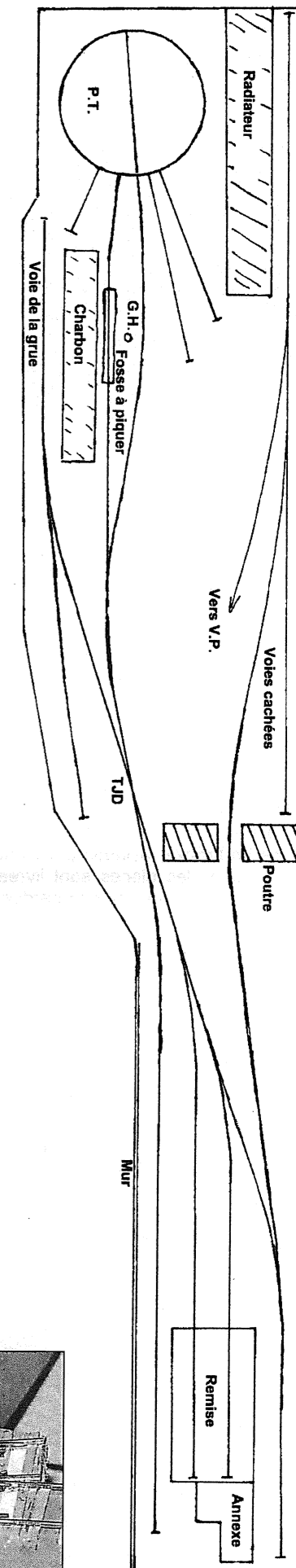
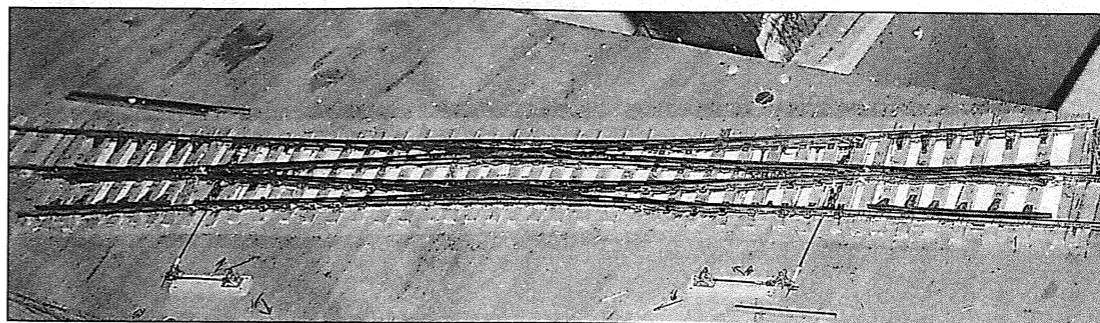
Ci-dessus : l'extrémité côté P.T. La Pacific, sur future fosse (d'où le "travelage" !), fait de l'eau. La grue Semblat est partiellement "sud-ouestisée" (peinture, commande par volant). La grue P.O. de Jarry est trop basse pour un tender Nord. En bas, la TJD.

L'accès au dépôt se fera donc par un tunnel, dont l'emplacement est imposé par le trou dans la ferme (en amont de ce tunnel figurent des voies cachées en coulisse) et par un tiroir situé derrière la remise. Pas très rationnel, mais cela compliquera les manœuvres... On repart ensuite vers le P.T. avec une voie de rentrée, une voie de sortie et deux ou trois voies rayonnantes. Du même côté, au premier plan, la voie de la grue et des wagons, séparée de la voie de rentrée par le parc à charbon. À l'autre bout, une remise à deux voies, et une voie devant la remise, nécessaire entre autres pour les photos. Malgré de longues méditations, je n'ai pas réussi à éviter de placer au centre du dispositif une TJD, pour gagner un peu de place. Intéressant à construire, mais quel boulot ! En gros, le double des deux branchements qu'elle remplace... La voie visible est en profilés Markway sur traverses Faure, avec tirefonds l'Octant, posée directement sur le plateau (voies de dépôt obligent). Il est prévu d'autres fosses et grues hydrauliques que celles mentionnées sur le plan.

En contrebas du mur, à droite, devrait passer plus tard un embryon de voies principales, si possible cette fois avec courbe et dévers, destiné essentiellement à prendre des photos. Ces voies seront éventuellement prolongées - à l'occasion d'une campagne de travaux ultérieure - dans la pièce voisine... mais il faudra pour cela percer un (vrai) mur.

Cette éventualité, l'emplacement de la poutre ainsi que la place disponible sous la toiture ont contraint ce réseau à une hauteur au sol anormale (65 cm !). Les utilisateurs devront donc être assis par terre... Il y a un vague projet de chariot (lui même sur rails) pour faciliter les déplacements le long du réseau.

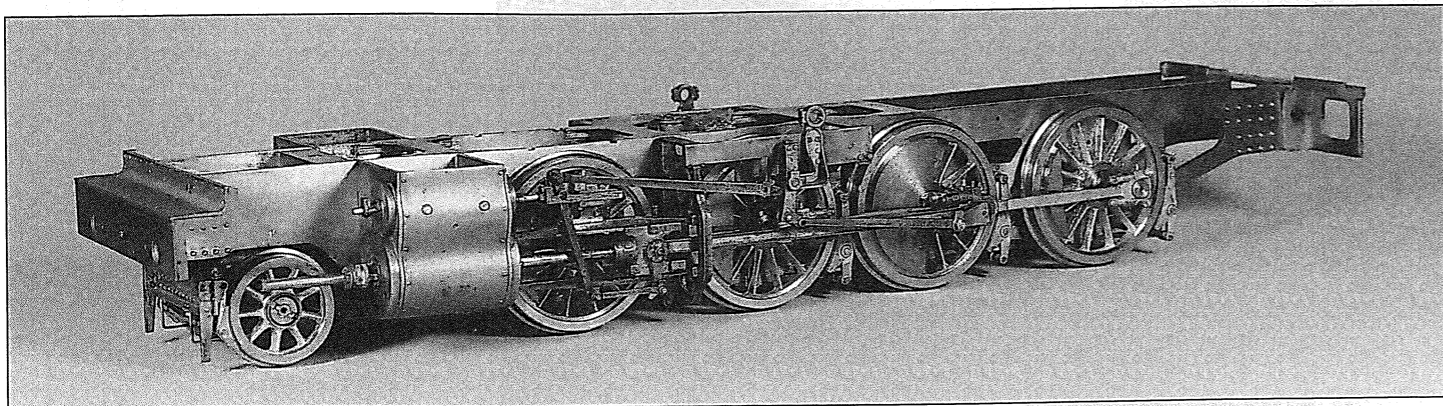
Rien n'est prévu pour faciliter la tâche du ou des exploitants : les aiguilles (du moins les visibles, il y aura des accommodements pour les parties cachées) seront commandées à pied d'œuvre, et le "mécanicien" ne verra pas forcément le véhicule



Où en est la 140-C Kit-Zéro ?

Rodolphe Sabiron

Ah, cette 140-C ! L'engin réel ne m'inspire guère, mais je le regrette profondément quand je vois ces photos. Je tiens à signaler que J.-C. Ragot n'a pas eu connaissance de cet article avant publication (déontologie d'H. d'O oblige), ce que nous prouvons d'ailleurs page suivante...
D.B.



Annoncée à la réservation fin 95, trois sets sont aujourd'hui disponibles, qui sont :

- le châssis, réf. 1-C-11 ou 1-C-8
- le roulement, réf. 2-C-11 ou 2-C-8
- la distribution et l'embellage, réf. 3-C-11 ou 3-C-8

Deux références disponibles : C-8 pour la version d'origine, C-11 pour la version SNCF, mais finalement l'amateur pourra se constituer la version de son choix en panachant différentes pièces des deux versions (dixit M. Kit Zéro).

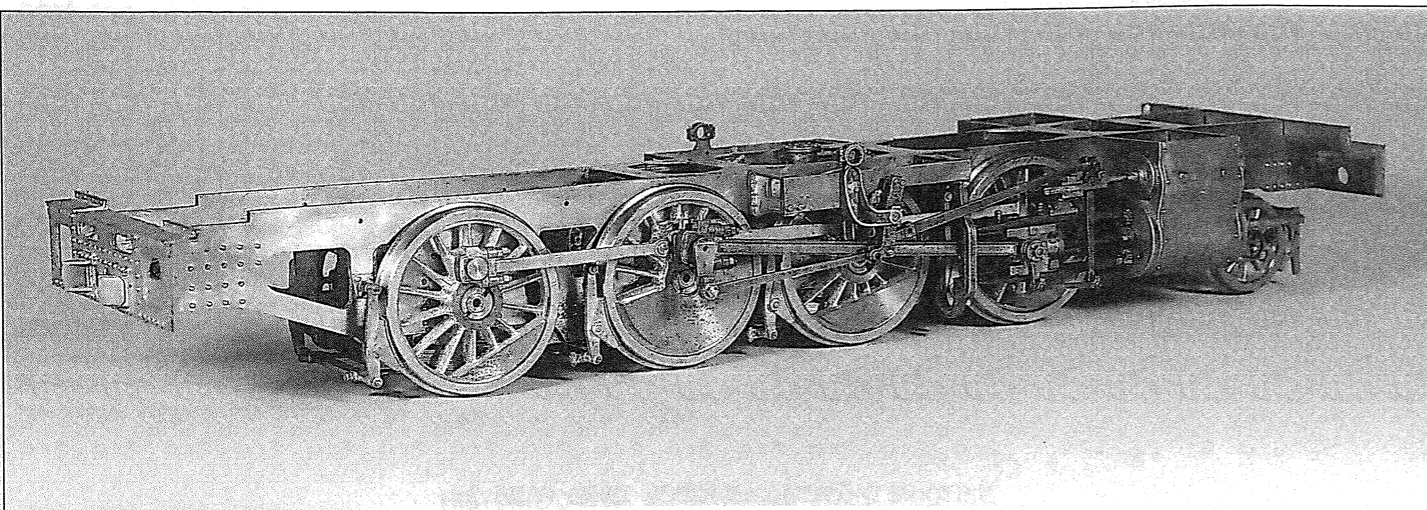
Si nous ne sommes pas étonnés de la sortie de plusieurs locomotives chez certains artisans, l'étude d'une nouvelle machine par Kit Zéro reste un petit événement. D'ailleurs, les amateurs ne s'y sont pas trompés, car les 50 exemplaires de cette première série ont tous trouvé acquéreur.

La philosophie Kit Zéro est respectée : un maximum de pièces en bronze, usinées par l'artisan quand cela est nécessaire. Toutes les pièces sont livrées redressées, car chacun sait que la fonderie à la cire perdue fait partie de la géométrie "molle". L'emballage est très soigné. La livraison aux clients se fait scrupuleusement dans l'ordre des réservations (déontologie Kit Zéro).

1^{er} set : le châssis ; 52 pièces, sans les rivets

Pièces principales, deux longerons de 1,5 mm d'épaisseur, en laiton d'horlogerie (bien meilleur pour le perçage des rivets), découpé au jet d'eau. Ils sont reliés par les deux traverses d'extrémité venues directement de fonderie. La liaison se fait par 4 vis (Je trouve ça moyen, ces vis sont trop voyantes et surtout pas très réalistes ; j'attends la suite pour éventuellement modifier le montage. Enfin, si j'en ai le courage !...).

Par contre, le très bon point de ce châssis est le détaillage des glissières de boîte d'essieu (un peu maigres à cause du châssis de 1,5). Je raffole des détails qui ne se voient pas



lorsque la machine est sur ses roues, mais tout est là lorsqu'on la retourne. Ces glissières de boîte d'essieu, donc, servent de gabarit de perçage pour les rivets du châssis. Simple, mais très efficace. Rivets que je juge absolument indispensables (il est possible de ne pas les acquérir à l'achat du set), car très visibles à travers le rayonnage des roues. Même technique de perçage avec les supports de suspension.

Le châssis s'assemble en son centre avec des entretoises respectant la forme réelle, un régal, d'autant plus qu'elles sont situées au dessus du châssis. Des entretoises rectangulaires (typiquement zéroïste) sont présentes pour compléter la fixation.

L'écartement des longerons est de 26 mm, ce qui laisse quand même pas mal d'espace derrière les roues. J'aurais préféré un écartement de 27 avec des longerons plus fins (maxi 1 mm).

Ce set s'avère très plaisant et rapide à assembler malgré les trous à percer.

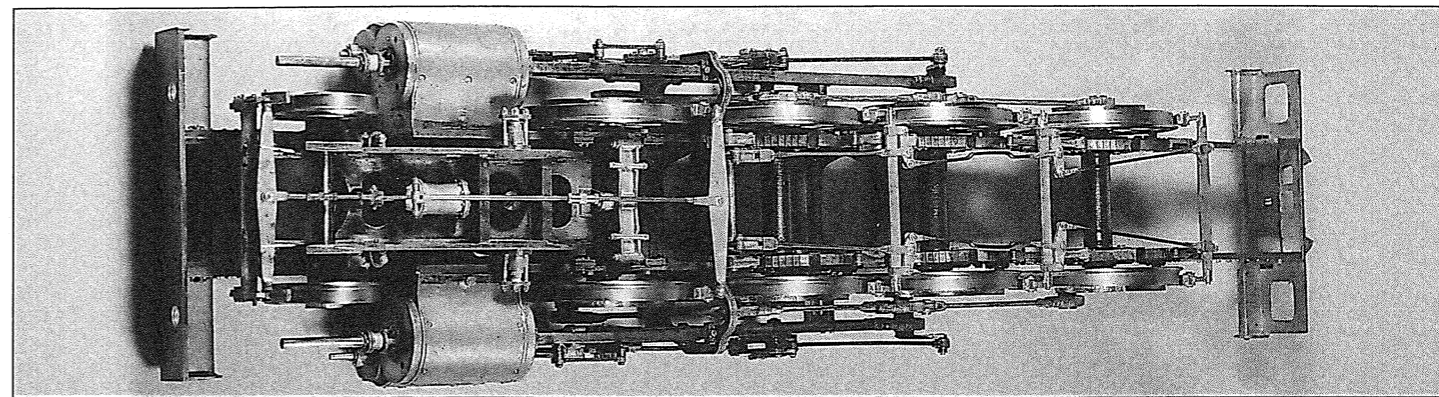
2^{ème} set : le roulement ; 31 pièces

Gros morceau, les roues sont là ! De plus, elles sont bandagées inox (y'a révolution à Sevran) sur option. Mais honnêtement, impossible de s'en passer. L'isolement se fait comme d'habitude chez K.Z. au moyeu. Personnellement, je ne suis pas contre comme beaucoup de mes collègues. De plus, le système de blocage de la roue sur l'axe est très bon, avec une bonne portée – voir au Ramboltrain, aucune roue décalée malgré une circulation très intensive.

L'axe, qu'il soit moteur ou porteur, est percé d'un trou en son centre pour recevoir la rondelle cache écrou. Idée géniale !...

Ce set contient aussi la reproduction du bissel Zara. Il est très détaillé, avec plein de rivets qui ne se voient pas, j'adore !... Rien à dire sur le montage.

Les boîtes d'essieu sont en Delrin (matière isolante) et



Vue de dessous

supporteront les prises de courant. Une piste se trouve en arrière du moyeu – encore une idée géniale, et pas d'affreux palpeurs dans le châssis.

3^{ème} set : la distribution et l'embellage ; 102 pièces

Première étape, le montage de la timonerie de frein. Rien à signaler, sinon que les barres de liaison sont livrées formées. Il ne reste plus qu'à les mettre à longueur. Merci Jean-Claude !...

Autre point, l'isolement électrique des sabots de frein. Ceux-ci sont en bronze, il faut ajuster une garniture en PVC. C'est très facile, une rainure les centre automatiquement. Ce montage, hélas jamais copié par les autres artisans, permet un rapprochement maximum des sabots par rapport aux roues. Les cylindres de frein sont reproduits. La timonerie, une fois assemblée, est maintenue par l'élasticité des supports de sabots. Rapide au montage, rapide au démontage.

Ensuite, il faut détailler le bissel Zara. La timonerie est aussi complète que le châssis. Les ressorts de rappel sont reproduits.

Deux types de chasse-pierres. Le vieux modèle est droit, le plus récent en forme de S. Deux types de palonniers de frein : celui allant avec le chasse-pierres droit tire directement sur les

sabots, l'autre possède des biellettes intermédiaires. Mais attention, toutes les 140-C n'ont pas été modifiées. La 140-C 27 (concernée) possède palonniers et chasse-pierres d'origine.

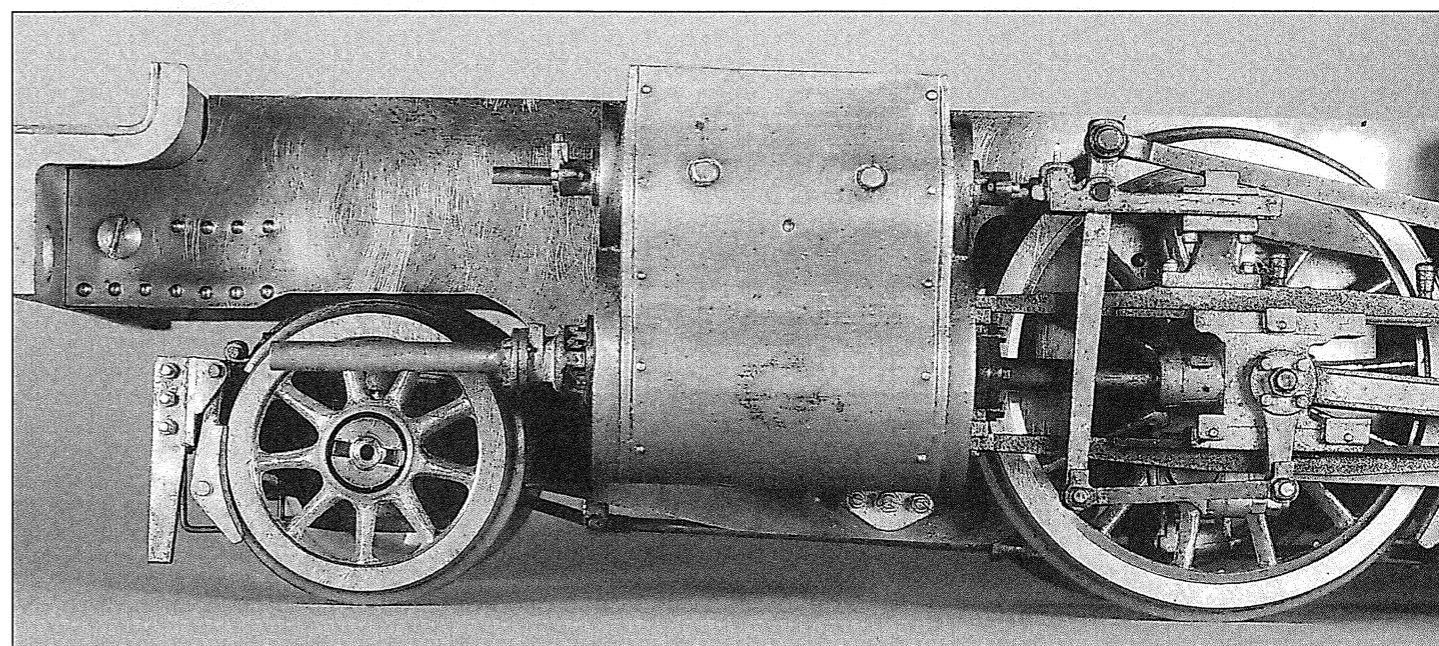
Les cylindres sont moulés d'un bloc en bronze. Seuls les contre-tiges et les presse-étoupe sont à rapporter. Le fait d'avoir des cylindres tout prêts est fort séduisant, mais certains détails sont plus ou moins bien venus. Par contre, l'embellage est archi-top. Les bielles d'accouplement sont livrées assemblées (merci Jean-Claude) et percées, le montage de toutes ces bielles ne présente aucune difficulté, sauf peut-être, en fonction des pièces reçues, l'ajustement de la glissière contre le cylindre. J'avais reçu des pièces trop longues, mais le S.A.V. K.Z. a réagi.

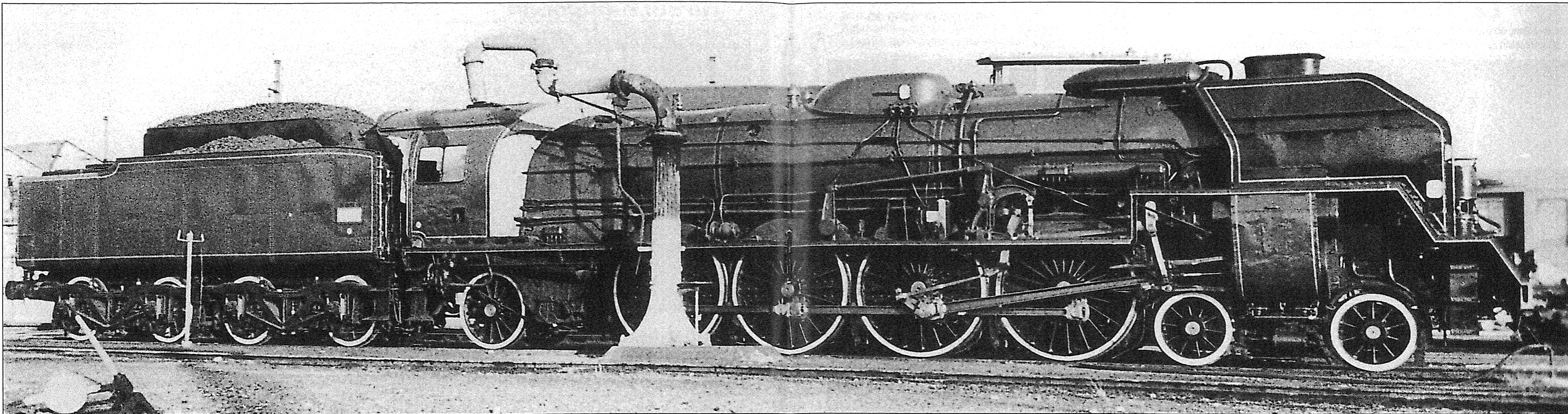
Pour l'ajustement de la crosse de piston dans la glissière, j'utilise pour le montage de mes machines à vapeur de la pâte à roder les soupapes. La 140-C n'a pas échappé à la règle. Ce moyen permet d'avoir un jeu minimum. Même méthode pour la barre de relevage.

Pour le calage des essieux, K.Z. peut vous livrer un outil fort simple et très efficace.

L'ensemble est superbe et la suite est attendue avec une grande impatience.

"Cette vis, c'est vraiment nul !... je suis sûr que tu es d'accord. En plus, y'a les mêmes à l'arrière." Je ne pense pas que cette réflexion ait été destinée à la publication ! Mais qui aime bien... Il est vrai que lesdites vis doivent être cachées par les marchepieds, mais il faudrait quand même trouver autre chose !



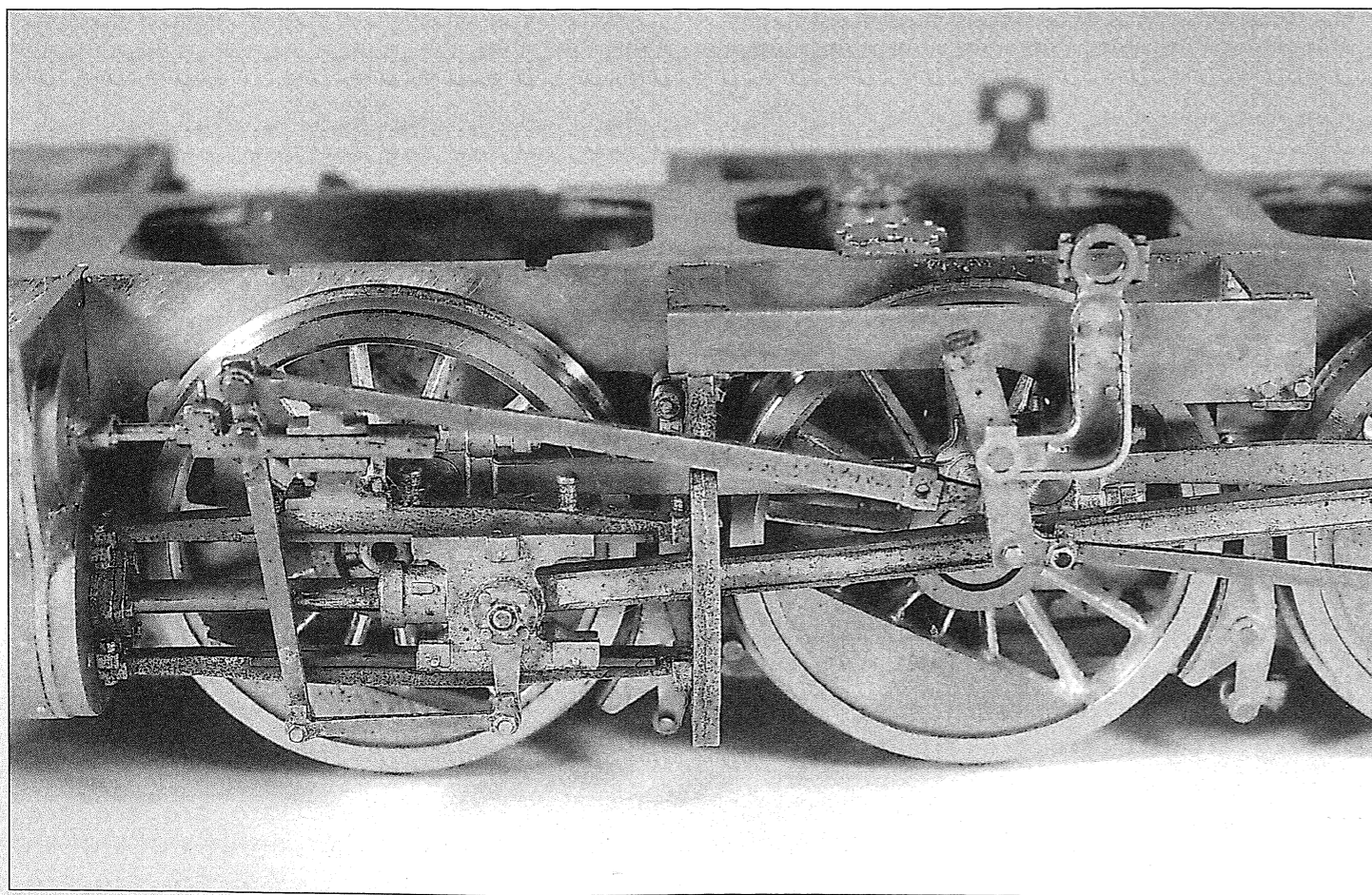


Jeu de l'anomalie

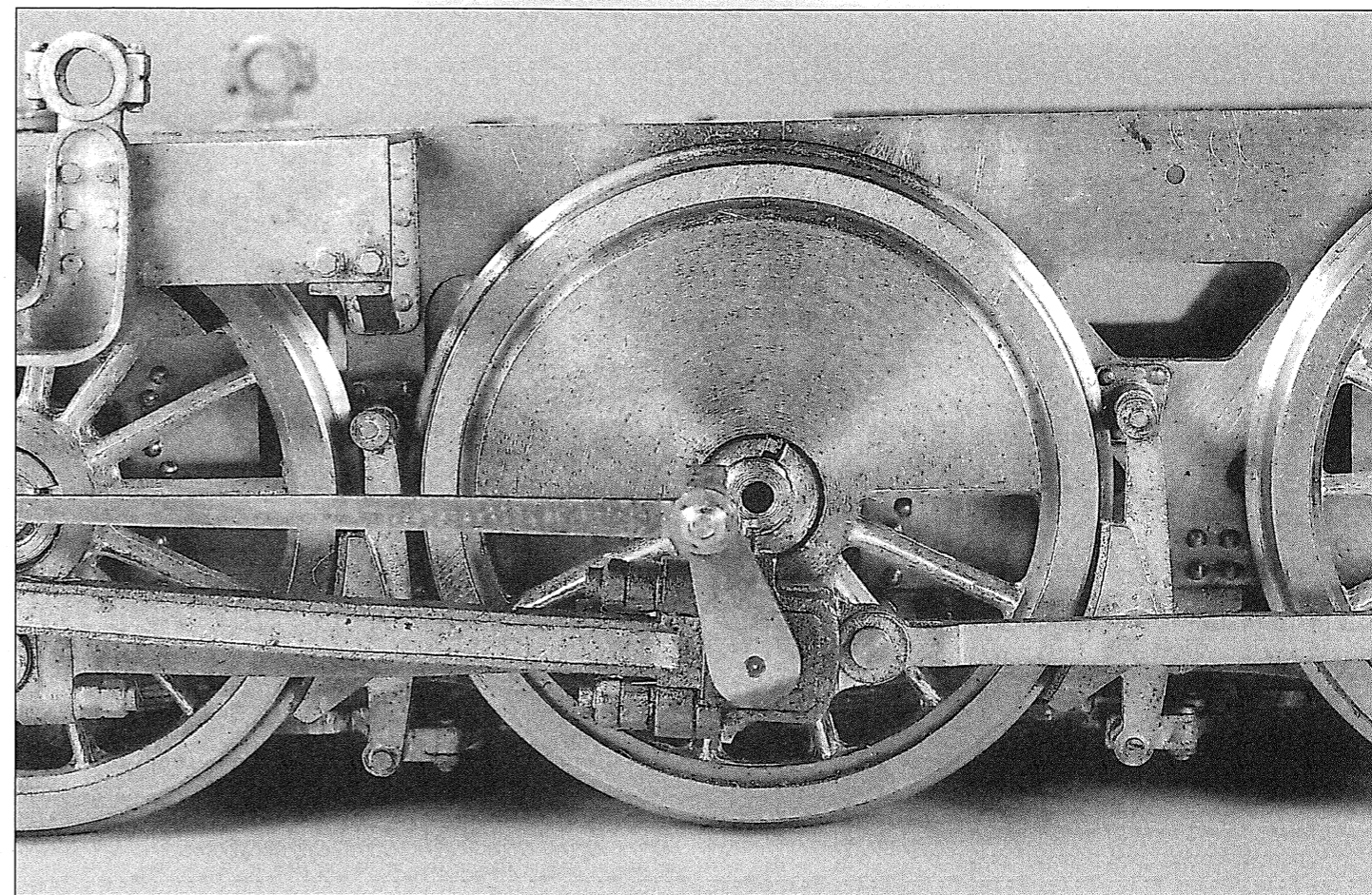
Oui, vous avez déjà vu cette photo dans le précédent numéro. Mais elle méritait mieux. D'autant que la 2-P 9 présente ici une anomalie - l'aviez-vous remarquée ? J'avoue que je ne l'avais pas vue, c'est Jean-Pierre Cantet qui me l'a signalée. D'autres membres de la rédaction, consultés, n'ont rien vu non plus... et pourtant !...

Quelle est-elle donc, et quelle en est la raison ? Il y aura, comme d'habitude, quelques pièces K.Z. en jeu.

La glissière, je la trouve superbe ! Photo - et commentaire - Rodolphe Sabiron



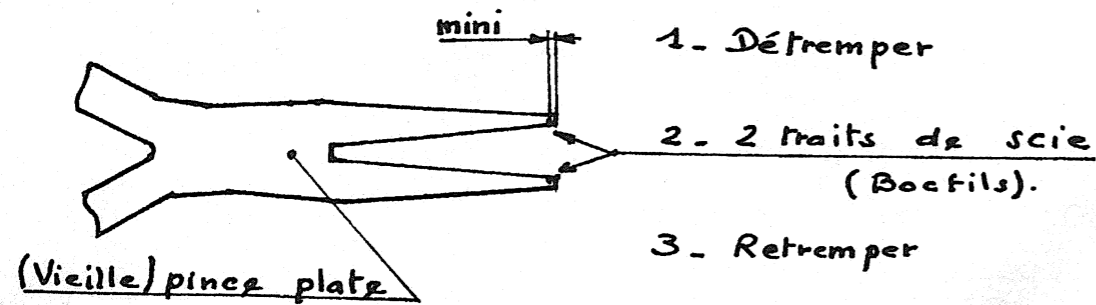
J'aime bien le volume de la tête de bielle motrice. Photo - et commentaire - Rodolphe Sabiron





Alignement de voies, grill sud, sur le réseau de Bernard Fieyre. Photo B.F.

... un simple oublil : la pince à enfoncer les tirefonds.



LES COURBES

Elles sont notre "talon d'Achille", celles qui nous posent de sérieux problèmes, notamment à cause de leur faible rayon, le lot de la grande majorité des constructeurs de réseau. Aussi devons-nous admettre cet état de fait sans perdre de vue les principes suivants :

- toute courbe sera établie au plus grand rayon possible.
- toute courbe franchie en vitesse sera soumise au dévers.
- toute courbe sera reliée à un alignement par un raccordement parabolique.
- toute courbe de faible rayon sera en surécartement.
- toute courbe sera reliée à une contre-courbe par un alignement et un raccordement parabolique.
- toute courbe à double voie verra l'entraxe de celle-ci surécarté si le matériel l'impose.

1 - Le rayon

Sur les grandes lignes à double voie, il ne descend guère en-dessous de 500 m, soit 11,5 mètres en zéro : bigre ! et la vitesse est limitée à 110 km/h ! Sur les lignes de montagne, il fut limité à 300 m. Puis, lors du tissage de la toile d'araignée du plan Freyssinet, il descendit à 200 m environ (voire 150 m : Bort - Neussargues, Mende - La Bastide etc..., et aussi Pontrieux - Paimpol N.D.L.R.), soit 4,6 m, un rayon de rêve - pour le modéliste, s'entend ! Revenons à nos réalités !

Lors du tracé d'un réseau et contrairement à ce qui est largement préconisé, il vaut mieux, à mon sens, réserver les faibles rayons pour la voie courante et les grands pour les gares ou quelque lieu caractéristique (une BIF, par exemple...).

En effet, les gares sont les endroits les plus regardés et pas faciles à camoufler. Par contre, en pleine voie, un tunnel, un

pont à passage supérieur, une tranchée, des arbres, des bâtiments peuvent facilement masquer ou même atténuer la cassure des rames dans les courbes.

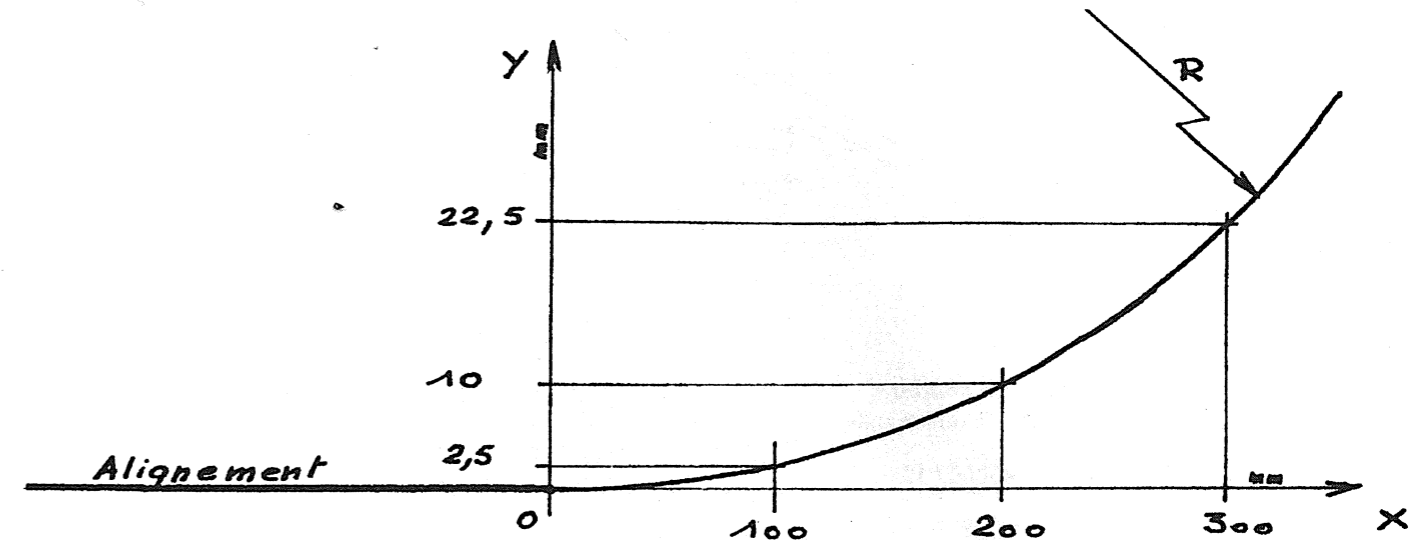
Il est certain que ceux qui peuvent pratiquer les 3 à 4 m de rayon et au-dessus n'ont pas ces problèmes !

a) Le tracé

Si l'emplacement le permet, le tracé d'une courbe avec son origine (le centre) représente la solution idéale et la plus simple (la pose sur planchettes-ballast ou longrines le permet).

Pour les courbes non accessibles en leur centre, ce qui est le cas des vrais chemins de fer (on ne trace pas une courbe avec un compas), nous disposons de 2 méthodes pratiques (extraites d'ouvrages traitant du sujet réel).

b) ordonnées et abscisses



La formule approchée est $y = x^2 / 2R$. Pour un rayon de 2 000 mm, avec x tous les 100 mm, on obtient :

$$x = 100 \quad y = (100 \times 100) / (2 \times 2000) = 10\,000 / 4000 = 2,5 \text{ mm}$$

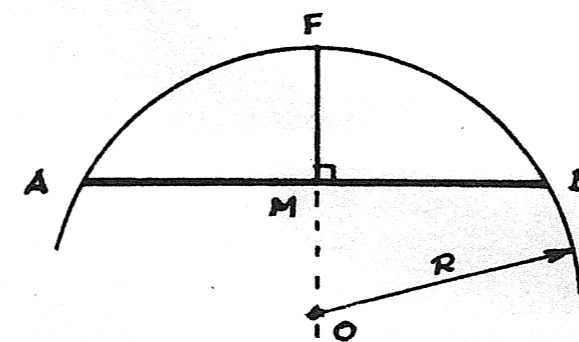
$$x = 200 \quad y = (200 \times 200) / (2 \times 2000) = 40\,000 / 4000 = 10 \text{ mm}$$

$$x = 300 \quad y = (300 \times 300) / (2 \times 2000) = 90\,000 / 4000 = 22,5 \text{ mm}$$

etc...

À droite : tableau d'après "La pose et l'entretien des voies de H. Salin (Dunod)

c) Cordes et flèches



R = rayon
AB = c = corde
MF = f = flèche

Formule simplifiée : $f = c^2 / 8R$

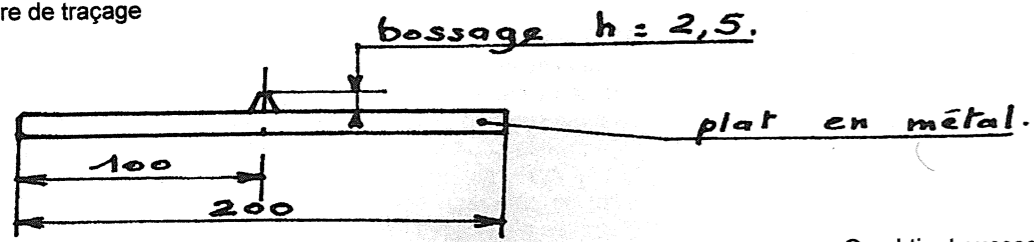
Par exemple, on prend $c = 200 \text{ mm}$, $R = 2\,000 \text{ mm}$

$$\text{Calcul de } f : f = c^2 / 8R = (200 \times 200) / (8 \times 2000) = 40\,000 / 16\,000 = 2,5 \text{ mm}$$

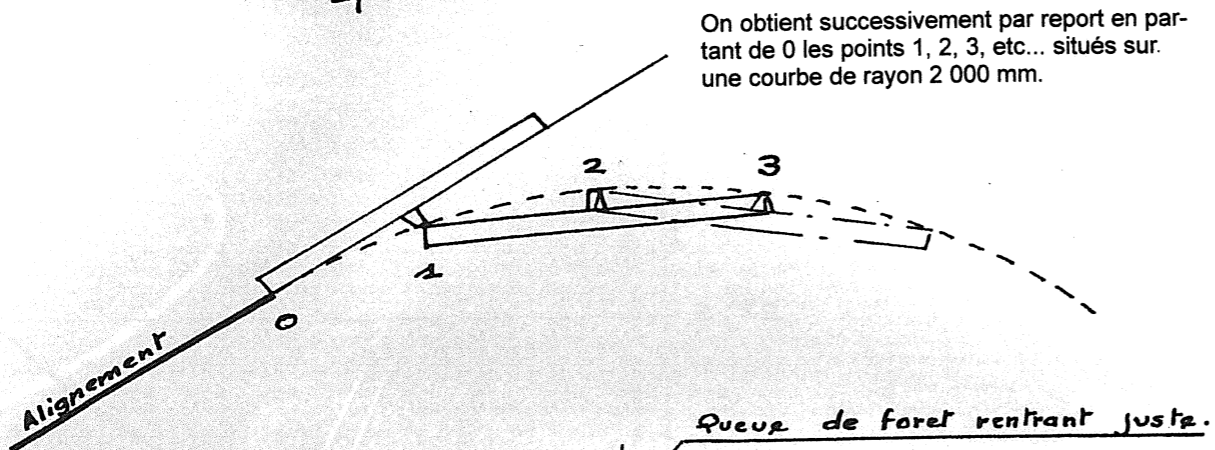
Tracé des courbes circulaires par abscisses et ordonnées. (Rayons compris entre 80 et 1000 mètres)

RAYON de la courbe.	VALEUR DES ORDONNÉES POUR DES ABCISSES DE :					
	5 m.	10 m.	15 m.	20 m.	25 m.	30 m.
mètres.	mètre.	mètre.	mètre.	mètres.	mètres.	mètres
80	0,16	0,63	1,43	2,55	4,03	5,83
90	0,14	0,56	1,26	2,25	3,56	5,16
100	0,13	0,50	1,13	2,02	3,18	4,61
110	0,11	0,46	1,03	1,83	2,88	4,17
120	0,10	0,42	0,94	1,68	2,64	3,81
130	0,10	0,39	0,87	1,55	2,43	3,51
140	0,09	0,36	0,81	1,44	2,25	3,25
150	0,08	0,33	0,75	1,34	2,06	3,02
160	0,08	0,31	0,71	1,26	1,97	2,84
170	0,07	0,29	0,66	1,18	1,85	2,67
180	0,07	0,28	0,61	1,12	1,75	2,52
190	0,06	0,27	0,59	1,06	1,65	2,38
200	0,06	0,25	0,56	1,00	1,57	2,26
250	0,05	0,20	0,45	0,80	1,25	1,81
300	0,04	0,17	0,38	0,67	1,04	1,50
350	0,04	0,14	0,32	0,57	0,89	1,29
400	0,03	0,13	0,28	0,50	0,78	1,13
500	0,02	0,10	0,23	0,40	0,63	0,90
600	0,02	0,09	0,19	0,34	0,52	0,75
700	0,02	0,07	0,16	0,29	0,45	0,64
800	0,02	0,06	0,14	0,25	0,39	0,56
900	0,01	0,06	0,12	0,22	0,35	0,50
1.000	0,01	0,05	0,11	0,20	0,32	0,45

Calibre de traçage



Traçage

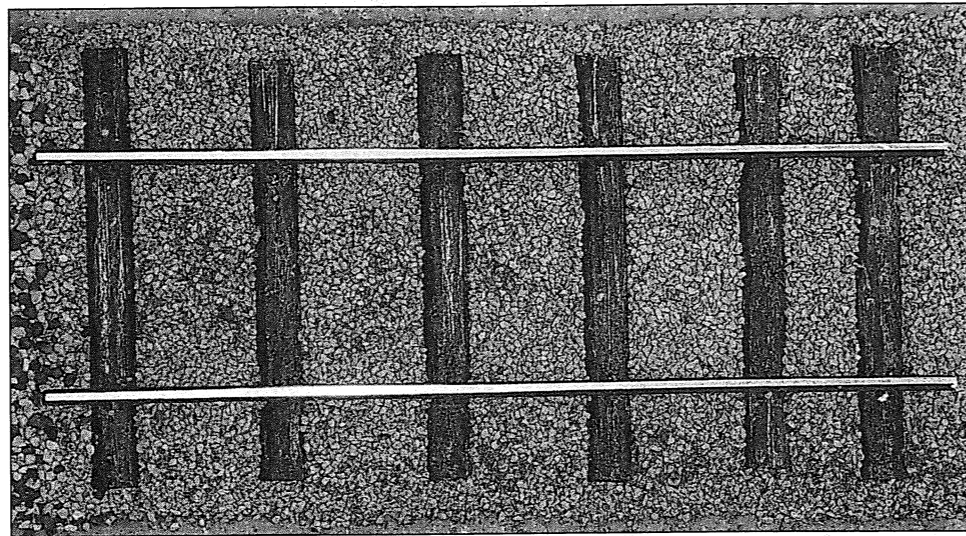
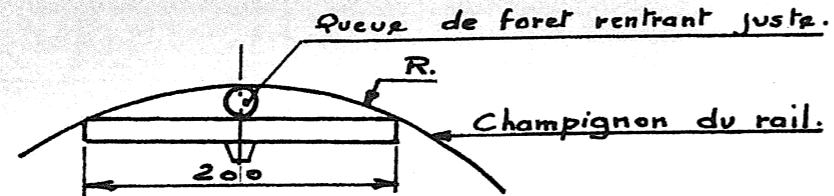


Vérification ou mesure d'un rayon de courbure

Par exemple, une queue de foret de 1,7 rentre juste.

On obtient :

$$R = c^2 / 8f = (200 \times 200) / (8 \times 1,7) = 40000 / 13,6 = 2941 \text{ mm}$$



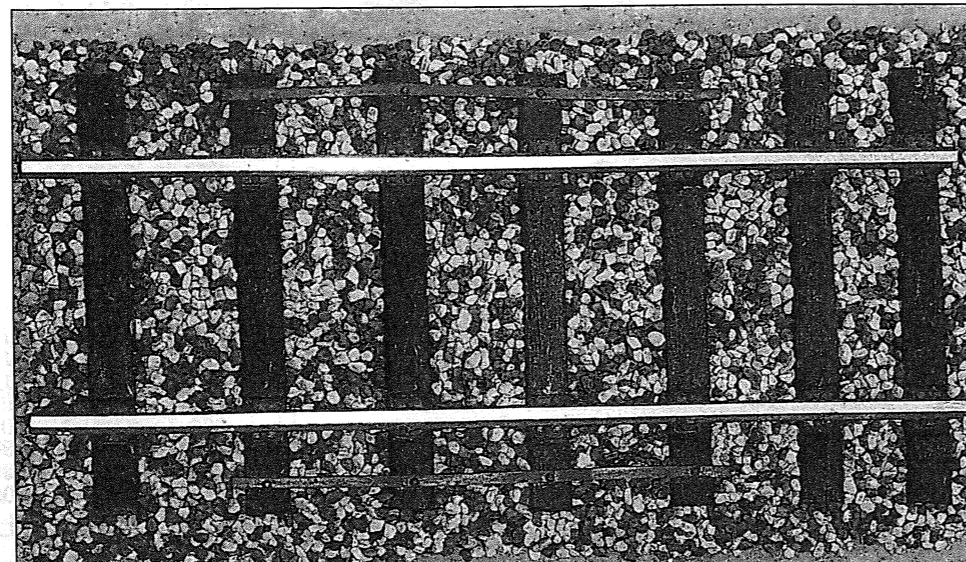
Rail Jouef

Tirefonds Rivière

Traverses non sabotées, baguette 6 x 3

Ballast granulométrie HO

Espacement des traverses : 23 mm d'axe en axe



Rail Markway

Selles photodécoupées SNCF trois trous

Tirefonds Rivière

Traverses sabotées André Faure

Ballast granulométrie O

D'axe en axe des traverses : 19 mm

Barres anticheminement longitudinales extérieures, bande 1,5 x 0,4 mm Evergreen

2 Le dévers

Les calculs de dévers sont inapplicables en modélisme. En effet, les lois de la dynamique ne nous concernent pas ou très peu et c'est une chance ! Nous aurons l'occasion d'effleurer "philosophiquement" ce sujet à la fin de l'article.

Dans la réalité, le dévers maxi en France est en principe limité à 180 mm (soit 4 mm en zéro).

Pour ma part, je préfère une valeur faible de l'ordre de 1,5 mm. Elle est simplement figurative et esthétique. Des valeurs plus importantes ne font qu'accentuer le rayon des courbes déjà très en-dessous de la réalité et c'est ma façon de voir le réalisme ! De plus - et c'est important - cette faible valeur permet de limiter la longueur des raccords paraboliques. En effet, la pente ou gauche du rail extérieur, pour atteindre le

dévers prévu, est normalement de 1 mm par mètre avec un maximum de 2 mm par mètre. On en déduit que, si l'on retient par exemple un dévers de 1,6 mm avec un gauche de 2 mm/m, la longueur du raccordement sera de $1,6/2 = 800$ mm (plus compatible avec les dimensions de nos réseaux que de prendre 4 mm de dévers avec un gauche de 1 mm/m, soit une longueur de raccordement de 4 m !).

Ce que nous avons besoin de résoudre, ce ne sont ni le confort des passagers, ni les casses des produits transportés, ni l'usure des organes de roulement de nos matériels, mais uniquement, hormis l'esthétique, le fait que les tampons de nos trains ne s'emmêlent pas lors de l'inscription en courbe, surtout en refoulement. À ce sujet, des tampons souples ne sont qu'un gage de réussite. Il suffit d'observer un accostage ou un refoulement réel pour en être convaincu.

Rail NEMEC

Selles Alain Jarry

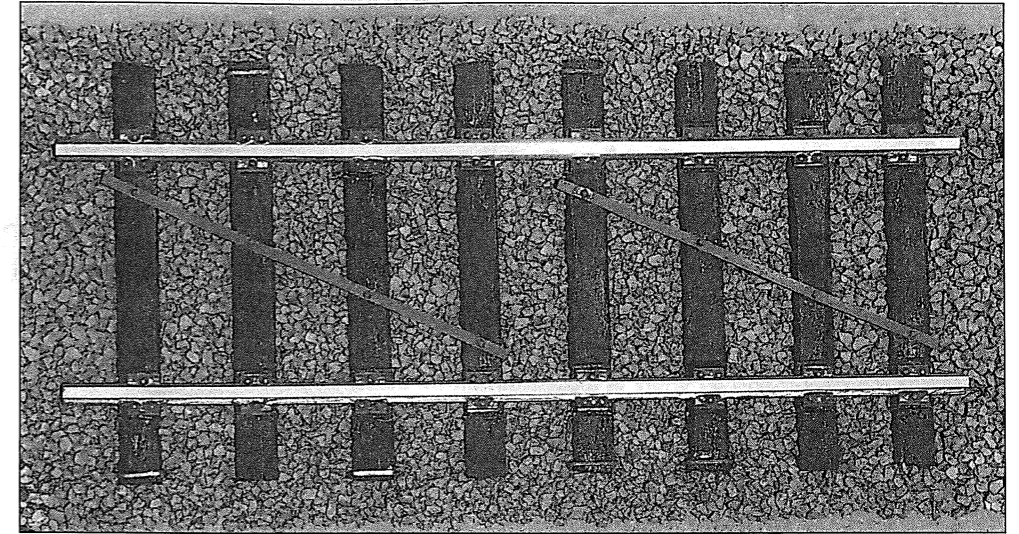
Traverses sabotées André Faure

Ballast granulométrie O

D'axe en axe des traverses : 16 mm

Barres anticheminement diagonales

Frettes sur traverses : agrafes de bureau oxydées



3 - Surécartement en courbe

Dans la réalité, le surécartement est utilisé pour augmenter la valeur du différentiel entre les 2 roues calées sur le même essieu grâce à la pente de la table de roulement. Il est indispensable également dans les courbes de très faible rayon pour l'inscription du matériel à grand empattement. Ceci permet de limiter les frottements et glissements qui détériorent les roues et les rails.

À noter que dans la réalité, les boudins des essieux centraux des machines étaient amincis voire supprimés, ceci du fait que le jeu entre les boudins et les rails est beaucoup plus faible qu'à notre échelle (voir étude de D.B. n° 84, la dramatique photo page 75 du bouquin de J.-L. Vuille illustre parfaitement ceci).

Il a été déterminé voici très longtemps qu'un essieu équipé

de roues de 910 mm de diamètre peut parcourir une courbe de 457 m de rayon sans glissement en écartement standard.

Il a été ainsi déduit (au cours du XIX^{ème} siècle) les valeurs suivantes :

- Rayon de 450 m et au-dessus : 1 440 mm, soit 32 mm au 1/45.
- Rayon de 450 à 250 m : 1 460 mm, soit 32,44 au 1/45
- Rayon inférieur à 250 m : 1 465 mm, soit 32,55 au 1/45, l'écartement maximum étant fixé à 1 470 mm, soit 32,66.

Pour nos modèles, nous pouvons bénéficier du surécartement, non pour résoudre les problèmes de dynamique du grand train, mais simplement pour faciliter l'inscription en courbe des machines à grand empattement rigide et des véhicules de grande longueur. C'est ainsi qu'en courbe de 2 000 mm de rayon avec 32,5 d'écartement, les machines à 5 essieux passent sans problème.

Rail PECO

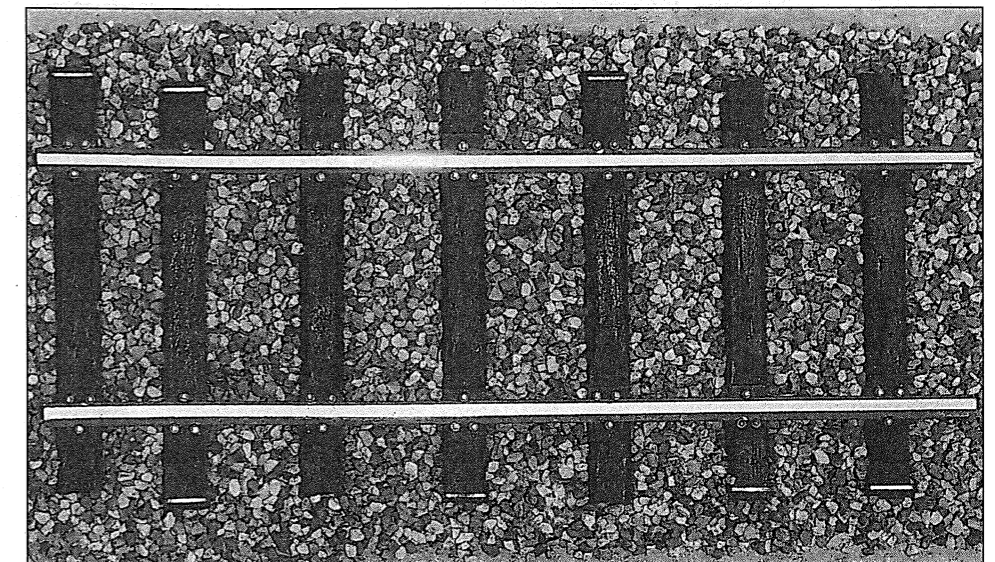
Tirefonds bronze (F. Schultz)

Traverses A. Faure

Ballast granulométrie O

D'axe en axe des traverses : 18 mm

Frettes sur traverses : agrafes de bureau non oxydées



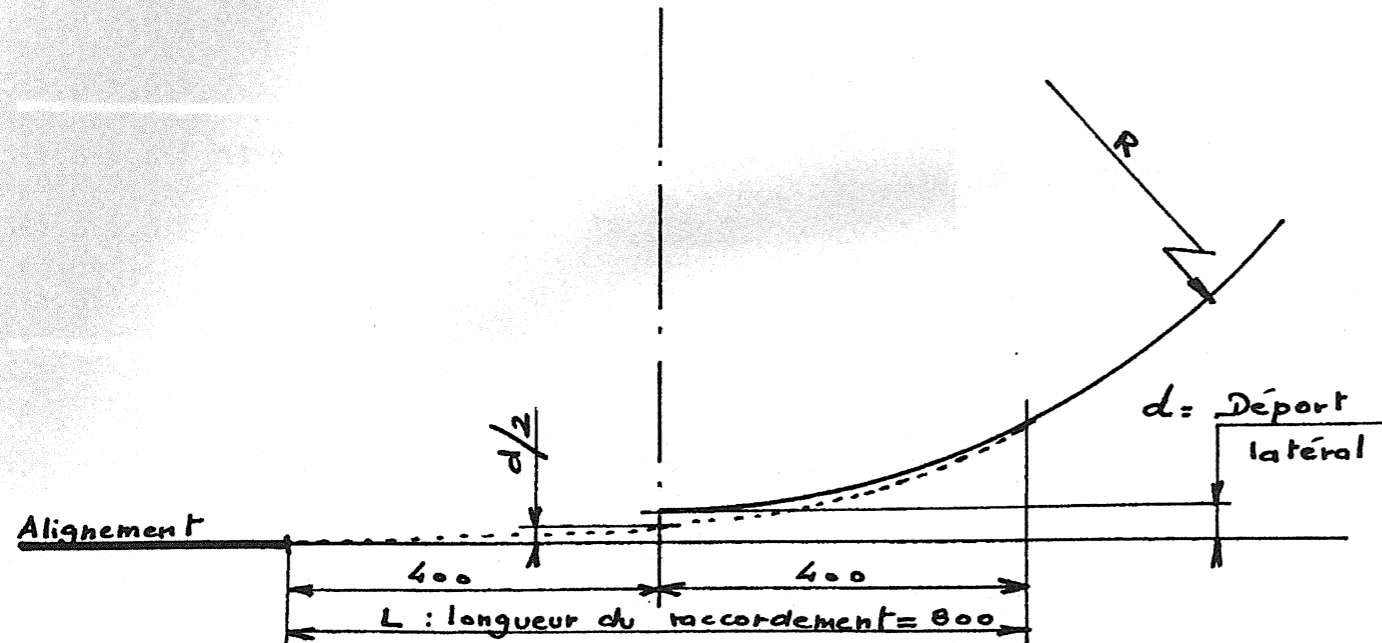
4 - Surécarternement de l'entraxe de deux voies

Il y a lieu de déterminer, lors de l'étude du tracé d'un réseau, de la nécessité ou non de procéder au surécarternement de l'entraxe entre deux voies. Celui-ci sera fonction du rayon moyen d'une courbe et de la longueur maximum des matériels susceptibles de se croiser sans se heurter. Ce surécarternement, si nécessaire, se fera progressivement tout au long du raccordement parabolique.

Tracé du raccordement :

Exemple : R = 2 000 devers 1,6 longueur 800 mm

1 - déport latéral



Le calcul de d est $L^2 / 24 R$, soit pour R = 2 000 mm : $d = (800 \times 800) / 24 \times 2 000 = 64000 / 48 000 = 13,33$.

On en déduit que l'encombrement latéral d'un raccordement est très faible, soit environ 27 mm sur un diamètre avec les 2 raccordements.

2 - déport longitudinal

Ce dernier est la moitié de la longueur du raccordement parabolique, soit $800/2 = 400$ mm.

Ceci met en évidence que les valeurs des déports sont directement liées à la longueur du raccordement. Si, à titre d'exemple, nous prenons un raccordement de 1600 mm de long, le déport latéral est de 53,33, soit 107 mm au diamètre et longitudinal de 800 mm, soit 1 600 mm dans le cas d'une gare encadrée par 2 courbes, ce qui est très fréquemment le cas des réseaux. À moins que vous n'ayez, soit une surface très importante, soit une attirance particulière pour les appareils de voie spéciaux établis en raccordement parabolique avec dévers, il me semble préférable de se limiter à des valeurs plus réalistes.

3 - calcul des points de raccordement

La formule $y = x^3 / 6.L.R$ nous permet de calculer les points successifs du déport de l'axe de la voie au long du raccordement, et ce de 100 en 100 mm.

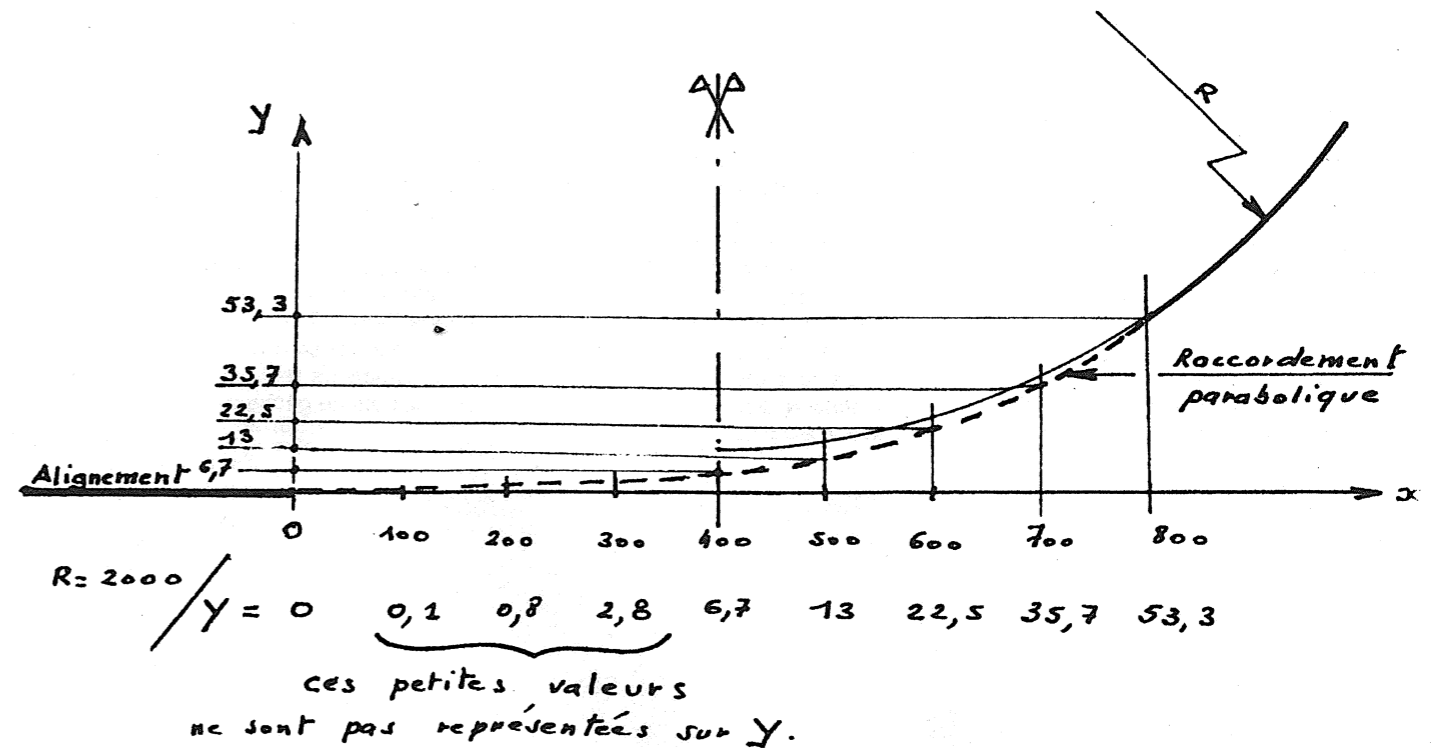
(voir dessin page suivante)

5 - Raccordement parabolique

Le but du raccordement parabolique est que le matériel ne subisse pas de chocs latéraux par un changement de direction brutal entre un alignement et une courbe, mais au contraire s'inscrive en douceur dans le rayon de la courbe.

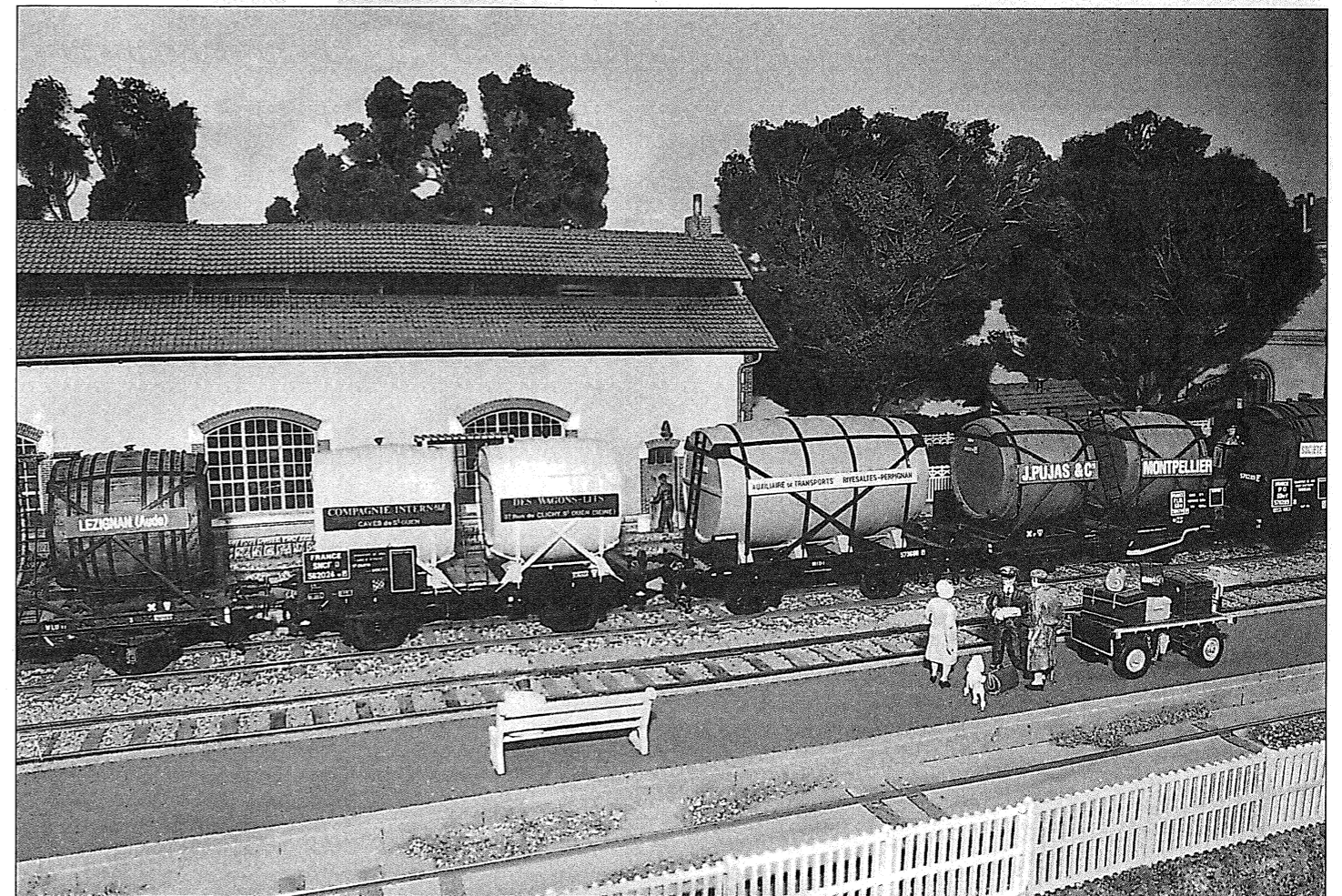
Ainsi, comme nous l'avons vu précédemment pour les rayons jusqu'à 2 500 mm avec un dévers de 1,6 dont la pente est de 2 mm/m, la longueur du raccordement est de 800 mm.

Pour les rayons jusqu'à 3 500 mm, ce dernier peut atteindre 1 000 à 1 200 mm avec une pente plus faible.



Nota : à titre purement indicatif, les courbes de mon réseau (pp. 12 - 13) ont été tracées par la méthode des abscisses, et vérifiées avec celle des flèches, ceci tout à fait indépendamment de l'article de Bernard, dont je viens de prendre connaissance. Mais de là à avoir sa maîtrise de la chose... D.B.

En France, on n'a pas de pétrole, certes, mais on n'a pas que des idées... !!! Photo Bernard Fieyre



Façades Robert Filoche, Daniel Berthélemy

Robert Filoche, quand son jardin, ses chats et le rédacteur en chef lui en laissent le loisir, se construit des maisons pour son futur réseau. Voici donc un bel alignement de façades à l'ancienne.

Dans un numéro récent de Voies Ferrées (n° 111, janvier 99 "Des murs qui parlent !"), Dominique Buraud décrit la création de façades par superposition de couches d'images obtenues par traitement informatique à partir de photographies, réalisation fort convaincante, même s'il reste des doutes - aux dires même de l'auteur - quant à la tenue dans le temps. Je constate moi-même un affaïssissement de la pancarte "Attention aux caténaires" sur le tender de ma Chapelon (pas grave, c'est plus

facile à changer que des maisons !), par contre, celles placées sous l'abri tiennent bien mieux. La méthode semble donc mieux convenir à votre réseau s'il est dans une cave plutôt qu'à l'extérieur... Peut-être aussi les qualités des encres vont-elles s'améliorer.

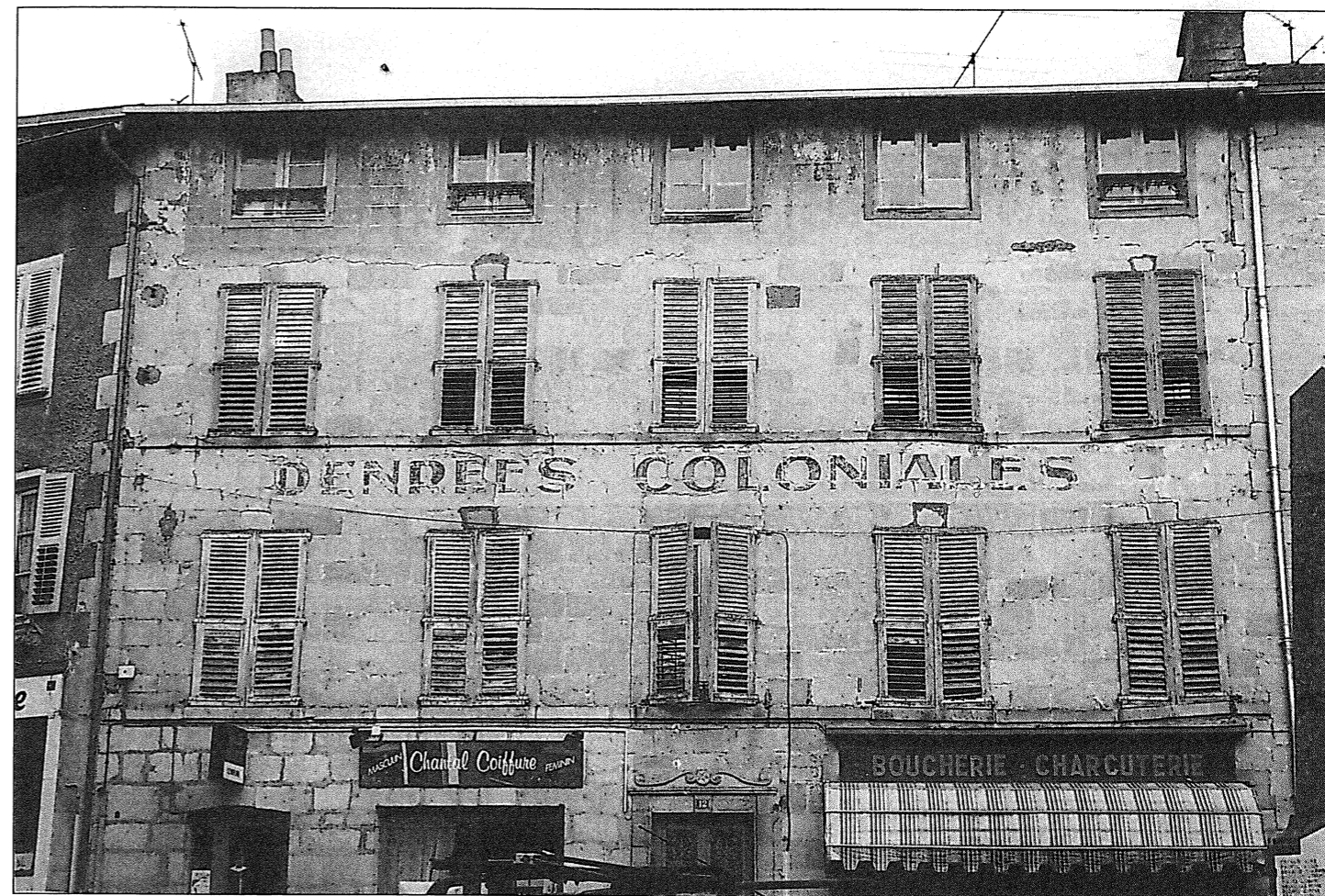
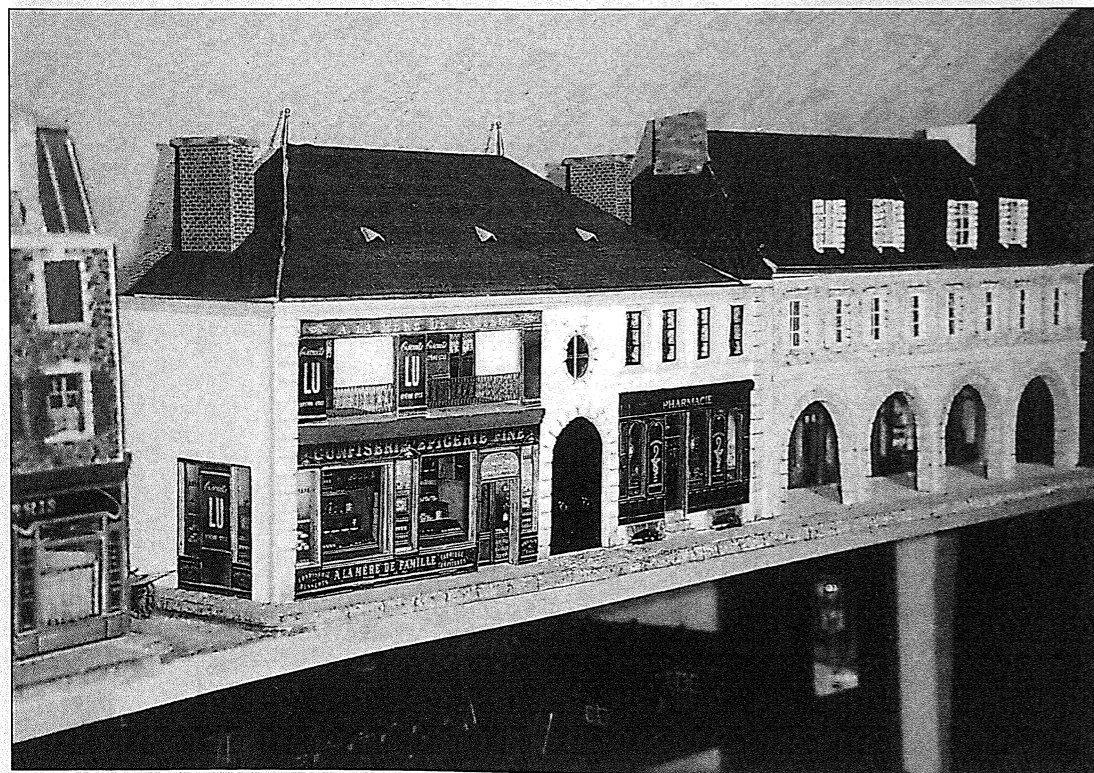
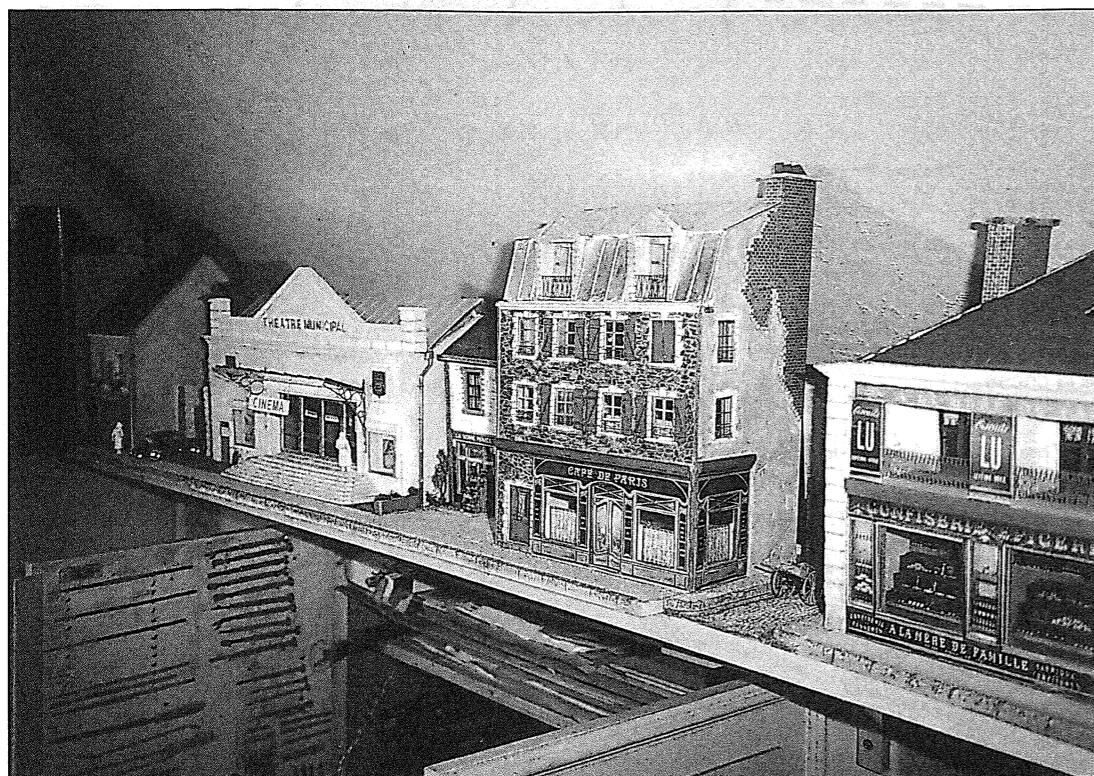
Si l'on est tenté par le procédé, encore faut-il trouver des façades à reproduire, celle du Mac Do du coin ne pouvant intéresser - et encore - que Serge Viatte et ses émules. Pour la plupart d'entre nous, il vaut mieux que cela fleurisse bon la France profonde, avec toutes les variations régionales requises, et, si possible, un petit air décrépit qui ne gâchera rien.

De passage cet été à Eymoutiers (Hte Vienne), j'ai découvert quelques spécimens intéressants, qui ne m'ont pas coûté de grands efforts. Celles des pages suivantes ne sont qu'un échantillon, il y en a d'autres.

J'invite donc les lecteurs à se joindre à la chasse aux façades pittoresques - qu'on peut aussi reproduire par d'autres méthodes - pendant qu'il est encore temps. On pourrait ainsi constituer une sorte de fichier dont on pourrait panacher les éléments.

Je tiens bien sûr les originaux (en couleurs) à la disposition de ceux qui voudraient tenter l'expérience.

D.B.



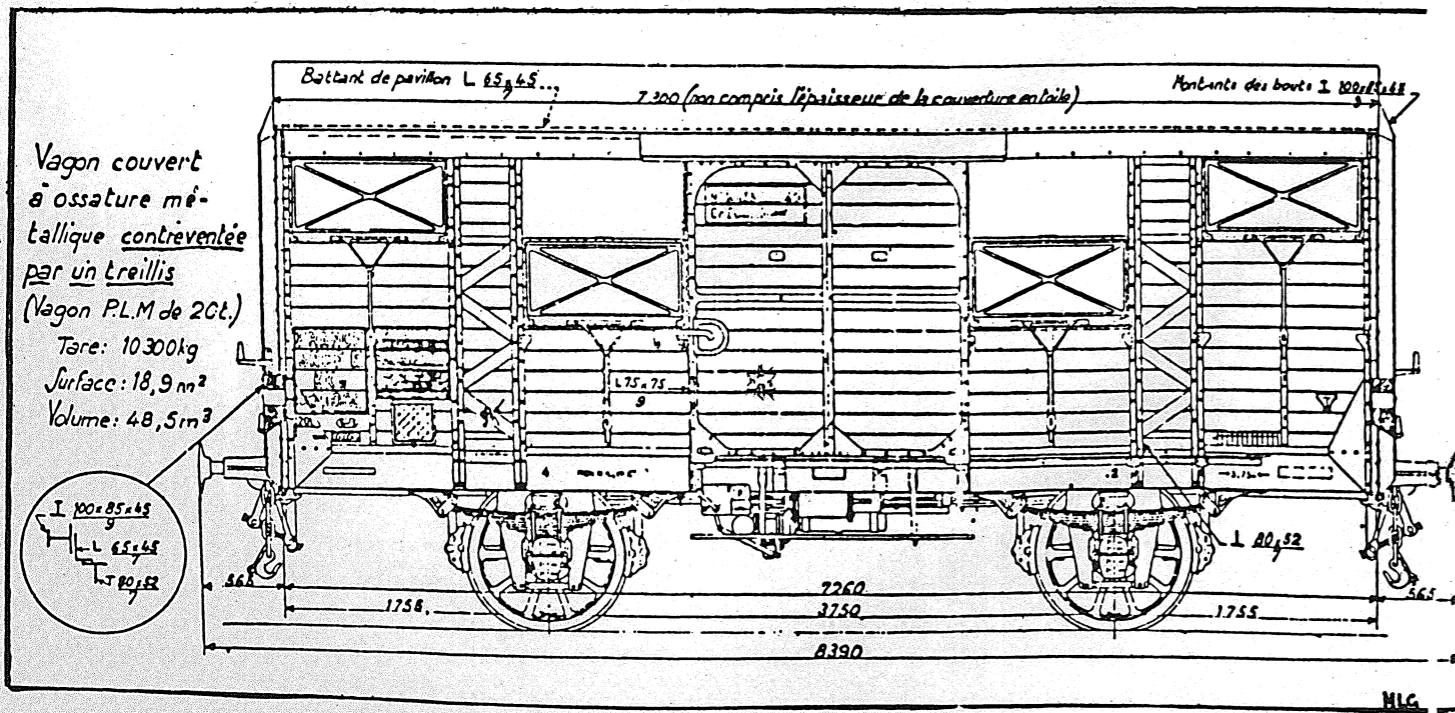
Ci-contre, photos Robert Filoche.
Pages suivantes, Eymoutiers, 2 septembre 2001, vers 7h30, photos D.B.



Vagon P.L.M.

Toujours au sujet du wagon P.L.M. (n° 88 p. 27, 89 p. 29 et couverture), ce document envoyé par Marcel Le Guay

Même modèle que celui à visée (état final). Ceux à visée ont reçu une nouvelle visée type OCEM 29 vers 33/34 supprimée vers 1950. (en partie avant)
 Etat 12^e en RA Histoire d'O n°88 p.27 - Situation 1948



Marquage 1924 = PLM + SNCF [I] KKW 140001 à 140562 (1907-10) jusqu'en 1914/50 = SNCF [I] K 370001/373099 + 373513/374062 (même à un 33/34) même modèle en KKW 170001 à 185675 (1907-24) la visée d'origine remplacée par une OCEM 19 vers 1933/34

AU FIL DU RAIL

"Au temps de la vapeur"

a définitivement fermé ses portes le 30 juin. Depuis la réouverture en septembre 2000, notre progression a été réelle et constante, mais insuffisante au regard des charges fixes. La poursuite de l'activité est donc financièrement inacceptable.

Le bouche à oreille, publicité efficace, mais lente, a bien fonctionné grâce à ceux qui sont venus, mais aussi grâce à ceux qui, éloignés, ont œuvré pour nous faire connaître. Qu'ils soient ici remerciés.

Alain Tirbonod

Nous avons déjà eu l'occasion de dire tout le bien que nous pensions de ce restaurant. Hélas, la qualité ne suffit pas toujours...

T.C. MODEL'S

15 Rue du Général Prévost
70800 SAINT LOUP SUR SEMOUSE

TC Models nous a fait parvenir des échantillons. Il s'agit des nouveaux essieux suivants (fabrication Slater's):

Pour la voie normale :

- 23 mm à voile plein, diam. réel 1,00 m, Ref W 23 00.
- 21,5 mm à 9 rayons, diam. réel 0,93 m, pour véhicules ancien PLM, telles les voitures AMJL, Ref. W 21 09.
- 19,3 mm à voile plein, (diam. réel 0,84 m), pour wagons TP par exemple, Ref. W 19 00.
- 19,3 mm à 8 rayons, mêmes usages que ci dessus, Ref. W 19 08.

Pour la voie métrique :

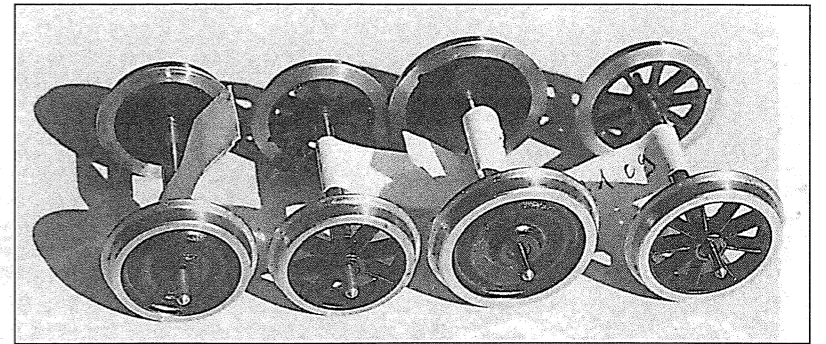
- 14 mm à 6 rayons, diam. réel 0,61 m, destinés aux véhicules à bogies, réf. We 14 6.
- 16 mm à 6 rayons, diam. réel 0,70 m, réf. We 16 6.
- 16 mm pleines, diam. réel 0,70 m, réf. We 16 0.
- 18 mm à 8 rayons, diam. réel 0,78 m, réf. We 18 8.

Les boîtes TC Model's, de gauche à droite 7001, 7002 et 7003.

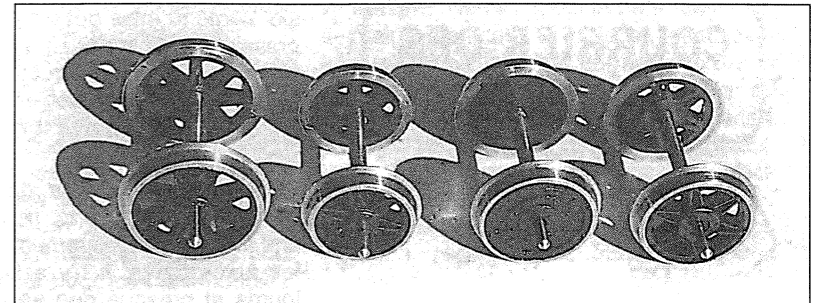
Gare de Durango (voie métrique) : une des nombreuses et volumineuses vapeurs qui assurent les trains jusqu'à Silverton.

Août 2000, photo Jean-Pierre Sigaud.

Les essieux TC Model's à voie normale.



Les essieux TC Model's à voie métrique.



Le prix de ces produits est de 95 FF (voie normale) et de 75 FF (voie métrique) le blister de 2 essieux avec coussinets laiton.

Vous trouverez aussi 3 boîtes d'essieu montées, qui sont vendues en sets de 6 boîtes :

- Ref. TAB 7001, genre boîtes État.
- Ref. TAB 7002, genre boîtes U 1.
- Ref. TAB 7003, identiques aux anciennes boîtes Midi et proches de celles du PLM ancien.

Certes, ces produits ne sont pas des reproductions exactes pour les 2 premières, mais l'évocation de nos matériels est très bonne, avec un avantage pécuniaire pour l'amateur peu fortuné puisque ces sets sont disponibles au prix de 107,00 FF.

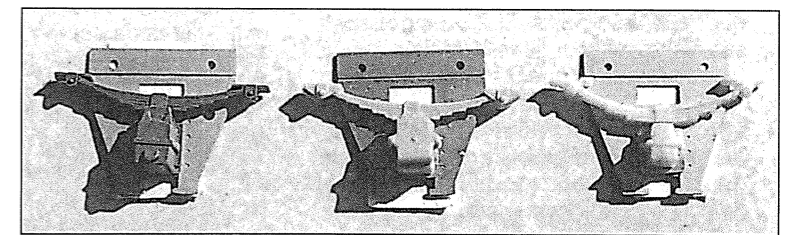
Par ailleurs, nous tenons à informer les amateurs que

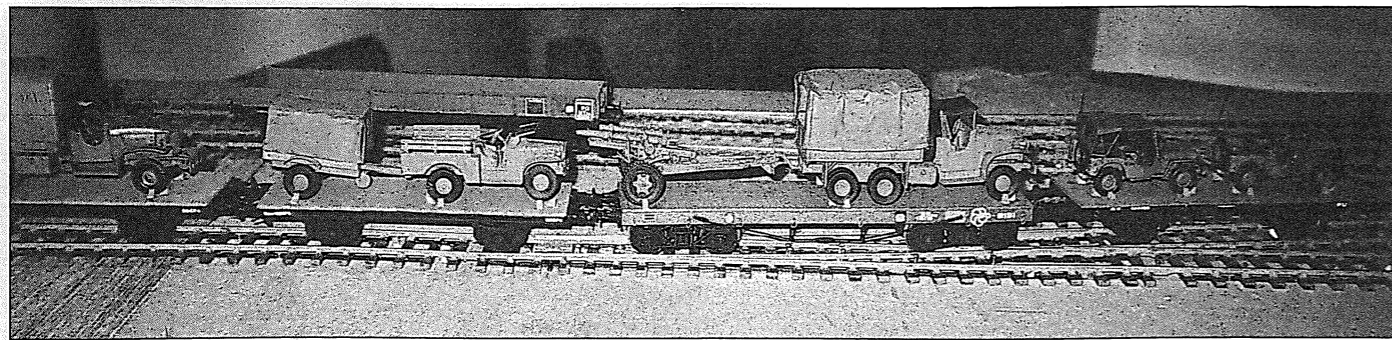
les tarifs T.C. MODEL'S suivants sont sortis :

- Produits en plasticarte et plaques thermoformées (Ref. pour le HO et le N incluses)
 - Pièces détachées de wagon.
 - Motoréducteurs.
 - Décor.
 - Produits Peco pour le 0.
- Et qu'ils sont disponibles en Euro.

Les boîtes réf. 7001 me semblent, à première vue, pouvoir convenir aussi pour les voitures métallisées 2 essieux P.O. (Hobby Teknik), en tout cas bien mieux que celles fournies dans le kit, qui n'ont pas grand chose à voir avec l'original. Par contre, les ressorts TC sont bien trop courts pour cet usage.

D.B.





COURRIER DES LECTEURS



A mon retour de voyage, j'ai trouvé comme toujours avec plaisir le dernier numéro d'Histoire d'O au milieu d'une pile de courrier. Merci d'avoir publié ma contribution à la rubrique "Chargeons nos wagons". Mais il ne vous aura pas échappé qu'à la mise en page, la photo n2 (deux Jeeps, GMC châssis court et son obusier, Dodge et sa remorque) de ma communication ait été malencontreusement remplacée par un deuxième exemplaire de la n°3, ce qui rend le commentaire assez incompréhensible... Mais, comme chacun sait, il n'y a que ceux qui ne font rien qui ne commettent jamais d'erreur!

Jean-Louis Sourzat

Effectivement, nous l'avons découvert aussi en recevant la revue. Après vérification, la photo n° 2 était bien parvenue chez l'imprimeur... la voici donc enfin...

Quelques lignes sur des sujets divers et variés...

Sans vouloir lancer de polémique avec M. Bersot, je ne savais pas si je serais au GEMME lorsque je vous ai écrit au sujet de sa voiture postale, je ne savais pas non plus que j'aurais pu l'y rencontrer. Dont acte !

J'accepte très volontiers l'offre de M. le Guay de publier des plans de T.P. réfrigérants.

Je vous envoie quelques photos de mon wagon couvert P.L.M. en construction (Patience, Lenteur, mais Motivation). J'espère que le modèle sera plus réussi que les photos qui ne sont probablement pas publiables.

Histoire d'O est une revue très réus-

sie, contenu mais aussi forme, car l'impression et la mise en page sont superbes. Quand aurez-vous une adresse e-mail ? Ce serait tellement plus simple pour vous envoyer des textes...

René Huck

P.S. Je recherche des véhicules routiers d'avant guerre, mais si le marché me paraît relativement correct pour les automobiles, il n'y a rien en poids lourds et presque rien en utilitaires légers si je veux rester en matériel français. Quelle est l'origine du petit camion qui est sur la couverture du n° 90 (réseau Ailhaud) ?

Une tentative malencontreuse de branchement sur Internet a eu pour résultat principal de mettre notre ordinateur H.S. Il a fallu tout réinstaller - des heures perdues ! De plus, le modem ne marche plus. Tout ceci nous a beaucoup refroidis, d'autant que nous passons déjà bien assez d'heures devant cette fichue machine. Bref, quand nous nous sentirons de nouveau le courage, on essaiera de remettre ça.

Par contre, nous disposons maintenant d'un fax au 02 97 05 41 12.

Suite à l'article très intéressant de M. Bernard Fieyre sur les différents types de rails, je désire apporter quelques informations concernant l'usure des rails. J'ai donc contacté mes amis cheminots de Marseille, spécialistes de la voie, qui m'ont dit ce qui suit :

Il existe plusieurs types d'usure des rails qui sont générés par :

- la vitesse maximale des trains.
- la fréquence des circulations.
- le tonnage des trains.
- le profil de la voie (courbes, dévers, rampes et pentes).

• l'atmosphère dans laquelle se trouve la voie (air libre ou tunnel, atmosphère peu corrosive ou saline).

• le climat très humide (sablage fréquent) ou sec.

Ces types d'usure sont :

• usure vibratoire, d'où détection ultrasonique pour repérer les microfissures ou les fissures dans le métal (en aéronautique, on appelle ça des "criques").

• usure ondulatoire de la table de roulement du champignon, d'où meulage pour rétablir la table de roulement.

• usure de la face latérale du cham-

pignon ; cette usure est observée dans les courbes, c'est le boudin des roues qui s'incruste dans le champignon. Peut-être que l'effet Coriolis met aussi son grain de sel, mais ce n'est pas prouvé.

• usure du patin du rail. Micro-déplacements répétés au passage des trains, dus à l'affaiblissement du couple de serrage des tirefonds ou à une usure du patin du rail sur la selle et du patin au contact des attaches élastiques.

• usure par corrosion atmosphérique de l'âme du rail. Ce type d'usure est particulièrement constatée sous les tunnels. Les rails y sont le plus souvent à âme épaisse.

• usure par couple galvanique avec le sol ; c'est un phénomène qui existe dans ma région.

En ce qui concerne les valeurs d'usure maximale qui déterminent le remplacement du ou des rails, je n'ai rien su, mes interlocuteurs se retranchant derrière le secret industriel.

Christian Blouet

J'ai constaté sur Bort - Neussargues, sur des sections en courbe et rampe encore équipées en rail D.C. (environs de la gare de St Etienne-Menet), des rails présentant des copeaux de métal à moitié arrachés - ressemblant un peu à une tête de coin à fendre le bois après un certain nombre de coups de masse, pour ceux qui ont pratiqué ce sport, utile par ailleurs pour se défouler après une séance de soudure (ou autre) bien stressante. Cela vaut mieux que de passer sa rage sur son modèle. Assez impressionnante, cette exfoliation (appellation officielle)... Ne se produit-elle plus, ou change-t-on maintenant les rails bien avant ce stade ? D.B.

Il y a déjà bien longtemps que je souhaitais revenir vers vous pour vous faire part de mon point de vue sur certaines questions évoquées dans le courrier des lecteurs.

J'admire beaucoup toutes les réalisations que vous présentez car, comme vous l'exprimez si justement, il faut se lancer sans avoir peur car, si on (votre serviteur par exemple) n'atteint pas la quasi perfection de certains maîtres du genre, on a au moins la satisfaction d'avoir réalisé quelque chose.

J'ai dégusté avec beaucoup de satisfaction les "confidences d'un amou-

reux du rail" (H. d'O 88) de notre ami Gérard Chaudet et avoue assez humblement ne pas avoir son éclectisme. Je préfère, en effet, la musique baroque au jazz et donne ma préférence aux glaces plutôt qu'aux sorbets. J'admire infiniment la merveilleuse 141-R de Gilbert Gaussorgues en finition laiton, ainsi, d'ailleurs, que le même modèle réalisé en I par Christian Mauduit et présenté de même. Il faut reconnaître que ces modèles ne dépareraient pas les vitrines des plus prestigieux joailliers de la place Vendôme, mais je préfère une machine complètement terminée, peinte et légèrement patinée, comme la Pacific de Daniel Berthélemy. Quand on connaît la qualité de la décoration d'une machine Lombardi, on ne peut s'empêcher de penser que l'argument de la peinture qui noie les détails est un peu mince.

Je trouve tout aussi honorable la démarche de quelqu'un qui construirait une machine dans son existence et passerait le restant de sa vie à la peaufiner que celle du modéliste qui construit un réseau pour faire circuler les matériels de son choix, fussent-ils un peu plus sommaires. Personnellement, je ferais plutôt le choix de cette option.

Je préfère les locomotives avec beaucoup de roues, c'est peut-être un peu infantile, mais c'est ainsi, les rames voyageurs qui défilent à toute vitesse et les convois de marchandise qui n'en finissent pas ! Le tout est de combiner tout cela dans l'espace disponible car je suis, un peu comme tout le monde, contraint par le manque de place !

Toujours dans H. d'O n° 88, j'admire la manière dont Bernard Guinot réalise ses roues, mais ne peux m'empêcher de penser qu'un tour est quand même plus pratique !

Bravo à Pierre Renault pour ses wagons citernes, comme quoi il y a toujours des leçons à prendre quelque part. à propos, quelle est l'utilité de ces quatre "bouchons" qui figurent à l'extrémité de la citerne, réunis par une tuyauterie ? (Réchauffage du contenu, N.D.L.R.)

H. d'O n° 89 (p. 21), réponse à notre ami Christian Blouet. Quand je disais "plus de contre-rail", je me plaçais dans le domaine qui nous intéresse, c'est-à-dire de nos modèles réduits, à nous, et non pas dans celui du chemin de fer grandeur nature. J'ai, d'ailleurs, réalisé un branchement conforme au dessin que je vous ai fait parvenir et j'ai, moi aussi, disposé des contre-rails... pour la frime, car c'est en l'occurrence leur seule utilité. Quant à ce qui se passe dans la réalité, c'est évidemment une toute autre histoire !

Quelques précisions à l'intention de notre ami Bernard Fieyre concernant les normes et leur utilité. À quoi servent-elles ?

Sur un réseau fixe, monobloc en quelque sorte : à rien !

Car ce sont des normes modulaires. Pour la raison et l'utilité des normes, dans quelque domaine que ce soit d'ailleurs, voir H. d'O n° 86, pp. 28 et 29. Contrairement à ce que peut penser notre ami, les normes modulaires tiennent rigoureusement compte de la réalité, mais de la nôtre, c'est à dire des voitures de 60 cm de longueur qui se croisent à 200 à l'heure sur des courbes d'embranchements de particuliers, d'où la nécessité d'une enveloppe assez large pour éviter les accrochages !

Il avait été défini, par le Cercle du Zéro, un entraxe de 89 mm en alignement droit et différents autres pour des modules en courbe, mais ces dispositions imposant de n'utiliser que des modules identiques sous peine de voir les voies prendre un aspect de plat de spaghettis, on a décidé, une fois pour toutes d'adopter pour tous les modules, quel que soit le rayon, le plus grand entraxe des rayons les plus serrés, soit 95 mm.

Quand à l'utilité des normalisations des interfaces et des branchements, ce n'est pas notre ami Jacky Noël qui me contredira !

Pour revenir sur mon branchement à pattes de lièvre mobiles dont l'utilité peut sembler anachronique avec des matériels d'un "autre siècle", je me permets de vous faire remarquer que les TGV datent, eux aussi, d'un autre siècle.

Enfin, permettez-moi de revenir sur la sempiternelle et délicate question des attelages. Mon attitude personnelle en l'occurrence rejoint mon opinion plus générale en ce qui concerne le modélisme ferroviaire : comme je veux des modèles qui marchent bien et longtemps, tout en étant aussi fidèles que possible, donc réalistes, je réalise de la micromécanique à l'intérieur et du modélisme à l'extérieur.

Il en est des attelages comme des branchements à pointe de cœur mobile : nous montrons l'exemple au "grand frère", quitte à ce qu'il nous renvoie l'ascenseur ; c'est d'ailleurs fait pour les branchements, pour les attelages, on peut encore attendre longtemps ! Chose amusante : en parcourant le n° 306 de Loco-Revue (1970) au sujet des attelages Fox, on peut lire en substance que cet attelage, d'un aspect évoquant assez fidèlement l'attelage UIC, est très intéressant étant donné l'adoption imminente de ce dernier ! On sait aujourd'hui ce qu'il en est.

Je suis tout à fait d'accord avec vous pour constater que l'attelage à choquette est tout à fait réaliste, puisque c'est celui qui existe. Je rends hommage à nos amis du HO qui l'utilisent dans un but de plus grande fidélité de leurs modèles. Je l'utilise aussi, dans le même but, sur les traverses avant de

mes machines à vapeur, c'est à dire là où il ne peut servir qu'à décorer. Par contre, je persiste et signe en déclarant que je n'utilise que l'attelage automatique ailleurs dans un but de sécurité et de réalisme, là encore et aussi paradoxal que cela puisse paraître, car je privilégie le réalisme de l'exploitation à celui des traverses d'attelage de mes véhicules.

Je vous rassure tout de suite, la quasi totalité de mon parc est équipée d'une "vraie" traverse avec tampons à ressort, demi-accouplement de frein, mains d'attelleur et crochet (sans choquette), ce qui me permet d'exploiter mon matériel le plus simplement du monde, tout en recevant des matériels avec attelages à choquette complets, dans un but évident de convivialité réciproque.

Puisqu'on parle de réalisme d'exploitation, reconnaissez que c'est quand même plus plaisant de voir un convoi de marchandises stopper en gare, dételer un wagon à emmener à la halle à marchandises par le locotracteur de service, réatteler le reste du convoi et voir le train repartir, le tout manœuvré depuis le pupitre de commande, pour la plus grande joie du public, que de voir une espèce de géant, 43,5 fois trop grand et 82322 fois trop lourd s'étaler sur un réseau en écrasant barrières, arbres, palissades et autres caténaires pour ne pas atteler, aux brucelles, le wagon choisi, quitte à y passer un quart d'heure, car ledit wagon est toujours sur les voies du fond, en vertu du principe bien connu de l'em... maximum. Et je ne parle pas des voitures, avec leurs soufflets et autres appendices conçus pour empoisonner l'existence des modélistes !

J'ai même vu de mes propres yeux une magnifique rame "Rheingold" en O, de chez Metropolitan, tellement "bien" conçue que l'usage des choquettes était rigoureusement impossible, si bien que son propriétaire avait confectionné des crochets pour les atteler par les tampons ! On croit rêver !

La dernière raison pour laquelle je suis fidèle à l'attelage automatique, c'est que l'espace dont je dispose m'oblige à descendre le rayon des courbes entre 1,5 et 1,2 m, alors, adieu tampons à ressorts, choquettes etc... car je n'ai pas envie de me contenter d'une O30 et de quelques voitures à deux essieux ! Pas réaliste avec un véhicule de 60 cm, me direz-vous : c'est tout à fait exact, mais comme cela se passe en coulisse, l'objection ne tient pas !

Bien entendu, les opinions exprimées ci-dessus n'engagent que votre serviteur et je n'ai nullement l'intention de m'engager dans des polémiques sans fin !

Michel Degon

SOUSCRIPTIONS
JUSQU'AU
15 nov. 2001

AMJL
SARL

PRODUCTION DE KITS LAITON ECHELLE 0
19, rue St-Antoine - 63100 Clermont-Ferrand - tél 04 73 87 55 06

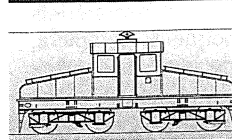
3 MODELES EN KITS LAITON A L'ECHELLE 0



Après la O40TC et la 240A ex PLM (en cours de distribution et dont l'achèvement est prévu en 2002), **LANCEMENT DE L'ETUDE ET DE LA PREPARATION DE KITS DES 242 TC et 242 TA ex PLM** Option T20 de l'Est possible - 242 TC version Sud-Est avec ou sans parefumée / 242 TA versions Sud-Est et Nord
Modèles de grande qualité entièrement laiton et bronze - Embellissage ALPACA - Roues métal bandage inox - Motorisation souple et puissante. Sortie prévue fin 2003
Prix de souscription : 1.850 € (12.135 F) • 15% de la réservation à la commande soit 278 € (1.823 F)

LOCOTRACTEUR Y 7400

Modèle laiton et bronze, finition de niveau équivalent à celui du Y 2400 déjà produit. Motorisation AMJL - Moteur Faulhaber - Transmission par chaîne sur deux essieux comme en réalité - Exceptionnelles qualités de ralenti et de souplesse. Sortie prévue 2d semestre 2002
Prix de souscription : 450 € (2.950 F) • 15% de la réservation à la commande soit 68 € (446 F)



"BOITE A SEL" BB 1200 PREMIERE ELECTRIQUE d'AMJL Petite machine de ligne puis de manœuvre d'origine Sud-Ouest ayant circulé jusqu'en 1968. Modèle modernisé grand pantographe (possibilité d'option petit pantographe). Construction bronze et laiton - Motorisation AMJL avec moteur Faulhaber sur deux essieux - Possibilité d'option à quatre moteurs avec supplément. Sortie prévue 2d semestre 2002
Prix de souscription* : 1.200 € (7.871 F) • 15% de la réservation à la commande soit 180 € (1.180 F)
* modèle à deux moteurs

En cours de distribution ou de préparation
X 2800 - REMORQUES DECAUVILLE - FOURGON DP A VIGIE - VOITURES C10 type ex PLM Disponibles avec ou sans délai
040 TC - Y 2400 - VOITURES 3 ESSIEUX ex PLM
FOURGON D ex PLM, poteaux caténaires, accessoires ...

Catalogue sur demande avec programme AMJL et tarifs



COURRIER DES LECTEURS

La lecture du n° 90 m'incite à vous écrire. Sachez que j'apprécie beaucoup Histoire d'O, qu'il est toujours trop vite lu.

Mon attention a été attirée par plusieurs choses.

Page 24, la Confrérie des Amateurs de Vapeur vive (CAV) a fait rééditer deux ouvrages SNCF :

Le manuel du débutant en traction vapeur (région Sud Est, avril 64), ouvrage format A5 de 182 pages, texte et planches réunies (75 FF).

Le Cours de locomotive à vapeur, format 21 x 27, 228 pages texte et planches réunies (140 FF).

Il y a 20 - 25 ans, nous avons photocopié les 7 fascicules du Cours de Locomotives Ouest 1947. Je doute que

nous recommandons l'opération, mais sait-on jamais...

La carte postale du Creusot : je la possède, et je voulais demander à M. Le Guay des renseignements. Je vais attendre la réponse dans la revue. Je pense, sans en être certain, que les deux wagons surbaissés faisaient partie du parc de wagons Schneider.

La B 21 de Jean Florin : celui-ci vient de me rendre visite, hélas sans sa loco, mais avec une voiture-fourgon 3 essieux Armistice. Pas mal du tout (voir p. 9).

Puis-je émettre un souhait ? Que passent dans H. d'O des articles traitant des artisans du O disparus avec description de leurs fabrications. Oui, je sais... Qui va écrire ces articles ? D'autant que ceux qui ont connu ces artisans ne sont plus tout jeunes...

Michel Sirop

Documentation CAV : Michel Sirop
682 route de Servoz 74190 PASSY
Tél./Fax : 04 50 78 03 41

HELP !

AMJL recherche de la documentation concernant les BB 1200 "Boîtes à sel", en particulier pour ce qui concerne la toiture, ainsi que les équipements électriques en cabine.

Par ailleurs, nous sommes à la recherche d'informations concernant la transformation appliquée aux bogies Diamond de la remorque d'autorail Michelin.

Il nous est très difficile de savoir ce qui avait été réalisé : il semble que ce qui était le plus visible était la base d'une sorte d'amortisseur, mais les rares documents que nous possédons ne permettent pas de reproduire autre chose qu'un dispositif très approximatif et en partie imaginé. Quelqu'un aurait-il des informations plus précises à ce sujet, nous permettant de réaliser quelque chose proche de la réalité ?

LE GUIDE DU ZERO

Pour figurer dans cette rubrique, nous demander notre tarif.

EXPERTISES

chemins de fer et automobiles miniatures pour assurances, successions...
Bernard BATHIAT
175 bis rue des Pyrénées 75020 PARIS

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

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

ROGER PLANTÉ
Le Prieuré
47300 FUJOLS
Tél. 05 53 70 30 38

KIT-ZERO

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

CERCLE DU ZERO

Secrétariat :
63, rue des Polytres
13013 MARSEILLE

RAILCOLOR

Le spécialiste français de la peinture
RAILCOLOR c'est un ensemble de produits de haute qualité pour l'ensemble de vos travaux de décoration.
HUET
• Soudures : tous les produits pour monter vos kits laiton.
• Kits laiton : Plat OCEM19 - Locotracteur Gaston Moysse.
HUET - 5, rue des Anciens Combattants
F-59175 TEMPLEMARS

EXPOMETRIQUE 2001

ATTENTION !! EXPOMETRIQUE DÉMÉNAGE...

Afin de mieux recevoir ses visiteurs et exposants, EXPOMETRIQUE se tiendra les 2, 3 et 4 novembre 2001 Salle du "Grand Dôme" à Villebon sur Yvette (91)

Accès par l'autoroute A10 sortie n° 9 : parking de 1500 places attenant à la salle d'exposition.

Transports en commun :

- Navette spéciale depuis la Gare TGV / RER de MASSY PALAISEAU jusqu'à l'exposition, salle du Grand Dôme à Villebon, les Vendredi, Samedi, et Dimanche depuis l'heure d'ouverture jusqu'à la fermeture.
- La Gare de Massy Palaiseau TGV est desservie par TGV en provenance du Nord, de Normandie, Sud Ouest, Savoie, Sud Est et Méditerranée.
- La Gare RER est desservie par la ligne B (Roissy CDG - Gare du Nord - Massy - St-Rémy) et la ligne C (Versailles - Argenteuil - Pontoise - Paris Austerlitz - Orly - Massy)

OUVERTURE de L'EXPOSITION AU PUBLIC

Vendredi 2 novembre de 10h à 20h
Samedi 3 novembre de 10h à 19h
Dimanche 4 novembre de 10h à 18h

AU FIL DU RAIL

La Régordane

Livres :

Les Chemins de fer de la Corse : nouvelle édition revue et augmentée. Lyon, du tram au tram.

Vidéos :

L'artère impériale, 2 et 3 (Dijon - Lyon et Lyon - Marseille).

L'âge du fer, 2 : le Nord, 1930 - 1965.

Media Train n° 22 : Un hiver cévenol, super pointes 2001 autour de Veynes, vapeur dans le Harz.

Le Villard BP n° 3 48230 CHANAC
Tél. 04 66 48 27 49 Fax 04 66 48 27 50

Festival d'Automne de Chanas

Bourse d'échange modéliste, le dimanche 11 novembre 2001, au Foyer d'animation rurale de Chanas (38150), accès proche de la RN 7 et de l'A7.

Renseignements : Bernard Fonfreyde

Tél. 04 75 32 23 46 après 20 h.

Hobby-Teknik

Le kit de l'automotrice Z-4400 ex P.O. en zéro sera disponible en deux sets : la caisse avec pantos Carmina (production spéciale) sera disponible en novembre à Expométrie (3700 FF). Kit tout laiton, pièces photogravées et moulages à la cire perdue, caisse pré-cambree.

Deuxième set prêt à livrer en 2002. Albygatan 121
S-172 63 Sundbyberg Suède
Tél. Int + 46 8 799 93 22

De la sauvegarde des collections et des réseaux

Depuis ma prise de fonction d'Expert, j'ai rencontré des modélistes et collectionneurs qui s'inquiètent sur le devenir de leur matériel. Cette inquiétude ne concerne pas pour eux le court terme, c'est à dire de leur vivant, car beaucoup ne ressentent pas l'utilité d'assurer leur collection malgré les risques de chaque jour. Cependant certains se questionnent sur la pérennité de ce qu'ils ont patiemment amassé et construit pendant des années. Qu'ils arrivent ou non au seuil de leur vie, un nombre d'entre eux, hélas trop nombreux, ont conscience du peu d'intérêt que leur conjoint et leur famille attachent au chemin de fer et à leur collection. Quant il s'agit de matériel roulant, ils savent que celui-ci sera facilement négocié sauf s'il passe directement à la benne à ferraille comme c'est arrivé encore dernièrement. Les livres et photos risquent d'être détruits. Les réseaux non démontables finissent découpés afin de permettre aux héritiers de récupérer l'appartement ou la maison. Des solutions sont envisageables comme la création d'un fichier confidentiel des modélistes et collectionneurs concernés, ce qui permettrait de démonter avec précautions tout ce qui peut être récupéré ou tout simplement de trouver un repreneur pour un réseau clé en main.

Bernard BATHIAT, membre de l'Alliance Européenne des Experts

Erratum

H d'O 90, p. 12, chapitre "petits accessoires", lire : "blochets" et non "brochets" (désolés, on n'avait pas vu... N.D.L.R.)

PETITES ANNONCES
(Gratuites pour les abonnés)

Vends, échelle zéro :

Kit Zéro : kit Courte-queue , 6500 F
JCR : kit CC 65500 , 11800 F
Guillermet : 7 kits voitures rapides Nord, version longue, caisses seules et transferts, 4200 F
Fulgurex : 050-TQ verte, 12000 F et 232-TC SNCF, 13000 F
L'ensemble strictement neuf.
Tél. 04 50 39 83 00

Vends échelle Zéro fine scale :

Modèles Thierry Magrou :
Super Pacific 2-231-c 72 SNCF, tender 37-A, 5200 Euros
2-150-P 113 SNCF, tender 36-Q, 5950 Euros
Loco tender 040 Hérault n° 63, 2970 Euros
BB 4618 SNCF, 3400 Euros, matériel strictement neuf.
Tél. 04 50 39 83 00, jeudi, vendredi, samedi.

RECHERCHE kit CC-7100 Km 108, état indifférent.
Jean-Pierre LAFILLE
Tél. 01 60 10 29 45

Vends LOCO-REVUE, années 1948 à 1955, 92 fascicules, complet, en bon état. En bloc, 1800 FF, port compris.
Nos. isolés (années 1945-79), liste sur demande.
Ph. Fontanaz
Chemin du Liaudoz 57
1009 PULLY
Suisse
Tél. 00 4121 728 06 04

LES ARCIERS R' D'HISTOIRE D'O

SORT DISPONIBLES

S'adresser :

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

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

(Port compris. Réduction de 10% à appliquer sur les années complètes)

Les années 98, 99 et 2000 sont disponibles à l'adresse actuelle au prix de 27,50 Euros (180,39 FF) franco.

