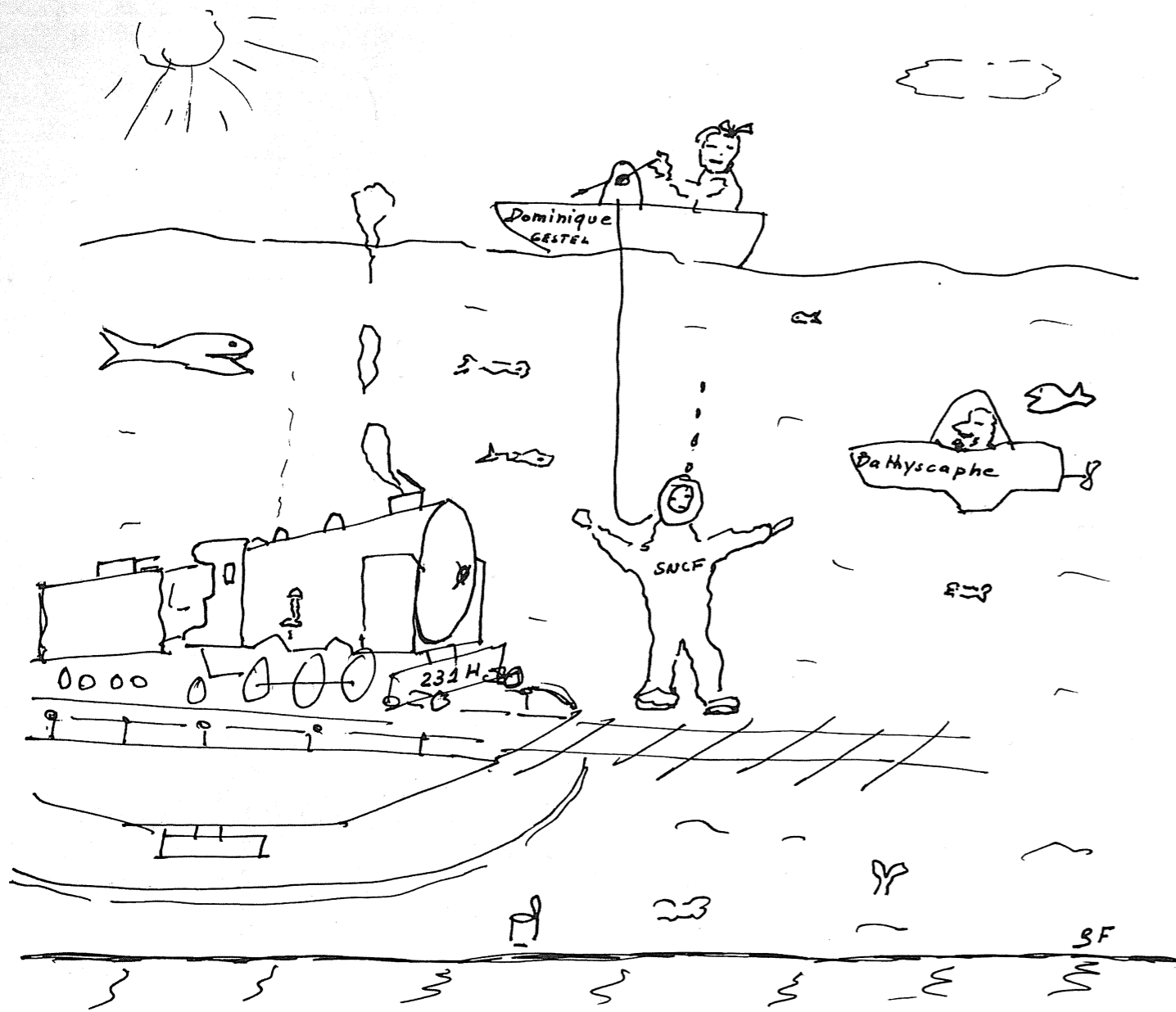


HISTOIRE D'O

les trains



AVRIL 2004 - N° 104 - 7 €



Membre "Actif" du CHZ à la recherche du niveau de son annexe tr.

Eh ! oui, vous avez bien vu la signature... Robert Filoche s'est fait un émule en la personne de Bernard Fieyre !

François Mauriac, Umberto Eco et le train... et autres divagations décousues...

Dans "l'Apostille au Nom de la Rose", Umberto Eco signale que les dialogues du roman sont écrits en fonction de la durée des déplacements des personnages dans un décor préalablement conçu.

Or, le monologue qui constitue la première partie de "Thérèse Desqueyroux" se place pendant le retour de l'héroïne de B. (c. à d. Bazas) à Argelouse (c. à d. Jouhanhaut), qui se décompose en trois temps :

Un trajet en calèche de Bazas à Nizan, dont le nom n'est même pas modifié ; de toute façon, la géographie romanesque de Mauriac est dans l'ensemble assez transparente.

Un trajet en train (nous y voilà...) de Nizan à Saint Clair (c. à d. Saint Symphorien) via Uzeste et Villandraut.

Enfin, un trajet en calèche de Saint Clair à Argelouse.

Cela se passe un soir d'automne (il fait nuit), vers le milieu des années 20.

Or, dans "L'extraordinaire réseau ferré des Landes de Gascogne" (Ed. du Cabri), on trouve les horaires pour l'année 1923 (nous ne sommes pas loin en date, et les horaires ne changeaient guère d'une année sur l'autre...) : Nizan 20 10, Uzeste 20 19, Villandraut 20 30 et Saint Symphorien 20 52 (42 mn pour 17 km, soit 24,3 km/h !). Pas le choix, il n'y a qu'un train le matin et un le soir.

Reste à savoir si la longueur du texte, d'ailleurs ponctué par les deux arrêts, s'ajuste à cet horaire. J'avoue n'avoir pas tenté l'expérience d'une lecture chronométrée...

J'ai retrouvé dans mes archives un Chaix PO-Midi de l'été 1937, dans lequel je me suis plongé un moment. Les horaires précédents deviennent : Nizan 19 05, Uzeste 19 14, Villandraut 19 24 et St Symphorien 19 46. L'ensemble est avancé d'une heure, mais tout au plus gagne-t-on une minute sur le trajet !

Quelques autres remarques : une absence totale d'horaires de correspondance en Espagne (la guerre, sûrement)...

HISTOIRE D'O

13, rue de l'Argoat
56530 Gestel

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

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

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

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

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

PUBLICITE : nous demander le tarif.

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

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

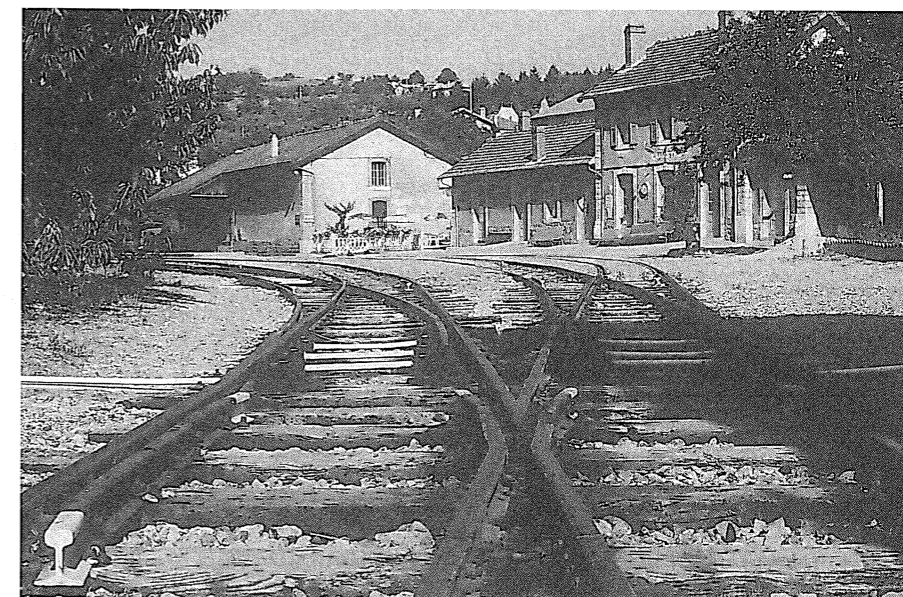
Les articles et documents paraissent sous la responsabilité de leurs auteurs. Les opinions exprimées n'engagent que ces derniers.

Les anciens numéros d'H. d'O, jusqu'au 72 inclus, sont disponibles auprès de :
Jacques Archambault
26, Parc de Maugarny
95680 MONTLIGNON
(Tél. 01 34 16 54 00)

HISTOIRE D'O est imprimée par l'
IMPRIMERIE ARTISTIQUE LECAUX
348 rue des Métiers (Z.A.)
50110 TOURLAVILLE.

Numéro de commission paritaire :
0608 G 83610

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



Ci-dessus : Lamastre en 1986, entrée côté Le Cheylard. Idéal pour ceux qui sont rebutés par les appareils de voie aux tangentes 0,000..... (Photo Gérard Chaudet).

Couverture : sous le regard du chef mec... (Photo D.B.)

4^{ème} de couverture : un coin de rue recréé par Jacques Girard, en gros plan et en couleurs. (Photo Rodolphe Sabiron)

SOMMAIRE :

Les journées "ateliers" du Rambolitrain	4 - 5
Retour sur la dernière née de RGLP	6
Le coin des chefs d'oeuvre	7
La 030-DC, alias C-60000	8 - 10
Les productions AMJL	11 - 13
Bicyclette Nord	14
Photo mystère (dévoilé !)	14 - 15
Toboggan type Montluçon	16 - 17
Wagon T.P.	18 - 21
141-R-568	22 - 25
Le châssis de la 141-P	26
Complément iconographique banlieue nord	27 - 29
Courrier	30 - 31

En forme d'édito...

On aura sans doute remarqué que le rédacteur "en chef" ne se plonge pas avec délices dans la rédaction d'éditoriaux... Mais puisqu'il faut dire quelques mots...

Nous espérons que ceux qui regrettaient une certaine "dispersion" de la revue à la fin de l'année dernière la

retrouveront telle qu'ils l'aiment dans ce numéro...

Le fait d'être soulagé d'une bonne partie du travail de mise en page me redonne l'envie d'écrire pour la revue...

Je sens qu'on va me reprocher de divaguer un peu loin du modélisme pur et dur, mais tant pis !

D.B.

Ont participé à ce numéro :

Serge Duchossois, Marc Enard, Bernard Fieyre, Robert Filoche, Gilbert Gaussorgues, Jean-Pierre Lafille, Georges Laurent, Michel Lioret, Didier Pred'homme, Jean-Claude Ragot, Denis Regnault, Rodolphe Sabiron, Alain Tassart, Jean Thiery.

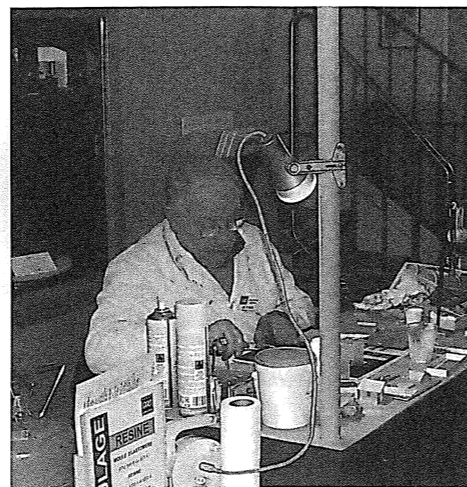
Les journées "ateliers" du Ramboltrain

Rodolphe Sabiron et Alain Tassart

Le 13 Mars dernier, Alain Baldit et son équipe organisaient les désormais célèbres "journées ateliers", qui n'avaient pas eu lieu l'an dernier pour cause de sinistre. Selon une formule maintenant connue, des modélistes réputés aimaient différents ateliers.



Ci-contre à gauche : Daniel Houël au travail.



Ci-contre à droite : Démonstration de Michel Lioret (photos Rodolphe Sabiron).

Une légère odeur de térébenthine, des pinceaux, des brosses, des couleurs, de l'acrylique, et surtout une superbe Shay Overland sur un non moins superbe module auxquels on peut ajouter quelques wagons américains en construction intégrale (sauf les bogies) et un bifoudre JCR comme on en a rarement vu, c'est Daniel Houël qui anime l'atelier patine.

Les modèles sont d'abord peints à l'état neuf à l'acrylique (encore que cela ne soit pas nécessaire et que l'on puisse utiliser d'autres peintures), et la patine est effectuée à l'huile, s'il vous plaît. Daniel nous fait des démonstrations de lavis (terre d'ombre naturelle diluée) et de "dry brush" (blanc et noir non dilués). Nous n'avons pas réussi à soutirer une promesse d'article pour Histoire d'O, mais rendez-vous est pris pour un reportage chez Daniel !

Une odeur de résine polyuréthane, mais aussi tout l'attrail du fondeur, des louches, un creuset, un réchaud à gaz et des morceaux de toiture ou de marquise impeccablement moulés, c'est Michel Paul qui explique la fabrication des moules suivie de la coulée de résine ou de métal à bas point de fusion. Les châssis de moules sont réalisés de préférence en plasticarte car l'élastomère n'y adhère pas. Les moules peuvent être en une ou deux parties. Dans le premier cas, il faut impérativement veiller à la planéité, dans le second cas, il faut enfoncer à moitié la pièce dans un lit en plastiline et ne pas oublier les éventails pour que l'air puisse sortir lors de la coulée. Il faut aussi éviter les bulles lors de la confection du moule et pour cela couler l'élastomère en un endroit et le laisser se répandre dans le châssis. Le temps de séchage est de 12 heures environ. Pour les moules en deux parties, une fois la première moitié sèche, il faut retirer la plastiline et opérer la seconde coulée, en ayant eu soin de huiler préalablement la moitié sèche, pour éviter que les deux parties du moule n'adhèrent l'une à l'autre définitivement (l'huile de vidange convient parfaitement). J'oubliais, l'élastomère pour la résine est blanc, celui pour le métal basse fusion rouge.

Travail de la feuille de plomb par Michel Lioret (photo Rodolphe Sabiron).



L'atelier suivant est celui de Michel Lioret qui y peint des figurines. Les figurinistes sont des gens sérieux, peut-être aussi pinailleurs que notre rédacteur en chef. Ainsi Michel Lioret, avant d'entreprendre une peinture, fait des recherches documentaires sur les couleurs mais aussi sur les accessoires.

Pour la mise en couleur, Michel Lioret utilise des huiles fines Bourgeois ou Rembrandt. L'huile permet de fondre les tons, le vieillissement est fait avec de la poudre. Mais l'art du figuriniste ne s'arrête pas là, Michel nous montre comment confectionner un drapeau avec de la feuille de plomb, matériau utilisé pour la confection des ceintures, harnais, baudriers et j'en passe (on peut habiller entièrement une figurine). La feuille de plomb se colle à la cyano, on peut l'acheter mais aussi la récupérer sur les bouteilles de vin dixit Daniel Houël (encore qu'il soit de plus en plus souvent remplacé par de l'aluminium, le plomb évidemment). Ce matériau semble tout indiqué pour la confection de bâches et des rideaux de cabine de nos locs.

Dans la salle suivante, l'air est chargé d'une brume noirâtre, on pourrait se croire sous un toboggan à charbon s'il n'y avait une odeur de white spirit. On finit par apercevoir un champ de cures-dents fichés dans une plaque en polystyrène, nous reconnaissons Jean-Pierre Chevoppe qui anime l'atelier peinture à l'aérographe. C'est avec un calme olympien que Jean-Pierre nous fait une démonstration de la loi dite "de la tartine de beurre" avec une toiture de couvert (mais pas mal de couverts avaient des toitures goudronnées).

À côté de Jean-Pierre officie Daniel Saubois à l'atelier décolletage où, sur son petit Emco, il fabrique dans du delrin des canons de palpeurs.

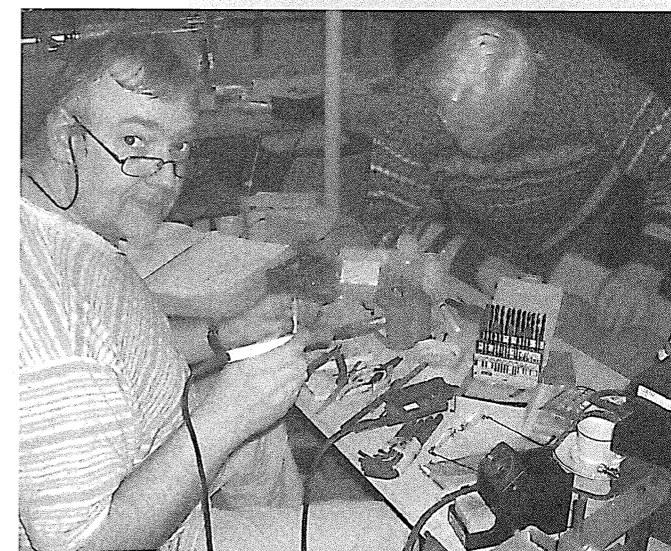
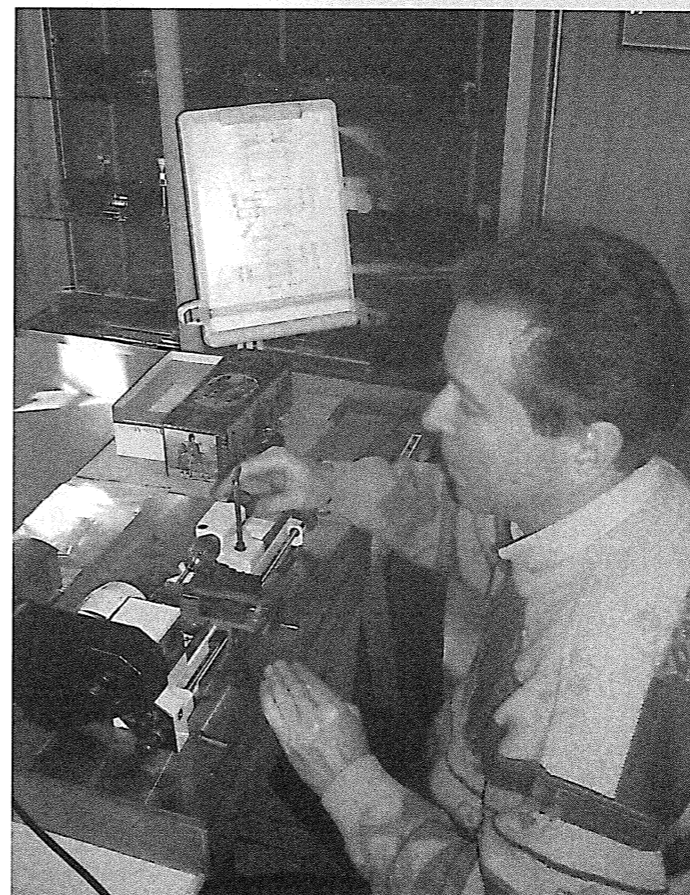
Au dernier étage où l'horizon s'éclaircit et où l'on retrouve Jean-Pierre Chevoppe venu respirer le bon air, on assiste en direct à la digitalisation d'une 32000 de l'Est (Trans Europ), future 1-131-TB et d'un Picasso Fulgu par M. Thomas, animateur de la société CDF. Sur le réseau la 230 série 3400 de l'Est (modèle Barbé), déjà équipée, évolue en tête d'une rame de voitures OCEM.

À l'atelier soudure, P. Josien manie fer à souder, chalumeau et SRE avec dextérité. Pour cette dernière technique en plus du MS Studio, P. Josien utilise des pinces à souder et un transfo American Beauty. Les transfos sont branchés en série ce qui porte la puissance totale à 350 W. Selon l'intéressé, 500 W serait l'idéal.

Enfin, il ne faut pas oublier, animé par Marie Renaudin, l'indispensable atelier enfant sans lequel il ne saurait y avoir de journées ateliers dans 20 ans. Chaque bambin est reparti avec son arbre sur un mini paysage réalisé avec un rocher en plâtre.

Alain Tassart

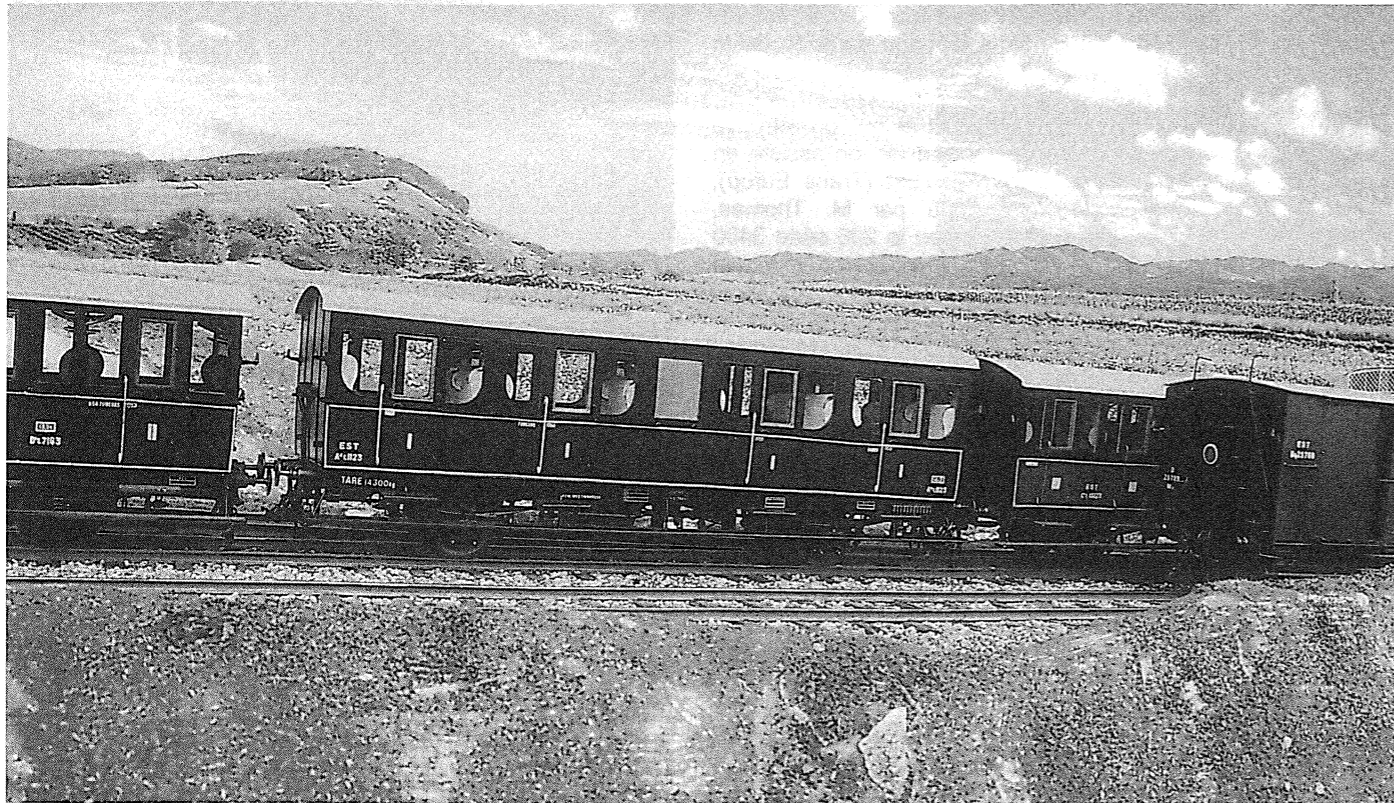
Ci-dessous : Daniel Saubois. On remarque la gamme d'usinage dans le genre feuille de route de BB 9200 (photo Rodolphe Sabiron).



Ci-dessus, de haut en bas : Jean-Pierre Chevoppe à l'aérographe. Digitalisation live au Ramboltrain. Pierre Josien à l'atelier soudure (photos Rodolphe Sabiron).

Retour sur la dernière née de RGLP

Dans le précédent numéro, nous n'avions illustré de cette voiture qui est l'ultime modèle de RGLP que la caisse, ce qui nous a permis de voir l'installation d'éclairage. Nous avons depuis reçu, avec les bons vœux de RGLP, ces photographies de Georges Laurent. Nous en profitons pour vous rappeler que "atteints par la limite d'âge", Roger Planté et Georges Laurent cesseront leurs activités après Expométrie 2004. Les commandes ne seront plus prises en compte après le 30 Juin 2004. A.T.

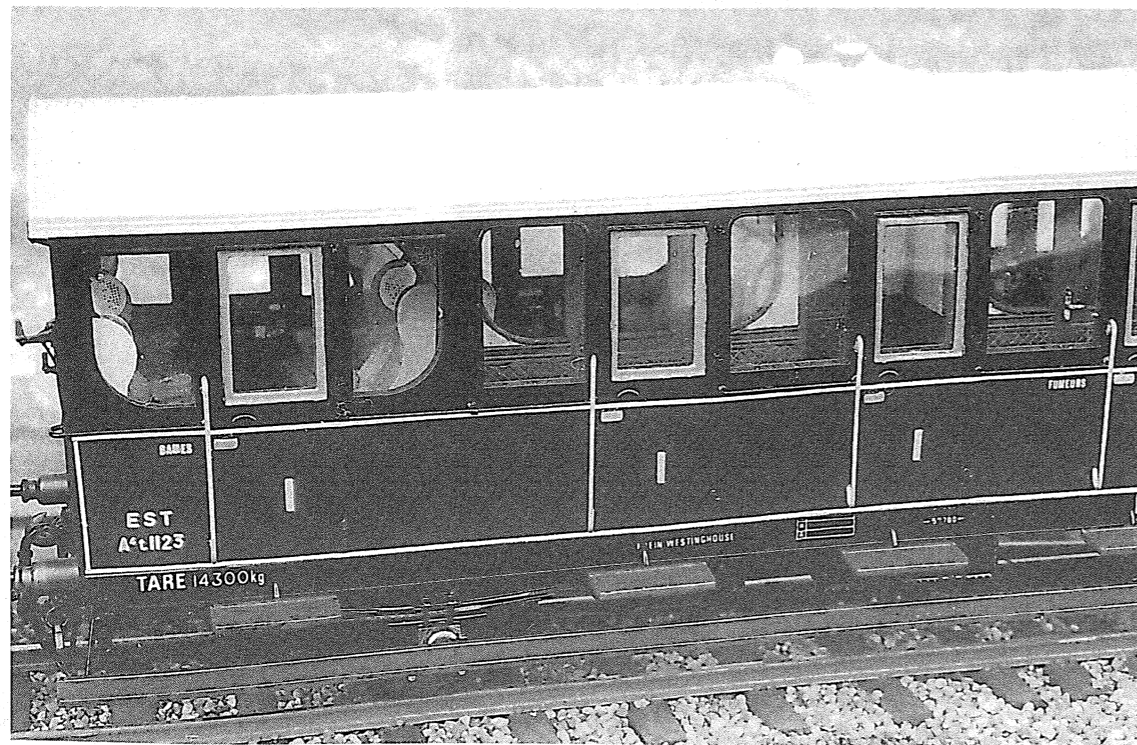


A4t au milieu de ses frères et soeurs (photo Georges Laurent).

A4t côté couloir (photo Georges Laurent).

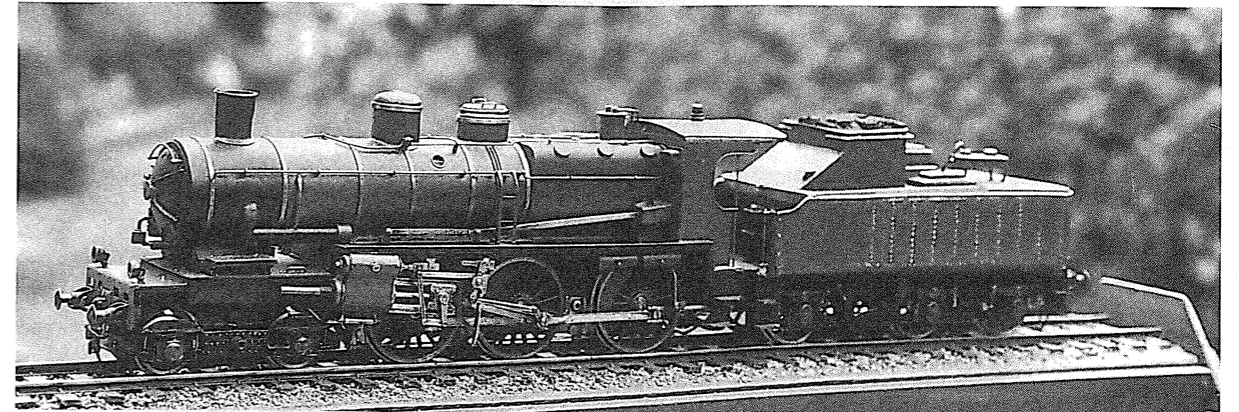
L'œuvre de MM. Laurent et Planté aura marqué le modélisme de ces dernières années. Maintenant, ce niveau de qualité est devenu presque une norme, mais rappelons nous notre stupéfaction admirative à l'apparition de leur première voiture ! Merci encore, Messieurs !

D.B.

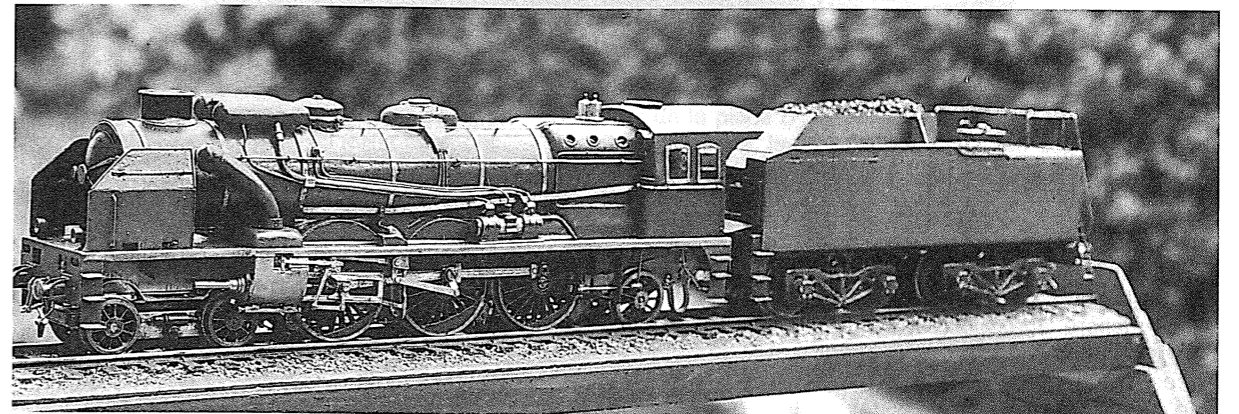


Le coin des chefs d'œuvre Les réalisations de Serge Duchossois

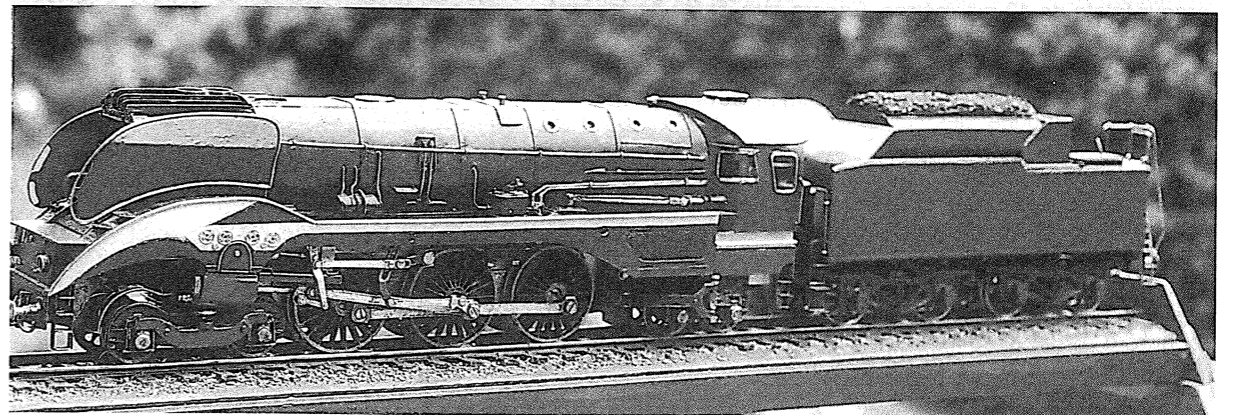
Dans ce numéro, le réseau du Nord est à l'honneur, nous avons reçu des photographies de pas moins de 4 modèles réalisés intégralement par l'auteur.



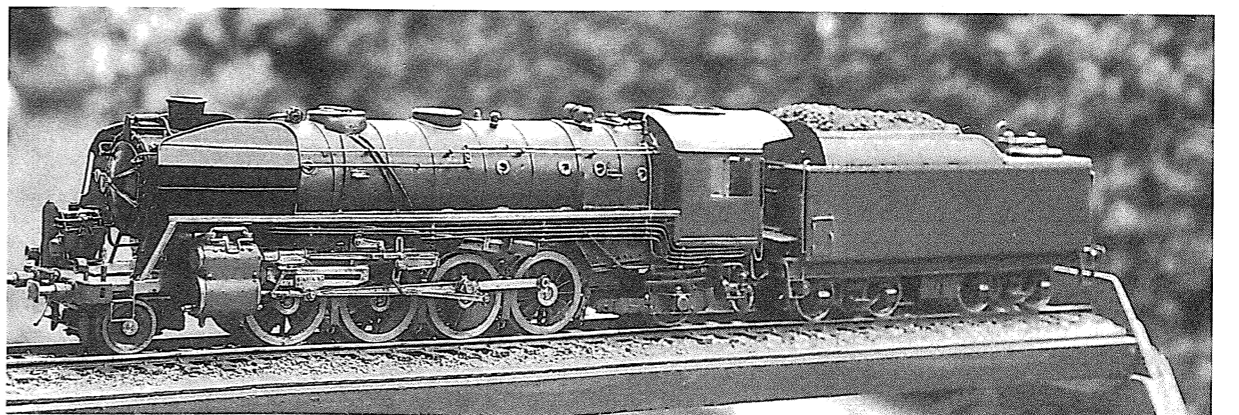
Locomotive 3500
(2-230-D) du
réseau Nord.



Pacific Chapelon
du réseau Nord.



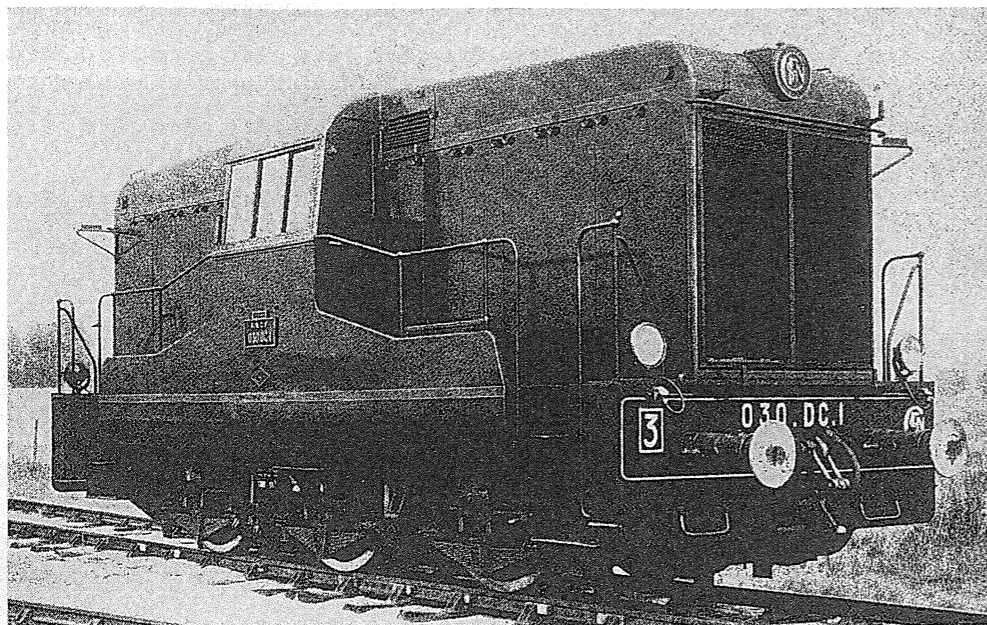
232-U-1



141-R

Un Diesel facile à faire : la 030-DC alias C-60000

Jean-Pierre Lafille



Photographie officielle de la 030-DC-1 (cliché SNCF, collection KZ)

Maintenant que vous avez eu le temps de construire et de peaufiner la carrosserie de votre machine, nous allons voir comment lui offrir un châssis, ainsi que différentes petites choses destinées à habiller celui-ci.

Les flancs du châssis, s'ils peuvent être faits en n'importe quelle matière, auront intérêt à être tirés d'une feuille de laiton d'un millimètre. Toutes les cotes que j'indiquerai seront donc basées sur cette épaisseur et, si vous décidez d'en utiliser une autre dont vous disposez immédiatement, je vous engage à modifier les cotes de vos entretoises pour obtenir une largeur totale de 43 millimètres. Encore que, si les flancs sont légèrement trop écartés, cela ne se remarquera pas alors que l'inscription en courbe ne pourra qu'en être facilitée.

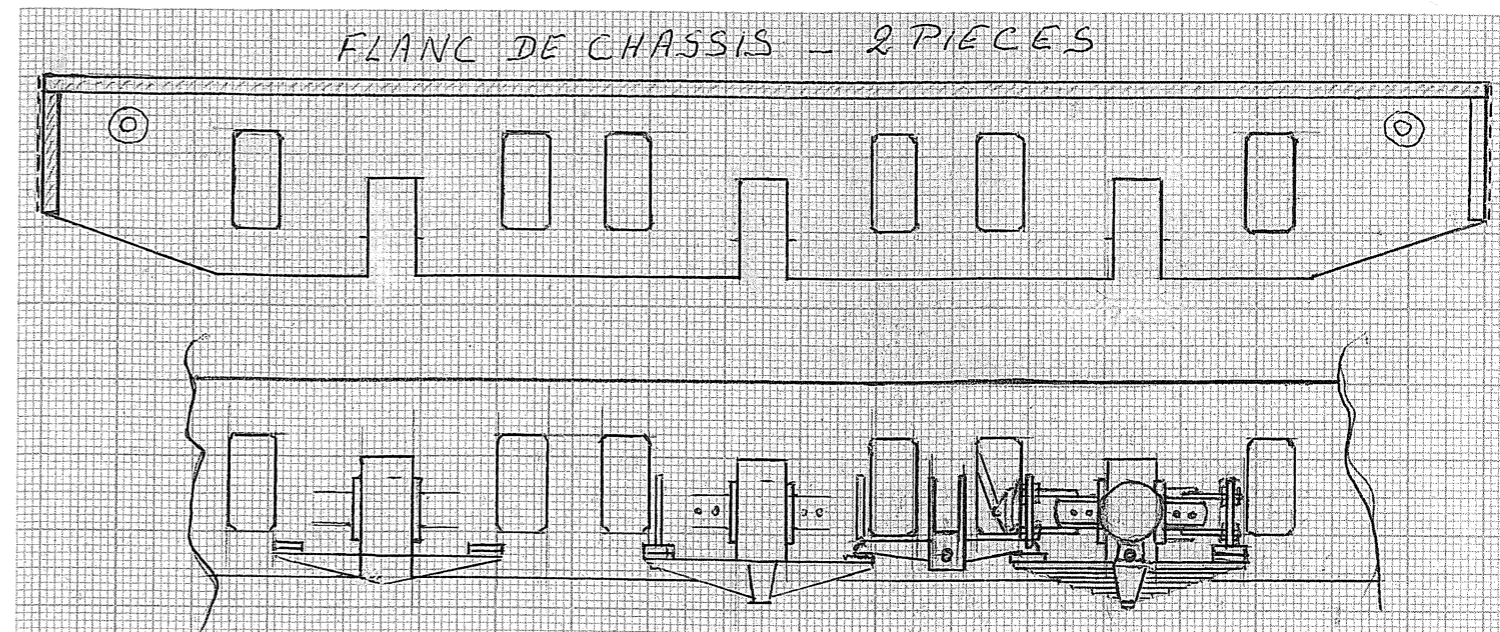
Pour la découpe des flancs, vous pourrez utiliser une petite scie à ruban, une grignoteuse ou n'importe quel autre moyen, scie à découper y compris (ça sera un peu plus long mais particulièrement économique). Les ouvertures seront ébauchées en faisant un trou de 2 mm à chaque angle et en finissant la découpe à la scie à découper. Ceci étant, vous pourrez découper les deux flancs en seule fois, ce qui les fera exactement semblables, en soudant deux tôles à l'aide d'une soudure à basse température. Vous ne séparerez ensuite les deux flancs, à l'aide d'un petit chalumeau, qu'après les avoir complètement terminés, trous et fraisages de fixation aux entretoises compris.

Les entretoises, au nombre de deux, pourront être prises dans un rond ou un carré de 6. Elles pourront être tournées (pour être parfaitement dressées) à la longueur de 41 millimètres, puis percées à 1,5 et taraudées 2 millimètres. Ceci étant posé, il sera évidemment possible de fixer vos flancs de châssis en utilisant des techniques différentes correspondant à vos propres habitudes, soit par soudure, soit par vissage. Personnellement, j'aurais bien mis quatre entretoises mais, ayant prévu une motorisation par un moteur unique et une transmission par chaînes, comme d'ailleurs fonctionnait l'original, je n'ai pas eu d'autre choix que de n'en mettre que deux, percées en leur centre d'un trou de 3 millimètres destiné à la fixation sur la caisse.

Le châssis étant assemblé, nous allons pouvoir confectionner les boîtes d'essieu coulissantes, à moins que vous ne préfériez les acheter toutes faites, chez Kit-Zéro par exemple. Il sera toujours possible de les tirer d'un bloc de laiton dûment fraisé. Mais notre petite machine étant destinée aux débutants, entre autres, je préconiserai, non pas de les tirer de trois bandes de laiton de 1mm d'épaisseur et larges de 6 millimètres pour l'une et de 8 millimètres pour les deux autres, la première étant soudée bien au milieu des deux autres, à l'aide d'une soudure solide, comme d'habitude mais plutôt d'un rectangle de 6 x 4,5 soudé sur une bande large de 8, qu'il suffira ensuite de couper à la longueur voulue pour disposer d'autant de boîtes qu'il nous en faudra. Il conviendra ensuite de les limer quelque peu pour qu'elles puissent glisser librement, de les percer, puis de les habiller pour les rendre présentables. Soudons donc notre barre rectangulaire sur sa bande de 8 et oublions momentanément la pièce obtenue, n'ayez crainte, nous y reviendrons.

Nous y reviendrons car, pour l'instant, nous allons nous occuper des glissières, de sounoises petites choses qui sont totalement responsables du retard mis à fournir à notre Rédacteur en chef (et néanmoins ami) cet épisode d'un article commencé en juin dernier. En effet, parti sur la lancée d'un engin déjà construit en HO il y a une bonne trentaine d'années, j'avais complètement oublié que, entre cette échelle et la nôtre, il existe une énorme différence, celle de la fidélité de reproduction de certains détails, trop petits pour qu'on s'y intéresse avec précision en HO mais suffisamment présents, à notre échelle préférée, pour que l'on ne les oublie pas. Or ces glissières, non seulement leur constructeur a oublié à quoi elles avaient bien pu ressembler, mais peu de gens se rappellent leur nature. Je n'ai donc trouvé personne qui pût être compté au nombre du « peu de gens » en question et il a fallu faire avec.

L'entraxe des essieux, du fait des chaînes, étant variable, d'ailleurs de fort peu, pour assurer la tension correcte de ces dernières, il fallait évidemment que les glissières fussent mobiles, d'où une certaine complexité de ces dernières. Je ne puis évidemment garantir la rigoureuse exactitude de ces éléments, mais je doute que ce que je m'en vais vous décrire soit très éloigné de la vérité.



Comme les tout petits dessins sont généralement difficiles à exploiter, j'ai multiplié toutes les cotes par quatre pour que, malgré mes lacunes en dessin, vous puissiez à peu près comprendre de quoi il s'agit. L'élément 1 est une simple tôle de 8/10 de millimètre, coupée aux cotes de 3,5 millimètres par 8. L'élément 2 est un U de 4,5 de large et de 3,5 millimètres, coupé à 6 millimètres et arrondi de façon à ce que les bordures ne mesurent plus que 5 millimètres. Ce U, que vous pourrez arrondir à 5 millimètres, ce qui nous permettra d'utiliser du 5 x 3 trouvable chez l'Octant ou chez Weber, vous pourrez le biseauter légèrement pour que, du côté opposé aux boîtes d'essieu, sa hauteur ne fasse plus que 2,5 millimètres. Du côté ainsi diminué, il conviendra de souder, à l'extérieur du U et sur une longueur suffisante, au moins égale et de préférence supérieure à celle de mon dessin, une tige filetée (ou pas filetée car cela ne se verra pas), de 0,7 ou 0,8 millimètre. Pour cette tige, on pourra prendre une tige de 0,6 filetée à 0,7, ou une de 0,7 filetée à 0,8 ce qui représentera les filets, mais sans risque pour l'éventuel apprenti fileteur. L'important, toutefois, sera que la tige incriminée soit soudée avec son axe situé à 2 mm de la base du U.

Notre élément 2 sera percé de deux trous de 0,8 en son milieu, respectivement à 2 et 4 millimètres de l'élément 1 et encadré de 2 cornières de 1,5 x 1,5, éventuellement percées chacune de deux trous de 0,4 pour y mettre des rivets de 0,52, lesquels sont disponibles au Cercle du Zéro. Les trous de 0,8 seront, pour leur part, destinés à recevoir les vis, vraies ou fausses, de 0,7, les vraies étant aussi disponibles au Cercle, ou chez l'Octant si vous n'êtes pas encore membre du Cercle.

Enfin, l'élément numéro 3 est une simple tôle de 0,8, coupée à 8,5 x 3,5. Cet élément, percé de deux trous de 0,8 selon le dessin, sera renforcé par deux cornières de 1 x 1 et soudé au châssis. Il semble d'ailleurs qu'un montage préalable des éléments 1,2 et 3 puisse grandement faciliter l'installation finale sur le châssis. Le premier ensemble posera peut-être quelques problèmes mais finalement, comme vous devrez répéter douze fois l'opération, l'expérience fera que le montage du dernier ensemble ressemblera plus à une aimable rigolade qu'à la corvée représentée par l'installation du premier.

Nos glissières étant en place, nous allons à nouveau nous occuper de nos boîtes d'essieux et, d'emblée, nous allons tronçonner six éléments de 7 millimètres de haut qui, nos glissières faisant 3,5 et le châssis 1 millimètre, devraient

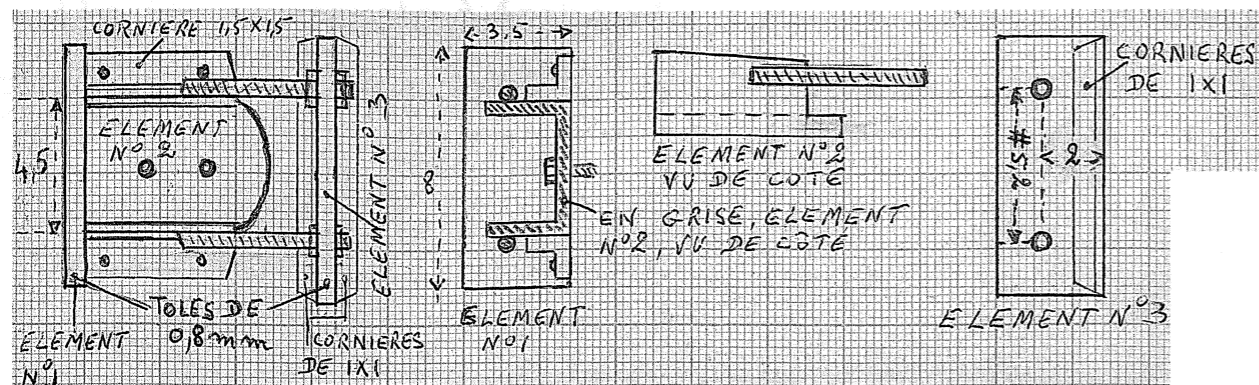
affleurer de manière très satisfaisante. Sur nos six embryons de boîtes, nous souderons alors la pièce B, que j'ai grossie quatre fois sur le dessin, puis une tôle de 1,5 (ou deux de 0,7) à la cote de la pièce B (moins la verue inférieure), et enfin le couvercle de boîte, lequel pourrait très bien être la référence 2-E-11 de Kit-Zéro. Vous noterez que, à la place d'un trou, la partie inférieure de la pièce B reçoit une fente. La raison en est que, désirant laisser une certaine liberté verticale à mes essieux, mais sans pour autant me compliquer l'existence avec des ressorts fonctionnels, j'ai préféré cette solution. Par contre, vous pourrez remplacer la fente par un trou de 0,8 ou 1 millimètre et transformer ma simulation en une vraie mécanique fonctionnelle. Si vous le faites, décrivez le nous, je vous promets de modifier ma loco en conséquence.

Enfin, pour que les boîtes d'essieux soient en mesure de recevoir ces derniers, vous devrez les percer à une cote très légèrement supérieure (1 à 2 dixièmes de millimètre) au diamètre de l'axe qu'il devront recevoir. Mais cela dépendra essentiellement de la motorisation adoptée.

La suspension

Cette suspension se compose de six ressorts et de deux balanciers, ce qui nécessite d'ajouter des cales à huit éléments de glissières sur douze. Mais nous y reviendrons. Pour l'heure, nous allons confectionner nos ressorts en ce que nous voudrions, Bristol, matière plastique ou tôle de laiton, pourvu que les empilages soient bien réguliers et larges d'à peu près deux millimètres. Au centre du ressort ainsi réalisé, un entourage, de préférence en tôle fine, tiendra l'ensemble et figurera la liaison avec la saillie de cette pièce B que, je l'espère, vous n'avez pas encore oubliée. Enfin, n'oubliez pas de coller ou de souder, sur l'extrémité de chacun des ressorts, un rectangle de 2 millimètre sur 3 tiré d'une plaque de 0,8, d'une feuille de bristol ou de tout autre matériau correspondant à la nature de vos ressorts.

Les deux balanciers seront tirés d'une plaque de n'importe quoi (de préférence) ; ils devront avoir la même épaisseur que les ressorts, c'est-à-dire deux millimètres. Enfin, ces deux balanciers seront maintenus en place par un support du genre de celui figuré sur le dessin ad hoc, lequel (support, pas le dessin) sera tiré d'une tôle fine ou d'un autre matériau à votre convenance. Ce support sera collé ou soudé directement sur le châssis.



Eléments de glissières (12 pièces). Ces dessins sont grossis quatre fois.

Si les ressorts intéressés par les balanciers sont directement en contact avec ceux-ci, leurs extrémités fixes s'appuient sur des cales de deux millimètres sur trois, découpées dans de la tôle de 0,8 et soudées sous les éléments 3 des glissières intéressées, c'est-à-dire huit d'entre elles. Ces cales seront conformes au dessin situé à côté de celui de la pièce B.

La motorisation

Je n'aurai pas l'outrecuidance de vous décrire une motorisation particulière, étant donnée la multiplicité des possibilités. Il semble pourtant qu'un essieu central moteur et une transmission par chaîne vers les essieux d'extrémité puisse constituer une solution raisonnable, d'ailleurs à peu près conforme aux prototypes. Ceci étant, la place intérieure ne manquant nullement, de très nombreuses solutions seront possibles, y compris deux moteurs d'extrémité et rien du tout sur l'essieu central. Mais dans ce cas, suspendez celui-ci très légèrement, de façon à ce que les deux autres appuient le plus fortement possible sur la voie. La puissance de traction d'une loco est en effet fonction de la charge totale appliquée sur les roues motrices et aucunement du nombre de celles-ci. N'oubliez pas non plus de laisser un jeu latéral suffisant à tous les essieux, surtout le central, si vous désirez voir votre machine passer correctement les aiguilles.

Si vous utilisez ma solution, c'est-à-dire moteur central et transmission par chaînes, sachez que ces éléments peuvent se trouver auprès de l'Octant ou chez Prudhomme Transmission, au 01 48 11 46 00. Enfin, les patins de frein sont biens visibles et peu compliqués à positionner. Il semble que, sur ce plan particulier, la référence 6-F-03 de Kit-Zéro corresponde particulièrement bien à nos besoins, à condition d'en rallonger le bras en le soudant dans un petit tube en laiton. Notons aussi que, si ce bras est fixé sur une plaque isolante, tout risque de court circuit sera évité et qu'un tel avantage mérite un peu de travail supplémentaire, le réglage précis de ces éléments se montrant toujours aussi délicat que dangereux pour le fonctionnement final de l'engin.

Les finitions

Les finitions posent assez peu de problèmes, bien que les plaques latérales soient assez délicates à ajuster et à positionner. Pour cela, il faut les ajuster quart par quart, ou si vous préférez demi-capot par demi-capot, les découper un poil trop grandes et les corriger toutes à la fois, de façon à ce qu'elles se positionnent pratiquement sans jeu. Ceci fait, on perce les trous correspondants aux molettes de fixation, on biseaute très légèrement les bords, de façon à bien marquer les joints et on les fixe de façon définitive.

L'échappement est rond et situé, d'après ce que j'en sais, au quart droit de la largeur du capot, si l'on considère le moteur comme se trouvant à l'avant. Dans le cas de la 030-DC-2 dotée de deux moteurs, le principe est le même si l'on considère que le constructeur a jugé bon de supprimer la marche arrière par l'adjonction d'un second avant.

Les poignées montoires, situées aux extrémités des capots, sont, sur la maquette, à quelque trois millimètres du flanc. Elles correspondent à un escalier intégré au premier panneau qui, quand il est ouvert, sert donc d'échelle.

La protubérance centrale, coiffée d'un macaron SNCF, est cylindrique et, apparemment, était coiffée d'un bouchon de remplissage en liquide de refroidissement moteur.

Pour le reste, la machine était de couleur verte classique, avec des bandes de visibilité jaunes, très visibles sur la photographie ci-jointe. Quant à la plaque de tamponnement, elle devait être rouge et comprendre un bel entourage que je crois avoir été jaune.

En ce qui concerne les marquages, les deux seuls exemplaires construits furent la 030-DC-1 et la 030-DC-2, cette dernière étant destinée à devenir la C-60002 en 1962, alors que sa petite sœur était déjà reformée. Si vous désirez une C-60002, vous devez donc la doter de deux échappements et de deux radiateurs, ceux-ci étant d'ailleurs peu visibles puisque cachés derrière une grille semblable des deux côtés, quel que soit le modèle. Par contre, si vous désirez faire cohabiter deux machines semblables, ou presque, elles doivent être immatriculées 030-DC-1 et 030-DC-2.

Jean-Pierre Lafille

Les productions AMJL Jean-Pierre Lafille

Jean-Pierre Lafille, après des "vacances" apparemment fort studieuses, nous revient en force dans ce numéro !

La 031-A du P.L.M.

J'ai beaucoup écrit à propos des locomotives présentées par Jean-Claude Ribaut, toujours magnifiques et montables sans le moindre problème, tout au moins par un non débutant, mais ce faisant, je me suis attiré de nombreuses critiques, d'ailleurs parfaitement justifiées, du fait que j'oubliais les autres fabricants, souvent excellents.

C'est ainsi que je me trouve obligé de présenter des excuses à Benoît Semblat, dont les modèles sont toujours d'une exceptionnelle qualité, à Jean-Claude Ragot (Kit Zéro), dont j'apprécie fort les éléments moulés autant que les kits complets, à Jean-Pierre Pennati qui figole presque trop ses modèles et à AMJL qui, à la suite d'une 040-T P.L.M. particulièrement réussie, nous a gratifié d'une série de matériels P.L.M. extrêmement attrayante, mais dont la diversité nous a peut-être, pour des raisons exclusivement budgétaires, dissuadé d'en commander tous les éléments.

Ceci étant, j'ai noté, je ne sais plus trop où, une demande de description du montage de la 242-TC de cette dernière firme. Personnellement, j'en aurais bien acquis un kit, mais, outre le fait que l'état de mes finances aurait une certaine tendance à m'en dissuader, je possède déjà une machine très proche, en fait une Fulgurex que, après tout, j'accepterais volontiers d'échanger contre un kit de 242 AMJL, plus un autre de la 240 P.L.M. de la même marque.

Par ailleurs, je regrette un peu qu'AMJL ait choisi de produire la 031 P.L.M. plutôt que la 130 de même origine, une machine que personnellement je trouve beaucoup plus équilibrée, plus esthétique et, pour tout dire, plus mignonne. Elle serait d'ailleurs assez facile à créer, du fait qu'elle est issue de la même 121-111 à 400 et, donc, qu'elle comprend de nombreuses pièces communes avec sa petite camarade. J'en fabriquerais bien une de toutes pièces mais, le temps nécessaire à l'étude devant coûter de nombreuses heures, je préférerais évidemment économiser celles-ci et, malgré l'inévitable surcoût, monter un kit.

Si donc, par hasard, vous étiez attiré par cette jolie petite machine, vous auriez intérêt à contacter AMJL pour en demander la mise en production. Cela vous permettrait éventuellement, si vous étiez au moins une trentaine à désirer fermement ce modèle, de disposer d'une jolie petite locomotive apte à côtoyer la majorité des matériels, du début du vingtième siècle jusqu'à la fin de la vapeur.

Une autre petite loco que je regrette, mais de façon très relative puisque j'en possède plusieurs d'origine Houdou, est la "boîte à sel" dont le projet fut stoppé faute de commandes. Cela fut très malheureux, du fait que cette petite machine vécut plus d'un demi siècle et suscita de nombreuses répliques à échelles différentes, aussi bien d'origine allemande que française. Et, puisque je parle du modélisme de grande qualité qu'était M. Houdou, je vous signale qu'il avait monté un kit JCR de la 241 Est. La machine terminée, mais non peinte, est maintenant à vendre par ses héritiers pour la somme modique de 4500 euros. Par ailleurs, je crois que JCR prépare une nouvelle série de cette très belle machine.

Ceci ayant été dit, je m'en vais maintenant vous raconter comment j'ai monté les premiers sets de ma 031 AMJL, une machine apte à contenter les modélistes les plus exigeants aussi bien que la plupart des débutants.

On pourrait évidemment regretter que le premier, tout comme le deuxième set d'ailleurs, ne permette pas un début de montage, tous les maquetistes ayant toujours hâte de voir leur nouvelle acquisition commencer à prendre forme. Pourtant, dès la réception du troisième set, on peut sérieusement commencer à travailler la question, aussi bien pour monter le châssis de la loco que pour élaborer celui du tender.

Tout d'abord, je dois remarquer que, à l'instar de certains autres, AMJL présente ses planches photogravées numérotées sur les deux premières pages de sa notice, la troisième montrant les photographies renseignées de différentes pièces moulées. Le reste de la notice est fort bien conçu, puisqu'à base d'un mélange de dessins et de consignes précises sous forme de procédures.

Je ne saurais trop vous conseiller de suivre les indications de la notice, et ce sans innover le moins du monde. En particulier, à propos du châssis loco (page 2), n'équipez l'intérieur que pour les essieux 2 et 3, l'essieu avant devant l'être en son temps.

Personnellement, j'ai soudé les flasques rivetées, mais je ne sais pas si je n'aurais pas dû les coller à l'Araldite standard. Ceci étant, attendez donc la suite pour mettre lesdites flasques en place, les deux entretoises devant être démontées avant leur installation. Par contre, l'entretoise arrière, destinée à rester, sera fixée à l'aide d'une vis à tête fraisée, et, pourquoi pas, soudée après avoir été débarrassée d'une partie de son bronzage.

La traverse avant est prévue en deux versions, version d'origine pour les petits tampons, ou version modernisée pour les grands tampons. Notons que, chose extrêmement rare, les deux types de tampons se trouvent dans le kit et que, d'autre part, vous pouvez demander les tampons à volutes apparentes. Vous les recevrez en quelques jours.

En ce qui concerne la traverse arrière, étonnamment détaillée, équipez-la donc avant de la souder en place, et, surtout, fixez-en les détails à l'aide d'une soudure solide, non pas parce que sa tenue ultérieure pourrait se montrer aléatoire, mais parce que vous devrez ensuite souder ladite traverse sur le châssis, et qu'il serait désolant de voir de tout petits éléments se dessouder à ce moment là. Je pense aussi que, pour un souci d'esthétique, il sera utile d'araser les extrémités intérieures des pièces moulées ou décolletées. Pour les six faux goujons centraux, en particulier, cela sera indispensable pour cause de présence d'un caisson d'attelage risquant d'interférer avec ceux-ci.

Le cendrier sera mis en forme et soudé selon les indications du constructeur, auxquelles je n'aurais rien à ajouter si je n'avais omis de lire assez attentivement la notice, ce qui m'amena à oublier les deux ou trois rondelles devant être insérées impérativement entre les deux tôles horizontales. Elles sont pourtant parfaitement représentées et le texte les indique de façon parfaitement claire. Ce cendrier devra être soudé sans prendre le moindre risque de voir s'élargir son gabarit, lequel lui permet de rentrer sans le moindre jeu entre les longerons du châssis. Ses garnitures photogravées et rivetées pourront pourtant être collées à l'Araldite.

En ce qui concerne les cylindres extérieurs, pas de problème particulier, il suffit de suivre la notice. Par contre, en ce qui concerne le caisson intérieur, il ne faudra pas oublier de repercer les deux tiroirs intérieurs sur leur partie arrière, du moins si vous désirez rendre mobile votre distribution.

Ceci étant, n'hésitez pas à percer à un millimètre, vous ne risquez pas pour autant la moindre fuite de vapeur.

La distribution intérieure, quasi invisible quand la machine est posée sur ses rails, est pourtant intéressante à monter, bien que pas forcément facile à souder ; mais ne vous en faites pas pour autant, car si vous bloquez par excès de chauffe ou de soudure, vous n'aurez qu'à ne pas la rendre mobile en ne la fixant pas sur son essieu.

La fixation des glissières et de leur supports présentera ensuite un léger problème. En effet, pour être démontables sans risque, les supports de glissières devront être soudés de manière solide (soudure haute température) et être suffisamment libres dans leur logement de l'entretoise supérieure pour être démontables sans risque de catastrophe (toute relative d'ailleurs).

Enfin, pour en finir avec votre châssis, il suffira de percer les bielles, de façon précise, à l'aide des différents gabarits ou après traçage à l'aide des deux piges fournies, puis de les brunir avec un produit ad hoc. Il ne restera plus alors qu'à peindre le tout en noir mat, ou à le brunir, puis à poncer les cercles extérieurs des cylindres pour leur rendre leur belle teinte de laiton poli.

Le châssis du tender

Le montage du châssis du tender est extrêmement simple, mais je ne saurais trop vous conseiller de souder les glissières de boîtes, après les avoir mises à la cote, puis les ressorts de suspension. Après, seulement, vous positionnerez les attaches de suspension, ce qui nécessitera peut-être une certaine ovalisation de leurs trous de fixation pour que les tiges des ressorts soient bien verticales et arrivent bien au centre de leurs attaches respectives.

Pour le reste, je ne pourrai vous en parler que quand j'aurai reçu le dernier set mais, d'ores et déjà, j'ai la quasi certitude de détenir une petite machine de grande qualité, facile à monter et très suffisamment détaillée pour contenter tous les puristes. Quant aux débutants qui pourraient être rebutés par une distribution intérieure ou des équipements de châssis jugés inutiles, qu'ils se rassurent, ils n'auront qu'à les oublier, peu de leurs amis s'en apercevront et leur locomotive n'en fonctionnera que mieux (ou du moins pas plus mal).

La 020 Corpet-Louvet (voir photo p. 30)

Depuis le début de mon aventure à l'échelle zéro, j'avais toujours regretté que les fabricants oublient trop facilement l'existence de toutes petites machines, à vapeur ou électriques, alors qu'ils produisent de petites Diesel de manœuvre. Or, près d'un siècle avant l'apparition de ces petites Diesel, de petites "vapeur" assuraient déjà les triages, ou même de courtes dessertes, sur des voies métriques bien sûr, mais aussi sur voie normale. Ces petites machines étaient d'ailleurs parfois équipées de chaudières verticales, ce qui leur conférait une esthétique toute particulière.

Je ne pense pas qu'il soit pour autant raisonnable de boudier les grosses machines, mais, de très nombreuses gares possédant leur "coucou", il serait parfaitement déraisonnable d'ignorer les représentants de cette intéressante catégorie.

D'aucuns pourraient évidemment penser que, ces toutes petites machines possédant un volume proche de celles en HO, leur prix serait susceptible de baisser considérablement. Cela pourrait en effet être vrai, mais à condition que le nombre d'exemplaires produits soit aussi important ; or, il n'en est rien, et on peut affirmer sans la moindre crainte de se tromper que, si le prix élevé des kits en zéro en restreint nettement la clientèle, c'est la rareté de la clientèle qui se trouve être la cause de la cherté de notre échelle.

Le montage

Tout comme celle de la 031-A, la notice de montage de la Corpet-Louvet est très claire et très complète, à l'exception de quelques points de détail un peu flous, mais qui se précisent assez bien en cours de montage.

Le châssis se monte de façon classique, à l'aide des classiques entretoises, mais, comme cela semble devoir être assez courant chez AMJL, les entretoises en question devront être démontées par la suite. Les plaques de tamponnement devront être équipées de manière complète avant d'être soudées en bout de châssis, mais sans monter les tampons, les attelages ou les chaînes. Les boisseaux de tampons seront donc soudés en place après avoir effectué un montage d'essai et les retouches nécessaires, toutes les pièces étant bronzées (de préférence) puis mises de côté pour être installées après peinture du châssis.

Les deux éléments inférieurs du platelage seront assemblés comme indiqué sur la notice, mais la partie supérieures sera laissée indépendante jusqu'à ce que les superstructures y aient été fixées.

Les différents supports de distribution et les entretoises seront ensuite mis en forme et soudés, de préférence avec une soudure solide, ainsi que les cylindres qui devront subir de nouvelles chauffes.

Les supports de platelage seront installés et soudés avec, de préférence, le platelage inférieur en place sur le châssis. Maintenant, si vous cassez les petites pattes des supports, vous pourrez toujours souder les supports avant et médian dans leur logement supérieur, ce qui sera pourtant plus difficile dans le cas du support arrière.

En ce qui concerne la boîte à feu et la devanture, on pourra les oublier momentanément, une nouvelle pièce, plus détaillée, devant être livrée avec l'un des autres sets.

Dès le deuxième set, on est amené à effectuer quelques menus ajustages, tout d'abord pour ramener le platelage à une hauteur correcte, puis pour préparer les extrémités du bloc cylindres. Là, je ne conseillerai que de suivre aveuglément la procédure de la notice et me bornerai à rappeler deux ou trois petites choses. Tout d'abord, si vous n'êtes pas équipé pour refroidir la pièce en cours de perçage, il faut faire tourner votre perceuse très lentement, utiliser systématiquement de l'huile de coupe ou, éventuellement, une autre huile, utiliser des forets très bien affûtés et ne jamais tenter de percer les pièces épaisses en une seule fois. Ceci étant, si vous cassez un foret malgré toutes ces précautions, rappelez-vous que la meilleure manière de se débarrasser d'une extrémité de foret cassé est de plonger votre pièce bronze ou laiton dans de l'eau de Javel pure. Au bout de quelques heures, le morceau d'acier aura disparu et le métal cuivreux n'aura aucunement été affecté.

Les couvercles de cylindres seront un peu plus délicats à ajuster, pour cause de présence d'un tiroir dont la tige ne devra disposer que de deux millimètres pour coulisser. Si vous tentez de lui en donner plus, vous risquez de casser la pièce. Ceci étant, je ne saurais trop conseiller de confectionner une petite jauge de profondeur, à l'aide d'un fil de 5/10 (ou autre) coudé de façon à former un téton de 2 mm.

Les pièces bronze ayant été préparées et soigneusement poncées sur leur surface de soudage, ce qui est important, étamez-les au fer à souder, remettez du décapant sur les deux faces de soudage, positionnez vos pièces et chauffez la pièce bronze au chalumeau. La chauffe sera évidemment stoppée dès le début de la fusion du métal d'apport. En fait, celle-ci se produira très peu de temps après que le décapant aura commencé à grésiller et à fumer. De toute façon, il vaudra mieux risquer d'avoir à rechauffer plutôt qu'avoir à reconstruire le total pour cause de fusion du cylindre complet. Cela ne serait d'ailleurs pas très grave puisqu'il n'y aurait qu'à recommencer le montage du cylindre incriminé. De toute façon, après soudure, refroidissez rapidement l'ensemble, par exemple en faisant couler dessus un petit filet d'eau à l'aide

d'un bout de coton suffisamment imbibé.

Pour en rester à la soudure, les petits axes de la distribution devront être soudés à l'aide d'un fer très chaud, avec un contact très bref avec la pièce. Cela ne vous aura pourtant pas empêché d'intercaler un morceau de papier fin destiné à stopper la soudure, ni de bronzer les éléments à protéger. Pourtant, si malgré cela tout se bloque, fixez l'un des éléments afin de l'empêcher de bouger, puis chauffez en essayant de déplacer la pièce destinée à redevenir mobile. Aussitôt que le mouvement s'amorce, arrêtez de chauffer mais continuez à mouvoir rapidement la pièce. La soudure, alors, ne bloquera plus le mouvement et cela n'aura (peut-être) pas trop affecté l'état de vos nerfs.

Les palpeurs seront de préférence laissés de côté jusqu'au montage final ; par contre, les roues seront montées sur leurs essieux, brunies ou non, et momentanément mises en place sur le châssis, ce qui permettra de monter la distribution et une partie des éléments de freinage, puis de former les chasses-pierres de façon à ce qu'ils se trouvent bien dans l'axe des roues.

Tout ceci ayant été effectué, de préférence en laissant assez de jeu dans tout ce qui intéresse la distribution, on peut bronzer celle-ci, par exemple à l'"Oxyde à l'acide" après un bon dégraissage à l'aide d'un quelconque liquide vaisselle, puis, après les quelques détails indiqués sur la notice, passer au montage des superstructures. Pour cela, je ne décrirai pas tout le processus, puisque le constructeur l'a déjà fait, mais je me bornerai, dans le cadre de la série : "Fais éventuellement c'que j'dis et pas forcément c'que j'fais", à décrire la manière dont j'ai surmonté quelques menues difficultés.

Tout d'abord, je dois avouer que je n'ai pas pu monter les éléments supérieur et inférieur de la cabine en y incluant la cornière préconisée, j'ai donc remplacé celle-ci par une baguette de 0,3 x 4 soudée sur chant dans la partie supérieure de fraisage chimique du sommet de cabine. Cela peut paraître un peu aléatoire mais, quand les deux parties de la cabine sont en place et bien soudées entre elles, la baguette devient quasi indéformable et pratiquement inarrachable, et ce d'autant plus qu'une baguette rivetée vient encore renforcer l'ensemble. Les deux éléments du toit seront mis en forme comme indiqué (je l'ai fait autour d'une noble bouteille de Nuits-Saint-Georges), en soignant particulièrement les bordures. Les deux éléments du toit seront alors soudés, après rivetage évidemment, puis remis parfaitement en forme en se servant, comme gabarit, du plastron avant de la cabine. Après cela, on n'oubliera pas de percer le trou de 0,5 destiné au passage du fil du sifflet. On pourra alors souder l'ensemble mais, pour ma part, j'ai préféré mettre tout d'abord en place la soute à charbon et la petite armoire à outils. J'avais auparavant mis la soute en forme avec, pour gabarit, un morceau de bois d'une épaisseur de 11 mm, correctement arrondi. La partie arrière de la cabine pourra alors être façonnée, positionnée et soudée avec précaution, le sifflet ayant déjà été installé ainsi que la commande du frein à vis. Notons que ce travail de mise en place de la tôle arrière se fera après fixation de la cabine, à l'aide des deux vis prévues à cet effet, sur le platelage, de préférence rigidifié sur une planchette. Après cette opération, l'ensemble cabine sera stocké à l'abri de tout choc possible.

L'enveloppe de foyer, que personnellement j'ai trouvée un peu trop basse, est assez facile à monter, mais à condition que l'on utilise une soudure solide et une chauffe abondante, faute de quoi le montage des accessoires aboutira à un dessoudage des éléments déjà mis en place. L'enveloppe ne sera ensuite mise en place sur sa portion de plancher qu'une fois la devanture équipée. À noter que les robinets étant un peu gros, j'en ai réduit le nombre à deux, ceux d'en haut. J'ai ensuite confectionné l'avaloir à partir d'une tôle de laiton de 1/10 et d'un fil de 0,8.

C'est alors que j'ai enregistré mes premiers problèmes un peu sérieux.

Je suis donc passé à la page suivante, ai confectionné les caisses à eau en suivant pas à pas la notice et en soudant

solidement les accessoires après pliage des caisses, mais avant de les souder. Et puis, comme je ne savais pas où se raccordaient les tubes verticaux situés à l'arrière, je les ai laissés droits et longs de quelque cinq centimètres. La suite m'a d'ailleurs donné raison. Les trappes à eau sont assez délicates à souder droit, alors que les coffres ne présentent que peu de problèmes, mais le plus difficile est de les mettre en place sans les dessouder. J'ai donc galéré pour le faire et, évidemment, j'en ai mis un à l'envers. Alors, j'ai dû le dessouder et le remettre en forme, puis j'ai décidé de simplement le coller à l'Araldite, ce qui m'a fait regretter de ne pas avoir fait de même pour les trois autres.

La plaque de doublage de la plaque avant sera rivetée et équipée d'une petite pièce dont les deux languettes devront être laissées intactes car devant constituer la charnière de la porte de boîte à fumée. Pour le reste, il est important de suivre parfaitement les indications, sauf en ce qui concerne ce qui suit : la chaudière doit être parfaitement mise en forme avant de repercer le moindre trou. En effet, ceux-ci existant, il sera difficile de former une enveloppe parfaitement cylindrique. Pour le reste, tout s'emboîte étonnamment bien, mais à condition que le montage soit assuré sur un chantier bien plat et que soupapes et chapelle aient été soudées en place avant. Pour les trois grosses pièces, leur ajustage doit être assuré avec soin, leur base doit être étamée, ainsi que leur emplacement sur la chaudière, après quoi du décapant sera badigeonné sur la surface de contact, les vis de fixation seront mises en place et la grosse pièce sera chauffée au chalumeau. Pendant la chauffe, il sera bon d'appliquer une pression à l'aide d'un petit tournevis, la fusion du film d'étain permettant alors à l'élément de se plaquer sur la chaudière. La cheminée sera équipée de son anneau et du fil vertical, l'anneau étant soudé solidement, mais le chapeau ne sera mis en place que plus tard.

Les différentes tubulures seront alors mises en place et seulement soudées à la partie inférieure de la chaudière, la tringle de commande restant libre après dévissage de la vis de sablière.

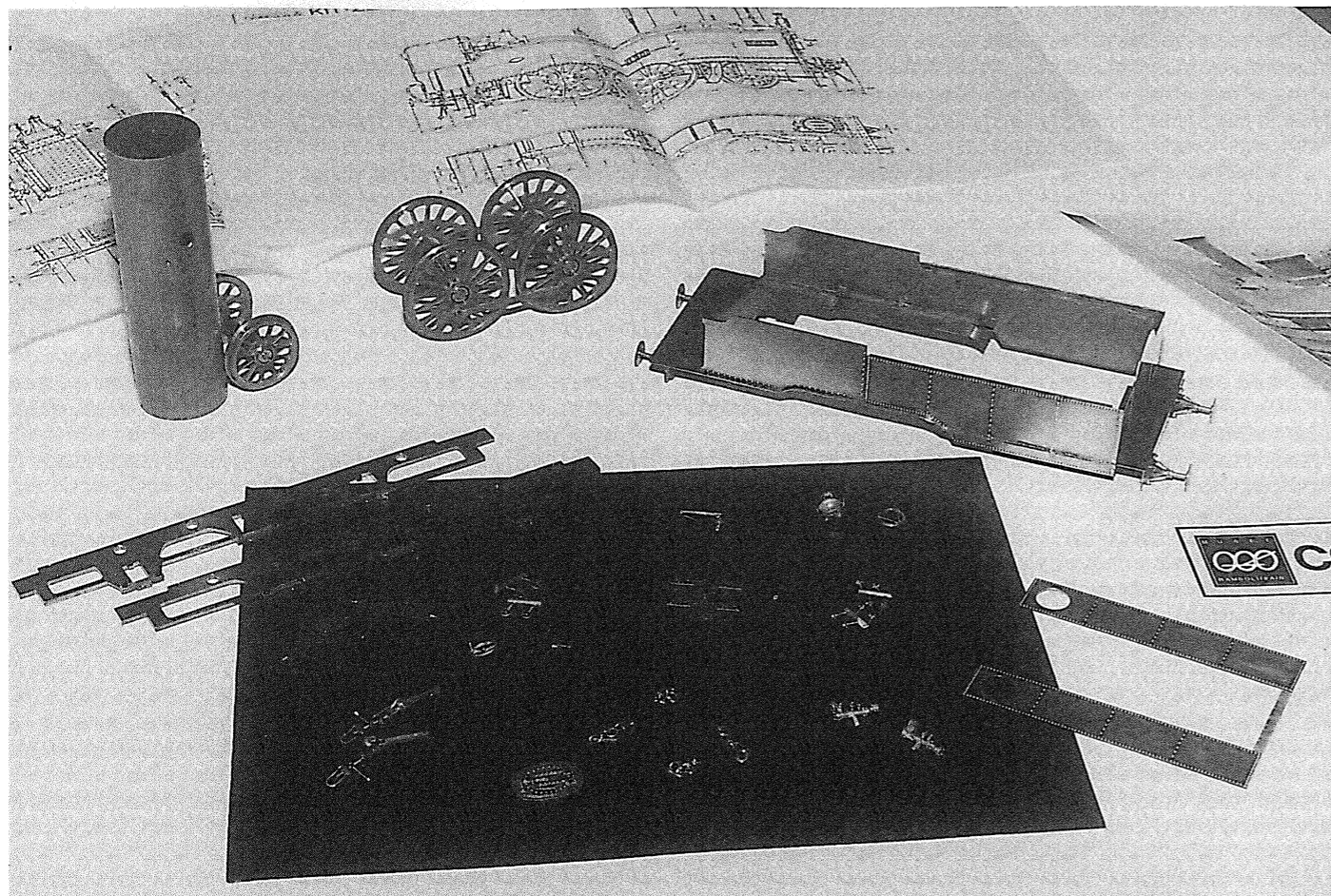
Je ne sais pas si j'ai bien fait, mais j'ai alors coupé la plaque avant de la cabine pour lui faire épouser la forme du foyer, ce qui m'a permis de souder ensemble le foyer, la chaudière et le platelage. Il fut alors assez facile de positionner les pièces moulées sur le foyer, ainsi que les différentes tubulures, dont les deux partant des caisses à eau et aboutissant à l'élément rapporté situé au dessus de la devanture. De plus, comme la chaudière était légèrement plus haute que le sommet du foyer, j'ai utilisé la tubulure de 0,7 aboutissant à la chapelle gauche pour cacher le problème. Après cela, j'ai vissé la cabine en place, en ai soudé les tétons puis, les ayant montés, j'ai soudé les marchepieds (j'en ai mis quatre), affiné et soudé les deux mains montoires, collé le platelage épais, puis ses deux bandes latérales et considéré ma machine comme prête à peindre.

Pour les mains montoires, traditionnellement coniques, il suffit d'utiliser du fil laiton d'un millimètre, de le tenir latéralement et presque parallèlement à la bande d'une ponceuse à bande, puis de le mettre en contact avec celle-ci en le faisant tourner entre ses doigts. Le cône obtenu est très fin et très régulier sur les 14 mm préconisés. Quant à la ponceuse à bande, si vous n'en disposez pas encore, allez vite vous en offrir une dans le plus proche super-marché-bricolage, c'est nettement moins cher qu'une bonne perceuse et particulièrement utile à l'homme de talent que vous êtes certainement.

Voilà tout ce que je peux dire à propos de l'adorable petite machine que, grâce à AMJL, j'ai pu monter sans difficulté particulière. Ceci étant, si je dois en monter une seconde, ce qui est d'ailleurs plus que possible, j'irai beaucoup plus vite que les trois ou quatre semaines nécessaires au montage de la première.

**J.P. Lafille
(à suivre)**

Cet article de Jean-Claude Ragot devrait plutôt se trouver près de la suite de l'article d'Alain Tassart (pp. 27 à 29), mais son arrivée très tardive ne nous a pas permis de bouleverser toute notre mise en page... Jean-Claude, qui l'eût cru, aime vivre dangereusement ! D'ici que cet aveu et cette photo lui vailent un abondant courrier... D.B.



Suite à l'iconographie des Bicyclettes Nord du numéro précédent, voici quelques débuts de réalisation auxquels les clients de Kit Zéro ont échappé suite à la décision de construire la 140-C.

Il s'agit de la 2970 de Schneider dans sa version originale sans abri.

Peut-être sera-t-elle remise un jour sur les chaînes de fabrication...

(Photo Michel Lioret)

(suite de la page 2)

Toujours dans ce Chaix de 1937, on notera l'échange de machines à St Pierre qui ne prenait, pour les trains les plus rapides, que 6 minutes (sens nord sud) ou même 5 minutes dans l'autre sens - pourquoi cette différence ?... et puis des trajets qui sont maintenant du domaine du rêve : par exemple, prendre le train le soir à Austerlitz (20 10), descendre à Tournemire-Roquefort (11 41) via Montluçon, Eygurande, Bort-les-Orgues (4 23) et Neussargues (7 14, tout ceci en voitures directes), puis prendre le MV en direction du Vigan - oui, la correspondance est prévue, à 11 56 - pour arriver enfin à Nant-Comberedonde, en plein Causse du Larzac, à 13 16 (30 km en 1 h 20, soit 22,5 km/h, record battu, mais le profil n'est pas celui des Landes !). Il n'y a plus qu'à descendre à pied à Nant (prière de prononcer le "t" final), une petite promenade de 9 km...

On peut évidemment broder à l'infini. Bernard Fieyre pourra se concevoir de subtils itinéraires au départ de Puy l'Évêque !

D.B. (à suivre s'il n'y a pas trop de protestations...)

Pour la 120 n° 22, l'arceau sur le tender supportait le câble d'appel du chef de train depuis le fourgon. Cela permettait d'actionner un timbre situé sur la cloison intérieure de la caisse à eau (voir l'Outrance et la Courte Queue K.Z.). À l'aide d'un code, des indications pouvaient être transmises. Le mécanicien répondait avec le sifflet.

Sur la toiture des voitures, des supports permettaient à ce câble de courir le long de la rame jusqu'au fourgon. (voir la rame Nord K.Z. 1880).

Photo mystère

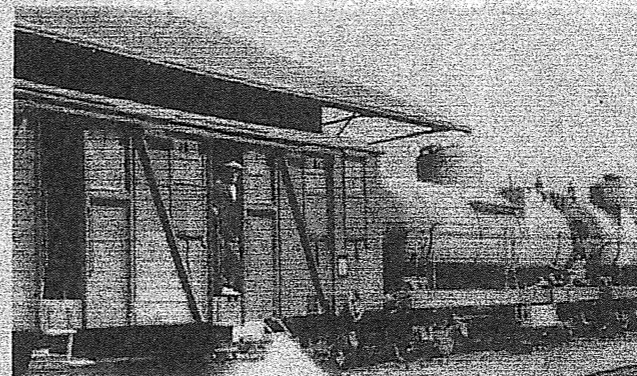
Ça y est ! Enfin un gagnant, qui s'est fait attendre ! **Francis Moreau** nous envoie la copie d'un article du "P.O. illustré" qui "lui fait penser à un train désherbeur Scheuchzer. Mieux qu'un long discours, je vous laisse apprécier la prose d'époque" (page suivante, PO illustré n° 16 de juillet 1931).

Y a-t-il maintenant un problème de dates ? Il semble bien s'agir du même matériel, mais le texte de 1931 laisse entendre que son acquisition est récente... pourtant, le 10 mai 1926, c'est précis et il n'y a pas de raison de mettre en doute cette information.

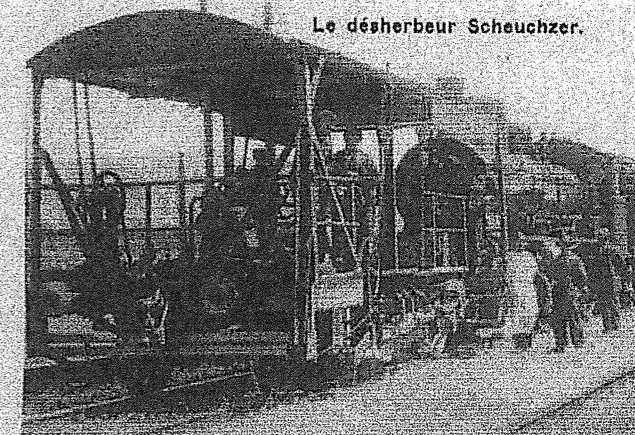
Il pourrait peut être s'agir des premiers essais d'un engin dont on envisagerait l'achat. Mais alors, pourquoi les faire à Nontron ? Ceci n'est qu'une hypothèse gratuite...

D.B.

Le désherbage chimique des voies



Ci-dessus : une installation sur un train de marchandises.



Le désherbeur Scheuchzer.

Il serait superflu d'insister sur les multiples inconvénients que présente l'envahissement des voies par les herbes. Que de fois les mécaniciens n'ont-ils pesté contre un malencontreux patinage provoqué par des touffes de quelque insidieuse graminée ? Et à quels travaux supplémentaires n'ont pas dû se livrer les cantonniers pour remédier à ces effets beaucoup plus importants de la végétation herbacée sur la voie : le mauvais état des traverses difficilement décelable, et, à la longue, la désagrégation du ballast. Ces inconvénients étaient, autrefois, combattus par le désherbage à la pioche, naturellement peu rapide. Puis la Compagnie d'Orléans imagina, voici trois ans, d'atteler à une locomotive un appareil, dit appareil Scheuchzer, comprenant essentiellement des socs labourant la plateforme et se soulevant délicatement à la rencontre de chaque traverse. Certes, la plupart des herbes étaient déracinées, mais il fallait les ramasser, d'où une dépense de main-d'œuvre considérable ; quant aux herbes oubliées elles repoussaient avec plus d'ardeur que jamais dans la plateforme ameuillée. On se résolut alors non plus à extirper l'herbe, mais à la détruire au moyen de produits chimiques répandus sur la voie à l'aide d'engins spéciaux.

Derrière les trains de marchandises sont attelées deux grandes citernes qui comprennent une solution herbicide qu'une rampe munie de nombreux robinets déverse sur la voie. Les robinets débitent d'autant plus que la vitesse du train est plus grande, de telle façon que la quantité de liquide déversée sur une longueur de un mètre de voie soit toujours la même quelle que soit la vitesse du train. Pour obtenir ce résultat, on adjoint aux citernes un wagon-atelier qui contient une pompe actionnée par un essieu du boggie et qui fonctionne, par conséquent, d'autant plus vite que la vitesse du train est plus grande. Ce wagon-atelier, véritable petite usine, contient, en outre, un moteur à essence de 10 chevaux qui peut actionner directement la pompe et assurer son indépendance.

Le groupe désherbeur complet comprend deux citernes et le wagon-atelier. Le remplissage des citernes s'opère au moyen des grues hydrauliques. Les tambours contenant le produit herbicide sont disposés sur le trottoir et les agents de la voie procèdent à leur ouverture. Le sel est déversé dans un bac situé sous l'une des citernes où il est fortement agité dans une petite quantité d'eau. La boue qui en résulte est aspirée et refoulée dans la grande citerne où se trouve une certaine quantité d'eau qui la dissout entièrement.

L'élément actif des produits herbicides communément employés est le chlorate de soude fabriqué par l'électrolyse du sel marin avec la houille blanche des Alpes. À l'état de pureté ce produit est très actif ; il brûle la partie aérienne des plantes qui apparaissent entièrement fanées quelques heures après l'arrosage. Mais le chlorate de soude pur n'est pas seulement dangereux pour les herbes, il peut l'être également pour les hommes qui le manipulent s'ils ne se conforment pas scrupuleusement aux instructions données par le service de la voie.

Aussi a-t-on procédé, cette année, à l'essai, sur une grande échelle, d'un produit plus maniable : l'occysol. Ce produit est

lui-même à base de chlorate de soude, mais il contient une proportion importante de sel marin et d'autres corps tels que des carbonates de soude, fluorures qui rendent sa manipulation exempte de tout danger. Son action herbicide est plus faible que celle du chlorate, elle est surtout plus lente à se manifester.

Le désherbage n'est pas seulement utile sur la voie courante. Il y a grand intérêt aussi à débarrasser les voies de garage ou de triage de l'herbe qui y pousse d'autant plus facilement que le ballast y est souvent assez terreux.

Il ne faut pas songer à faire passer le groupe désherbeur sur ces voies. On se sert de pulvérisateurs de 40 litres de capacité qui sont placés sur un lorry dont la mise en marche n'exige qu'un effort très réduit. Une pompe à la fois à air et à liquide, actionnée par un agent monté sur le lorry, maintient une pression de 4 kilogs dans le pulvérisateur et facilite l'épandage. Le rechargement du pulvérisateur en solution herbicide se fait en cours de route en utilisant une réserve contenue dans un tonneau placé sur le lorry.

La Compagnie d'Orléans possède dès maintenant :

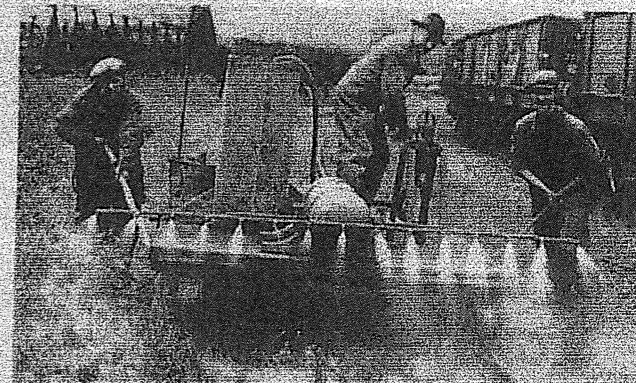
Deux groupes désherbeurs de 50.000 litres de capacité ;

Un groupe désherbeur de 2.000 litres susceptible d'être remorqué par une draine ;

Douze pulvérisateurs à rampe de 40 litres placés sur lorris.

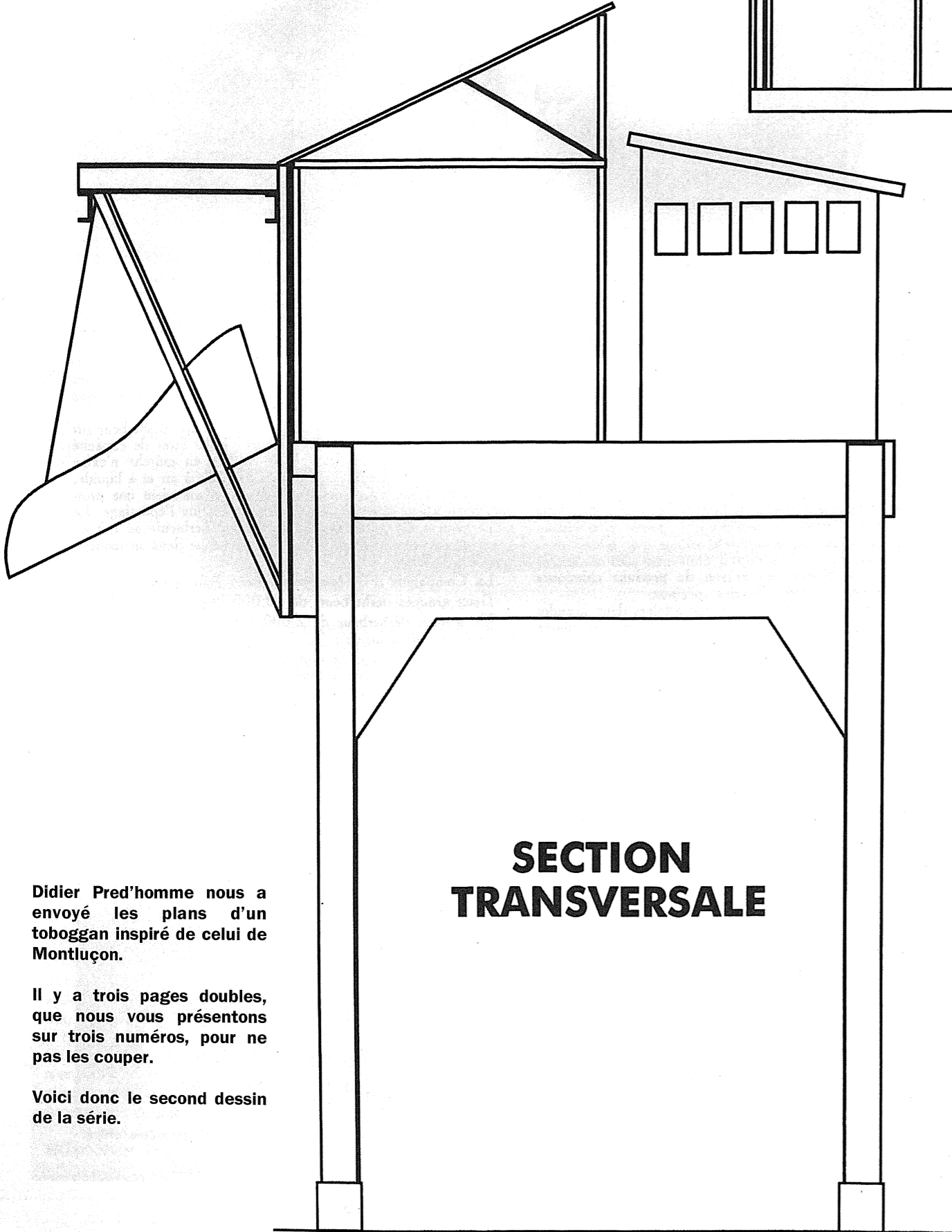
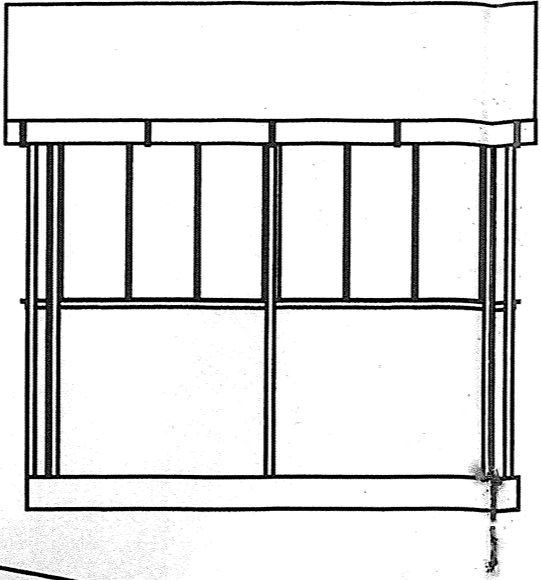
Voilà les armes avec lesquelles a été entreprise la campagne de 1931 dont les résultats, certes, ne seront pas complètement décisifs car les nombreux problèmes posés par la campagne de 1930 ne sont pas encore tous résolus. C'est ainsi qu'il reste à expliquer l'action des herbicides sur les coins métalliques et les causes des ruptures constatées lors de l'emploi du chlorate pur.

On le voit, le problème du désherbage rationnel des voies à l'aide de produits chimiques est encore gros d'inconnues. Tels quels, cependant, les procédés en usage à la Compagnie d'Orléans se sont montrés assez efficaces pour justifier leur généralisation.



Ici, c'est un lorry poussé à bras qui remplit le même office.

Tobogan type "Montluçon"
Dessin échelle "0"
Didier Préd'homme
PAGE N° 2

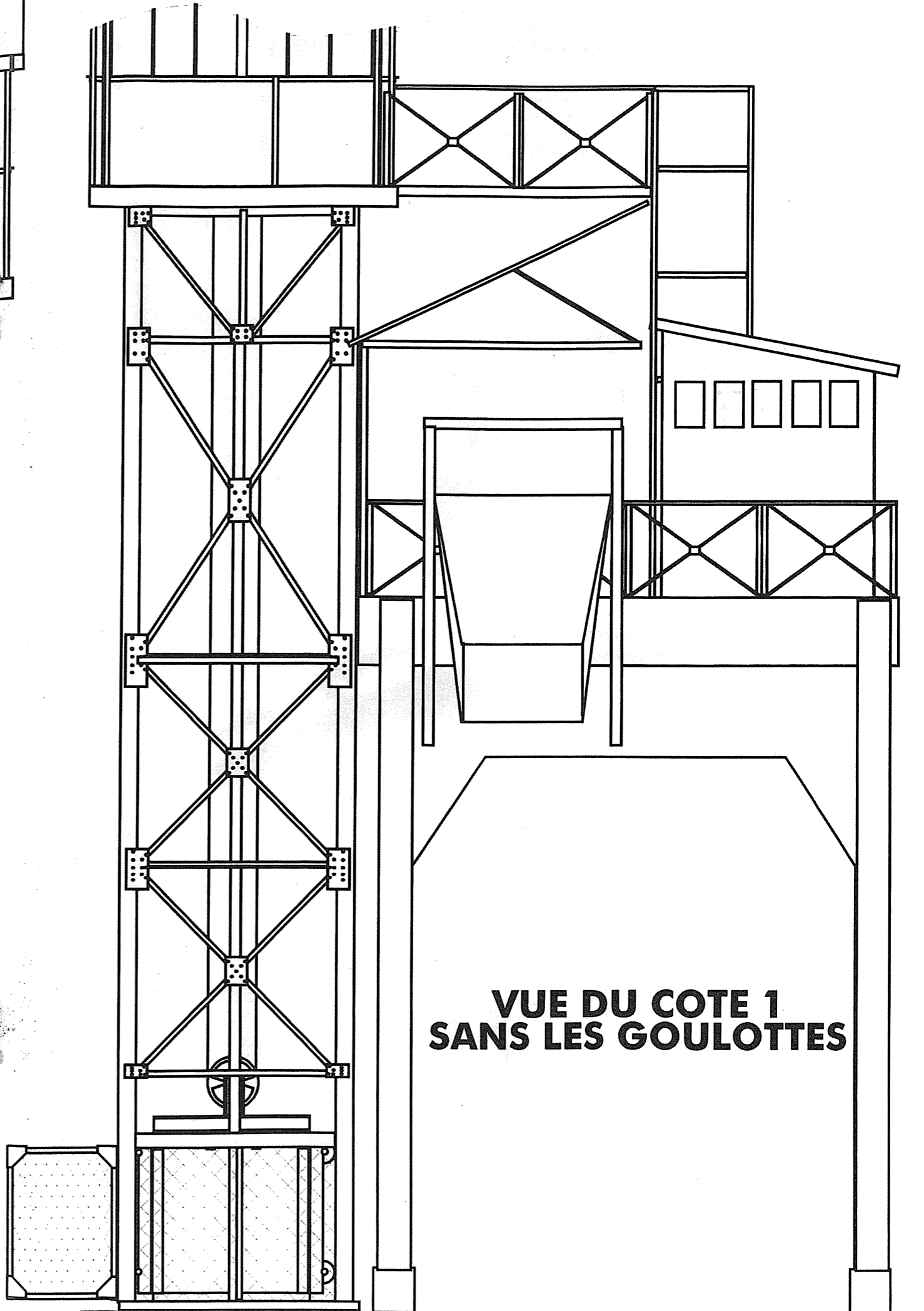


**SECTION
 TRANSVERSALE**

Didier Préd'homme nous a
 envoyé les plans d'un
 toboggan inspiré de celui de
 Montluçon.

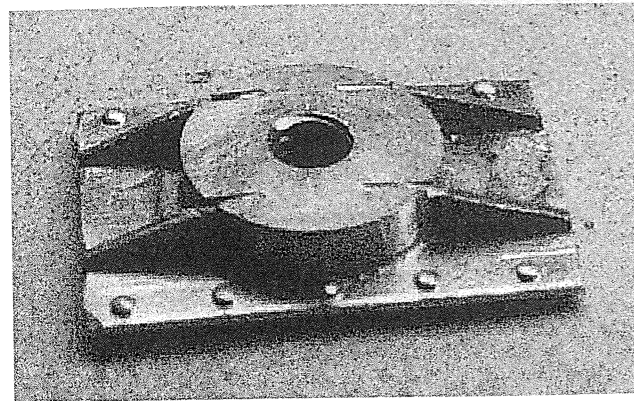
Il y a trois pages doubles,
 que nous vous présentons
 sur trois numéros, pour ne
 pas les couper.

Voici donc le second dessin
 de la série.



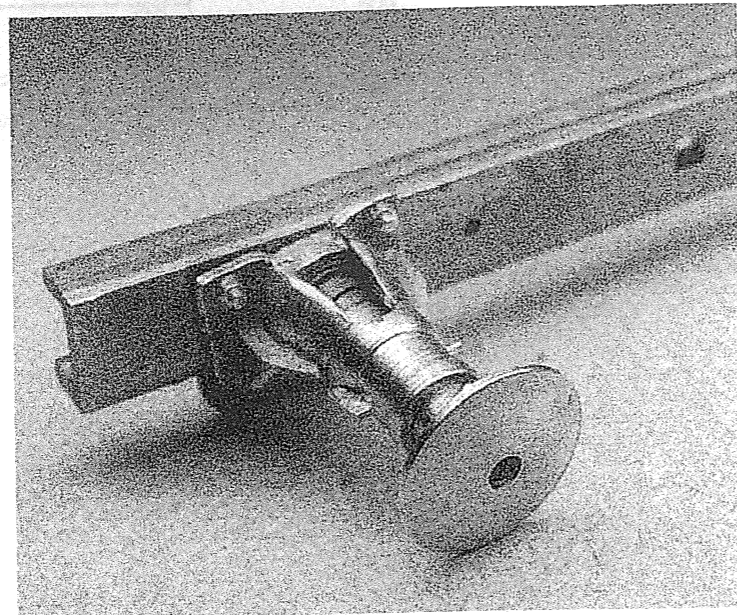
**VUE DU COTE 1
 SANS LES GOULOTTES**

Voici une nouvelle liasse de dessins permettant de "rentrer" dans la fabrication du wagon. C'est un travail important et on est un peu déçu que le fruit de longues heures méticuleuses tienne dans le creux de la main, mais c'est beau, alors ! Certains dessins datent de l'année dernière, mais la mise en œuvre m'a permis de mettre au point une méthode plus simple de fabrication, je les ai donc repris en conservant leur date initiale. J.T.



Ci-dessus : embase de tampon.

À droite : tampon complet monté sur la traverse.

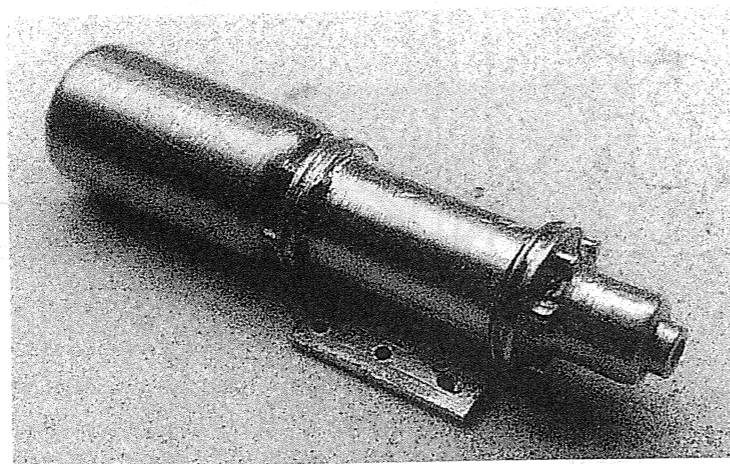


Dans les numéros 76 à 80, donc en 98 et 99, nous avons publié un début d'étude sur les freins de wagons.

Cet article était inachevé, et nous avons aussi envisagé une étude des freins des machines d'origine américaine (T.P., 141-R...).

Nous n'avons pas eu le temps de nous en occuper pour ce numéro, car l'article de Jean Thiery nous est parvenu trop tardivement, mais c'est promis, nous allons rechercher ce que nous pouvons trouver sur les freins de T.P., puis passer dans la foulée aux locos d'outre-atlantique...

Cylindre de frein.



Les triples valves Lu I n'étaient pas l'équipement d'origine des T.P., mais ont été effectivement montées sur ces wagons par la suite.

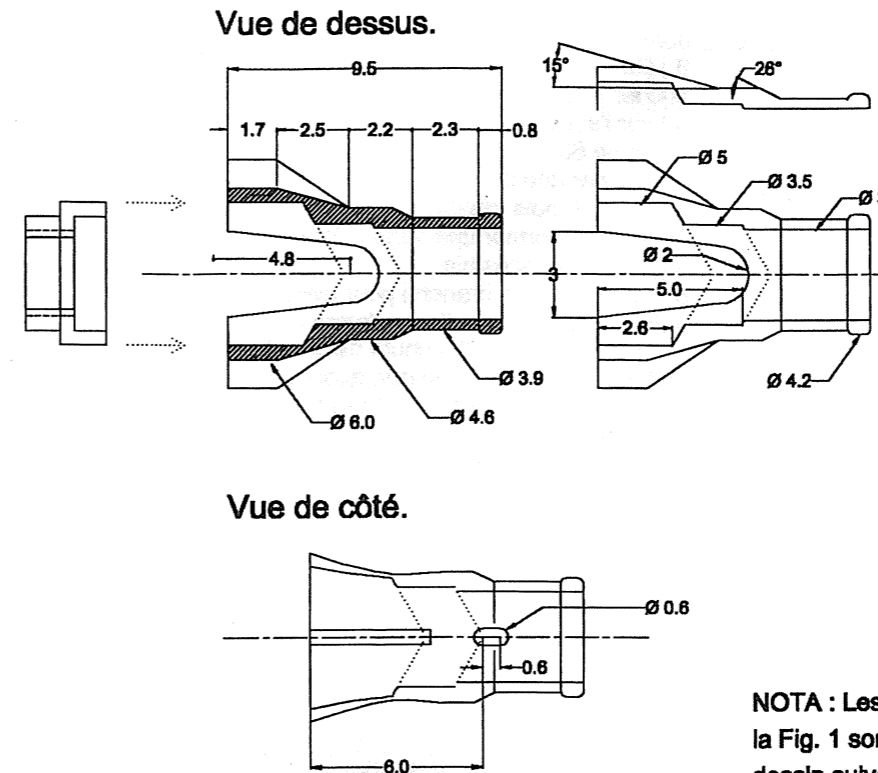
Terminons en manifestant une fois de plus notre admiration devant le travail du trop modeste Jean Thiery... admiration partagée par quelques ténors du zéro (puisque c'est l'expression consacrée...) avec lesquels j'ai eu l'occasion d'en discuter...

D.B.

Triple valve Lu I... mais pour sa description, il vous faudra patienter jusqu'au prochain numéro...

Photos Jean Thiery.

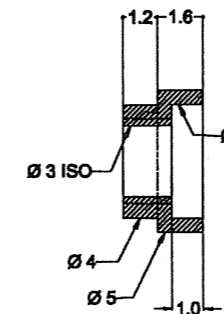
Fig.1 Boisseau



- Compte tenu de sa forme complexe, le fût est tourné dans un rond en laiton de Ø 6.
- * Tourner d'abord les cotes extérieures, Gros Ø en premier soit Ø 6, puis Ø 4.6, puis Ø 3.9 et enfin Ø 4.2. Faire les pentes.
 - * Percer ensuite à Ø 3 sur environ 10 mm.
 - * Percer à Ø 3.5 sur 5 mm.
 - * Finir à Ø 5 sur 2.6 mm. Retirer la tige du tour
 - * Serrer la partie non usinée dans l'étau de la fraiseuse bien à l'horizontal. A 4.25 mm. de la face d'appui du fût, percer un trou traversant de Ø 2.
 - * Monter une fraise de Ø 3 et entamer la face d'appui sur 1.5 mm.
 - * Pivoter de 90° et percer 2 trous de Ø 0.6, le premier étant à 6 mm. de la face d'appui, l'autre 0.6 mm. plus loin. fraiser un trou oblong comme le montre la fig.1 vue de côté.
 - * serrer dans le mini-étau d'établi et à l'aide d'une scie Bocfils, dégager en évasant du Ø 2 au Ø 3, finir à la lime aiguille.
 - * Remonter sur le tour, polir au papier abrasif fin et tronçonner à 9.5 mm.

NOTA : Les nervures figurants sur la Fig. 1 sont développées sur le dessin suivant.

Fig. 2 Culasse.



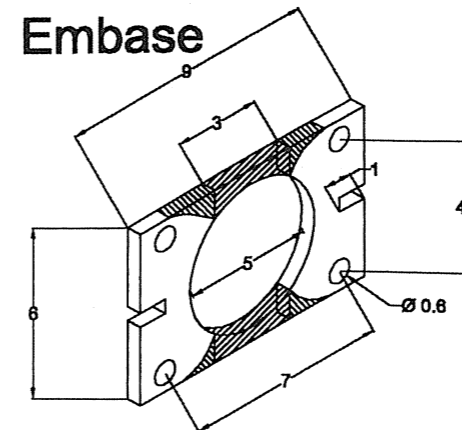
La culasse est une pièce taraudée à Ø 3 ISO qui devra être soudée sur le fût en même temps que l'embase après introduction du ressort à bande. Elle permet de visser le tampon sur le châssis Elle est tournée dans du rond de laiton de Ø 5 Le lamage Ø 4 est fait à la fraise sur une profondeur d'environ 1 mm.

L'embase est à réaliser dans une bande de laiton d'épaisseur = 0.5mm.

Les traits de scie de 0.5 x 1 au centre de la hauteur recevraont les nervures de renfort, après la soudure de l'embase.

Après avoir été soudée en même temps que la culasse sur le fût il faut supprimer la partie hachurée d'abord par un trait de scie droit (hachures centrales) puis arrondir à la lime douce comme le montre le dessin de la Fig 3. (Soudier impérativement les nervures latérales avant cette opération), abattre également les quatre angles par par très léger arrondi (0.2 à 0.3 mm).

Fig.3 Embase



PLONGEUR ET RESSORT DE TAMPON DESSIN N°38

Fig.1

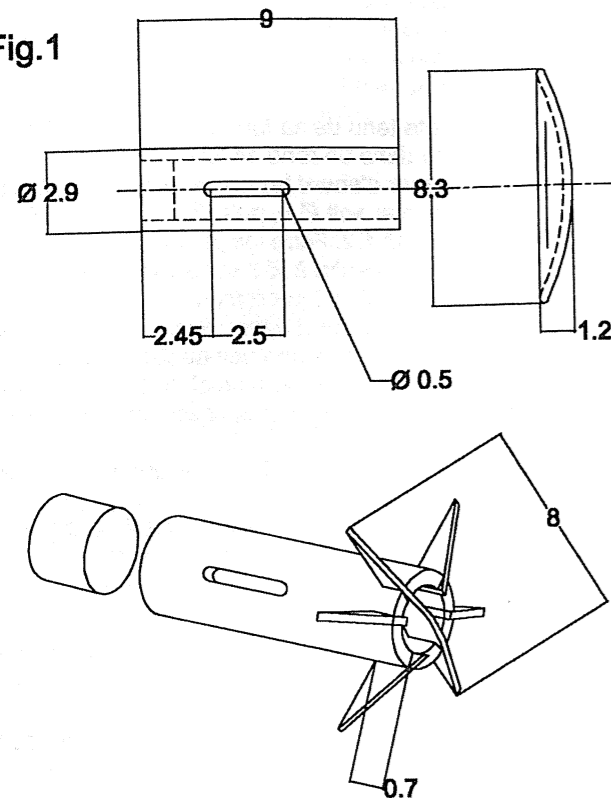


Fig. 2

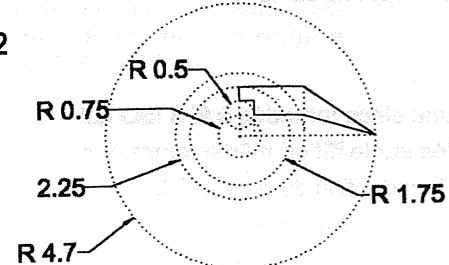
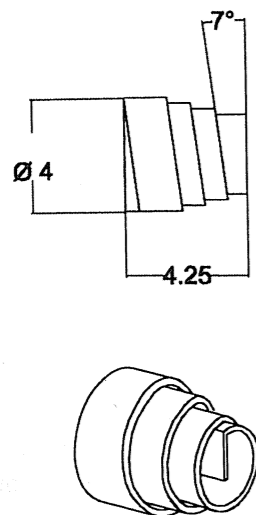


Fig. 3



PLONGEUR ET PLATEAU Fig. 1

Plongeur : Tube laiton 3 x 0.5
plateau : Tôle laiton de 3 /10

- 1) Faire un chariotage sur une longueur de 9.5 mm pour amener le \varnothing du tube à 2.9 mm; Tronçonner.
- 2) Fraiser un trou oblong de \varnothing 0.5 à 2.45 d'une face et sur une longueur de 2.5 mm, centre à centre.
- 3) Du même côté, introduire sur 1 mm une tige de \varnothing 2.5 souder et couper au raz.
- 4) sur l'autre face, faire 3 traits de scie bocfils avec un angle de 60° sur une profondeur de 0.7mm.
- 5) Souder une lame de laiton mesurant en gros 1 x 9 x 0.3, puis quatre autres 1/2 lames dans les autres fentes pour former une sorte d'étoile à 6 branches, aussi régulière que possible.
- 6) Limer chaque branche pour avoir la cote de 8 mm pointe à pointe et mettre en forme comme sur le dessin.
- 7) Prendre une petite chute de tôle de 0.3, la poser sur un bloc de bois pas trop dur, appliquer dessus la tête d'un boulon tête sphérique (ces boulons qui serrent pentures et contre pentures des volets en bois) . frapper un coup suffisant pour emboutir la tôle et découper au \varnothing de 8.5 mm.
- 8) Centrer l'étoile du plongeur sur la coupelle ainsi réalisée et souder.
- 9) remonter sur le tour, faire un petit trou de 1.5 au centre et finir à la lime douce pour arrondir le pourtour du tampon et amincir les nervures derrière le plateau.
- 10) Faire 2 plongeurs comme ci-dessus et en faire 2 autres à plateau plat (nervures moins épaisses, soit 0.7 mm. au lieu de 0.9 mm).

NERVURES LATÉRALES Fig. 2

Matière : Tôle laiton de 4/10

- 1) Commencer par tracer une première pièce à l'aide d'un compas et d'une équerre. Découper le rectangle qui la contient.
- 2) découper autant de rectangles que l'on veut de pièce et les souder empilés.
- 3) Découper suivant le tracé à la scie bocfil, finir à la lime douce et désolidariser.
- 4) Reporter sur le fût et l'embase du tampon et souder.

RESSORT CONIQUE EN VOLUTE Fig. 3

Matière : Bronze phosphoreux.
Largeur = 2 mm, Epaisseur = 2 /10

- 1) Prendre un tige d'acier \varnothing 1.5, faire un trait de scie bocfils (E=0.3) de 2 mm.
- 2) Monter la miperceuse à main dans l'étau, tige dans le mandrin.
- 3) Plier le bout de la bande à 90° et introduire dans la fente de la tige de \varnothing 1.5
- 4) Tourner lentement en tirant fortement sur la bande selon 1 angle d'environ 7°. Faire environ 4 tours.
- 5) Couper à l'amorce de l'arrondi et retirer de la tige. Laisser le pliage d'entraînement, il ne gêne pas.
- 6) Contrôler les dimensions et étirer si nécessaire. Ce ressort placé dans la culasse du tampon sera réellement fonctionnel.

Jean THIERY le 19 / 12 / 2003.

Cylindre de frein

Dessin N° 39

Vue de côté.

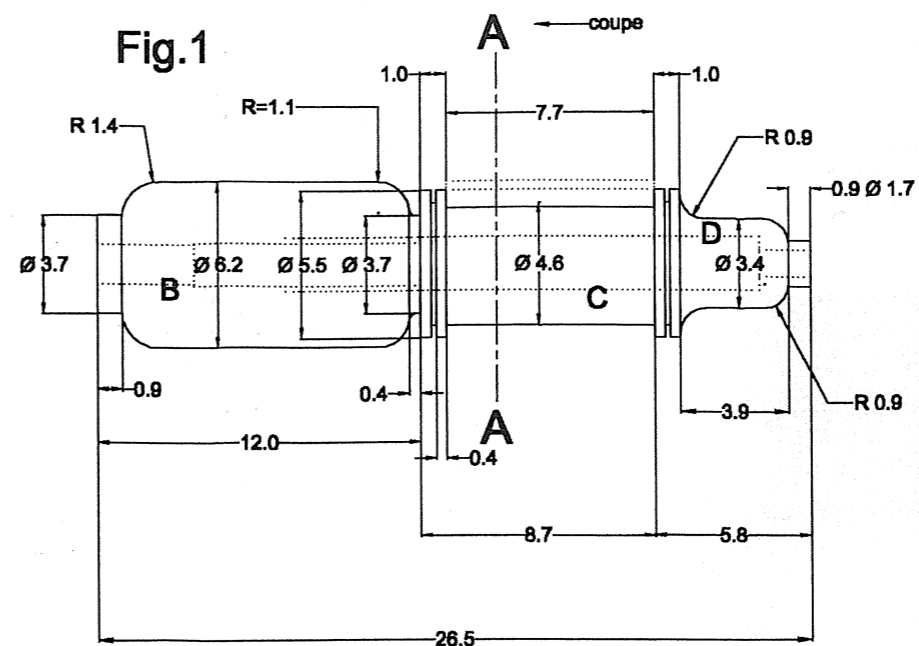


Fig.2

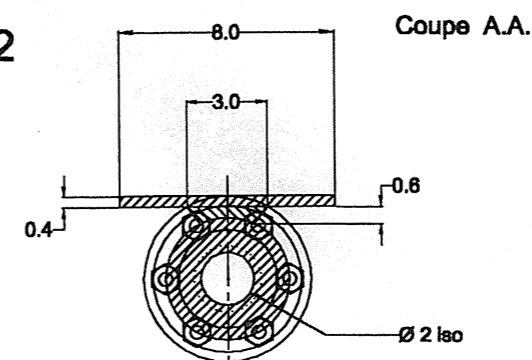
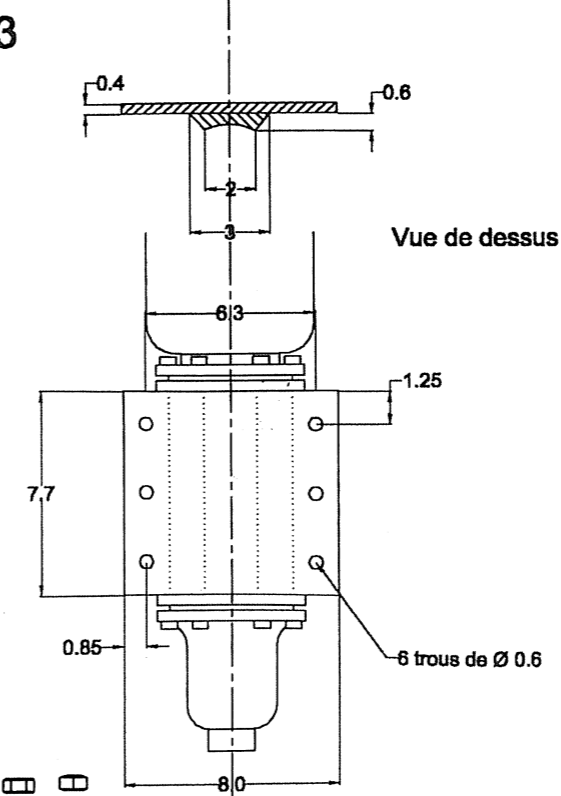


Fig.3



Matière : Barre de laiton

En raison de la mise en place d'écrous en des endroits inaccessibles, cette pièce devra être faite en trois morceaux B, C et D fixés entre eux par vissage.

Pièce B

Commencer par tourner la pièce B par décolletage. Elle mesure 12 mm de long pour un \varnothing de 6.2 (ou de 6 si vous n'avez rien d'autre sous la main) Percer au centre un trou de \varnothing 1.6 sur une profondeur de 8 mm et tarauder 2 sur 5 mm. De l'autre côté percer à \varnothing 1.5 débouchant. ce trou recevra un axe de même \varnothing supportant la triple Valve.

Pièce C

Tourner ensuite le cylindre au \varnothing de 4.6 sur une longueur de 7.7 mm. Former les deux collerettes de \varnothing 5.5 sur 1 mm. Séparer à la scie Bocfil de 0.2 par une gorge de \varnothing 4.6 environ. Percer de part en part par un trou de \varnothing 2. Tomber la pièce C.

Reprendre la pièce C et percer la collerette de 6 trous de \varnothing 0.6 sur une circonférence de 4.6, comme l'indique la Fig.2.

Introduire une petite tige de \varnothing 06 dans chaque trou, Araser la tige à une hauteur de 0.6 mm. ces tétons figurent des écrous trop petits à réaliser..

Pièce D

Attaquer la pièce D par un tournage au \varnothing de 3.4, faire le bossage et le décolletage de \varnothing 1.7, sur 0.9 mm. Faire le raccord arrondi à R= 0.9. Percer un trou de \varnothing 1 sur 2.5 mm.

Faire les collerettes comme en C et tronçonner à la longueur de 5.8 mm.

Retourner la pièce D, percer le centre au \varnothing de 2 sur une profondeur 4 mm.

Reprendre la pièce D, faire dans la collerette 6 trous de \varnothing 0.6 mm en suivant le plan de la Fig. 2. y souder 6 axes de 0.6 araser à une hauteur également de 0.6. Ces tétons figurent des écrous trop petits à réaliser.

Introduire une tige fileté de 2 dans le trou central et la souder proprement; la couper à une longueur de 13.5 mm. Cette tige va servir à assembler les trois pièces pour n'en faire qu'une.

Fig.3 Embase de fixation.

Découper dans du laiton de 0.4, une plaque de 7.7 x 8 mm.

Percer comme l'indique la vue de dessus de la Fig.3.

Souder au centre (soudure haute température), une petite plaque mesurant 3 x 8 mm chanfreinée à 2 mm et légèrement creusée à la queue de rat. Souder dessus (soudure basse température), le corps du cylindre.

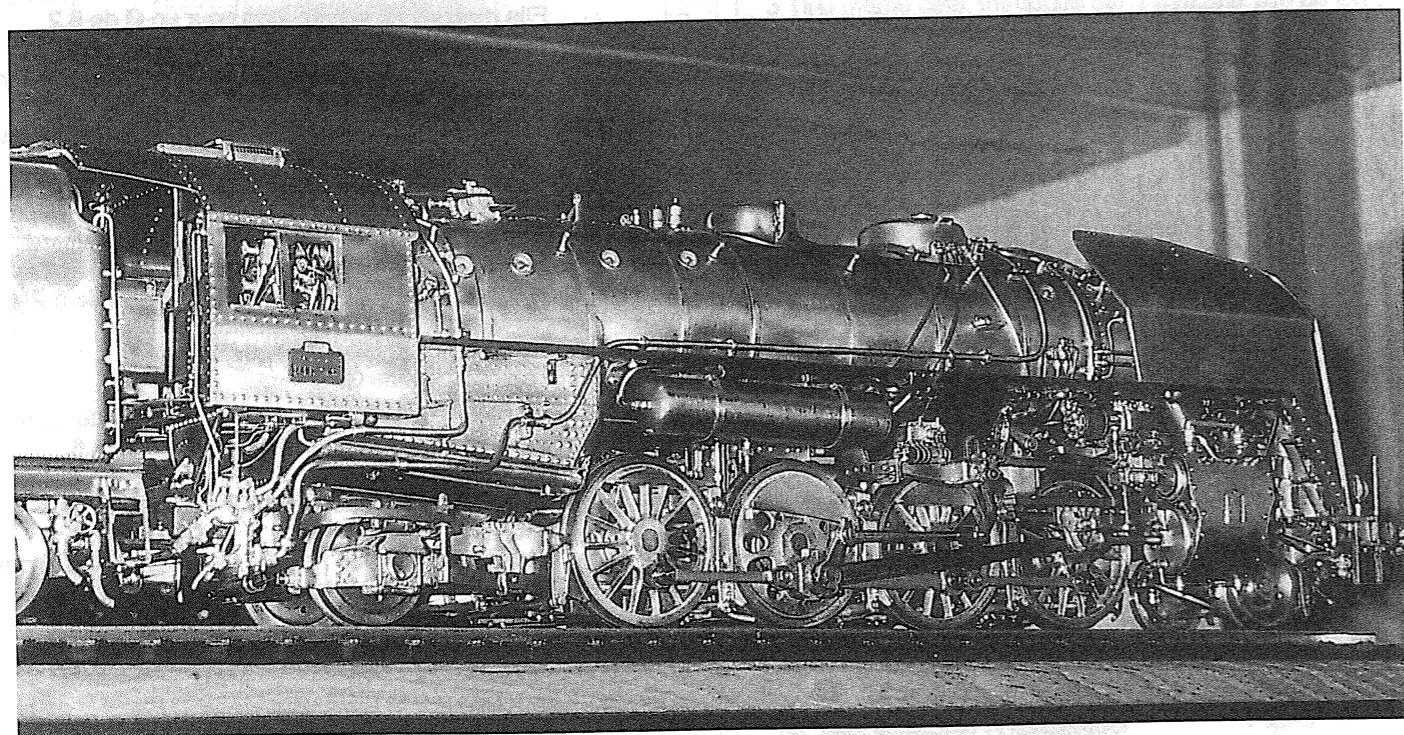
Visser les trois pièces ensemble, le cylindre et sont réservoir sont prêts à être montés en place.

Jean THIERY - 0.1 : 2004

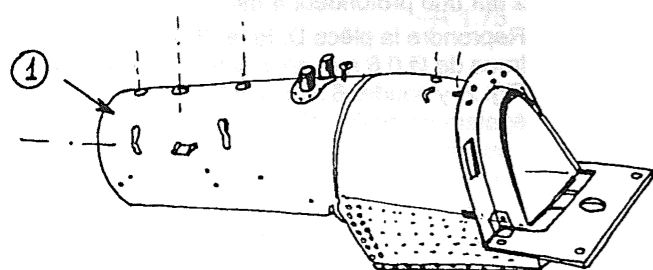
La 141-R-568 Semblat en finition laiton et bronze de Gilbert Gaussorgues

Cet article était en réserve dans nos tiroirs depuis un bon moment. Mais il fallait laisser passer quelques numéros pour permettre aux lecteurs de digérer l'étude de la magnifique 141-R-1244 du même auteur. Nous espérons que même les amateurs irréductibles de la patine trouveront dans ces pages

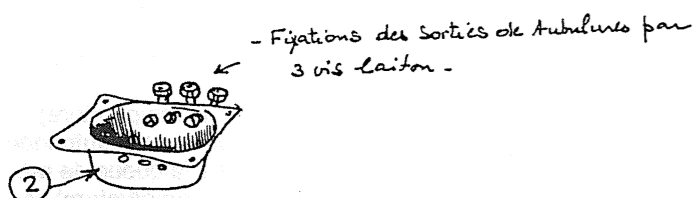
qui ne les concernent pas directement des tours de mains et des idées : un kit entièrement démontable, est-ce qu'il ne s'agit pas là d'un rêve quasi inaccessible ?
A.T.
Ajoutons que cette étude apporte du neuf par rapport à la précédente, même si elles comportent des points communs.



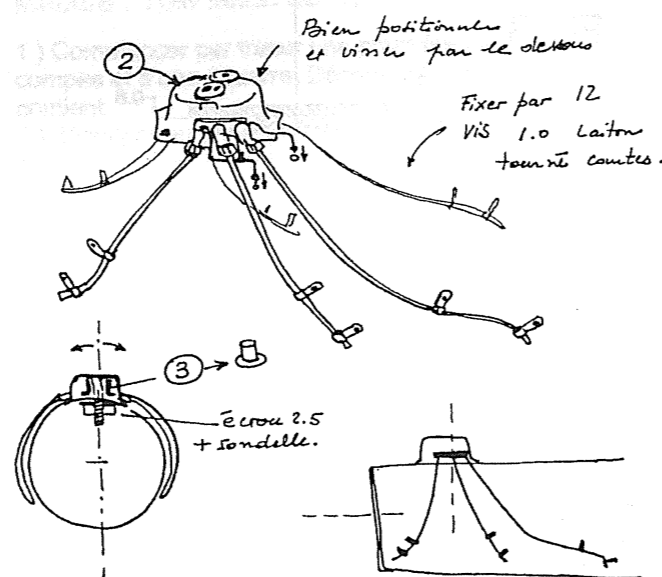
Ensemble de départ 1



Montage dôme et sablière 2



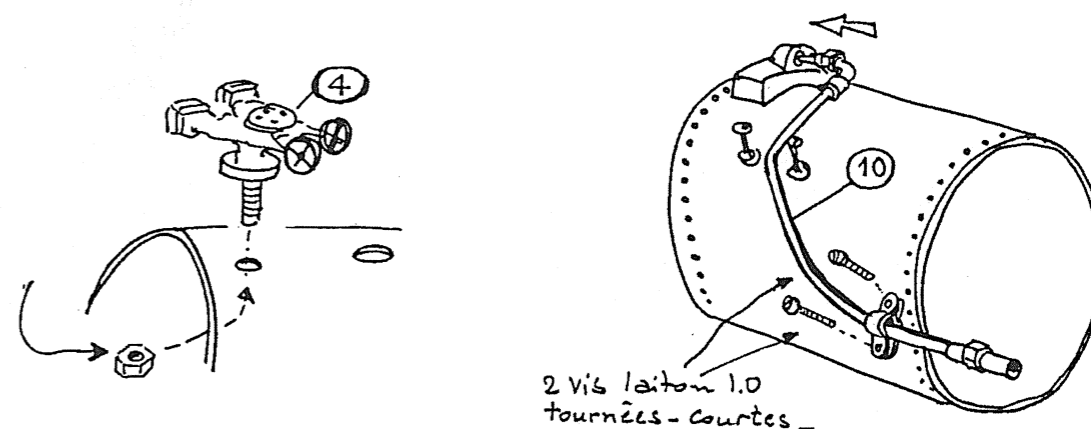
- Positionner 2 sur la chaudière 1 en prenant soin de ne pas la rayer avec les tubulures.
- Enfiler les canalisations d'air comprimé dans les trous correspondants.



- Bien centrer le dôme 2, puis visser par le dessous avec écrou 2,5 et rondelle (positionner à l'intérieur du dôme l'entretoise 3). Serrer modérément.
- Fixer les tuyauteries sur le corps de chaudière par les 12 vis de 1,0 en laiton (tournées courtes).
- Bloquer l'écrou de 2,5.

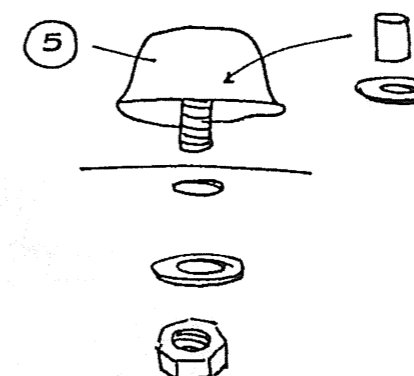
Montage des chapelles d'introduction 4

Écrou de 1,6 à bloquer par l'avant de la pièce de départ.

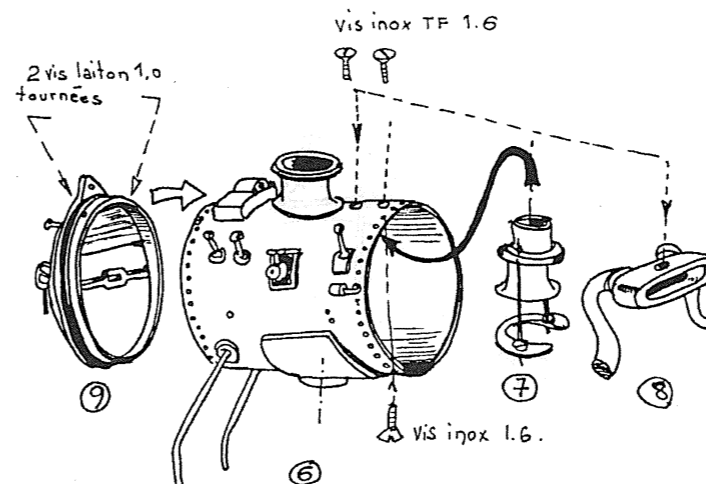


Montage du dôme de vapeur 5

Monter : dôme, entretoise, chaudière, rondelle, écrou de 2,5. Bien centrer, bloquer (vérifier ultérieurement l'alignement de la cheminée, de la sablière, du dôme et de la cabine).

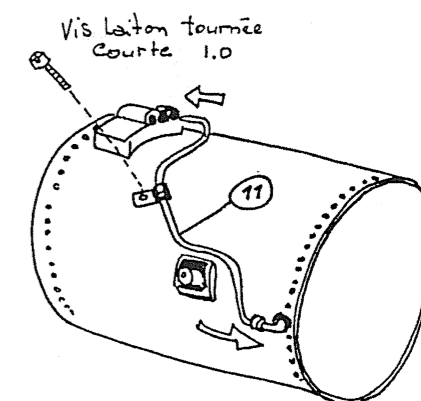


Montage boîte à fumée 6

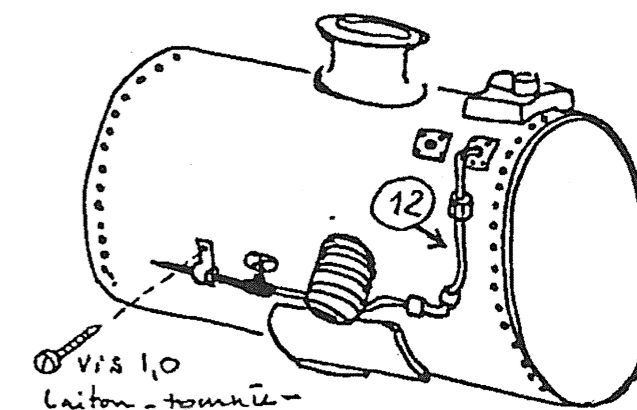


- 1 - Monter l'échappement 7 sous la cheminée de la pièce 6 (emmancher par l'arrière).
- 2 - Monter la pièce moulée 8 à l'intérieur de 6 par la vis inox 1,6 à tête fraisée supérieure proche de la cheminée.
- 3 - Monter l'avant de la BAF (boîte à fumée) avec 2 vis laiton tournées (longueur normale) 9.

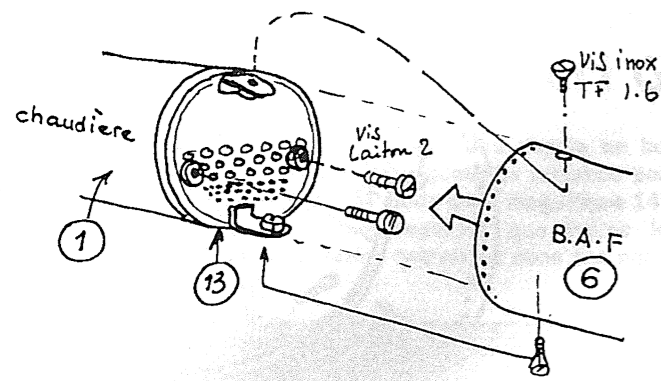
4 - Monter la tubulure 10 du côté gauche, emmanchée sur le trou gauche du réchauffeur et fixée sur la BAF par deux vis laiton de 1,0 tournées sur le collier.



5 - Monter la tubulure fine 11 du côté gauche. Emboîter dans le trou de droite du réchauffeur et dans la pièce soudée prévue à cet effet. Mettre la patte de fixation avec vis 1,0.



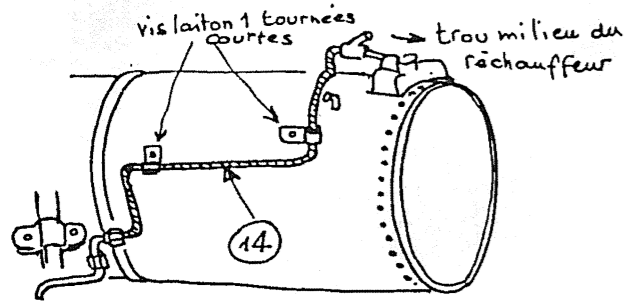
6 - Monter la tubulure 12 du côté droit. Visser la partie arrière par le collier soudé et engager l'avant dans le trou correspondant. Régler la verticalité.



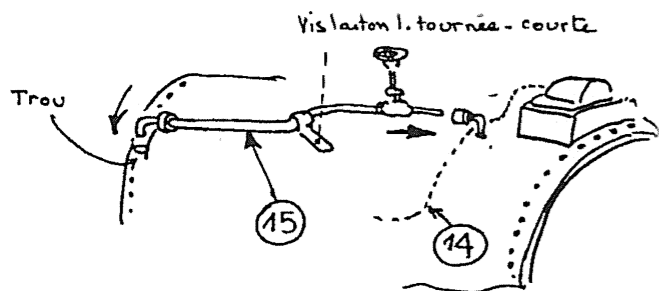
7 - Monter l'avant de BAF 6 sur la chaudière 1 par l'intermédiaire de la section 13.

- Fixer 13 sur 1 par 2 vis laiton de 2 (bien centrer).

- Emboîter à fond 6 sur 13 et bloquer avec 2 vis inox tête fraisée de 1,6 courtes.



8 - Monter la tubulure « isolée » 14 côté droit.

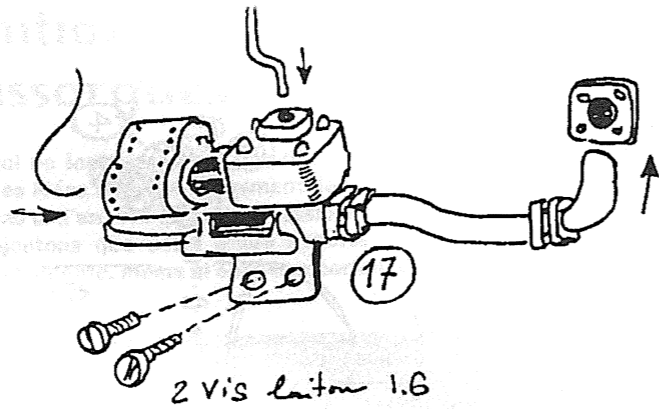
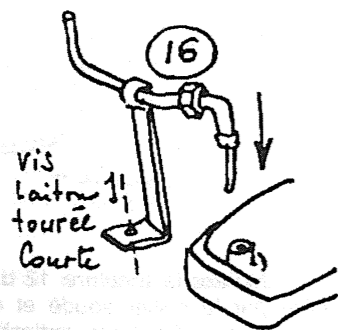


9 - Monter la tubulure 15 sur le dessus. Eemboîter dans la prise avant, puis dans le trou arrière. Fixer la patte avec une vis 1,0 laiton tournée courte.

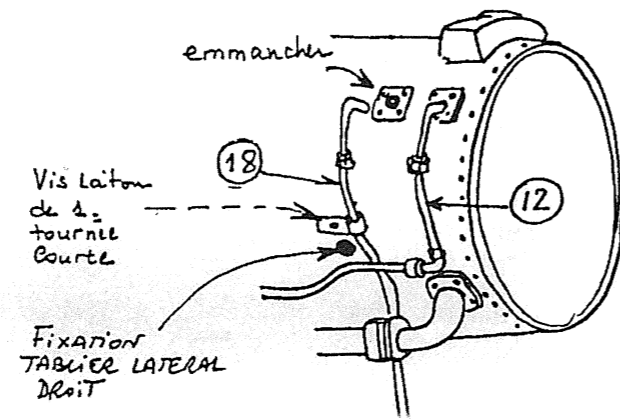
10 - Monter le dégazage du réchauffeur 16.

Enfoncer dans le trou vertical du réchauffeur.

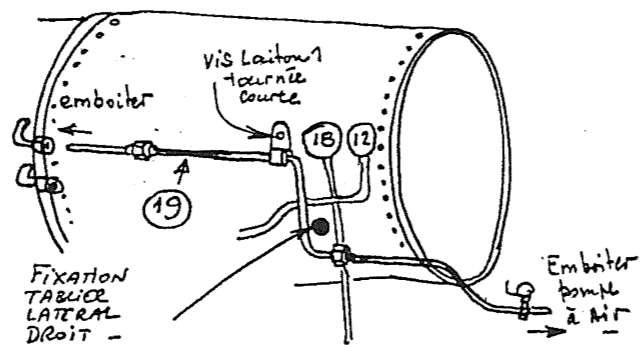
Fixer par la bride : vis de 1 laiton, tournée courte.



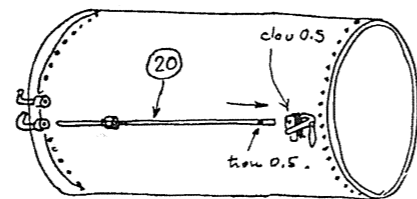
11 - Monter la pompe Worthington à eau chaude 17.



12 - Monter la tubulure 18 côté droit.



13 - Monter la tubulure 19 côté droit.

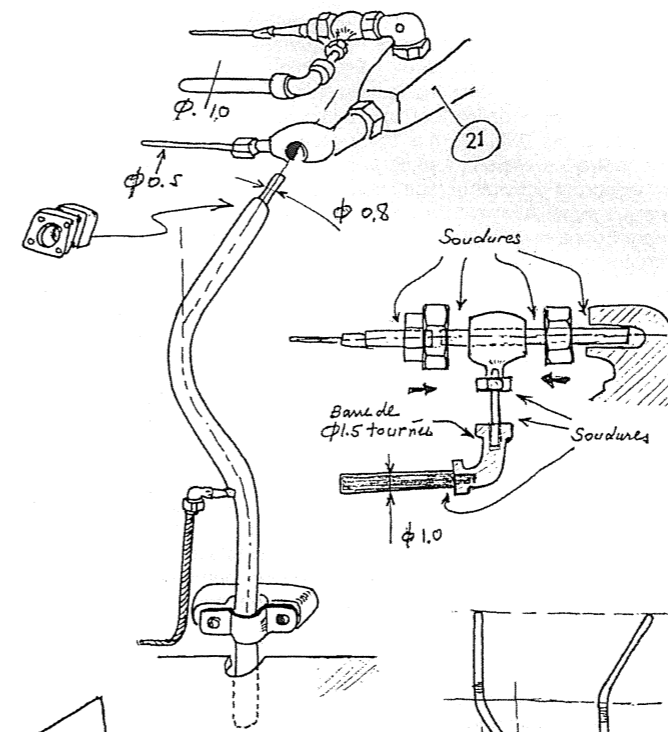
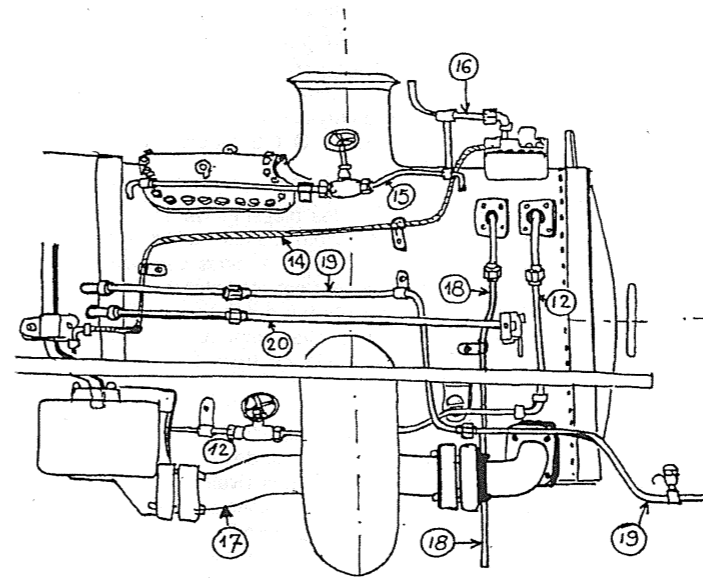


Enfoncer dans le souffleur, puis revenir en arrière pour enclencher l'autre butée. Bloquer avec un clou de 0,5 dans le souffleur.

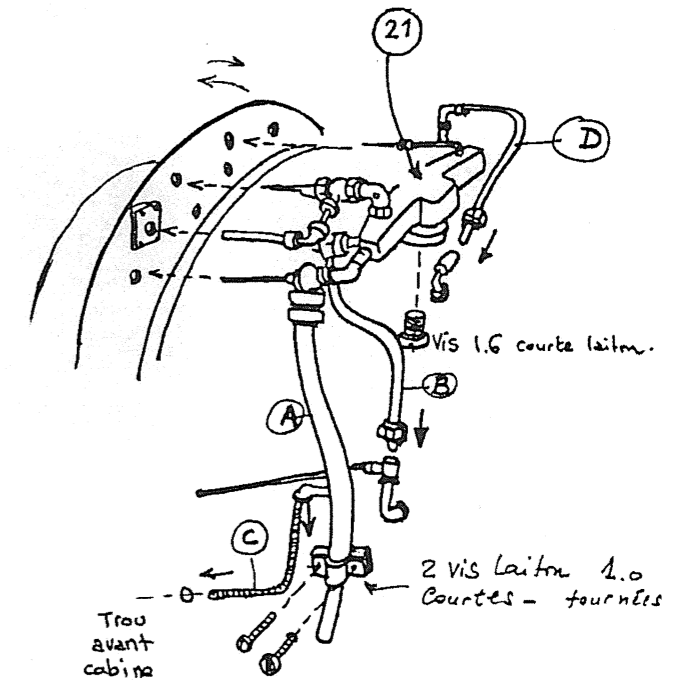
14 - Monter la tubulure du souffleur 20.

Enfoncer dans le souffleur, puis revenir en arrière pour enclencher l'autre butée.

Bloquer avec un clou de 0,5 dans le souffleur.



Détail de la fabrication des tubulures du côté droit du distributeur de vapeur.



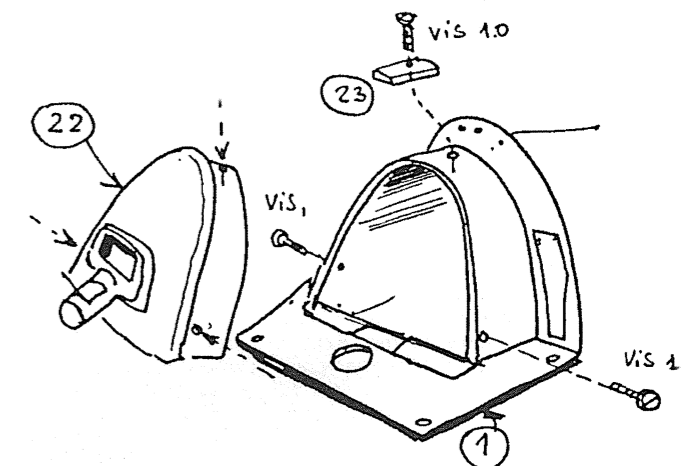
Montage du distributeur de vapeur 21

Implanter le distributeur de vapeur 21 par le dessus en glissant toutes les tiges de commande dans les logements correspondants (cintrer en arrière l'avant de cabine).

Bloquer par le dessous avec une vis de 1,6 laiton courte, après avoir emboîté les tubulures :

- A : dans le collier.
- B : dans le manchon.
- C : dans le trou avant de la cabine.
- D : emboîter dans manchon.

Le collier est serré par 2 vis de 1,0 tournées - courtes.



Montage de l'intérieur de cabine 22

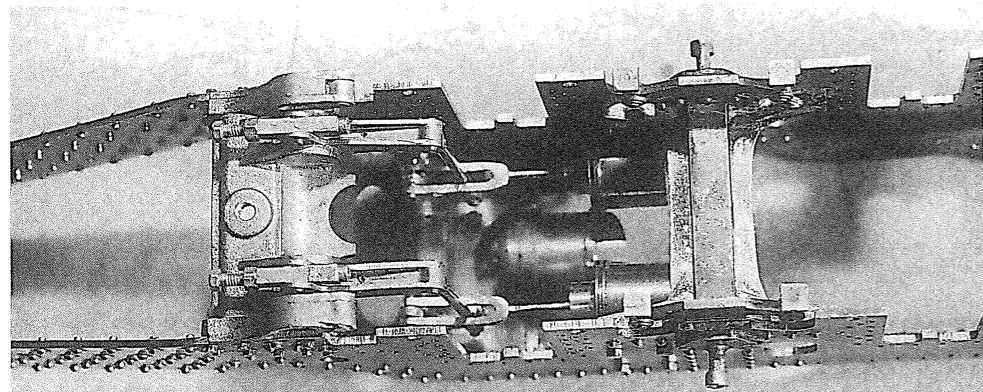
Emboîter 22 dans 1, bloquer avec la pièce 23 et 3 vis de 1,0.

Gilbert Gaussorgues

(à suivre...)

Le châssis de la 141-P

Daniel Berthélemy



Nous avons promis dans le précédent n° de rendre compte du montage de ce kit.

Les premières impressions, sans doute, lorsqu'on aborde ce montage sont : facilité et précision. En particulier, les longerons et la plaque supérieure s'ajustent immédiatement, sans nécessiter le moindre coup de lime ! Bravo !

Le témoignage de modélistes ayant monté le châssis "au type" confirme que cette facilité et cette précision caractérisent l'ensemble du set (l'usage du français m'évite un monstrueux pléonasme...).

En ce qui me concerne, je n'ai pas pu – comme d'habitude – m'empêcher de procéder à quelques modifications dont je vais dire quelques mots.

Le châssis du kit est simplifié par rapport à l'original, plutôt complexe. On regrette quelque peu, de ce point de vue – mais il y a le problème du coût – que les entretoises moulées de l'original n'aient pas été reproduites par quelques unes de ces fonderies dont Benoît Semblat s'est fait une spécialité. Pour information, sur l'original, ces entretoises dépassent le dessus du châssis pour venir supporter la chaudière. Il n'y a pas de plaque de dessus continue, mais plusieurs plaques venant boucher les trous entre lesdites entretoises.

Signalons d'abord l'erreur de la notice : sur les photos, l'essieu coudé est mal calé. Les manètons HP et BP d'un même côté sont calés à 0° au lieu de l'être à 180°. Pour être plus précis, ce calage n'est pas exactement à 180°, en fait, à cause de l'inclinaison différente des cylindres intérieurs et extérieurs. De ce fait, l'essieu coudé n'est pas symétrique, et a bien un côté gauche et un côté droit. En regardant le côté droit de la machine, et en partant du tourillon HP droit, dans le sens trigonométrique, on trouve successivement : le tourillon HP gauche à 90°, le tourillon BP droit à 96°5'30" du précédent, puis le BP gauche à 90° et enfin retour au HP droit à 83°54'30". Il s'agit bien sûr du calage réel. Nous n'avons pas besoin d'une telle précision, mais rien n'empêche de tenir compte de ce décalage lorsqu'on fixe définitivement les roues sur l'essieu.

J'ai par ailleurs effectué les modifications suivantes :

- Modification du châssis pour la pose d'un motoréducteur KZ (prévu et acheté depuis longtemps). Il faut l'incliner, on a le choix entre l'avant et l'arrière, j'ai préféré cette dernière solution, moins visible car le motoréducteur est camouflé d'un côté par la pompe à air et de l'autre par le réservoir extérieur. Cela oblige à sacrifier la moitié du RA fourni, et à écorner les cylindres de frein. Peut-être aussi plus tard à ne pas reproduire la TV, ou à tricher avec son emplacement. En revanche, on pourra "récupérer" une partie du gros RP, à l'avant du réducteur. Il faudra bien entendu le construire soi-même.

- Agrandissement de l'ouverture ovale située au dessus de l'essieu coudé. Il faut surtout l'élargir vers les extrémités du grand axe.

- Remplacement des 20 rivets fixant l'entretoise 353 - ceux justement qu'il faut araser pour glisser ladite entretoise en place - par des boulons M 0,7 et adjonction de deux rivets de chaque côté au centre de l'espace encadré par ces boulons. Sur le plan fourni, cela ne se voit pas, mais les plans à grande échelle et les photos montrent bien des boulons.

- Fixation des cylindres de frein par des boulons M1 : la tête (1,5) est trop grosse, il faudrait 1,2... mais M 0,7 est trop petit, alors, au bénéfice de la solidité... Les cylindres de frein ont été prévus avec un

Dans cette vue de dessous, la modification la plus visible est celle des biellettes de frein. Mais on distingue aussi les modifications du rivetage. On donnera la prochaine fois un schéma du calage de l'essieu coudé.

départ du tuyau d'alimentation en haut à l'avant (tube Ø 0,8 reperçé à 0,5, en attente).

- Reprise des biellettes de frein n° 356 avec une vraie fourche taillée dans du laiton de 3 x 2. Les tiges verticales qui les traversent ont été faites en fil de 1,2 au lieu de 0,8, et c'est encore un peu juste (un doute : je n'ai pas leur section, et ne peux exclure l'hypothèse qu'elles aient pu être carrées). À ce propos, les diamètres de la tringlerie de frein décroissent de l'arrière vers l'avant : 1,2, puis 1, puis 0,8.

- Arasement des têtes de rivets sur les supports de sabots de frein (pièces 365 et 366) : les plans les montrent avec des têtes fraisées. À l'arrière du châssis, les plans figurent aussi des rivets en arrière de ceux représentés sur le modèle en 0, mais certaines photos montrent un longeron lisse : têtes fraisées aussi ? ou soudure ?

- Les rivets situés à l'arrière du châssis, en dessous de la grille, servaient à fixer une plaque mince doublant le longeron : les courageux pourront la rajouter, bien que les rivets fournis, très courts, ne soient pas très adaptés à la fixation réelles de pièces.

- La modification la plus importante est la fabrication de pièces évoquant les entretoises moulées manquantes, que j'ai d'ailleurs très simplifiées (on peut faire mieux ! En particulier, ces entretoises sont creuses et, vues du dessous, présentent des ouvertures. Mais mon temps n'est pas indéfiniment extensible, et je préfère le consacrer davantage à ma 030). Je n'ai traité pour le moment que l'entretoise arrière (entre les essieux 4 et 5), car les deux "entretoises" situées en avant viendront occulter la face intérieure du longeron en face de deux gros trous manifestement destinés à fixer le support de distribution : il me paraît donc risqué de les mettre en place avant de disposer du set suivant !

- J'envisage aussi d'évoquer les plaques de garde, qui pourront servir en cas de besoin à diminuer légèrement le jeu des essieux dans le châssis. Là aussi, l'embellage est nécessaire, et l'opération est en attente.

- Les contrepoids de l'essieu coudé ont été munis d'un chanfrein.

- Sur le bissel bogie, j'envisage deux opérations : l'adjonction d'une brosse pour crocodile (si elle n'est pas fournie : il y a la plaque pour la fixer sur la pièce 347) et, ce qui est plus complexe, la mise en place d'un système de rappel, si possible dans l'emplacement qui lui est réellement attribué. Cela impose de rendre démontable la pièce centrale dudit bissel (n° 348). L'étude est en cours, et toutes les suggestions sont les bienvenues !

Comme vous le voyez, ces modifications mineures ne remettent aucunement en cause la conception de ce kit, très agréable à monter, répétons-le.

Deux remarques pour finir : le plan fourni par Benoît Semblat représente la 141-P-1. De ce fait, la machine est munie de roues HP au contrepoids atypique (le modèle standard est qualifié sur les plans de "contrepoids acier", celui de la P-1 était probablement creux et garni de plomb*, puisque moins volumineux...) et de la commande de l'échappement P.L.M. à croisillons, bien visible côté gauche, avec le petit volant, juste au dessus du changement de marche, qu'il faudra bien sûr éliminer si vous reproduisez une machine avec Kylchap, donc à partir du n° 51 !

* Le plomb est hypothétique, mais il faut un métal dense... nous n'en étions pas encore à l'époque où l'uranium appauvri avait servi à Tabarly pour la quille du Pen Duick 6... et avait fourni à Charlie Hebdo une mémorable couverture !

Compléments iconographiques sur la banlieue Nord entre 1860 et 1960

Suite du n° 103

"Ma planche à dessin est enfin convertie en établi de maquettiste. Voici, sur elle, ma petite dernière : l'Outrance de K.Z. acquise en kit en 1975, et montée en 2002 ! C'est bon, la retraite !
N.B. Le mécanicien est-il placé du bon côté ?"

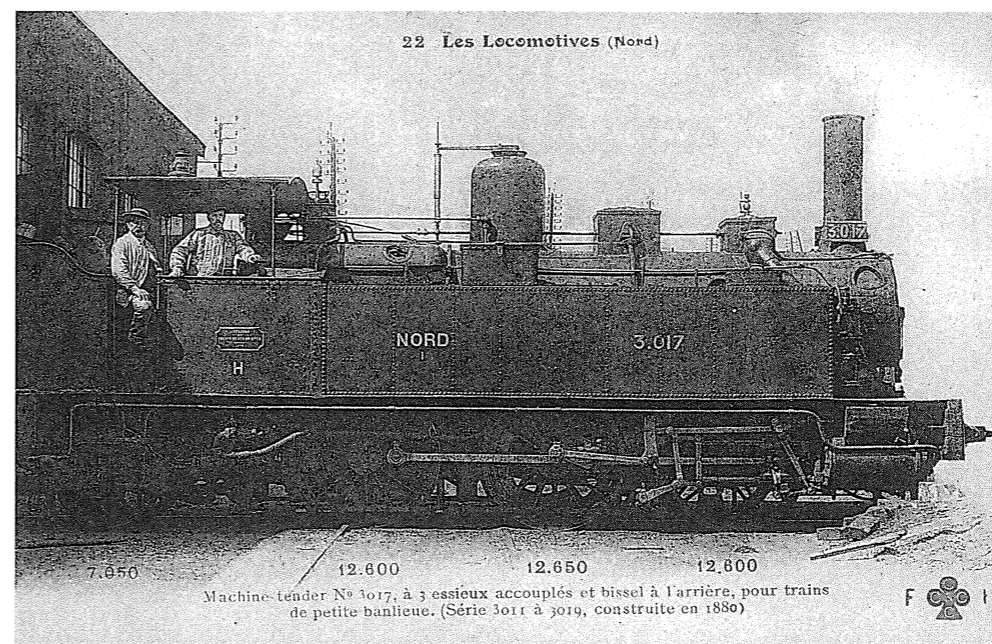
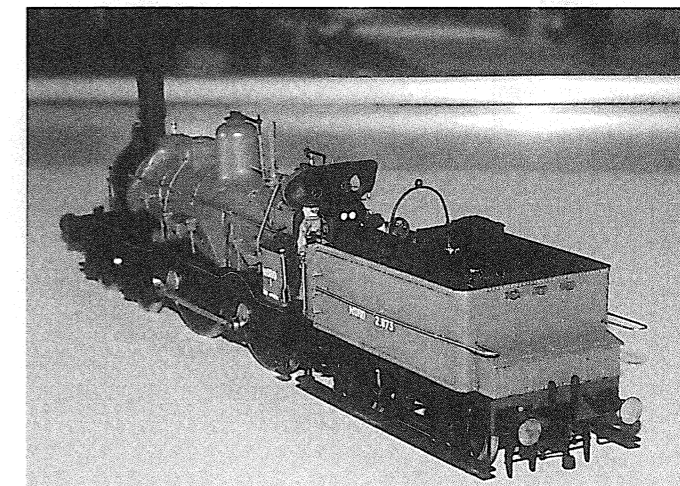
Marc Enard

Nous voici quelque peu en marge de cet article, l'Outrance n'étant pas vraiment une machine de banlieue ! Mais elle est de la même famille que la Courte Queue, alors...

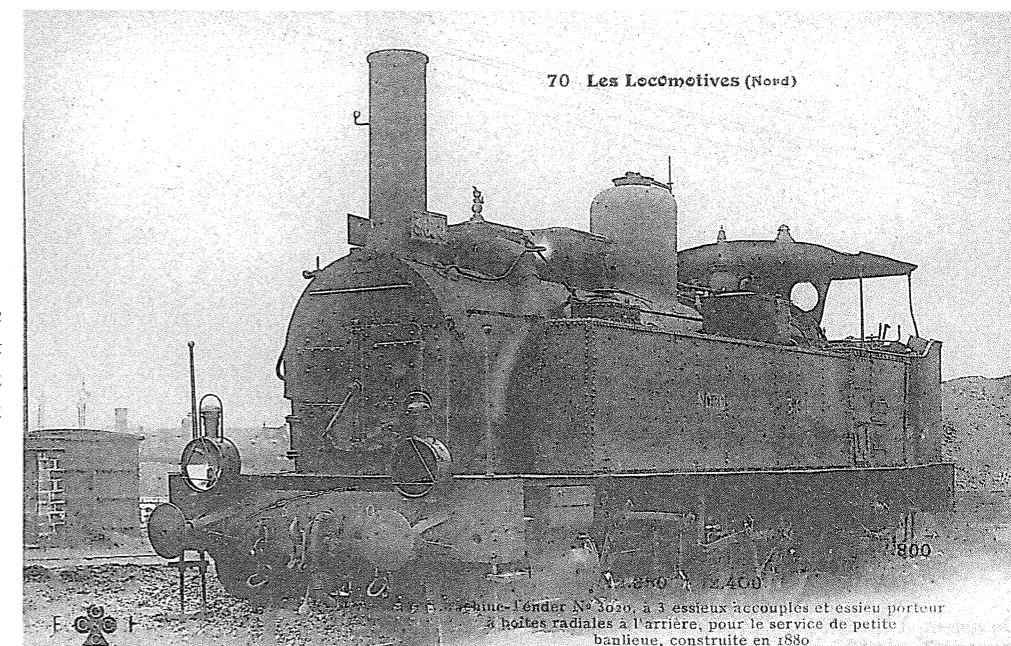
Quant à la question ci-dessus, la réponse est non : ces machines avaient la conduite à droite, comme la plupart des machines françaises de cette époque, et ce jusqu'aux premières Atlantic Nord, au moins.

La conduite à gauche s'est généralisée dans les années 1900 - 1910, avec l'augmentation de la taille des chaudières, qui gênaient l'observation des signaux.

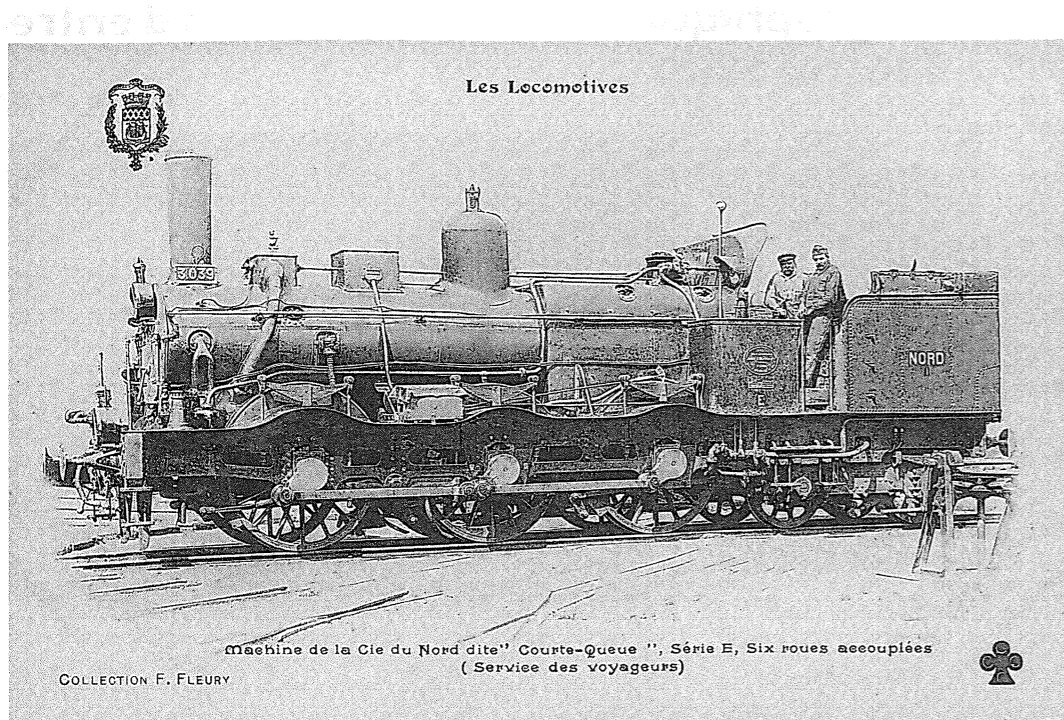
D.B.



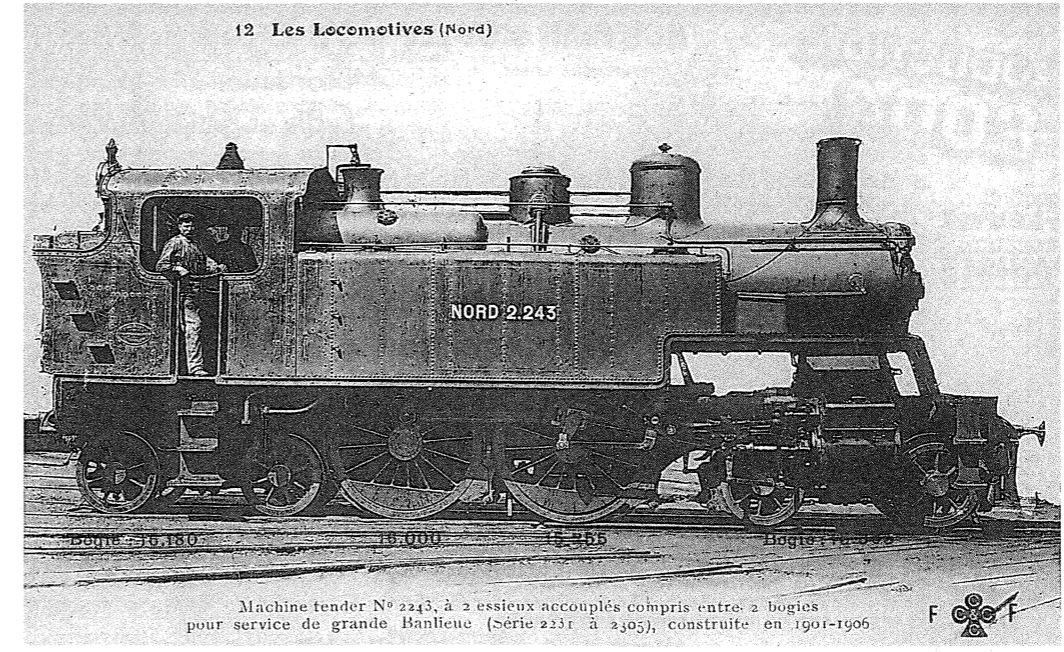
Cette machine série 3011 à 3019 ne figure pas sur la planche de J.C Ragot mais elle ne constitue qu'une variante de la locomotive précédente (série 3001 à 3010) dont elle possède la chaudière. Par sa disposition d'essieux, elle annonce la "Courte-Queue".



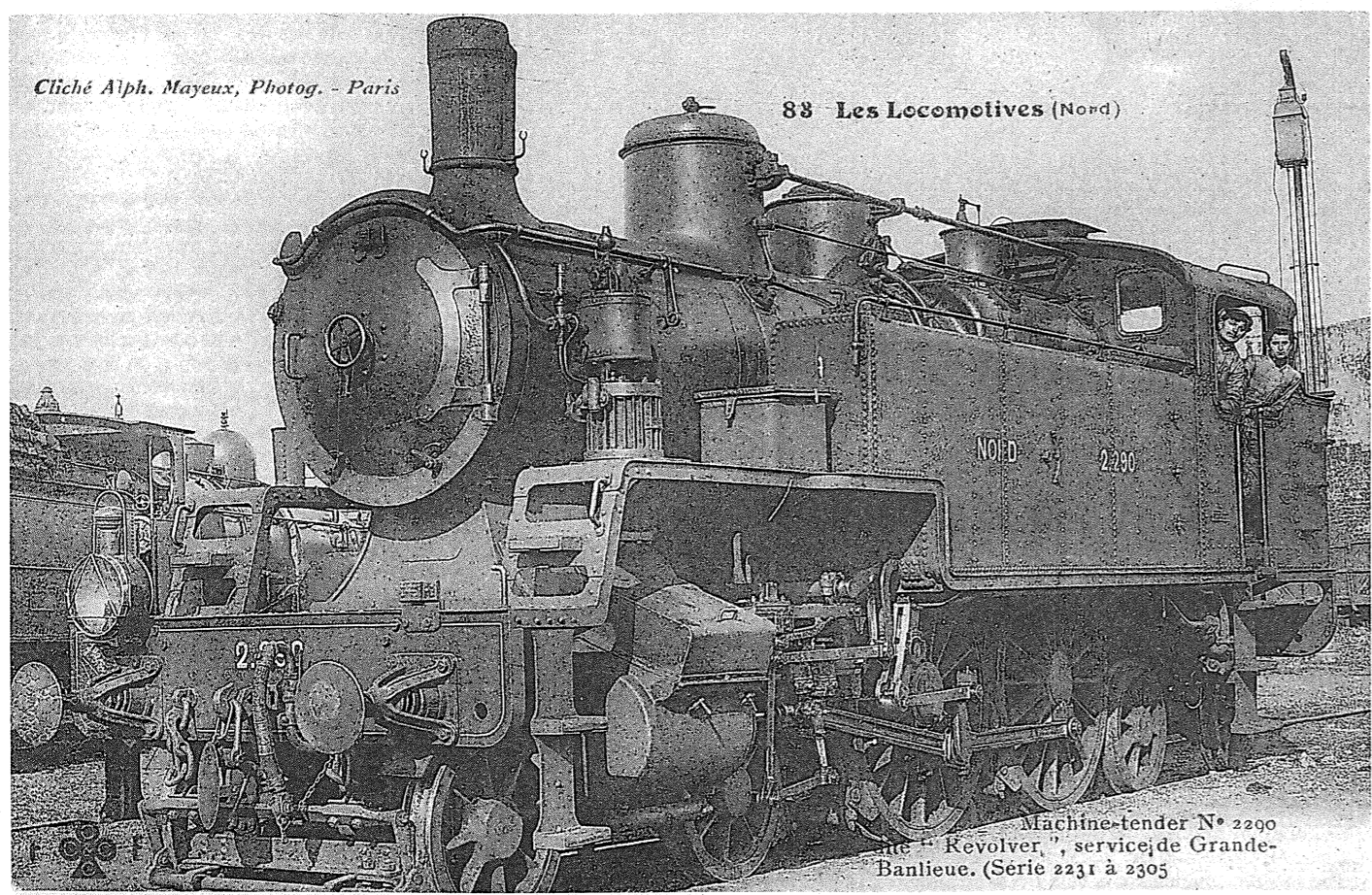
Locomotive analogue n°3020 vue de trois-quart avant qui se distinguait avec les 3106 à 3110 des 3011 à 3019 par son essieu porteur arrière à boîte radiale système Roy.



La "Courte-Queue" série 3021 à 3075 bien connue ! La 030 n°3486 (série 3401 à 3512 de 1883-86) constituant en quelque sorte la version à tender séparé de la "Courte-Queue" était garée non restaurée et incomplète dans la cour du musée de Mulhouse, il y a quelques années... On notera la tenue de l'homme le plus jeune de l'équipe de conduite (sans doute le chauffeur) qui semble être tout simplement un uniforme de soldat.



Locomotive de la même série en élévation droite. Certaines machines de cette série avait leurs caisses à eau montées sur des charnières, ce qui permettait d'avoir accès aux côtés de la boîte à feu (réparation d'entretoises) sans démonter les dites caisses qui pivotaient. (Une articulation se situait à la jointure avec le tablier avant).

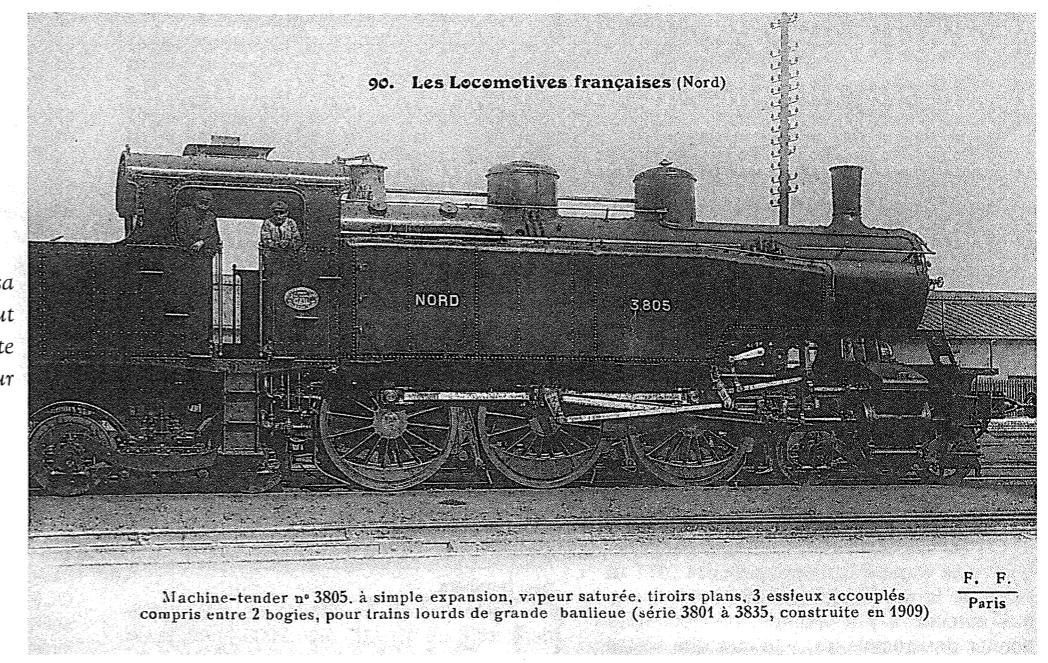


Locomotive de la sixième composition dite "Revolver", vue de trois-quart avant. On peut se demander à quoi servent les petits supports de part et d'autre de la cheminée et que l'on remarque également sur la 3.017 et la 3.020. Sur la carte suivante, ils semblent permettre la tenue d'un fil. Enfin, cette locomotive est munie d'une visière de cheminée.

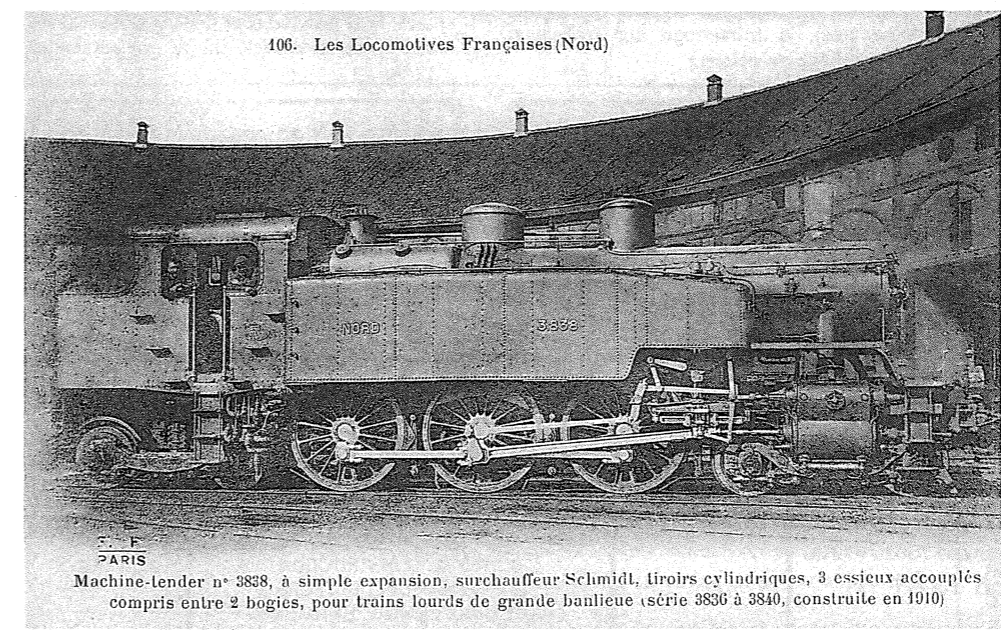
Je pense que la réponse à la question ci-contre est dans l'article de Jean-Claude Ragot p. 14 : ces supports doivent soutenir le câble d'appel du chef de train, dans le cas de la marche tender en avant.

D.B.

On notera, à l'arrière plan, la potence avec la lanterne.



La 3.805 apparemment lors de sa réception à sa sortie d'usine. On peut distinguer (sur l'original de la carte postale du moins) de très fins filets sur les caisses à eau et la cabine.



3.838 munie de tiroirs cylindriques. La machine est nettement plus ternie que celle de la photographie précédente. On ne distingue aucun filet.

AMJL

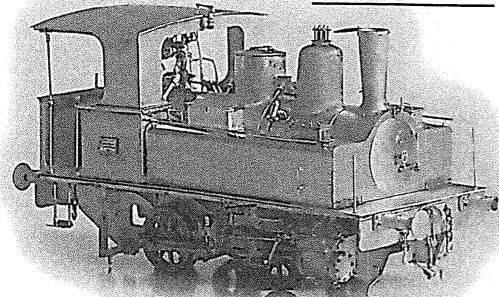
SARL

PRODUCTION 2004

NOUVEAU MODELE 030 T tout laiton/bronze

Motorisation FAULHABER
Facile et rapide à monter
A COMMANDER

Après la 020 T Corpet-Louvet
DISPONIBLE



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

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

COURRIER DES LECTEURS



Quelques sujets différents...

1) Je suis admiratif de la qualité de ce que nous montre le dernier n° d'H. d'O et aussi de la qualité des photos. Félicitations aux auteurs. Il y a vraiment de quoi vous donner des complexes... Je suis allé visiter Expométrie le vendredi matin : j'ai l'impression que tout n'était pas encore en place.

2) J'observe avec intérêt que le Proto 43.5 commence à vivre. Vous connaissez mon opinion à ce sujet, je l'avais exprimée pour la première fois dans le n° 55 d'H. d'O en 1994. Cela m'avait valu une volée de bois vert, mais peut-être cela a-t-il servi de déclencheur !

3) Enfin le Zéro hydrographique. L'augmentation de 50% du nombre des membres est spectaculaire... Je n'ai pas le droit de pisser au vent, moi non plus ! Le plus austral que j'ai vu, c'est le détroit de Bass (entre l'Australie et la Tasmanie N.D.L. R.) où, par un temps superbe, il y avait une houle fabuleuse, d'une vingtaine de mètres et de 400m de longueur d'onde. Dans la Grande Baie australienne, les 12 passagers de notre cargo ont disparu pendant une bonne semaine...

Bernard Guinot

Je suis monteur débutant de kits laiton, et naturellement certains points me sont encore peu familiers.

Après lecture de l'article de J.P. Lafille dans le n° 85 d'H. d'O (juin 2000 ; non, je ne sors pas d'une longue léthargie, je viens juste de recevoir des numéros anciens que j'avais commandés), je m'interroge sur l'utilisation

du 909 de Parant Michaux Doyen. J.P. Lafille préconise d'immerger le kit une minute dans le produit, et surtout de le dépassiver si l'on souhaite le peindre. Jusqu'à maintenant, j'avais suivi les conseils publiés dans un ouvrage écrit par une personne ayant incontestablement l'habitude du montage des kits laiton (à une autre échelle) : celui-ci indiquait une trempe de 4 à 5 minutes, et surtout ne parlait pas de dépassivation avant peinture. Fort de ses conseils, j'ai donc procédé ainsi sur 4 citernes JCR en cours d'achèvement. L'apprêt phosphatant et la peinture sont de chez Interfer. Je n'ai pas pour l'instant noté de problème d'accrochage.

Résumons : deux monteurs de kits compétents (l'un que je connais de réputation depuis longtemps, et J.P. Lafille, certainement très compétent lui aussi, au vu de ses réalisations) semblent préconiser des procédures comportant d'importantes différences. Qu'en est-il réellement ?

Autre chose : qui peut me dire quelles étaient les couleurs de l'intérieur des voitures OCEM des trois classes du P.L.M. (sols, sellerie, parois plafond). J'ai bien quelques informations, mais elles sont parcellaires (par exemple, quelle est la couleur du Lincrusta ?) et pas toujours concordantes. Merci d'avance au spécialiste (je ne cite personne)

LE GUIDE DU ZERO

Pour figurer dans cette
rubrique, nous demander
notre tarif.

R.G.L.P.

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



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

ETUDES ET

REALISATION DE

MODELES REDUITS

FERROVIAIRES

HAUT DE GAMME

A L'ECHELLE DU 43,5

CERCLE DU ZERO

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

EXPERTISES

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

Bernard BATHIAT

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

KIT-ZERO

7, rue Villebois-Mareuil
93270 SEVRAN

Tél. 01 43 83 52 87

PIECES DETACHEES
BOITES DE CONSTRUCTION
ROUES, MOTOREDUCTEURS
CATALOGUE CONTRE 10 TIMBRES

qui éclairera ma lanterne.

Je profite de cette occasion pour remercier toute l'équipe d'H. d'O qui fait un travail formidable. Je me délecte à la lecture de tous les numéros, même anciens. Je m'instruis énormément grâce aux articles de tous ceux qui nous font partager leur passion. Je ne dirai rien quant au niveau des réalisations présentées, c'est la plupart du temps époustouflant, et je tiens à garder le moral !

Gérard Huck

La rédaction remercie pour ces louanges, et croit se rappeler avoir entendu parler de Lincrusta beige clair... mais comme il a pu y avoir d'autres couleurs, je préfère laisser la parole à plus compétent que moi. Par ailleurs, eu égard à l'imtemporalité de la plupart des sujets abordés dans la revue, nous ne pouvons qu'inciter les lecteurs récents à se procurer les anciens numéros, toujours disponibles et dont l'intérêt n'est probablement pas inférieur aux actuels... Ce qui a aussi pour avantages de désencombrer le grenier, et d'améliorer l'état des finances de la revue !

D.B.

Quel bonheur, ce numéro de février 2004 ! D'abord parce que la revue continue à vivre, et aussi grâce à son contenu : de quoi rêver ! et puis, l'année commence avec une photo mystère.

À peu près à la même époque à laquelle la photo a été prise - j'étais bien petit - je me souviens être resté médusé devant cette espèce de wagon qui semblait piétiner les cailloux. J'ai eu le temps de voir l'engin fonctionner car mes parents logeaient, à cette époque, à proximité de la ligne reliant Montreuil à Flamboin, ligne appartenant au réseau de l'Est. Quoiqu'un peu flou, le souvenir de cette machine est resté gravé dans ma mémoire, et si c'est bien du même matériel qu'il est question, il s'agit tout simplement d'une bourreuse mécanique. Alors, ma mémoire va-t-elle être mise en défaut, j'attendrai patiemment pour le savoir.

Yvon Millet

Yvon Millet et Bernard Fieyre ont eu la même idée concernant la photo mystère, savoir une

bourreuse mécanique. Ce n'était, pour une fois, pas la bonne... ce qui ne rend pas leurs souvenirs moins intéressants !

D.B.

À la découverte de la Droguerie-Ménage de Jacques Girard, il m'est revenu l'image d'une boutique semblable juste après guerre. En effet, en face de l'école communale, au moment de Noël, le droguiste libérait l'étagère en bas à droite des ustensiles habituels pour y installer un train électrique. Ce train Hornby qui tournait en rond était composé d'une 020 et de deux voitures. Une montagne en papier, un tunnel et deux arbres en éponge constituaient le décor. Mais, croyez-moi, durant cette période de fête, le propriétaire n'avait pas besoin de faire sa vitrine, elle était léchée plusieurs fois par jour par le horde des gamins en culottes courtes, béret basque, tablier et galoches. C'étaient sûrement mes tout débuts en modélisme. Merci l'ami ! à très bientôt.

Bernard Fieyre

Erratum

Sale gamin, si tu écris des bêtises, je vais t'envoyer voir Bob ! Ma citerne avait les deux essieux en Proto 43,5 ! (voir n° 103, p.13)

Bernard Fieyre

Ça se voit d'ailleurs, à l'arrière plan, les boudins reposent sur le champignon (soit dit en passant, un non initié qui lirait cette phrase...), mais ce n'est pas moi qui ai écrit ça !

D.B.

AU FIL DU RAIL

Salon du modélisme de WALCOURT
les 8 et 9 mai 2004, de 10 h à 19 h.
Centre culturel de Walcourt, 3 rue de la Montagne B-5650 Walcourt
Tél. 071 614 686, fax : 071 686 668 ;
e-mail : cwcal@swing.be

HELP !

Quelqu'un a-t-il ces infos ?

Merci de les envoyer à la revue, qui transmettra.

D.B.

Un collègue m'a demandé où trouver des détails de la grue hydraulique dont je joins le croquis. Il prétend qu'il s'agit d'un modèle Ouest ou Etat - si oui, nous pensons qu'il pourrait en exister toujours quelque part en Bretagne lointaine...

Il veut la réaliser à l'échelle O et aurait donc besoin de davantage de détails sur les dimensions, le volant de vanne et ses tringleries, les différentes têtes, manchons etc...

Pourriez-vous nous indiquer des sources de renseignements ? Auriez-vous même un diagramme ?

Andy Hart

Dimensions ? Détails de la vanne et de ses supports et tringleries ? Scale 1 : 45.

PETITES ANNONCES

(Gratuites pour les abonnés)

Recherche chaudron DEV d'embranchement
Guillermet

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

Vends :
141-R Michel Semblat, montée par lui avec
certificat
Mallet Vivarais Trans Europ, Loksound et
digitale
Ronde Michel Hugon 5 voies à monter
Châteaux d'eau Sud Modélisme 8712 / 4300
2 wagons CFF Métal HP
Kit AMJL Y-2400, Kit Zéro, Loksound, rail
PECO, Preiser etc...

Jean-Luc Mangematin
Tél. 06 16 67 82 98

Vends kit complet 020-T Corpet-Louvet
AMJL

Me contacter au 04 94 51 05 28

Vends commande Digital MRC 2000 + déco-
deurs AS 320 + bruiteurs vapeur et Klaxon
Diesel SSI

Tél. 02 35 28 16 97.

Recherche :
Plaques locomotives anciennes, réseaux
P.L.M., P.O. Midi, Est, Etat, Nord, Ceinture,
SNCF... ; photos, CPA, cartes-photos, an-
ciens roulements des engins moteurs ; pho-
tos, CPA et plans dépôts P.L.M. et SNCF.

Roland SERMET
Bérial
38090 ROCHE
Tél. 04 74 92 77 37
DT1 PC Traction Lyon (CRT Lyon)
roland.sermet@laposte.net

Sets 1, 2 et 3 de la 141-C-100 LSL
J.C. Ragot 01 43 83 52 87

LES ARCIERS HISTOIRE D'O

SORT DISPONIBLES

S'adresser :

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

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

Les années 1998 à 2003 sont dispo-
nibles à l'adresse actuelle au prix de
27,50 Euros franco de port.

