

HISTOIRE D'O *les trains*



FÉVRIER 2005 - N°108 - 7€

Photo mystère

Pour la photo du Pays de Galles, je pense qu'il s'agit de Cydweli, ou Kidwelli en anglais.

Bien sûr une photo, c'est trompeur, c'est peut-être Conwy, il y a un autre PN near Cydweli a Liangadoc, mais bon, ok pour Cydweli.

Jacques Chassany

J'en profite pour revenir sur les photos mystères qui, cette fois, sont une colle... forte ! La première vue ne me laissait aucun doute sur son origine : la Grande Bretagne, où la position des barrières de passage à niveau est courante en l'absence de circulation ferroviaire. Pays de Galles, donc, puisqu'inscription en deux langues, mes investigations s'arrêtaient là. Les précisions apportées dans le n° de décembre m'ont conduit à affiner mes recherches et je crois avoir trouvé : nous sommes à Conwy ; la route qui franchit le PN est la A470 qui passe par Conwy en direction de Llandudno. C'est mon point de vue !

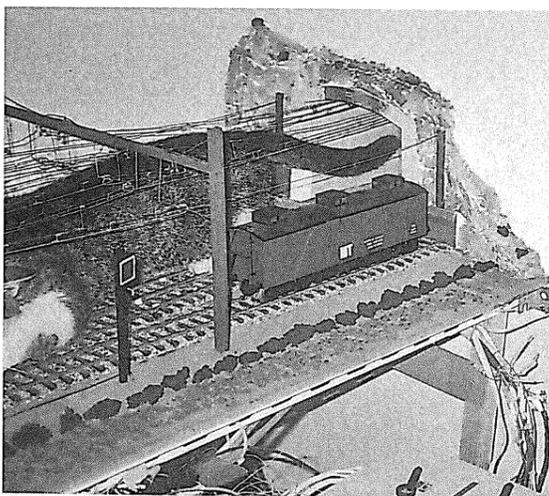
Quant à la seconde, avec l'automotrice se rendant de la Tour de Carol en direction de Puigcerda, c'est plus ardu. Ma petite enquête auprès de quelques cheminots du secteur ne m'a rien apporté. Alors, il me faut supposer, car la présence de l'employé le long de la rame ne serait, paraît-il, qu'occasionnelle, donc accidentelle ? L'automotrice a pu écraser un animal qui aurait pu être décheté, il était donc nécessaire, avant l'entrée en gare de Puigcerda, de faire disparaître toute trace de l'accident : lambeaux de chair, sang notamment. C'est ma conclusion, car je n'ai pas d'autre explication.

En attendant la prochaine revue qui apportera, sans doute, la lumière sur ces deux énigmes, je souhaite une excellente année 2005 à toute l'équipe rédactionnelle d'Histoire d'O et, à cette dernière, une belle longévité.

Yvon Millet

Le second mystère a été partiellement éclairci par trois personnes : par ordre chronologique Jean-Pierre Cantet, Jean-Michel Vaugouin et Jean-François Barrié.

Nous n'avions pas dû être suffisamment clairs, dans le n° de décembre, et le Pays de Galles, que je pensais avoir exclu, a continué à exciter l'imagination de certains lecteurs, comme en



Histoire d'O a de chouettes lecteurs...

Un lecteur nous a offert 25 euros pour participer aux frais occasionnés par notre gaffe de l'an dernier - l'oubli des bulletins d'abonnement. Nous sommes très touchés par ce geste, mais nous ne pouvons accepter de tels dons.

Nous remercions également tous les lecteurs qui nous ont envoyé leurs vœux, trop nombreux pour que nous puissions leur répondre individuellement.

D.B.

The cleaner tunnels cat (voir n° 83 et 84)

Le gag de Roger Bersot et Serge Viatte n'en était pas un ! Roger Sourzat emploie le chat d'un voisin pour nettoyer ses tunnels (au noir bien entendu - dans un tunnel - ce qui explique que ledit chat ne se soit pas laissé photographier la tête !). Espérons, pour la sauvegarde des cat...énaïres, que l'animal est suffisamment adroit... D.B.

témoignent les lettres précédentes. En fait, le Pays de Galles, l'Écosse, et autres régions bilingues du Royaume-Uni étant éliminés, restait la République d'Irlande. Le temps (time) et le temps (weather) ne nous ayant pas été favorables cette année, nous y avons quand même fait un saut... en ferry, avec la voiture (heavens ! mais l'année prochaine, c'est de nouveau à la voile, espérons le). Et, de passage à Castlereagh (en gaélique An Caislean Riabhach, Roscommon), je n'ai pas résisté à l'envie de prendre cette photo pour pouvoir vous poser cette petite colle...

Le premier, par contre, est resté inviolé ; mais nous n'allons pas vous faire languir deux mois supplémentaires !

Yvon Millet n'avait pas tort en cherchant du côté des animaux, mais la bonne réponse n'est quand même pas aussi "gore" que la sienne... L'année 2001 était celle de la fièvre aphteuse, et l'employé désinfectait tout simplement la rame au passage de la frontière.

Et, pour faire le lien entre les deux mystères, il nous fallait, pour débarquer en Irlande cet été là, par exemple à Crookhaven, passer nos semelles dans des pédiluves disposés sur les quais...

Don't pass me by, ou les mystères de l'ouest...

Pas de photo, cette fois, mais deux autres questions tordues :

1° La première émane de Jean-Claude Ragot, qui, comme certains le savent peut-être, nous concocte une 140-C Ouest : à l'avant gauche de ladite machine, en avant du cylindre, se trouve un levier de commande manuelle du by-pass. Vu sa position, il s'agit bien sûr d'une commande de secours. Mais voilà, elle est à **trois** positions, la position de marche normale étant au milieu. Pourquoi **trois** ?

2° Pour la seconde question, nous ne disposons que d'hypothèses - vraisemblables, quand même ! Elle provient de Jean Sarret. Les Pacific État, comme d'ailleurs leurs sœurs aînées du P.O. et les 140-C précitées, ont une commande de by-pass HP à air comprimé, couplée avec la manœuvre du régulateur HP. Le by-pass BP, lui, est actionné par un robinet à air indépendant : pourquoi cette indépendance ?

D.B.

Connaissez-vous "Anthelme Limonaire" ?

C'était un amateur de trains, le vrai et le modèle, en zéro de plus, qui dans les années d'après guerre fréquentait assidûment les magasins parisiens.

C'était aussi le directeur du "Palais du Textile", magasin réputé. Mais c'était surtout le personnage principal du roman de Pierre Daninos "Les Carnets du Bon Dieu".

Un livre que j'ai lu et relu et que je vais relire, car son auteur vient de disparaître en ce début d'année.

Pierre Daninos, un auteur humoriste dont les œuvres vous enchantent comme les contes de Daudet.

Je vous le recommande.

Jean-Claude Ragot

HISTOIRE D'O

13, rue de l'Argoat
56530 Gestel

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

Fondateur : Jacques Archambault
Directrice de la publication :

Dominique Le Roux

Rédacteur en chef :

Daniel Berthélemy

Rédacteur en chef adjoint :

Jean-Claude Ragot

Assistant de rédaction :

Rodolphe Sabiron

Mise en page :

Alain Tassart

ABONNEMENT 2005 :
FRANCE : 30,50 EUR
CEE (sauf Suède et Finlande) et
SUISSE : 32,75 EUR
AUTRES PAYS : 36,60 EUR

Eurochèques : à majorer de 6,10 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.

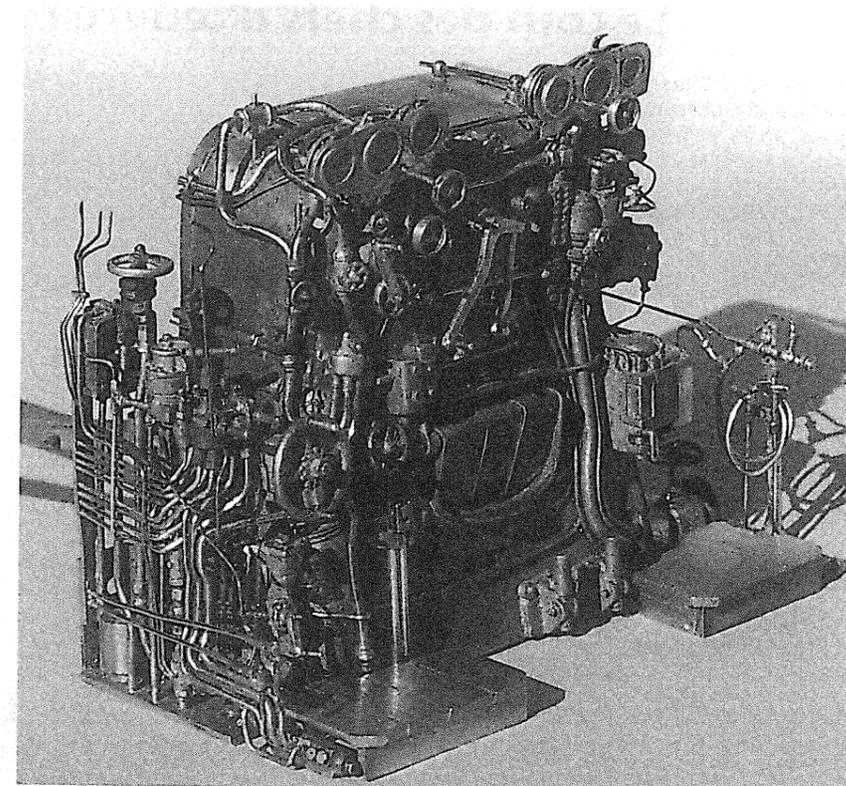
Les articles et documents paraissent sous la responsabilité de leurs auteurs. Les opinions exprimées n'engagent que ces derniers.

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)**



Couverture : Thierry Magrou a commis cette superbe 232-S à partir d'une 232-U Fulgu...
Photo Denis Regnault.

Ci-dessus : Tant qu'à me faire traiter de fou (voir p. 14), autant que ce soit pour quelque chose... Voici ce que cache l'abri de la 231-H-729 - avant peinture. On aperçoit, entre autres, la commande de by-pass HP couplée avec le grand régulateur (voir page 2). La commande du by-pass BP est un des trois robinets, au dessus du relevage. A l'époque, je savais lequel... Sous l'estrade du mécanicien, le répartiteur d'air comprimé et, tout à l'avant, le réservoir du robinet de mécanicien. Photo D. B.

4^{ème} de couverture : le 67001 Lemaco. Photo Rodolphe Sabiron.

SOMMAIRE :

Le coin des chefs d'œuvre : Jean Florin	4 - 5
Les postes à enclenchements mécaniques	6 - 9
La 141-R Gaussorgues	10 - 13
Expométrie 2004	14 - 19
Wagon T.P. : frein à main	20 - 21
Le Petit Modèle de la Godivelle	22 - 23
Cercle du Zéro Hydrographique	23
Retour d'expérience	24
Une affaire de peinture	24 - 25
Les tenders français	26 et 28
Parlons peu, mais parlons frein	27 - 29
Courrier	28 à 31
Au fil du rail	31

Ont participé à ce numéro :

Bernard Bathiat, Bernard Fieyre, Jean Florin, Gilbert Gaussorgues, Bernard Guinot, Rodolphe Sabiron, Jean Thiery.

Photo numérique

Le coin des chefs d'œuvre : Jean Florin

Voici les photos de ma "38" des BDR : photos avant peinture – qui me satisfont – et photos après peinture – qui ne me satisfont pas tout à fait : le vert, excellent sur le modèle, n'est "pas tout ça fait ça" sur le photo. De même, le noir frotté au suif et usé tend à briller.

J'en arrive à me demander si les pigments utilisés dans les peintures et pour le vieillissement – surtout les Floquil – ne sont pas fondamentalement incompatibles avec les traitements de développement actuels !

La machine a bien sûr été construite selon mes pratiques habituelles, les caisses à eau au dessous en demi-cercle reposant sur des consoles solidaires du châssis n'ont pas facilité les choses, car je tenais à ce que la locomotive soit démontable en vue de la peinture. Les roues, tampons et motoréducteur sont naturellement de Klt Zéro.

Jean Florin

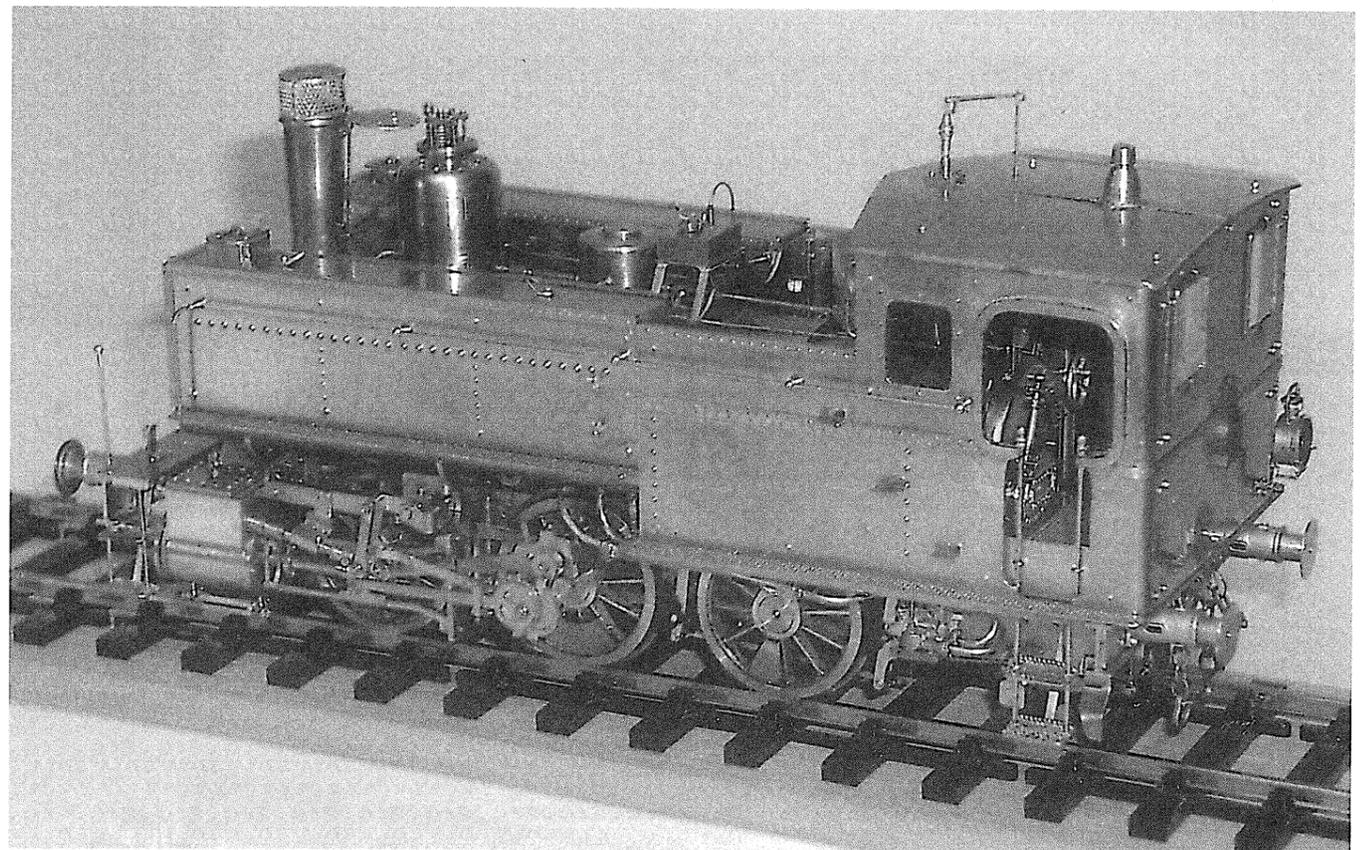
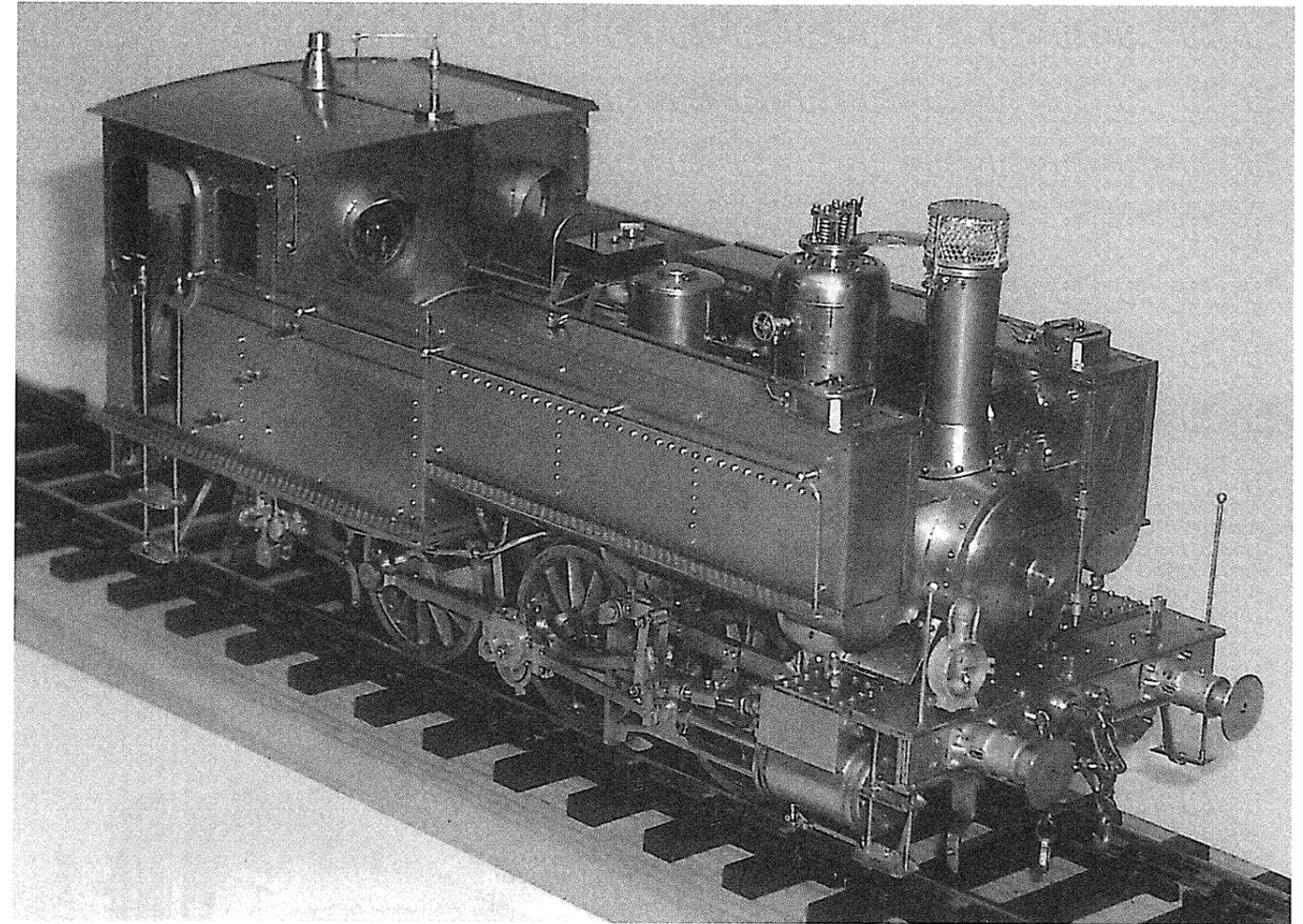
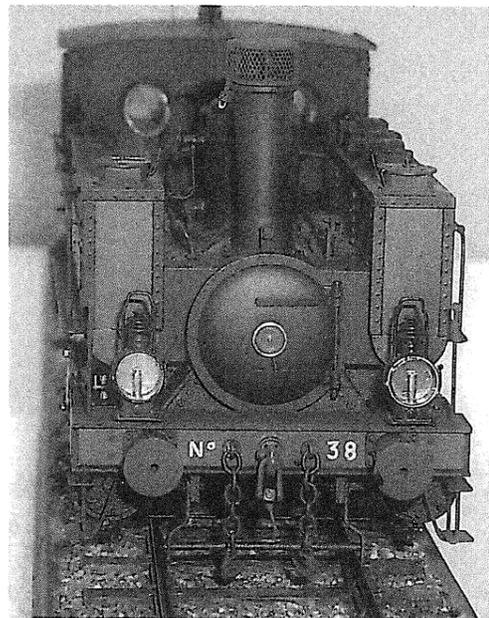
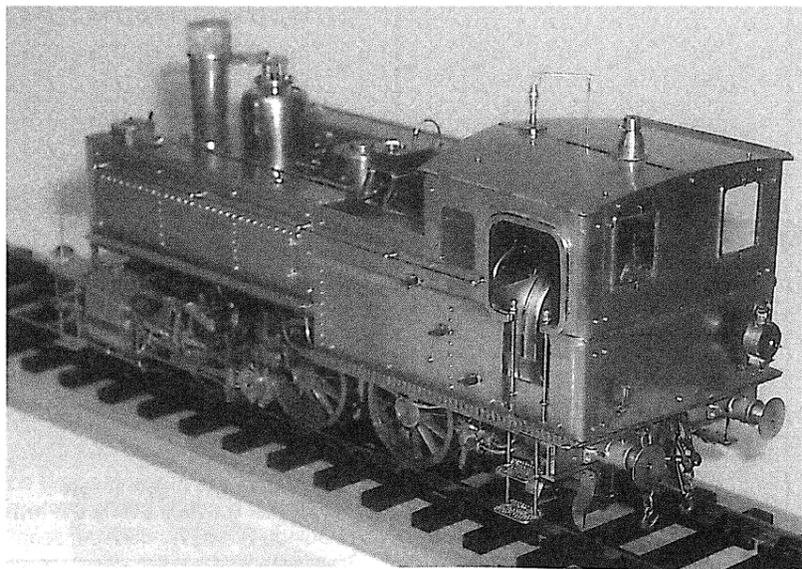
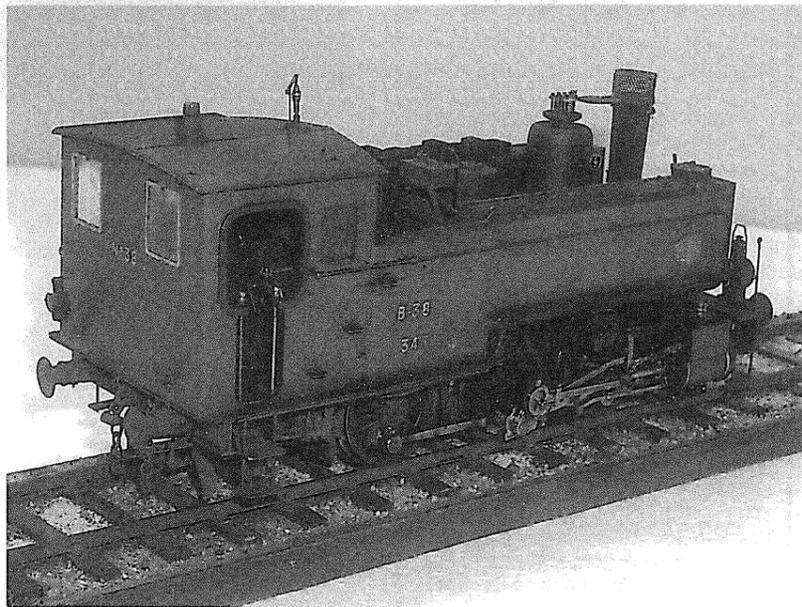
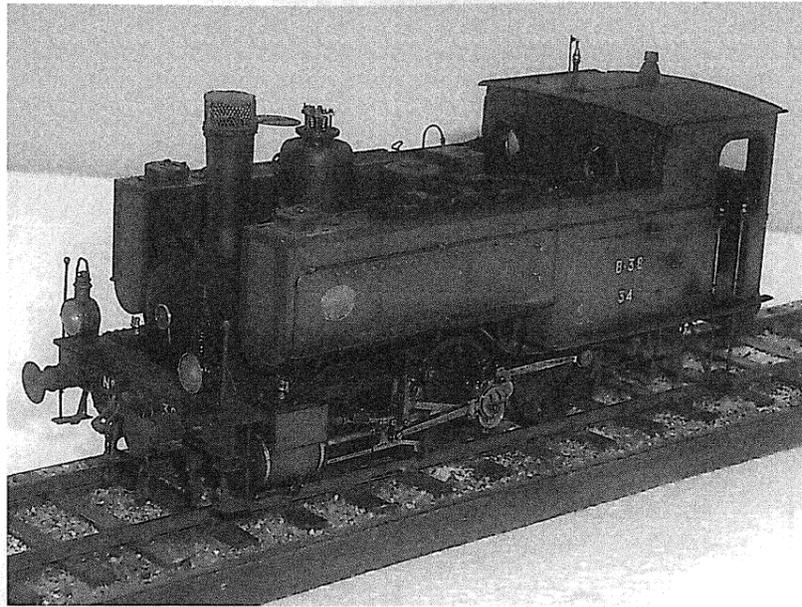
Il semble bien prouvé, d'après une étude parue naguère, dans Loco Revue je crois, sur le rendu de divers flocages en photo, que les pellicules ne réagissent pas forcément comme l'œil aux divers pigments que nous utilisons. Je l'ai d'ailleurs constaté moi-même sur certaines photos de ma Chapelon.

L'avènement de la photo numérique ne va sans doute pas simplifier les choses, mais facilitera aussi d'éventuelles corrections... qui demandent toutefois beaucoup de temps. Vous avez sûrement remarqué que certaines couvertures récentes d'H. d'O avaient une dominante rose. Il y a de l'ordinateur là dessous... On va essayer d'éviter cela, mais nous sommes encore en phase expérimentale.

D.B.

Ci-dessous : il y avait une petite place pour cette photo, aussi la passons-nous, malgré les importantes réserves exprimées par Jean Florin :

"Une horreur ! Bien des détails sont comme gommés ! Les lanternes sont un désastre, on dirait qu'elles sont bourrées de papier aluminium, alors que le fond est poli et "nitragenté"."



où seule la diagonale I est enclenchée en position Normale (voie directe). Ceci est la conséquence de l'allongement des quais afin de recevoir des trains plus longs sans déplacement des diagonales I et II.

Ce cas particulier est traité dans le Cours d'enclenchements SNCF de 1962.

Ci-contre : ligne Clermont-Ferrand - Ussel : Pontgibaud, 1956 : LPD.

5. Exploitation

A. Principe

Compte tenu du faible développement du circuit, un seul train est autorisé à circuler dans chaque sens. Néanmoins, afin de rompre la monotonie, un parc constitué de 6 voies (3 par sens) permet d'alterner le passage des rames (ce système revient à avoir six rames en circulation en bloc automatique, mais sans le bruit !).

Actuellement, cette commande s'effectue manuellement, mais un système automatique avec départs temporisés verra le jour ultérieurement. Indépendamment de ce parc, huit voies de garage destinées à recevoir des rames complètes sont en construction.

B. Règles d'exploitation

- Double voie

Du fait qu'un seul train puisse circuler, il suffit, pour effectuer une manœuvre, de s'assurer de l'arrêt dudit train avant son entrée en gare. Par contre, si une manœuvre occupe deux, voire trois voies – c'est le cas, entre autres, d'un passage ou d'un refoulement sur l'une des diagonales ou d'un cisaillement – cela peut concerner deux, voire trois convois.

Pour assurer cette protection sur V1 côté poste I, un disque rouge dit "signal avancé" sur mât Bataille est suffisant. Lorsque ce dernier est en position de fermeture, il commande automatiquement l'arrêt devant LPD (poteau limite de protection du disque). Le départ du train sur ordre du Poste I s'effectuera manuellement par acquittement d'un bouton poussoir. La reprise de vitesse se fera soit automatiquement, soit manuellement à l'aide de l'alimentation de référence si l'on désire effectuer une marche à vue par exemple. On notera que le LPD n'assure pas la protection d'un train avant son entrée en gare – ce qui est le cas général – pour les simples raisons que, d'une part, il est seul à circuler et que, d'autre part, les manœuvres à contre-sens sur VP sont interdites.

Enfin, signalons que le disque avancé est fictif à cause de la présence d'un tunnel qui ne le rend pas visible depuis le poste de commande. Le levier enclenché, par contre, est bien présent. Il est également prévu un signal lumineux sur pupitre, voire éventuellement un enclenchement électrique afin d'éviter la fermeture du disque alors qu'un convoi est engagé en "approche".

Pour la voie 2, côté poste II, le disque rouge est suivi d'un carré du fait de la présence du cisaillement (implantation que l'on rencontrait assez fréquemment même si le carré n'était pas



absolument nécessaire). Après un arrêt au carré, c'est l'ouverture de ce dernier qui donne l'ordre de redémarrage du convoi, soit en mode automatique, soit en commande manuelle depuis le pupitre. Les autres signaux, quant à eux, n'ont aucune influence sur les circulations : c'est au mécanicien de les respecter. Ceci est un choix, pour me donner l'illusion de conduire mes propres machines.

- Voie unique

La protection de l'entrée en gare est assurée par un carré Est à cible rectangulaire avec des pétards* (quoique ces derniers se déplacent avec la rotation de la cible, ils ne sont pas opérationnels... mais, qui sait ?). Ce signal n'est pas précédé d'un annonciateur – comme ce devrait être le cas – car cette fausse ligne n'est qu'un tiroir de 3 mètres de long. Bien entendu, l'arrêt s'effectue manuellement.

- Signaux de la gare

La majorité des cibles de ces appareils sont montées sur mât Bataille très usité au P.L.M. et également au Midi. Au P.L.M., ces mâts recevaient les disques rouges, jaunes, verts, bleus (les "grands") et le damier carré rouge. Pour les refoulements, ce sont les disques bleus sur petit mât trépied qui ont été retenus.

Pour les refoulements, seuls sont autorisés sur présentation de la cocarde ou du feu bleu la nuit, pour le Poste I : V2 vers V1 et V2 vers V3. Le refoulement V2 vers V2 est une manœuvre exceptionnelle exécutée au drapeau par le Chef de Sécurité ou le chef du Poste i. Il en est de même pour le Poste II avec, par contre, trois refoulements au petit bleu : V1 vers V2, V3 ou PV, plus la manœuvre sur signal à main. Ce petit disque existe en kit chez **Interfer**. C'est le même modèle qui a été utilisé par Henri **Cibert** pour le positionnement de sa TJD présentée en 4^{ème} de couverture du n° 97.

* Contrairement à l'Ouest qui possédait ce carré presque à l'identique (à la forme de la lanterne près et du levier de rappel du contrepoids), l'Est n'utilisait pas de pétards talonnables sur voie unique et ce, avant 1920, semble-t-il (?).

Ci-contre : levier de rappel à contrepoids.

Revenons à cette manœuvre spéciale car très rarement utilisée et vous comprendrez pourquoi l'affaire n'a pas été ébruitée ! Lors de la venue, à titre d'essais, d'une Pacific étrangère – la H 729, en l'occurrence – une avarie soudaine nous a contraints à faire appel à la réserve. Ce jour là, c'était la H 8 ex P.L.M. qui était concernée. Lors de son arrivée pour mise en tête de la rame (donr D.B. n'a pas publié la photo), les responsables des essais de la Compagnie voisine ont refusé la poursuite de la mission car, à leur avis, cette machine ne présentait pas les caractéristiques suffisantes de puissance. Par un heureux hasard, la 240-P-15 arrivait en tête d'un train sur voie adjacente. Comme nos voisins sont des gens hargneux, la vue d'une Chapelon d'un autre réseau les a rendus plus revanchards que jamais. Il a donc fallu se résoudre à déteiler la Mastodon, la préparer à la hâte et effectuer la mise en tête afin de poursuivre les essais en ligne dont les résultats n'ont toujours pas été officialisés, tout comme les origines de l'avarie survenue sur la 729.

C'est donc une affaire à suivre !

Enfin, pour ce qui est des signaux de gare, certaines cibles ont trouvé refuge sur des potences pour des raisons d'implantation.

(à suivre)

Ci-contre : Ligne Vichy - Le Puy PUY-GUILLAUME, 1956

Disque avancé à éclairage au pétrole sur mât PL2.

Devant le signal : la niche à lanterne et, juste à l'arrière, la boîte à piles. On notera le "croco" P.L.M. symétrique situé au droit du signal. Les jalons d'alignement sont de simples rondins plantés en sol. Pour la voie P.L.M., se rapprocher de Proto 43,5 et, pour les poteaux télégraphiques... rue Villebois-Mareuil.

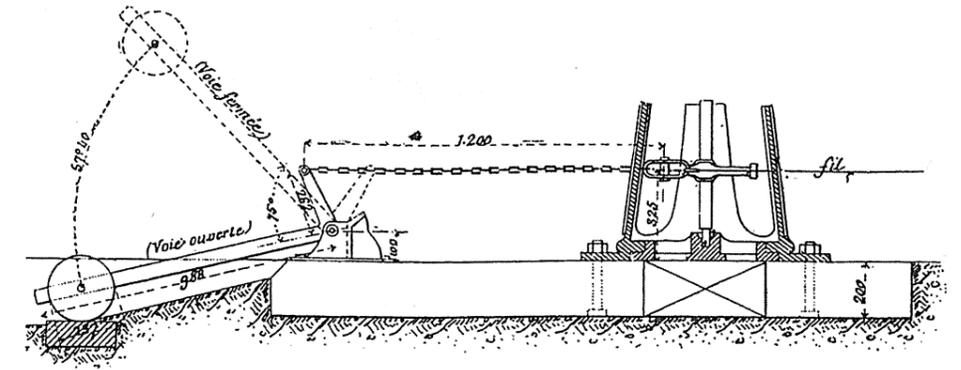
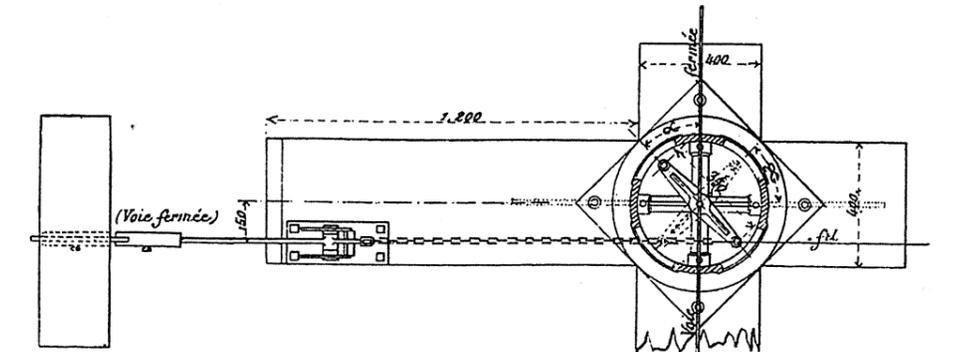


Fig. 877.

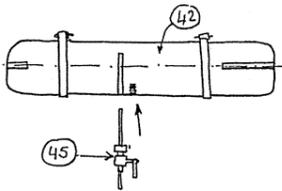


La 141-R-568 Semblat en finition laiton et bronze de Gilbert Gaussorgues

Suite des n° 104, 106 et 107

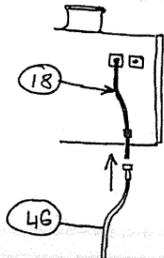
Purgeur du réservoir d'air comprimé 45

- Emboîter dans le trou arrière, sous le réservoir à air principal 42.



Purge réchauffeur 46

- Emboîter la tuyauterie de prolongation sur 18.

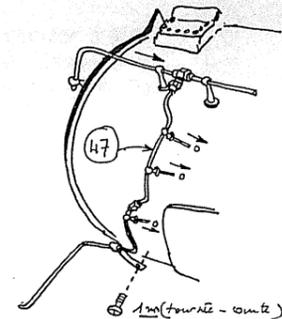


Installation de la ligne électrique AV - gauche 47

- Enfiler le haut de 47 dans la rambarde entre les 2 supports avant.

- Emboîter les 3 supports dans les trous respectifs de la boîte à fumée.

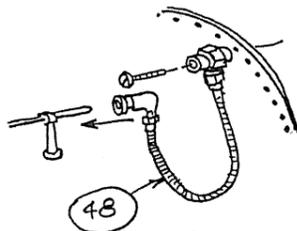
- Visser la patte inférieure sous la boîte à fumée (vis de 1,0 mm).



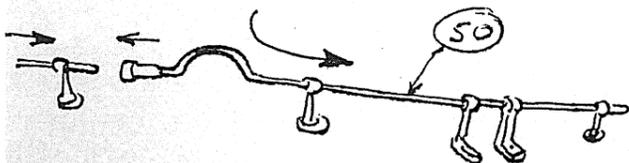
Montage de la liaison électrique à l'extrémité de la rambarde gauche 48

- Visser la partie supérieure (vis de 1,0 mm tournée) sur l'avant de la cabine.

- Enfiler l'autre extrémité sur l'arrière de la rambarde (le système se fixe par élasticité).



Montage de la rambarde gauche 50

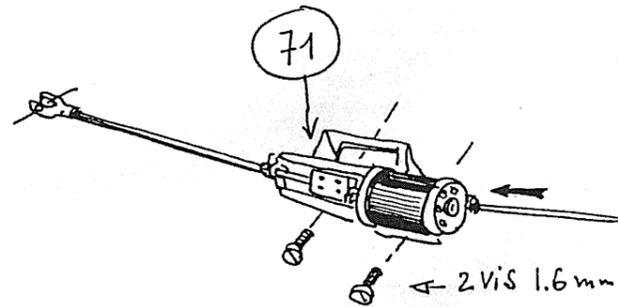


En 2 parties. Glisser la partie avant par l'avant et la partie arrière par le milieu 50.

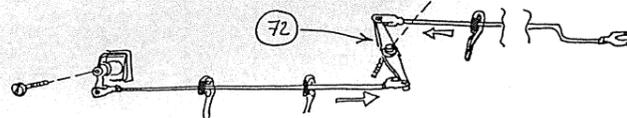
- Emboîter les deux parties.

Montage inverseur de marche 71

- Montage par vis de 1,6 mm.
- Enfiler la tige de commande dans la cabine et le support prévu sur les côtés du foyer.

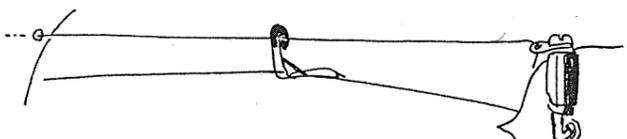


Commande de régulateur 72 côté gauche

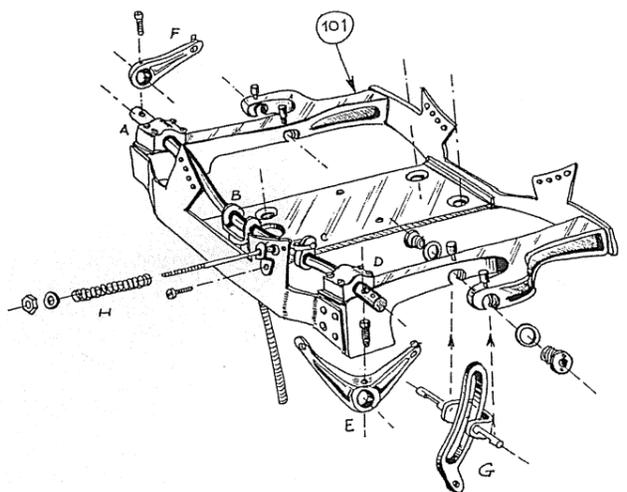


- Fixer la partie centrale par la vis inox de 1,0 mm.
- Emboîter les 2 tiges de commande, après passage dans les supports.
- Visser la commande sur la boîte à fumée (vis de 1,0 mm).
- L'autre extrémité est fixée sur la poignée de commande à l'intérieur de l'abri.

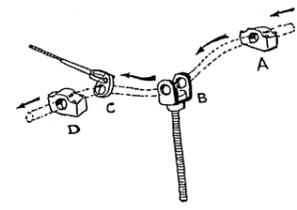
Commande de sifflet - côté droit



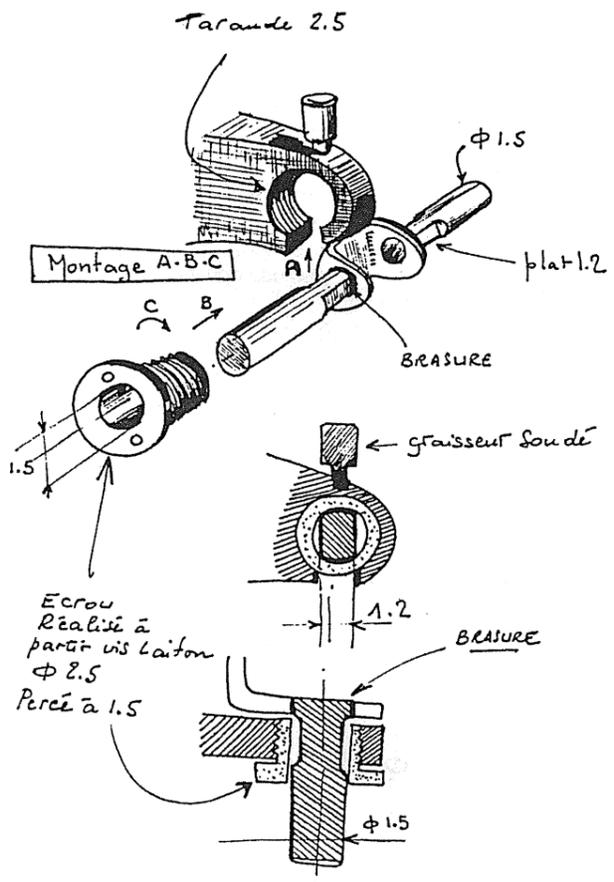
1 - Montage du support de distribution 101



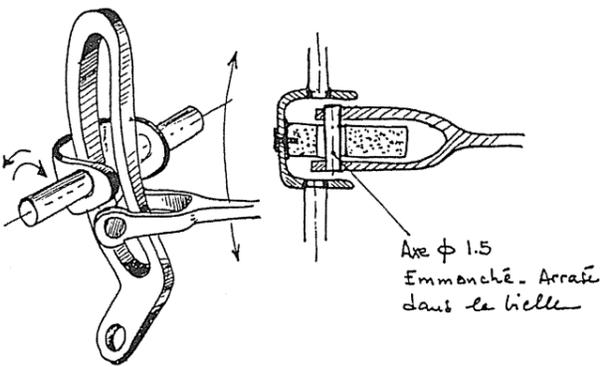
- Sur le support de distribution 101, monter l'arbre de relevage centré au travers des paliers A et D, tout en enfilant les pièces B et C.



- Monter les 2 leviers de relevage E, F aux extrémités de l'arbre cintré au moyen de deux vis de 1,0 mm inox à têtes fraisées.

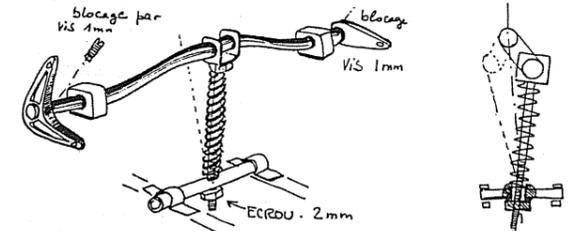


- Monter les deux coulisses G avec les paliers vissés avant et arrière. Intercaler les rondelles.
- S'assurer du libre débattement de la coulisse (pas de frottements).
- Monter le ressort H avec rondelle et écrou de 1,0 mm.



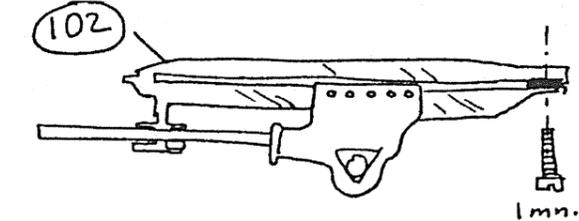
2 - Montage sur le châssis 100

- Monter l'ensemble support de distribution 101 sur le châssis 100 avec 4 vis tête fraisée BTR de 2 mm.
- Enfiler la tige du système d'inversion de marche avec son ressort dans la traverse cylindrique percée et visser un écrou de 2 mm par le dessous.
- Bloquer modérément pour avoir un débattement des leviers correspondant à la position haute et à la position basse.



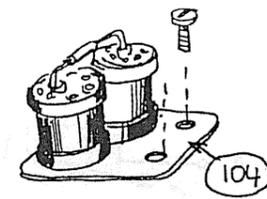
3 - Montage des tiges de pistons

- Fixer sous 101 les glissières munies des crosses et des tiges de pistons (vis inox 1 mm longue) 102 - gauches et droites - le piston doit coulisser librement.



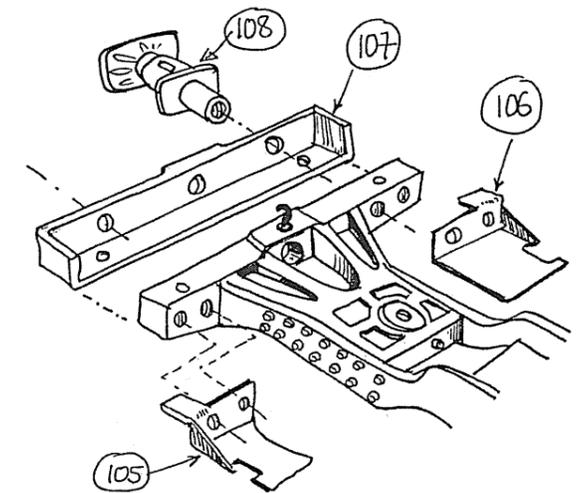
4 - Montage des cylindres de frein.

- Par deux vis 1,6 mm en laiton.



5 - Montage de la traverse - tablier avant

- Monter les pièces 105 et 106 par vis BTR de 2 mm vissées dans les tampons 108 à travers la traverses avant 107.
- Les pièces 105 et 106 sont ensuite fixées par deux vis BTR supplémentaires.



6 - Fixation du tablier avant 109

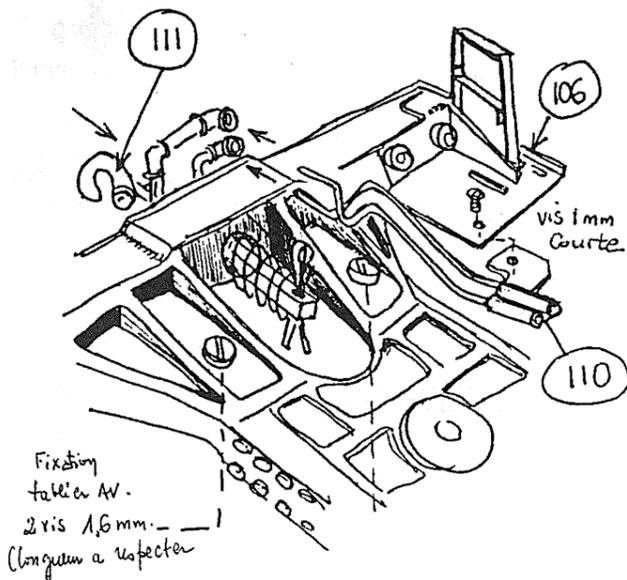
- Par deux vis de 1,6 mm sous la traverse avant. Emboîter le tube de compresseur dans le bloc cylindres.

7 - Montage des canalisations de freins 110

- Enfiler les extrémités des canalisations de la pièce 110 dans les tubulures de la traverse avant 107 et visser l'embase sur 106 par vis de 1 mm (très courte).

8 - Montage du crochet d'attelage 111

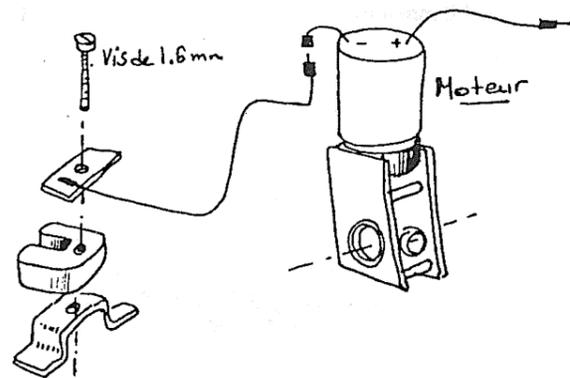
- Par ressort et goupille.



9 - Montage des sorties de sablières 112

- Par vis inox sur le châssis 100. Attention aux montages gauches - droits. (Ne pas bloquer car il faudra dévisser au moment du montage des roues).

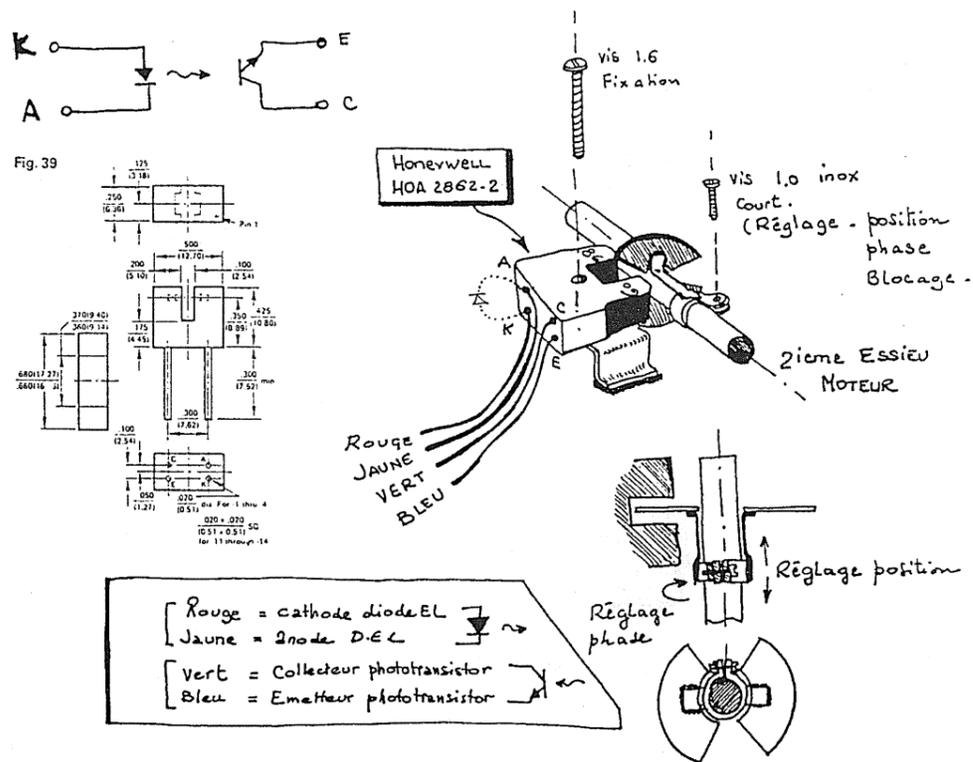
10 - Montage de la fouche E. O.



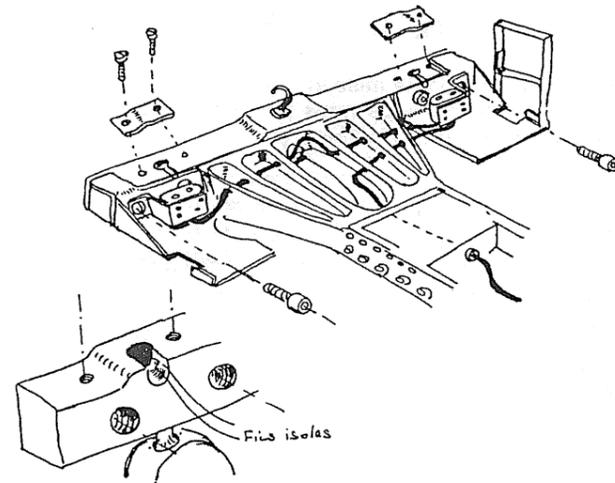
11 - Montage de l'éclairage avant

- Les ampoules utilisées sont des 5 volts - 30 mA montées en série sur des bornes câblées dans la traverse avant (sous le tablier avant).

- Le câblage vient de l'intérieur de la chaudière après l'éclairage de l'abri, passe entre les longerons du châssis dans les boucles brides fixées à l'intérieur du châssis 101 et débouche dans la traverse avant (tel le schéma).



141-R-568 Synchro Bruiteur Vapeur



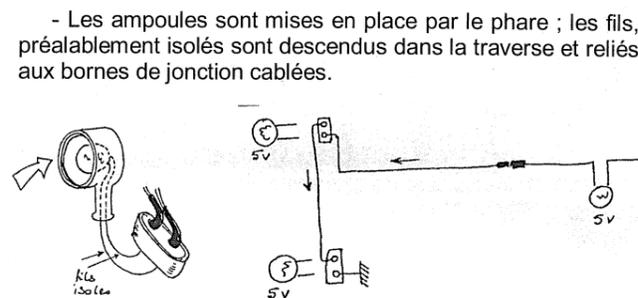
(extrémités des glissières et tiges des pistons).
- Vérifier le bon coulisement des pistons et des crosses sur les glissières.

13 - Montage du réservoir d'air secondaire 130

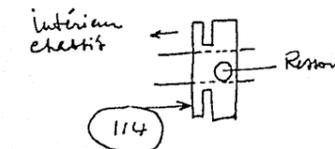
- Par deux vis de 1 mm.

14 - Montage des roues 113

- Glisser les boîtes d'essieux dans les deux rainures du châssis avec les ressorts de suspension. ATTENTION : certaines vis des sorties de sablières doivent être dévissées.
- Mettre les boîtes d'essieux (paliers) sur l'emplacement de l'essieu moteur 114.



- Les ampoules sont mises en place par le phare ; les fils, préalablement isolés sont descendus dans la traverse et reliés aux bornes de jonction câblées.



15 - Fermeture du châssis

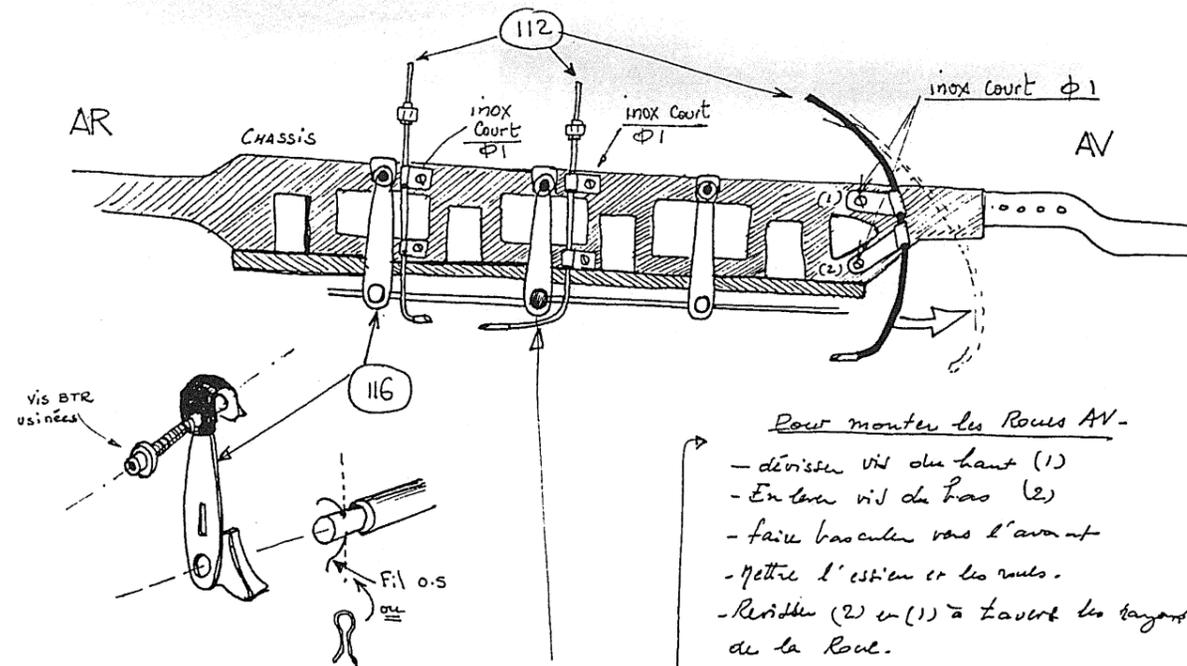
- Fixer la plaque 115 de fermeture du châssis par 3 vis BTR de 2,5 mm

16 - Montage des supports de frein 116

- Montage des supports de frein 116 par vis BTR usinées. Respecter gauche/droite et numéros d'ordre 1 - 2 - 3 - 4.

12 - Montage du bloc cylindres 103

- Poser le bloc cylindre 103 en enfilant dans les logements correspondants les parties correspondantes de 102



Pour monter les Roues AV -

- dévisser vis du haut (1)
- Enlever vis du bas (2)
- faire basculer vers l'avant
- mettre l'essieu et les roues.
- Revisser (2) en (1) à l'avant des rayons de la roue.

Même chose
Pour monter la
timonerie de freins

141-R-568 - Conduites Sablières - Timonerie de freins

EXPOMETRIQUE 2005 R. Sabiron, D. Berthélemy

Nous étions, naguère, les premiers à parler d'Expométrie, au prix parfois d'une mise en page précipitée. Les dates maintenant retenues font que nous sommes bons derniers, et, dans l'affaire, nous nous permettons une vue plus subjective... avec une moindre crainte d'éventuels oublis... Nous ne disposons d'ailleurs pas encore de toutes les photos, et il y aura sans doute un article complémentaire. D.B.

Le Dôme des Fous

N'allez pas supposer que l'on a des doutes sur votre santé mentale ! Mais je me suis fait traiter, et plusieurs fois, de fou par Henri Cibert (à cause de ma Chapelon), ce qui m'a fait penser :

a) qu'en ce cas, je n'étais pas le seul ;
b) au surnom de "Vallée des Fous" donné à Port la Forêt (il s'agit ici du monde des voileux...) d'où le titre !

Et puis "dans toutes les civilisations antiques, l'on a considéré la folie comme un phénomène d'origine sacrée..." (F.Murr, Le Génie des Alpes, T.4, p.34). Alors...

Commençons donc par **Henri Cibert** et sa bande : je ne vois pas en quoi sa voie à l'échelle est moins folle que ma machine. Avez vous vu la nouvelle création en **Proto 43,5** ? Un cœur moulé tg 0,11, avec toutes les inscriptions ! parfaitement utilisable en voie de 32. Si je n'arrive pas à faire passer ma dernière aiguille à construire de tg 0,13 à tg 0,11, je reproduirai un cœur assemblé bien usagé, et je placerai le cœur de remplacement bien en vue, en bordure des voies ! Et je vous rappelle que Bernard Fieyre vous a donné dans H. d'O toutes les indications nécessaires pour construire l'appareil dans lequel vous incorporerez la petite merveille. Le modèle maître est dû à **Michel Vicare** – vous savez, l'homme de la 050-TQ en I – dont vous pourrez, à l'occasion, connaître la date de naissance (regardez bien la photo ci-contre, avec une loupe !)

Alcootest (I)

Et cette 050-TQ, ce n'est pas une affaire de fou, peut-être ? S'adjoignait cette année au prototype, qui progresse doucement, trois châssis de wagons OCEM de la même veine. A part ça, on ne s'embêtait pas au stand de Michel, vu qu'on y dégustait du Saint Emilion, dans des verres à pied bien entendu.

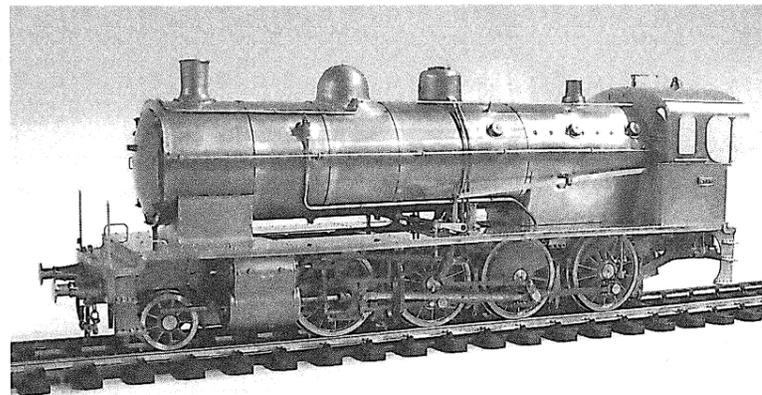
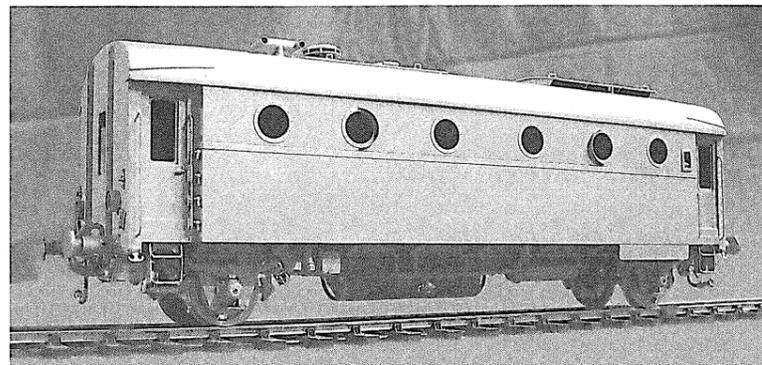
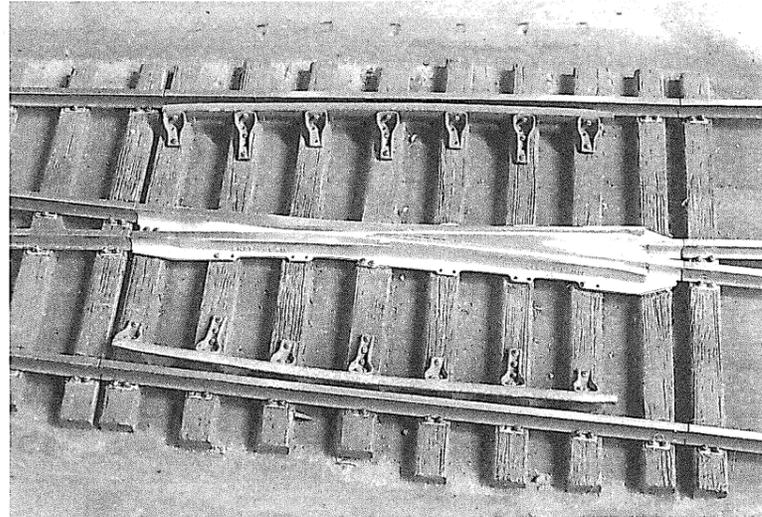
Et, de l'autre côté de l'allée, **Georges Laurent** et **Roger Planté** fêtaient leur retraite à coup de champagne (merci Messieurs !).

Bref, si la maréchaussée lit H. d'O, on est bons, l'an prochain, pour un contrôle d'alcoolémie entre le Grand Dôme et le Campanile voisin...

Voisins zet voisines...

Madame la Directrice n'avait pas pu venir cette année (en était-elle vraiment fâchée ?). Pour me consoler de son absence, ces messieurs du Gemme m'avaient gentiment placé entre les **Jarry** et les **Ragot** : on ne pouvait rêver meilleure compagnie. J'ai eu le plaisir de faire la connaissance de la sœur et du beau-frère de Jean-Claude : ce dernier restaure et collectionne de très anciennes voitures : superbe et très impressionnant ! Mais, selon les Cibert-critères, il est tout aussi fou que nous autres !

Côté trains, à ma gauche, quelques merveilles, dont un fourgon-chaudière au dessus de tout soupçon, dont la conception initiale est due à Philippe Gutelle et dont le bleu sera assorti à la 67000 LEMACO, s'il vous plaît ; à ma droite une déjà mythique 140-C presque terminée (si, si !).



Alcootest (II)

Bernard Fieyre était venu avec un de ses célèbres wagons "Transfesa" (hum...) à double écartement : 32 et 33 bien sûr. Une citerne à vin, comme par hasard... en voilà un que le n° de décembre de Voies Ferrées fait jubiler !

Pour la décoration et les inscriptions, Bernard Fieyre s'adresse à la maison Jarry... qui peut bien sûr en faire autant pour quiconque en fera la demande !

Des R à la pelle (non, il ne s'agit pas de chauffe !)

Chez Lemaco, des projets de 140-C - en HO pour le moment - et de 141-R - en I pour le moment. Et une autre 141-R prévue chez Kiss, un fabricant allemand réputé.

Des pelles à la pelle... (cette fois, si !)

J'ai eu la surprise de voir arriver sur mon stand une pochette contenant des outils à feu bien de chez nous...en provenance de **Sanspareil.ICS**... à qui l'on avait communiqué – à mon insu ! - les plans parus naguère dans H. d'O. Ce qui m'a fait bien plaisir, pour une fois que ce qu'on publie sert à quelque chose. Les mêmes existent aussi en I. (Photo dans le prochain n°.)

Pur Colombie... (encore de la chauffe !)

Quand ils n'étaient pas dominés par ceux des frites – au grand dam d'Anny Ragot – on percevait distinctement des relents de "vapeur et d'huile chaude" (selon la formule traditionnelle)... Ils provenaient de quelques modèles en vapeur vive, et en particulier d'une Decauville en II, que vous pouvez d'ailleurs acquérir en kit, télécommandée et chauffée au charbon (pas au café, quoique...). Nous avons eu une savante discussion avec son auteur sur les problèmes de chauffe, graissage etc...

L'Empereur ?

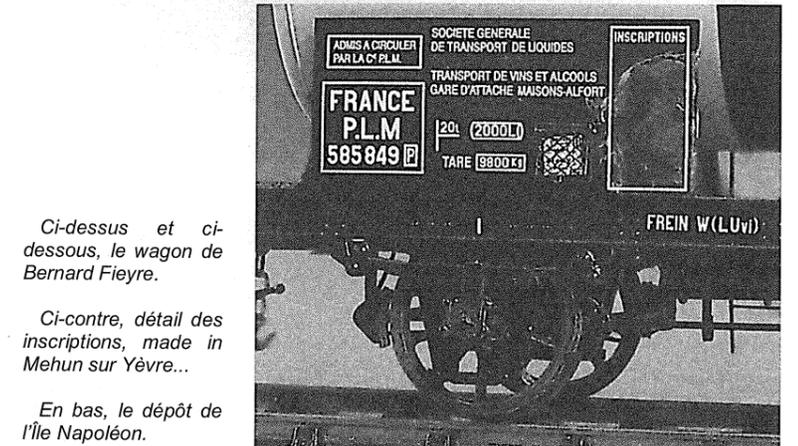
Faut-il décerner ce titre à **Michel Hugon**, pour son dépôt de l'Île Napoléon ? Le public s'y agglutinait, tels les touristes japonais devant la Joconde. Rodolphe a quand même pu prendre quelques photos, aux heures creuses...

Et le CZH, alors ?

Quand des ferrovipathes se rencontrent, ils parlent train, des heures durant, s'ils en ont le loisir – vous en savez quelque chose, non ? Quand des voileux se rencontrent, ils causent bien entendu de bateau. Mais quand deux membres du CZH se rencontrent, de quoi parlent-ils donc ? à moins qu'ils ne se taisent, comme l'âne de Buridan ? On ne vous le révélera pas...

Nous n'avons malheureusement intronisé personne cette année... bien que Georges Laurent arborât une casquette d'allure fort marine. Bien essayé...

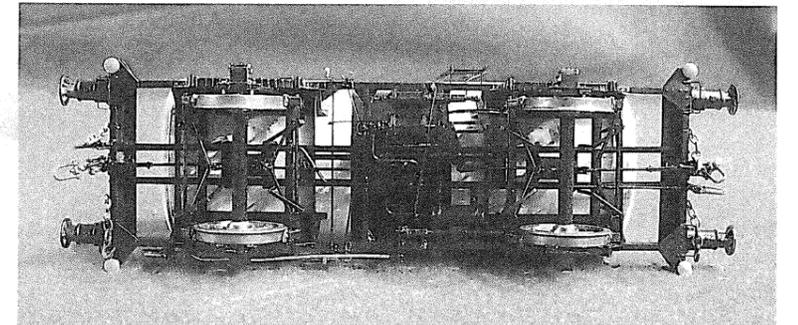
(Pour les nouveaux venus, le CZH (Cercle du Zéro Hydrographique) regroupe les zéroistes marins (ou les marins zéroistes). C'est la seule condition, mais elle n'admet ni exception, ni passe droit. D'ailleurs, l'appartenance audit cercle n'apporte strictement rien non plus. On peut faire acte de candidature auprès de la rédaction, la surpopulation ne nous guettant pas encore...

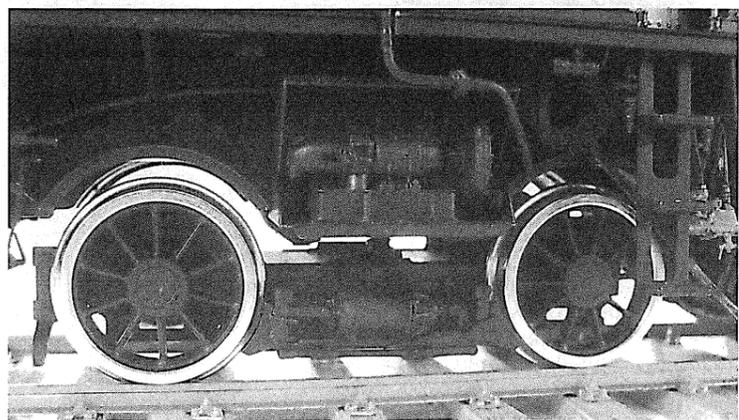
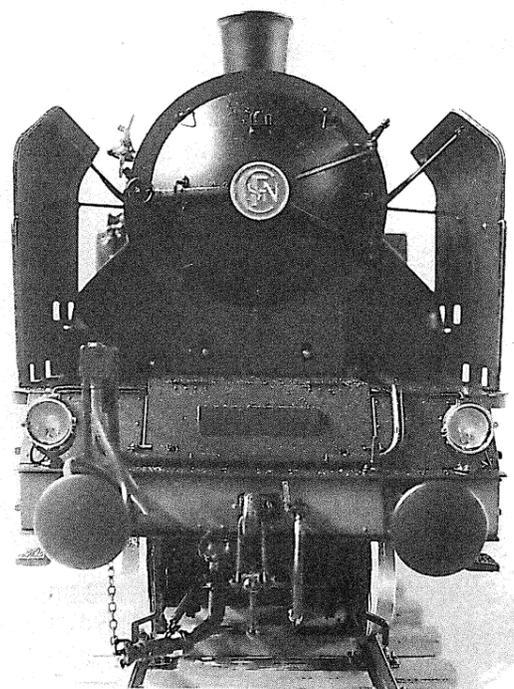
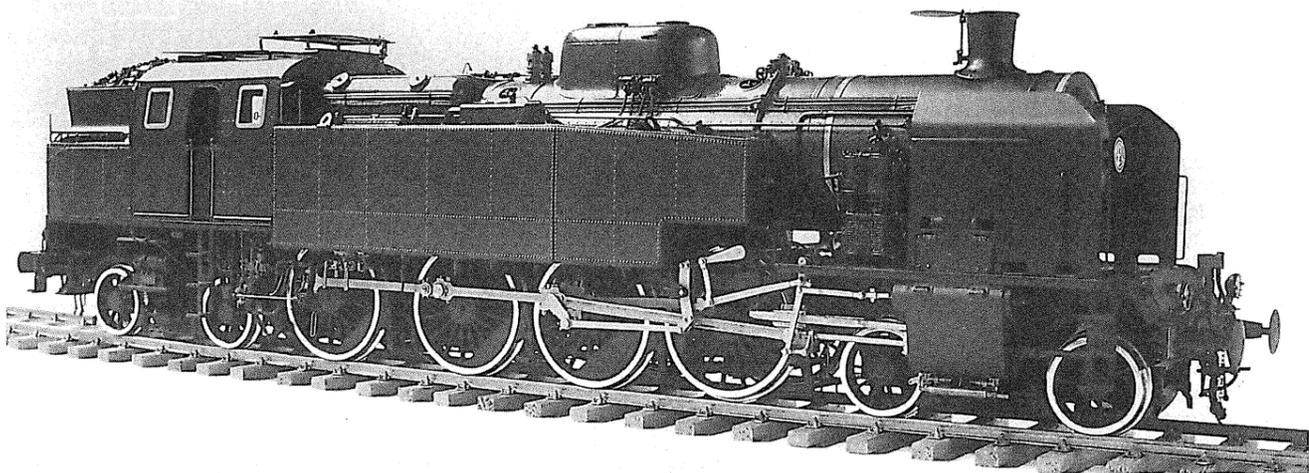
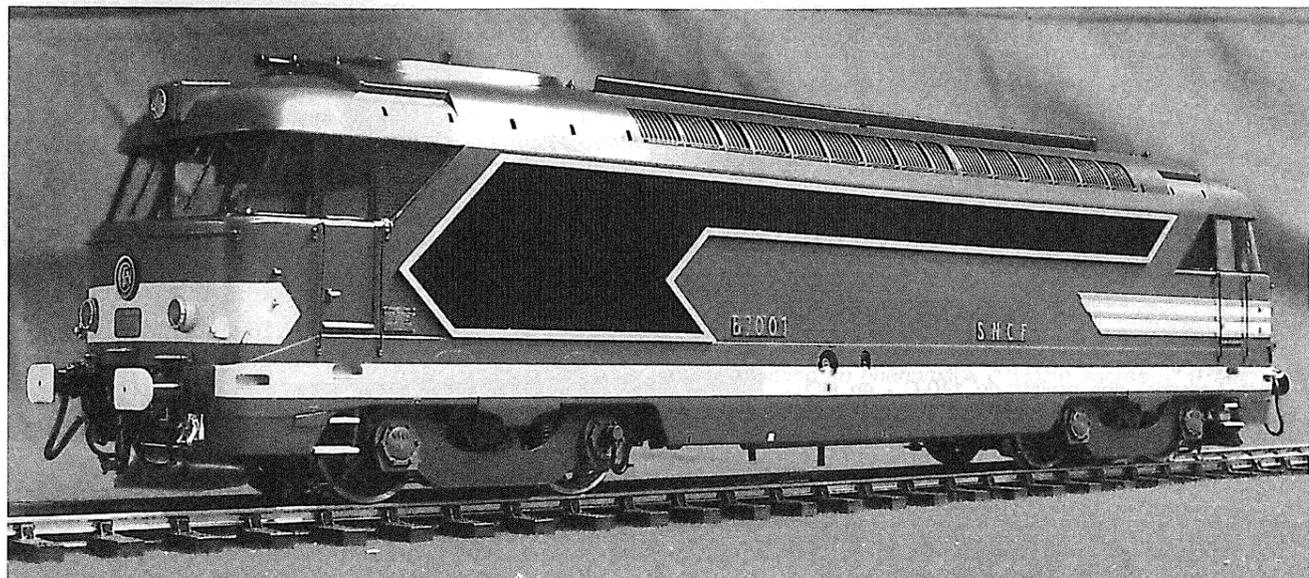


Ci-dessus et ci-dessous, le wagon de Bernard Fieyre.

Ci-contre, détail des inscriptions, made in Mehun sur Yèvre...

En bas, le dépôt de l'Île Napoléon.

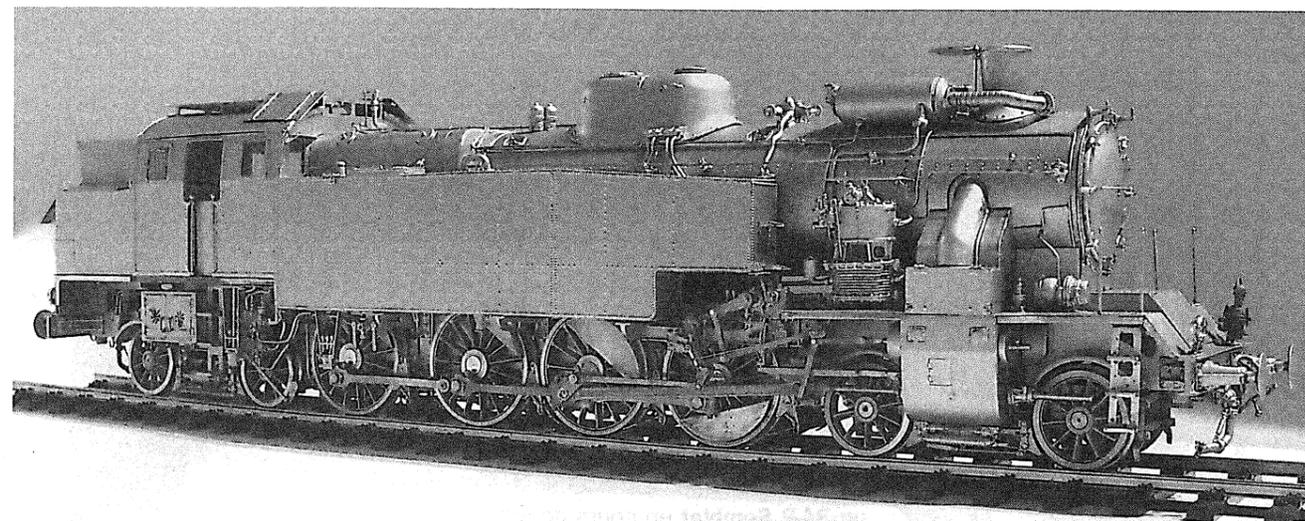




En haut : le 67001 Lemaco.

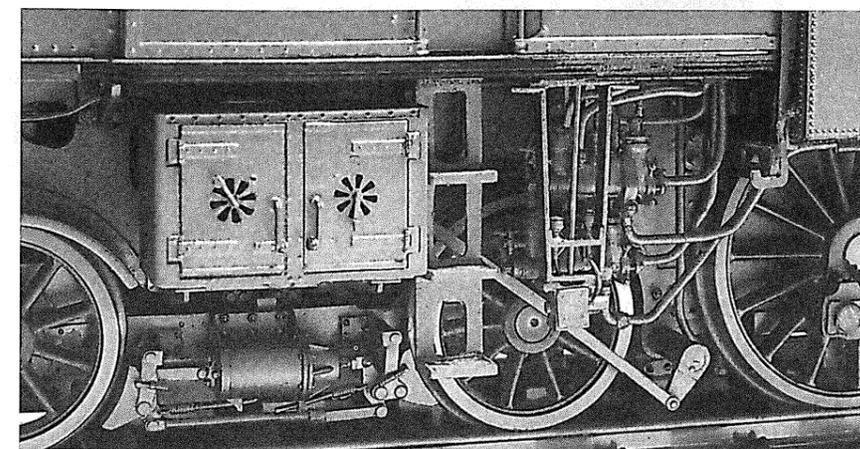
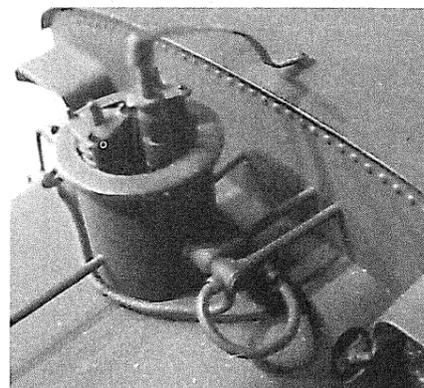
Ci-dessus : Le maître Lombardi nous présentait cette année la version Nord de sa 242 P.L.M. On admire, comme d'habitude... Rappelons que cette machine est aussi disponible en kit (si tout n'est pas déjà vendu).

Mais la 242-TC AMJL (page suivante) n'a pas à rougir de la comparaison, même si elle n'est pas dans un état aussi avancé...



On vous a dit que, cette année, on prenait quelques libertés...

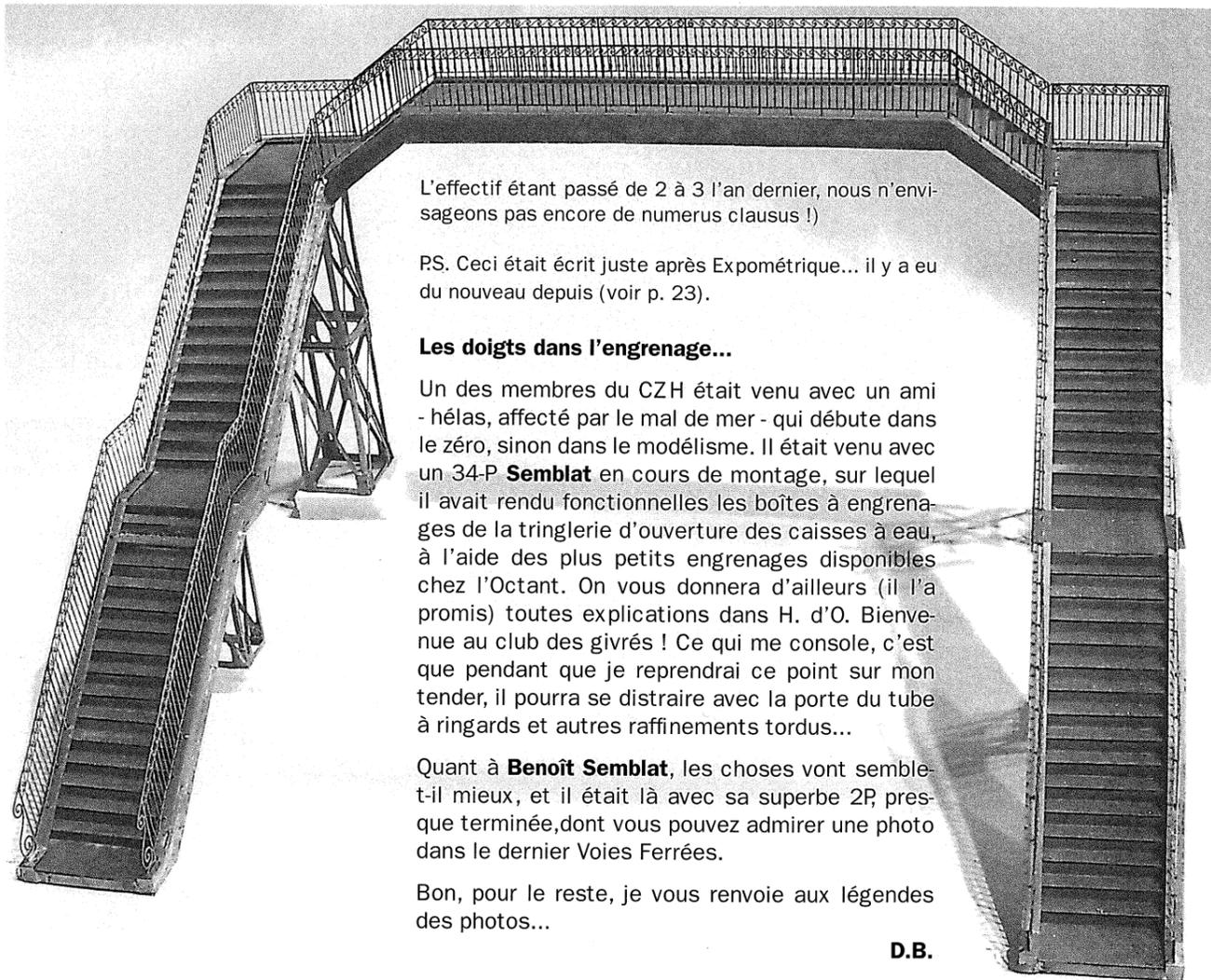
Alors, je prends celle de présenter côte-à-côte le 67000 et les deux impressionnantes 242-T avec un modèle d'amateur, qui pourrait aussi bien figurer dans notre "Coin des chefs-



d'œuvre"), la 130-B Est de Jean-Pierre Bout sur châssis Jean Florin, elle aussi apparue un moment sur notre stand au Gemme...

Du modèle tout monté à la construction amateur, en passant par le kit, partout la grande qualité est au rendez-vous... de quoi se réjouir, non ?





L'effectif étant passé de 2 à 3 l'an dernier, nous n'envi- sageons pas encore de numerus clausus !)

PS. Ceci était écrit juste après Expométrieque... il y a eu du nouveau depuis (voir p. 23).

Les doigts dans l'engrenage...

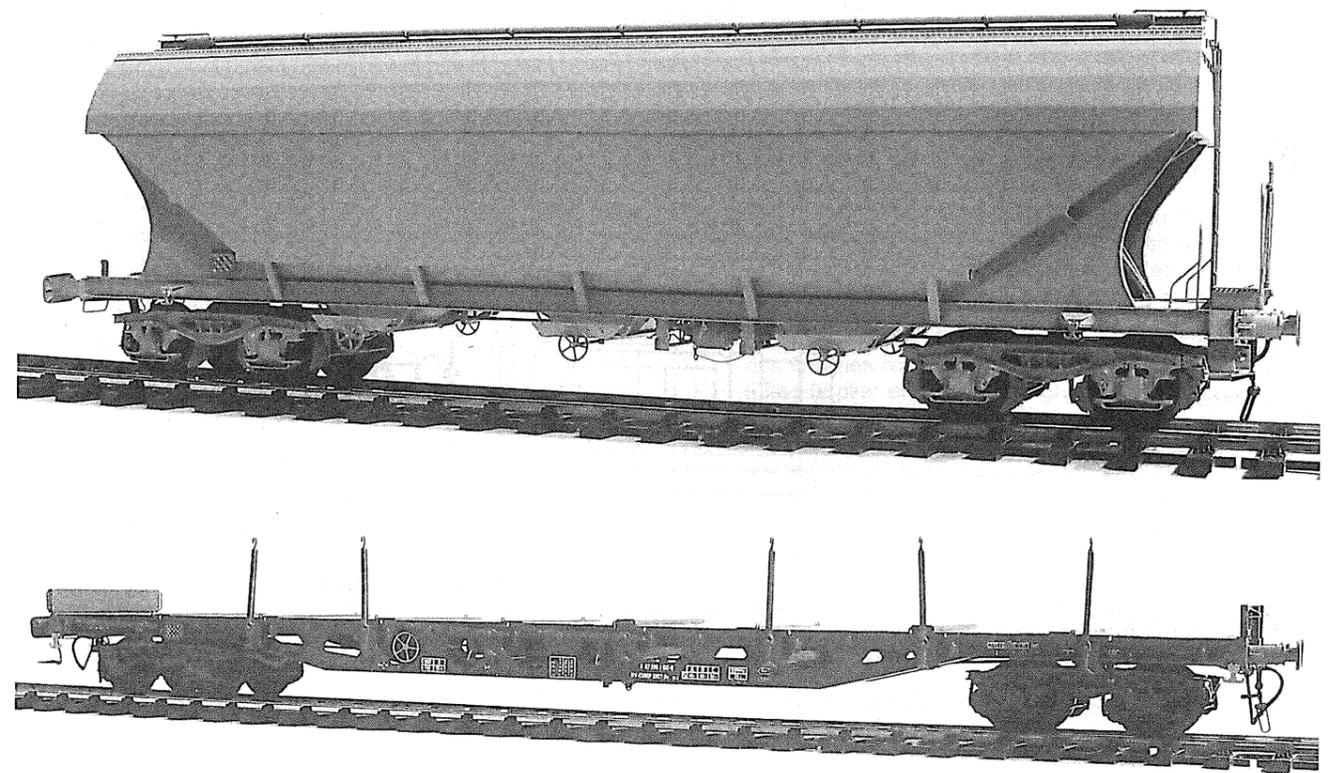
Un des membres du CZH était venu avec un ami - hélas, affecté par le mal de mer - qui débute dans le zéro, sinon dans le modélisme. Il était venu avec un 34-P **Semblat** en cours de montage, sur lequel il avait rendu fonctionnelles les boîtes à engrenages de la tringlerie d'ouverture des caisses à eau, à l'aide des plus petits engrenages disponibles chez l'Octant. On vous donnera d'ailleurs (il l'a promis) toutes explications dans H. d'O. Bienvenue au club des givrés ! Ce qui me console, c'est que pendant que je reprendrai ce point sur mon tender, il pourra se distraire avec la porte du tube à ringards et autres raffinements tordus...

Quant à **Benoît Semblat**, les choses vont sembler- il mieux, et il était là avec sa superbe 2P, presque terminée, dont vous pouvez admirer une photo dans le dernier Voies Ferrées.

Bon, pour le reste, je vous renvoie aux légendes des photos...

D.B.

Ci-dessus, vous avez reconnu, je pense, la passerelle ABE (Atelier Belle Epoque)...
Ci-dessous, le 63000 JCR en livrée Arzens.



Ci-dessus : **Renzo Dottori** propose quatre wagons modernes ; il y a, en plus, une citerne et un plat (?) à extrémités et ranchers hauts.
En projet, des 2800 en versions d'origine 1^{ère} classe, rouge et crème et vert et crème (Aunis).
Ci-dessous : et nous terminerons ce premier article avec, de nouveau, le dépôt de l'Île Napoléon...



Le Petit Modèle de La Godivelle Daniel Berthélemy

Après un an d'interruption quasi totale et une autre année au ralenti, c'est reparti à vive allure - enfin, pour moi..., depuis Expométrique. Voici donc quelques nouvelles de l'animal, déjà un peu passées : il y a eu de l'évolution depuis ces photos. **Suite des n° 94 à 97 et 102**

L'abri et les soutes à charbon

Cet abri m'a donné du fil à retordre, car il est plus complexe qu'il ne semble au premier abord.

La face avant est en effet interrompue par une partie cylindrique qui maintient hors de l'abri le cache soupapes.

Par ailleurs, les faces latérales et les deux demi-faces avant sont faites d'une première tôle, bordée par un fer plat, et d'une seconde tôle, posée ultérieurement, qui obstrue partiellement les très grandes ouvertures d'origine. tout ceci est complété de nombreux rivets et bordé un peu partout de bandes rivetées. Il reste cependant une immense ouverture à l'arrière, qui permettra de profiter de l'aménagement intérieur de l'abri sans trop de contorsions.

L'abri est légèrement élargi (environ 2 mm) pour compenser l'élargissement au niveau de la distribution. Les caisses à eau et à charbon sont elles-mêmes un peu élargies pour conserver un espace vraisemblable côté chaudière.

J'ai procédé au montage dans l'ordre suivant, après préparation des pièces :

- face arrière et mains montoires ;
- soudure des demi-faces avant aux faces latérales ;
- soudure de l'ensemble sur le tablier : le point délicat est le cintrage de l'arrière des faces latérales au niveau des deux mains courantes.

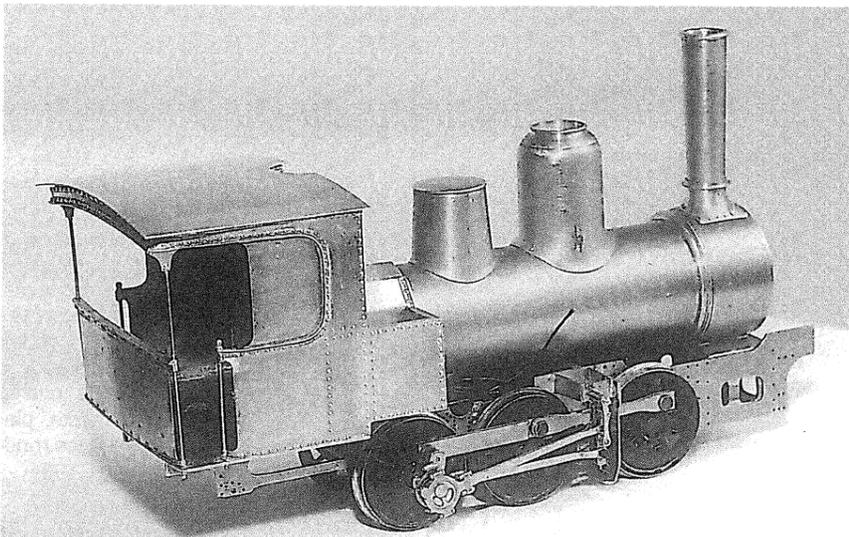
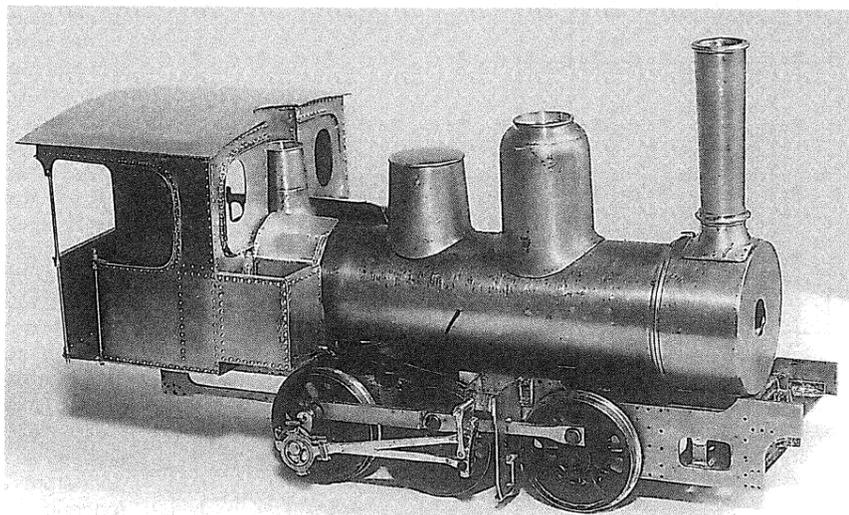
Par ailleurs, les deux gros rivets en haut des montoires avant présentent une difficulté : je n'ai pas voulu percer à 0,6 des tiges de 0,8. J'ai donc utilisé du tube de 1,5, fendu verticalement et percé pour le faire traverser par les deux rivets. Le résultat est reperçé verticalement à 0,8, enfilé autour de la main montoire, et la fente vient encadrer l'extrémité de la tôle.

- confection et pose de la pièce qui supporte l'arrière du toit (deux bandes rivetées et un fer plat, sur 3 mm !);

- pose des petits goussets en haut des montoires AR ;

- confection et ajustage de la partie cylindrique au milieu de la face avant ;

- cintrage et pose du toit ; celui-ci reste amovible - même procédé que Loco-Diffusion sur ses Mallet ; il lui manque deux nervures transversales extérieures, la commande du sifflet et la lanterne, peut-être des gouttières. De plus, il ne semble pas être rectangulaire, mais suivre l'angle formé par le haut des faces latérales. Il faut dire que je n'ai pas de plan détaillé de la partie supérieure de l'abri, et que ceux visibles sur les photos sont passablement déformés par un long usage...



Construction des hottes à charbon

Celles-ci posent quelques problèmes supplémentaires : sur les plans, elles se prolongent à l'intérieur de la cabine, sans que l'on ait d'indication sur leur intersection avec la face avant de celle-ci, ni dans son état d'origine, ni après modification - j'ai fait cette face avant "au pif", en reprenant les dimensions et la forme des hublots sur une 141-TA. J'ai donc percé de façon arbitraire le bas des demi-faces avant (de toute façon, on recouvrira par du charbon), et je vais prolonger les hottes dans la cabine selon le plan initial - il faut bien mettre à l'abri le changement de marche et les autres commandes. On peut présumer des trappes coulissantes - comme sur les susdites 141-TA - à l'arrière des hottes. Ces hottes, à l'extérieur, ont été

munies, selon les machines, de divers prolongements destinés à empêcher le charbon de tomber où il ne fallait pas, voire à augmenter la capacité en combustible, comme sur la 068 de Bordeaux (dessin, d'après photo communiquée par Jean-Pierre Cantet).

J'ai choisi une option voisine de celle présente sur la 052 de Tours.

Les faces avant des hottes ne sont rivetées que dans la partie non cachée par les caisses à eau contiguës.

La face latérale commune de la hotte et de l'abri présentait deux rangées de rivets très proches. Étant donnée la largeur de la tête de la riveteuse, j'ai préféré percer l'une des deux lignes, côté hotte, et poser de vrais rivets. En haut, ceux-ci servent à fixer la cornière supérieure.

Sur les plans, le haut de la hotte, du côté droit, est rétréci côté chaudière. Cela sert à faire passer la barre de relevage, j'ignore si la disposition est la même de l'autre côté. Je l'ai faite ainsi, dans le doute, ce qui permettra au moins de loger sans problème la commande des purgeurs.

La loco qui louche...

Je ne croyais pas si bien dire en

Page précédente, photo du haut : je présume que vous avez vu l'anomalie... Cette situation a bien sûr disparu depuis.

Ci-contre : la hotte de la 030-TC-068, en forme de selle ou de voûte au dessus de la chaudière. Dépôt de Bordeaux St Jean, 1960, d'après photo communiquée par J.-P. Cantet. Et il y a encore d'autres variantes de ces hottes...

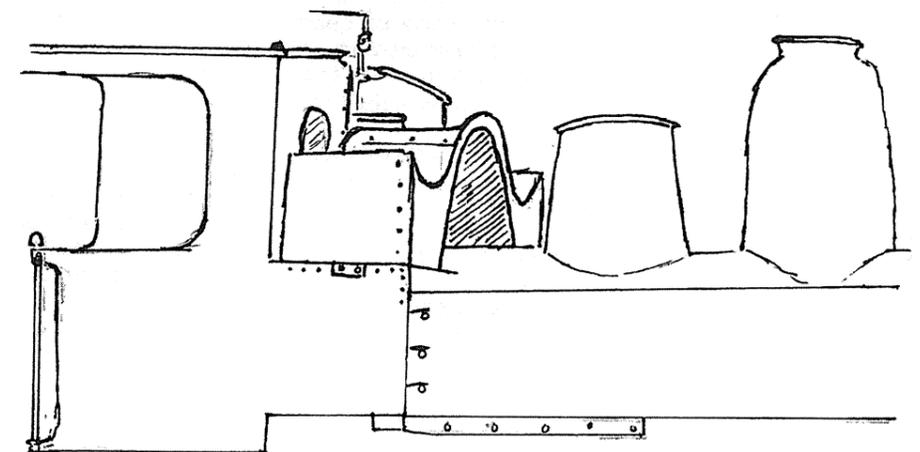
Dans le prochain n°, en principe : traverses, boîte à feu, cendrier et accessoires...

parlant de mon pif, hier ! Il faut croire qu'il n'est pas très fin... Préoccupé par de futurs travaux, je me suis (enfin !) demandé où j'avais bien pu voir de bonnes photos de l'avant de ces machines. Ledit problème résolu - c'est dans "Sur les rails d'autrefois" de G.H. Hesselink, au Cabri, p. 21 - j'ai constaté avec horreur que mes hublots n'étaient pas du tout bien placés ! Donc, démontage précautionneux de la pièce incriminée - une seule à la fois, pour ne pas, en plus, devoir remonter la partie

cylindrique centrale de la face avant - confection de la pièce de remplacement, en la soudant sur l'ancienne qui sert de gabarit.

J'ai profité de cet état éminemment transitoire pour faire une photo, avant d'attaquer l'autre côté. Et pourquoi, me direz-vous, les photos de G.H. Hesselink n'étaient-elles pas dans le dossier de construction ? Parce que notre scanner est en rade...

(à suivre...)



Cercle du Zéro hydrographique

Cher Rédacteur en Chef,

Comme probablement j'avais mal orienté ma règle de Cras, en début 2004, j'ai omis mon réabonnement à Histoire d'O (des voix murmurent que les coups de chats à neuf queues se perdent). Aussi, ayant remis ma règle de Cras dans le bon sens vers le point relevé "Expométrique", j'ai rectifié le cap, réorienté la voile, remis de la toile et souscrit mon abonnement pour 2004 et 2005.

Comme un méchant rocher évité de justesse, il y a quelques années, dans le secteur des Roches Douvres, qui aurait mis à mal mon brave Muscadet dénommé "DIEU AIE" (Dieu aide, en bas latin, cri de guerre de Guillaume le Conquérant à la bataille d'Hastings), j'ai pris la décision en lisant le n° 103 de notre distinguée revue, de présenter ma candidature au Cercle du Zéro Hydrographique, tout en craignant les remarques fielleuses de certains membres du Cercle de Voile de Dennemont, qui, comme le rocher susnommé, pourraient couler la réputation de leur Trésorier en disant : "Tiens, il est à voile et à vapeur" !!!!!!!

Je n'ai pas traversé l'Atlantique à la voile. Plus modestement, en 1946, j'ai commencé à faire de la voile en Angleterre, près de Lowestoff en Mer du Nord, lors d'un camp scout franco-anglais où, à bord d'un cotre prêté par la Royal Navy, j'ai reçu mon premier et heureusement dernier coup de bôme dans la tête, lors d'un virement de bord où les commandements étaient donnés dans une langue que je connaissais mal : j'ai fait des progrès depuis, mais ce n'est pas la perfection.

Par la suite, j'ai fait l'acquisition d'un Vaurien, j'ai été membre pendant de nombreuses années de l'ASCorsaire, ayant possédé un Corsaire dont j'ai gardé un souvenir ému, avant de le remplacer par un Muscadet (pour les profanes, ne pas confondre avec un célèbre breuvage du pays nantais). Mon plus grand regret est de n'avoir pas pu

assister à l'enterrement du très grand architecte naval, mon coreligionnaire, Philippe Harlé, au grand temple de La Rochelle. Amateur de grands crus, au moins pour les appellations de ses bateaux, il était aussi sourd que génial.

Mes connaissances nautiques concernent tout à la fois le rivage normand, la Bretagne Nord et la Bretagne Sud. J'ai rarement navigué en Méditerranée, que je n'aime pas.

Pour revenir sur le plancher des vaches qui regardent passer les trains, par analogie maritime, en évoquant par exemple les marnages de Chausey ou les courants des anglo-normandes ou du Raz Blanchard, je dirai que je suis toujours étonné des courants qui traversent notre hobby, tant dans Histoire d'O que dans le Bulletin du Cercle ou au cours de nos réunions : on trouve les compteurs de rivets, les fanas du tout laiton (je fais des modèles en plastique, je n'ai jamais réussi avec le laiton, mais je suis très admiratif des as), le partisan de la patine et son détracteur... etc...

Pas plus qu'il ne faut pisser au vent, même si on a passé le Cap Horn (ce n'est pas mon cas), il faut admettre que dans la vie, comme en mer, il y a des courants. Il faut certes savoir les prendre, mais il faut aussi les respecter ; c'est un peu la philosophie qu'on souhaite à notre chère revue.

Si vous m'acceptez dans votre modeste confrérie, de quel pourcentage celle-ci va-t-elle s'enrichir ? Car je n'en serai certainement pas le membre le plus digne, mes connaissances maritimes ne sont pas plus élevées que mes connaissances ferroviaires.

Jean-Claude Coillard

De 33,333333... %. Puisque, bien entendu, nous vous accueillons avec joie, après consultation de Madame la Directrice, dont l'impartialité ne peut être mise en cause, puisqu'elle n'est pas membre du Cercle, n'étant pas, elle-même, zéroïste ! Pour les lecteurs non avertis, le texte ci-dessus semblera parfois quelque peu ésotérique. Mais il convient parfois de garder quelque mystère, entre initiés...
D.B.

Retour d'expérience Bernard Guinot

"Plus ça rate, plus on a de chances que ça marche" (Les Shadocks)

Pris d'envie de faire des expériences, j'ai modifié ma 3-131-TA pour qu'elle accepte une alimentation par les deux rails et par pots (le système que j'utilise). à l'occasion, j'ai appliqué d'autres idées. Voici quelques caractéristiques.

a) Pour les essieux moteurs extrêmes : - essieux en fibre de verre, gainée d'acier de chaque côté, scelléments à l'Araldite, - boîtes d'essieux en celoron avec paliers en laiton, - prise de courant par les paliers (pas de palpeurs), - suspension par blocs de néoprène de 5 x 5 x 10 mm au dessus des boîtes d'essieux. Pour les machines, une suspension ferme des essieux qui les guident améliore la tenue de voie. La position interne de la suspension permet tout de même un gauchissement suffisant.)

b) Pour l'essieu moteur central, muni de roulements à billes : - suspension par ressorts à boudin plus souples, - liaison électrique par les bielles seulement.

c) Pour les bissels, pivots virtuels (voir note ci-après).

Après correction de quelques "bugs" électriques, tout cela marche très bien, mais...

Ce qui cause ce "mais", c'est que la machine m'a ramené quelque 40 ans en arrière, quand la circulation à l'extérieur souffrait des piqûres des rails et des roues dues aux étincelles. J'y avais remédié par des bandages en acier et depuis je n'avais eu aucun souci. Pour la 131, chargée à 1,0 kg par essieu, je ne m'attendais pas à cela. La raison est simplement que la machine étant complètement isolée, elle ne bénéficie pas de la prise de courant par l'ensemble du convoi, transmis par les attelages et les tampons. Après mise à la masse, tout est rentré dans l'ordre.

Je ne croyais pas à la contribution des wagons et j'étais persuadé que le 2 rails était aussi satisfaisant que les plots à l'extérieur. Ce n'est pas le cas ! Est-ce la raison pour laquelle il y a si peu de réseaux extérieurs ? Avec mes plots, les trains roulent été comme hiver, le nettoyage consistant souvent à passer un coup de balai pour chasser feuilles, brindilles, fientes...

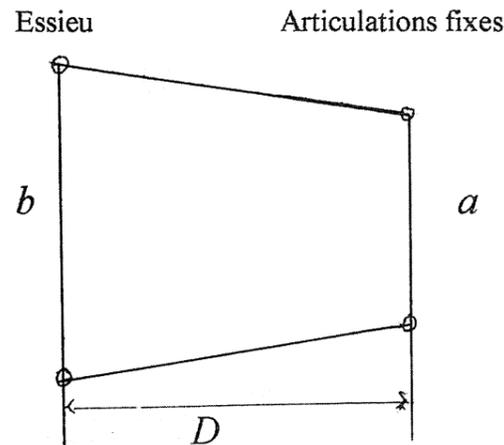
Ci-dessus à droite, le principe du bissel à pivot virtuel. Rappelons que ce dernier n'est pas qu'une astuce de modéliste, mais équipait les 232 de Caso du Nord, à l'arrière. Ceci parce qu'il n'y avait pas la place pour un pivot sous le cendrier. Je n'ai pas osé dire que cette disposition présentait quelq'unconvénient que ce soit. Pour le réseau de Bernard Guinot, voir le n° précédent. D.B.

Toutefois, il est préférable de faire glisser un chiffon appuyé par deux doigts sur les rails avant mise en service : cela donne un roulement plus doux et moins bruyant. Il serait intéressant que ceux qui ont des voies à l'extérieur fassent part en toute sincérité de leur expérience.

Bissel à pivot virtuel

Pour qu'un bissel ne soit pas vicieux, son essieu doit être radial, surtout pas "survireur". Cela conduit à un timon plus long que dans la réalité, à cause des jeux transversaux. Faute de place, j'ai réalisé des bissels à deux bras dont le principe est donné par la figure. Avec les notations de cette figure, la longueur équivalente du timon est, grosso modo, $L = Db/(b-a)$. Il n'est pas nécessaire que les articulations soient à l'aplomb de l'essieu.

Évidemment, tout ce qui précède nous met bien loin de la finesse des modèles que nous présente habituellement Histoire d'O. Mais ceux qui me connaissent savent que j'aime avant tout que les trains roulent sans histoires et avec un minimum d'entretien. Plus que les détails, j'essaie de reproduire la robustesse et la rusticité des trains d'autrefois.



Une affaire de peinture Jean Florin, D.B.

Voici un document que j'ai obtenu voici peu. Peut-être serait-il intéressant d'en passer des extraits dans Histoire d'O, en ce qui concerne par exemple les règles régissant l'emplacement des inscriptions. Bien que cette "notice" semble s'adresser plus spécialement au Sud-Est, je pense - d'autant plus qu'aucune inscription n'y figure - qu'elle est valable pour tous les réseaux.

Quant au reste, la seule idée des polémiques et discussions sans fin que cela risque de soulever m'a fait hésiter à vous le communiquer.

Pour ma part, je pense que les choses pourraient se résumer ainsi : en 1938, au sein de la toute nouvelle SNCF, il est décidé

d'appliquer, pour tous les réseaux, une teinte "vernis noir 901". Puis, en 1945-46 et peut être en raison des difficultés d'approvisionnement en matières premières liées à l'époque d'immédiat après guerre, on passe au vert 306 - cela est corroboré par les souvenirs de Jean Gillot. Et ce vert - vous vous souvenez qu'il est très sombre - laisse à nouveau la place au noir, avec lequel il cohabite longtemps en fonction des stocks dans les dépôts, d'où, sur le Sud-Est, des écrans verts sur une loco noire ou l'inverse, j'en ai déjà parlé. Et Thierry Magrou a fait les mêmes remarques sur les 231-C Nord.

Jean Florin

Le document en question s'intitule "Notice n° 9 sur la peinture des locomotives & tenders". Il est daté d'octobre 1946, mais comporte une "Annexe 5" datée, elle, de mai 1958 - ce qui laisse entendre que le reste du document est valable à cette dernière date.

Nous ne pouvons en reproduire la totalité, c'est très long ; et, quoique pittoresque (c'est le mot !), "l'outillage type d'un peintre travaillant seul" est plutôt éloigné des préoccupations du modéliste moyen. Mais je ne sais pas si je résisterai à l'envie de le passer quand même, un jour, car plus je le lis, plus je le trouve réjouissant, un peu à la manière des anciens catalogues de la Manufacture.

Cette notice est de plus, et c'est ce qui fait une bonne partie de son intérêt, couverte de rectifications manuscrites, non datées, qu'on peut supposer, mais sans certitude, loin de là, postérieures à cette date de 1946.

En voici le début :

Chapitre I, renseignements généraux.

1° Prescriptions générales concernant la peinture.

[En attendant qu'il soit possible de revenir à la teinte vernissée verte, la teinte à adopter pour la peinture de toutes les locomotives et de tous les tenders est la teinte vernissée noire 901] (*biffé et remplacé par :*) La teinte à adopter pour la peinture extérieure des locomotives et tenders est la peinture verte 306.

La couleur à donner aux lettres et chiffres est la teinte jaune avec ombres rouges.

Les inscriptions sur fond rouge ce la traverse avant sont en lettres blanches avec ombres noires.

Les marques et inscriptions sont faites au moyen de décalcomanies.

2° Simplifications récentes des opérations de peinture.

Il a été décidé en 1935 (*on peut donc supposer que cela concerne le P.L.M.*) de supprimer la bande noire prévue antérieurement :

- sur les cornières de bordure des tabliers de locomotives
- sur les cylindres à vapeur
- sur les cylindres à vapeur des compresseurs d'air
- sur le bord inférieur des longerons des tenders.

Étant donné le remplacement de nombreux tuyaux en cuivre par des tuyaux en acier, il y a lieu de peindre en noir toutes les tuyauteries placées sous l'abri (tuyaux en cuivre ou en acier). Les rechapissages et filets sont supprimés.

Chapitre II, entretien de la peinture des locomotives et tenders dans les dépôts

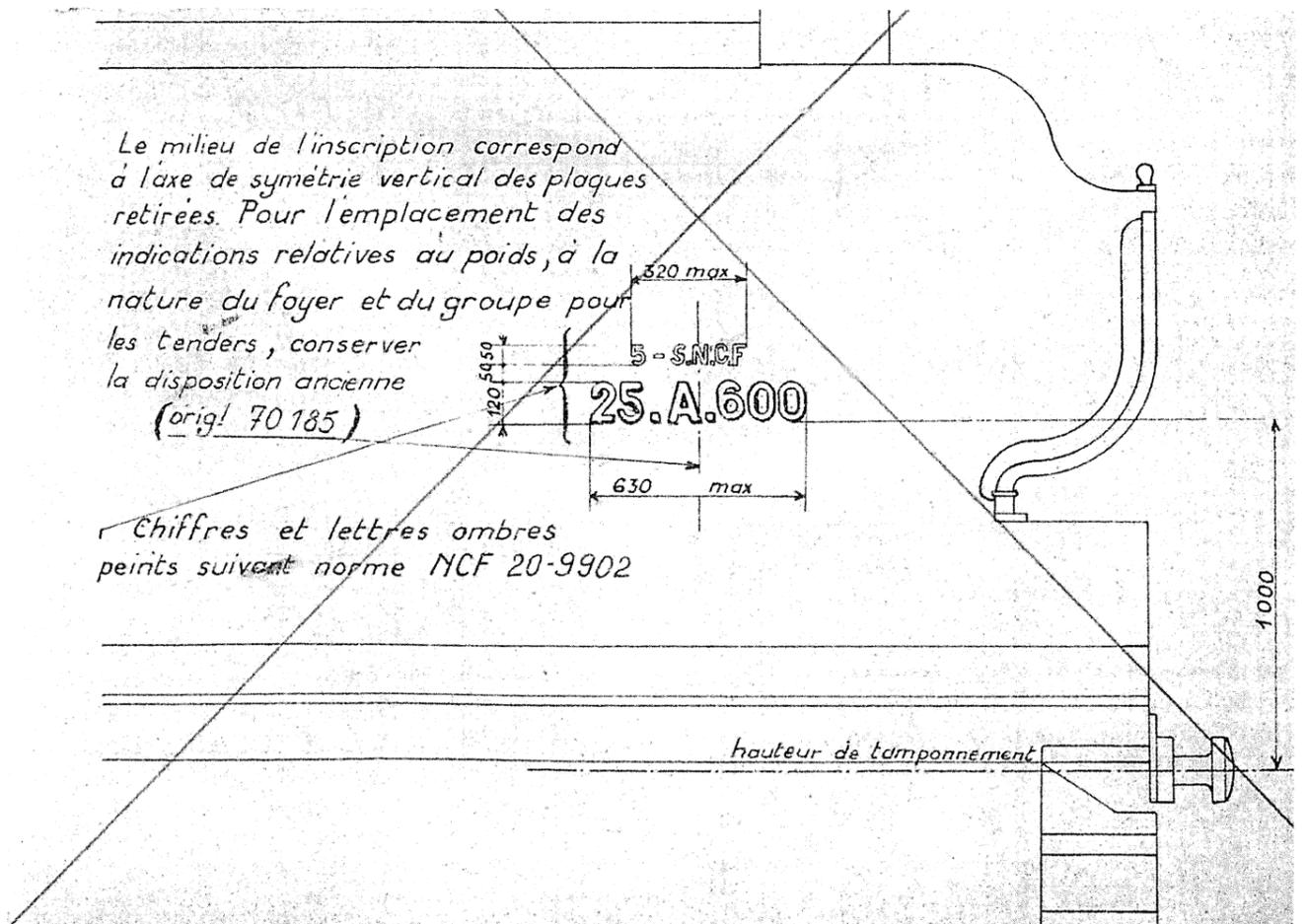
1° Exécution des travaux de peinture.

La peinture des locomotives et tenders est remise en état, en principe, au cours des levages. On doit repeindre à cette occasion, toutes les parties dont la peinture est en mauvais état ou hors d'état de résister jusqu'au levage suivant.

Il n'y a pas lieu de repeindre systématiquement les parties dont la peinture est en bon état ; on se borne à nettoyer la vieille peinture et à faire des retouches locales s'il y a lieu, de manière à éviter toute dépense superflue.

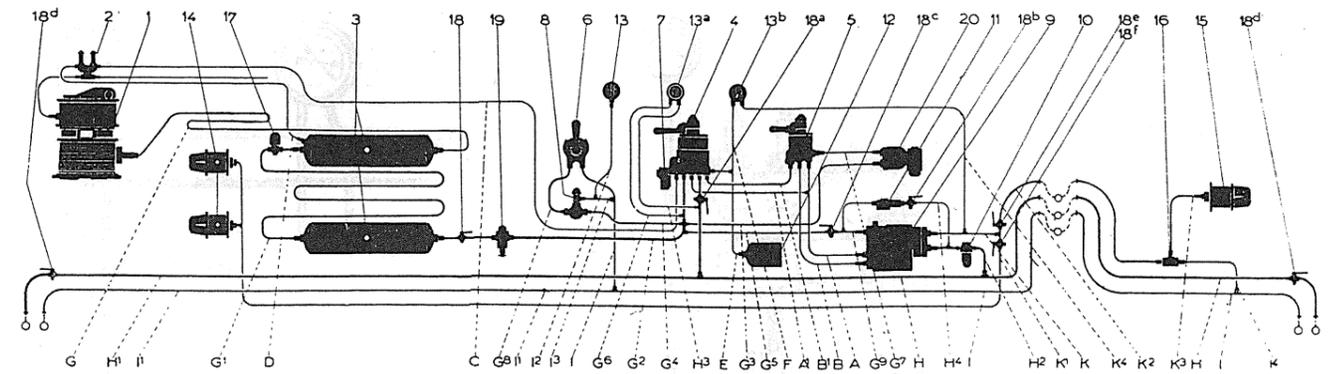
(à suivre)

Le fait que le dessin ci-dessous soit barré n'ôte rien de son intérêt : il indique seulement qu'il est devenu caduc à quelque moment entre 46 et 58...



Poursuite de l'étude avec la première partie des tenders Nord. Rappelons que nous recherchons illustrations, diagrammes, photos etc... Dans le prochain n°, nous donnerons quelques compléments, et des accouplements spécifiques machines - tenders, toujours recherchés par les modélistes (suite p. 28).

N° SNCF 2	numéro Nord	type	constructeur	année	LHT	Ø roues	m³ eau	charbon en kgs
8 A 1 à 5	8101 à 452	2 essieux	divers	1866	5,785	1,089	8	3500
10 A 1 à 6	10101 à 201	2 essieux	divers	1883	5,885	1,2475	10	3500
10 B 1 à 8	10221 à 251	2 essieux	divers	1890	5,785	1,089	10	3500
12 A 1 à 113	12601 à 713	3 essieux	divers	1896	6,335	1,000	12	5000
14 A 1 à 3	14501 à 550	3 essieux	divers	1881	6,763	1,2475	14,2	4000
14 B 1 à 4	14101 à 104	3 essieux	ateliers Cie	1902	5,653	1,257	14,2	4000
14 B 5 à 9	14105 à 109	3 essieux	Franco Belge	1909	5,653	1,257	14,2	4000
14 B 10	14110	3 essieux	SACM	1909	5,653	1,257	14,2	4000
14 B 11 à 18	14111 à 118	3 essieux	Franco Belge	1909	5,653	1,257	14,2	4000
14 B 19 à 28	14119 à 128	3 essieux	Fives Lille	1903	5,653	1,257	14,2	4000
14 B 29 à 34	14129 à 134	3 essieux	ateliers Cie	1902	5,653	1,257	14,2	4000
14 B 35 et 36	14135 à 136	3 essieux	Franco Belge	1909	5,653	1,257	14,2	4000
14 B 37 à 56	14137 à 156	3 essieux	Fives Lille	1909	5,653	1,257	14,2	4000
14 B 57 à 79	14157 à 179	3 essieux	ANF	1090	5,653	1,257	14,2	4000
14 B 80	14180	3 essieux	SACM	1909	5,653	1,257	14,2	4000
14 B 81 à 83	14181 à 183	3 essieux	Franco Belge	1909	5,653	1,257	14,2	4000
14 B 84 à 86	14184 à 186	3 essieux	SACM	1909	5,653	1,257	14,2	4000
14 C 87	14187	3 essieux	Franco Belge	1909	5,653	1,257	14,2	4000
15 A 88	14188	3 essieux		1882	5,653	1,257	14,2	4000
15 B 89	14189	3 essieux	Franco Belge	1909	5,653	1,257	14,2	4000
15 B 90	14190	3 essieux	SACM	1909	5,653	1,257	14,2	4000
15 B 91 et 92	14191 et 192	3 essieux	Franco Belge	1909	5,653	1,257	14,2	4000
15 B 93 et 94	14193 et 194	3 essieux	SACM	1909	5,653	1,257	14,2	4000
15 B 95	14195	3 essieux	Franco Belge	1909	5,653	1,257	14,2	4000
15 B 96 et 97	14196 et 197	3 essieux	SACM	1909	5,653	1,257	14,2	4000
15 B 98	14198	3 essieux		1902	5,653	1,257	14,2	4000
15 B 99 à 101	14199 à 201	3 essieux	Franco Belge	1909	5,653	1,257	14,2	4000
15 B 102	14202	3 essieux	ANF	1909	5,653	1,257	14,2	4000
15 C 1 à 16	15101 à 116	3 essieux	Cail	1910	5,653	1,257	15,2	4000
15 C 17 à 22	15117 à 122	3 essieux	ANF	1901	5,653	1,257	15,2	4000
15 C 23	15123	3 essieux	Fives Lille	1898	5,653	1,257	15,2	4000
15 C 24 à 30	15124 à 130	3 essieux	ANF	1901	5,653	1,257	15,2	4000
15 C 31 à 38	15131 à 138	3 essieux	SACM	1897	5,653	1,257	15,2	4000
15 C 39 à 50	15139 à 150	3 essieux	Fives Lille	1898	5,653	1,257	15,2	4000
15 C 51 à 60	15151 à 160	3 essieux	Schneider	1898	5,653	1,257	15,2	4000
15 C 61 à 70	15161 à 170	3 essieux	Batignolles C	1898	5,653	1,257	15,2	4000
15 C 71 à 95	15171 à 195	3 essieux	SACM	1901	5,653	1,257	15,2	4000
15 C 96 à 102	15196 à 202	3 essieux	ANF	1901	5,653	1,257	15,2	4000
15 C 103 à 106	15203 à 206	3 essieux	Cail	1910	5,653	1,257	15,2	4000
15 C 107 à 124	15207 à 224	3 essieux	Dyle Bacalan	1911	5,653	1,257	15,2	4000
15 C 125 à 136	15225 à 236	3 essieux	Sté Energie	1911	5,653	1,257	15,2	4000
15 C 137 à 138	15237 à 238	3 essieux	Fives Lille	1898	5,653	1,257	15,2	4000
15 C 139 à 140	15239 à 240	3 essieux	SACM	1897	5,653	1,257	15,2	4000
15 C 141	15241	3 essieux	Fives Lille	1898	5,653	1,257	15,2	4000
15 C 142 à 161	15242 à 261	3 essieux	Henschel	1911	5,653	1,257	15,2	4000
15 C 162 à 165	15262 à 265	3 essieux	Fives Lille	1898	5,653	1,257	15,2	4000
16 A 1 à 3	16101 à 103	à bogies		1896	7,960	1,040	16,05	5000
16 B 1 à 18	16851 à 868	à bogies		1906	7,435	1,000	16	4000
16 C 1 à 213	16601 à 813	3 essieux	allemands	1910	7,395	1,000	16,5	7000
16 D 1 et 2	16872 et 73	à bogies		1913	7,450	1,000	16	7000
17 A 1 et 2	17101 à 102	3 essieux	Arbel	1913	5,653	1,257	17,0	6000



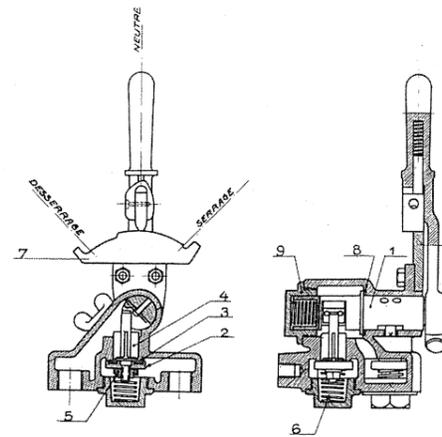
Frein 6.ET des 141-R

(Pour les explications générales concernant le frein 6.ET équipant la plupart des machines d'origine américaine, se reporter au n° précédent.)

Cet équipement est analogue à quelques détails près à celui précédemment décrit. Il en diffère par le régulateur A.D.5 A au lieu du SF.4 (d'un point de vue purement visuel, ses deux têtes sont de la même taille) et la présence d'un robinet S.3 du frein direct continu. Ce dernier se distingue des précédents par sa poignée à axe horizontal. Ce frein à trois positions (desserrage, neutre, serrage) peut commander le frein direct continu du tender et de la rame, mais ne peut provoquer le freinage de la machine. Il n'était utilisé (en 1947) que sur certaines lignes de la région S.E.

Si j'en crois certaines photos de cabines de R, le robinet S.3 semble avoir été supprimé sur certaines machines, ce qui n'aurait rien d'étonnant, vu son utilisation très localisée. Mais je n'ai aucune précision ni sur les dates, ni sur l'étendue de cette modification. Si quelqu'un peut nous renseigner...

Ci-dessous : détails du robinet de frein modérable ; page suivante : diagramme d'ensemble de l'équipement de frein des 141-R.



RoBinet de frein modérable type S.3

NOMENCLATURE des ORGANES

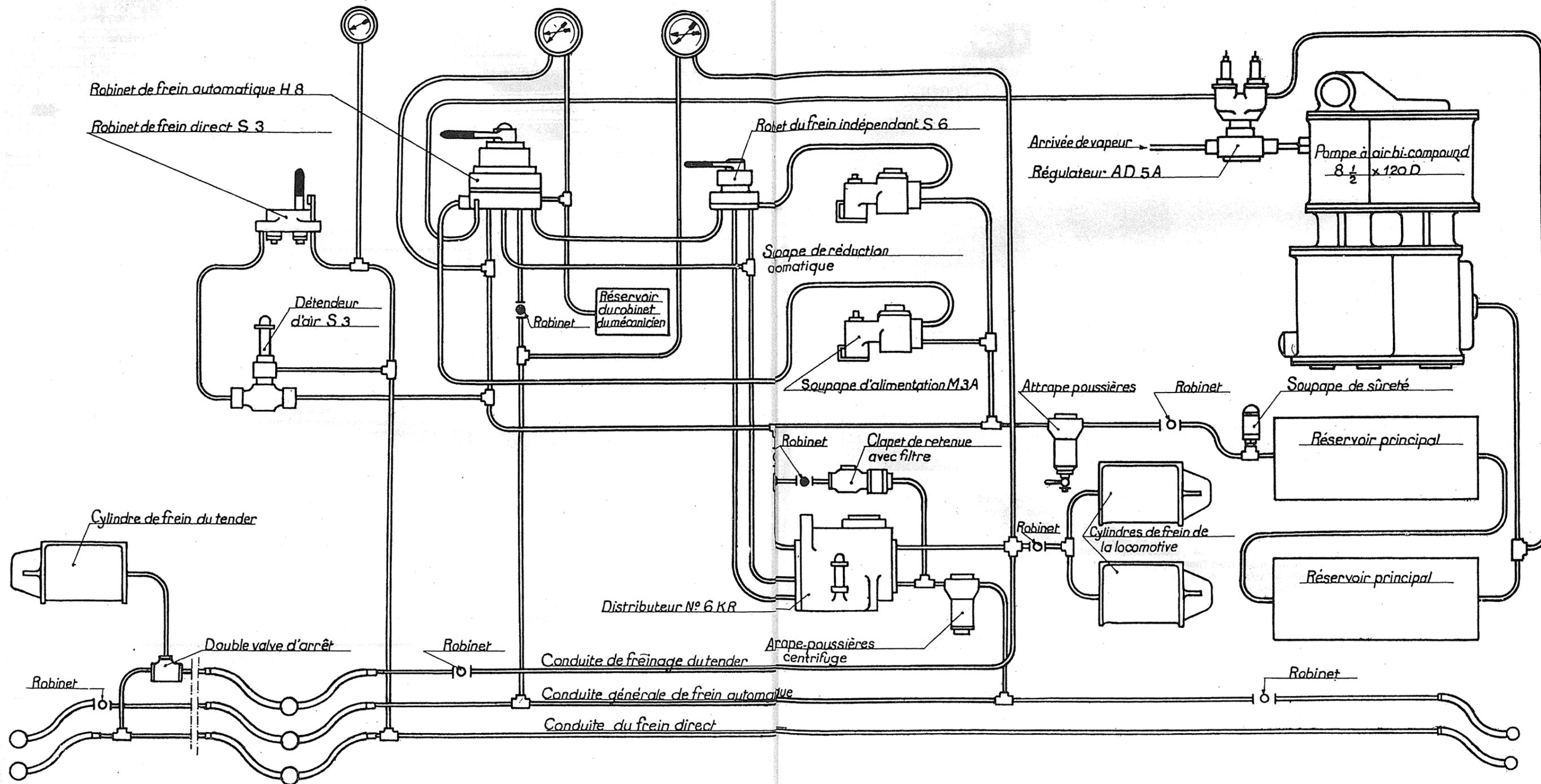
1	Compresseur d'air bi-compound.
2	Régulateur de pression A.D.5.A.
3	Réservoirs principaux.
4	Robinet du frein automatique type H.6.
5	Robinet du frein indépendant type S.6
6	Robinet du frein direct type S.3.
7	Détendeur d'air type M.3.A. du frein automatique.
8	Détendeur d'air type S.3. du frein direct.
9	Distributeur d'air type D.6.K.R.
10	Attrape-poussières centrifuge.
11	Clapet de retenue avec filtre.
12	Réservoir du robinet de mécanicien.
13	Manomètre du frein direct.
13 a	Manomètre des réservoirs principaux et conduite générale.
13 b	Manomètre du réservoir, du robinet de mécanicien et cylindres à frein.
14	Cylindres à frein de la machine.
15	Cylindre à frein du tender.
16	Double valve d'arrêt.
17	Soupape de sûreté type E.1 des réservoirs principaux.
18	Robinet d'isolement des réservoirs principaux.
18 a	Robinet d'isolement du robinet de mécanicien type H.6.
18 b	Robinet d'isolement du clapet de retenue.
18 c	Robinet d'isolement du distributeur d'air type D.6.K.R.
18 d	Robinet d'arrêt de la conduite générale.
18 e	Robinet d'isolement du frein du tender.
18 f	Robinet d'isolement du frein de la machine.
19	Attrape-poussières avec robinet 1/2.
20	Détendeur d'air type M.3.A. du frein indépendant.

NOMENCLATURE des CONDUITES

A	Conduite d'application reliant le robinet S.6 au distributeur D.6
A 1	Conduite d'application reliant le robinet H.6 à la conduite A.
B	Conduite de desserrage reliant le distributeur D.6. et le robinet S.6.
B 1	Conduite de desserrage reliant le robinet S.6. au robinet H.6.
C	Conduite reliant le robinet H.6. à la tête minima du régul. de pres. A.D.S.A.
D	Conduite reliant les réservoirs principaux à la tête maxi. du rég. de pres. A.D.S.A.
E	Conduite reliant le robinet H.6. au réservoir du robinet de mécanicien.
F	Conduite reliant le réservoir du robinet de mécanicien au manomètre.
G	Conduite reliant le compresseur au réservoir principal-droit.
G 1	Conduite reliant les réservoirs principaux.
G 2	Conduite reliant le réservoir principal gauche au robinet H.6.
G 3	Conduite aboutissant au détendeur M.3. A du robinet S.6.
G 4	Conduite aboutissant au détendeur S.3.
G 5	Conduite aboutissant au robinet 18° du distributeur D.6.
G 6	Conduite reliant la conduite des réservoirs principaux au manomètre.
G 7	Conduite reliant le détendeur M.3.A au robinet S.6.
G 8	Conduite reliant le détendeur S.3. au robinet S.3.
G 9	Conduite reliant le robinet d'isolement 18° au distributeur D.6.
H	Partie AR de la Conduite générale venant du robinet H.6.
H 1	Partie AV de la Conduite générale venant du robinet H.6.
H 2	Conduite reliant la Conduite générale au distributeur D.6.
H 3	Conduite reliant la Conduite générale au manomètre.
H 3/4	Conduite reliant la Conduite générale au clapet de retenue (11).
I	Conduite de serrage reliant le robinet S.3 au 1/2 acc. AR du tender.
I 1	Partie AV de la conduite de serrage venant du robinet S.3.
I 2	Conduite reliant la conduite 1.3 au manomètre frein direct.
I 3	do 1 au détendeur type S.3.
I 4	do 1 à la double valve (16).
K	Conduite reliant le distributeur D.6. et les robinets d'isolement (18e).
K 1	Conduite de serrage reliant le robinet (18°) au groupe cyl. à frein mach.
K 2	Conduite de serrage reliant le robinet (18°) à la double valve du tender (16)
K 3	Conduite reliant la double valve (16) et le cylindre à frein tender.
K 4	Conduite du manomètre des cylindres à frein.

Equipement de frein des 141-R

Remarque : le robinet de frein automatique est un H6 et non un H8 (voir page précédente)



Tenders français (suite)

Bernard Bathiat a déniché des couples tender-machine concernant, pour le moment, les séries Est : 130-B, 230-B, 230-F, 231-B, 150-E, ainsi que les 221-A-601 (22-A-1), 221-A-602 (22-A-2), 030-B-9 (7-A-898), 030-C-810 (12-B-810) et 040-A-671 (7-A-599).

Si vous cherchez un engin spécifique dans l'une des séries précédentes, vous pouvez nous passer un coup de fil.

D.B.

COURRIER DES LECTEURS



Je souhaite une bonne année à toute l'équipe d'animation d'Histoire d'O. Continuez, vous êtes sur la bonne voie !

J'ai terminé la 241-C-1 du PLM, j'espère avoir bientôt de bonnes photos à vous adresser, ainsi qu'une voiture A8 OCEM à rivets apparents et un couvert à primeurs du PLM, également de construction personnelle intégrale.

Michel Perrier

La rédaction prend bonne note, et saura réclamer les photos promises !

D.B.

La lecture de votre dernier n° laisse supposer que vous avez retrouvé le cap qu'il ne faut pas quitter, ce réseau de jardin, avec toute cette atmosphère authentique si bien rendue par le noir et blanc, ces machines criantes de vérité, est si riche en émotion. Que dire des lignes de Bernard Fieyre où j'ai retrouvé, comme si j'y étais, l'ambiance des postes d'aiguillage où régnaient le silence, l'odeur de cire, d'huile et de charbon, de rigueur ferroviaire. Il y a tout, sauf des histoires de joueurs de p'tit train. Merci, également, de donner à M. Florin toute la place qui lui revient. C'est vrai, cette petite

130 P.L.M. avec ses traces de jaune - orange surprend. Mais, derrière la photo, on sent la patte du Maître. Putain, quelle belle machine...

Et voilà, Compagnon, je sais qu'il faut parfois tirer des bords quand on ne peut pas faire autrement, mais - pardon de radoter - ce qui importe désormais, c'est "d'entretenir la flamme"...

Un seul mot, donc : continuez.

Valdi Toffoletti

Je joins à ce courrier, à tout hasard, une photo prise au mois d'août dernier sur ce

réseau en construction, et qui pourrait s'intituler : "Quand la réalité dépasse la fiction", en allusion au dessin de Serge Viatte publié dans le n° 84.

C'est le chat du voisin qui, curieux, avait été intrigué par un tunnel de plus de 2 m de long. Malheureusement, surpris par cette visite imprévue, j'ai dans la précipitation coupé la tête de l'animal (sur la photo seulement !).

Aussi je vous laisse libre de décider si ce cliché mal centré pourrait quand même égayer un prochain n° d'H.d'O.

Jean-Louis Sourzat

(C'est fait, voir p. 2...)

AMJL

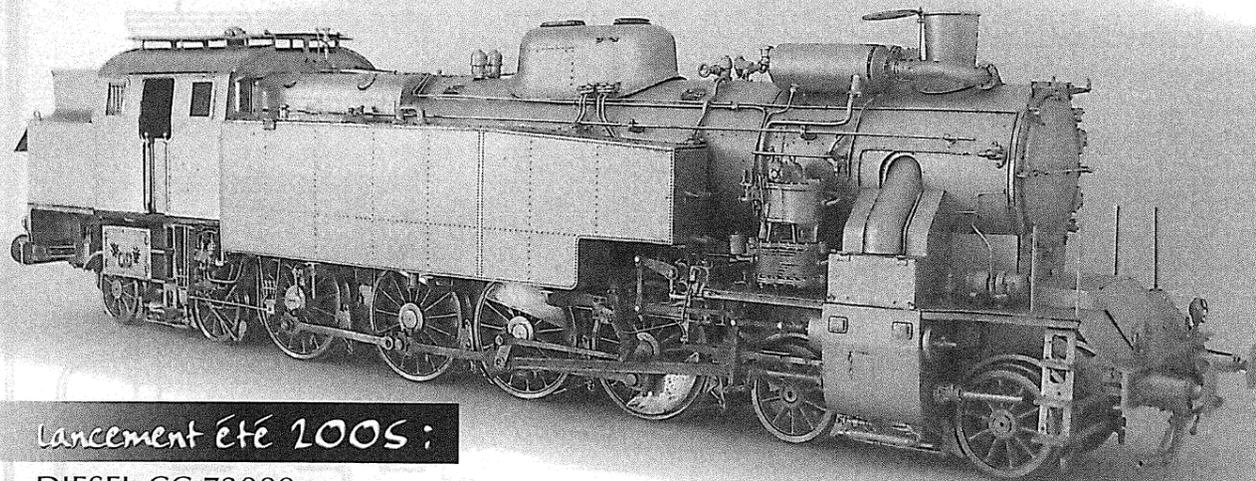
SARL

En cours de distribution :

031 A - 242 TC/TD
Autorail "Picasso" X 3800
030 T Corpet-Louvet

Projets en cours :

Autorail VH - BB 1-80
140 G Pershing



Lancement été 2005 :

DIESEL CC 72000

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

COURRIER DES LECTEURS



Je sens un certain essoufflement chez Histoire d'O, et je dois avouer que le n° 107 de décembre 2004 me paraît un peu fade par rapport au n° 87 de décembre 2000.

Pourtant quatre années se sont écoulées. 15 personnes ont participé au n° 87, 9 au n° 107, il y a comme un malaise. "Les clans s'organisent ?" Je ne sais pas ! Cette année, je renouvelle mon abonnement, mais l'année prochaine ? Ceci dit, je vous souhaite pour toute l'équipe d'Histoire d'O une très bonne année 2005.

J. Bourdige

Il est décidément bien difficile de satisfaire tout le monde. Tirer des conclusions de la comparaison de deux numéros est peut-être un peu hâtif. Pour information, le nombre de participants varie de 6 (n° 102) à 23 (n° 85)... mais le n° 86 n'en compte que 7 ! Pour les amateurs de statistiques, la moyenne est de 13,2 participants, la médiane 13, le mode 14, l'écart type de 4,15 : les nombres cités n'ont donc rien d'anormal ! De plus, les participations sont très inégales, même si nous nous efforçons de citer tout le monde.

Ceci étant, il est vrai qu'actuellement, nous serions bien embarrassés sans messieurs Fieyre, Gaussorgues, Lafille, Pred'homme et Thiery (par ordre alphabétique, sans oublier quelques rédacteurs moins réguliers). Mais que font les autres ?? Nous n'avons jamais refusé quelque contribution que ce soit ! Sans doute faut-il rappeler, une fois de plus, que la revue est faite par ses lecteurs. Le rédacteur en chef lui consacre, quant à lui, pas mal de temps, qui pourrait être utilisé pour avancer ses propres réalisations... et donc à écrire, aussi, des articles à leur sujet. Ce qui lui serait plus agréable que de faire de la frappe, de la mise en page, du secrétariat et autres tâches plus ou moins agréables.

Bref, amis lecteurs, le sort de la revue est entre vos mains. Il nous faut des lecteurs et des rédacteurs et, plus il y en aura, meilleure sera la revue. Telle Uncle Sam, Histoire d'O needs you ! D.B.

LE GUIDE DU ZERO

EXPERTISES

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

Bernard BATHIAT

175 bis rue des Pyrénées 75020 PARIS
Tél. 01 47 97 37 41

KIT-ZERO

7, rue Villebois-Mareuil
93270 SEVRAN

Tél. 01 43 83 52 87

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

CERCLE DU ZERO

Charrette F-05300 Le Poët

Tél. et fax : +33 (0)492 657 437

<http://cercleduzero.org>

cercleduzero@free.fr

COURRIER DES LECTEURS

Que dire de ce GEMME 2004, sinon "du beau, du bon, du beau train" ? Toujours le ravissement devant tant de belles productions, même si certaines ne permettent que le rêve (le porte-monnaie est, lui, plus terre à terre !).

Je n'ai peut-être pas tout vu, tant il y avait à regarder, mais je n'ai pas remarqué de productions à prix raisonnables.

Apparemment, O-Scale Models n'a pas continué sa production. Souhaitons que les critiques entendues ici et là concernant le non strict respect du "quarante trois virgule cinq" n'ait pas découragé les producteurs.

Heureusement, le dernier n° d'H. d'O contient un article très intéressant de Monsieur Pred'homme sur la construction simplifiée d'un wagon. Voilà de quoi inciter toute personne qui serait tentée par la réalisation d'un modèle, même modeste, à oser se lancer dans la concrétisation de ses désirs.

Je peux vous affirmer par expérience qu'une fois le virus inoculé, la contagion gagne celui qui en est atteint et lui permet d'aller plus loin, pour peu que la réussite soit au rendez-vous.

Il y a longtemps que je pensais réaliser un wagon TP, aussi l'article de M. Thiery arrive à point nommé.

Sans aller jusqu'à la perfection des décalques Carpéna, il paraît qu'il est possible, avec un ordinateur, de réaliser des inscriptions simples, comme par exemple le marquage d'un wagon (noir et blanc s'entend).

N'étant pas très doué pour ce genre de technique, je m'adresse à d'éventuels spécialistes pour nous guider à matérialiser quelques réalisations. D'avance merci.

Je suis toujours aussi enthousiaste pour la revue. Aussi permettez moi de vous adresser, ainsi qu'à tous ceux qui collaborent à la revue, mes meilleurs vœux pour 2005.

Claude Baillard

À tous, membres de l'équipe et lecteurs, une très heureuse année 2005, bonheur et santé surtout.

Merci pour les conseils (avis, commentaires) sur mon projet de réseau. Y a-t-il des avis sur le plan : gare terminus ou passage (avec bifurcation) ? Avis sur le digital ??

René Huck

Merci pour le relevé des sommaires d'Histoire d'O, très pratique pour rechercher des articles.

Marc Nowack

Je profite du réabonnement pour vous féliciter, particulièrement Daniel Berthélemy pour la précision de ses commentaires, historiques et techniques, ainsi que Jean Thiery, pour la précision et les détails de son wagon TP ; aussi Didier Pred'homme pour ses astuces, et toute l'équipe bien sûr.

Tony Gessat

Bravo pour la revue qui est très intéressante, avec présentation de très beaux modèles en O. Continuez dans cette voie...

Christian Pélerin

PETITES ANNONCES

(Gratuites pour les abonnés)

Vends :

ELETTREN neuf, B.O.

Voitures UIC vertes ancien marquage, 1^{ère} et 2^{ème} classe : 650 euros pièce ou 1200 euros les deux.

FULGUREX, neuf, B.O.

Voiture lits type P à soufflets : 1000 euros.

JARRY, neuf, B.O.

Wagon standard STEF : 730 euros.

JCR

Kit voiture OCEM B9 RA, complet, dans boîte d'origine : 750 euros.

RIVAROSSI

231-G-230, complète dans boîte d'origine, carrosserie machine démontée et décapée, livrée avec jeu de roues motrices KZ aux normes fines : 1250 euros.

SCHAUBLIN

Tour type 102, bon état général (longtemps sans servir), très sain, sans jeu ni corrosion, à réinstaller sur un établi (moteur placé en dessous), deux contre-poupées, pinces W 20 (y compris entonnoirs), tire pinces et accessoires divers (deux caisses) : 850 euros (port en sus si province).

J.P. Chevoppe

Tél. 01 39 72 35 41

Mail : hmc20@free.fr

À céder, livres :

- le Train Bleu

- les 10 premiers n° de Correspondances

Pour collectionneur :

- un coffret HO Jouef d'origine, contenant une BB 67001 te un fourgon chaudière.

En O, un kit AMJL citerne 2 essieux

Tél. 04 94 51 05 28

Achète voitures ROSSI en état ou à restaurer.

Faire offre M. Pointet

Tél. 02 38 75 25 32 le soir.

Vends échelle O 1/43,5

Kit JCR, loco Pacific 231-E Chapelon

Possibilité de montage par Thierry Magrou.

Voiture restaurant teck Fulgurex, neuve, B. O., jamais roulé.

Matériel ferroviaire en très bon état, fanaux de loco vapeur, lampes (laiton / cuivre) de bureaux de gares.

Francis Comméat

Tél./fax : 04 91 75 02 49

Vends Kit Zéro, deux sets châssis 2D2 (réf. 1-C-10 et 2-C-10) 600 euros.

Jean Huitorel Tél. 06 85 64 97 65

HELP !

Recherche en vue de réalisation d'une petite série, plans, photos du fourgon OCEM 32 et de fourgons et voitures en bois tôle ETAT.

Contactez M. Jean SARRET

Tél. 01 41 81 04 94

Vends revues :

Rail Magazine : n° 7 - 38 - 68 - 92 - 94 - 97 - 98 - 101. 3 euros le n°, 20 euros les 8, port en sus.

Connaissance du Rail : n° 3 - 11 - 12 - 14 - 15 - 17 - 20 - 21 - 22 - 26 - 27 - 31 - 37 - 40 - 126 - 135 - 140 - 146 - 149 - 174. 2,5 euros le n°, 45 euros les 20, port en sus.

CF régionaux et urbains : n° 152 (spécial Morbihan) : 18 euros - 163 (spécial Deux-Sèvres) : 18 euros - 257 (spécial Dordogne) : 12 euros.

Rail Miniature Flash : 19 années complètes 1971 à 1989, le lot 153 euros (port en sus ou à retirer).

Tél. 02 99 60 83 10

AU FIL DU RAIL

Journées Atelier le 19 mars au Rambolitrain

Animation par des spécialistes : tournage, peinture, résine, montage des kits laiton, décor, moulage du plâtre, travail du carton, fabrication des arbres, figurines et d'autres encore...

Salon international du modélisme
2005 Charleroi

Palais des Expositions, hall 2
2 et 3 avril 2005, samedi de 10 h à 19h,
dimanche de 10 h à 18 h 30.

Nombreux réseaux ferroviaires.

L. GOMAND

Rue de l'Armée Française 133

B 6200 CHATELET

Tél. et fax : 32 71 / 39 50 73

ALBENS (Savoie)

Le Club de Modélisme Ferroviaire d'Albens organise sa 8^{ème} Exposition - Bourse d'échanges avec présentation de maquettes animées à la salle polyvalente (Espace Chantal Mauduit) le **Dimanche 13 mars 2005** de 9 h à 17 h.

Renseignements :

C.M.F.A. - Place de l'Eglise - 73410 ALBENS

Tél. 04 79 54 12 61 (le mercredi de 20 h à 21 h 30).

LES ANCIENS "HISTOIRE D'O"

SORT DISPONIBLES

S'adresser :

Jacques Archambault

26, Parc de Maugary

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 2004 sont disponibles à l'adresse actuelle au prix de 27,50 Euros franco de port.

