

HISTOIRE D'O *les trains*



OCTOBRE 2005 - N°111 - 7 €

CHRIS WELLS © 04

A la manière de...

Un modéliste passionné
Assez adroit et acharné
Avait construit comme vous et moi
Quelques modèles de bon aloi.

Ils avaient bien quelques défauts
Mais dans l'ensemble ils étaient beaux.
Locomotives, voitures, wagons
Et puis bien sûr une station.

Les admirant soir après soir
Sans pour cela en plus se croire,
Il était prêt dans ses projets
A entamer d'autres sujets.

Un photographe un jour survint
Portant un appareil malin
Qui sur sa panse rebondie
Faisait "haute technologie".

Que tout cela dit-il est beau,
Montrer tous ces détails il faut.
Sur le papier vous allez voir,
Ils seront comme sur un perchoir.

A l'œuvre de suite il passa.
Gros plan par ci, gros plan par là,
De toute la lumière il joua
Et la pellicule termina.

Notre modéliste attendit
Le verdict de l'imagerie,
Voyant déjà tous les détails
A l'honneur et en grande taille.

Résultats fort déconcertants,
De ses beaux modèles pourtant
Il ne vit plus que les défauts,
Agrandis et vus comme il faut.

Méfions nous des faiseurs d'images
Et de leur bizarre outillage.
Et avant toutes publications,
Soyons sûr des bonnes intentions.

Vous qui maniez avec du chic
Ces appareils où l'on fait "clic",
Prenez garde de ne pas détruire
Ce que le temps a fait construire.

Nos modèles sont faits pour l'œil nu,
Et pas pour être mis à nu.

J.C. Ragot

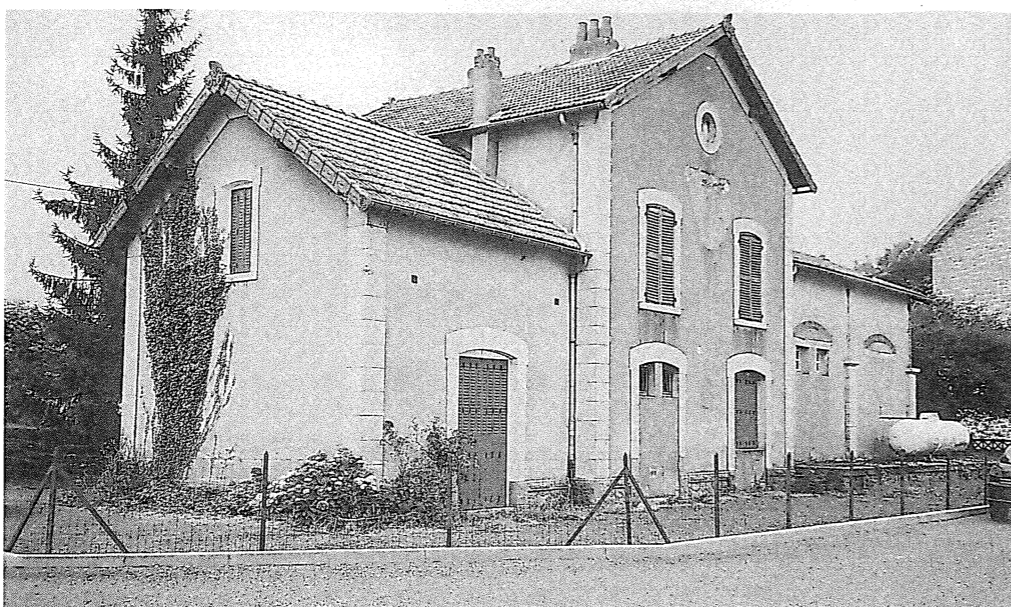
En haut : vue côté voies, comme sur la carte postale.

Ci-contre : côté place de la Gare (sur la carte postale du précédent n°, la grande bâtisse à droite de la halle est l'Hôtel de la Gare).

Photos J.C. Ragot

A suivre : une carte et une grue de quai P.L.M... On manque de place !

La gare du Mayet de Montagne



Dans le n° précédent, surprise... la gare en quatrième de couverture.

J'avais donné cette photo de carte postale à Jacquet il y a déjà pas mal de temps et elle était restée dans les archives d'Histoire d'O. A la passation de la revue entre Jacques et Daniel, elle a suivi ces archives et la voici en bonne place.

Nous passons nos vacances à côté du Mayet de Montagne dans une petite maison qui a vu naître la rame Nord Kit Zéro (devoir de vacances oblige). Arrivés dans cette région en 1974, nous nous y sommes attachés. La gare et le bourg de Mayet nous ont intrigués et nous avons fait la découverte de la ligne. Les gares et les ouvrages sont toujours là, et la plate-forme de la voie se devine toujours. Il est facile de discuter de l'époque du "Tacet" avec les gens qui l'ont emprunté.

Elle reliait Vichy (Cusset), le Mayet de Montagne, Lavoine, jusqu'à St Germain

Laval (Chemin de fer du Centre). Voie métrique bien sûr.

Construite de 1910 à 1912, elle assura les liaisons en Montagne Bourbonnaise.

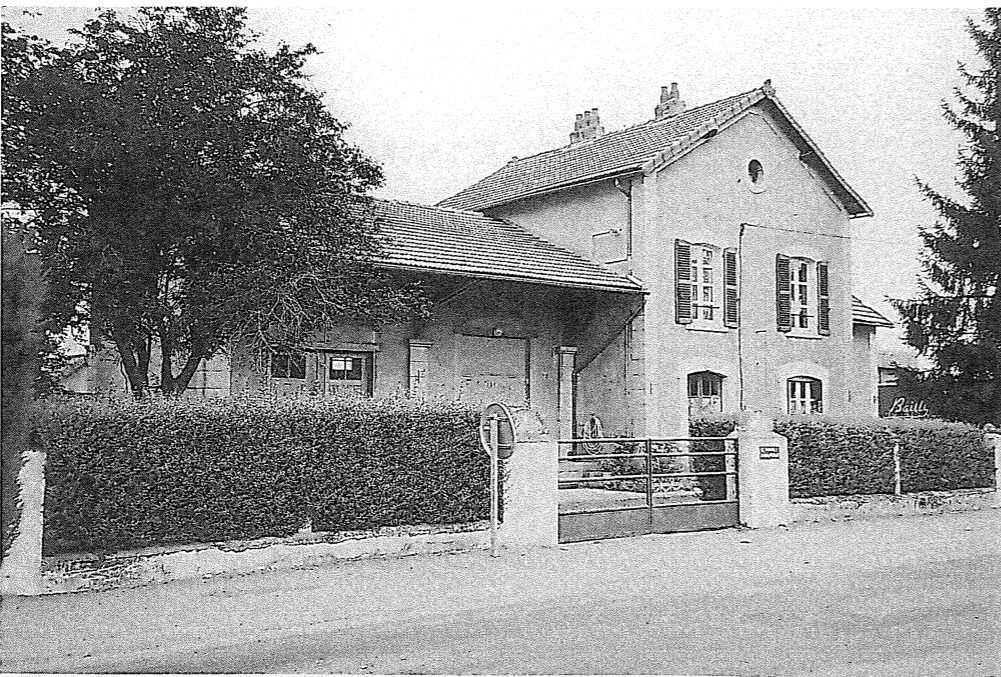
Le Mayet était le grand centre commercial de la région (bois, céréales, bétail et granit). De plus, il était desservi par deux lignes, celle de Cusset et celle venant de La Palisse. La fermeture eut lieu en 1949.

A la fermeture, la gare devint le siège de la gendarmerie locale. Au transfert de celle-ci dans de nouveaux bâtiments, elle fut vendue à des particuliers.

Cette année, à notre passage, nous fûmes surpris d'y voir un panneau "A vendre". Elle est en parfait état et son bel aspect a été préservé. Avis aux amateurs (n° de téléphone sur l'affiche : 04 70 59 79 01).

Espérons que la gare restera dans des mains conservatrices ?

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
e-mail : hdo.lestrains@wanadoo.fr

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

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

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

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

PUBLICITE : nous demander le tarif.

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

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

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

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

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

Numéro de commission paritaire :
0608 G 83610

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



Ci-dessus : La Godivelle, vue générale. Le Petit Modèle n'ayant pas avancé d'un poil cet été, nous vous présentons, pour vous faire patienter (?), le village lui-même ! Même qu'on a fait la photo exprès pour vous... Ce qu'on ne voit pas ici (le budget d'H. d'O ne permet en aucun cas d'envisager la location d'un hélicoptère), ce sont les deux lacs qui font beaucoup pour le charme des lieux... : le lac d'en haut, tout rond et d'origine volcanique et le lac d'en bas, d'origine glaciaire et plein d'oiseaux... Si vous allez un jour là-haut, ne manquez surtout pas la passionnante visite des tourbières voisines...
Quant à l'annexe traction...
D.B.

Couverture : Tableau de Chris Ludlow, avec l'aimable autorisation de l'auteur et du propriétaire de l'oeuvre... Photo C.L. Par esprit de clocher, nous aurions bien présenté en couverture la Chapelon P.O. du même auteur, lauréate du dernier Prix Schefer, mais le Journal de nos amis de la SNCF Society nous a devancés...

4^{ème} de couverture : Sortant du tunnel du Rocher de l'Aigle, un express franchit le pont du canal dans les faubourgs de la vieille ville avant de s'immobiliser en gare.

Sur voie 1, le sémaphore LP, modèle 1912, de 7 mètres, est à la fermeture. On notera que, contrairement aux autres Compagnies - excepté celle du Midi - le feu rouge est côté voie et le feu vert de l'autre. Le disque vert est à l'ouverture, son contrepoids est levé. A l'inverse, le petit bleu est en position normale et son contrepoids est abaissé.

Réseau, photo, commentaire : BF.

(voir aussi l'article sur les RA... n.d.l.r.)

SOMMAIRE :

Personnalisez vos RA Lemaco	4 - 8
Les postes à enclenchements mécaniques	9 - 15 et 18
Maison de garde P.L.M.	16 - 17
Wagon T.P.	19 - 23
141-R-568	24 - 25
Un portique roulant	26 - 27
Une affaire de peinture	28 - 29
Courrier	30 - 31

Ont participé à ce numéro :
Jean-Pierre Cantet, Bernard Fieyre, Jean Florin, Gilbert Gaussorgues,
Jean-Claude Ragot, Robert Roigt, Jean Thiery.

Personnalisez vos RA Lemaco by et Bernard Fieyre

I Bibliographie

- Les archives de l'OCEM - Le Train
- Voies Ferrées n° 140 et 141
- Articles divers de l'AFAC, l'IDR, Loco Revue, RGCF, Rail Magazine, Voies Ferrées...
- Les Pacific P.L.M.
- Images de trains...

II Avertissement

Avant toute publication des petites modifications effectuées sur la rame P.L.M., j'ai pris soin d'en informer Urs EGGER. En effet, il ne s'agit en aucun cas d'émettre quelque critique que ce soit envers ce matériel parfaitement conçu et réalisé pour lequel la décoration particulièrement soignée assure une qualité esthétique jamais atteinte. Aussi, afin d'éviter tout propos médisant à l'encontre de ces légendaires voitures dont l'absence criante était durement ressentie - excepté les quelques pièces rares signées Jean LEQUESNES - nous rappellerons que nul n'est soumis à une obligation d'acquisition d'un bien quel qu'il soit !

III Réalisation

A Bogie

1 Roulement

La qualité du roulement, grâce notamment aux roulements à billes (ce qui atténue fortement les problèmes de traction dus à la masse), à la concentricité des roues et à leur parfait montage sur les essieux, atteint incontestablement un niveau de réalisme pour l'amateur exploitant à tel point que l'on entend le tac-tac sur les joints des rails.

A l'examen des cotes, nous constatons que le calage intérieur des roues est de 29 mm. L'épaisseur du boudin, quoique difficile à apprécier à l'aide d'un pied à coulisse - fût-il à affichage numérique* - à cause de l'arrondi assez généreux avec la table de roulement, me semble nettement au delà du mm, ce qui donne une cote extérieure de l'ordre de 31,5 mm pour 32 d'écartement nominal. Ceci est une très bonne chose, encore une fois soit dite, pour les faibles empattements, qui limite les mouvements de lacet et dégage ainsi un réalisme incontestable lors du passage d'une rame en alignement sur une voie aussi correctement posée que possible.

* Ces instruments de mesure à bon marché font croire que leur précision est le 1/100ème de mm, ce qui est totalement faux. Il ne s'agit que de leur définition, c'est-à-dire la valeur d'affichage. Leur précision est en fait donnée pour 5/100. Imaginez-vous une montre avec trotteuse qui affiche par conséquent la seconde, mais qui accuse cinq minutes de retard (juste le temps de voir les deux feux rouges du train que vous deviez prendre) !

Par contre, l'angle assez vif côté intérieur du flanc des roues sera atténué profitablement pour faciliter le passage au niveau des contre-rails des appareils de voie. A cet effet, quelques coups de lime aiguille suivis d'une finition à l'abrasif permettront d'obtenir un léger arrondi et ce sans démontage des essieux ni des bogies. Autre petit détail : si les essieux présentent un jeu latéral excessif, resserrer les flancs du bogie par un léger cambrage manuel de la traverse : cela ne pose aucune difficulté. Nous profiterons de cette opération pour éliminer un gauche éventuel que pourrait présenter le cadre du bogie par un passage au marbre.

Ci-contre : Bogie Y2 : plaque firme. Photo B.F.

2 Détaillage

- Suspension secondaire

Les bogies se présentent sous leur configuration hors charge, ce qui laisse subsister un espace assez conséquent entre les dessous des ressorts à lames et le balancier. Afin d'amener l'ensemble dans la position en charge, il suffit de coller sous les quatre boîtes d'essieux une cale de 1,5 mm d'épaisseur. Celle-ci peut être tirée d'un U laiton de 4 x 1,5 et de 3 mm de long. Ainsi, la hauteur de tamponnement est ramenée à 24 mm.

Selon l'aspiration de chacun, l'aspect massif des ressorts peut être renforcé par l'adjonction de demi ressorts KZ de bogie Y 16 sous les existants. Enfin, deux bagues en tube de 2 mm et 1,5 mm de long fendues sur leur longueur seront serties à l'extrémité des balanciers afin d'en augmenter le diamètre.

- Chaînes de sûreté

Quatre chaînes à petits maillons d'environ 1 mm relient deux à deux chaque traverse extrême du bogie aux longeronnets longitudinaux situés sous la caisse.

A noter toutefois que sur la C9 et la C4D, les deux chaînes d'extrémité de chaque bogie n'ont pas été mises en place, étant donné qu'elles sont situées derrière les marchepieds et donc pratiquement invisibles.

- Inscriptions

Chaque côté de bogie a reçu entre les rivets de fixation de la traverse centrale l'inscription :

ECARTEMENT DES ESSIEUX 2,500 m

De plus, chaque boîte d'essieu a reçu un n° posé sur le cadre du bogie dans l'ordre suivant :

- côté compartiments, de gauche à droite : 1, 3, 5, 7.
- côté couloir, de droite à gauche : 2, 4, 6, 8.

On peut rencontrer d'autres inscriptions, à chacun de choisir... mais le manque de place risque de limiter les ambitions !

Nous pourrions également reproduire les plaques firmes situées de chaque côté. Ces plaques sont constituées d'un méplat de 4 x 1,5 mm en laiton bruni et collé sur le cadre.

Pour ce qui est des inscriptions, les lettres dont la hauteur est de 10 mm environ ne semblent guère reproductibles à notre échelle. Enfin, les macarons d'identification seront tirés d'un rond de 2,5 mm de Ø environ.



B Traverses de tête

1 Organes de choc

Les ressorts des tampons étant trop comprimés pour l'exploitation, il suffit de démonter chacun d'eux (une vis à tête fendue), de sortir le ressort, de le couper en deux, de meuler délicatement l'extrémité coupée et de remonter.



Ci-dessus : Bogie Y2 : macaron d'identification. Photo B.F.

2 Organes de traction

Le manque de liberté des différentes articulations constituant un attelage à vis est monnaie courante en modélisme. Parmi les solutions possibles, dont le remplacement pur et simple, j'ai opté pour la récupération du crochet et de la vis équipée de son superbe levier articulé. Pour les autres pièces, y compris les noix au même pas de vis, j'ai fait appel aux attelages de Benoît Semblat dont l'avantage est la masse des pièces venues de fonderie.

En premier lieu, allonger vers le bas le logement d'attelage dans le crochet en prenant soin de casser les angles à la lime ronde. Ensuite, percer dans la queue du crochet un trou de Ø 1 à 4 ou 5 mm en avant de celui d'origine afin de durcir les ressorts de traction qui ont tendance à s'allonger lors des démarrages un peu brutaux ou en présence d'une rame lourde.

Lors du montage de l'attelage, mater très légèrement les tenons des noix et l'axe du crochet de façon à laisser un grand degré de liberté aux pièces mobiles comme dans la réalité. Il suffit d'aller en manipuler un vrai pour en être convaincu. Nous ne nous attarderons pas sur les méthodes de noircissement, sujet traité à maintes reprises.

3 Chaînes de sûreté (voir photo p. 18 LE TRAIN)

Les deux chaînes sur chaque traverse seront avantageusement remplacées par des pièces du commerce aux maillons de plus forte dimension : très faciles à extraire car les anneaux supports de la traverse sont d'un modèle ouvert qu'il suffira de refermer après montage des nouveaux ensembles.

C Extrémités de caisse

Avant de s'attaquer à cette partie, extraire la caisse du châssis après avoir déposé huit vis cruciformes. Un connecteur à bornes repérées permet de débrancher le système d'éclairage.

1 Suspensions de soufflets

Afin de conserver ces ensembles très caractéristiques en service, il a été nécessaire d'en confectionner dont le degré de liberté permette leur exploitation en courbe de moins de deux mètres de rayon et ce, en se rapprochant au mieux de la réalité.

2 Porte-lanternes

Peindre en rouge vermillon les trois carrés des porte-lanternes à chaque extrémité.

Pour la circulation diurne, mettre en place sur la C4D un fanal Kit Zéro que vous aurez équipé de la couronne blanche munie de son triangle en fil de 0,3 par exemple (voir photo p. 42 LE TRAIN).

3 Marchepieds

Conformément aux documents photographiques, les marchepieds et leurs supports seront peints en gris moyen (voir nuancier Humbrol).

4 Plaque firme

Sur chaque face sous la portière droite, une plaque constructeur est apposée (l'identité de tout bien est obligatoire). Une telle plaque portant la mention "DECAUVILLE - CORBEIL 1929" a été réalisée en photogravure à la demande par un de nos artisans. Après peinture et léger décapage des reliefs, ces plaques ont été collées à l'emplacement requis. A noter que, pour être conforme à la réalité, il aurait été nécessaire de réaliser plusieurs modèles afin de satisfaire chaque type de voiture.

5 Inscriptions sur les vitres des portes

Au P.L.M., la mention était "ESCALIER DE SORTIE" inscrite en arrondi. Celle-ci a été réalisée en décal, à la demande également, par un artisan et apposée sur la vitre de chacune des portes d'accès à la voiture.

D Intérieur des voitures

Avant de procéder à leur peuplement, déposer le faux plancher (2 vis) supportant les cloisons, sièges, etc... Déposer également les plaques d'inscriptions des caractéristiques techniques (2 vis). Cette opération n'est nécessaire que pour la mise en place des tringleries de commande de la purge automatique des capacités des organes de freinage.

1 Personnages

Après avoir choisi vos voyageurs parmi les différentes marques disponibles, de préférence en résine ou en plastique - quoique, avec les roulements ! - n'hésitez pas, si besoin est, de les envoyer au maquillage avant de les mettre en scène. Placer et coller vos personnages assis. Si vous êtes un galant modéliste, vous laisserez les places côté fenêtre à ces dames, et dans le sens de la marche de préférence... et même si certains interprètent cette délicate attention comme un fantasme ! Que voulez-vous, à chacun sa culture ! Je dois avouer que j'ai été particulièrement gâté de ce côté-là. En effet, ma mère, qui officiait dans la couture, m'emmenait, quand j'étais gosse, voir les défilés de mode (lorsqu'ils avaient lieu le jeudi, bien sûr). C'était l'époque où les mannequins n'étaient pas ces silhouettes filiformes longilignes et décharnées plus ou moins dévêtues d'oripeaux de luxe ! De toute évidence, ça laisse des traces.

A moins que vous n'ayez une attirance particulière pour l'avènement des congés payés ou pour l'Exode, il n'est pas nécessaire de surcharger vos voitures. Prendre garde, lorsque vous collerez vos personnages en 1^{ère} ou 2^{ème} classe, qu'ils ne viennent pas heurter les tablettes solidaires de la caisse, sinon replier les récalcitrantes. Déposer sur ces dernières livres, revues, sacs à main, parapluie, pelote de laine et aiguilles à tricoter. Ne pas omettre quelques personnages debout dans les couloirs.

2 Bagages

Il est également possible de disposer valises, panières, etc... dans les filets à bagages, quoique pratiquement invisibles en circulation. Encore une fois, à chacun son plaisir.

E Equipements sous caisse

1 Tendeur de dynamo

Déposer la chaînette et confectionner les systèmes selon le croquis, réalisé approximativement à l'aide des photos récemment publiées et non à l'aide de plans cotés. Noter toutefois que leur longueur est variable d'une voiture à l'autre.

2 Courroie

Couper les deux brins de la courroie de façon qu'ils n'interfèrent pas avec la traverse du bogie ni avec les chaînes de sûreté. Monter cette courroie comme prévu sur la notice.

3 Câbles d'alimentation

La dynamo est reliée au boîtier du disjoncteur par trois câbles dont celui d'excitation qui est de plus faible section que ceux de puissance, détail dont je n'ai pas tenu compte.

Confectionner la nappe et, à l'aide d'une grosse goutte de soudure, solidariser les trois câbles de 0,5 mm de diamètre. Quelques coups de lime et la voici transformée en boîte à bornes. Peindre le tout en noir. Percer dans le bas du boîtier électrique trois trous équidistants de 0,55 mm. Coller la boîte à bornes sur la dynamo et les trois câbles dans les trous à l'aide d'Araldite et de Cyanolite.

4 Tringlerie de commande de purge

Percer deux trous de 0,3 mm dans les ailes du châssis sur le même axe que la valve. Entailler légèrement cette dernière à l'aide d'une scie fine de façon à pouvoir y encastrer le fil constituant la tringle. Confectionner les deux tirettes avec leur boucle et replier les deux extrémités sur 5 mm environ. Confectionner la tringle et ses boucles. Monter le tout, coller, puis peindre en jaune les deux tirettes et en noir la tringle.

5 Chaînes de sûreté

Percer sous le plancher 4 trous Ø 0,6 pour la C9 et la C4D, et 8 trous pour les A8 et B9. Confectionner en fil de 0,3 mm les cavaliers d'une longueur d'environ 10 mm. Après avoir enfilé le dernier maillon des chaînes fixées aux traverses des bogies, passer les cavaliers au travers du plancher et les replier par dessus. Conserver leurs pattes et cette longueur de façon qu'ils ne puissent s'évader après fixation du faux plancher, mais demeurent toutefois démontables.

F Plaques d'itinéraire

Ma destination préférée n'étant pas Nice, des décals portant l'inscription :

PARIS Gare de Lyon
Nevers Moulins Vichy
CLERMONT FERRAND

ont été confectionnées à la demande. Après effacement des inscriptions d'origine à l'aide de quelques couches de peinture, poser les décals de votre destination favorite. Mettre en place les plaques comme indiqué sur la notice.

G Composition d'une rame type

1 Préambule

Notre propos n'est pas de disserter sur le nombre idéal de pièces constituant une rame voyageurs, mais, avant toute chose, de chercher à transposer ce qu'était un train des années 30, tant par la variété de son matériel que par la palette des couleurs qui le composaient.

2 Rame type

La tête de la rame comprenait toujours au moins un fourgon. Et, pour une fois, le choix de modèles exceptionnels est important. En effet, le Dp d'AMJL ou le Dd2i LEMACO sont les deux pièces maîtresses vraiment typées avec leurs trois essieux et leur vigie. De plus, leur longueur réduite n'allonge pas désespérément les rames. Le fourgon Dd2y RGLP convient également, mais sans l'appellation d'origine P.L.M. toutefois.

La pièce qui suivait était l'incontournable voiture postale qui devait, en principe, être située derrière le fourgon selon l'exigence de l'Administration des POSTES et TELEGRAPHES, pour des raisons de sécurité vis à vis de son personnel ambulant.

Si, durant 35 ans, le modèle HÜBNER a tenu le haut du pavé, il vient tout juste d'être détrôné par son équivalent signé LEMACO. Et, malgré les critiques dont il a été l'objet lors de sa sortie en 1970, il a représenté indiscutablement la toute première pièce maîtresse dans le renouveau du zéro.

Autre détail historique : c'est Urs EGGER lui-même, alors qu'il officiait Avenue de Rumine, qui était allé dénicher le jeune HÜBNER après sa venue à l'Ouest.

Etant donné que cette voiture était déjà passée par les ateliers de la Compagnie, elle a été intégrée d'office dans la rame, ne serait-ce que par son côté historique pour ce qui me concerne, car elle fut ma première voiture digne de ce nom acquise à cette échelle.

Une autre entité qui suivait presque invariablement la postale, c'était la ragoût. Là encore, cette période autorise deux possibilités : soit la bleue métallique, soit la teck. Les documents photographiques relatifs à cette époque attestent parfaitement la cohabitation de ces différents matériels (RA, Pdy, Dd2i, Dp et WR teck).

C'est ce modèle en teck qui a été retenu, bien qu'il ait été lui aussi accueilli avec froideur, il n'en reste pas moins vrai qu'avec plus de 20 ans d'âge, il n'a toujours pas été supplanté. Bien évidemment, les organes de roulement de ces deux dernières voitures soumises de construction aux bizarreries du NEM seront revus afin de les rendre compatibles avec la FS.

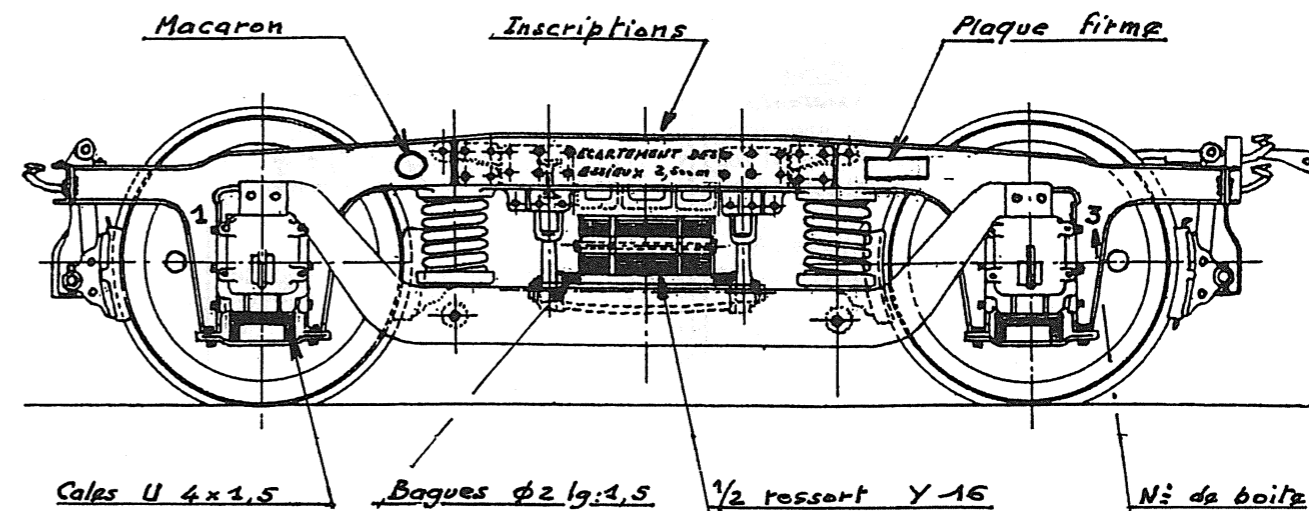
A la suite de cette WR sera attelée la 1ère classe, là où a pris place la clientèle la plus probable de la CIWL. D'autre part, c'est la place centrale dans la rame, lieu où, en principe, les voyageurs sont les moins exposés en cas de collision. Viennent ensuite la 2ème classe, suivie de la 3ème côté couloir (pour changer un peu) et de la mixte fourgon.

H Traction

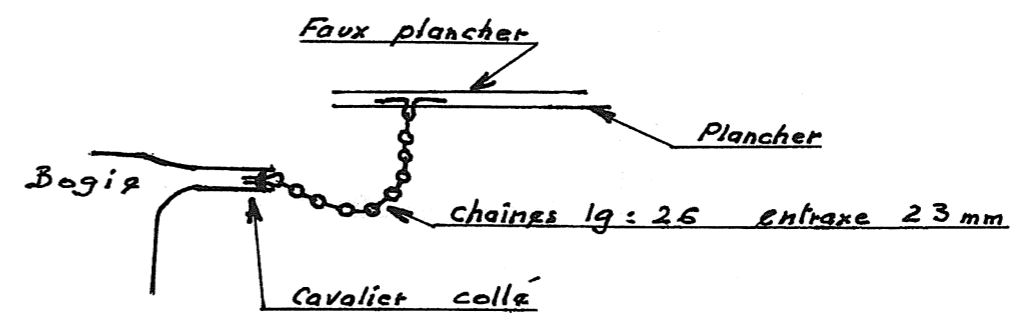
Les séries de machines ayant assuré ces prestations sont très variées. En effet, il est possible de placer en tête les diverses moutins, pacifics, twelve wheels, mikados, mastodons, consolidations etc... sans oublier les électriques ou diesels de ligne.

Et pourquoi ne pas effectuer un relais traction avec machines à l'identique ou différentes pour des raisons de changement de profil de la ligne, même imaginaire ?

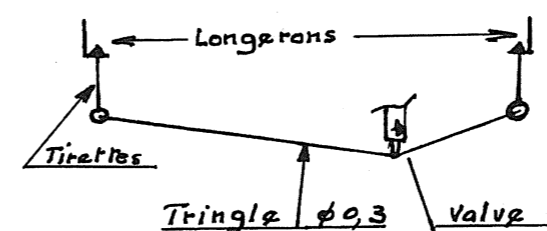
(On peut peut-être même, après passage au code Verlant toutefois, mettre en tête d'une telle rame une Chapelon tourangelle : en effet, le "Thermal" a été pour un temps, à la création de la SNCF, assuré par ces machines jusqu'à Clermont, et sans doute relayées là par les 141-TA. Et tous ces engins n'ont bien sûr pas été repeints tout de suite ! Ceci est dû sûrement à l'électrification de Tours - Bordeaux et à la pénurie de Pacific transformées côté P.L.M. à la veille de la guerre - il n'y avait pas grand chose alors hormis les divers prototypes, ceux-ci plus ou moins enlaidis à cette époque de carénages divers. On peut supposer que les ex P.L.M. n'ont pas vraiment apprécié ces incursions et y ont mis fin dès que possible - sans parler des conséquences de la guerre ! Mais je ne demande si les jolies couleurs des 1ère et 2ème classes ont duré jusque là ? N.D.L.R.)



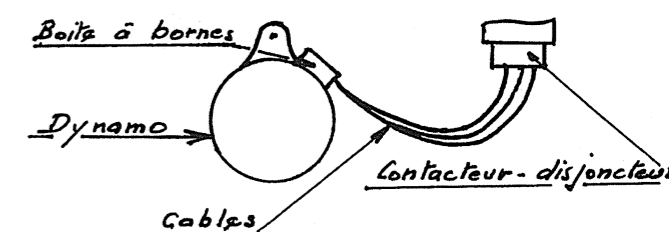
BOGIE Y2



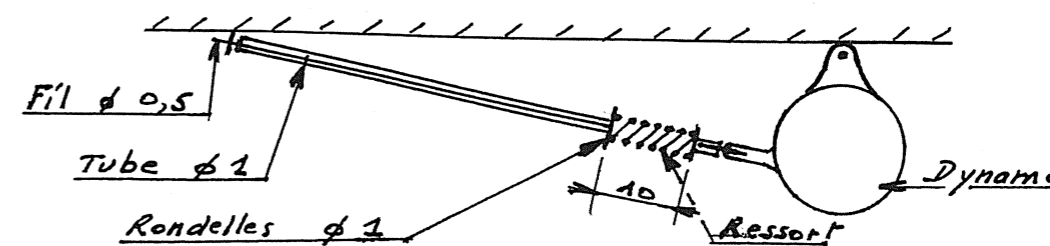
CHAÎNES de SURETE



TRINGLE de PURGE



CABLES d'ALIMENTATION



TENDEUR de DYNAMO

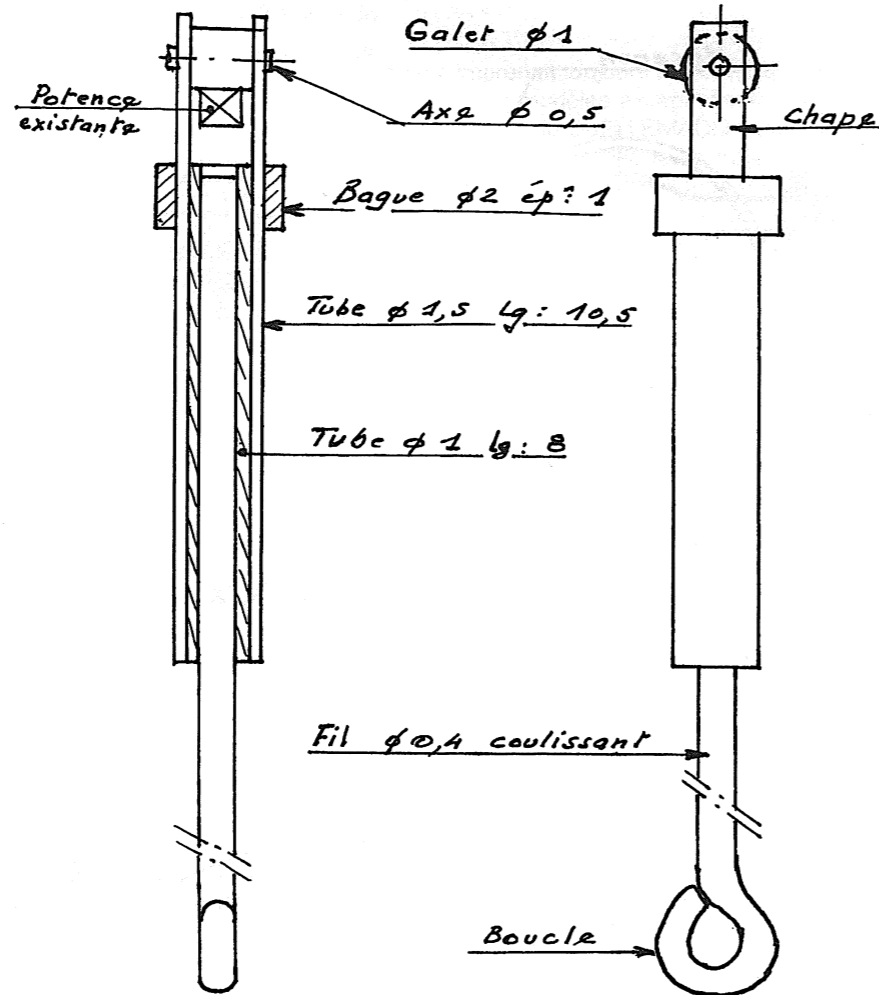
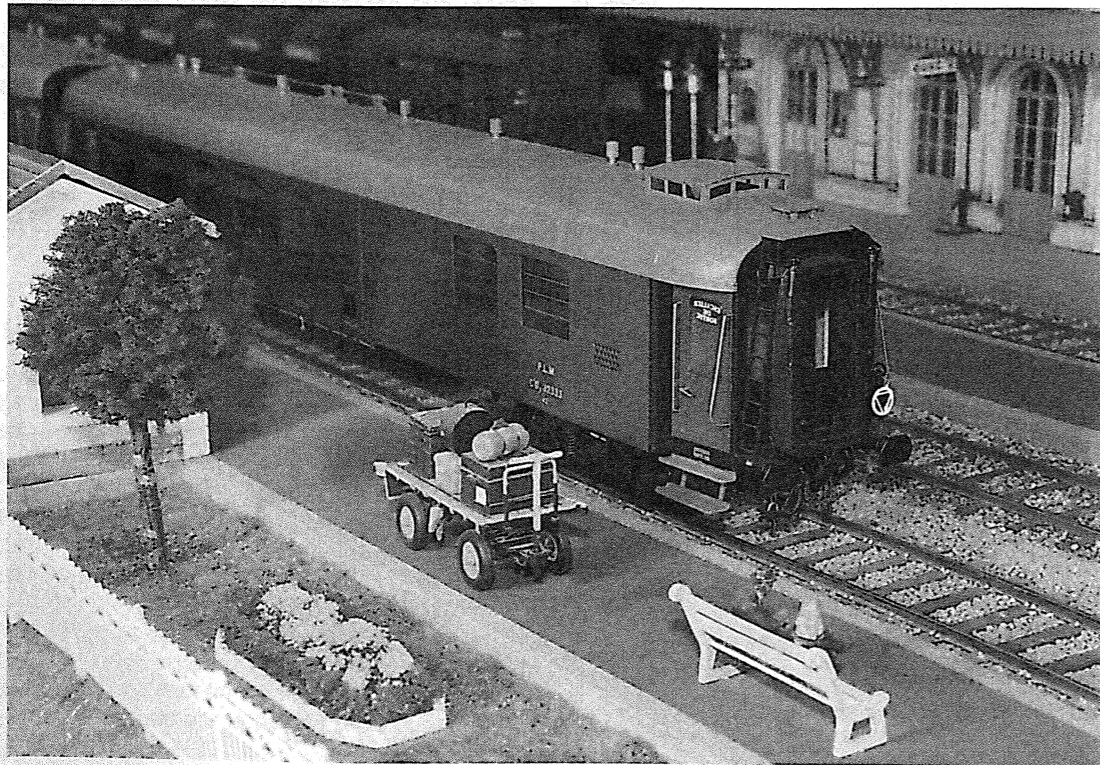
I Conclusion

Une telle rame très caractéristique du P.L.M. par sa composition hétéroclite de sept pièces et haute en couleurs accuse, avec une Pacific en tête, une longueur d'un peu moins de quatre mètres. Ces voitures, tractées par leurs attelages à vis, tampons touchants, chaînes de sûreté accrochées, soufflets accouplés, s'inscrivent parfaitement dans des courbes de 1,9 m de rayon avec l'aide, il est vrai, des indispensables raccords paraboliques. De plus, en circulation nocturne, l'éclairage diffus et réaliste des RA ne les fait pas ressembler à des sapins de Noël comme à l'accoutumée.

Aujourd'hui, plus de fourgon, plus de postale, plus de ragoût, le temps des voyages est révolu : dorénavant, on se déplace en BGV (Bidel à Grande Vitesse). Merci, Urs EGGER : grâce à vous, nous, les modélistes, on voyage encore !

Tiens, j'entends le tintement de la clochette, suivi de "Premier service dans dix minutes !". Vous avez réservé, je suppose, car, voyez-vous, sur ce train, c'est souvent complet ! Et pour cause, la réputation d'Henri Gorsse, concessionnaire de la ligne et gérant du buffet de la gare de Clermont, n'est plus à faire.. Son coq au vin arrosé d'un Listrac cuvée Réserve Wagons-Lits... hum ! Tenez, voici sa carte de visite (sait-on jamais) pour une fois prochaine.

RESTAURATION FERROVIAIRE Henri GORSSE BUFFET-GARE CLERMONT-FERRAND



Les postes à enclenchements mécaniques

Texte et photos : Bernard Fieyre

Suite des n° 106 à 110

Les enclenchements : réalisation

Après avoir étudié de façon approfondie la table d'enclenchements suivie du contrôle par représentation graphique de chacun des itinéraires, nous allons réaliser les différents composants de cet ensemble.

Ceux qui disposent de l'ouvrage "Les Chemins de Fer Modèles" de J. Falaise et H. Girod Hemery identifieront de suite le système Stevens préconisé par les auteurs pour ce qui est de sa réalisation en modèle réduit.

1 - Dispositions générales

Dans les postes au sol, les tables sont le plus souvent posées horizontalement et c'est cette disposition que nous retiendrons. Par contre, dans les grands postes, pour des raisons d'encombrement, elles sont disposées verticalement sous la cabine, dans le pied du poste.

2 - Matrice

C'est probablement par fraisage de rainures dans une plaque métallique en alliage léger, par exemple, que l'on obtient les meilleurs résultats. Quoique d'autres solutions soient envisageables, soit par assemblage de méplats sur un support, soit par un montage en cornières ou en fers U.

Prévoir dans tous les cas une réserve de quelques empreintes. On ne sait jamais, une modification du tracé des voies peut toujours intervenir par la suite.

3 - Barres primaires

Les barres primaires sont réalisées à partir d'un méplat en laiton de 4 x 2. Les encoches destinées à recevoir les taquets seront usinées une à une selon la définition de chacune des barres.

4 - Barres secondaires et taquets

Celles-ci sont constituées d'un carré en laiton de 2 x 2 sous lequel seront soudés les taquets usinés dans le même carré.

Ce sont ces taquets qui viendront se positionner lors du coulisement de la barre secondaire dans les encoches des barres primaires. Les barres primaires sont actionnées manuellement pour passer de la position Normale à la position Renversée (ou l'inverse).

D'une façon générale, il est préférable de prévoir des barres transversales d'une certaine longueur de façon qu'elles soient mieux guidées au cours de leur déplacement dans les rainures prévues à cet effet. C'est pourquoi, lors de l'étude de la conception de la table, nous éviterons de disposer deux barres transversales de faible longueur trop proches l'une de l'autre.

Lorsque toutes les barres auront été équipées de leurs taquets, il y aura lieu de procéder aux essais à vide de la table complètement équipée. En effet, la translation des barres primaires doit s'effectuer sans coincement ni résistance importante qui seraient dus à la difficulté de coulisement des barres transversales par exemple, ou à une longueur excessive entre deux taquets. C'est ainsi que les taquets positionnés dans les encoches des barres primaires doivent laisser subsister un léger jeu à ces dernières.

Ces mises au point seront effectuées par ajustage, voire, si nécessaire, par déplacement et ressoudage de taquets. Une fois que l'ensemble fonctionne correctement, nous procéderons au piéage des taquets.

Après ébavurage des barres, nous finirons par un polissage des faces latérales.

5 - Carter

Une tôle sera mise en place au dessus du complexe des barres et maintenue par 4 ou 6 vis à l'aide de trous taraudés dans la matrice.

Les barres seront légèrement huilées après montage et avant la pose du carter.

6 - Commandes

Deux solutions ont été retenues pour répondre aux exigences spécifiques de l'architecture de chacun des postes.

a) Poste I

La table d'enclenchements est située sous le décor escamotable au bord du réseau et masquée dans le bandeau inférieur.

Dans ce système, les barres primaires sont coudées (à chaud) à l'une de leurs extrémités de façon à former levier.

Les micro-interrupteurs fixés à l'arrière du carter sont actionnés par le déplacement des barres primaires. Ils permettent, par l'intermédiaire de relais, d'assurer les différentes commandes électriques telles que : moteurs lents pour signaux éloignés, commutation de pointes de cœur, inversion des feux selon les modèles de signaux et alimentation des feux des synoptiques éventuels.

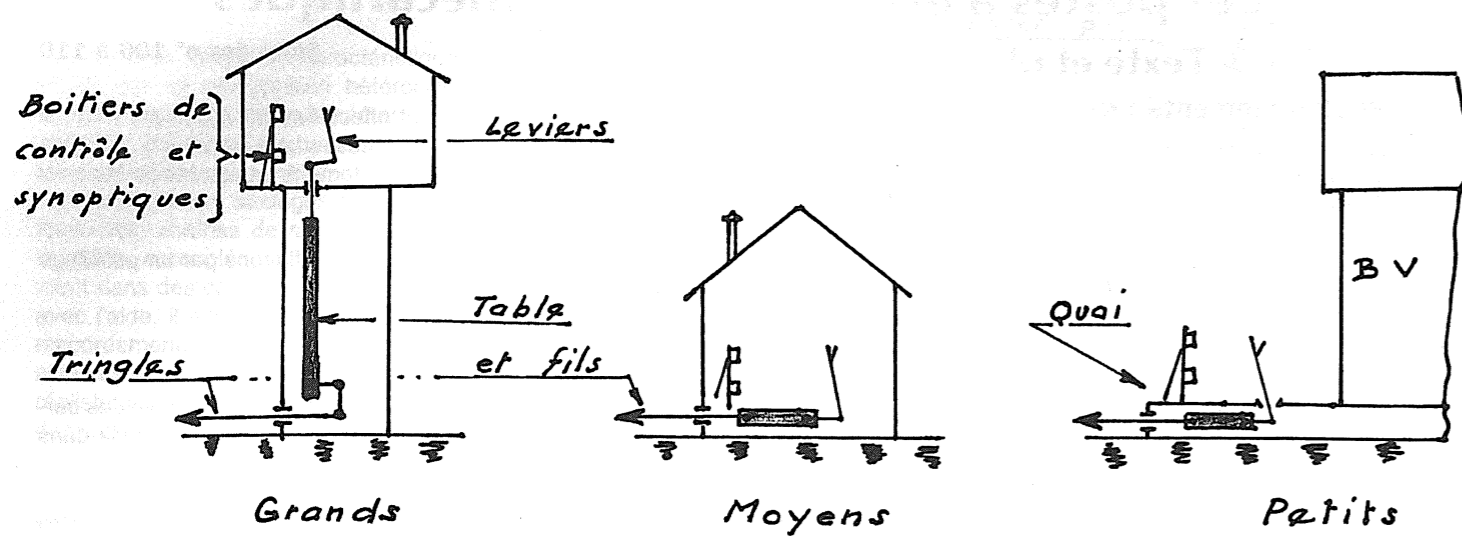
L'utilisation de tables d'enclenchement horizontales, grâce aux frottements que les barres engendrent elles-mêmes, évite la mise en place d'un système de verrous mécaniques. En effet, le déplacement par gravité des barres primaires n'est plus à craindre, contrairement à l'emploi d'une table verticale.

Rappelons que les barres primaires de commande des aiguilles sont verrouillées en position Normale ou Renversée par les taquets translétés par les barres primaires des signaux à l'ouverture. Ces taquets assurent ainsi le collage correct des lames d'aiguilles par l'intermédiaire des transmissions et, par voie de conséquence, la parfaite sécurité des circulations.

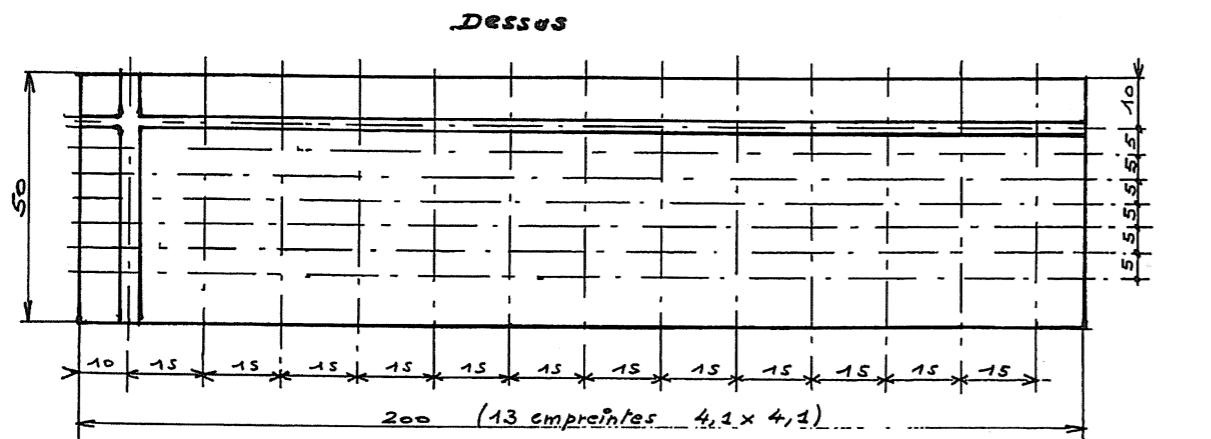
b) Poste II

Contrairement au poste I, celui-ci est du type au sol et disposé en bordure du réseau pour des raisons évidentes d'accessibilité. La table d'enclenchements est donc située dans le poste.

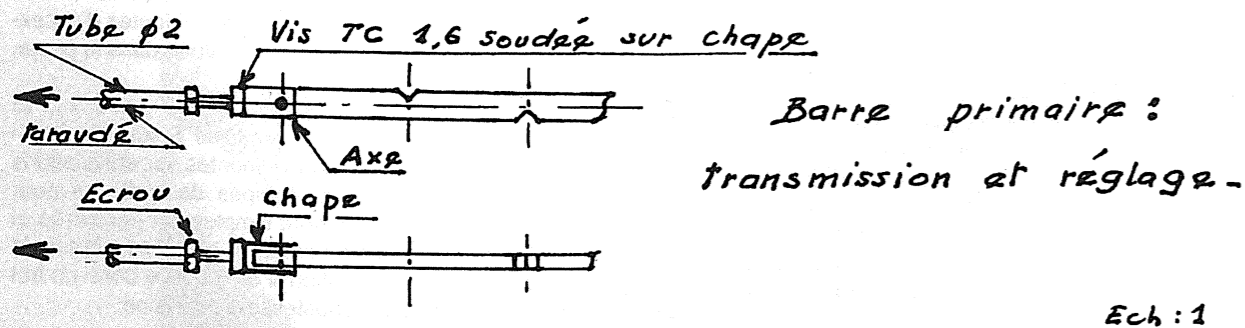
Les principes généraux sont identiques au poste I. Par contre, les leviers sont les superbes modèles Saxby de Jean-Claude Ragot. Ces leviers n'ont pas été montés sur articulations pour assurer leur basculement, ni équipés de biellettes pour actionner les barres primaires. Ils sont simplement encastrés et soudés à l'extrémité des barres primaires et ne se déplacent ainsi que par translation. Cette option a été choisie dans un but de simplicité d'exécution et de robustesse d'utilisation.



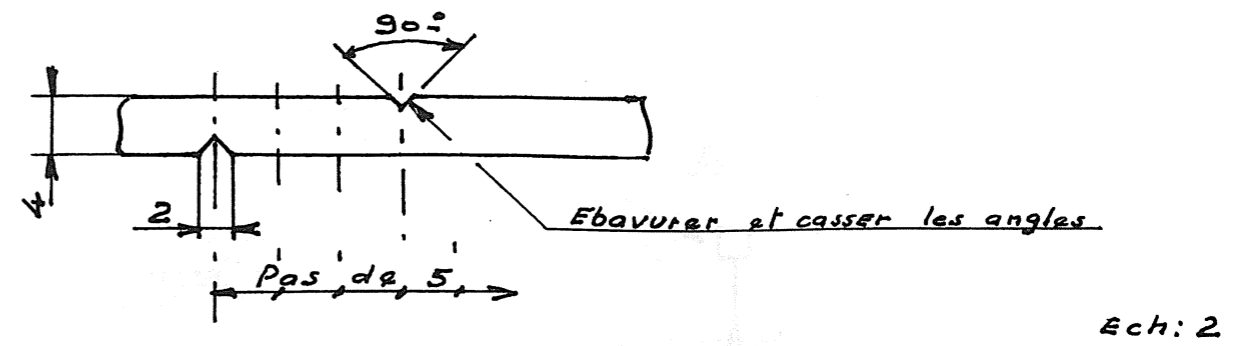
Disposition des tables d'enclenchements dans les postes.



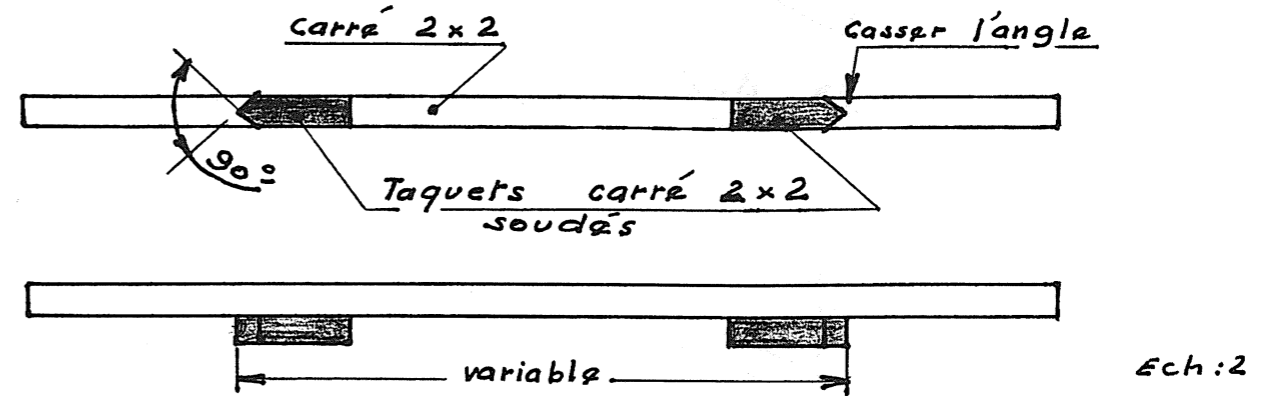
Matrice - table d'enclenchements. Poste II



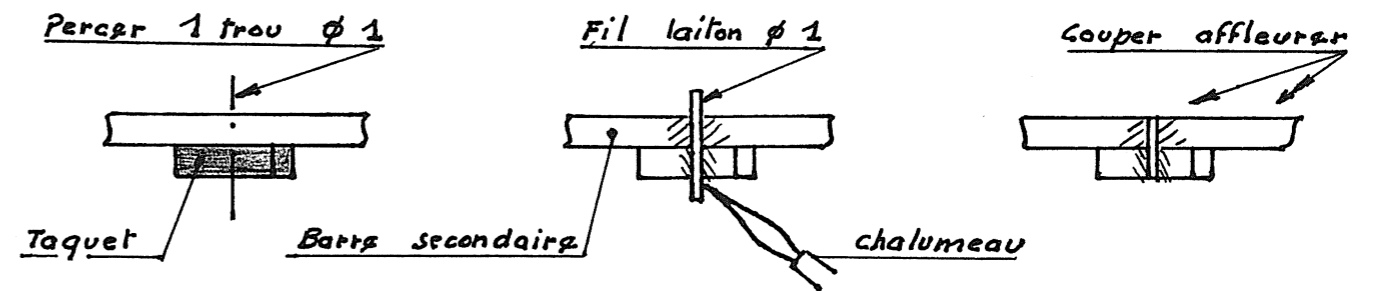
Barre primaire : transmission et réglage.



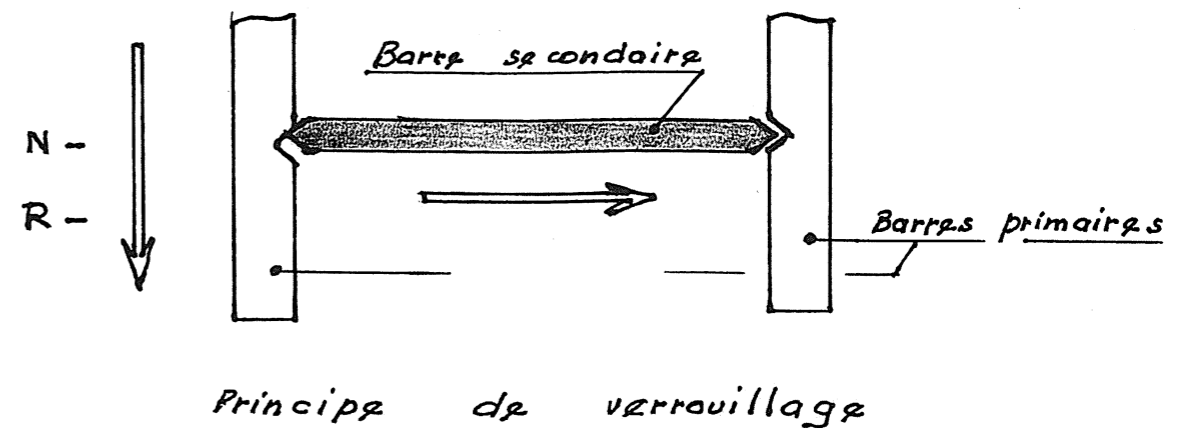
Barre primaire : usinage des encoches.



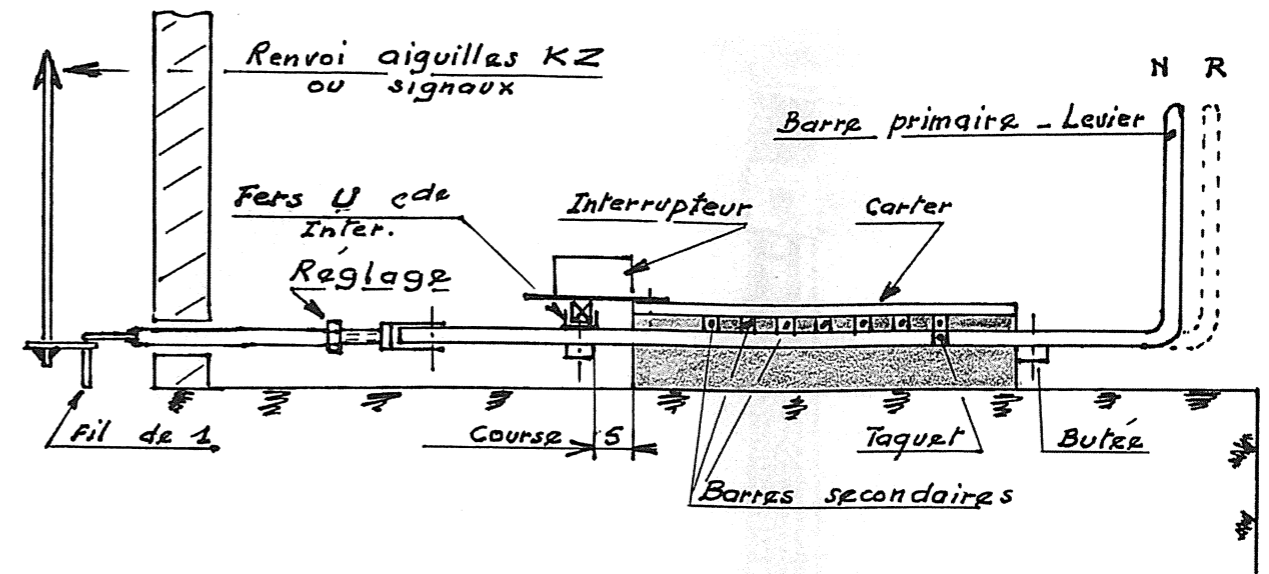
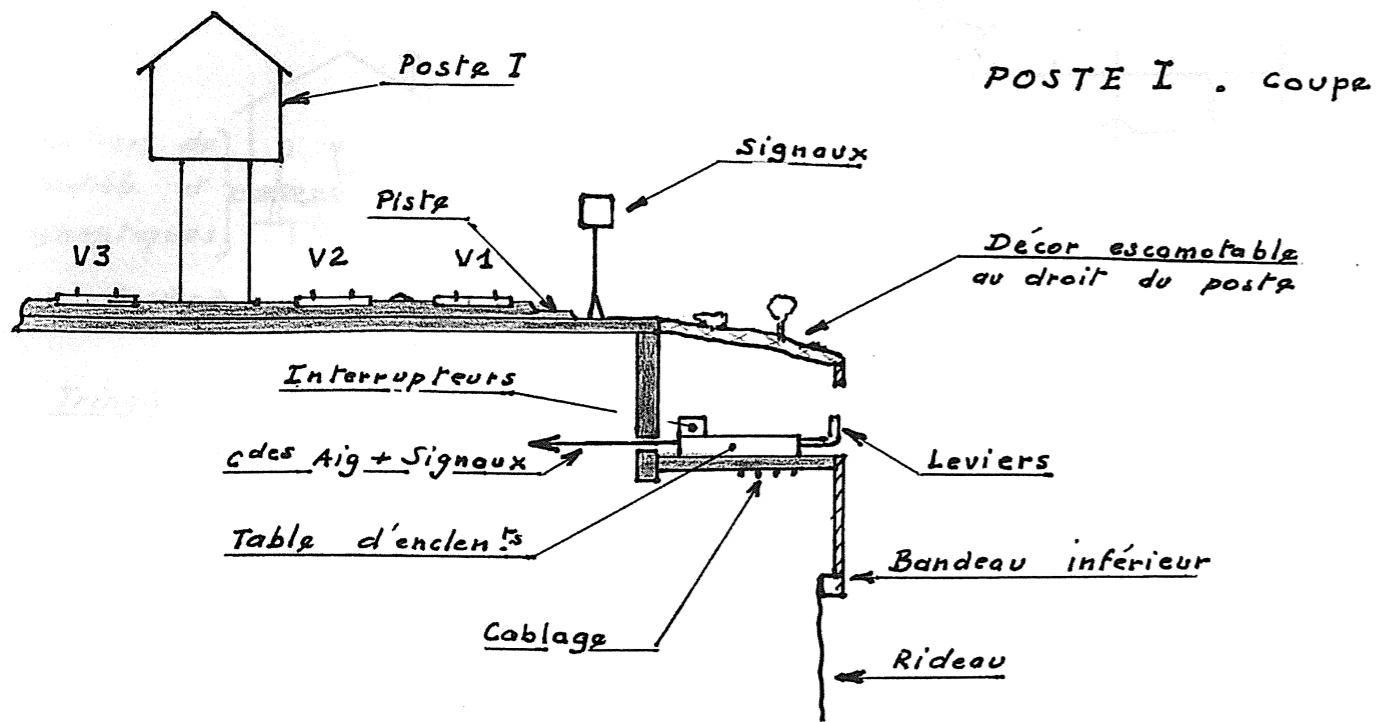
Barre secondaire : positionnement des taquets.



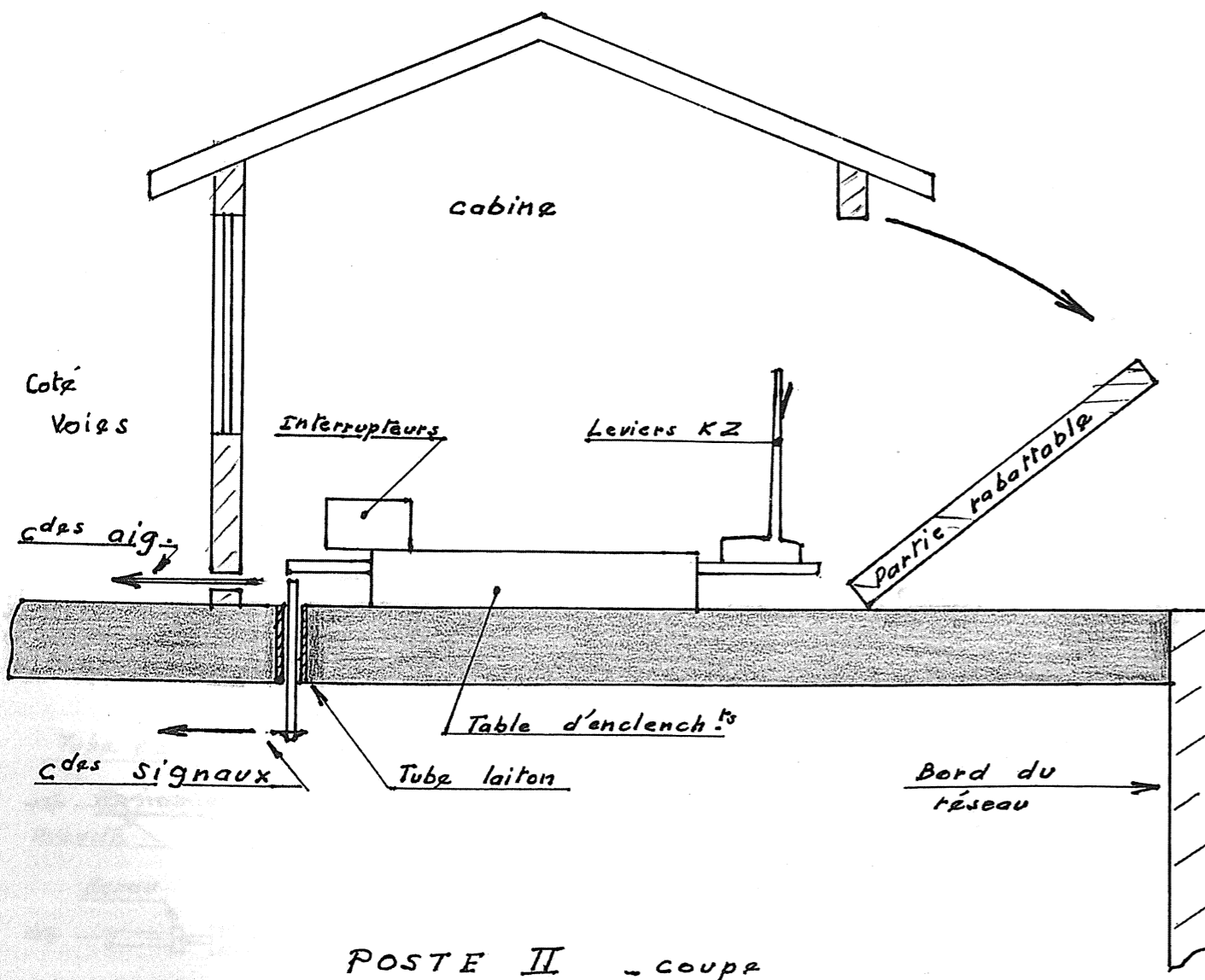
Barre secondaire : piétage des taquets.



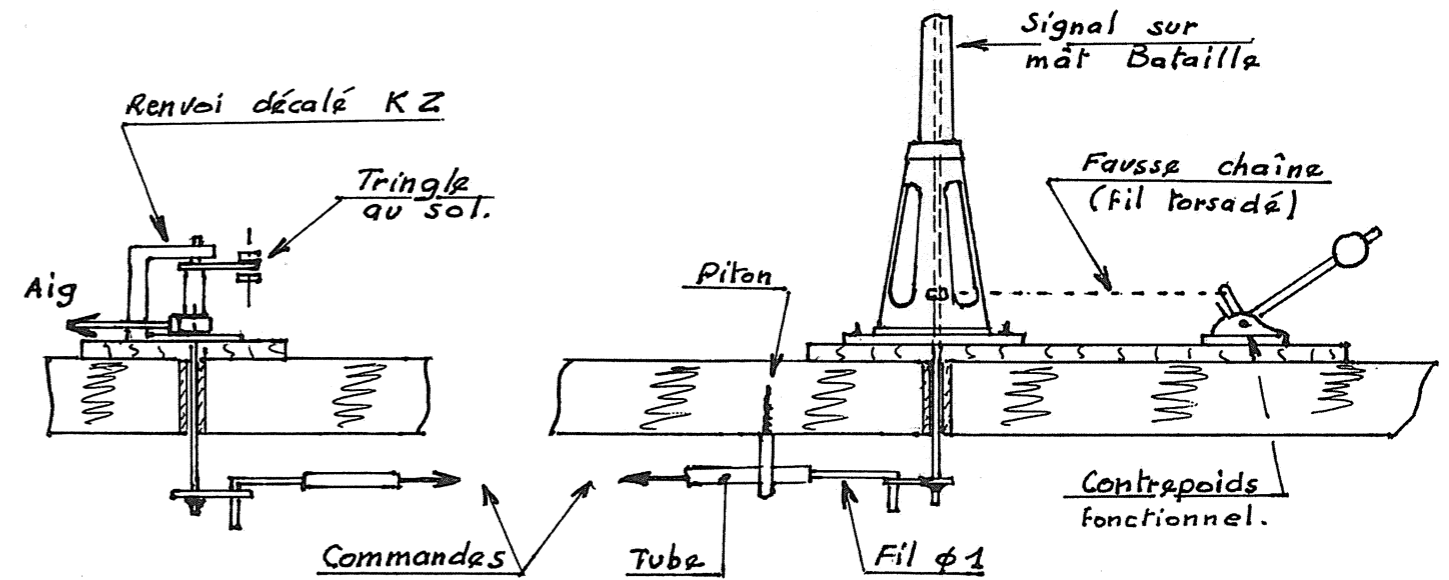
Principe de verrouillage



POSTE I: table d'enclenchement et commandes



POSTE II - coupe



POSTE I: commandes aiguilles et signaux

En ce 21 mai 2005...

Ce que n'a pas relaté notre Rédac Chef, c'est que les grappes de raisins étaient bien présentes. Mais là, seuls les connaisseurs s'en sont aperçus. Bien sûr, lors de la présentation de cette précision, les vendanges auront peut-être été faites. Trop tard, il faut donc revenir l'année prochaine !

Quant au pont levant, les essais de gabarit ont été effectués ce même jour en présence de Monsieur le Directeur, de l'architecte concepteur réalisateur et de nombreuses personnalités de notre petit monde. Pour ce faire, le plus grand modéliste de notre confrérie avait été invité (un peu à son insu). Notre ami P. Duhamel s'est donc "plié" de bonne grâce à cette manipulation : résultats concluants, de justesse toutefois. C'est ainsi que le procès-verbal de réception provisoire de l'ouvrage a pu être établi quelques heures seulement avant l'arrivée du train ministériel conduit par Michel PAUL..

B.F.

Expométrieque : précisions de dernière minute

Ouverture au public : vendredi 24 et samedi 25 novembre, de 10 h à 19 h, dimanche 26 de 10 h à 18 h.

Prix (inchangé) 6 € ; 4 guichets ouverts dès 9 h 45 : on peut espérer de courtes queues...

Navettes gratuites : deux autocars, départs de MASSY TGV/RER, près de la sortie RER B. Premier départ vers 9 h 30, puis en continu tous les 1/4 h (sauf pendant le déjeuner, intervalles d'1/2 h). Retour assuré jusqu'à l'heure de fermeture.

Pour les automobilistes, autoroute A10, ZA Courtaboeuf, direction Villejust (sortie n° 9 depuis Paris). (Venant de province, on sort quelques km avant - juste après avoir longé le TGV - et il faut reprendre tout de suite la direction Paris par A10, sous peine de se retrouver à errer dans Les Ulis...)



Photo 1
Malesherbes, 1961. Carré P.L.M. LP-2-T, éclairage à pétrole. Appareil à pétards. A droite, sur potence type 1891 pour 2 voies, l'un des deux sémaphores à l'ouverture. L'environnement ferroviaire est très présent.

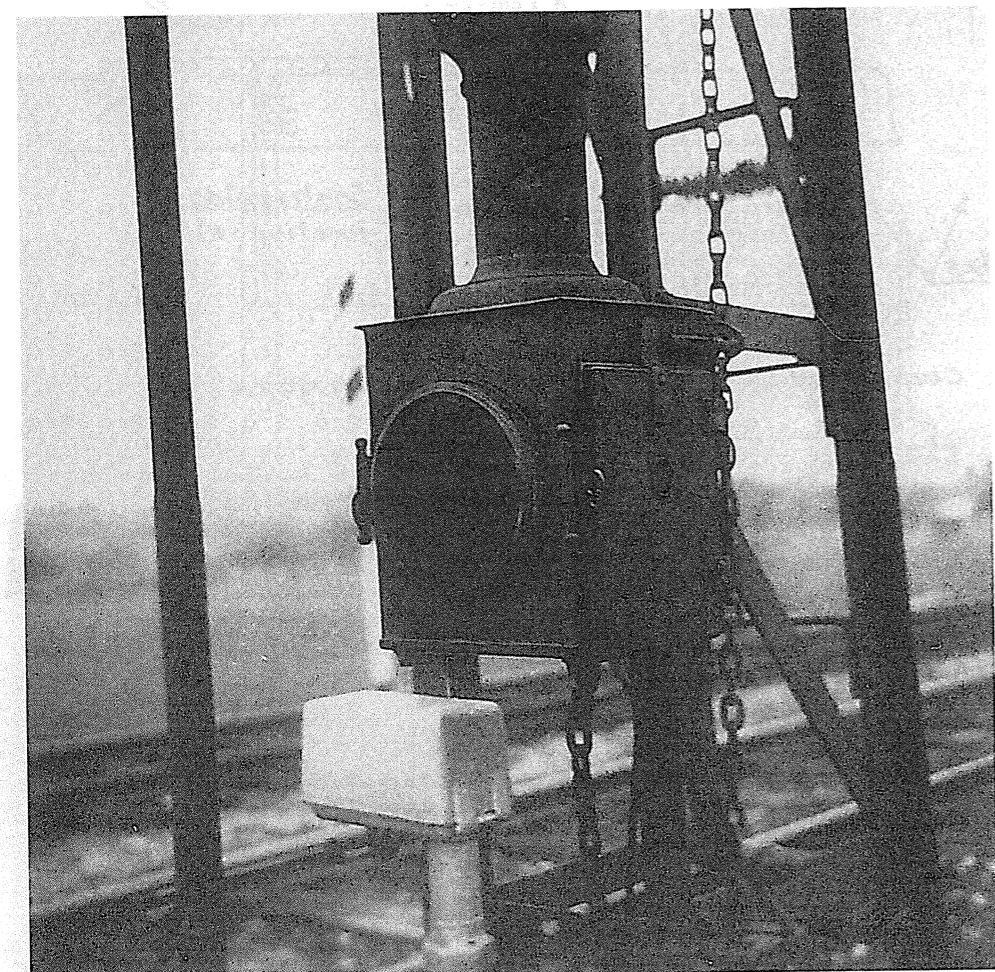
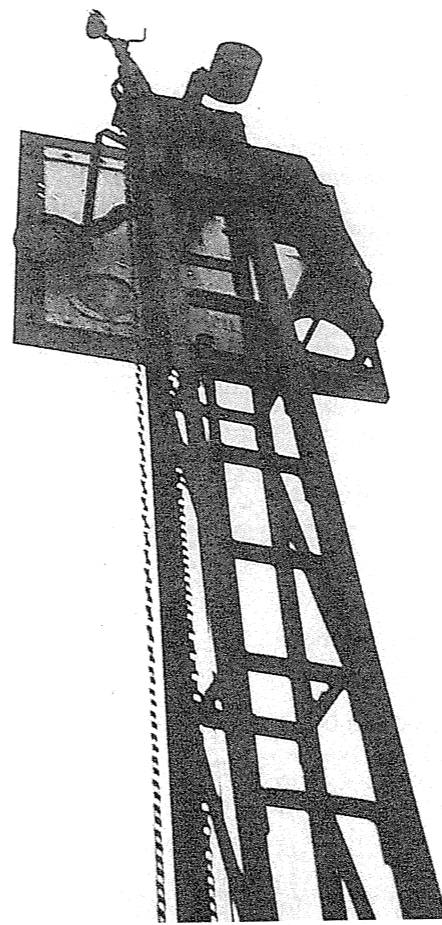


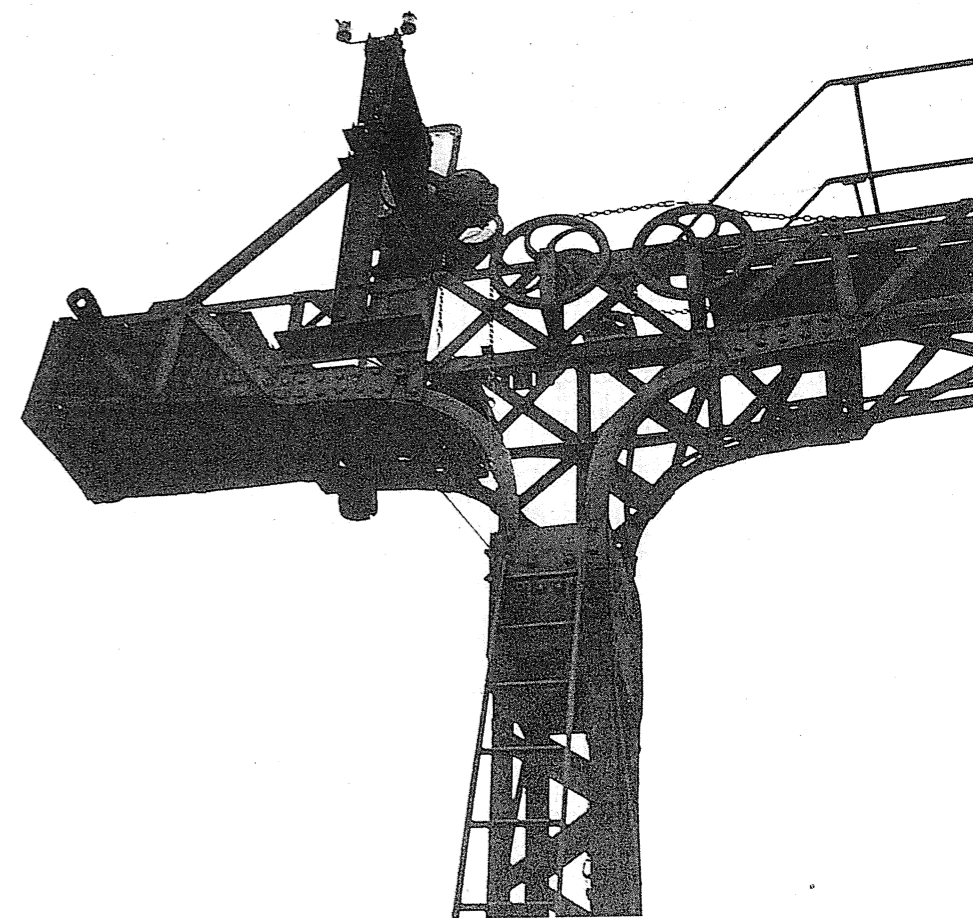
Photo 2
Lanterne T, au pied du carré LP-2-T.



Ci-dessus, photo 3 : A gauche de la cible, la lunette mobile du feu vert qui, à l'ouverture du carré, prendra place devant le feu blanc direct de la lanterne.

En haut à droite, photo 4 : Carré : leviers de rappel. A l'arrière, celui de la cible. A l'avant, celui de l'appareil à pétards "non talonnable". Les deux transmissions se rejoignent à l'amont du signal en une seule commande.

Ci-contre, photo 5 : Potence : système de commande des deux bras sémaphoriques par poulies à chaînes et fils.



Maison de garde P.L.M.

J.C. Ragot

Nous rappelons que la distance de la maison au rail le plus voisin doit être au minimum de 3,50 m. Le seuil est à 0,20 m ou mieux à 0,40 m au dessus du niveau des rails afin de rendre la maison plus saine.

Dans ces conditions, la maison du garde la plus simple est représentée [ici] (type de la Compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée).

Elle se compose d'un rez-de-chaussée renfermant une cuisine faisant face à la voie et d'une pièce de fond montée sur cave ; un escalier conduit au premier étage où se trouve un grenier sous chevron séparé par un mur de refend régnant de haut en bas du bâtiment ; d'une pièce mansardée et plafonnée constituant encore une chambre habitable. Le tout est complété par un bûcher et une fosse d'aisances sur le pignon opposé à la voie, et généralement un puits dans le jardin.

L'escalier de la cave est formé de marches, en libages de pierre dure avec parements non piqués. Les encadrements de fenêtres sont en pierre dure ou en briques selon les régions. Le soubassement de la maison jusqu'à 0,50 m du sol est en moellons épincés, les murailles recouvertes extérieurement d'un crépi tyrolien, et la couverture en tuiles.

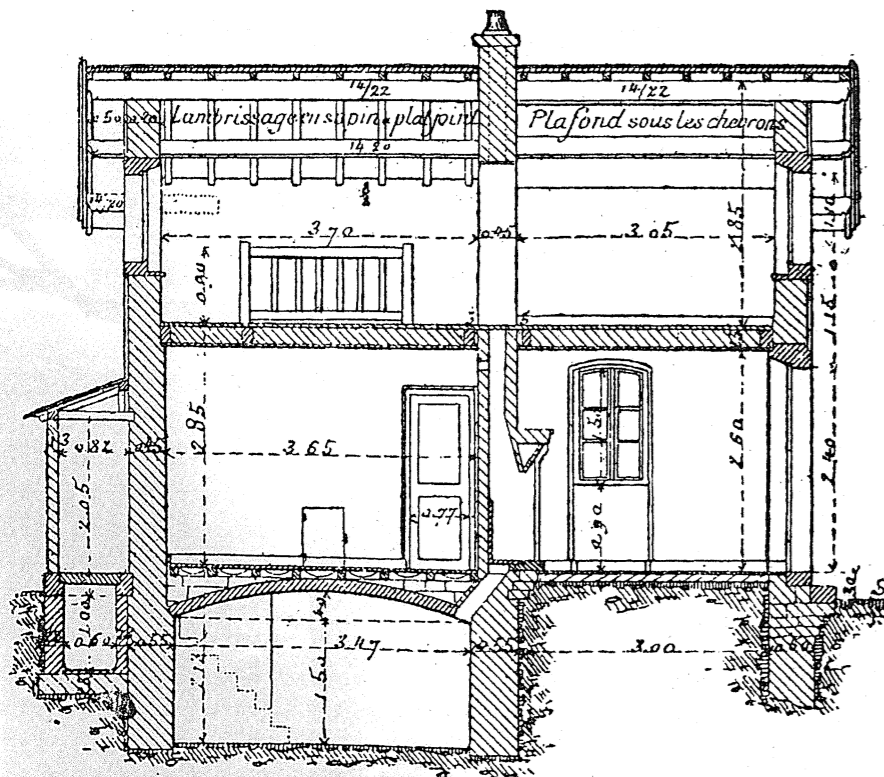
Le plancher du premier étage est en sapin de 0,22 m sur 0,27 m, rainé et cloué sur solives de 0,08 m sur 0,20 m.

La hauteur totale du sol au faîtage est de 6 mètres ; la cave a 1,50 m aux naissances avec une flèche de 0,40 m, soit 1,90 m au sommet de la voûte ; le rez-de-chaussée 2,60 m entre planchers, et le premier 2,85 m du plancher au faîtage. Les murs ont 0,55 m en fondation, 0,45 m au rez-de-chaussée, et 0,40 m au premier, sauf le mur de refend qui conserve 0,45 m jusqu'au toit pour donner facilement passage à la cheminée.

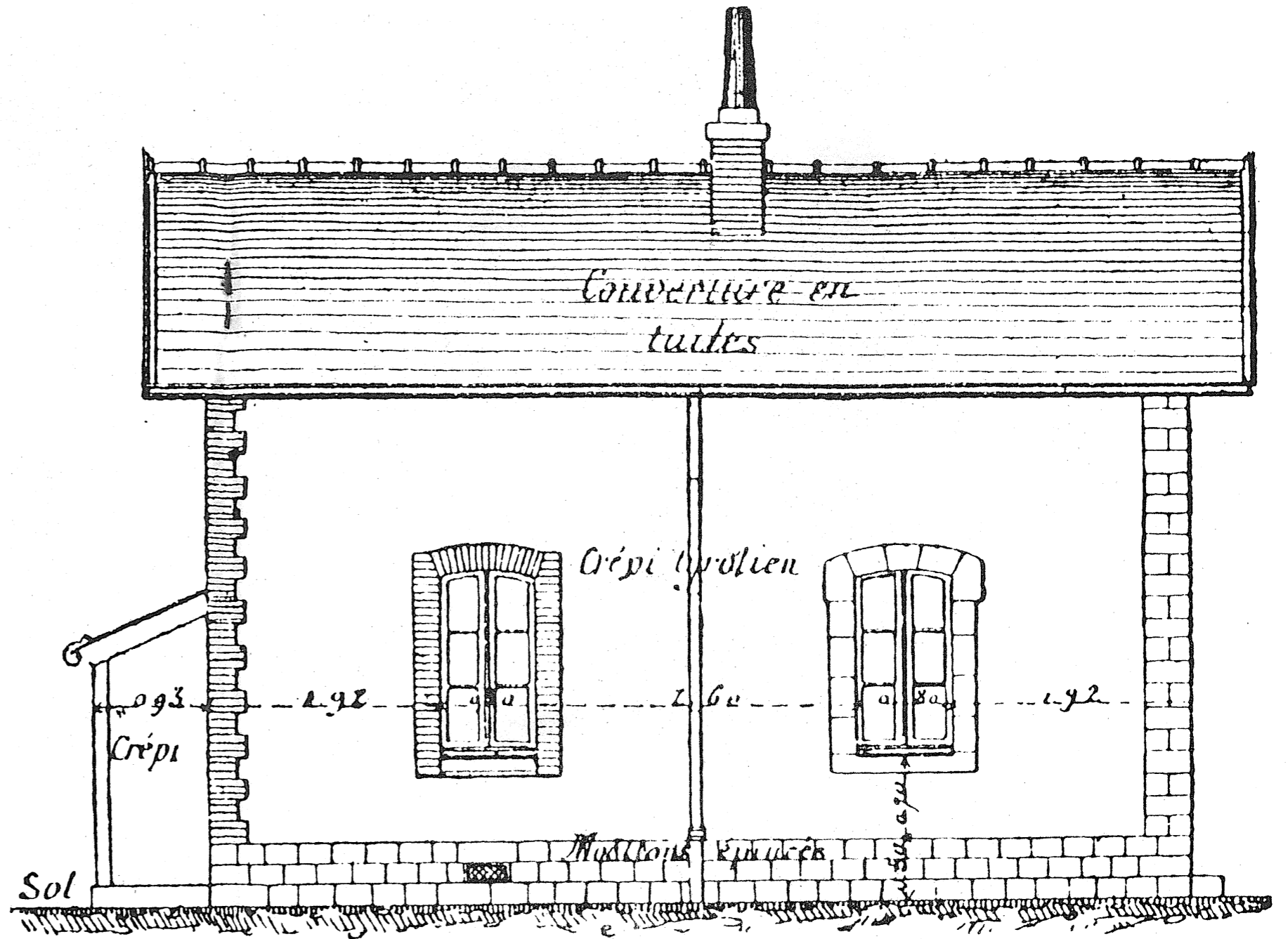
L'appentis, présentant un bûcher et des cabinets d'aisances, est en briques du pays posées entre des poteaux de chêne rainés de 0,13 m sur 0,13 m. Le pourtour de la dalle de chute est enduit de ciment sur 0,50 m de hauteur. Dans le grenier, les chevrons sont garnis intérieurement d'un lambrissage en sapin à plat joint ; dans la pièce voisine d'un lattis plafonné. La descente de cave est placée sous l'escalier conduisant au premier étage.

Dans les passages où le mouvement des trains de jour et de nuit est important, il faut deux gardes : il y a donc lieu de prévoir deux logements absolument distincts. Dans certains passages à niveau très fréquentés de l'ancienne banlieue parisienne, il y en avait même jusqu'à quatre (Vincennes).

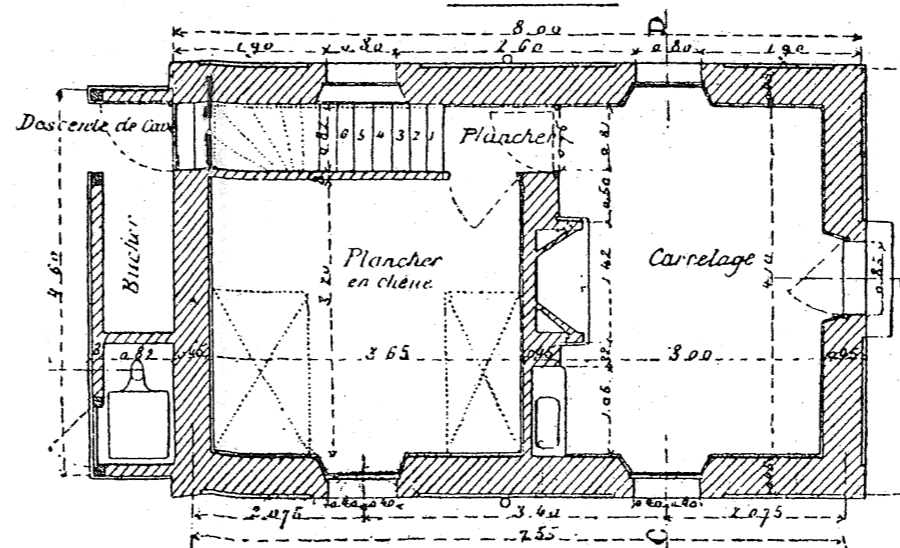
Document Kit Zéro



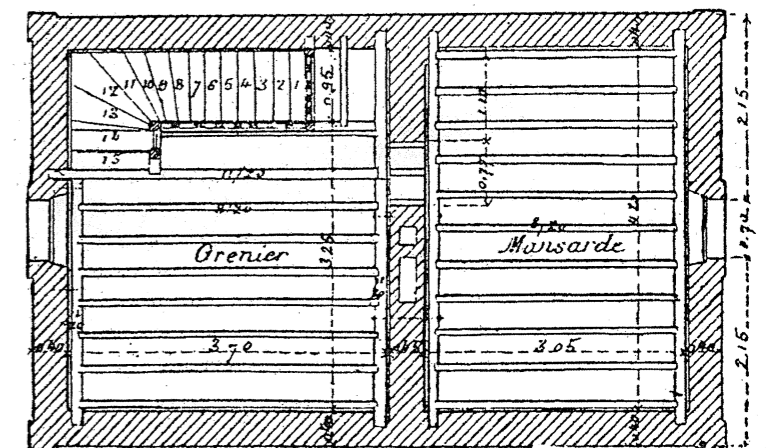
Vue latérale : éch. 1/43,5.
Coupes : éch. 1/87.

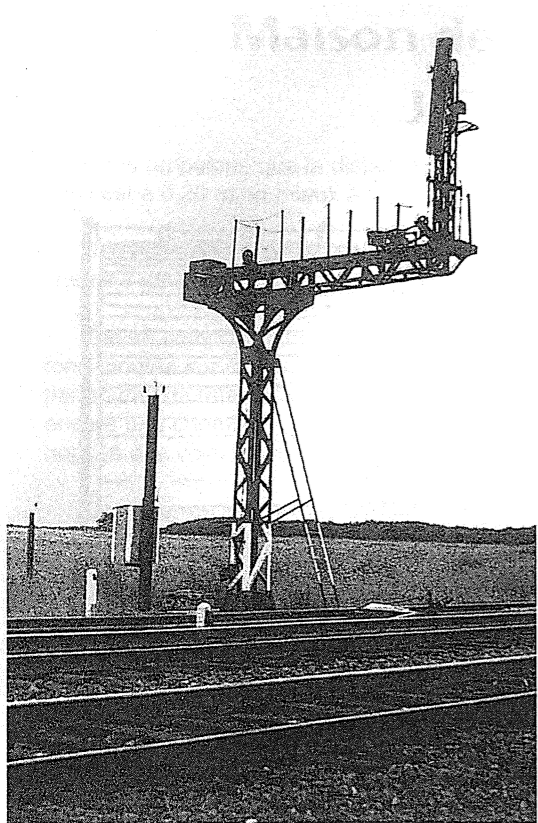


Plan du Rez-de-Chaussée

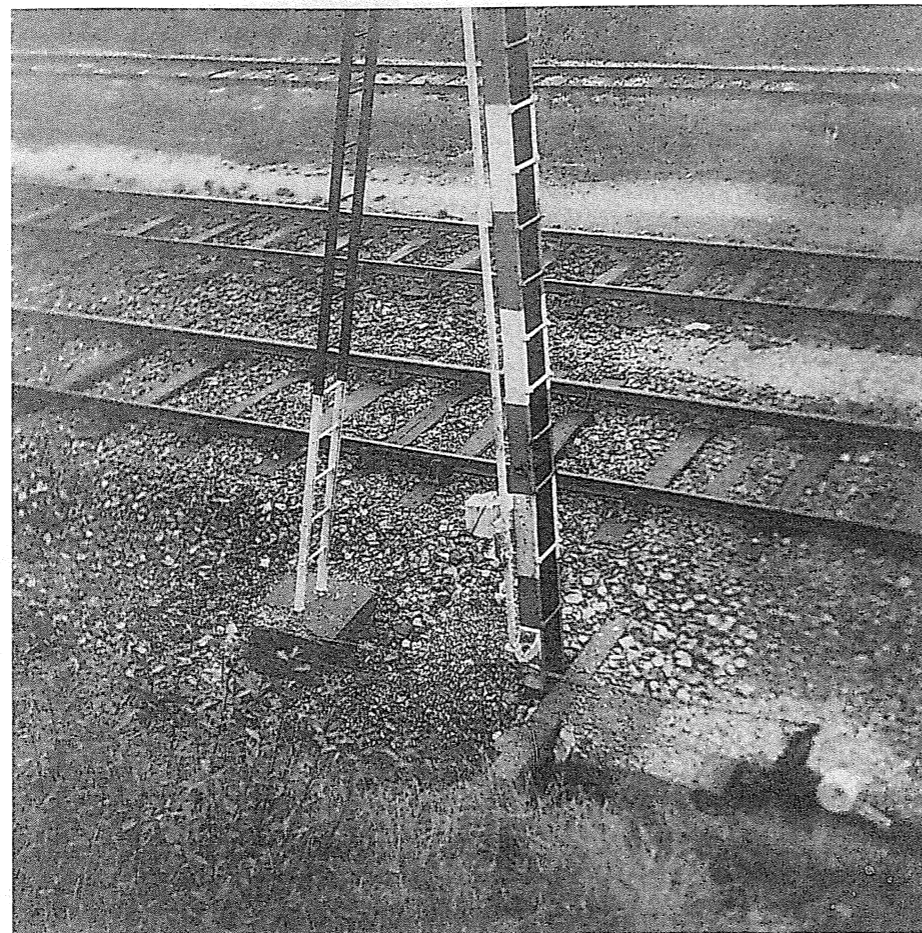


Plan de l'Etage
Disposition du solivage en sapin





Ci-dessus, photo 6 : Malesherbes, 1961. Sémaphore à éclairage électrique sur potence pour une voie type 1929.



Ci-dessus, photo 8 : Contrepoids de rappel. Voie DC sur coussinets Etat.

Ci-dessous, photo 7 : Domfront, 1969. Carré Ouest à feux électriques. A l'arrière plan, le PN à barrières oscillantes.



Textes, dessins,
photos Bernard
Fieyre.

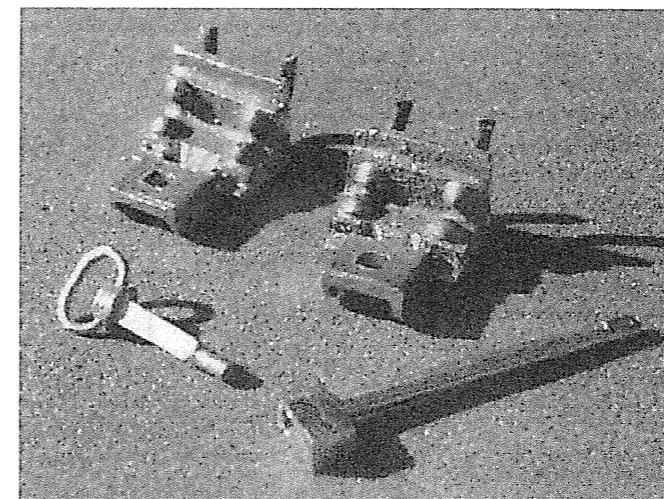
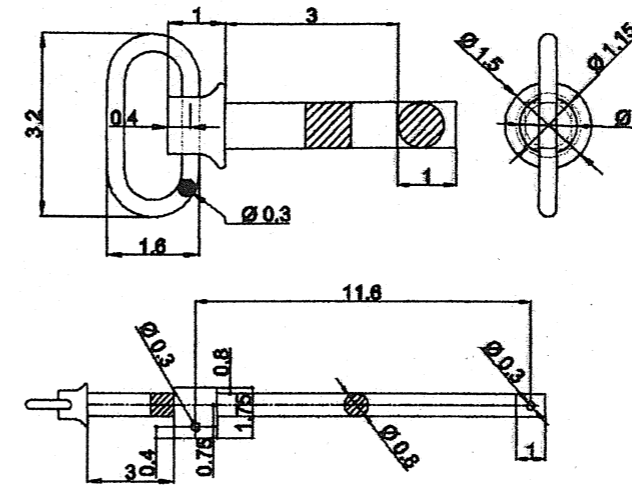
(à suivre...)

Wagon T.P.

Jean Thiery

Suite des n° 97 à 110

Fig. 1



Frein - Tirette robinet d'échappement TV
Dessin n° 62

Fig. 1 : Matière : tige laiton Ø 1,5, corde à piano Ø 0,3.

Nota : cette pièce comporte une partie carrée et une partie ronde séparées par un renfort qui supporte le voyant de commande. La partie carrée passe au travers du support fixé sur le brancard du châssis. Il est donc nécessaire de faire cette tirette en deux éléments que l'on solidariserà au moment du montage définitif sur le châssis.

- Découper la tige au Ø 1,15 sur une longueur de 4 mm. Un travail avec contre-pointe s'impose, mais comme il n'en existe pas d'assez petite, j'en ai fabriqué une en sertissant une grosse aiguille dans une tige en laiton Ø 5.
- Découper le bout à Ø 0,8 sur 1 mm.
- Former le bouton qui recevra l'anneau de la tirette. Pour cela, monter un outil à tronçonner fait avec une lame de scie, l = 0,5.
- Décaler le chariot à 0,5 mm du décolletage et réduire le Ø à 1 mm. Faire l'arrondi à la lime aiguille.
- Retirer du tour, monter dans la mini fraiseuse et percer un trou de Ø 0,3 mm. Profiter du montage pour faire une première passe (profondeur 0,15) avec une fraise de Ø 2. Faire des passes de 0,05 en évitant soigneusement de "manger" l'étau.
- Introduire une tige de Ø 0,3 dans le trou et faire pivoter de 90° en s'aidant de la tige pour être d'équerre et ainsi de suite.
- Faire une boucle aux cotes du dessin, l'enfiler dans le trou du bouton, enduire de flux et souder.
- La résolution des verniers étant limitée à 0,05 mm, j'arrondis les cotes à cette valeur, ainsi le carré obtenu à partir d'un rond de Ø 1,15 et un fraisage de 0,15 par face fait 0,85 au lieu de 0,8. Il faudra réduire cette cote en utilisant un cabron abrasif sur toutes les faces.

Fig. 2 : Matière : tige laiton Ø 3

- La deuxième partie de la tirette est tirée d'une tige laiton de Ø 3 mm.
- Commencer par un perçage Ø 0,8, profondeur 1 mm.
- Faire un décolletage sur une longueur d'environ 12,5 mm en laissant sur la droite une partie non travaillée de 1,5 mm.
- Réduire le Ø à 0,8 mm (passes très légères).
- Tronçonner à gauche à 2 mm.
- Pour ce travail comme pour le précédent, nous utiliserons la contre-pointe bidouillée pour l'occasion.
- Monter dans l'étau d'outilleur de la fraiseuse en utilisant des cales de hauteur appropriée et fraiser selon dessin (à gauche).
- Faire le trou de Ø 0,3 à l'emplacement indiqué dans la fig. 1.
- Faire une deuxième pièce mesurant 21,85 mm H.T. avec une longueur de décolletage de 20,85 mm et deux trous de Ø 0,3 à 21 mm de centre à centre.

· Cette tirette est destinée à l'autre côté du wagon, elle sera accouplée au levier du robinet à l'aide d'une bielle de jonction.

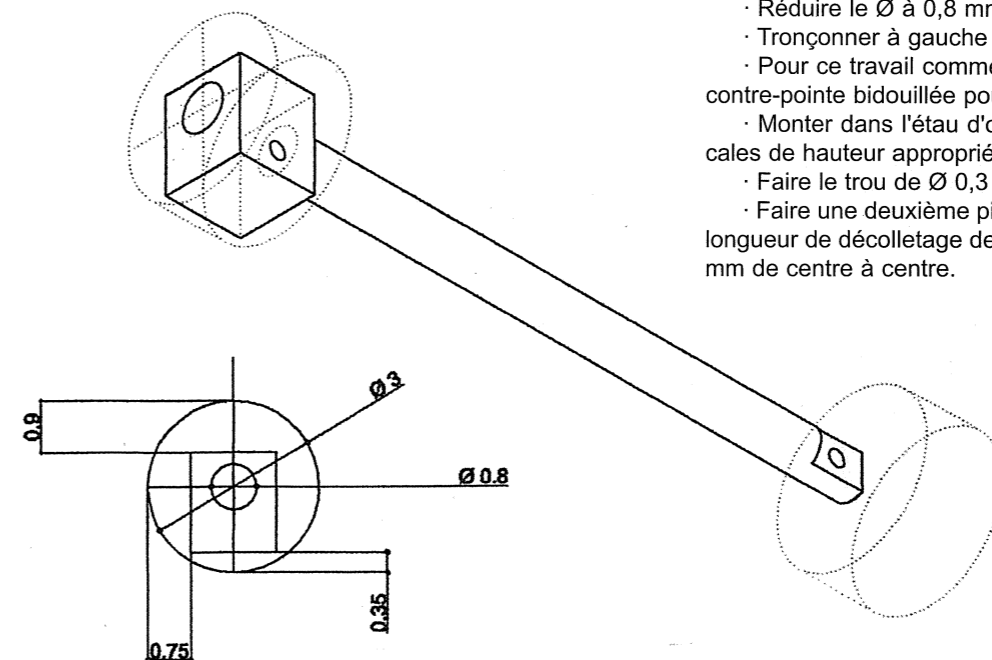


Photo : tirette avec sa poignée et support (pour ce dernier, voir le précédent n°).

Frein - Levier et voyant robinet d'échappement TV Dessin n° 63

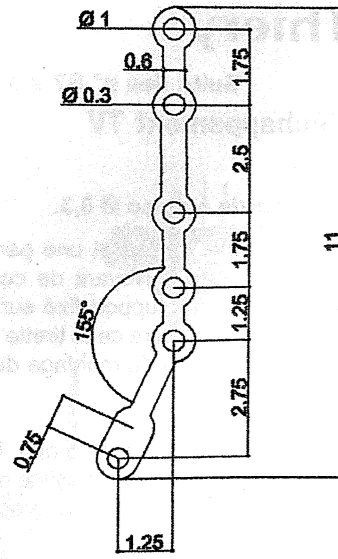


Fig. 1
Levier, matière : fer blanc, ép. 0,2 mm.

- Prendre un carré de 25 mm de côté, le plier en quatre proprement et souder les tranches.
- Monter dans l'étau de la mini fraiseuse équipée d'un foret de 0,3 mm. En utilisant les verniers X et Y faire les trous de Ø 0,3.
- Coudre avec du fil de fer Ø 0,3 et bien aplatir pour consolider.
- A la scie Bocfil, dégager le levier en lui donnant une largeur brute d'environ 1,5 mm ; lorsqu'il se dégagera, vous serez content de votre couture !
- Mettre le levier en forme à la lime aiguille en se rapprochant le plus possible de la forme du dessin.
- Désolidariser les pièces.

Fig. 2

- Prendre deux pièces du lot ci-dessus, en couper une au-dessus du troisième trou.
- Les couder entre elles comme tout à l'heure.
- Former la chape inférieure et découder.
- Enfiler un fil de Ø 0,3 dans le trou repéré que l'on rabat de chaque côté.
- Mettre également un axe de Ø 0,3 dans les trous de la chape.
- Enduire de flux les parties communes et souder.
- Limer les bouts d'axes rabattus, le levier est terminé.

Pourquoi avoir fait quatre pièces ?

Réponse : pour avoir une rigidité suffisante pour "coudre" avec du fil de Ø 0,3.

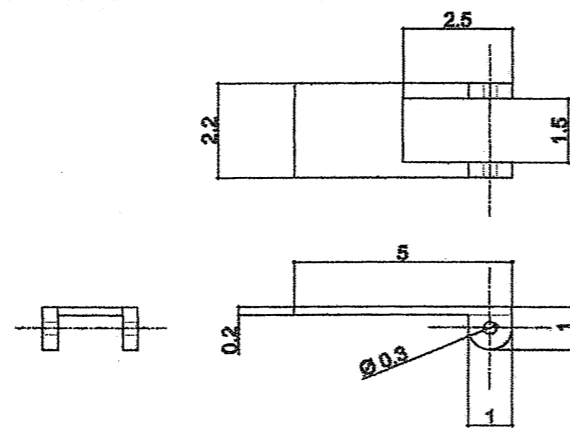
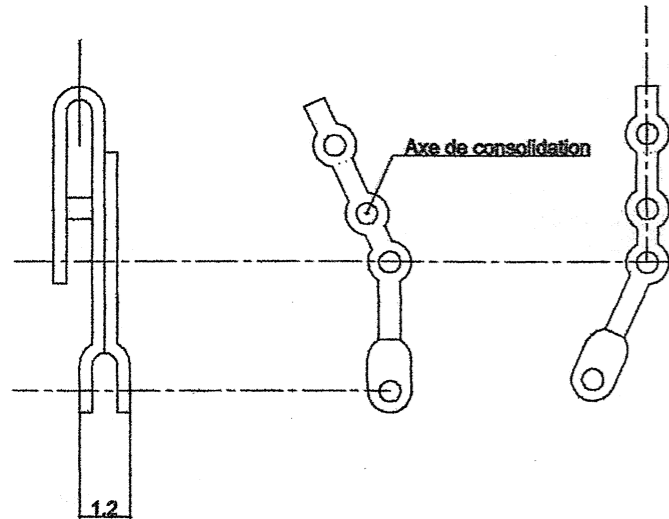


Fig. 3 Voyant, matière : laiton e = 1 mm.

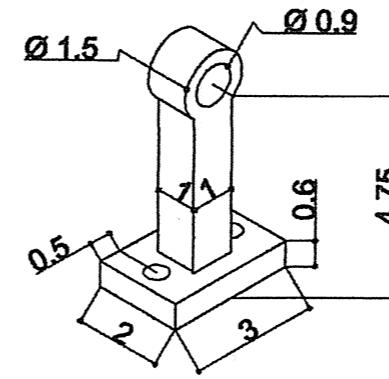
- Prendre une bande de laiton de 1 mm d'épaisseur sur 3 mm de large et la souder d'équerre sur une autre bande qui formera un T que l'on viendra serrer dans l'étau de la fraiseuse.
- Monter une fraise de Ø 1 mm et dégager la chape, puis surfacer pour réduire l'épaisseur à 0,2 mm.
- Rectifier les faces latérales en amenant la largeur à la cote de 2,2 mm comme indiqué sur la fig. 3.
- Dégager les bras du voyant, les deux coins intérieurs présentant un arrondi de $r = 0,5$ mm que l'on supprimera à la lime aiguille carrée.
- Faire pivoter de 90° dans l'étau et percer les trous de Ø 0,3 mm.
- Dessouder de la plaque support et nettoyer.



Ci-dessus : poignée de tirette sur son support.

Fig. 1 : Support coulissant, matière : laiton ép. 2 mm.

- Cette petite pièce est taillée dans la masse d'une barre de laiton de 6 mm de large sur 2 mm d'épaisseur dont les côtés opposés ont été rectifiés par une passe de la fraise.
- Faire deux trous de Ø 0,9 à 4,75 mm de chaque côté et à 1,5 mm du bord.
- Avec une fraise Ø 1, dégager le montant en gardant une semelle de 0,6 mm de chaque côté.
- Avec une fraise de Ø 3 ou 4, rogner toute la surface sur une profondeur de 0,5 mm.
- Retourner la barre et refaire ce même surfacage de l'autre côté.
- Pivoter de 90° et percer deux trous de Ø 0,6 mm pour la mise en place des rivets.
- Finir à la lime aiguille pour former les arrondis et supprimer les raccords au pied du montant.



- Séparer d'un trait de scie Bocfil et finir l'arrondi.

Nous avons deux pièces identiques dont l'une trouvera un emploi quelque part !

Fig. 2 : Biellette de jonction

Tôle laiton de 0,6 + tige laiton Ø 0,8 ou tige laiton Ø 2,5.

- On peut réaliser cette pièce en s'inspirant de la technique utilisée lors de la fabrication des timons (dessin n° 21).
- On peut aussi la tailler dans la masse d'une tige de Ø 2,35 en tournant la tige au Ø 0,8 sur une longueur de 13 mm, puis fraiser la tête pour former un parallélépipède de 1,8 x 1,5 et passer un coup de fraise scie de 0,6 d'épaisseur pour faire la chape (voir vue fig. 3).
- Dans un cas comme dans l'autre, le méplat de 0,6 est obtenu par écrasement.
- Finir en perçant les trous de Ø 0,3 mm.

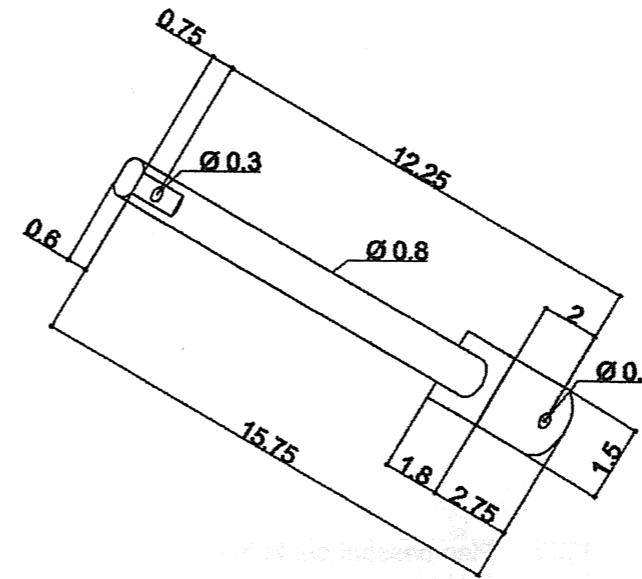
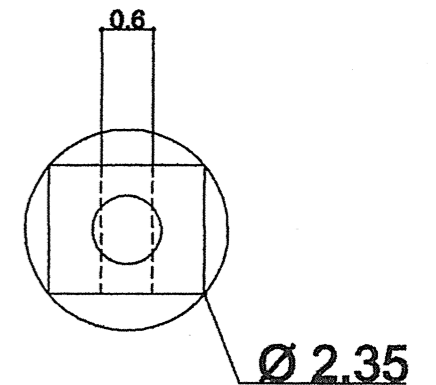


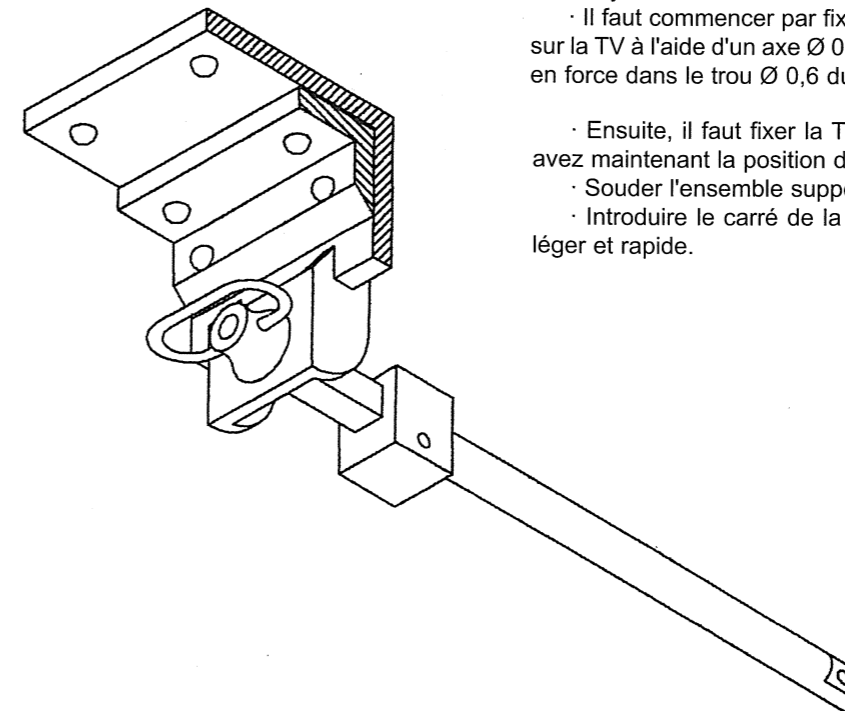
Fig. 3



Frein - Assemblage support tirette robinet TV Dessin n° 65 Echelle dessin = 6

· Voici ce qu'on doit obtenir après montage. La cornière de base du support doit arriver à 0,5 mm du bord inférieur du longeron de châssis. Je ne donne pas la cote de position longitudinale car elle dépend de la précision avec laquelle vous avez réalisé et monté la TV sur le cylindre.

- Il faut commencer par fixer le levier sur la TV à l'aide d'un axe Ø 0,65 entrant en force dans le trou Ø 0,6 du robinet.



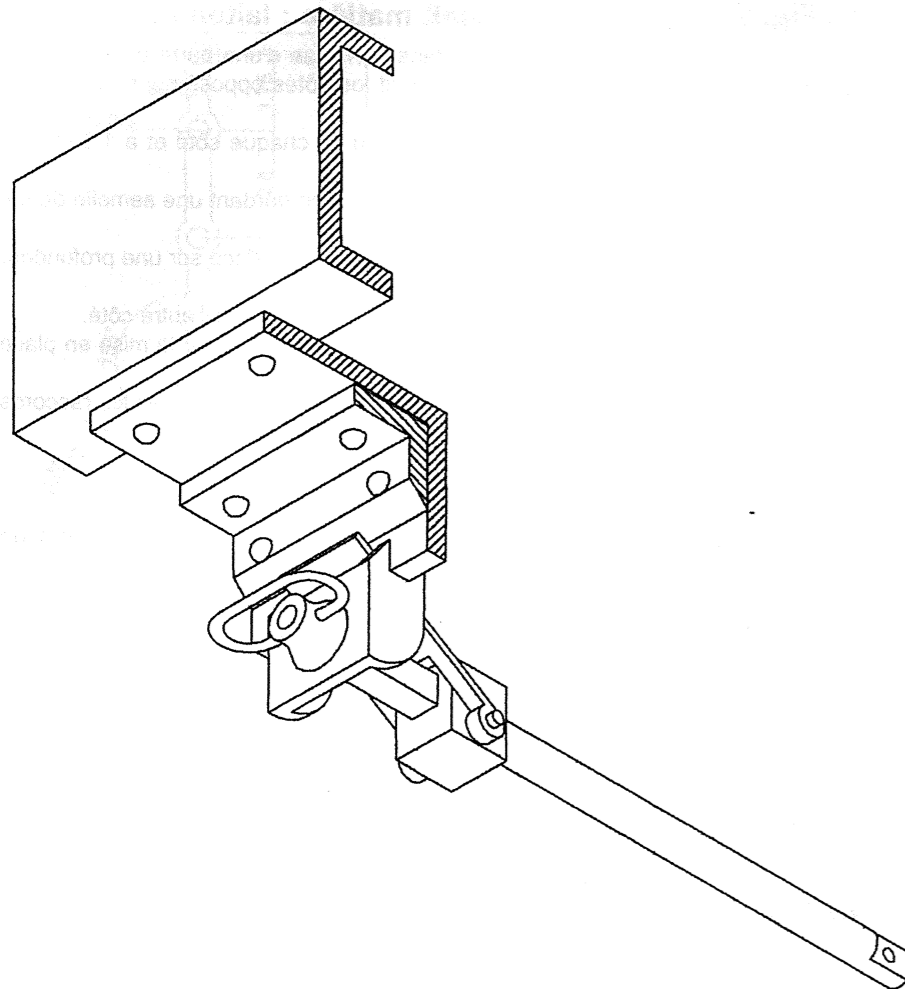
- Ensuite, il faut fixer la TV sur le cylindre de frein (voir dessin n° 50). Vous avez maintenant la position du levier et donc celle de sa commande.
- Souder l'ensemble support en place sur le longeron.
- Introduire le carré de la tirette puis souder la tige par un point de soudure léger et rapide.

· Faire de même de l'autre côté du châssis en observant que le forme du levier provoque un léger décalage de l'autre commande.

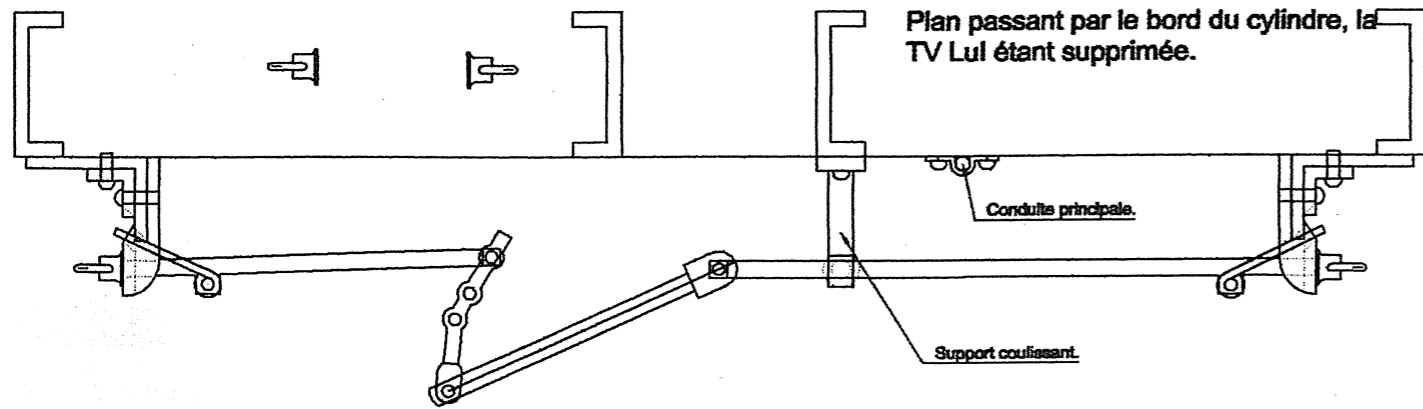
· Préparer des axes de Ø 0,3 coudés pour toutes les articulations. Couder l'autre extrémité des axes.

· Si votre montage est bien fait, les tirettes doivent être fonctionnelles. Quand vous tirez sur l'une, l'autre doit faire mouvement vers l'extérieur du châssis.

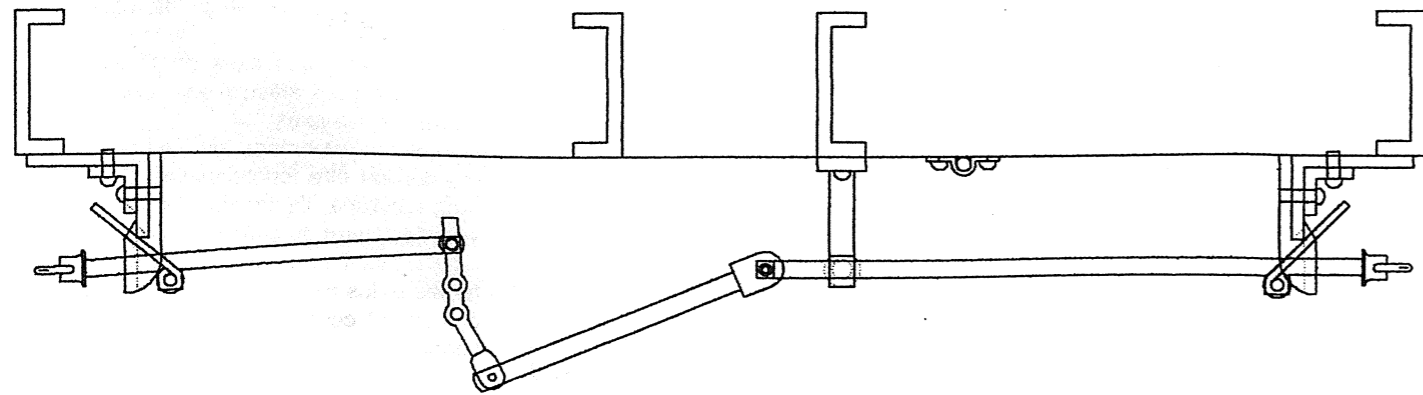
· Enfin, introduire les voyants dans les fentes et les fixer à l'aide d'un axe de Ø 0,3 également coudé. Ils sont également fonctionnels.



Frein : commande de robinet d'échappement.
Dessin n° 66



Plan passant par le bord du cylindre, la TV Lul étant supprimée.



Jean Thiery. l'Arbresle le 30 / 04 / 2005

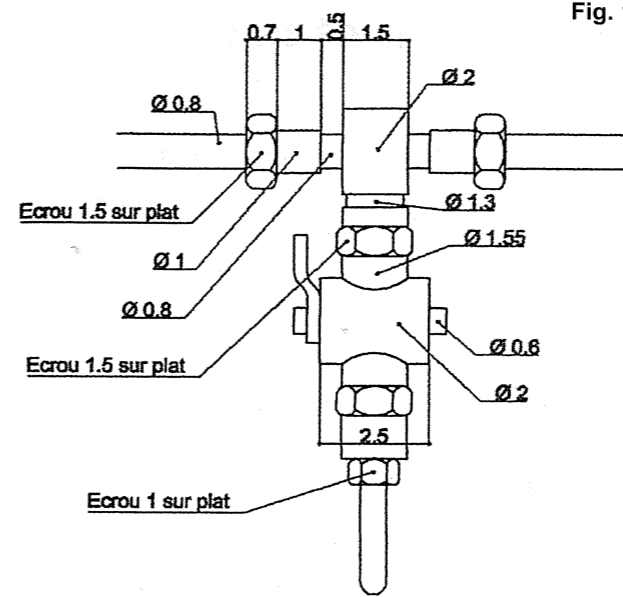


Fig. 1 Frein - Robinet d'isolement sur CG Dessin n° 67

Les fig. 1 et 2 donnent une vue d'ensemble du robinet d'isolement entre la TV et la conduite générale. Il est réalisé au moyen de 7 sous-ensembles solidarisés entre eux par un montage en ajustement serré plus une soudure générale.

Pour obtenir un montage en ajustement serré, il faut tourner les parties mâles à quelques centième au dessus de la cote nominale et ajuster les trous (qui dépendent du Ø des forets) au moyen d'une petite lime aiguille de précision (voir chez l'Octant).

La photographie montre le robinet assemblé de cette façon et pas encore soudé.

Frein - Robinet d'isolement : gamme d'usage
Dessin n° 68

Fig. 1 Manchon de raccordement

- Pièce obtenue par tournage sur une barre hexagonale de 1,5 sur plats. Percer un trou de Ø 0,8 sur environ 1,2 mm.
- Le manchon de droite est au Ø de 1,05.
- Il faut faire deux pièces identiques.



Fig. 1

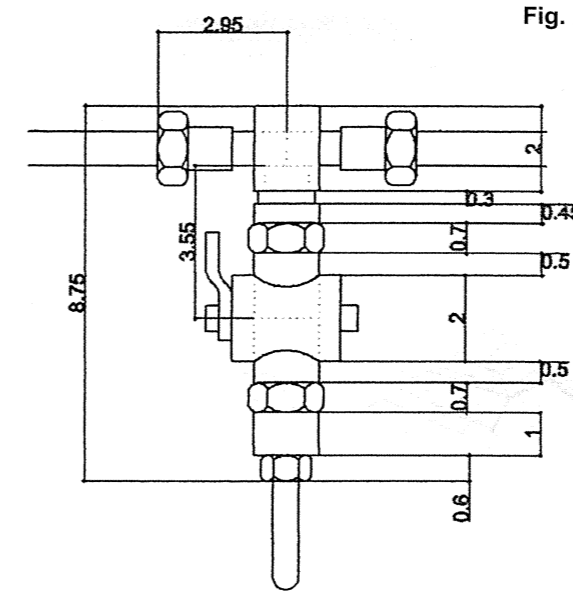


Fig. 2

Fig. 2 Raccord union

- Tailler cette pièce dans une tige laiton de Ø 2.
- Monter d'abord sur la fraiseuse pour faire le trou oblong de Ø 1, puis passer au tour pour faire le trou traversant de Ø 1.
- Tronçonner à 1,5 mm.

Fig. 3 Corps vertical supérieur

- Cette pièce est tirée de la barre hexagonale ci-dessus.
- Suivre le détail des tournages successifs comme sur le dessin.

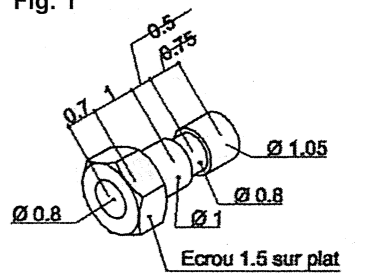


Fig. 4 Corps vertical inférieur

- Toujours tiré de la barre hexagonale de 1,5 sur plats.
- Suivre le tournage comme indiqué sur le dessin sans oublier le trou Ø 0,6 sur la face qui sera le dessous du robinet.

Fig. 5 Corps horizontal de robinet

- Cette pièce est tirée d'une tige laiton Ø 2.
- Comme pour le raccord union, commencer par monter sur la fraiseuse pour faire le trou traversant de Ø 1,5.
- Monter sur le tour et faire le trou traversant de Ø 0,6.
- Tronçonner à 2,5 mm de long.

Fig. 6 Levier de commande du robinet

- Cette pièce est tirée d'une barre de laiton Ø 5 mm.
- Commencer par tourner le téton de Ø 0,6 sur 0,5 mm.
- Avec l'outil à tronçonner, faire une gorge pour dégager un plateau de 0,4 mm d'épaisseur.
- Finir le tournage pour réaliser l'axe de Ø 0,6 mm et couper.

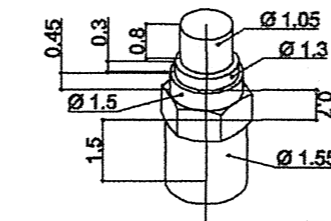


Fig. 3

Fig. 6

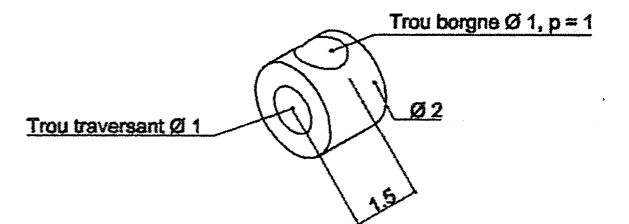
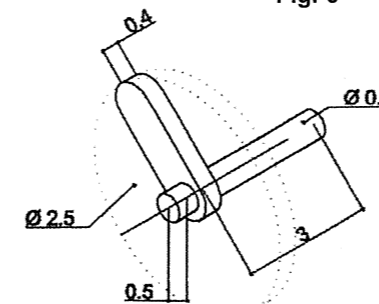


Fig. 2

Fig. 4

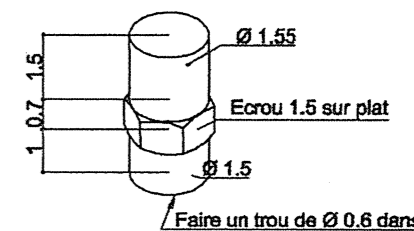
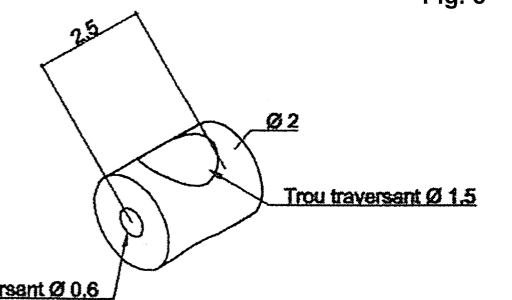


Fig. 5

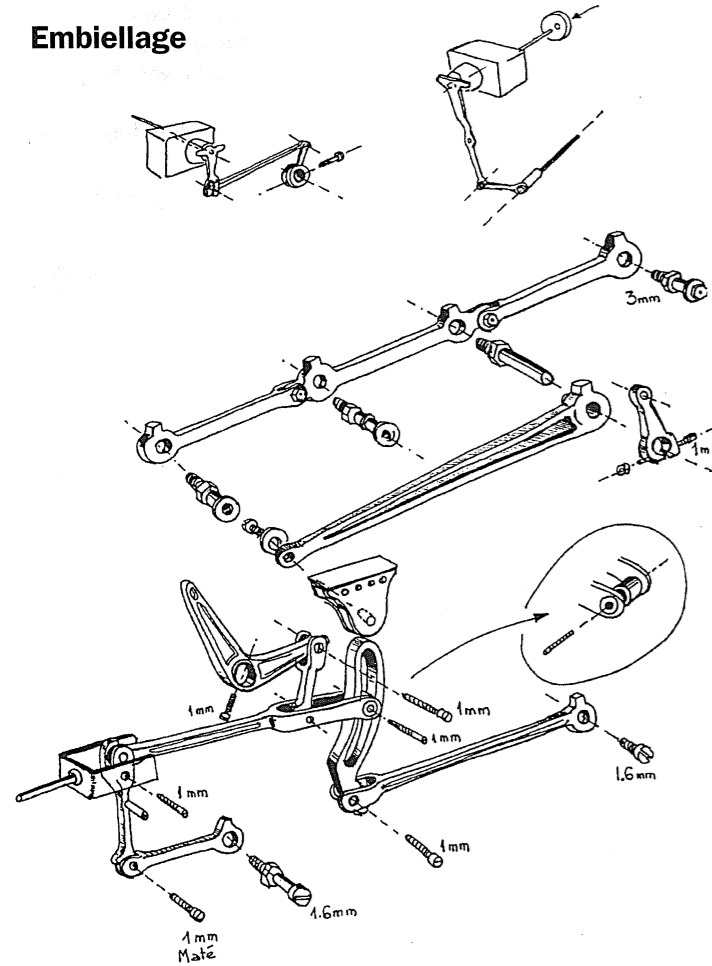


- Dans l'étau de précision, tenir une aile du plateau, puis à l'aide de la scie Bocfil, supprimer un secteur et retourner en serrant sur le demi mm restant et faire tomber l'autre secteur. On a une sorte de T.
- Couper une aile du T et finir à la lime aiguille douce.
- Mettre le levier en forme en s'inspirant du dessin n° 67.

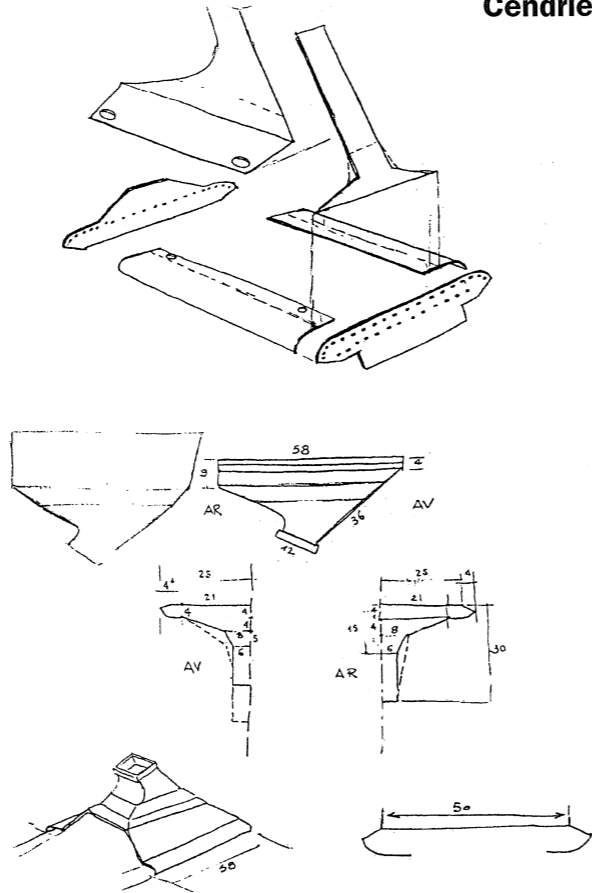
La 141-R-568 Semblat en finition laiton et bronze de Gilbert Gaussorgues

Suite des n° 104, 106 à 108 et 110

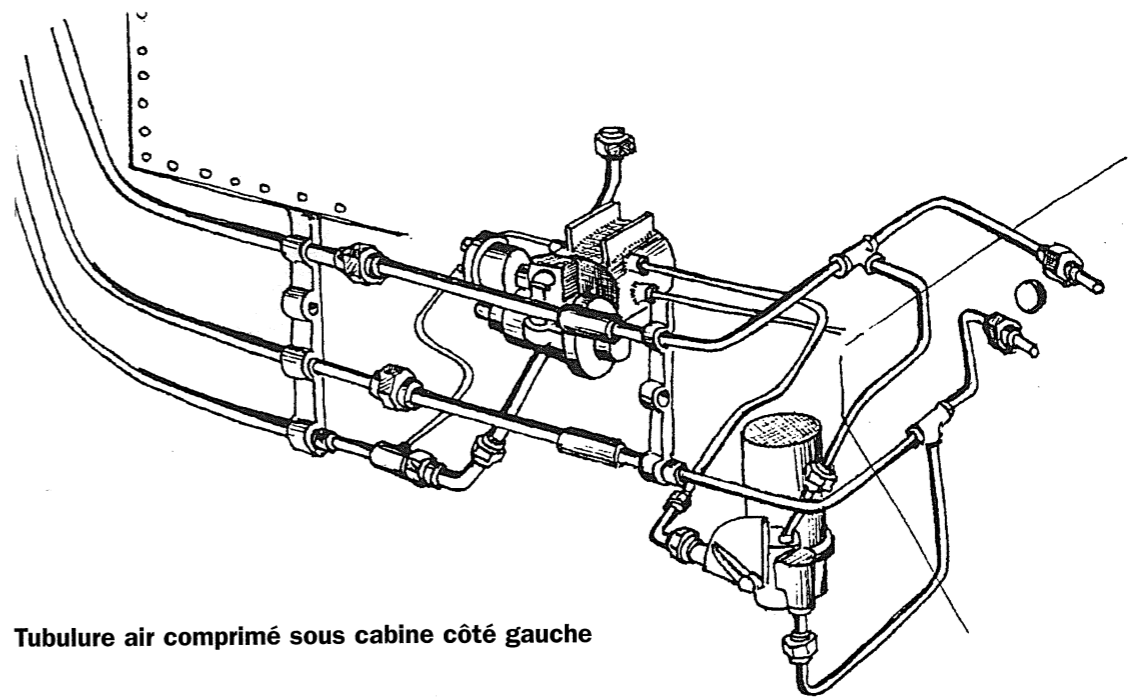
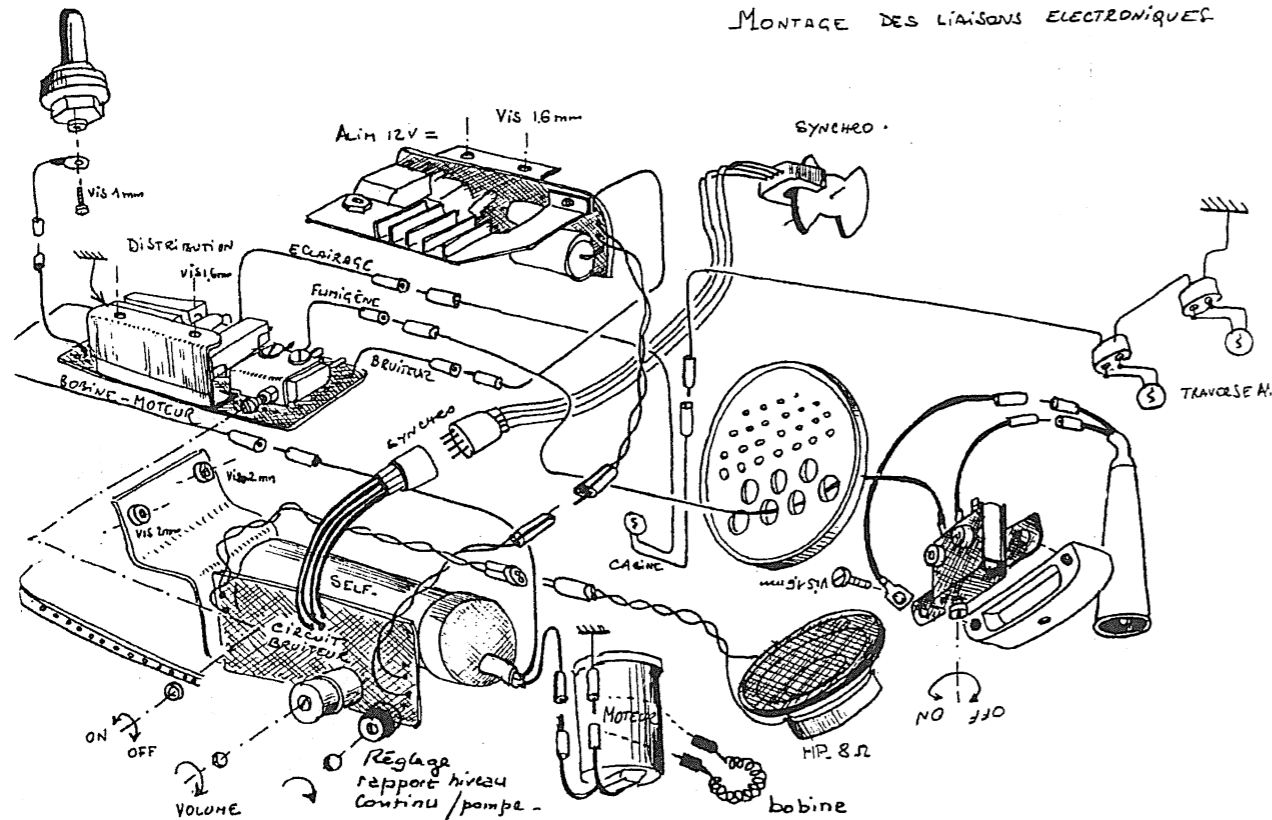
Embiellage



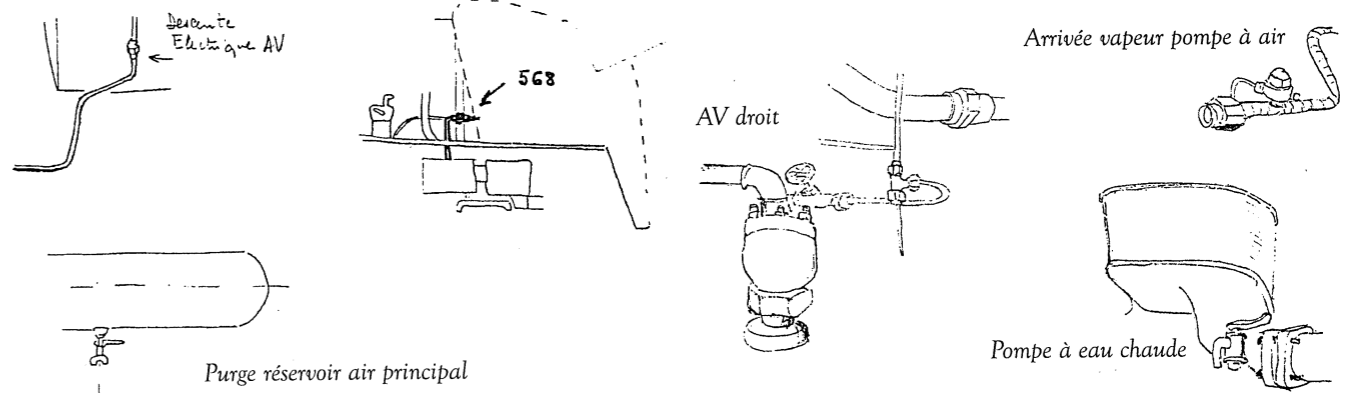
Cendrier



MONTAGE DES LIAISONS ELECTRONIQUES

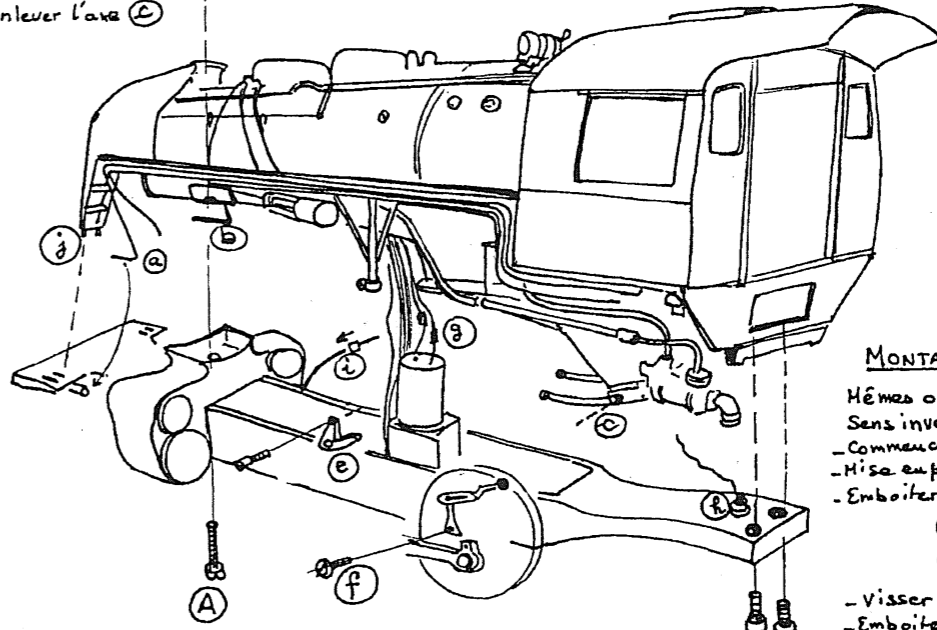


Tubulure air comprimé sous cabine côté gauche



DEMONTAGE

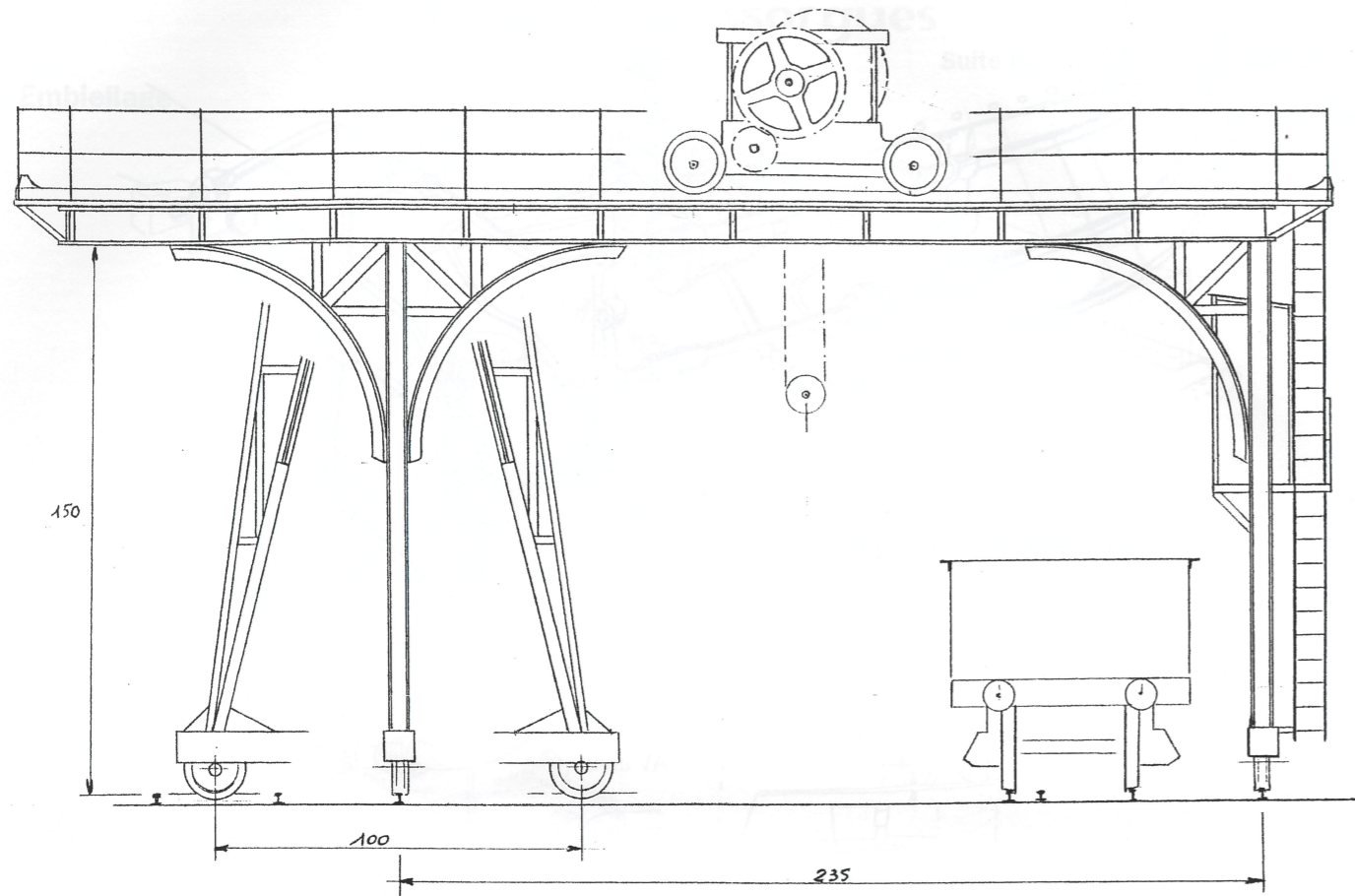
- Avant Enlever Vis (A) - (B) - (C)
 1. Déboîter (a) Déboîter (b)
 2. enlever l'axe (c)
 3. dévisser (e) 4. dévisser (f)
 ALORS = Dévisser (A) - (B) et (C) - Soulever la Superstructure
 déconnecter les fils (g) - dévisser (d)



MONTAGE

- Mêmes opérations en Sens inverse -
 - Commencer par connexions
 - Mise en place Superstructure
 - Emboîter (i) droite et gauche
 (j) bas échelles
 (k) tube vers compresseur
 - Visser A - B et C
 - Emboîter (a), (b)
 - Visser (e), (f)
 - mettre axe (c)

UN PORTIQUE ROULANT Robert ROIGT



Vous nous aviez donné, dans le numéro 90, la photo d'un portique roulant (est-ce la dénomination officielle, dans les compagnies ?) des chemins de fer du Nord. J'étais alors en train d'en construire un, pas le même

mais dans le même style des charpentes métalliques du début du siècle, avec ces contreforts cintrés qui leur donnent une certaine élégance.

Mon modèle est inspiré de celui qui était à Roanne et qu'on peut voir sur la couverture du numéro 14. Il desservait le canal de Roanne à Digoïn et il a fait le sujet d'un bon nombre de cartes postales. Il se trouvait sur un quai en bout, à trois voies, qui s'avancé dans le bassin du canal et recevait les péniches sur ses deux côtés. Ne cherchez plus tout cela : le bassin a été comblé, le portique est retourné aux éléments, seul le canal sommeille encore sous les arbres, réveillé parfois par quelque péniche de touristes hollandais.

Allez, on essuie une larme et on continue.



Mon portique, bien présent, manoeuvre sur un ensemble de deux modules figurant une annexe de traction avec une remise à deux voies desservie par un chariot transbordeur, associée à une aire de chargement de marchandises. Il dessert deux voies : une est en porte-à-faux, l'autre, entre les montants, est à deux écartements, métrique et normal.

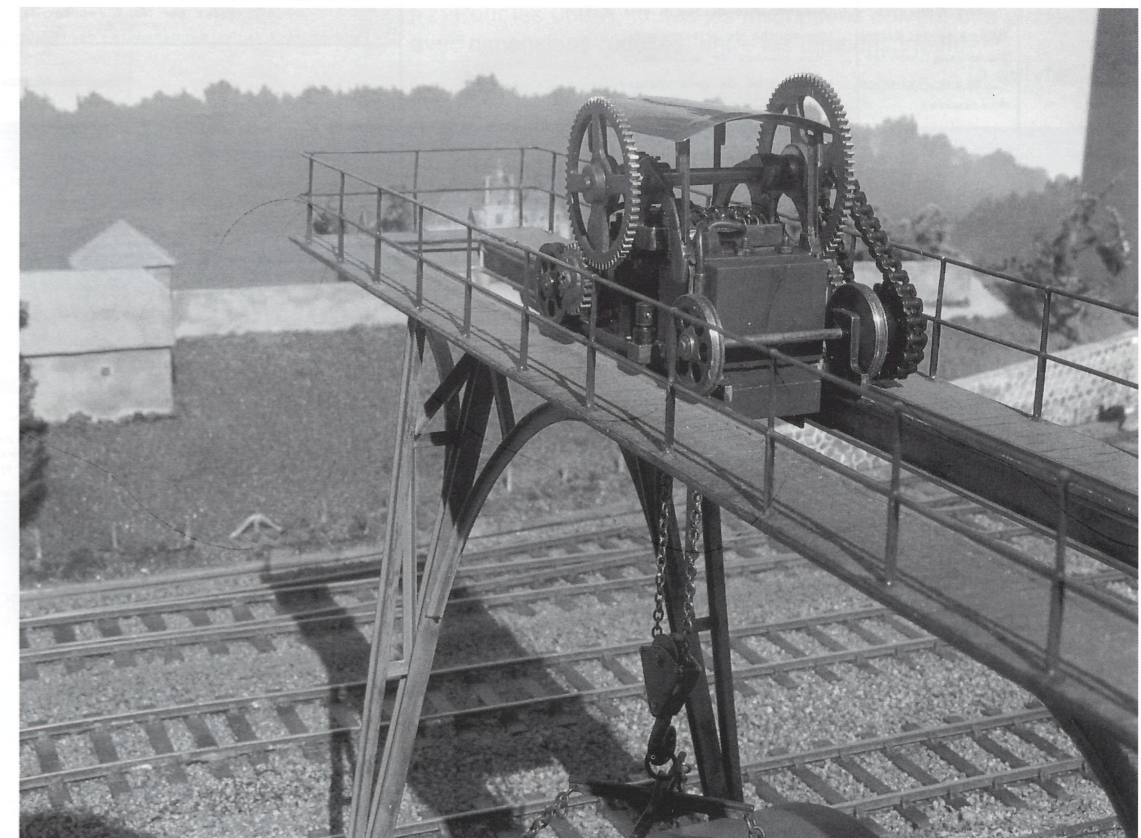
Ses trois mouvements sont motorisés :

- Pour le va et vient, le portique pince deux fils discrets - corde à piano de 0,3 - situés le long des rails de roulement. Le moteur de ce mouvement est donc dans le module, sous le plateau.

- Le transversal et le vertical sont entraînés par deux petits motoréducteurs logés directement dans le chariot supérieur. Comme les mouvements sont très lents, j'ai dû ajouter à chacun un étage de réduction bien visible, avec de grandes roues, comme sur le vrai.

En dehors de quelques points délicats, où il convient avant tout de garder son calme, il n'y a pas de difficulté insurmontable dans la construction de ce matériel. Mais c'est un décor qui bouge, comme un pont tournant ou une barrière de P.N. et cela est très important, en particulier dans une exposition. Là, on est à l'ouvrage car il y a du monde intéressé, surtout de jeunes yeux, très attentifs lorsque le cadre de déménagement se pose sur le wagon ...

C'est alors un des bons moments du modélisme.



Une affaire de peinture

Jean-Pierre Cantet, Jean Florin, D.B.

Nous nous échappons un peu de l'étouffante ambiance P.L.M. pour prendre l'air à Sotteville QM, Suite des n° 108 à 110 grâce à Jean-Pierre...

Voici donc les règles de mise en peinture des locos passées en GR à Sotteville après 1947 (et jusqu'à ?...). Cette fois, corps cylindrique et roues sont peints non pas en vert comme on s'y attendrait, mais en gris (qu'est-ce que le "gris Oural" ?). Noter aussi l'intérieur d'abri en jaune (sauf la devanture). Qu'allons-nous encore découvrir ???

Leçon: 10		Peinture - Réception par la Traction des locomotives terminées de GR																	
PLAN DE LA LEÇON	DOCUMENTS A CONSULTER	① Peinture	② Réception par la Traction des locomotives terminées de GR																
1 - Peinture 2 - Essais de réception par la Traction 3 - Conclusions	MT 63 à N°1 NT 52 C N°2	<p>Avant montage</p> <ul style="list-style-type: none"> Téles enveloppes: <ul style="list-style-type: none"> Nettoyage à l'essence. Deux couches peinture aluminium parois intérieures. Deux couches peinture au minium parois extérieures. Chaudières: <ul style="list-style-type: none"> Dégraissage à l'essence. Deux couches de peinture à l'aluminium (calorifuge). Nettoyage à la potasse. Deux couches minium de fer parois intérieures. Châssis: <ul style="list-style-type: none"> Une couche minium de fer et une couche de noir à trains sur les parois extérieures. Accessoires sous châssis: <ul style="list-style-type: none"> Une couche minium de fer. Une couche de noir à trains. Traverse - Tabliers - Abri - Ecrans: <ul style="list-style-type: none"> Décapage. Corps cylindrique: <ul style="list-style-type: none"> Une couche d'apprêt gras pour fonds. Traverse - Téles - Abri: <ul style="list-style-type: none"> Masticage au mastic au vernis et lissage. Ecrans - Sablières - Dôme: <ul style="list-style-type: none"> Ponçage du mastic à la pierre ou au papier de verre. Corps cylindrique: <ul style="list-style-type: none"> Une couche de gris maigre. Tabliers - Cylindres: <ul style="list-style-type: none"> Deux couches de laque gris oural. Boîte à fumée - Ecrans: <ul style="list-style-type: none"> Une couche de gris maigre. Sablières - Cheminée: <ul style="list-style-type: none"> Deux couches de laque noire. Pompe à air - Réchauffeur: <ul style="list-style-type: none"> Une couche de gris maigre. Accessoires: <ul style="list-style-type: none"> Une couche de laque noire. Après montage Traverse de tête: <ul style="list-style-type: none"> Une couche de rouge maigre. Deux couches de laque rouge. Nettoyage à l'essence. Deux couches d'impression. Intérieur de l'abri: <ul style="list-style-type: none"> Ponçage au papier de verre. Deux couches de laque jaune. Une couche de laque noire (facade de B à F). Timon - Corps d'essai: <ul style="list-style-type: none"> Une couche de noir à trains. Roues: <ul style="list-style-type: none"> Deux couches de gris foncé. Inscriptions: <ul style="list-style-type: none"> En blanc suivant dessin. Rechambrage - Nettoyage final et pose des glaces. 	<p>② Réception par la Traction des locomotives terminées de GR</p> <p>A Sotteville QM et à Nantes Saint-Joseph LBC un chef mécanicien est chargé du contrôle des réparations contradictoirement avec le service de contrôle des ateliers.</p> <p>Vérification de la tenue des machines</p> <p>1 - Avant livraison au service de la Traction. 2 - Pendant et à la fin du rodage en service.</p> <p>A - Avant livraison au service de la Traction</p> <p>Essai court - Immédiatement après l'allumage on procède aux essais de fonction des différents appareils.</p> <p>Distance - 30 à 60 km</p> <p>Vitesse - Aller: Tender en AV - Progressive de 10 km à vitesse limite. Retour: Soutenu: maximum $\frac{2}{3}$ vitesse normale.</p> <p>Arrêts - Suffisamment fréquents pour pouvoir se rendre compte du rodage des différents organes.</p> <p>Parcours d'essai</p> <p>Personnel limité à 5 personnes</p> <ul style="list-style-type: none"> Chauffeur - Mécanicien. Gradé Traction. Gradé Matériel. 1 Ouvrier. <p>Sécurité - Sous la responsabilité du gradé représentant Traction.</p> <p>Examen approfondi de tous les organes.</p> <p>Retour aux ateliers - Epreuve d'étanchéité, de rendement et de fonctionnement des divers appareils.</p> <p>Exécution des retouches - A faire par les Ateliers avant livraison.</p> <p>Procès-verbal de visite et d'essai - Etabli en quatre exemplaires et contradictoirement par les 2 représentants Traction et Matériel.</p> <p>B - Pendant et à la fin du parcours de rodage en service</p> <p>Parcours de rodage</p> <table border="1"> <tr> <td>Machines de vitesse</td> <td>1200 à 1500 km</td> </tr> <tr> <td></td> <td>2 trains omnibus - 1 express facile.</td> </tr> <tr> <td></td> <td>1 express difficile</td> </tr> <tr> <td>Machines de banlieue</td> <td>500 à 800 km</td> </tr> <tr> <td></td> <td>1 omnibus - 1 semi-direct - 1 direct.</td> </tr> <tr> <td>Machines mixtes ou de marchandises</td> <td>500 à 800 km</td> </tr> <tr> <td></td> <td>1 détail à $\frac{1}{2}$ charge - 1 train à charge.</td> </tr> <tr> <td>Machines de manœuvres</td> <td>1 semaine de service.</td> </tr> </table> <p>Accompagnement - Aux 2 derniers trains par un gradé Traction.</p> <p>Visite en pression après rodage - En présence du gradé Traction et en principe d'un représentant des Ateliers, avec épreuve d'étanchéité des pistons et distributeurs.</p> <p>Visite à froid - Concerne particulièrement les éléments de foyer et la boîte à fumée.</p> <p>Procès-verbal de rodage - Etabli en 4 exemplaires par le représentant Traction et le cas échéant contradictoirement avec le représentant Matériel.</p>	Machines de vitesse	1200 à 1500 km		2 trains omnibus - 1 express facile.		1 express difficile	Machines de banlieue	500 à 800 km		1 omnibus - 1 semi-direct - 1 direct.	Machines mixtes ou de marchandises	500 à 800 km		1 détail à $\frac{1}{2}$ charge - 1 train à charge.	Machines de manœuvres	1 semaine de service.
Machines de vitesse	1200 à 1500 km																		
	2 trains omnibus - 1 express facile.																		
	1 express difficile																		
Machines de banlieue	500 à 800 km																		
	1 omnibus - 1 semi-direct - 1 direct.																		
Machines mixtes ou de marchandises	500 à 800 km																		
	1 détail à $\frac{1}{2}$ charge - 1 train à charge.																		
Machines de manœuvres	1 semaine de service.																		
		<p>③ Conclusions</p> <p>Les opérations de parachèvement et la peinture doivent être effectuées avec soin afin que l'aspect extérieur de la locomotive ne dépende pas de celui des autres véhicules du train.</p> <p>Cet aspect initial facilitera l'intégration en service et incitera les équipes de conduite à assurer par la suite un nettoyage convenable de leur machine.</p> <p>Les différents essais effectués et le rodage doivent permettre de détecter les imperfections de la réparation, d'étancher les joints et d'assurer les réglages définitifs, en un mot de mettre la locomotive en parfait état de marche.</p> <p>Il est évident que le contrôleur Traction, qui représente l'utilisateur, doit se montrer exigeant sans toutefois réclamer des retouches inutiles et onéreuses. Ce qui est demandé à ce sujet est un avis technique sur la qualité de la réparation formulé par un tractionnaire, particulièrement impartial et compétent.</p> <p>Le procès-verbal d'essai résume les observations et constitue en quelque sorte un bulletin de garantie pour l'atelier.</p> <p>En résumé le but à atteindre par l'atelier est de fournir une locomotive susceptible d'effectuer un service analogue à celui d'une machine neuve.</p>																	

Après cette bouffée d'air relativement marin, revenons à nos instructions S.E...

4° Peinture en blanc des extrémités des locomotives et tenders (suite du n° 110)

Cette peinture... (voir n° 110)

Dans un but d'unification, il y a lieu d'adopter les dispositions ci-après :

Avant des locomotives :

- Couronne circulaire de 100 à 150 mm de largeur sur la face des tampons de choc
- Bande latérale de 200 mm de largeur de chaque côté du tablier avant (à l'exclusion des extrémités de la traverse avant)

Arrière des tenders et des locomotives tenders :

- Bande latérale verticale de chaque côté, largeur 200 à 300 mm (rien sur les tampons et faux tampons)

La peinture à employer est la peinture laquée blanche sy. 40.156-34. On peut encore préparer la peinture ci-dessous qui revient moins cher que la peinture laquée :

- | | |
|--------------------------|-----------------|
| 1/3 blanc de zinc | (sy. 40.091-05) |
| 1/3 essence White Spirit | (sy. 40.184-13) |
| 1/6 siccatif | (sy. 40.186-77) |
| 1/6 vernis à teinte | (sy. 40.189-11) |

Rappelons que ces dispositions étaient censées avoir été abandonnées à la fin du conflit, mais qu'en fait...

Au point où nous en sommes, j'avoue que plus grand chose ne me surprend ! (n.d.l.r.)

Chapitre III Marques et inscriptions

1° Indications générales

Les plaques et inscriptions extérieures que doivent porter les locomotives et tenders sont indiquées par le dessin 05-[180001] (biffé et remplacé par :) 300250.

D'autre part, nous maintenons sur les véhicules de notre Région, les inscriptions particulières ci-après (1)

- marque de tarage
- numéro de la locomotive inscrit sur la face arrière du tender.

Dans ces conditions, les plaques et inscriptions que portent les locomotives et tenders sont celles qu'indiquent les paragraphes 2° et 3° ci-après.

Les chiffres et lettres sont peints suivant norme NCF-20.[9902] (biffé et remplacé par :) 84603. On choisira parmi les dimensions des caractères prévues par cette norme celles qui conviennent le mieux, compte tenu des indications du dessin [05-180001] (biffé et remplacé par :) 05-300290 et de la place dont on dispose.

(1) La lettre 507-Te du 30-3-1938 de M. le Chef du Service Central du Matériel a admis que des inscriptions particulières à chaque Région pouvaient être apposées (d'où les "séries" de l'Est, que le dépôt de Troyes apposait toujours en 1948. J.F.).

2° Marques et inscriptions des locomotives

a) Traverse avant

- Côté droit : Indication de la Région (2) (biffé) : chiffre 5 entouré d'un rectangle. Date de la dernière grande réparation (exemple : GR 2-9-38).

- Au milieu : Série et numéro de la locomotive.

- Côté gauche : Monogramme SNCF (Fiche d'Instruction SNCF FI00-001
Date du dernier levage (ex. LEV.5-7-39)

b) Faces latérales extérieures de l'abri

- Nom du dépôt d'attache
- Inscription 5 (biffé)-SNCF
- Numéro de la locomotive
- Marque de tarage (voir paragraphe 5° ci-après)
- Marque des locomotives à foyer en acier ou à foyer en cuire et plaque tubulaire en acier (voir paragraphe 6° ci-après) s'il y a lieu
- Marque des locomotives soumises au TIA (voir paragraphe 8° ci-après) s'il y a lieu.

c) A l'intérieur de l'abri

- Marque des locomotives munies d'une triple-valve serrant en 15 secondes (voir paragraphe 7° ci-après).

[(2) Pour les 050-A, toutes les inscriptions doivent être placées, avec dimensions réduites, entre les tampons.] (biffé)

(à suivre...)



la qualité en kit

Nouveaux modèles en production



Autorail VH
Version ex-Etat
Modèle en kit en 4 sets
Premier et deuxième set en 2005
Achèvement à partir de fin 2006



BB 1-80 et couplage Maurienne
Modèles montés
Modèles en semi-kit
Série strictement limitée aux commandes passées
Premier et deuxième set en 2005
Achèvement à partir de fin 2006

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

AMJL SAXL
La qualité en kit

Lancement d'un projet de locomotive*

LOCO DIESEL CC 72000

Semi-kit ou montée
Série strictement limitée
aux commandes passées

Caisse livrée montée peinte.
Chassis, bogies et
motorisation à monter.
Modèle de haut de gamme
conçu pour "tractionner".

* Le modèle ne sera réalisé que si le nombre de commandes fermes après Expométrie atteint le seuil fixé

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



J'ai bien reçu le numéro 110, avec votre édito pessimiste à côté de l'avis du décès de l'un de nous. Il y a des pages qu'on a vraiment envie d'arracher...

Comme tous ceux qui pratiquent la construction intégrale, je fais souvent de l'usinage et j'aurais sans doute procédé comme vous, en page 11, avec votre bloc de bois chargé de donner un angle à la pièce. Il est bon d'en avoir en réserve quelques morceaux - du hêtre, par exemple - rabotés bien d'équerre. Sinon il faut disposer d'un étau 3 axes, cher et qui ne sert pas souvent.

La photo du Garabit : on n'a pas eu le choix de l'emplacement... Vous êtes trop modeste, vous ne pouviez pas en trouver de meilleur, sauf à avoir un hélicoptère à votre disposition.
...on ne savait pas que le train allait arriver. Veinard, vous avez pu voir un train sur Garabit ! Rien que le fait méritait un cliché. Vous avez bien fait d'en profiter car bientôt,

probablement...souvenir, souvenir... Quoi qu'il en soit, la photo est superbe.

Robert Roigt

Nous sommes parfaitement conscients du coup de pot ! Nous nous étions arrêtés pour déjeuner sur l'aire de l'A75, et contempions tranquillement le paysage, avec le viaduc vide, comme de bien entendu, lorsque notre vénérée directrice a entendu quelque chose... Je me suis précipité vers la voiture pour attraper l'appareil, j'ai escaladé en courant 20 mètres de talus et j'ai déclenché trois fois dans l'urgence, sans penser alors au montage possible (sinon, j'aurais pu avoir toute la rame). C'est pourquoi il m'a fallu par la suite remplacer les images parasites du train par des extraits du paysage... D.B.

LE GUIDE DU ZERO

Pour figurer dans cette rubrique, nous demander notre tarif.

EXPERTISES

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

KIT-ZERO

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

CERCLE DU ZERO

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

Il ne faut surtout pas qu'Histoire d'O disparaisse. Alors je reprends mon abonnement...

Je me trouvais en région parisienne il y a quinze jours et j'ai eu l'occasion de visiter le Musée des Transports de la Vallée du Sausseron, à la gare de Valmondois, près d'Auvers-sur-Oise. C'était le jour de la sortie de la Corpet-Louvet de service, une merveille ! Et nous avons parcouru ainsi 1 km (quand même) à toute petite vitesse : on traverse en effet deux routes, et il faut bien signaler le passage du train aux voitures à grand renfort de drapeaux.

On se serait cru en 30 ou même jusqu'en 37-38-39 et pendant la guerre de 40 très certainement.

Mais ce jour là, j'ai appris une chose que j'avais remarquée en Bretagne, dans la forêt de Rennes, en 1938 : la raison pour laquelle le chauffeur met de l'eau sur ses briquettes avant de les jeter dans le foyer ; mais vous en savez sûrement plus que moi à ce sujet.

Jacques Henry

Suite à notre cri d'alarme, nous avons reçu un certain nombre de réabonnements et de courriers exprimant votre solidarité...

Malheureusement, pour le moment, c'est insuffisant pour qu'H. d'O puisse continuer, du moins sous sa forme actuelle.

Diverses solutions sont à l'étude, et tous ceux qui se sentent concernés sont invités à venir nous rencontrer à Expométrie pour envisager l'avenir...

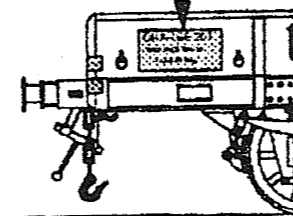
Quant au charbon, nous y reviendrons...

D.B.

HELP !

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

CHARGE 20T
SURFACE 20m²
TARE 8510kg



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

Salon International du modélisme ferroviaire modèles EXPO métrique 2005



VILLEBON LE GRAND DÔME

rue du Grand Dôme - 91140 VILLEBON SUR YVETTE

les 25, 26 et 27 novembre 2005

Villebon-sur-Yvette
vendredi et samedi de 10h à 19h
dimanche de 10h à 18h
entrée 6€

Accès : TGV et RER B et C - gare de Massy-Palaiseau
navettes bus gratuites gare-expo
Autoroute A10 sortie n°9 ZA de Courtabœuf
direction Villejust
direction Villejust
Parking gratuit de 1500 places

Organisation GEMME EXPO - BP 26 93260 Les Lilas tél/fax 01 43 60 31 50 - www.expometrique.com



COURRIER DES LECTEURS

Je viens d'apprendre la disparition de Robert Filoche. Cela m'attriste. Je ne le connaissais pas personnellement, mais j'avais pu apprécier son humour, sa passion pour "LE" chemin de fer dans la revue, et nous avons l'occasion de le rencontrer ensemble à "Expo". Je me joins à toi et à tous nos amis pour adresser à sa famille nos très sincères condoléances.

Gilles Burghgraeve

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

Les années 1998 à 2004 sont disponibles à l'adresse actuelle au prix de 27,50 € franco de port.

