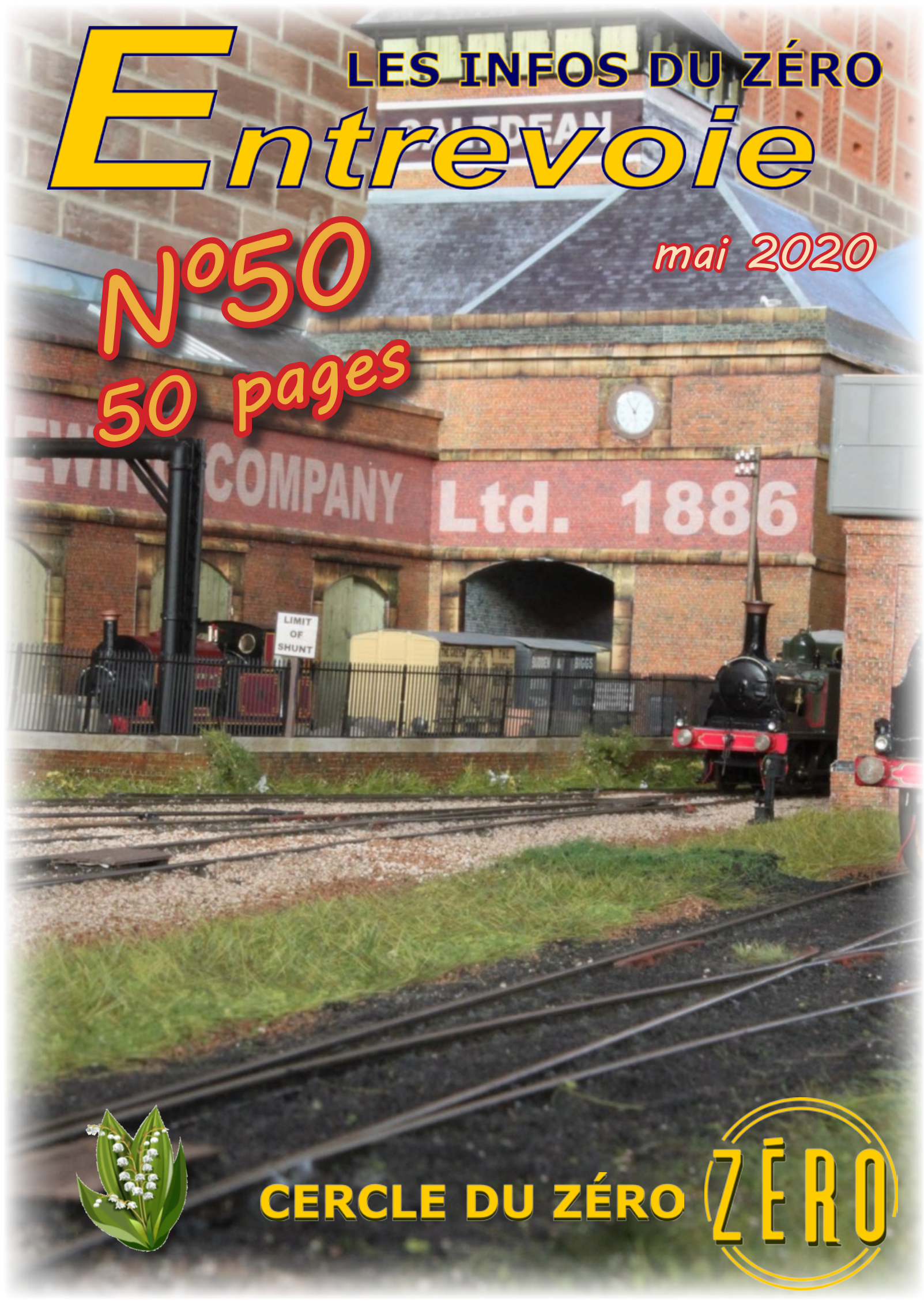
Entrevoie

LES INFOS DU ZÉRO

N°50

50 pages

mai 2020



CERCLE DU ZÉRO

Entrevoie est une publication du Cercle du Zéro.
Directeur de la publication, Patrick Smagghe : patrick.smagghe@gmail.com.

Rédacteur, Didier Préd'homme :
didier.predhomme@free.fr
02 35 44 67 60

CERCLE DU ZÉRO
Association nationale loi de 1901.
Siège social chez le Président, Patrick Smagghe :
33 rue Maurice Berteaux
F-59210 Coudekerque-Branche.

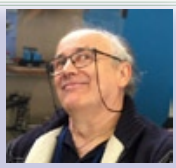
Secrétaire, D. R. Normandie :
Didier Préd'homme.

Trésorier, Bertrand Raby.
22, rue du 11 novembre 27100
LE VAUDREUIL
beraby@aol.com

Adhésions et gestion des listes.
GEORGES DEFERRIEUX
12BIS, rue DUBLINEAU 37000 TOURS
06 41 87 77 71
g.deferrieux@gmail.com

Ce bulletin est diffusé par Mail. La rédaction n'est pas responsable des textes, illustrations et annonces fournis par leurs auteurs ou par les annonceurs.
Relecture :
GEORGES DEFERRIEUX.
PHILIPPE QUILAN.
BERTRAND RUMEAU.

Edito



Bonjour à tous

Numéro 50, un jubilé, cela se fête. Mais comme il est impossible de nous réunir physiquement, cet Entrevoie sera l'occasion de regrouper beaucoup d'amis. Et sur le forum, HMC nous a mis au défi de réaliser un Entrevoie N° 50 avec 50 pages. Le voici donc, pari gagné. Nous attendrons maintenant le numéro 100, dans un peu plus de quatre ans, pour refaire la fête.

Didier Préd'homme dit «Le Petit Rédacteur»

50

Le mot du Président

Bonjour à tous

Cela fait un mois et demi que nous sommes confinés, que nous développons un modélisme gagnant. Nous ressortons le matériel délaissé depuis quelques temps. Nous reprenons nos réseaux ou nos dioramas pour fignoler la présentation. Nous recréons un univers que nous voulons reproduire à notre image. De sacrées vacances studieuses à souhait !

Depuis un mois et demi, nous réfléchissons à notre orientation modélistique. Nous peaufinons nos constructions. Nous essayons d'améliorer notre machine, notre voiture, voire un wagon. Nous les voulons le plus réaliste possible. Nous voulons approcher les «grands» : ceux que d'aucuns appellent les maîtres. Pour cela il faut travailler et réfléchir. Il faut connaître la machine, le modèle que nous voulons super-détailler. Il nous faut de la documentation.

Que peut offrir le Cercle Du Zéro ?
Je dirais le plus. Nous avons les membres qui sont capables de distiller leurs connaissances dans des réunions organisées en atelier. Ceci aussi bien en exposition que dans des stages en groupes de 15 personnes. Nous avons réalisé ainsi des formations aux techniques d'aujourd'hui. Un premier aperçu et ensuite, tout un chacun continue sa propre éducation chez lui. En général ceci a été fait au nom du Cercle ou de la FFMF (Fédération Française de Modélisme Ferroviaire). Nous y avons recours régulièrement.
De plus lors de nos expositions nous pratiquons depuis maintenant huit ans des ateliers participatifs où les membres de notre Association peuvent apprendre ou confirmer leurs pratiques du modélisme. Cela fonctionne très bien si nous sommes disciplinés (avec une inscription préalable). On peut retrouver cette pratique dans nos revues papier ou numérique.
Mais est-ce suffisant ?
Pendant le confinement, nous pouvons avoir accès à un minimum de documentation. Nous pouvons faire des recherches sur la toile. Nous commençons d'abord par notre propre documentation collectée depuis un certain nombre d'années (en général depuis notre éveil au modélisme). Souvent nous découvrons notre pauvreté en la matière et surtout notre méconnaissance du sujet.

Le Cercle Du Zéro s'est doté de deux outils pour se faire connaître. Le premier qui fonctionne bien le forum du Zéro qui de plus en plus devient incontournable. Il commence à devenir riche de contributions provenant de participants connaisseurs de leur domaine. Depuis deux semaines, nous avons ouvert le nouveau site du Cercle Du Zéro. Encore des pages vides mais nous essayons de pallier à cela. Ce site est à votre disposition. Nous testons nos possibilités techniques pour une grande réactivité. Nous partons de ce que nous connaissons en documentation et en techniques pratiques. A vous de plancher sur ce sujet., d'exprimer vos besoins.

Nous pouvons créer le meilleur outil, s'il n'est pas entretenu, amélioré et affiné en permanence selon les besoins de ses utilisateurs, il est d'aucune utilité. Il doit être nourri par ses contributeurs en interaction avec le Forum voire avec Facebook.

La période actuelle permet tranquillement de se mettre à la page. Je souhaite de belles constructions à tous les membres du Cercle. Qu'ils n'oublient pas de nous informer de leurs réalisations.

Bonne lecture de ce numéro d'Entrevoie, le N°50, et longue vie à nos publications.

Patrick Smagghe Président du CDZ.

CERCLE ET CONFINEMENT

Comme il est impossible de nous retrouver physiquement, nous avons décidé que les réunions de Conseil d'Administration se feront par mail, sujet par sujet.
D'autre part, nous étudions la possibilité de faire une Assemblée Générale également par Internet. Un décret du gouvernement nous y autorise.

Nous vous informerons en fonction des options retenues.

Le Conseil d'Administration.

Dans ce numéro 50:

- *Couverture :* SALTDEAN de Peter SMITH (Grande Bretagne)

- Le mémento de poche du Midi
- Prochainement dans Aiguillages
- Saltdean, vu à Quai Zéro 2020
- Un Renault Galion sur rails.
- Les autocars Floirat.
- Trains en Argentine
- Le CFE se présente
- Les 131 Etat 501 à 620
- Courrier des lecteurs
- La 030 TB de Guy Vatel
- Les 030 «Boer» suite
- Une grue Browning
- Une BB 13000
- La page du Rédacteur
- Nouvelles du Luxembourg

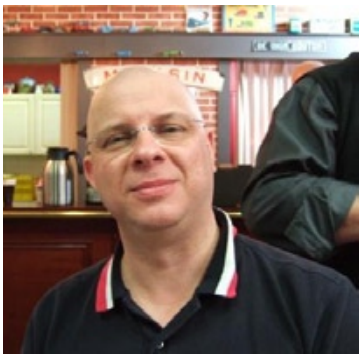
Le trombinoscope du jubilé.

Quelques-uns des acteurs de cet anniversaire, ceux dont le photographe a su saisir le portrait.

Patrick Smagghe

Christian Toursel

Bertrand Raby


Pierre Miguel

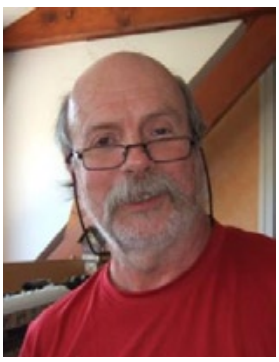
Dominique Ybert

Le petit rédacteur

Stéphane Chevalier

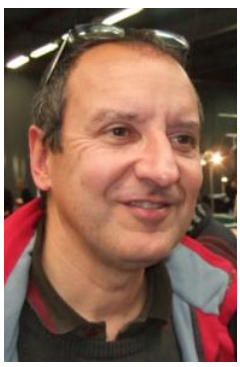
Pierre Zinck

Auteur anonyme


Daniel Berthélémy

Jacky Noël

Ivan Bory


David Pesce

Denis Hardouin

Philipe Guttel

Bernard Storaï

Maurice Martin

Michel Cary

Christian Rault

Jean-Pierre Chevoppe

Thierry Pupier

Bruno Delahaye

Toutes ces photos sont extraites du trombinoscope réalisé par Daniel Ruas.

Ont participé à cet anniversaire:

François Bluteau (CFE)
Ivan Bory
Michel Cary
Stéphane Chevalier
Jean-Pierre Chevoppe
Bruno Delahaye
Francis Deshayes
Gérard Daudon
Jean-Max Estève
J.N.F.
Denis Fournier Le Ray
Philippe Gutelle
Denis Hardouin
Jacky Noël
Dominique Marie
Maurice Martin
Pierre Miguel
David Pesce
Thierry Pupier
Bertrand Raby
Eric Renou
Bertrand Rumeau
Christian Rault
LR Presse
Patrick Smagghe
Peter Smith
Bernard StoraÏ
Dominique Ybert
Pierre Zinck

Popol, son chien, son chat, son neveu et ses amis.

Et tous les lecteurs !

La documentation

Suite aux propos de Patrick Smagghe lorsqu'il parle de documentation, nous tenons à signaler aux membres du Cercle du Zéro que la Rédaction est riche en documents et livres divers.
Grâce à un sérieux classement, il est possible de trouver des réponses rapidement.
Photos, plans et renseignements divers sont donc disponibles pour les amis du Cercle du Zéro en quête de documentation, tant pour le matériel roulant que pour les installations fixes.

Il n'y a rien de bien rare, des plans originaux, des extraits de livres et de revues ou de scrapbook, mais c'est classé.

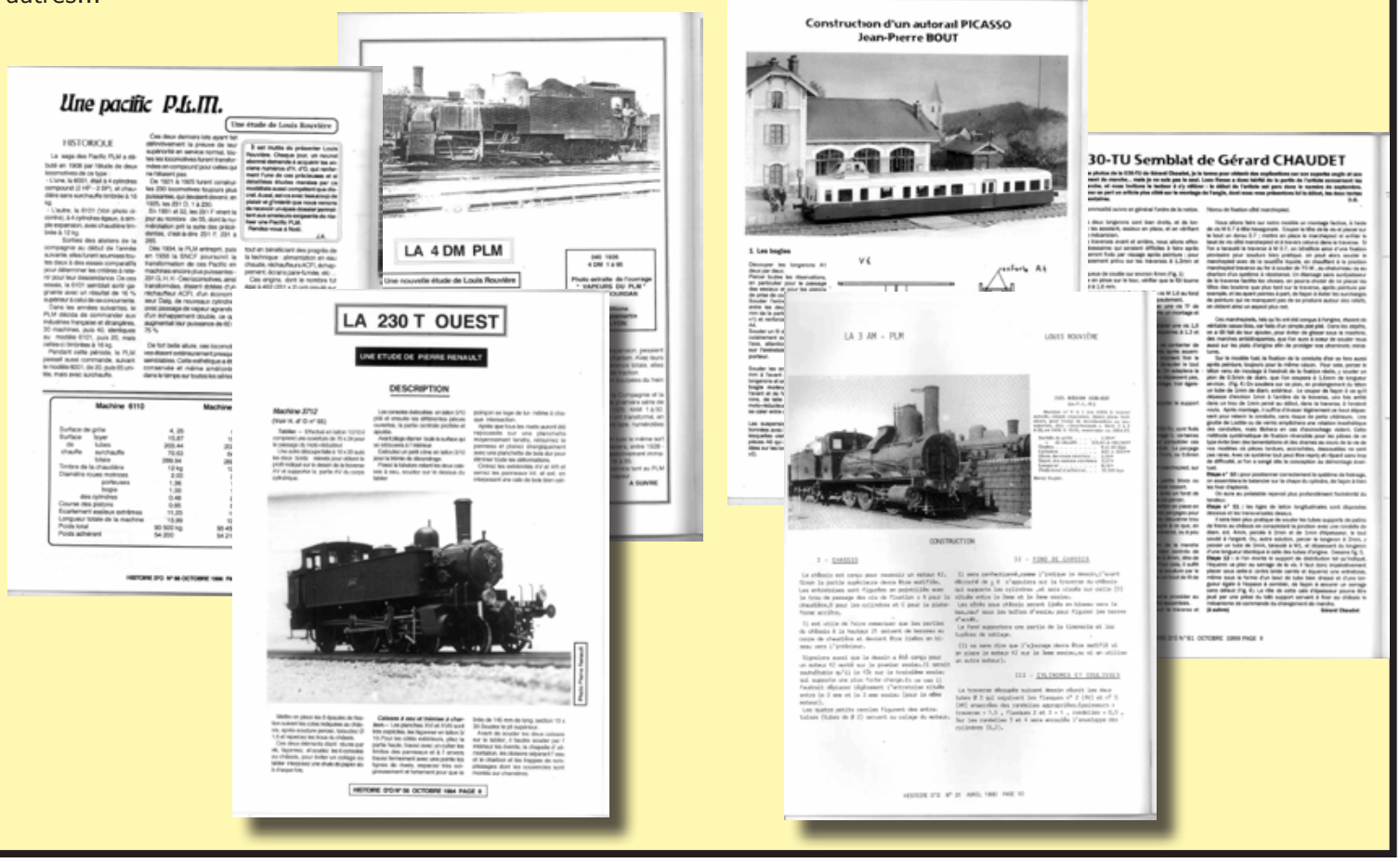
Vous pouvez donc utiliser cette ressource dans vos recherches. Mais vous pouvez également contribuer à agrandir cette collection en nous envoyant des copies ou des originaux de documents que vous possédez, sous forme papier ou numérique. Vous en aurez un exemple dans ce numéro avec le Mémento du service de la voie du Midi, un cadeau de Maurice Martin.

Notez également que le Cercle possède une belle collection de notices de montage de kits, elles sont à votre disposition.

Enfin nous élargissons notre prestation dans ce domaine en vous proposant des dossiers issus d'Histoire d'O (Voir encadré).

Les dossiers d'Histoire d'0

Dans cette revue malheureusement disparue, de nombreux dossiers de construction, d'astuces, de tours de main ont été rédigés par des modélistes de talent. Des articles complets, avec les plans de toutes les pièces, signés Louis Rouvière, Jean Thierry, Roger Bersot, Jean-Claude Ragot et bien d'autres ont été publiés tout au long des 112 numéros. Nous les avons compilés, et nous préparons des dossiers que nous mettrons à disposition des membres du Cercle du Zéro. La liste paraîtra dans un prochain numéro d'Entrevoie.
Nous ne pouvons demander l'accord aux auteurs qui nous ont malheureusement quittés ni à Jacques Archambault, le premier rédacteur en chef, mais Daniel Berthélémy nous autorise à utiliser le contenu de cette revue avec cette petite phrase : « Je ne vois pas l'intérêt de faire de la rétention d'information ! »
Nous demanderons l'accord aux auteurs qui sont encore de ce monde comme Jean-Claude, Jean-Pierre, Michel et les autres...



Les cadeaux des Vice-Présidents

Plus de place dans le trombinoscope, le responsable des membres isolés est tout seul.

Bertrand Rumeau est Vice Président chargé des membres isolés, et des relations avec les Délégués Régionaux. Il est également gestionnaire du site Internet avec lequel nous avons tant de problèmes. Pour les résoudre, Bertrand en a créé un nouveau. Mais que lui inspire le numéro 50 d'Entrevoie ?

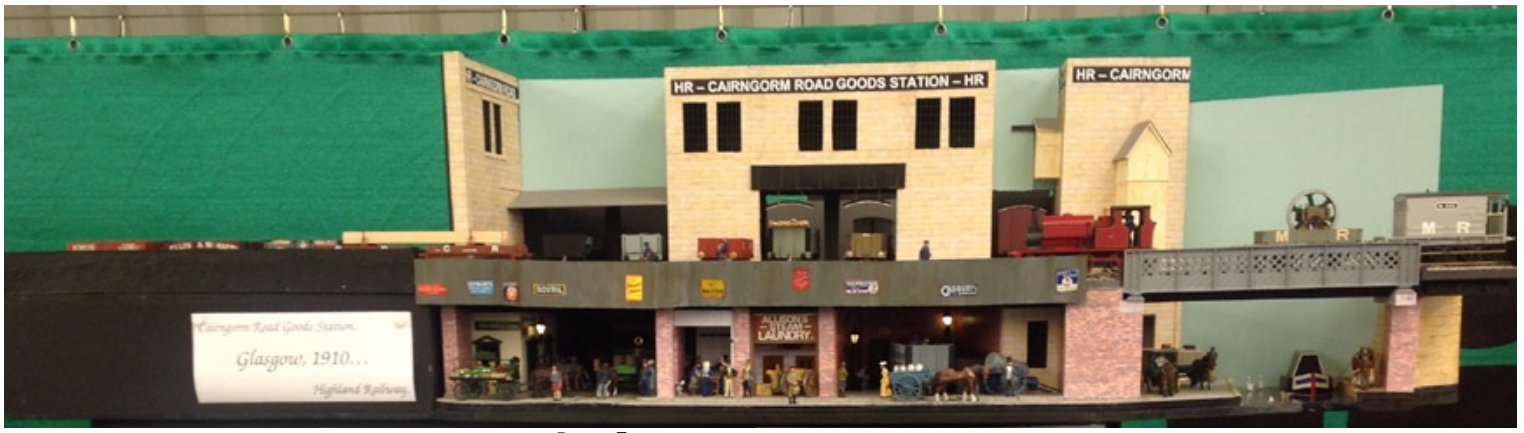
Ah ! 50, beau nombre qui est le signe de la maturité. Cinquante qu'est-ce que cela m'inspire ?
1850 la locomotive en photo était déjà au musée… 1950 mes parents commençaient à penser à moi ! 2050… on verra bien !
Mais aussi, il y a 50 ans, le premier salaire à 3,80 Frs de l'heure (soit 60 centimes d'€) mais l'achat d'une 4L qui m'a bien sali les mains, mais aussi d'un abonnement à Loco-Revue et l'achat d'une loco Jouef (qui m'a aussi sali les mains !)
Et quand j'avais cinquante ans, la pleine forme, 20 km de vélo par jour pour le boulot, des heures de coucher tardives et d'embauche souvent après la limite ! Mais aussi quelques semaines plus tard, un méchant virus qui m'a cloué au lit quelques 50 jours, avec un confinement total dans une chambre d'hôpital peu reluisante.
Mais si l'histoire varie et se renouvelle un peu, la qualité et le volume d'Entrevoie ne fait qu'augmenter. Des 5 pages du début, le rédac'chef arrive à 50 pour ce numéro 50… Les économistes diraient + 1000% !
J'ai le nom du coupable qui a lancé le défi à Didier ! Qui aurait pu douter qu'il ne le relevat ! Preuve s'il en est, que la ressource est présente, et que sans (trop) menacer, des « collaborateurs » se sont mis au boulot pour lui fournir la matière première.
Il faut plaindre les pauvres correcteurs qui vont trouver 50 fautes sur chacune des 50 pages, sur Wetransfert qui va être saturé par l'augmentation du volume à 50 Mo et par les 50 milliers de lecteurs qui vont en avoir plein les (2) yeux. Bon j'arrête, on va dire que j'exagère !
Alors je souhaite à tous une bonne lecture et rendez-vous dans 1550 jours environ pour le numéro 100 (2X50) !
Et après 50 jours à la maison, je vous souhaite une bonne santé !

Bertrand RUMEAU

La fusée de Stephenson (The Rocket en anglais) est une des premières locomotives à vapeur. Construite en 1829 à l'occasion du concours de Rainhill, elle était constituée d'une chaudière tubulaire horizontale et était mue par deux cylindres, situés de chaque côté de la locomotive, inclinés à 35°. Comportant un seul essieu moteur et un essieu arrière porteur, elle est du type 011 (0-2-2 pour les Britanniques). Kit ancien en laiton production *Sans Pareil* monté et décoré par Bertrand Rumeau.
Photo Bertrand Rumeau. **NDLR : Et si le responsable des membres isolés devenait responsable des membres confinés ? En voilà une bonne idée !**

Pierre Miguel est le Vice-Président chargé des relations avec les délégations étrangères.
Quoi de plus naturel qu'un réseau... Anglais !
CAIRNGORMS Road, rue et gare imaginaire à Glasgow, construite pour répondre au défi du RAMMA en 2013…
j'ai un peu déliré sur une gare marchandises du Highland Railway un peu engoncée dans un quartier peuplé…
sur une planche à repasser de 1,4m sur 0,4m, j'ai réussi à caser 8 voies, deux rues, un canal, 56 personnages, etc. ça va finir par ressembler à un inventaire à la Prévert, aussi j'arrête là!

Bravo au Rédac'Chef d'ENTREVOIE de nous combler depuis 50 mois et de nous tenir informés. En période de confinement, c'est encore plus important !



ENTREVOIE NUMÉRO 50

Popol le mécano, son chien, son chat, son neveu et ses amis (qui chipotent sur un problème d'échelle ou d'écartement de voie) se préparent à fêter dignement ce jubilé.

N°50

Dans le commerce

Voici « Lulu la vagabonde » référence F43-145.

D'autres figurines et accessoires sont en cours de sculpture et de moulage.

Un équipage de sapeurs pompiers au volant d'une Jeep sera bientôt prêt!

Bonjour à tous,

Dans cette période bien difficile, nous avons choisi de maintenir notre activité en suivant le rythme du service postal. Comme vous le savez ou peut-être pas, l'acheminement du courrier est ralenti et la tournée des facteurs se fait seulement les mercredis, jeudis et vendredis, partout en France. Le système que nous avons mis en place fonctionne parfaitement. Quelques jours avant l'expédition de votre commande, nous prenons contact avec vous par mail pour nous assurer qu'il n'y a pas de problème de livraison dans votre secteur, que vous êtes présent à votre domicile ou que votre boîte aux lettres est suffisamment grande pour recevoir votre colis. Le jour de l'expédition, vous êtes prévenu par mail. Les délais de livraison sont un peu plus long que d'habitude et nous le comprenons. Vous êtes patients et nous vous en remercions.

Gérard Deygas, MK 35

Deux nouvelles figurines militaires au 1/43 sont disponibles sous les références M43-053 «Hans» fantassin Allemand WWII et M43-055 «Un instant de détente!».
A bientôt, protégez-vous et prenez bien soin de vous !

Mise au point :

Dans le mot du Président, numéro 49 d'Entrevoie, Patrick Smagghe a écrit à propos des artisans :

« Certes la production de modèles est plus ou moins arrêtée. **Qui s'en plaindra !** ».

Il faut comprendre : **Qui osera leur reprocher.**

Il est vrai que dans les circonstances actuelles, préparer et expédier des commandes doit parfois poser de nombreux problèmes. De même que pour l'approvisionnement des matériaux de base. Quand aux rentrées de trésorerie....

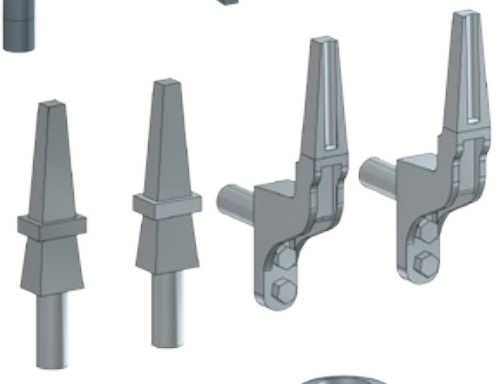
Néanmoins, le temps laissé libre devrait profiter aux travaux d'études, et nous souhaitons que la rentrée soit pleine de surprises.

Soyons patients, et si le morceau de tube commandé depuis trois semaines n'arrive pas, passez à autre chose, le secteur marchand a, dans cette période, besoin du soutien des modélistes.

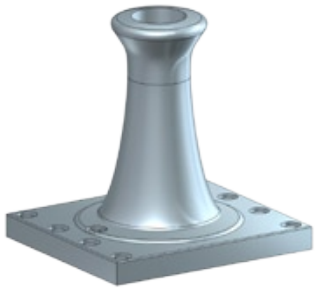
L'équipe de rédaction

Les news Haxo-Modèle de Mai 2020

En ces temps difficiles, nous voyons très peu de clientèle, nous vous proposons néanmoins quelques nouveautés et un retirage.
Nous continuons de compléter l'offre de pièces pour le locotracteur Berliet de Ixo pour Hachette et les variantes pour Chrezo :
- Le pot d'échappement avec sa tuyauterie se pose sur le toit bien sûr.
Ref 14567.
- Les portes lanternes compléteront le modèle pour ceux qui ne souhaitent pas conserver les phares d'origines (qui ne sont pas très réussi) et qui ne souhaitent pas mettre de lanterne. C'est dommage car c'est joli avec au moins une lanterne à pétrole à chaque extrémité. Ceux, placés sur la tôle de cabine, reproduisent fidèlement la forme très spéciale et caractéristique des vraies pièces.
Ref : 14568
- La base du cabestan remplacera avantageusement la tôle antidérapante mise en place pour cacher l'ancien emplacement et surtout respectera la réalité. C'est une fonte solidement boulonnée au châssis, d'où l'épaisseur de la miniature reproduite avec ses boulons de fixation – Réf : 14569 (le cabestan n'est pas livré avec, il est à acquérir sous la référence 94564)



Les premières pièces de la nouvelle gamme Haxo 3D arrivent.
Ces premières pièces constituent la base de notre collection de lanternes à pétrole. Ce sont des lanternes de la SNCF qui sont imprimées en 3D avec une très grande fidélité de reproduction aussi bien dans les formes que dans les détails. Elles sont traitées à l'échelle 1/43,5 et livrées avec une pastille bleu et une rouge pour les lanternes destinées aux engins moteurs et une pastille rouge pour les lanternes de queue.
En option, elles peuvent être livrées avec des Leds Cms pré-cablées pour vous éviter la tache fastidieuse de souder des fils sur ces microscopiques pièces.
Elles sont riches en détail, poignée de transport déjà fixée, jonc pour la mise en place du disque rouge, inscriptions, etc.



Plus de détail dans la rubrique Haxo 3D sur notre site Internet www.haxo-modele.fr

Puisque l'on parle du Floirat dans ce numéro, et que celui-ci est actuellement épuisé chez Haxo, nous vous proposons pour l'occasion de refaire un tirage. Pour cela il nous faut refaire les moules inutilisables du fait du vieillissement. Cela nécessite environ 10 kg d'élastomère pour la caisse et le châssis, et donc un amortissement sur un minimum de commandes est indispensable. Ce qui est bien normal, vu le poids conséquent d'élastomère nécessaire pour faire les moules de la caisse et du châssis, pratiquement 10 kg !

Nous vous proposons donc les modèles en kit de la version autocar pour mettre sur vos routes et la version ferroviaire. Cette version est livrée avec toutes les spécificités de ce modèle, roues fer, traverse avant et arrière ferroviaire, etc. Cette version rail est livrée sans motorisation.
-Réf 16026 : Kit Autocar Floirat GAIB6L carrosserie Roche
-Réf : 91008 : Kit autorail Floirat. Sur la photo, le modèle n'est pas encore équipé de tous ses accessoires ferroviaires.
Plus de détails sur notre site Internet : www.haxomodele.fr
Si vous avez des questions n'hésitez pas :
mail : h.m.diffusion@wanadoo.fr

Confinement et fonctionnement des associations.

Dans la deuxième lettre informatique de la FFMF, une très intéressante publication sur les moyens pour une association de régler les problèmes liés au confinement :

- comment procéder pour l'approbation des comptes.

- comment procéder pour organiser l'Assemblée Générale.

- comment faire les réunions de Conseil d'Administration.

Nous pouvons vous fournir ces documents sur demande, Christian Toursel nous en a envoyé une copie.

FFMF
FÉDÉRATION FRANÇAISE DE MODÉLISME FERROVIAIRE

LE CERCLE DU ZÉRO

Son nouveau site :

https://www.cercleduzero2.fr

En cours de finalisation, mais déjà accessible.

Ses membres

Il reste 38 adhésions non réglées sur 384 adhérents.
Age moyen (pour ceux dont j'ai la date de naissance) 68.7 ans
20 nouveaux adhérents en 2020
2 décès et 2 désistements (déjà décomptés des 383)
60 adhérents reçoivent PLT (le bulletin de la FFMF)

Georges Deferrieux, secrétaire adjoint.

Retrouvez également le Cercle du Zéro sur :

Facebook : https://fr-fr.facebook.com/CercleduZero/

Son forum :

https://www.leportailduzero.org/forum/

Quelques infos concernant la vie du Forum : Le portail du Zéro.

Après une récente mise à jour de la base de données des inscrits qui a consisté en la suppression d'une cinquantaine de comptes inactifs depuis au moins 5 ans et dont l'adresse électronique n'était plus valable (ce dernier critère pouvant, à terme, provoquer un dysfonctionnement technique) le Forum dénombrait, au 24 avril, 645 membres. A la même date l'inventaire de son contenu était constitué de 3098 sujets ouverts comportant 54895 messages ; ces éléments factuels sont visibles par tous (en bas de la page d'accueil).

Depuis le 1er janvier, il a été recensé 41 nouveaux inscrits dont 32 se sont connectés au moins une fois. Si on regarde sous l'angle de la statistique, on observe que 6% des participants se sont enregistrés au cours des 4 derniers mois ; ce qui, pour une structure âgée d'une douzaine d'années, pourrait être interprété comme l'indice d'une bonne dynamique.
On ne peut passer sous silence l'adhésion d'Oliver Taniou, qui a rejoint la communauté le 29 février. Modéliste talentueux et réputé (cf. ses articles dans LR) et qui avait repris un temps les rênes de L'Atelier Belle Epoque. Il se propose de nous présenter une nouvelle, et première, réalisation personnelle en Zéro, d'autres viendront probablement.
Par ailleurs Nicolas Orsini, créateur de la structure PLMVenelles qui a repris les moules au 1/43,5ème de Patrick Noyelles s'était inscrit le 8 décembre sans communiquer depuis. Il vient de nous dévoiler ses premières productions, du beau, du très beau.

De nouveaux sujets ont été ouverts dans des domaines aussi variés que les systèmes de «Va et vient», la construction intégrale d'une 240P et autres vapeurs françaises (par un grand breton amoureux du matériel français), la motorisation du minuscule locotracteur Berliet par un éminent spécialiste de la construction et adaptations en tout genre, sans oublier bien évidemment les inéluctables et très diversifiés reportages photos concernant QZ qui s'est tenu le 1er & 2 février à Ghyvelde. Des sujets ouverts depuis plusieurs semaines, voire plusieurs mois, continuent d'être régulièrement alimentés avec pertinence.

Il serait dommage de passer sous silence l'initiative de Laurent Munier fils de René Munier et petit-fils de André Munier, qui a eu l'heureuse initiative de diffuser sur le Forum quelques notices de montage de la production Munier ; une suite devrait être donnée.

La période de confinement qui a débuté le 17 mars et qui devrait s'étaler jusqu'au 11 mai, minimum, a été propice au déterrement de projets divers et variés. Certains proposés sur le Forum ou, carrément, objets d'un "défi confinement", challenge relevé par de vaillants et inventifs compétiteurs. Cette période a également incité quelques indécis à nous rejoin-

dre. Parmi eux quelques “anciens“ ont réapparu. Bref, le Forum, plus que jamais, reste un très agréable lieu d’échanges et sans danger pour la santé.

A l’exception de rares échauffourées scripturales, vite circonscrites, nous ne pouvons que constater la bonne tenue, la convivialité ainsi que, fréquemment, l’excellence des sujet proposés.

Si vous vous interrogiez encore sur l’intérêt de rallier cette communauté, n’hésitez plus !

Pour terminer ce bref compte rendu, un petit rappel, pas inutile puisque la confusion arrive plus fréquemment que l’on pourrait le croire :

ÊTRE MEMBRE DU CDZ NE SIGNIFIE PAS ÊTRE INSCRIT, IMPLICITEMENT, SUR LE FORUM.

Pour participer aux échanges du Forum il faut faire, volontairement, la démarche de s’enregistrer et d’y créer un compte. Autre précision : contrairement à la plupart des sites dits “marchands“, l’identifiant à saisir est un pseudo, en général, ou son identité (entière ou partielle) pour ceux qui veulent s’exprimer en toute transparence, mais JAMAIS l’adresse électronique.

Veranstaltungen

Meursault – La Fête du train 2019

Text und Fotos: Rolf Heinrich

Veranstaltungen

Châtres – RAIL EXPO 2019

Rolf Heinrich

Notre Ami du Cercle Atlantique du Zéro François Decante, a fait la Une il y a deux mois, de la revue Lokomotive de l’Arge Spur Null, le Cercle du Zéro Allemand en quelque sorte, à propos de sa réalisation Saint Maxime en Bugey.
Dans cette revue deux reportages, l’un sur Expo Rail à Chartres, l’autre sur l’expo de Meursault, ont été écrits par Rolf Heinrich, bien connu des familiers des forums du Zéro, et qui est le représentant du Cercle du Zéro pour l’Allemagne.

Ci-joint rappel d’un lien sur le site du CAZ :

http://www.train35.fr/caz_decante.html

Info Michel Cary

LE MÉMENTO DE POCHE DU SERVICE DE LA VOIE DE L’ANCIEN RÉSEAU DU MIDI.

Ce document ancien nous a été envoyé par Maurice Martin. Nous avons pensé qu’il pouvait intéresser les lecteurs d’Entrevoie et, en accord avec le Rédacteur du Bulletin, nous le publierons dans son intégralité.

Il est d’origine en format paysage, et en triturant quelque peu les marges, nous pouvons en publier trois en portrait.

Voici donc, en pages suivantes, les six premières fiches.

CHEMINS DE FER
DU MIDI

4e DIVISION-VOIE
ET LIGNES NOUVELLES

MEMENTO DE POCHE
DU SERVICE DE LA VOIE

NOTA

----o----

LES EXEMPLAIRES DU PRÉSENT MEMENTO, DISTRIBUÉS AUX AGENTS DU SERVICE DE LA VOIE, SONT ATTRIBUÉS À LA FONCTION ET NON PERSONNELLEMENT À L'AGENT. EN CONSÉQUENCE, LORSQUE LE TITULAIRE DE LA FONCTION CHANGE, LE MEMENTO DOIT RESTER ENTRE LES MAINS DE SON REMPLAÇANT.

Dressé
par l'Ingénieur du Service Central de la Voie
Paris, le 18 Novembre 1910.

Vu:
Paris, le 9 Janvier 1911.
L'INGÉNIEUR EN CHEF
de la Voie et des Lignes Nouvelles

-2-

TABLE DES MATIERES

Nº DES §	OBJET DU PARAGRAPHE	DE LA PAGE	À LA PAGE	Nº DES §	OBJET DU PARAGRAPHE	DE LA PAGE	À LA PAGE	Nº DES §	OBJET DU PARAGRAPHE	DE LA PAGE	À LA PAGE
1	VOIE COURANTE NORMALE	3	32	16	CABESTANS	136	137	31	CHAUFFAGE	301	302
2	VOIE COURANTE DE 1m.00	33	39	17	SIGNAUX	138	169	32	ARITHMÉTIQUE	303	306
3	TRAVERSES SPÉCIALES	40	"	18	APPAREILS FIXES DIVERS	170	188	33	ALGÈBRE	306	"
4	COUSSINETS SPÉCIAUX	40	44	19	CLÔTURES, BARRIÈRES	189	191	34	GÉOMÉTRIE	306	309
5	AIGUILLAGES ET ACCESSOIRES	45	66	20	APPAREILS D'ENCLENCHEMENT	192	218	35	TRIGONOMÉTRIE	310	312
6	POINTES DE CROISEMENT ET DE TRAVERSÉE	67	70	21	PASSAGES À NIVEAU	219	224	36	CINÉMATIQUE	313	317
7	CHANGEMENTS DE VOIE	71	86	22	ALIMENTATIONS	225	231	37	MÉCANIQUE	318	319
8	DIAGONALES	86	"	23	INSTALLATIONS ÉLECTRIQUES DIVERSES	232	257	38	RÉSISTANCE DES MATÉRIAUX	319	325
9	TRAVERSÉES OBLIQUES	87	95	24	MATÉRIEL ROULANT	258	265	39	HYDRAULIQUE	326	337
10	TRAVERSÉES - JONCTION	96	103	25	GABARITS	266	275	40	SYSTÈME DES UNITÉS C.G.S.	338	342
11	BRETELLES	104	112	26	VITESSES	276	278	41	PHYSIQUE	343	346
12	PLAQUES TOURNANTES	113	118	27	MANUTENTIONS, TRANSPORTS	279	282	42	CHIMIE	346	"
13	TRAVERSÉES D'ÉQUERRE	118	"	28	POIDS DIVERS	282	284	43	ÉLECTRICITÉ	347	367
14	PONTS TOURNANTS	119	124	29	BÂTIMENTS ET OUVRAGES	285	293	44	RENSEIGNEMENTS DIVERS	368	370
15	CHARIOTS TRANSBORDEURS	125	135	30	ÉCLAIRAGE	294	301				

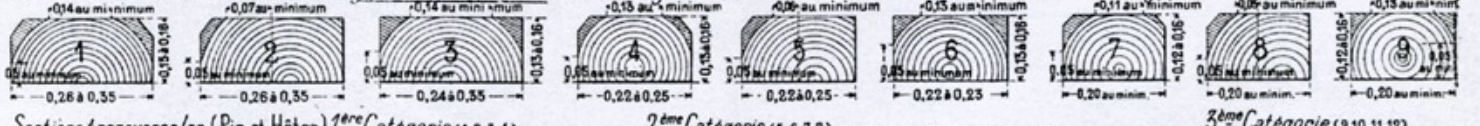
-3-

VOIE COURANTE (Ecartement normal de bord à bord intérieur des rails : 1m445 dans les alignements et les courbes de plus de 700m de rayon ; 1m455 dans les courbes de 700m de rayon et au dessous)

Echelle de 0m050 par mètre

Traverses ordinaires (Chêne, pin, hêtre) Longueur normale. 2m60 à 2m70

Sections transversales (Chêne) 1ère Catégorie (1,2,3). 2ème Catégorie (4,5,6) 3ème Catégorie (7,8,9).



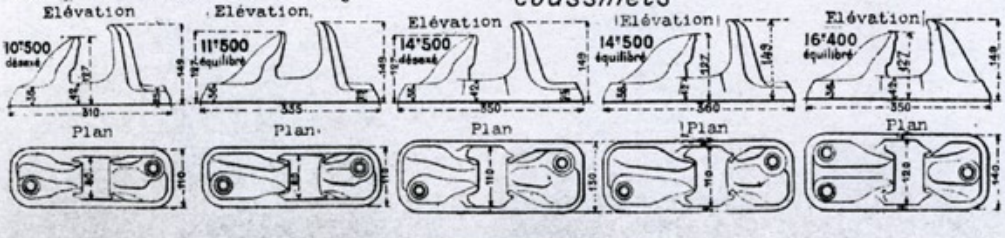
Sections transversales (Pin et Hêtre) 1ère Catégorie (1,2,3,4). 2ème Catégorie (5,6,7,8) 3ème Catégorie (9,10,11,12)

Nota — *Les largeurs minima de la face supérieure, indiquées sur les croquis ci-dessus, ne sont exigées qu'à l'emplacement du coussinet, soit sur une longueur de 0m50 prise à 0m50 de part et d'autre du milieu de la traverse. En dehors de ces deux longueurs de 0m50, la face supérieure peut avoir une largeur quelconque; mais, sur tous les points, l'épaisseur de la traverse doit être au minimum de 0m13 pour les traverses de la 1re et de la 2e catégorie et de 0m12 pour celles de la 3me catégorie* —

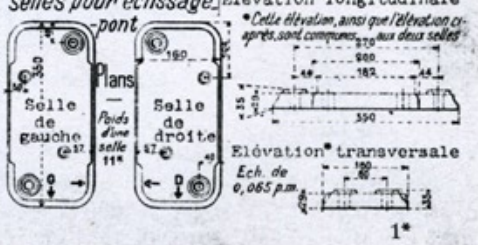
Poids moyen approximatif d'une traverse en :

catégorie	1re	2me	3me
chêne	95 k.	84 k.	81 k.
pin	77 k.	71 k.	57 k.
hêtre	72 k.	66 k.	52 k.

coussinets



selles pour éclissage



1*

-4-

GABARITS DE SABOTAGE __ COUSSINETS (au 1/20)

Petit écartement = 1m445 __ Grand écartement = 1m455

Elévation

PLAN

Coins en fer

TARIÈRES TORSES

Le diamètre des tarières est, suivant le cas, de 0,018 pour le pin et de 0,015 pour le chêne et le hêtre.

CLÉ A DOUILLE POUR TIREFOND (au 1/8)

Vue par bout de la douille (1/4 G)

GABARIT DE SABOTAGE DES SELLES SUR TRAVERSES DE JOINT

Plan

Grand écartement = 1m387 Petit écartement = 1m377

Elévation

TIREFOND__ Vue latérale (1/4 G)

Vue par bout

Coupe du filet (vraie grandeur)

Poids 0K 375

Coupe suivant A B

-5-

PROFIL DU RAIL

poids du mètre courant 37K820

Longueur normale et poids des divers rails

5m50 - 206K360	22m00 - 825K440
5m46 - 204K859	21m92 - 822K438
11m00 - 412K720	21m88 - 820K937
10m92 - 409K718	

Perçage d'une extrémité de rail de 5m50 et 11m00

Elévation longitudinale (1/8 grandeur)

Ce perçage n'est appliqué qu'aux rails de 11m00 fabriqués antérieurement 5 Juin 1909

Le profil du rail figuré ci-contre est commun à tous les rails quelle que soit leur longueur.

Perçage d'une extrémité de rail de 22m00

Elévation longitudinale (1/8 grandeur)

Le même perçage est appliqué aux rails de 11m00 fabriqués postérieurement à Mai 1909.

COINS EN BOIS (Chêne)

Coin long au 1/8

Coin court au 1/8

COIN EN ACIER (Colombier)

Plan en place au 1/4

Section A B.

Poids 800 g.

Poids moyen approximatif

Coin long 0K680 __ Coin court 0K440

-6-

COIN METALLIQUE " DAVID" Type B.

Section C D

Plan en place .(1/4 G)

Section A B

Poids 1K000

TYPE C.

Section C D

Plan en place (1/4 G)

Section A B

COIN METALLIQUE "DAVID " modifié.

Plan en place(1/4 G)

Section A B

Poids.740 g.

ESPACEMENT DES TRAVERSES POUR LES DIVERS TYPES DE VOIE COURANTE

DISTANCE en millimètres D'AXE à AXE	VOIE EN RAILS DE : 5m50, avec éclisses ordinaires ou plongeantes		11m00 avec éclisses ordinaires ou plongeantes				11m00 avec éclisses pont			22m00 avec éclisses pont		
avec, par longueur,	6 traverses	7 traverses	12 traverses	14 traverses	15 traverses	16 traverses	14 traverses	15 traverses	16 traverses	28 traverses	30 traverses	32 traverses
des traverses de joint	600	600	600	600	600	600	480	480	480	480	480	480
de la traverse de joint à la première traverse intermédiaire et des traverses intermédiaires entr'elles	980	817	945	800	743	693	809	751	701	797	743	694

SALTDEAN de Peter SMITH (Grande Bretagne).

Vu à

SALTDEAN de Peter SMITH (Grande Bretagne).

Saltdean existe vraiment, c'est une station balnéaire située sur les falaises à l'est de Brighton. Dans les années 1880, ce n'était que des champs, le village le plus proche étant Rottingdean avec son célèbre moulin à vent. Elle n'était pas desservie par le chemin de fer.

Peter Smith a imaginé une histoire différente pour Saltdean qui se développe au milieu des années 1800. Une ligne secondaire est construite par le LBSCR (London, Brighton and South Coast Railway) de Brighton en 1882 pour desservir le nouveau complexe. En réalité, il aurait été presque impossible de monter un chemin de fer là-haut, mais heureusement en modélisme, nous n'avons pas à nous soucier de choses comme ça !

Saltdean a été choisi car il y a peu d'endroits dans le Sussex qui n'avaient pas de station sur une ligne LBSCR et Peter voulait créer sa propre scène. D'autre part, être proche de Brighton signifie que la gare pouvait recevoir des locomotives révisées de Brighton, ce qui signifie qu'il est possible d'utiliser n'importe quelle classe de machine appartenant au LBSC. Une branche courte aurait en réalité été exploitée par une seule série pour tout le trafic, ce qui est un peu contraignant.

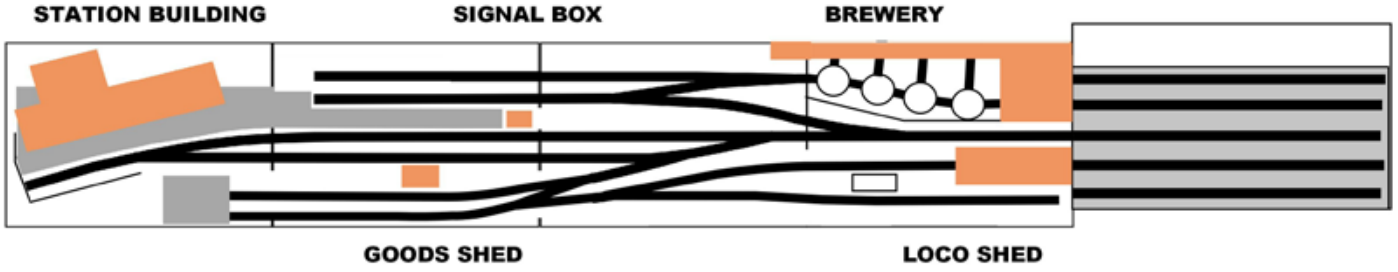
Ainsi, le réseau de Saltdean s'est développé à l'échelle zéro avec des modules d'une longueur totale de vingt pieds de long (environ 6m), avec la station à une extrémité et la brasserie Saltdean à l'autre. La brasserie donne une excuse pour une petite machine 030 arborant une palette de couleurs différentes ainsi qu'un train de camionnettes privées très attrayant. En dehors de cela, les trains de voyageurs sont un mélange d'origine Stroudley à deux ou trois essieux. Les autres locomotives sont toutes des conception LBSC dans la livrée jaune ou vert marchandises de Gamboude Stroudley.

La période est l'été 1889, car une des locomotives n'a été construit qu'en 1888 et une autre a été mise au rebut à la fin de 1889 et Peter voulait les faire fonctionner ensemble.

SALTDEAN de Peter SMITH (Grande Bretagne).

Les bâtiments sont tous réalisés en construction intégrale, tandis que les locomotives sont un mélange de kits construits avec trois Dapol Terrier. Les voitures sont construites à partir de kits, les wagons un mélange de kits et de constructions personnelles. Du papier imprimé est utilisé pour reproduire les livrées complexes, les dessins sont réalisés sur ordinateur avant d'être imprimés et collés sur les locomotives ou le matériel roulant... De cette façon, les habillages ressemblent à du vrai acajou, et il est possible d'en voir le grain. Sur les machines voyageurs, le dôme et les roues sont peints en jaune, le reste est tout en papier, mais une fois verni, cela est invisible..

Texte réalisé d'après celui en anglais du site https://www.warley-mrc.org.uk/saltdean.html

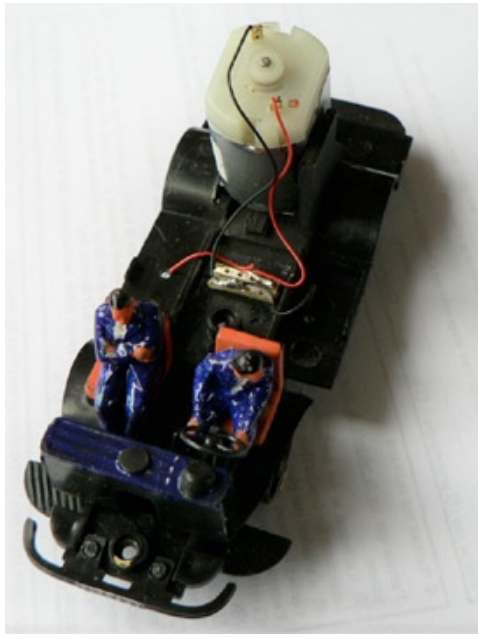


Le plan du réseau, envoyé par Peter Smith.

Photo ci-dessus, Maurice Martin.

Construction.

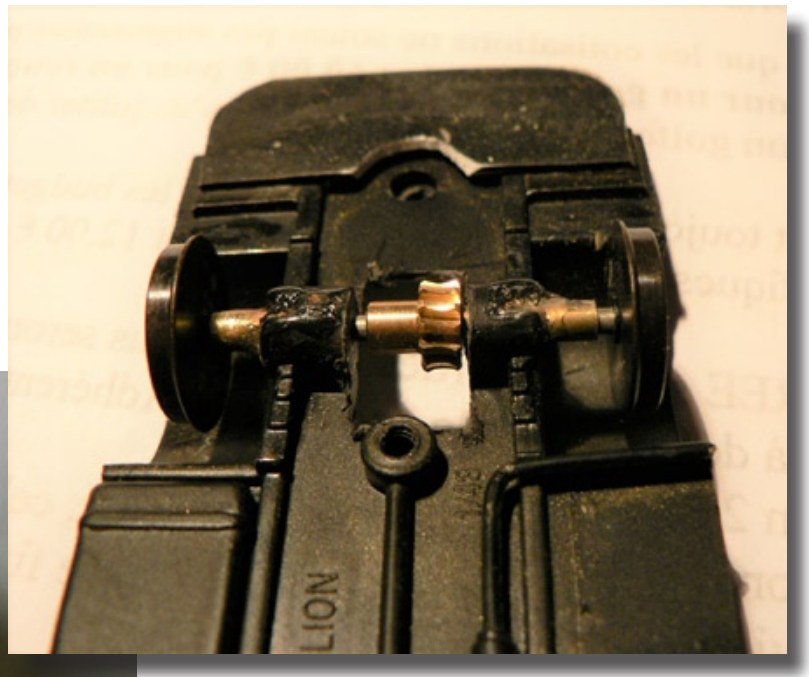
Je ne pensais pas faire bénéficier Entrevoie d'une de mes réalisations, mais le confinement m'y a autorisé, histoire de passer le temps !
Membre du CDZ depuis seulement un an, je me suis amusé à reproduire la transformation du Renault Galion qu'avait expliqué monsieur P. FICHET, dans le Bulletin n°108. La seule différence est que j'ai utilisé la caisse du modèle, ce qui n'a pas présenté une grosse difficulté.

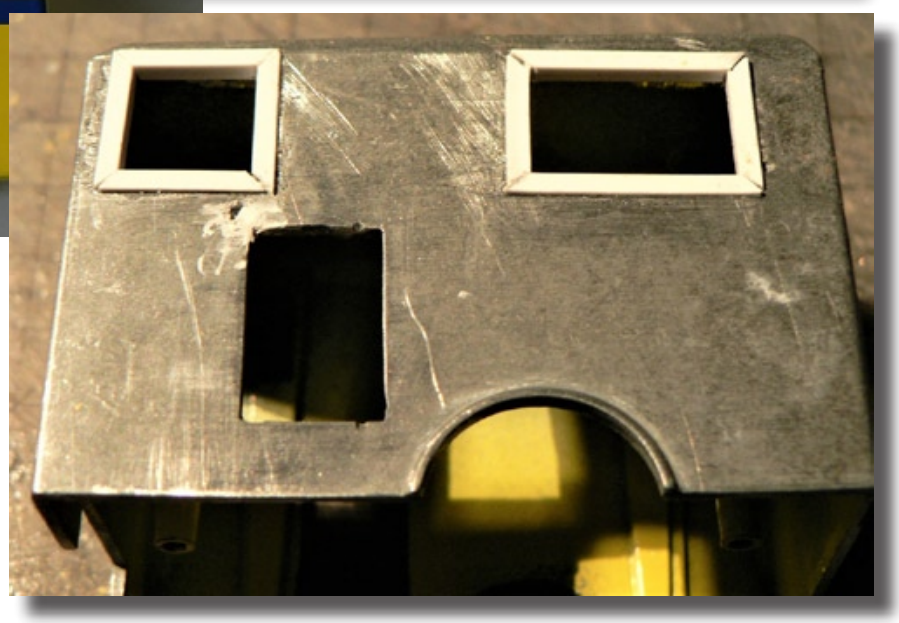


Le moteur est un «Motrax», essieux et engrenage de récupération. Le «Galion» a 2 personnages dans la cabine, et l'éclairage avant et arrière, comme tous les véhicules terrestres. Seul point négatif : j'ai mis des diodes blanches au lieu de jaunes à l'avant. Les feux blancs ne sont arrivés en France qu'en 1993.
(Je rectifierai ce détail, quand j'aurai... le temps).

(NDLR : Un peu de peinture ou de vernis jaune devrait suffire)

Texte et photos Gérard DAUDON





Une belle réalisation qui prouve que le Bulletin du Cercle du Zéro apporte des idées à ses lecteurs.

Faites comme Gérard, faites nous part de vos réalisations, aussi modestes soient-elles, nous en publierons les photos avec plaisir.

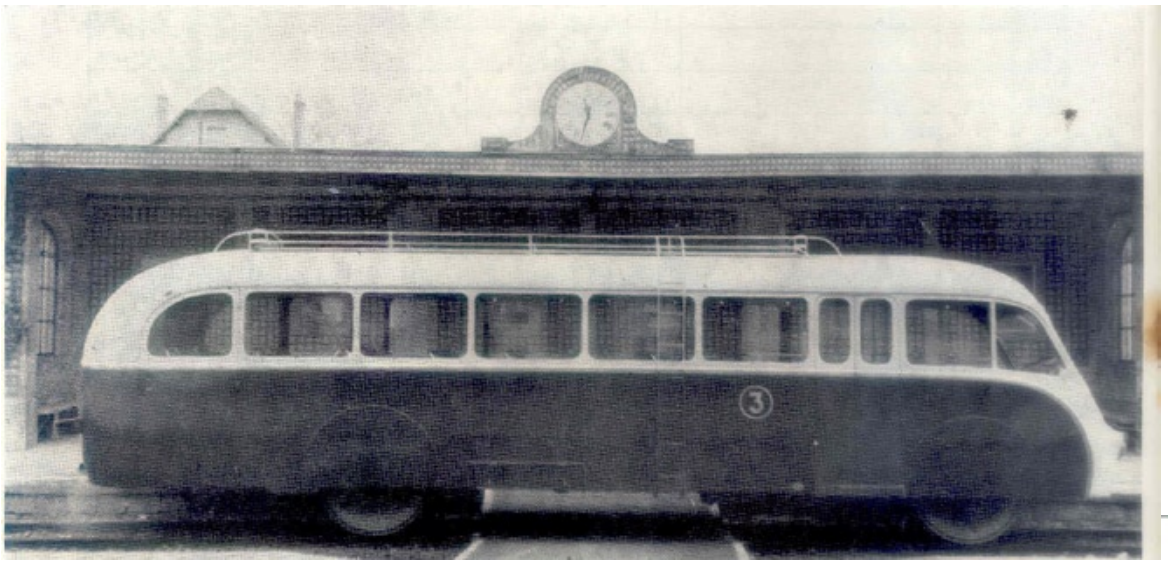
Construction.

Jacky Noël a entrepris le montage d'un autorail Floirat provenant d'Haxo-Modèles. Un article lui sera consacré dans un prochain Bulletin, mais c'est pour Entrevoie l'occasion de présenter ce matériel atypique.

Après la seconde guerre mondiale, la toute jeune SNCF avait un besoin urgent d'autorails. Ceux-ci ont été obtenus par l'adaptation au rail d'autocars Floirat routiers dont l'écartement des essieux étaient proche de celui des chemins de fer.
Ils étaient affectés au centre d'Agen (X 5701 à 5708), et pouvaient rouler à la vitesse de 40 Km/h en rampe de 32 mm accouplés à une remorque de 7 tonnes. Vitesse maxi 70 Km/h.
Équipés d'un moteur diesel Bernard, à 6 cylindres en ligne de 108 mm d'alésage, ils développaient 105 Cv à 1700 t/mn. Boîte 5 étages et marche arrière pour les manoeuvres.

Ces autorails étaient équipés du frein automobile Westinghouse à air comprimé, une des raisons de leur choix.
Année de construction, 1948/1949. Le châssis équipé a été réalisé par les ateliers Floirat à Saint-Denis, la caisse par les établissements Roche. Les roues «élastiques» étaient construites par la SNCF.
Notez bien qu'il ne s'agit pas d'une adaptation rail/route, mais bien d'un engin typiquement ferroviaire. Bien que l'essieu avant orientable ait été remplacé par un fixe, le volant avait été conservé !
Deux de ces autorails ont été munis de dispositifs de retournement pour les gares ne disposant pas de plaque ou de triangle.

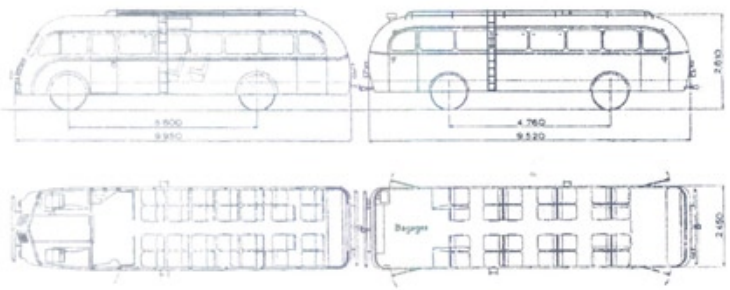
Les deux premiers étaient immatriculés X 8001 et 8002, et affectés à la région Nord, dépôt de Crépy en Valois. Ils seront mutés à Agen en 1949, le service étant (déjà) repris par la route.



Une remorque prototype de 33 places réalisée à partir de deux moitiés arrières de car Floirat fut suivie des XR 9301 à 9306.

L'ensemble a été retiré du service en 1953.
Extrait de «Rail Magazine» N°8, un article de P Barry et de la fiche documentaire «Loco-Revue».

Photo extraite de la fiche documentaire parue dans «Loco-Revue» de juin 1960. Plan ci-contre extrait de «Rail-Magazine» N°8.



Construction.

Une grue Browning incomplète et en piteux état, récupérée dans un lot lors d'un vide grenier, rencontre un modéliste de talent, et voilà le résultat.

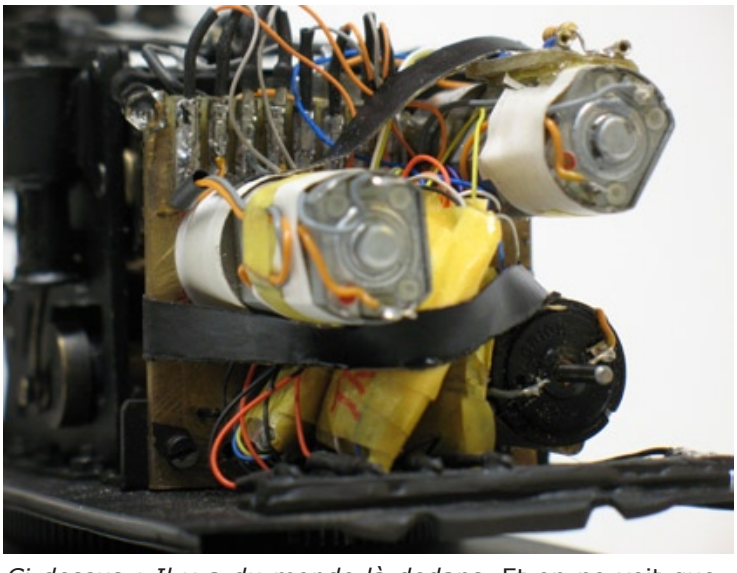
Après démontage, réparation et ajout de pièces complémentaires, l'ensemble à été motorisé puis peint et décoré.

Relevage de la flèche, rotation de la cabine, montée et descente du petit moufle, tout fonctionne.
Le moteur à vapeur vertical fonctionne, bien entendu.
Les poutres de stabilisation sont mobiles (manuellement).

Les mouvements sont lents et réalistes. Les câbles sont réalisés avec du fil identique à celui servant en chirurgie.

A droite, le voyageur en gare de «Prendlhuis-le-Petit n'en revient pas.

Ci-dessous, la partie mécanique



Ci-dessus : Il y a du monde là dedans. Et on ne voit que trois des quatre moteurs. Chacun est asservi par un décodeur. Ce sont les fonctions «traction» qui ont été utilisées pour commander les différents mouvements.
Seul le déplacement autonome de la grue et le fonctionnement du gros moufle n'ont pas été motorisés.
Une fiche documentaire a été réalisée par Loco-Revue en Mai 1958 (extrait ci-dessous).
Réalisation et photos Stéphane Chevalier.

DOCUMENTAIRE

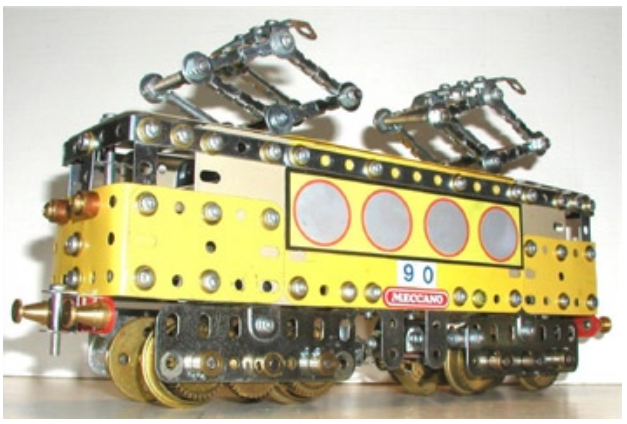
Grue de secours BROWNING de 54 Tonnes

The S.N.C.F. 54 Tons Wreck-Crane.

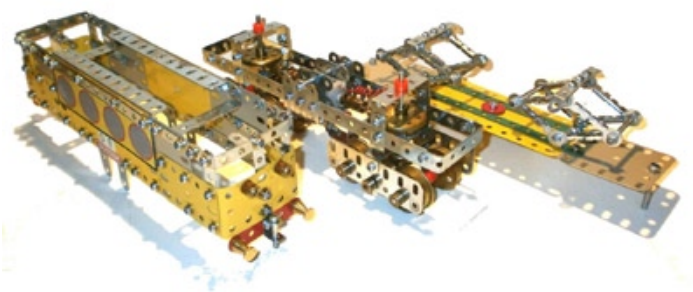
À gauche, La Salamandre échelle O de Jean-Max Estève du club Mécano. Et en plus, elle fonctionne, et plutôt bien sur rayon de 60. (envoi de Éric Renou)

Ci-dessous, du même auteur, une BB toujours en Mécano. (Documents JM Estève)

LOCOMOTIVE BB
par Jean Max Esteve

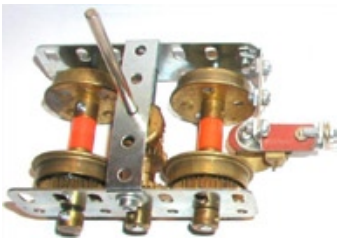


Le 28 mars 1955 la BB 9005 a atteint la vitesse record de 300 km/h.
Ce record a été battu de 31 km/h. le lendemain 29 mars par la BB 9004.

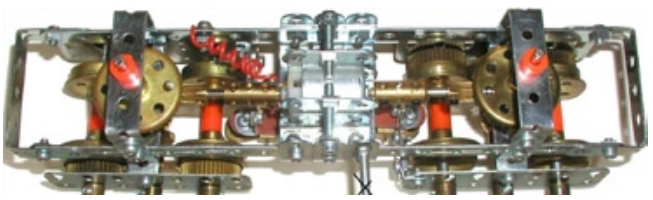


Le moteur utilisé est un Conrad 12 Volts FFK 265 code 235306-62 ayant deux axes de diamètre 2 mm de sorties. Prévoir un fourreau de diamètre 2/4 pour son utilisation avec le système Meccano.

En premier les deux bogies seront construits, suivront le châssis incluant la motorisation, la carrosserie et le toit. Cet ensemble ainsi conçu vous permettra en cas de panne du moteur d’y accéder sans tout démonter.



Les deux figures ci dessus doivent vous permettre de construire les deux bogies : Liste des pièces N° 37a, 37b, 38 et 69a en quantité. N° 12 x 2 – 16b x 8 - 20 x 8 - 25c x 2 – 29 x 2 – 31 x 4 - 31a x 2 - 48a x 2 – 59 x 14 – 63a octogonal x 2 - 103d x 4 – 149 x 2 - 235g x 2 – 812b x 2. Je préconise l’accouplement octogonal, le palier en bout de tringle étant plus long de 2 mm. La pièce N° 149 est le frotteur double Meccano que j’ai coupé en deux parties égales.



Le châssis ne doit pas dépasser 4 trous de large afin de permette à la carrosserie de s’adapter autour. Comme indiqué ci dessus, vous devez plier au niveau des trous, 9 bandes de 9 trous. Liste des pièces N° 37a, 37b, 38a et 69a en quantité. N° 1a x 2 – N° 2a x 9 – 6a x 2 – 9f x 2 – 18b x 2 – 26n x 2 – 28 x 2 – 63 x 2 – 63a octogonal – 111e x 2. Les deux accouplements octogonaux sont sous les pièces N° 28. Le moteur est coincé entre les deux N° 9f et maintenu par les deux N° 6a, au moyen des deux N° 111 e.

Le toit et les pantographes sont constitués des pièces suivantes : N° 37a, 37b et 37h en quantité. N° 18b x 16 - 38 x 1 – 81 x 4 - 111c x 1 – 115a x 2 – 190 x 2 – 191 x 1 – 212 x 32 – 235k x 2 – 812b x 8 - 812c x 4. Les deux chevilles filetées 115a sont à chaque bout du toit, elles permettent le maintien sur le haut de la carrosserie.

Une 040 DA de RV Zéro.

Petit rappel historique RV Zéro

RV Zéro était animée par René Sennedot, co-fondateur de AS (qu'on ne présente plus).
Un de nos membres, situé sur Toulon avait des contacts fréquents avec René qui vivait désormais dans le Sud.
Quand j'ai été informé de l'offre portant sur cette machine, j'ai tout de suite commandé !
La production de cette marque a toujours été confidentielle.
Signalons qu'elle produisit un très bon modèle Diesel SNCF, la BB 66000 ainsi que sa Cocotte (fourgon chaudière).
Il y eu aussi, si je ne m'abuse, un autorail Picasso et sa remorque.

Venons-en au modèle qui nous intéresse :
C'est la première livrée SNCF (Vert Celtique et Jaune Jonquille, le bonheur !) - Version 040 DE, future BB 63000.
La conception de la loco est 100% Laiton - Caisse + châssis avec pièces rapportées métal blanc et rambardes en maillechort.
Boudins de roues à couper les pizza.
Un seul bogie moteur et un porteur avec frotteur central par bogie, donc empattement électrique au Top.
Le tout roule lourd et bien.
A noter un équipement pléthorique en terme d'attelages Avant/Arrière permettant une compatibilité Hornby , Jep (Ancien et après-guerre) MÄRKLIN et même Bing (c'est bien indiqué !), mais là, faut oser ou alors composer un bien curieux attelage anachronique (un convoi historique, peut-être !!!!).

La 040 DE avec ses Forestier Hornby attendent tranquillement l'ordre de Départ.

RV Zéro avait donc bien travaillé : un modèle Semi-Maquette Haut de Gamme, incontestablement.

Un envoi de Éric Renou, membre du CFE.

Lui aussi profite du confinement pour jouer au train, le réseau sur lequel est photographiée la 040 DE est installé provisoirement dans sa salle de restaurant.

Un restaurant dans lequel devait avoir lieu la première réunion de la nouvelle section Normandie du CFE. Le rédacteur d'Entrevoie était invité, mais les évènements en ont décidé autrement, ce n'est que partie remise.

Trains en Argentine.

L'argentine, un pays d'Amérique du sud aux grandes étendues sauvages, présente, au travers d'un reportage de Bertrand Raby, quelques-unes de ses installations de chemin de fer.

Immortalisée par une des célèbres cartes «Fleury, une 230 à voie métrique des chemins de fer de San-Juan à Serre (Extrait Cparama).

Le transport ferroviaire en Argentine s'effectue sur un réseau d'une longueur de 36 966 kilomètres, constitué de voies de cinq écartements différents. Débuté en 1855 ce réseau a prospéré, il est à la dixième place dans le monde en 1914 et atteint son apogée vers 1920 avec environ 47 000 kilomètres de voies utilisées. Avec ses 47 059 km de voies ferrées le réseau ferroviaire argentin est devenu l'un des plus grands du monde, et il reste le plus grand d'Amérique latine et le huitième de la planète par son étendue. Il avait fini par atteindre environ 100 000 km de rails, mais l'extension des voies routières et l'accent mis sur le transport automobile l'ont peu à peu réduit. Il possède quatre lignes différentes et des liaisons avec le Paraguay, la Bolivie, le Chili, le Brésil et l'Uruguay.

Au commencement, le développement du réseau a été favorisé par des capitaux argentins, bientôt rejoints par des capitaux britanniques et français qui y ont acquis la prépondérance. Son expansion est liée dans une large mesure au modèle économique agro-exportateur fondé sur la production agricole et l'élevage dans la région de la Pampa, c'est là où se concentre la plus grande quantité de voies ferrées.

Ce réseau suit un schéma radial où les lignes principales convergent dans la ville de Buenos Aires.

L'État a également joué un rôle important dans l'expansion du réseau ferroviaire à travers ce que l'on appelle les chemins de fer de développement, des lignes qui allaient là où elles n'auraient pas été rentables pour les investissements privés. Une grande partie de ce qui allait devenir par la suite les Chemins de Fer General Belgrano Railway, le plus étendu du réseau, a été construit de cette manière par la société Ferrocarriles del Estado.
Nationalisé en 1948, il est en difficulté lorsqu'il est re-privatisé au début des années 1990.

Une ancienne 240 des Ferrocaril Belgrano.
La vapeur à été supprimée sur toutes les lignes en 1980.
Machine à voie métrique, construite en 1921. Pression 14 Kg, Ø des roues motrices 1,270 m, traction 13334 Kg.
Érigée en monument à Salta Antofagasta.

Sur la plaque est inscrit «Ferrocaril Nacional, général Belgrano avec le numéro de la machine, 838.
Ce «monument» est situé sur la route du «train des nuages».

L'historique, en bref.

Train touristique à Iguaçu

1870 voie large Rosario - Cordoba.
1886 voie large Buenos Aires - Rosario. et Buenos Aires - Mendoza:
1891 voie large Cordoba - Tucuman
1891 voie large Buenos Aires - Bahia Blanca.
1908 voie métrique Cordoba - Tucuman étendu à La Quiaca et relié à La Paz en 1929
1909 voie métrique Cordoba - Buenos Aires
1910 voie normale vers Posadas et Asuncion
1910 voie métrique Transandino Mendoza - Los Andes, connectée en voie large vers Valparaiso et Santiago du Chili
1956 réorganisation de Ferrocarriles Argentinos 1
1993 presque tous les trains de voyageurs supprimés.
Extraits du site http://bcprioult.free.fr/ameriquedusud/index.html

Ligne Mendoza Chili

Retiro

LE TRAIN DES NUAGES (Voir encadré sur la carte.)

Considéré comme l'un des trains les plus élevés du monde, il atteint 4.200 mètres d'altitude et permet en effet aux voyageurs de toucher les nuages du bout des doigts (au sens propre du terme). C'est ainsi que ce train qui date de 1948, traverse 434 km, 29 ponts, 21 tunnels, 13 viaducs et zigzague à deux reprises, pour le plus grand plaisir des voyageurs ayant soif d'adrénaline. C'est finalement dans le dernier tronçon du viaduc La Polvorilla (un pont qui atteint 70 mètres au-dessus du lit d'un fleuve) qu'il atteint son altitude maximale où le temps semble être suspendu.
Parcours : Salta – Viaduc La Polvorilla. Durée : 15h. Distance : 189 km.
Parcours : Salta – Diego de Almagro (Train du Soleil). Durée : 13 h. Distance : 100 km.
https://argentine-info.com/les-trains-en-argentine

Voici l'actuel «train des nuages» à Antonio.

Il se compose de 7 voitures dont un wagon-restaurant et peut accueillir 500 passagers.

Le parcours du «Tren a los Nubes» a été inauguré en 1924 après 27 ans de travaux.

Il faut compter environ 15h de voyage aller-retour avec les arrêts à San Antonio de los Cobres et au viaduc de la Polvorilla.

Ci-dessus , la Quebrada del Toro est l'une des plus belles gorges du nord de l'Argentine. Ligne Mendoza Chili.

LA PAGE DES VESTIGES.

Poste de signalisation à Mendoza.

Une belle potence ornée de sémaphores à Salta.

Wagons en service à Antonio. Avis aux amateurs de patine !

Un pont qui n'a pas du tourner depuis longtemps, à Mendoza.

Ancienne gare, à Salta. Pire qu'à la SNCF !

Châteaux d'eau. *Ci-dessus à Salta.* Il est tout étriqué.

Nous n'avons pas noté le lieu, mais il mérite la photo !

Colonia Urugay.
Remarquez la manche à eau.

Salta Antofagasta

La voiture R 7 81 à Salta.

Avec la chaleur, ce devait être un régal de piloter ces draisines.
Photos prises à Salta.

Trois photographies qui donnent une une image (un peu) plus moderne des chemins de fer.
En bas à droite, un tram train à Mendoza.

Mendoza_-Chili_Estación_Puente_del_Inca. Un véritable décor de film.

Projet en commun, couverts et isotherme OCEM

Victimes non comptabilisées du virus, les kits des wagons OCEM et Isotherme, projets en commun du Cercle du Zéro, n'ont pu être distribués. S'ils avaient été prêts quelques semaines plus tôt, leur montage aurait pu permettre à certains d'occuper leur confinement. Qui pouvait savoir ?

En attendant que nous puissions vous les remettre, voici l'épilogue de la notice de montage, écrite par Christian Rault.

A l'ouverture du colis, une certaine anxiété s'empare du constructeur-amateur, phénomène renforcé par la lecture de la notice. Mais le sentiment s'estompe rapidement comme à chaque découverte d'un nouveau kit. Il est alors temps de tout mettre en œuvre et se lancer sereinement dans l'aventure. La bonne préparation d'une opération reste la garantie du succès de votre investissement.
Après la découverte de la nomenclature, ne soyez pas effrayés du nombre conséquent de pièces entrant dans la composition du kit (le vrai wagon en comporte bien d'avantage).

Gardez-vous de toute précipitation. N'avons-nous pas souvent tendance à vouloir découvrir notre œuvre prématurément ? Renoncez vite à cette envie. Procédez par ordre en respectant la chronologie de la notice et apportez beaucoup de soin à votre ouvrage. Ne soyez pas avare de votre temps, votre wagon mérite bien la cinquantaine d'heures nécessaire à son aboutissement (il est possible de réduire ce temps en travaillant en série dans le cas de plusieurs modèles en chantier).

L'étude d'un pareil projet demande au concepteur de se surpasser. La recherche de documentation, l'étude du modèle proprement dite, la rédaction de la notice sur laquelle cent fois l'on revient afin de présenter un document clair et cohérent, les démarches et négociations auprès des différents fournisseurs, pendant lesquelles quelques embûches sont venues contrarier le bon déroulement, représentent une expérience passionnante autant qu'enrichissante résultant d'un vrai parcours initiatique et d'un réel défi, mais accessoirement, un exercice comptable de plusieurs centaines d'heures de loisirs, soit...mais tellement exaltantes.

Et puis, il y a les instants de doutes, la crainte de l'échec face à l'engagement pris, un phénomène naturel mais de courte durée, vite surmonté par la volonté d'aller au bout du projet.

C'est pourquoi aussi, malgré tout le sérieux et l'exigence apportés à mon étude, j'en appelle à votre indulgence si quelques erreurs ou incohérences devaient se manifester à la découverte des textes.
Durant ces aventures (première édition des couverts en 2015, 2017 et Lartigue en 2018), j'ai l'avantage d'être épaulé par deux "fidèles collaborateurs", Willy Bougy et Joël Rault dont les missions spécifiques sont d'assurer le montage des prototypes et de contrôler l'harmonie de l'assemblage en concordance avec les textes et les dessins de la notice. Ils me remontent les informations qui conduisent aux modifications appropriées. C'est devenu une discipline incontournable chez moi car, inévitablement, le concepteur aura toujours tendance à s'enferrer dans ses erreurs, convaincu de détenir la vérité.

Reste une dernière démarche : à la réception des fournitures qui composent les kits, il faut assurer une tâche non négligeable : la mise en forme du toit des caisses et le conditionnent individuel de chaque commande.

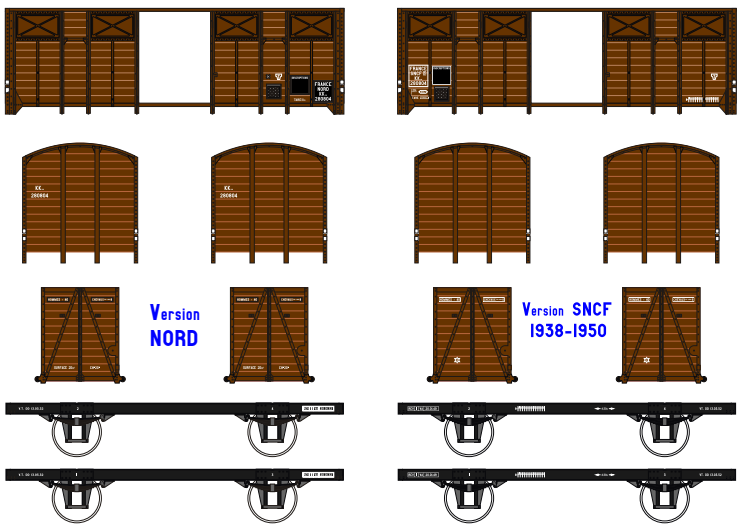
Un grand merci à tous ceux qui, à travers leurs savoirs, leurs connaissances et la richesse de leur documentation, m'ont apporté leur aide contribuant ainsi au succès du projet.

D'aucuns penseront légitimement que je me suis approprié ce projet. C'est un peu vrai, mais sans jamais me départir de la cause commune qui a présidé à ma démarche : ce wagon, c'est le vôtre, ce qui justifie bien sa dénomination de «Projet Commun»

En espérant avoir répondu à votre attente, je vous souhaite beaucoup de plaisir dans la construction de votre (vos) futur(s) modèle(s), n'est-ce pas là, le but recherché ?

Un peu de nostalgie. Rendons hommage à ces générations de wagons isothermes, réfrigérants, frigorifiques qui ont rempli un "rôle social" au sens noble du terme et ce depuis bientôt 150 ans en ravitaillant les hommes de la planète. Un rôle qui, hélas pour nous, est dévolu au trafic routier aujourd'hui, nous privant alors du spectacle de ces longues et mythiques rames de STEF.

Christian Rault



Il est de ces wagons que l'on aime
Chevauchant les lignes du Pays,
Il avait pour nom... L' OCEM
De notre univers, disparu aujourd'hui.

Cercle Ferroviphile Européen

Pour certains membres du Cercle du Zéro, cet article n'apprendra peut-être rien : quelques uns d'entre vous ont la double casquette, à la fois membres du "CDZ" et du "CFE"... Pour les autres, réfléchissons ensemble aux raisons de cette double appartenance.

La première, c'est l'amour du train en général ; la deuxième, l'amour du train miniature ; la troisième, l'attirance pour l'échelle zéro. Ces trois raisons sont notre dénominateur commun, nous les déclinons de façons un peu différentes.

Nos deux associations ont à peu près le même âge, pas encore quadragénaires mais peu s'en faut, avec pas loin de 450 adhérents du côté du CFE.

Quel est l'objet principal du CFE ? D'après ses statuts, la conservation et la restauration du *"patrimoine des trains-jouets anciens"*. Reste à définir ce qu'est un train-jouet, et ancien qui plus est...

Cette notion de train-jouet est un peu ce qui nous sépare : le modélisme tend à reproduire la réalité le plus fidèlement possible, le train-jouet se contente de l'évoquer. Le fait de jouer avec un train n'est pas inclus dans cette notion. Seule l'apparence de l'objet importe. Cette différence d'approche dans leur conception permet de distinguer les trains : en caricaturant, on dira avec un brin de moquerie que les modélistes comptent les rivets et que les amateurs de train-jouet trouvent une occasion de développer leur rêverie devant des objets naïfs n'ayant parfois qu'un rapport lointain avec la réalité.

Quant à la notion de l'ancienneté, elle est toute relative : pour un septuagénaire, elle commence avec les trains d'avant-guerre, pour un quadra, il faut placer le curseur du temps bien après ! D'où parfois quelques discussions acharnées entre membres du CFE, les CFistes comme ils se nomment entre eux. Elles débutent souvent sur la question de l'échelle. Dans les statuts du CFE, nulle mention n'exclut la moindre échelle. Mais il faut reconnaître que le "Canal historique" du CFE est composé d'amateurs de trains en zéro. Parce qu'historiquement, ils ont précédé l'arrivée de ceux en HO apparus au mitan des années trente. Pour autant, avec l'arrivée de nouveaux membres plus jeunes, on commence à compter dans nos rangs des collectionneurs de HO : Märklin d'avant-guerre, Jouef des années 50, voire du HOrnby-acHO des années 60... Rassurez-vous, on continue à se parler entre CFistes d'obédiences différentes !

Comment sommes-nous organisés ? Si le lieu de naissance du CFE se situe à Paris, le CFE compte la majorité de ses adhérents en province, voire en Europe. Et l'association tend à s'organiser de plus en plus en groupes régionaux. On se retrouve au sein de ces groupes qui tissent du lien social. Car c'est un autre des objets du CFE qui n'apparaît pas dans les statuts : tisser du lien social, se faire des amis autour de la même passion, comme au sein du CDZ, j'imagine.

Dénominateur commun, déclinaison différente

On s'y réunit aussi pour préparer la participation du CFE aux manifestations : en règle générale, nous n'en sommes pas les organisateurs, mais nous sommes présents dans de nombreuses bourses ou expositions de trains miniatures, par exemple le Quai Zéro, un nom qui doit vous dire quelque chose...

Conserver et restaurer le patrimoine du train-jouet : certains CFistes ont un savoir et un savoir-faire que nous essayons de partager. Le savoir à travers notre bulletin trimestriel, appelé depuis quelques années Trainjouet, car c'est la seule publication française spécialisée dans le train-jouet ; à travers nos publications périodiques (LR, JEP, etc.) ; à travers notre Lettre du CFE par le biais d'internet ; à travers notre forum.

Le savoir-faire, nous le partageons à travers des ateliers (démontage de tel ou tel moteur) ou par le biais de notre "boutique" dans laquelle on peut acquérir les pièces détachées manquantes.

Les techniques pour la fabrication de ces pièces sont aussi un des points communs entre nos deux associations.

Et puis, nous organisons des voyages chaque année : Hongrie, Écosse, Pays de Galles et bientôt des week-end thématiques.

Alors, au vu de tous ces éléments, ils paraissait logique que malgré nos différences, nous ayons un partenariat : une relation "win-win" (gagnant-gagnant), comme on dit en jargon d'énarque...

François Bluteau
Rédacteur en chef de Trainjouet

Adresses utiles

Site CFE (pour s'abonner gratuitement à la Lettre du CFE) :
http://www.trainjouet.com/
Forum CFE :
http://forum-cfe.forumactif.org/

Il fut un époque ou l'on disait, dans les coulisses du Cercle du Zéro, que le CFE et le CDZ n'avaient aucun point commun. Mais les temps changent, comme les mentalités, et c'est avec plaisir que nous publions cette présentation. Avec une petite remarque, les modélistes du Cercle ne sont pas tous des compteurs de rivets, preuve la BB 13000 présentée dans ce numéro.

LES MYSTÈRES DE L'OUEST ÉTAT en zéro

Partie 10 . Les 131 tenders 32-501 à 620 Futures 3-131 TA SNCF

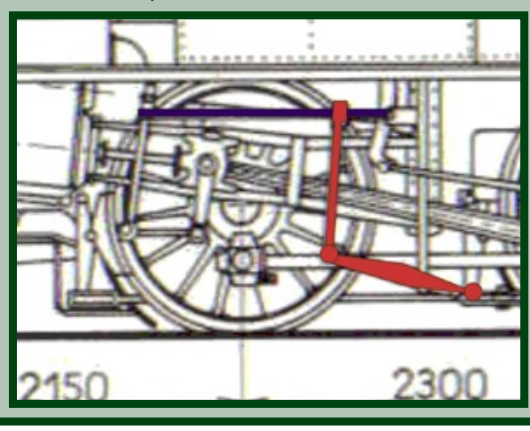
En 1908, pour assurer le service la banlieue en remplacement des 120 T dites «Bicyclette» puis des 030 T dites «Boer», pas assez puissantes pour les trains de banlieues de plus en plus lourds, la Compagnie de l'Ouest commande à la SACM 20 machines numérotées 3801 à 3820 (puis 0801 à 0820). Dès leurs mises en service, suivent 30 machines, les 3821 à 3850 (puis 0821 à 0850) construites par Cail.
Ces 50 machines ainsi que 20 autres en construction mises en service en 1910 seront, au rachat de l'Ouest par l'Etat, renumérotées 32-501 à 570.

Caractéristiques techniques :
Timbre 15kg/cm2, compound à quatre cylindres avec tiroirs cylindriques HP et BP attaquant le même essieu, distribution Walschaêrts (voir encadré). Les cylindres HP extérieurs sont très inclinés.

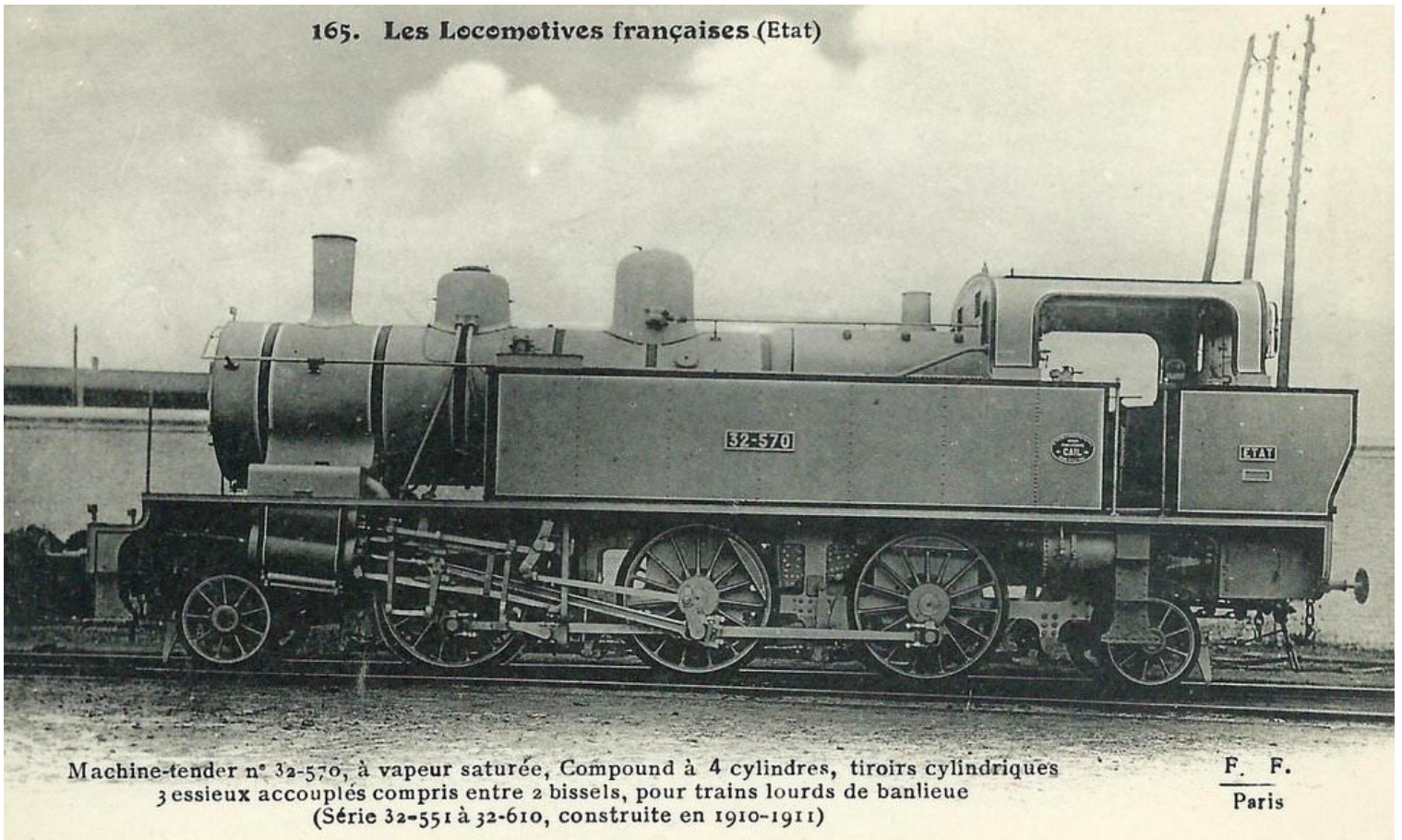
Roues motrices de 1,54 m. Vitesse limite 100 km/h en service, frein Westinghouse. Puissance supérieure à 1000 ch.
Le dôme de vapeur est devant la sablière pour les 20 premières locomotives, l'inverse ensuite.
En 1911 La compagnie de l'État commande une nouvelle série de 50 machines immatriculées 32-571 à 620. Plusieurs sont équipées pour la réversibilité du service banlieue. Au cours de leur carrière les 13-501 à 620 devenues 131 TA à la SNCF assurent des trains de voyageurs, messageries et marchandises sur la région Ouest, lignes principales et secondaires et bien sûr la petite et grande banlieue. Elles seront basées dans de nombreux dépôts parisiens et normands.

La série est toujours complète en 1935, bien que l'arrivée de nouvelles machines les ait poussées vers les dépôts de province. Il en reste 42 en 1950 et, en 1957, 26 machines se trouvaient dans les dépôts de Rouen, Le Havre, et Saint-Brieux.
Les dernières (506, 544, 559 et 586) furent radiées en 1963.

Un détail qui nous apparaît lors de la réalisation de cet article, le système qui commande le relevage se situe sous le châssis, alors qu'habituellement on le retrouve au dessus du tablier. Après consultation de la documentation en notre possession, il semblerait que cette disposition soit très rare, sinon unique. Si un de nos lecteurs peut nous en dire plus, nous ferons volontiers un article sur cette particularité.



Voir RMF n° 341, Les chemins de fer de l'Ouest/État de Lucien-Maurice Vilain, Le Train 178 de 2003, ancienne fiches documentaires Loco-Revue planche 10, plan du mois de juin 1974, nouvelle fiche documentaire (481-482 74 A 41), Correspondance n°8, Modèles Ferroviaire n°4 décembre 2013, Les Locomotives du Nord par J. Dubois, Scrapbook 54.
Cartes postales collection privée et extraites de Cparama.



Remarquez sur cette photo la décoration soignée de cette machine, qui n'est pourtant pas une tête de série ayant arborée une livrée de présentation usine. Elle semble peinte en gris, avec des cercles de chaudière noirs ornés de filets, de même que les bordures de cabine et de caisse à eau. Le flan des roues est peint en noir. C'est la 572 immatriculée à l'État.

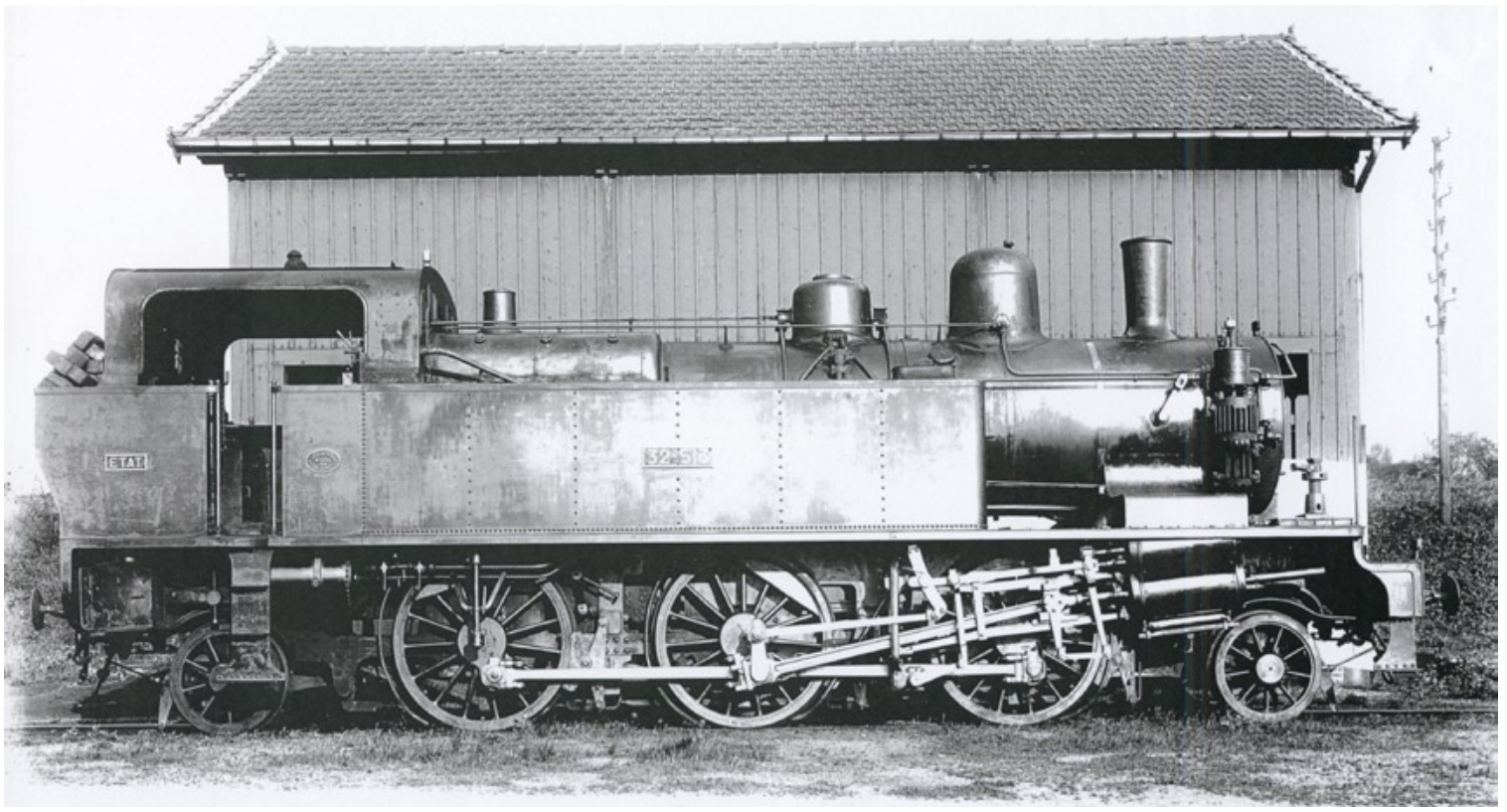
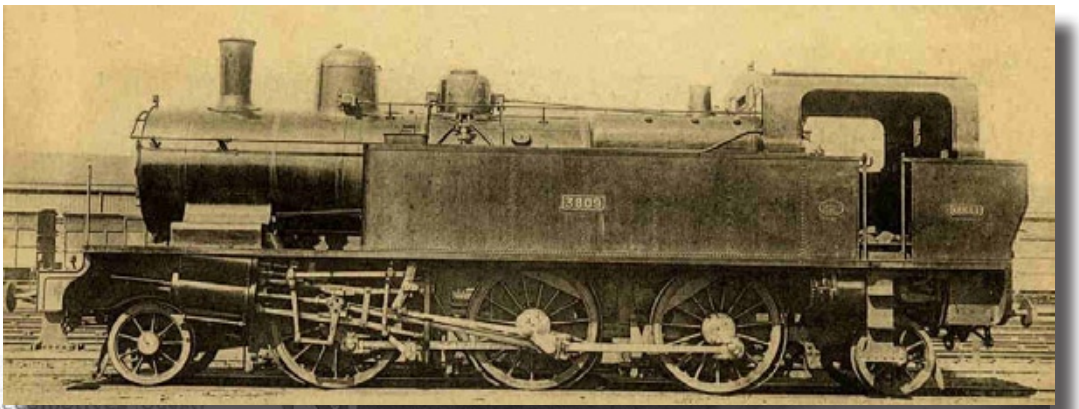


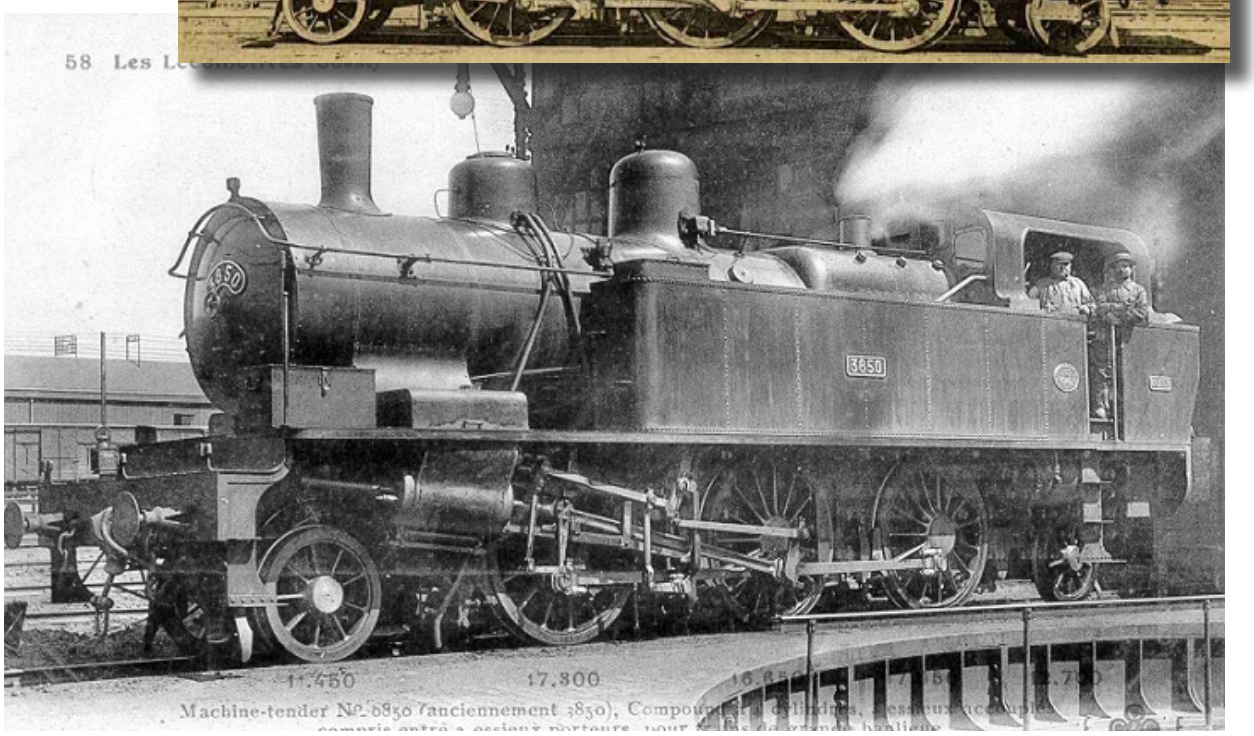
Photo Philippe Mérard, collection Christian Rault.

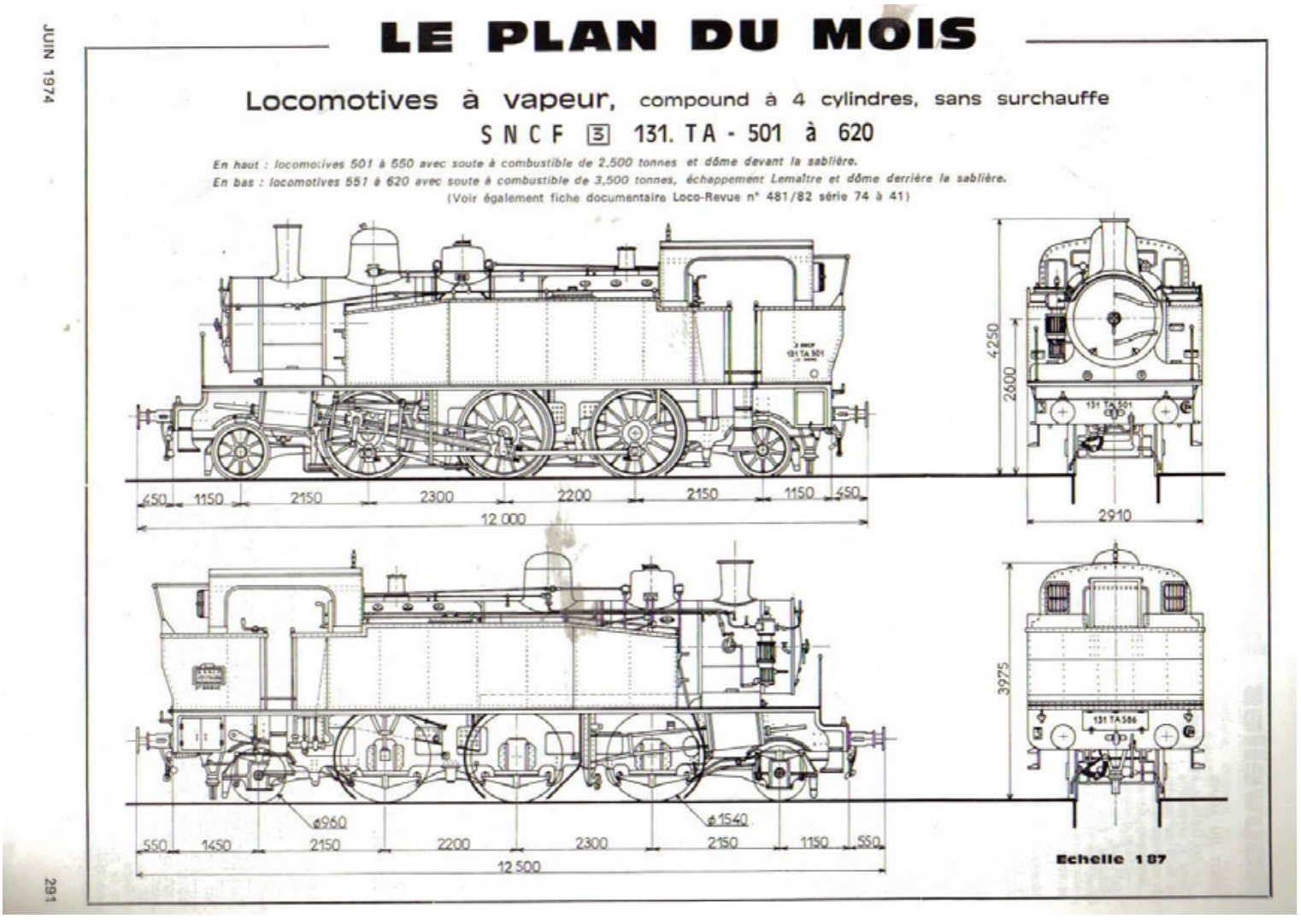
Ci-dessus, la 32 552 du temps des chemins de fer de l'État. Photo prise (sous toutes réserves) gare Saint-Lazare. Photo Philippe Mérard, collection Christian Rault.



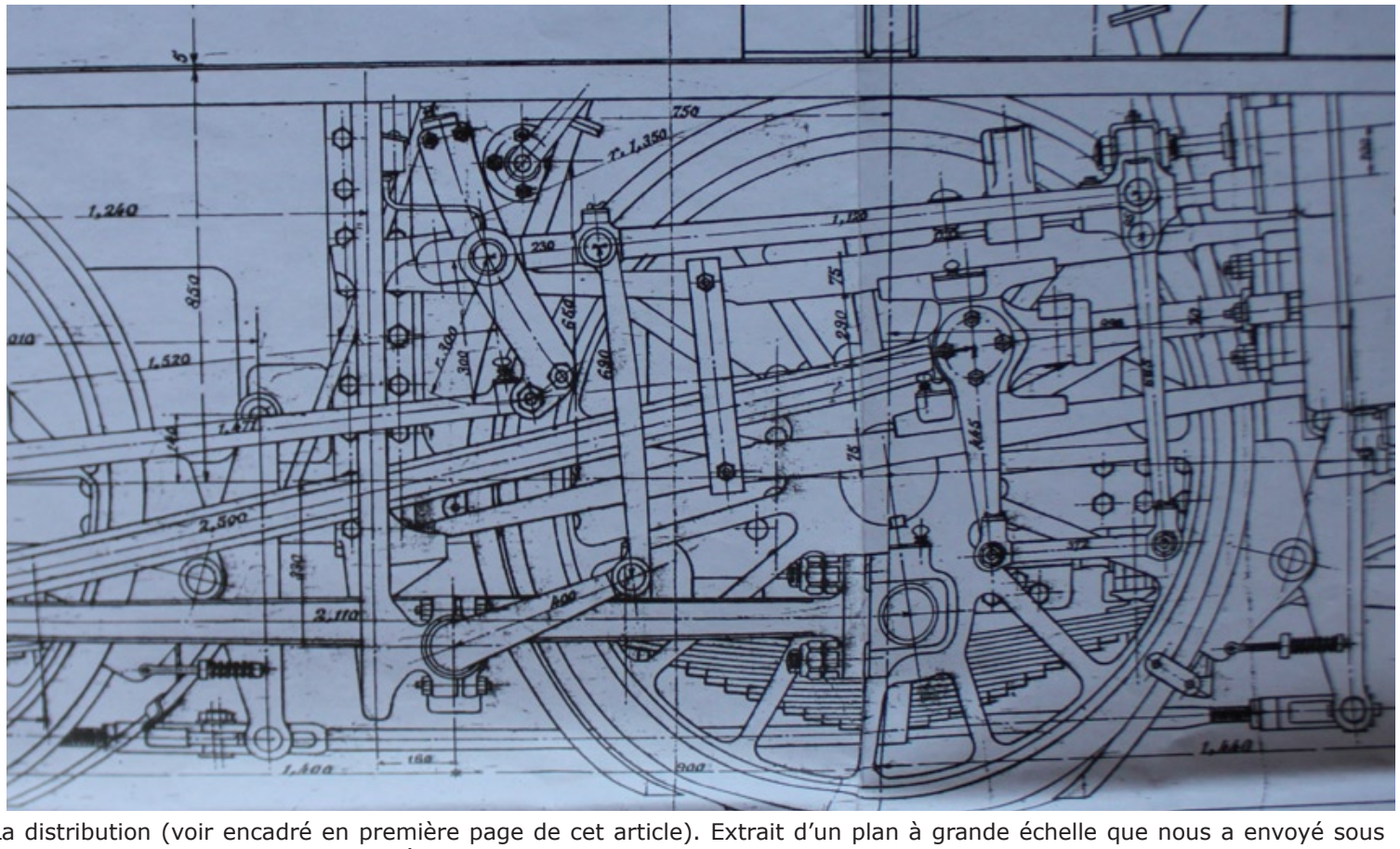
De même provenance, la photo ci-contre est de mauvaise qualité, mais elle présente la 3809 des chemins de fer de l'ouest.

Idem pour la carte Fleury avec la 3850.

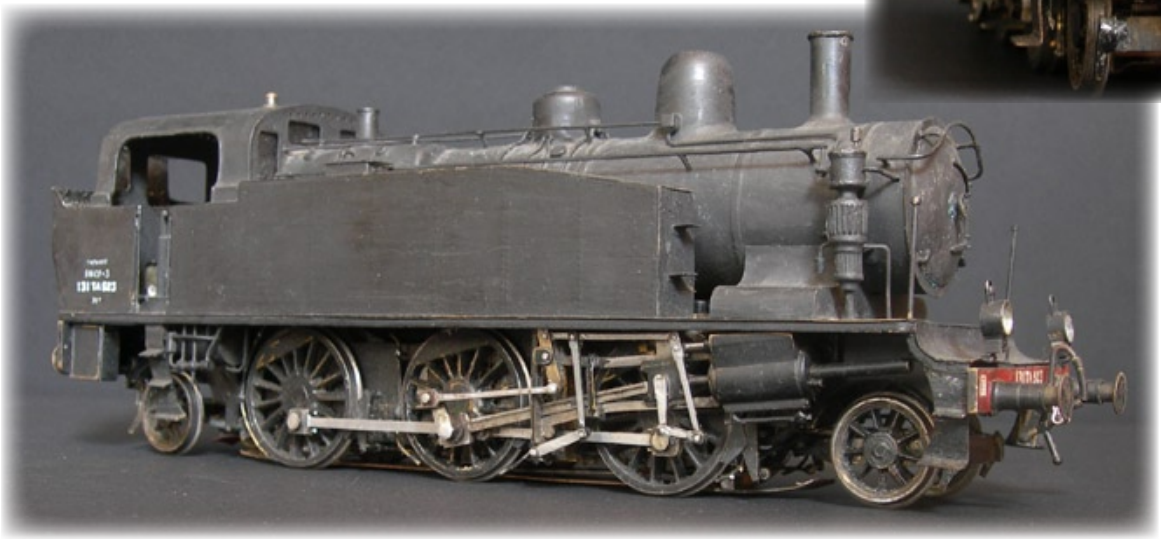




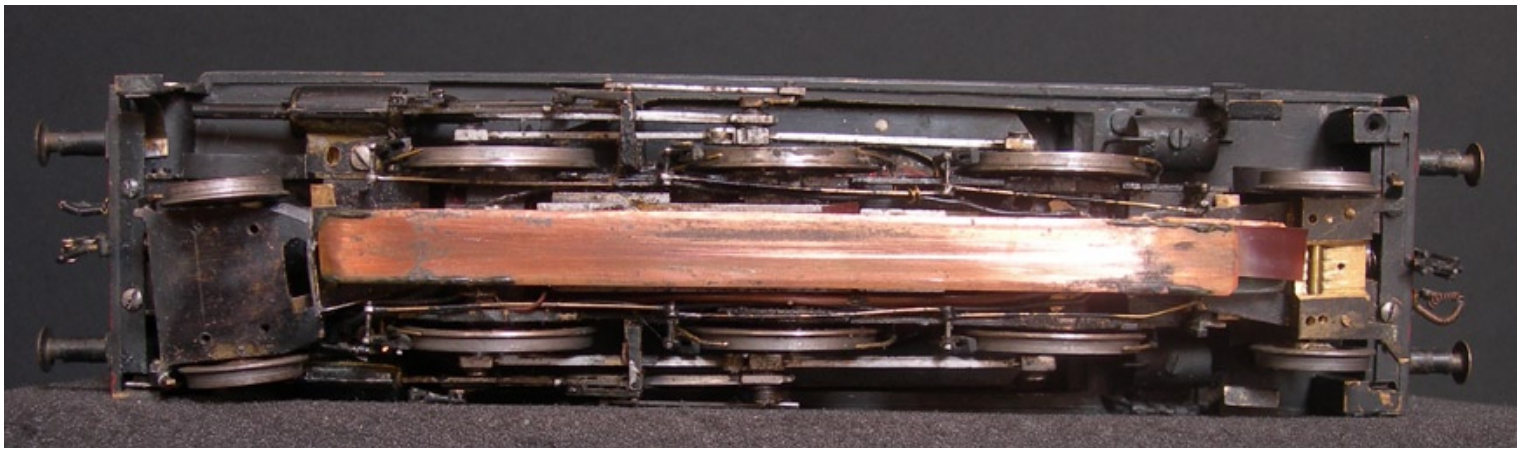
Le Plan du mois paru dans Loco-Revue de juin 1974. Avec l'aimable autorisation des éditions LR Presse. (Dessin P.Pichon).



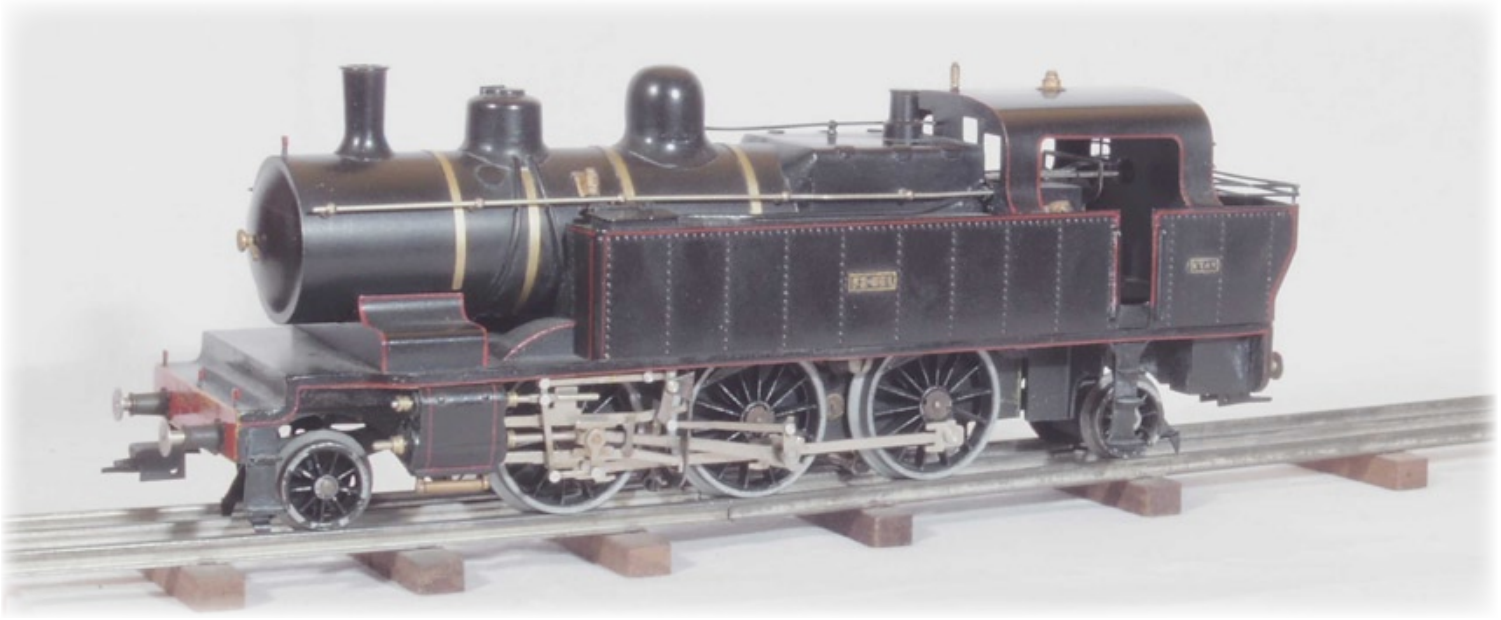
La distribution (voir encadré en première page de cet article). Extrait d'un plan à grande échelle que nous a envoyé sous forme papier Ivan Bory. Nous avons également des plans d'ensemble, de la devanture, et une coupe.
Nous pouvons vous envoyer des tirages sur demande.



Sur cette page, à la Caverne du Rail (publicité gratuite), un beau modèle des années 50-60 de construction intégrale en 3 rails, la 131 TA 523.



Une version «simplifiée» signée Fournereau , qui réutilise un châssis standard avec les cylindres HP horizontaux, très différents de la vraie. Du beau modélisme des années 50 en 3 rails. La photo ci-dessous nous a été envoyée par Denis Fournier Le Ray. Photo Denis Fournier Le Ray – LR Presse



Toujours à la Caverne du Rail, la TA 544 attribuée à J. Lequesne. Machine en deux rails.

La TA 544 attribuée à J. Lequesne.

À titre de comparaison, une «vraie», la 555. (Cparama).
Remarquez que les caisses à eau n'ont pas de pan coupé.

Une photo d'un beau modèle comparable, genre Lequesne , Hénin ou équivalent , la 131-3825 Ouest probablement en 3 rails.

Ci-contre et ci-dessous : le modèle réalisé par Ivan Bory. Le relevage est fonctionnel.

Pour reprendre un bon mot de notre ami Francis,

«Lorsqu'on a autant de talent, on n'a pas de mérite»

Les «Prairie» tender

La première page de l'article publié dans la revue «Le Train» 178

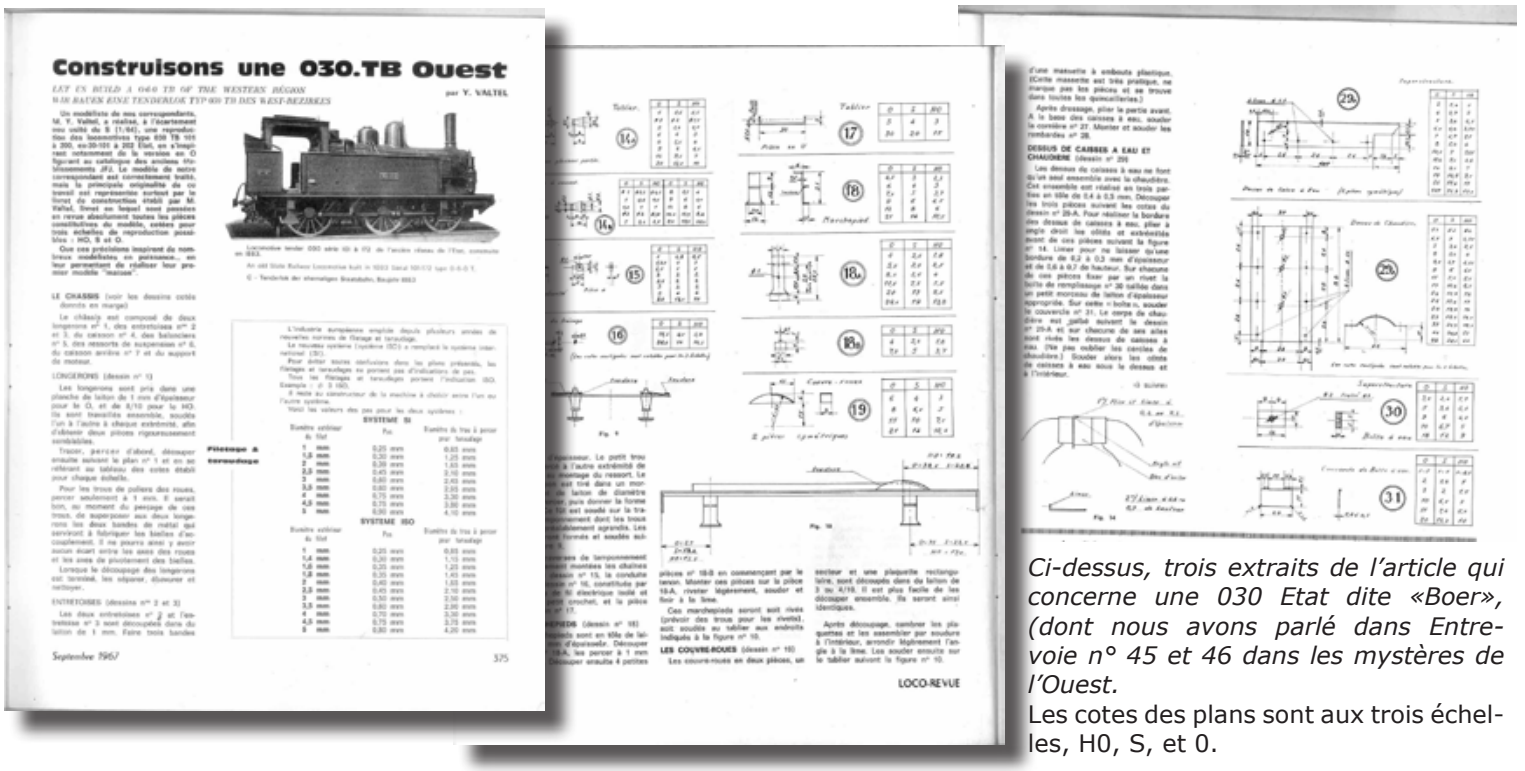
Bon, elle n'a pas vraiment l'allure d'une 131 Etat, elle ressemblerait plus à une 141 TC qui aurait perdu un essieu. Cette machine produite par JEP répondait aux critères de son époque, tourner sur des rayons courts et permettre à son propriétaire de jouer.
Un envoie de Francis Dehayes, membre du CFE et du CDZ.

Courrier des lecteurs

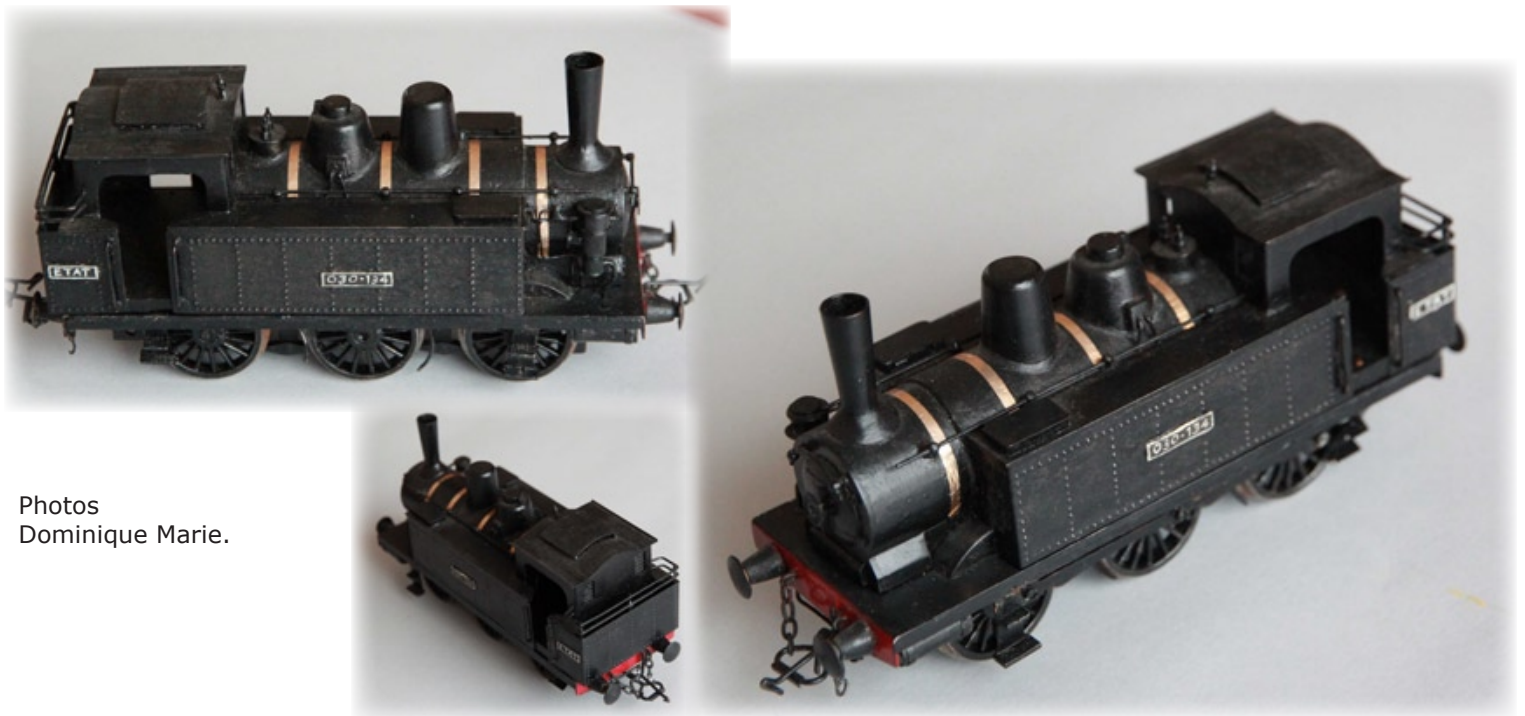
Le nom de Yves Valtel, ne m'est pas inconnu, il a écrit dans 4 numéros de Loco-Revue, no 276 à 279, de septembre à décembre 1967 une série d'article sur la construction d'une 030 TB Ouest, pour 3 échelles, le HO, le S et le Zéro, cela ne nous rajeunit pas.
Dominique Ybert.

Je viens de découvrir l'article consacré à Yves Valtel. Le comité d'entreprise d' Hernault-Somua de Lisieux, où j'ai grandi, organisait tous les ans une exposition qui regroupait les travaux manuels de ses employés/artistes; je me souviens, à l'occasion d'une des ces expos, avoir admiré sa 030 Boer au 1/64è; malheureusement, ce jour là, Yves Valtel n'était pas présent et je n'ai jamais eu l'opportunité de faire sa connaissance.
Il a en outre publié, à travers les colonnes de Loco-Revue dans les années 60, une série d'articles concernant la construction de sa Boer, accompagnés des plans relatifs aux 3 échelles, 1/87è, 1/64è et 1/43,5è; je possède toujours ces numéros.
Christian Rault.

Monsieur Valtel (voir Entrevoie n° 49) était donc bien connu des amateurs de chemin de fer de l'époque. Nous avons également les revues en question, et nous avons numérisé l'ensemble des articles, si vous êtes intéressé, nous pouvons vous les envoyer, après avoir demandé l'accord de LR Presse, bien entendu.


Construisons une 030.TB Ouest
par Y. VALTEL
LOCO-REVUE

Ci-dessus, trois extraits de l'article qui concerne une 030 Etat dite «Boer», (dont nous avons parlé dans Entrevoie n° 45 et 46 dans les mystères de l'Ouest.
Les cotes des plans sont aux trois échelles, H0, S, et 0.



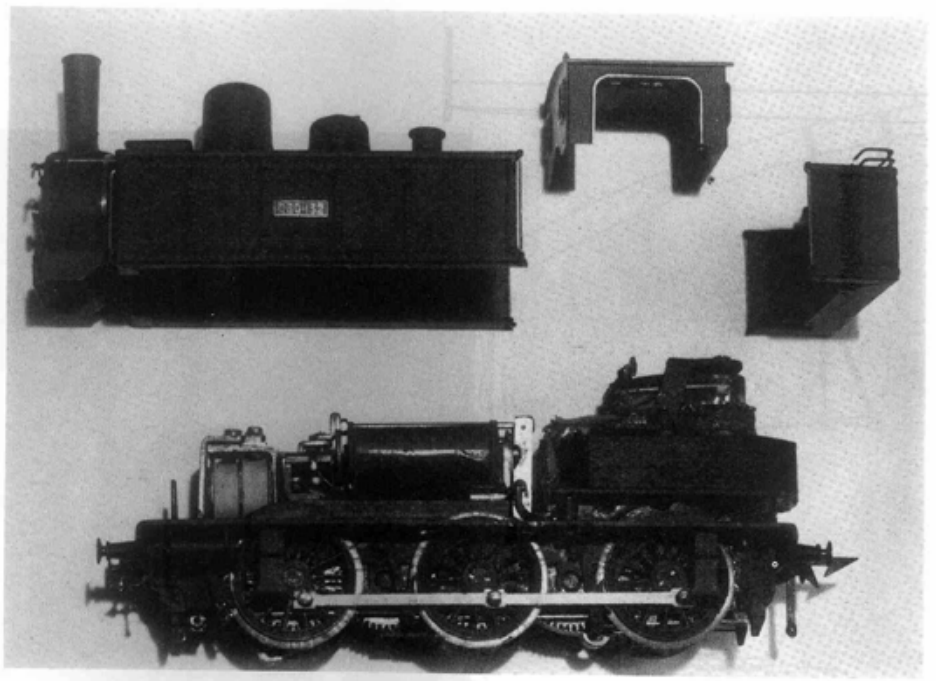
Photos
Dominique Marie.

LES MYSTÈRES DE L'OUEST ÉTAT en zéro

Les 030 dites «Boer» (Voir Entrevoie numéro 44, 45, 46 et 48).

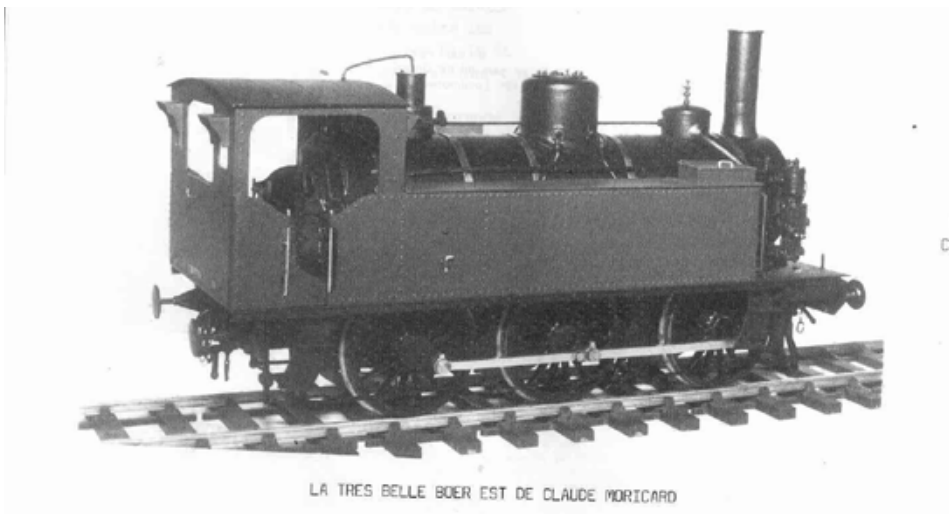
Comme l'écrit Bertrand Raby dans Entrevoie, les 030 dites «Boer» ont probablement été les machines les plus reproduites en modèle réduits. En plus de celle de Yves Valtel (voir page précédente) nous en avons retrouvé deux dans feue la revue Histoire d'0.

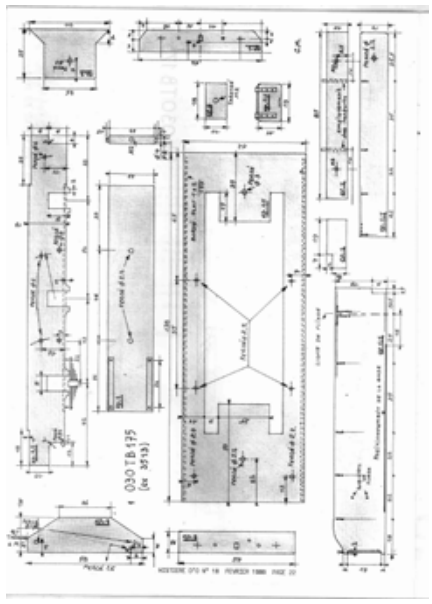
Histoire d'O numéro 22 d'octobre 1988.
Un modèle réalisé par H Loïc.
Il est entraîné par un moteur de moulin à café à 9 pôles rebobiné.
Construction intégrale.
Ralenti extrême.
Marche sur l'erre : 3.20 m
Poids : 1.650 KG
Puissance de traction remarquable (deux autres locos et douze wagons en rampe de 2,2% et en courbe de 1,40 m.)
Elle comporte fumigène et dételage automatique.
L'inducteur double a été rebobiné à la main et deux diodes assurent le sens de marche.



Ci-dessous, la 030 TB de Claude Moricard Histoire d'0 numéro 19 février 1988. Dossier complet avec tous les plans.

La motorisation est laissée à l'initiative du constructeur.


LA TRES BELLE BOER EST DE CLAUDE MORICARD



ZÉRO
CERCLE DU ZÉRO

VOUS ÊTES LECTEUR LIBRE D'ENTREVOIE
REJOIGNEZ LE CERCLE DU ZÉRO

Plus nombreux, nous serons plus forts pour défendre le monde du train miniature.
Cotisation 35,00 € à Georges Deferrieux : 12bis rue Dublineau 37000 TOURS
Bulletin d'adhésion sur simple demande.

Vous souhaitez contacter l'auteur d'un article pour avoir des renseignements complémentaires ? Envoyez un mail à la rédaction qui le fera suivre à l'intéressé.

Courrier des lecteurs suite.

La disparition de Paul Boisson a également attristé nombre de lecteurs.
J'ai été très peiné d'apprendre le décès de Paul Boisson dans entrevoie 49.
Je vous envoie une photo souvenir à l'occasion d'une visite de Paul Boisson et Pierre Griveaux lors d'une de nos réunions.
Pierre Zinck.
(Photo ci-contre, Paul Boisson est à gauche, et les deux voitures sont probablement des réalisations de Pierre Griveau, qui nous a quittés récemment)

Merci pour l'hommage à Paul Boisson que j'ai eu l'occasion de rencontrer de nombreuses fois.
Il m'a fait partager sa passion pour le Zéro. J'ai beaucoup admiré les modèles qu'il a créés de A à Z et qui sont d'une qualité extraordinaire.
C'est en grande partie grâce à lui que je me suis lancé dans le Zéro ou je débute modestement.
Bernard GAGNAIRE.

Modélisme et confinement.

Sur les réseaux sociaux, nous pouvons voir beaucoup d'idées et de réalisation, souvent avec peu ! Par exemple, j'ai réalisé l'estacade en bois pour le chargement du charbon à partir de l'article Clés pour le Train Miniature 48 (LR presse) Plus sur ma page Facebook.
N'hésitez pas à partager vos réalisations sur le Portail du Zéro ou les réseaux sociaux ! Vous pouvez aussi me passer des images et texte pour une prochaine lettre zéro AuRA, voire une parution dans Entrevoie.

Bruno Delahaye

Humour et confinement.

Une illustration des possibilités offertes par le confinement.
Ici, initiation à la peinture et à la patine de nos modèles
(J'ai presque terminé la Reine des Neiges sans déborder)

David Pesce.

Articles et confinement.

Profitez de cette occasion pour nous envoyer des photos et des commentaires sur vos réalisations, nous les publierons dans le Bulletin ou dans Entrevoie.

Vive le COVID 43,5

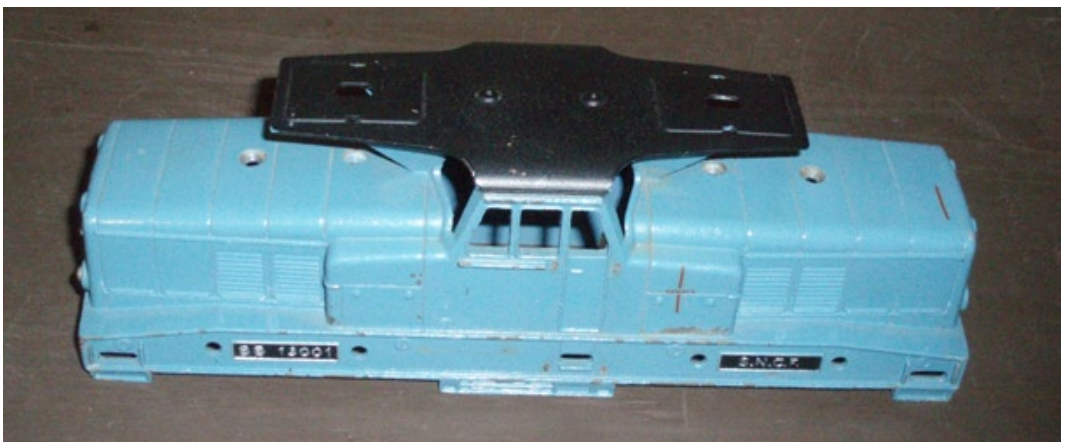
Le d'avril du n° 49.

Les BB 13000 forment une série de locomotives électriques fonctionnant sous courant alternatif monophasé 25 kV -50 Hz et non sous 1500 V continu.
Et ce modèle est bien à l'échelle 0, malgré la présence d'attelages H0. Si beaucoup ont relevé l'erreur de caténaire, certains se sont fait piégés par l'échelle.
C'est une réalisation de JNF, qui équipe ainsi tout son matériel.
Laissons lui la parole.

«Cela m'a pris du temps, mais j'y ai pris beaucoup de plaisir, en particulier j'ai dû apprendre comment calculer le pas des engrenages.
En tout cas, elle roule et elle tire une belle rame que ma famille et mes amis m'ont offerte à l'occasion de mes 60 ans.»

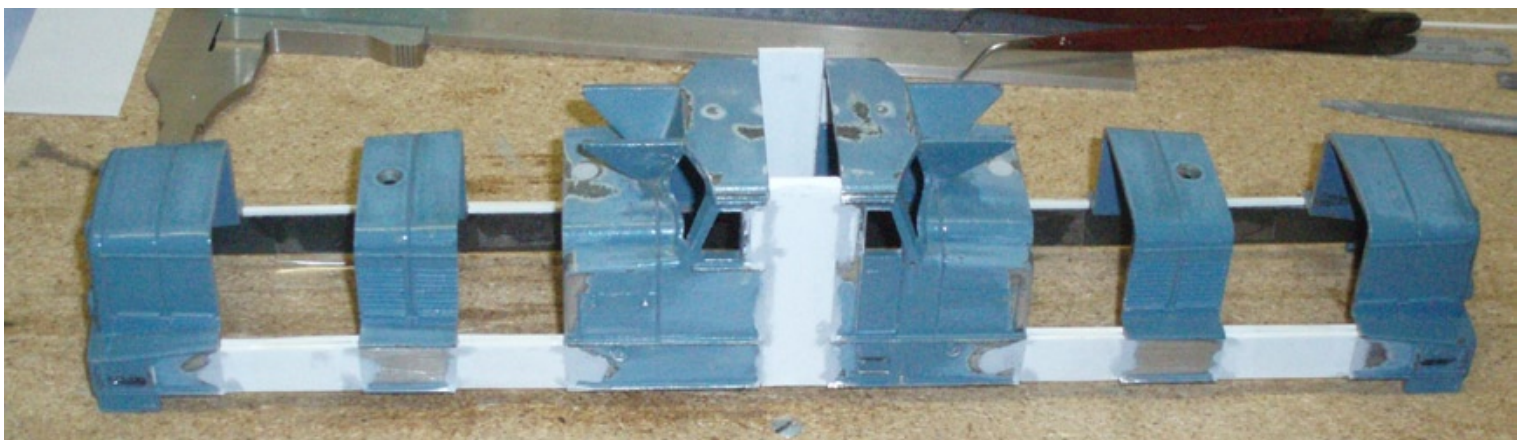
Préambule :
Comme tout le matériel que je fabrique, cette locomotive reste une évocation. Elle est issue d'une caisse de BB 13001 Hornby en zamac des années 1950-1960. Sa longueur et sa hauteur sont correctes mais sa largeur est réduite par rapport à la réalité. Comme pour tout mon matériel, elle est équipée d'attelages à boucles HO faciles à manipuler.

Fabrication de la caisse :
La caisse d'origine a été tronçonnée en 6 éléments : 2 pour la cabine et 4 pour les capots. Les éléments ont ensuite été collés à l'Araldite sur des longerons en acier de 2mm d'épaisseur et 12mm de haut servant ainsi de supports et de raidisseurs.



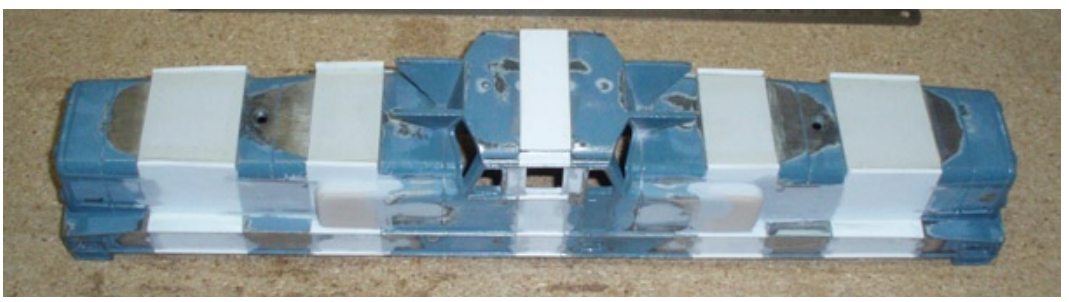
La base, une BB Hornby, il fallait oser !

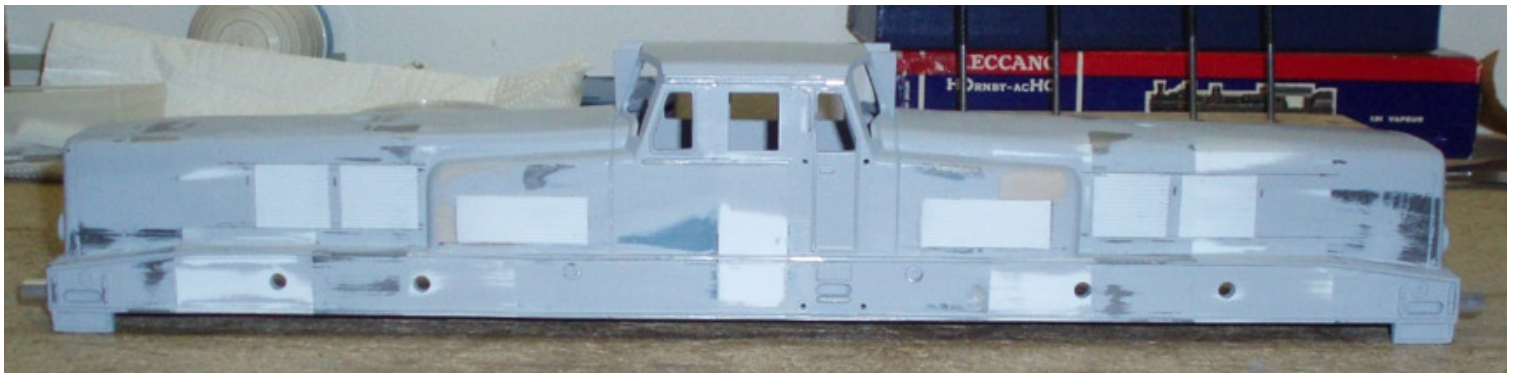
JNF insiste sur le fait que ce n'est qu'une évocation, mais nous pensons que les solutions utilisées peuvent intéresser beaucoup de ceux qui osent franchir le pas de la réalisation de matériels inédits.



La caisse mise à la bonne longueur. On distingue, en noir, les nouveaux longerons en acier, sur lesquels des pièces en plasticard on commencé à boucher les espaces.

Sur cette photo, la machine est équipée des pièces en plasticard de 4 mm d'épaisseur servant à combler les vides.
Le changement est assez impressionnant.





La caisse après masticage et peinture d'apprêt, et ci-dessous peinte.

La cabine a été agrandie de façon à retrouver les dimensions et ouvertures d'origine. Tous les intervalles ont été comblés par du plastique de 4mm d'épaisseur (collé à l'araldite) afin de pouvoir donner la forme originale des capots à la lime. Un gros travail de masticage et de ponçage a permis d'arriver à un résultat relativement correct. Les grilles d'aération ont été réalisées dans du plasticard de 0,4mm.

Peinture et marquages :
La caisse a été préalablement apprêtée avec du Tamiya gris en bombe (plusieurs couches après reprises et ponçages) puis peinte avec le « bleu clair monophasé » Railcolor P863 de AMF 87 en bombe.
Elle a ensuite reçu une couche de vernis mat Tamiya TS80 en bombe pour satiner le brillant de la peinture Railcolor.
Les marquages ont été trouvés en partie sur internet ou sont réalisés à l'imprimante laser et collés avec du scotch double face fin (réf 136D MDEU).

A suivre, les bogies, les pantographes et le pupitre.

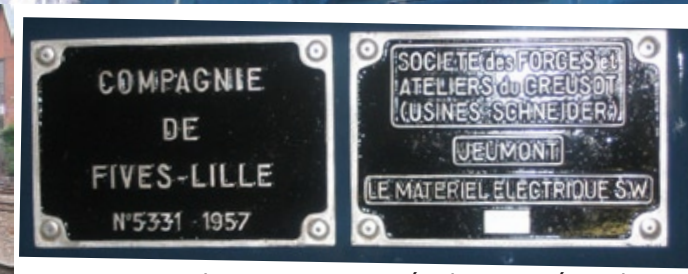
Les BB 13000 en réalité.

Directement issues des BB 12000, la série 13000 se distingue par ses moteurs direct à courant non redressé, solution qui supprime le bloc redresseur à vapeur de mercure, et son circuit d'eau de refroidissement. Construite en 1954 elles fonctionnent sous 25 KV 50 Hz.
La BB 13001, légèrement différente (supports de pantos en tôle et petits marquages) faisait parti de la série 1 à 15. Ces machines pouvaient fournir une puissance de 2720 ch (2000 Kw) à 53,5 km/h. (2900 ch à 65 km/h pour les 13016 à 53).
Rappelons que le «50 périodes» mis en place sous l'impulsion de Louis Armand, était un pari risqué, car peu de techniciens de la SNCF y croyaient. Cette technique triompha sur la ligne Valenciennes - Thionville, gérée par l'arrondissement de Metz, qui achemine à lui seul 1/3 du tonnage marchandise de la SNCF.
Quand aux machines, issues des travaux de Fernand Nouvion et de Marcel Garreau, elles auront une silhouette répondant à des critères fonctionnels, comme par exemple la cabine centrale.

Bibliographie : Correspondance n°11, Le train spécial n°26, Fiche documentaire Loco-Revue 0140 de 1997, Rail Magazine n°73.

Textes et photos JNF

Notre appel à photographies lancé sur le forum nous a valu, outre la photo de droite envoyée par JNF et signée Bernard Ostheimer (que nous avons contacté sans réponse), Philipe Gutelle nous a fait parvenir cette reproduction de carte postale, issue probablement du site ww delcampe.net.
(Page suivante)



Jean-Pierre Chevoppe nous a également répondu avec ces six photos (voir également page suivante) prises aux ateliers d'Oullins-Machines en 2007. La 13052 a été remise en peinture d'origine (gris bleuté clair et gris bleuté foncé) sans autre modification, telle que la suppression des feux rouges additionnels.

Ci-dessus, une photo, prise au dépôt de la Chapelle, envoi de Bernard StoraÏ.

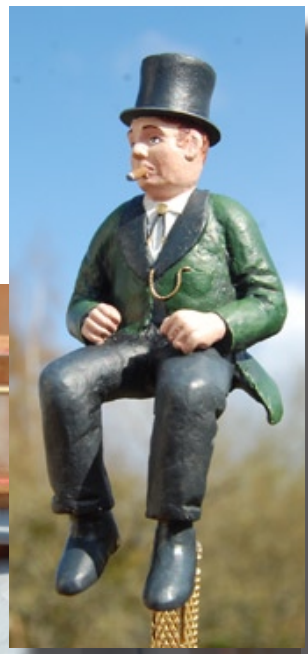
Suite des Photos envoyées par Jean-Pierre Chevoppe.
Vous remarquerez que la peinture utilisée est bien brillante, loin du satiné que nous utilisons régulièrement.
Remarquez également la planéité de la face avant, qui a du subir bien des agressions au cours de la carrière de la machine.

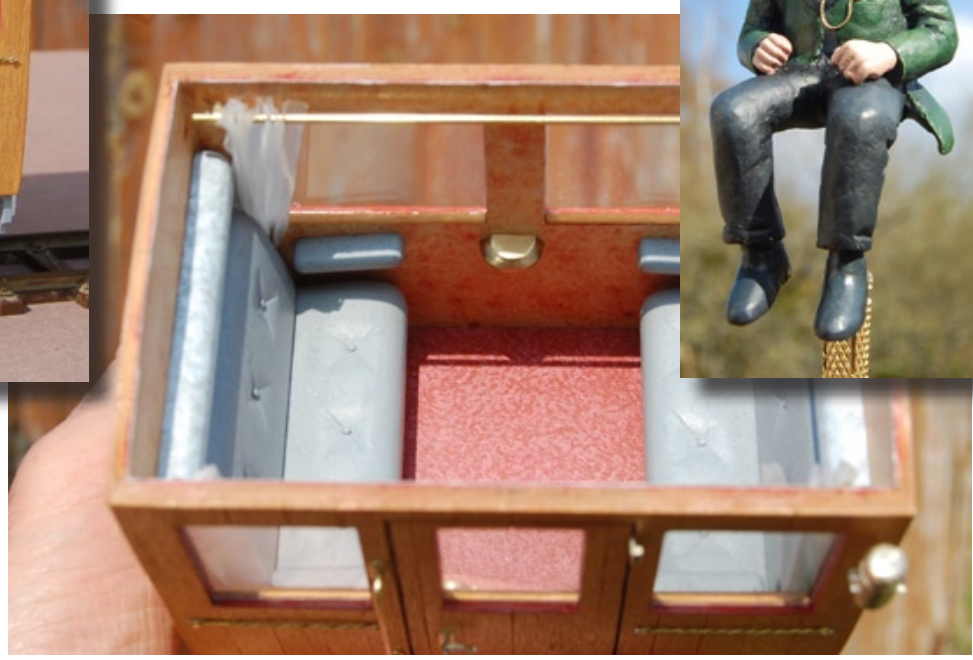
Dernière minute, RAIL EXPO.

Suite à une erreur de planification du côté du gestionnaire de la salle, les dates de RailExpo deviennent les 20, 21 et 22 Novembre (le week-end précédent).
Le gestionnaire nous met au pied du mur : soit nous acceptons ce changement, soit RailExpo n'a pas lieu....

Michel Brière pour TDS.

Encore un invité de marque, au 1/24è, Monsieur le Président de la FRRCo, soit Free RailRoad Company. Réalisation intégrale de Denis Hardouin.
Un véhicule digne de la CIWL.
Vu le barreau de chaise qu'il tient entre ses lèvres, le cendrier était de mise !





1/24e

Les pages du «petit» rédacteur.

J'hésite souvent à présenter mes réalisations dans Entrevoie, probablement de la fausse modestie, mais comme tous les invités à cet anniversaire, j'ai tenu à apporter un cadeau. Voici donc quelques photos de mon réseau.
Le petit Rédacteur.

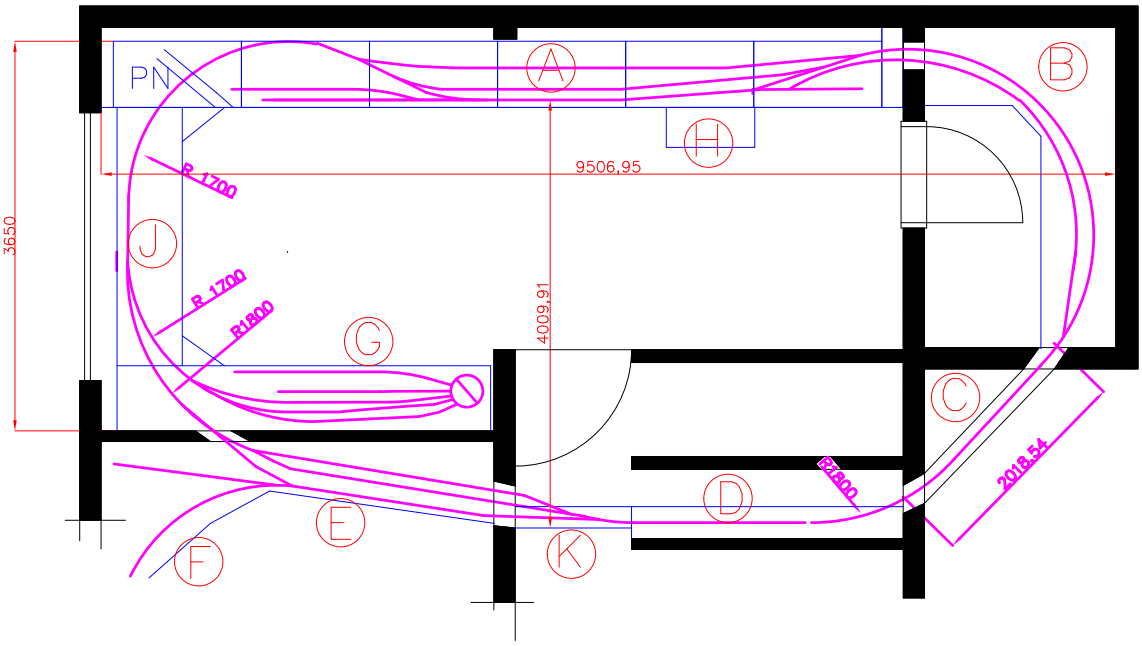
À Droite, voici la dernière partie terminée sur ce réseau. (D sur le plan) Au fond, le tunnel n'est pas factice, il traverse une courte portion du jardin (sous la terre) pour rejoindre une autre pièce du sous-sol. (C sur le plan).
La 040 Nord de construction maison tracte une rame haut de gamme composée de Pola-Maxi, de Lima, et de construction intégrale.

À Gauche, une partie de l'annexe traction. (G sur le plan)
Le bâtiment est un kit Heljan remanié et repeint. Les portes sont en bois, et l'intérieur, aménagé et éclairé, comporte un petit atelier de mécanique et de chaudronnerie. La toiture en tuile est réalisée avec du Redutex. Le kit de cette remise est un cadeau de Bernard Coppin.

Les voies sont desservies par un pont tournant.
La grue est une construction intégrale et a été présentée dans le Bulletin.

À droite, la partie démontable devant la porte du garage. (J sur le plan)
Le vidangeur avec sa pompe à vide suivie de la citerne, dont le lecteur devinera le contenu, doit bien agacer le conducteur de la traction, sur cette petite route.
En arrière plan, un train de banlieue nord, tracté par une 030 Nord série 21 à 35, rejoint la gare toute proche. La machine est tirée d'un kit KM 108 de même que la voiture de troisième classe marron.
Il y a beaucoup de tunnels sur ce réseau, car il y a eu de nombreux murs à percer !

Le plan du réseau



Rien de bien rare, une voie unique qui se dédouble partiellement en B dessert une gare de passage en A avec son BV au dessus des voies. Un peu de pleine voie en J, en B et en D. K est un pont levant qui permet de laisser le passage. Un stockage de trois voies en E permet de varier les circulations, il est malheureusement trop petit. Une extension est envisagée en F ver un autre système de stockage des trains.
En G, une annexe traction avec son pont tournant, elle aussi trop petite, mais là, pas d'extension possible. Le rayon minimal des courbes est de 1,70m. Voie et aiguilles de chez Peco. Commande digitale Lenz. (Cadeau des Ateliers Michel Hugon lors d'un concours de dioramas organisé par le CDZ)

À droite, L'entrée du dépôt.

Le bâtiment administratif est réalisé avec l'aile de la gare qui n'a pas été utilisée faute de place.

En bas à gauche, un tout petit morceau du décor, une ruine.

En bas à droite, la gare. La gare perchée comme sur la ceinture dessert deux voies à quai. Celle de devant sert de passage et dessert la petite vitesse. Le BV, en pierre synthétique, est un des rares éléments du commerce. Il a été amputé d'une aile.
Une partie des maisons a été réalisée avec les découpages proposés en H0 par Loco-Revue et mis à l'échelle. Il manque encore les grilles au-dessus du muret.

AGENDA

Se renseigner au préalable sur le maintien de ces expositions.

3.internationale Spur 0 Eisenbahnbörse

Organisiert von den STAMMDESCHFRENN Spur 0

und dem Tischtennisverein Hellange

28.JUNI 2020

CENTRE POLYVALENT Crauthemerstroos 34

Luxemburg - 3334 HELLANGE

Eintritt Besucher (10h00 – 16h00) 3,00 €

Kinder bis 12 Jahre frei

Für Essen und Trinken ist bestens gesorgt – Kontakt: ardu@pt.lu

Ganztäglich Spur 0 Anlage in Betrieb **Circuit écartement 0 en action toute la journée**

3ème bourse internationale de trains 0

Organisé par les STAMMDESCHFRENN Spur 0

et le club de tennis de table Hellange

28 JUIN 2020

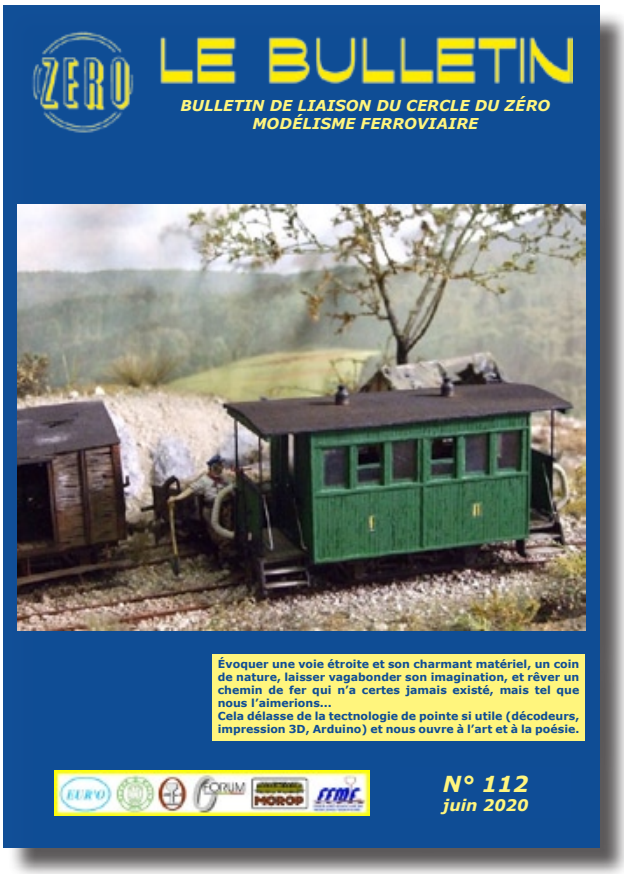
CENTRE POLYVALENT Crauthemerstroos 34

Luxembourg - 3334 HELLANGE

Entrée visiteurs (10h00 – 16h00) 3,00 €

enfants jusqu´à 12 ans: gratuit

Restauration sur place – contact: ardu@pt.lu



ZERO **LE BULLETIN**

BULLETIN DE LIAISON DU CERCLE DU ZÉRO
MODÉLISME FERROVIAIRE

Pour participer
à la rédaction du Bulletin
CONTACTEZ LE RÉDACTEUR
CHRISTIAN TOURSEL
christian.toursel@free.fr
Ou passez par Entrevoie, nous ferons suivre.

N°112

Sortie début juin si tout va bien (règles de déconfinement et remise en marche de l'économie).

Probablement au sommaire :

Toutes les rubriques habituelles sur le fonctionnement et les activités du Cercle

8 pages sur Quai Zéro, un éclairage différent des films et des reportages disponibles, dont «Un De Dion sous la neige» par Christophe Fortier (GEMME + CDZ)

Qui êtes-vous Michel Hugon : l'homme, le modéliste, l'artisan, le membre du Cercle

Le bonheur des petites annonces par David Pesce

La résine : préparation avant peinture par Gérard Deygas (animateur de MK35)

Construction d'une voiture en 0-16,5 par Charley Kobden

Réaliser des signaux lumineux et leur commande en DCC par Claude Méheut

Le Bulletin éclaire votre lanterne par Pierre Loubly

Les ballots sont pressés par Stéphane Chevalier et Didier Préd'homme

Une belle anglaise sur l'état par Stéphane Chevalier et Didier Préd'homme

Le réseau de Raymond Julien, par lui-même et avec la contribution de Didier Préd'Homme

Etc...

La BOUTIQUE

La Boutique est exclusivement réservée aux membres du CDZ et clubs associés à jour de leur cotisation.

Des nouvelles de la boutique : Après quelques difficultés liées au confinement et à la fermeture du bureau de poste, les choses rentrent dans l'ordre et toutes les commandes restées en souffrance ont maintenant pu être expédiées. Certains articles sont cependant toujours en rupture et il est donc impératif de me contacter (fred.leroy80@orange.fr ou 07 68 90 64 39) avant de commander.

Nouveauté: la boutique est désormais accessible via le site du Cercle (https://www.cercleduzero2.fr), rubrique Service/Boutique/Bon de commande. N'hésitez pas à utiliser ce nouveau service !

Frédéric Leroy

Nouvelles du Luxembourg.

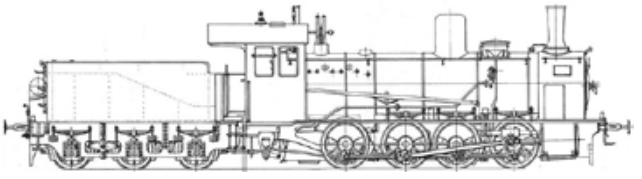
En ce moment, nous sommes en train de réaliser avec ETS, dans une série limitée pour le Stammdesch Spur 0, une 040 CFL avec un tender 3 essieux.
Les 2 machines sont restées en 1944 au Luxembourg, et elles ont eu les n° CFL 4501 et CFL 4502.

Je ne sais pas si au Cercle du Zéro il y a une personne qui s'intéresse au matériel CFL, si oui je pourrais lui envoyer la note d'explication pour en avoir encore une.

Nous avons aussi fait faire un wagon tombereau, base ETS, avec un marquage superdétaillé. Le wagon vient de ETS, le marquage est posé par nos soins. (Chaque wagon porte un numéro différent).

Edmond Hemmer (membre du CDZ)

Possibilité de passer encore commande.
Contact heed@pt.lu



En étroite collaboration avec ETS, les amis du « Stammdesch Spur 0 » vont éditer, dans une série unique, la locomotive SNCF 040B numéro 731 du dépôt de Metz - Frescaty. La dernière représentante de cette série, fut reformée en 1954.
La locomotive sera livrée dans les couleurs vert noir
Pour le modèle :
Cette machine sera en exclusivité pour les amis du « Stammdesch Spur 0 »
Pour la commande : virement d'une avance de 630 € par machine se fait uniquement sur le CCPLLULL IBAN LU12 7027 9631 0000 au nom de Edmond Hemmer avec les précisions suivantes :
Le numéro de la locomotive SNCF 040D no731
Pour le système 2 ou 3 rails ou ETS.
Accouplement : Märklin, Buco ou ETS.
Décodeur : sera facturé lors de la livraison.
Emballage et colis assuré contre signature départ Luxembourg 25 €
Un enlèvement de la locomotive au « Stammdesch Spur 0 » est possible.
Pour toute info ; heed@pt.lu
Dernier délai pour une commande 15.06.2020 (10 cdes nécessaires)
Pour les amis du « Stammdesch Spur 0 » Edmond Hemmer

Les amis du « Stammdesch Spur 0 » vont réaliser ce beau tombereau gris des CFL sur base ETS dans une seule édition.

virement de 80 € par wagon au CCPLLULL LU67 1111 0912 3252 0000

Prière d'indiquer le nombre de wagons ainsi que le mode d'accouplement, Märklin; ETS ou Bing. Dernier délai pour une commande est vendredi le 24 janvier.

Seulement les réservations faites par ce moyen seront acceptées pour éviter tout malentendu.

MÉDIAS

Super film, découvert par David Pesce, sur la gare de Beauvais. De plus, avec un clic droit, possibilité d'enregistrer sous ...

On y trouve beaucoup de documents intéressants sur la gare voyageurs et marchandise, mais également du matériel roulant, de la signalisation, etc...

https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k1320454c

Photo ci-contre, un extrait dans lequel nous assistons au nettoyage d'une machine, probablement une 230 D.

Sommaire

L'actu
Les nouveautés
Tests
Draisine Robel de Viessman (H0)
Wagon plat type Rs 07 SMD (H0)
Réseau H0 : Pifcot, dernière gare avant l'océan
Construire :Le trousseau du modéliste
Matériel roulant : Patine réaliste d'une vapeur (H0)
Construire : Motorisation du pont tournant Peco (H0)
Décor : Une remise pour vos locotracteurs
Réseau 0e : De la mine de Rien à Arue
Modélisme au XXe siècle : La draisine Delaunay-Belleville du RMA (H0)
Fiches Pratiques : Une haie fleurie. Des briquettes pour nos vapeurs
Entre Nous

Dans ce numéro, de nombreux articles sont utiles pour les zéroistes.

L'un des deux concepteurs du réseau en Zéro «De la mine de Rien à Arue» n'est autre que Guy Kern, bien connu dans le monde du zéro.

Il est illustré par la photo ci-dessous, aimablement envoyée par Yann Baude, rédacteur en chef de Loco-Revue.
La photo est de Aurélien Prévost.

Au sommaire de ce numéro 101 :

Quoi de neuf

Reportage : Nuremberg
Sous la loupe : Des tramways en H0 à assembler
Réseau : Lutgeoog au 1/32 -
Matériel roulant : Des modèles en carte plastique
Histoire : La 020 T Schneider type 69 -
Matériel roulant IIm Un locotracteur pour brosser les voies
Technique : Le choix de la bonne alimentation
: Faire une alimentation analogique
Projet : Grisette, un parc d'attraction
Matériel roulant H0-9 : Une voiture MinitrainS sur boggies
Sous la loupe : La 230 WD Baldwin de Bachmann au 1/48
Réseau : Kniephaven, petit et bourré de talents
Décor :Un pont provisoire

Cahier plans
LOCOMOTIVE SCHNEIDER TYPE 69
BENNE À HOUILLE, HOUILLÈRES DE DECIZE

MÉDIAS

P.22

Histoire au présent

4 Le réseau Léman-Express est déployé intégralement
5 Les rames Omnéo Normandie entrent en scène
6 TGV-PSE, rame 01 : au revoir Patrick !
7 La grue KRC 1200 de TSO
8 BB 22200 : couleurs de Provence à Paris-Est
9 Alstom, Bombardier et les autres
10 BB 15000 : bientôt le déclin en Normandie
11 *MÉDIATHÈQUE* Livres, revues, DVD

Montez à bord

12 *TRÉSORS D'ARCHIVES* Le Chef Mécanicien Sauvestre et les 141 E/F de Montluçon
20 *COMMENT ÇA MARCHE* Les évolutions de la technologie des LRS
22 *STARS DU RAIL* IL Y A 20 ANS, NAISSAIT EN VENDÉE UN DRÔLE DE TGV

Les portraits du rail

28 Les BB 25150 ULTIME SÉRIE DE LOCOMOTIVES BB MTE

Le monde des cheminots

49 *CŒUR DE MÉTIER* L'activité de la gare de Concarneau au fil du temps
55 *GARES & INSTALLATIONS* Le pont tournant d'Aigues-Mortes
58 *MATÉRIEL ROULANT D'HIER* Quelques souvenirs des autorails De Dietrich
66 Les fourgons à huit portes Nord-Express de la CIWL
72 *DES TRAINS SOUS LA LOUPE* 1948-1958 : Regard sur les omnibus du Sud-Ouest

Indispensable au modélisme, les livres et revues qui traitent du train réel méritent une place dans Entrevoie. Loco-Revue, Ferrovissime et Voie Libre sont des publications LR Presse.

Jeudi 23 avril.
Les quatre chemins, le réseau du RMC59 (Quai Zéro 2018 et 2020)

Jeudi 28 mai.
La gare du Russey de Jean-Pierre Bout (Quai Zéro 2020)

Jeudi 25 juin.
La cantine des Huttes de Christophe Mercier (Quai Zéro 2020)

https://www.aiguillages.eu/

Petite annonce :
Recherche Kits locomotives vapeur ou électriques. Contacter Dominique Adiasse. dadiasse@aol.com

Dans le numéro 51 d'Entrevoie

Vu à Quai Zéro, Chapu-Tréfort de Jean-Michel Delbrouque (Ferrovipathes du Calaisis)

La BB 13000 de JNF, suite, bogies et pantographes.

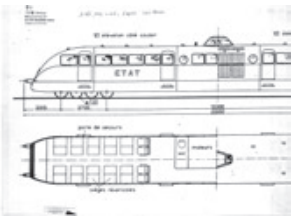
Mystères de l'Ouest, petite suite sur les Bugatti.

Les dossiers d'histoire d'O, la liste.

Le mémento de la voie Midi, suite

Apple Blossom Special de Philip Morgan.

«Traverse des secondaires» se présente.



LES INFOS DU ZÉRO
Entrevoie

N°50 05/2020

N° 50 parait en 05 !!!
05, c'est 50 à l'envers.
C'est un hasard, 50/05
En juin cela ne marchait pas, c'est 06, ou alors pour 60, mais le 60 sortira en mars, donc 03, cela ne marche pas non plus, même Si 2 x 3=6.
Faites un effort, j'essaie de vous expliquer !

Entrevoie, le magazine des modélistes confirmés, pardon, confinés !

«Entrevoie à la maison...
... le confinement tient bon»

(Jean-Pierre Chevoppe)

Le coté positif du confinement, c'est que j'ai diminué mon stock de kits.
Le confinement peut continuer, j'ai encore des kits non finis !
C. Toursel

Si l'hirondelle vole bas
... l'orage est proche

Si l'homme blanc rentre du bois
... l'hiver sera rude

Si le Zéroïste souscrit à des modèles
... le confinement sera long.

David Pesce

CERCLE DU ZÉRO

Merci à Jean-Pierre d'avoir eu l'excellente idée de proposer un Entrevoie N°50 avec 50 pages. Merci également à Bertrand d'avoir transformé cette proposition en défi.

N'y prenez pas goût, le numéro 51..

Il fallait s'y attendre, le petit rédacteur a fondu les plombs ! Il faut vraiment être confiné pour faire un truc pareil !