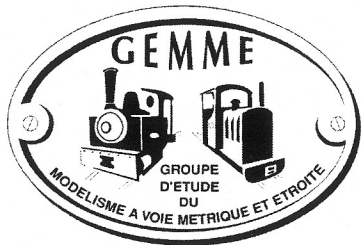


# la Gazette

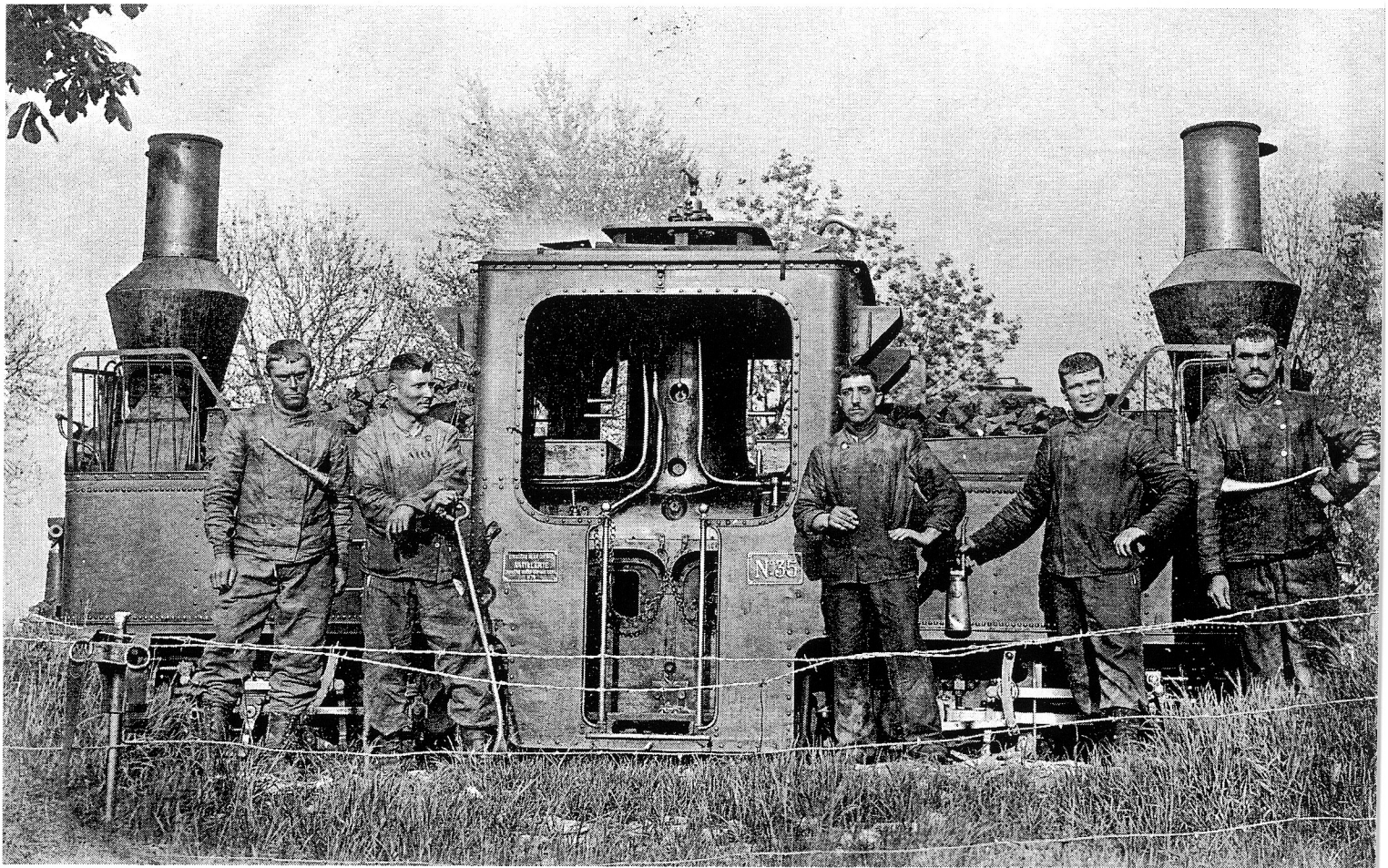
DES SECONDAIRES ET DES AMATEURS DE VOIE ÉTROITE



## N° 65

Novembre 2007

BULLETIN DE  
LIAISON DES MEMBRES  
DU GEMME



Témoignage : J'ai conduit une Péchot... Voir page 8

GROUPE D'ÉTUDE DU MODÉLISME FERRO-  
VIAIRE À VOIE MÉTRIQUE ET À VOIE  
ÉTROITE

Association loi 1901

Membres fondateurs :  
Jean-Claude Riffaud (†), Philippe Graveline (†)

Président : Michel Daspre  
Secrétaire : Michel Massot  
Trésorier : Bernard Marchand

Membres du Conseil d'administration:  
François Cheveau, Michel Daspre, Jean-  
Claude Grancher, Vincent Le Bihan,  
Bernard Marchand, Michel Massot, Bruno  
Rocci, Jack Trèves

Siège social : Les Lilas  
Adresse postale : B.P. 261,  
77270 Villeparisis  
Contact :  
[www.gemme.org/contact/](http://www.gemme.org/contact/)

La Gazette des Secondaires et des  
Amateurs de Voie étroite est le bulletin  
de liaison des membres du Gemme. Les  
articles signés reflètent les opinions de  
leurs auteurs et ne sont pas obligatoire-  
ment une prise de position de la rédac-  
tion. Les informations des clubs et des  
artisans sont publiées à titre gratuit. Tous  
droits de reproduction réservés pour tous  
pays. La Rédaction de la Gazette se  
réserve le droit de ne pas publier certains  
textes qui mettent en cause les membres  
du Gemme, les artisans et plus générale-  
ment le monde du chemin de fer

La Gazette ne peut être proposée à la  
vente. Elle est servie gratuitement aux  
associations et aux membres à jour de  
leur cotisation pour l'année civile  
concernée. Pour l'année 2007, le montant  
de la cotisation est fixé à 25 euros pour  
les membres actifs non professionnels et  
75 euros au moins pour les membres bien-  
faiteurs.

Directeur de la Publication :  
Michel Daspre  
Rédacteur en chef (Provisoire) :  
Bernard Marchand  
Coordination éditoriale : Michel Massot  
Comité de rédaction : Jean Pierre  
Carrouget, Michel Daspre, Jean-Pierre  
Dumont, Bernard Junk, Bernard  
Marchand, Michel Massot, Jean-Guy  
Michard, Bruno Rocci  
Infographie : Bernard Marchand  
Impression : Promoprint

Site du Gemme : [www.gemme.org](http://www.gemme.org)  
Site réseau Darjeeling : [www.dhr.gemme.org](http://www.dhr.gemme.org)

Envoyez vos articles à :  
Gemme - BP 261 - 77270 Villeparisis

Ont participé à la réalisation de ce numéro:  
Yves Alamargot, Jean Pierre Carrouget, Michel  
Daspre, Jean-Pierre Dumont, Christian Fortier,  
Bernard Junk, Vincent Le Bihan, Bernard  
Marchand, Pierre Mathonnière, Philippe Nicot  
et Bertrand Raby.



## Sommaire

### La vie de l'association

Le mot du président .....	3
Assemblée générale du 16 juin 2007 aux Chanteraines ..	3
Appel au peuple .....	5
Ils nous ont quittés .....	5
Réunion Om du 28 Septembre 2007 .....	6

### Chemins de Fer réels

Il y a bien longtemps, j'ai conduit une Péchot... ..	8
Ballade en Lozère .....	11

### Modélisme

Une rubrique en OO9 ? .....	13
Le Motor n° 1 Bachmann « en vrai » .....	14
Le brunissage des métaux .....	16
Communiqué .....	17

### Le GEMME était présent...

“7 1/4 Gauge Society” .....	18
A Viuz en Sallaz .....	18

### La bibliothèque idéale

A lire et à relire .....	19
--------------------------	----

### Plans

Locotracteur BA 14 .....	20
--------------------------	----

Photo de couverture : *Collection Bernard Junk*

## LE MOT DU PRÉSIDENT

Combien de fois avons-nous entendu :

- On n'est pas informé !
- Il ne se passe rien
- Que fait le bureau ?

Mais, lors de la dernière assemblée générale, nous avons constaté un désengagement, une désaffection des adhérents, des membres qui attendent beaucoup trop de nous. Or une association fonctionne avec des dirigeants élus, mais aussi et d'abord avec des adhérents.

Mais nous, au bureau, qui sommes-nous ? Des dirigeants certes, mais déjà des adhérents, des bénévoles qui consacrons un peu, voire beaucoup, de notre temps à l'association, aux adhérents que vous êtes.

Alors pour que l'association vive, les adhérents doivent faire des suggestions, des remarques et des critiques, mais surtout s'impliquer dans son fonctionnement. Le GEMME est une auberge espagnole et vous n'y trouverez que ce que vous y avez apporté.

En participant aux réunions, aux animations, à la conception de la gazette, en partageant ensemble amitié et convivialité, nous trouverons sûrement de bons moments de plaisir et de bonheur.

Il est certain que le GEMME a vécu un tsunami récemment mais il est tout aussi certain qu'il s'en remettra avec l'aide de TOUS ! alors que vous soyez passionnés par les chemins de fer à voie étroite du Belouchistan, par la construction en Ze ou par la modélisation en 3D, venez nous rejoindre !

Votre président, Michel Daspre

## ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DU 16 JUIN 2007 AUX CHANTERAINES

L'an deux mille sept, le seize juin à 10h30, les membres de l'association se sont réunis au Chemin de Fer des Chanteraines, 46 avenue Georges Pompidou, 92390 Villeneuve-la-Garenne, sur convocation du Conseil d'Administration.

L'Assemblée est présidée par Monsieur Jean-Claude Grancher en sa qualité de Président. Le secrétariat est assuré par Monsieur Jack Trèves.

Le Président constate que 44 membres sont présents et 36 représentés. Le nombre total des

voix est ainsi de 80. Monsieur le Président déclare alors que l'assemblée est régulièrement constituée et peut valablement délibérer et prendre les décisions à la majorité requise.

Puis le Président rappelle que l'ordre du jour est le suivant :

- Lecture et approbation du rapport moral;
- Lecture et approbation du rapport financier relatif aux comptes de l'exercice 2006;

- Quitus au Trésorier ;
- Élection de 3 administrateurs ;
- Renouvellement de l'adhésion à la FFMF ;
- Renouvellement de l'adhésion au MOROP ;
- Questions diverses.

Il donne ensuite lecture du rapport de la Présidence et ouvre les débats. Un échange de vues intervient. Personne ne désirant plus prendre la parole, le Président

ouvre le scrutin sur les résolutions figurant à l'ordre du jour :

#### **PREMIÈRE RÉOLUTION**

Après lecture du rapport moral de l'année 2006, l'assemblée générale approuve à l'unanimité le-dit document tel qu'il lui a été présenté.

Cette résolution est adoptée à l'unanimité.

#### **DEUXIÈME RÉOLUTION**

Après lecture du rapport financier relatif aux comptes de l'association pour l'exercice 2006, l'assemblée générale approuve ledit document tel qu'il lui a été présenté. Dès lors, quitus de sa gestion est donné au Trésorier, Monsieur François Cheveau, pour l'exercice écoulé.

Cette résolution est adoptée à l'unanimité.

#### **TROISIÈME RÉOLUTION**

Après rappel par Monsieur le Président que deux sièges sont à pourvoir après la cooptation de

Monsieur Bernard Marchand par le Conseil d'Administration lors de sa réunion du 16 mars 2007, il est procédé à l'élection des administrateurs à bulletin secret sous la surveillance du bureau de vote composée de Madame Catherine ZOUAD et de Monsieur Vincent LE BIHAN.

Un seul candidat s'étant présenté, Monsieur Michel MASSOT est déclaré régulièrement élu avec 55 voix. Le Conseil d'Administration est ainsi composé de :

M. François Cheveau  
M. Michel Daspre  
M. Jean-Claude Grancher  
M. Vincent Le Bihan  
M. Bernard Marchand  
M. Michel Massot  
M. Bruno Rocci  
M. Jack Trèves

#### **QUATRIÈME RÉOLUTION**

Le renouvellement de l'adhésion à la FFMF n'est pas adopté par l'Assemblée Générale avec 1 voix pour, 7 abstentions et 72 voix contre.

En conséquence le GEMME infor-

mera la FFMF de sa démission à compter de l'année 2008.

#### **CINQUIÈME RÉOLUTION**

Le renouvellement de l'adhésion au MOROP n'est pas adopté par l'assemblée générale avec 11 voix pour, 21 abstentions et 58 voix contre.

En conséquence le GEMME informera le MOROP de sa démission à compter de l'année 2008.

Aucune autre question n'étant à l'ordre du jour et plus personne ne demandant la parole, la séance est levée à 12h15.

De tout ce qui précède, il a été dressé le présent procès-verbal, signé par le Président et le Secrétaire.

Le Président Jean-Claude Grancher

Le Secrétaire Jack Trèves

---

---

A l'issue de l'assemblée générale, le Conseil d'Administration s'est réuni et a choisi les membres du bureau qui est ainsi constitué de :

- Michel Daspre, Président ;
- Michel Massot, Secrétaire ;
- Bernard Marchand, Trésorier.

# APPEL AU PEUPLE

*L'appel du rédacteur en Chef Provisoire*

Vous avez entre vos mains, le deuxième exemplaire de la Gazette servi au cours de l'année 2007. Certains s'étonneront qu'il n'y en ait pas eu d'autre.

J'ai accepté de prendre en main la réalisation de ce numéro mais seulement à titre **exceptionnel**. Les journées n'étant pas extensibles, le temps que j'y ai passé l'a été au détriment d'autres projets, entre autre la conception d'un prochain modèle du GEMME. Et je ne parle même pas de mes projets personnels, tout simplement mis en veilleuse depuis pas mal de temps au bénéfice du GEMME. **Sachez que si personne ne reprend le flambeau, ceci sera la dernière Gazette que vous recevrez.** Il ne sera plus temps de se plaindre ni crier haro sur personne, à part vous-même.

**Nous avons désespérément besoin d'un rédacteur en chef !** Pas question de dire : oui, mais je suis en province alors... Via internet, il est tout à fait possible de réaliser la Gazette depuis n'importe où en France (voire à l'étranger), même au plus profond de la campagne. Ce numéro a été entièrement conçu sans que les contributeurs ne se rencontrent physiquement.

**Nous avons besoin d'articles** sur les chemins de fer secondaires, mais surtout sur vos activités modélistiques. Vous réalisez des choses : faites les connaître aux autres. Vous participez ou visitez des expos : faites un compte-rendu et prenez quelques photos. Vous êtes doués en dessin ? Vos dessins peuvent faire une page de couverture attrayantes. Vous vous rencontrez localement avec des collègues du GEMME : faites un compte-rendu rapide. Ce sera aussi un excellent moyen pour démontrer qu'il n'y a pas qu'à Paris qu'il se passe quelque-chose et que le GEMME n'est pas exclusivement une association de parisiens.

Vous n'avez pas d'ordinateur, vous ne tapez pas à la machine, vous ne savez pas dessiner ? Ecrivez à la main, sur papier, nous mettrons en forme pour vous.

N'oubliez pas que les activités du GEMME reposent sur une (toute petite) poignée de bénévoles réellement actifs qui se chargent des tâches administratives, des relations avec l'extérieur, de la gestion du site internet, de la liste de diffusion, de l'expédition des courriers, etc. Il ne leur est matériellement pas possible d'en faire plus.

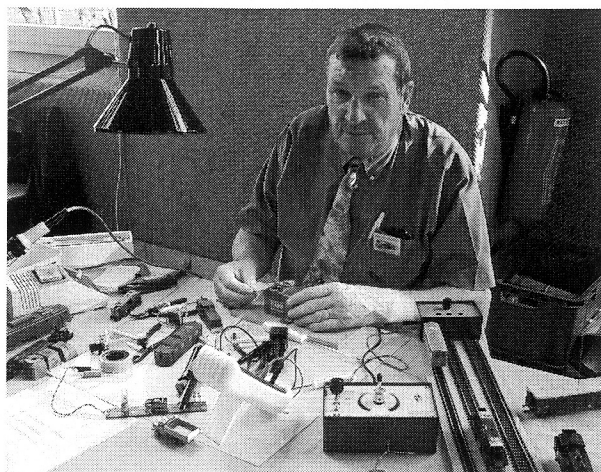
Cette association est la vôtre : si vous voulez qu'elle vive **il est indispensable que vous vous preniez en main** et que d'autres personnes se joignent à nous et nous épaulent. Des projets, nous en avons, mais faute de moyens humains, ils ne peuvent voir (et ne verront pas) le jour !

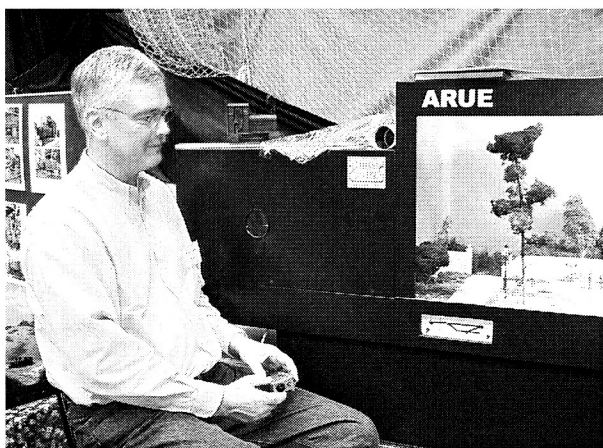
---

## ILS NOUS ONT QUITTÉS

*Texte et photos : Bernard Junk*

Frappé par la maladie depuis plus d'un an, André Perrin est décédé courant avril. Les alimentations électriques Perrin, c'était lui, et lors des expos, il assurait bénévolement l'entretien et la réparation de nos locomotives. Très dévoué, André participait activement à Expométrique, ne ménageant pas ses efforts lors de la mise en place et durant ces trois jours, en particulier à l'accueil. Ses cendres ont été dispersées sur le chemin de fer de la Mure.





C'est avec beaucoup de peine que nous avons appris début juin le décès de Frédéric Lagerweij, notre ami hollandais, à l'issue de ce qu'on appelle pudiquement une longue maladie. Membre du GEMME presque depuis l'origine, toujours souriant, serviable, aimant faire partager sa passion, Frédéric était un excellent modéliste qui a été lauréat du Défi Gemme-Voie Libre. Nous n'oublierons pas sa haute silhouette dans les expositions.

Adieu, André, adieu Frédéric. Toutes nos condoléances à Olga, à Judith et à leurs familles.

## RÉUNION Om DU 28 SEPTEMBRE 2007

L'activité Om au Gemme

Bernard Marchand

*C'est initialement afin de préparer la réalisation du réseau en Om présenté à Expométrie en 1994 que les pratiquants parisiens (avec l'appui de quelques membres de province) ont commencé à se réunir deux ou trois fois l'an, un vendredi soir, dans un restaurant parisien. Ces réunions sont maintenant devenues une habitude, même si le restaurant n'est plus le même qu'au début. D'autres membres de la région parisienne et même de province, sont venus grossir l'équipe initiale et bon gré mal gré nous sommes toujours au moins une dizaine de membres présents. Si vous pratiquez le Om (ou que vous vouliez seulement nous rejoindre pour parler voie métrique), vous êtes cordialement conviés à ces réunions (Prendre contact avec Bernard Marchand, [bph.marchand@gmail.com](mailto:bph.marchand@gmail.com), ou par téléphone au 01 42 62 82 21 de 18 à 20 heures).*

### Compte rendu de la réunion

Texte : Jean-Pierre Carrouget ; photos : Bernard Marchand

L'équipe du Om fut heureuse de sacrifier à ses traditions en cette soirée de fin septembre autour d'un petit dîner.

Après les quelques changements qui ont bousculé notre association, tous les membres présents étaient d'accord pour que le GEMME reprenne ses activités premières : le modélisme.

Christian Mayère nous avait amené le premier DE DION peint, patiné et fonctionnel, de la série GEMME réalisée par Bernard Marchand. D'autres sont en cours de montage, détaillage et finition. Le même Bernard nous fit saliver (et rêver) sur sa prochaine production en nous présentant un premier proto du châssis.

Je lui laisse le soin de vous en donner les détails le moment venu (ça sentait tout de même la fumée !!).

Faisant des émules, Michel Massot s'y met lui aussi en nous présentant les plans remarquables d'une grande cage à poule en différentes versions. Restera à trouver le distributeur !

Sinon tout le monde est motivé pour revenir à du concret. Même Jean-Guy Michard, qui ne veut pas être en retard pour la sortie de ces modèles, va accélérer la finition de ses modules ; c'est dire !

Souhaitant participer à ExpoRail en novembre, le GEMME y aura un stand et Christian Pycke y présentera un petit module, souvenir

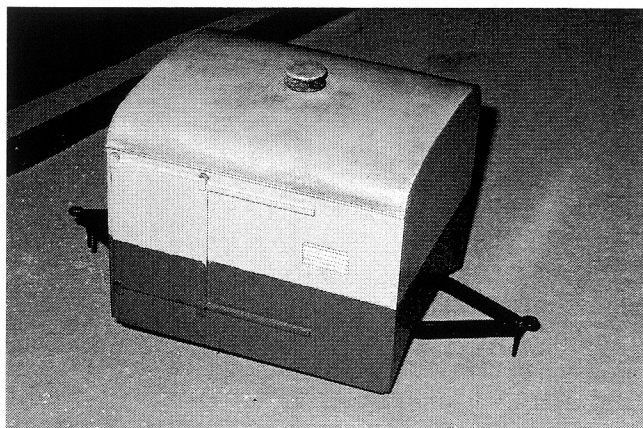
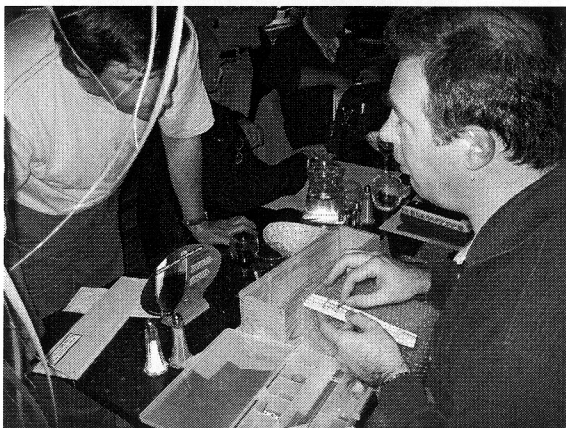
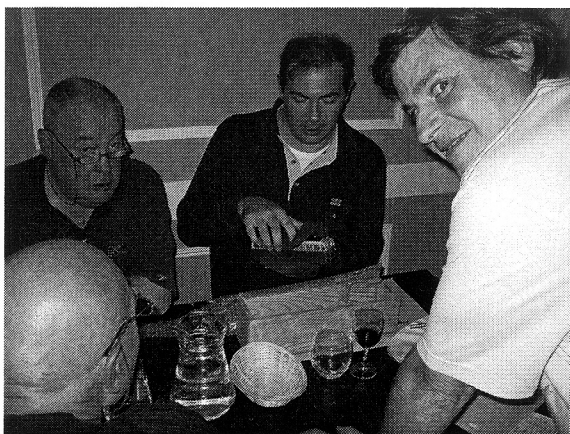
d'un voyage enrichissant en Lozère.

Pour les prochaines années d'autres modules sont déjà dans les têtes.

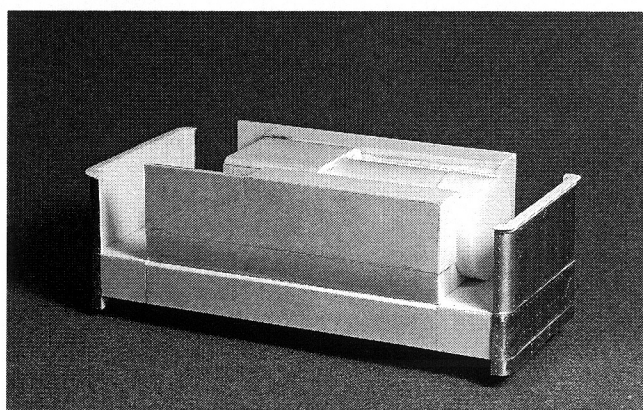
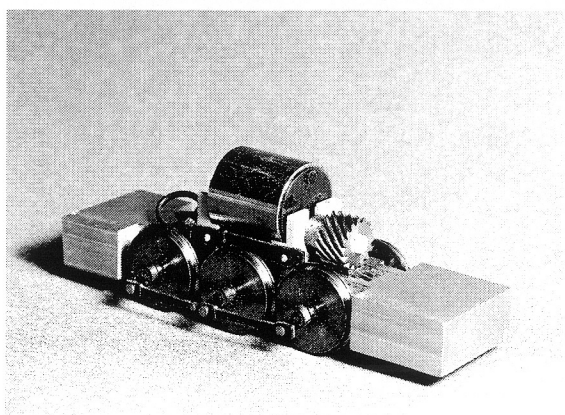
Afin de ne pas faire baisser la pression, des projets d'atelier reprendront corps ainsi que des idées de voyage !

Cette soirée se termina donc avec une ferme volonté d'action. Le GEMME nouveau (ne pas confondre avec Beaujolais) renâtra par la volonté de tous ses membres.

**NDLR** : On trouve ci-contre quelques photos prises lors de cette réunion.

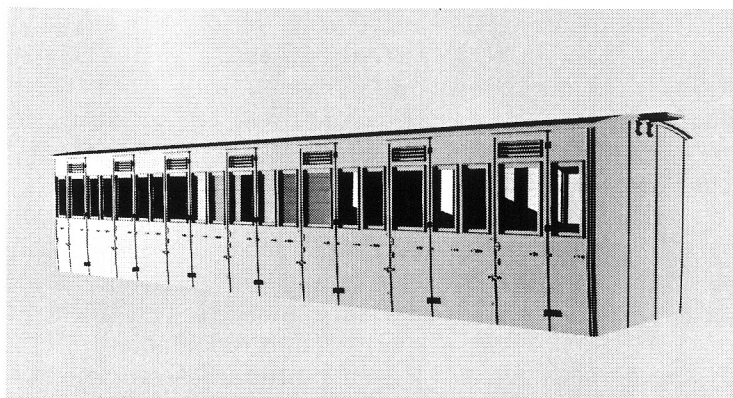


Remorque de Dion (réalisation Christian Mayère)



Le futur modèle du GEMME ? (030 Bicabines Blanc-Misseron en Om)

Projet de cage à poules CFD de Michel Massot



# CHEMINS DE FER RÉELS

## IL Y A BIEN LONGTEMPS, J'AI CONDUIT UNE PÉCHOT...

*Pierre Mathonnière a eu la chance de rencontrer voici quelques années Louis Cormier, mobilisé au printemps 1940. A cette époque, il conduisait une locomotive Péchot-Bourdon. Voici son témoignage...*

*Cartes postales : Collection Bernard Junk*

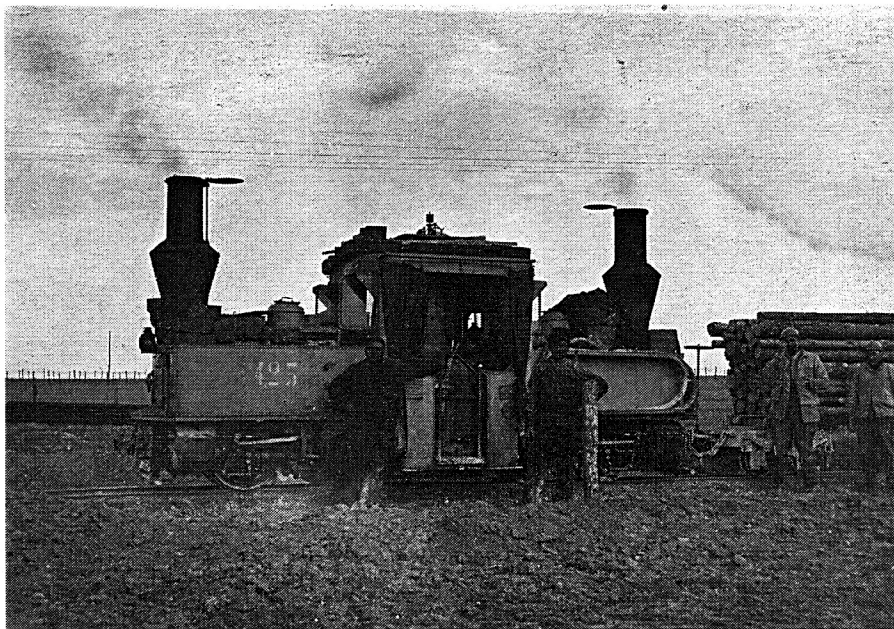
C'était début 1940, pendant ce que l'on a appelé «la drôle de guerre» près de MULHOUSE, à L'ÎLE NAPOLEON.

J'appartenais au 15<sup>e</sup> Régiment du Génie dont 4 compagnies étaient stationnées dans les bâtiments abandonnés du dépôt SNCF.

Le paysage était peu chargé en végétation et les quelques maisons que l'on rencontrait étaient toutes inhabitées. Il n'y avait pas de ruines : MULHOUSE et ses environs immédiats avaient été bombardés mais L'ÎLE NAPOLEON n'avait pas été touchée. Nous entendions le sifflement des obus au-dessus de nos têtes et le bruit des explosions.

J'étais chargé de conduire une des locomotives PECHOT présentes à L'ÎLE NAPOLEON. Les deux équipes de conduite des Péchot c'est-à-dire 4 hommes couchaient dans un petit bâtiment à part. On travaillait un jour sur deux. La locomotive de service était allumée à 2 heures du matin ; mise au feu, montée en pression, graissage, préparation et mise en tête...

En plus de ces deux locomotives, nous avons un engin de traction assez curieux : c'était un prototype Diesel électrique composé de 2 parties de 16 tonnes comportant chacune un bogie moteur. Elles étaient reliées par une barre d'accouplement et munies d'une cabine de conduite centrale. On appelait ce monstre «Pétroléo».



Le matériel tracté était constitué principalement de plates-formes de type Péchot munies de ranchers; on transportait des hommes, bien sûr, mais surtout du matériel :

- des éléments de voies pour faire de la pose d'avancement dans les sous-bois, bien entendu, à ce moment-là, on poussait le convoi.

- des caisses de munitions pour alimenter les forts et les casemates placés face au Rhin et à la ligne Siegfried, à quelques centaines de mètres.

Nous avons créé dans le dépôt un petit réseau en voie de 60 bouclé autour d'un groupe de bâtiments et nous avons établi des fosses et des voies de garage.

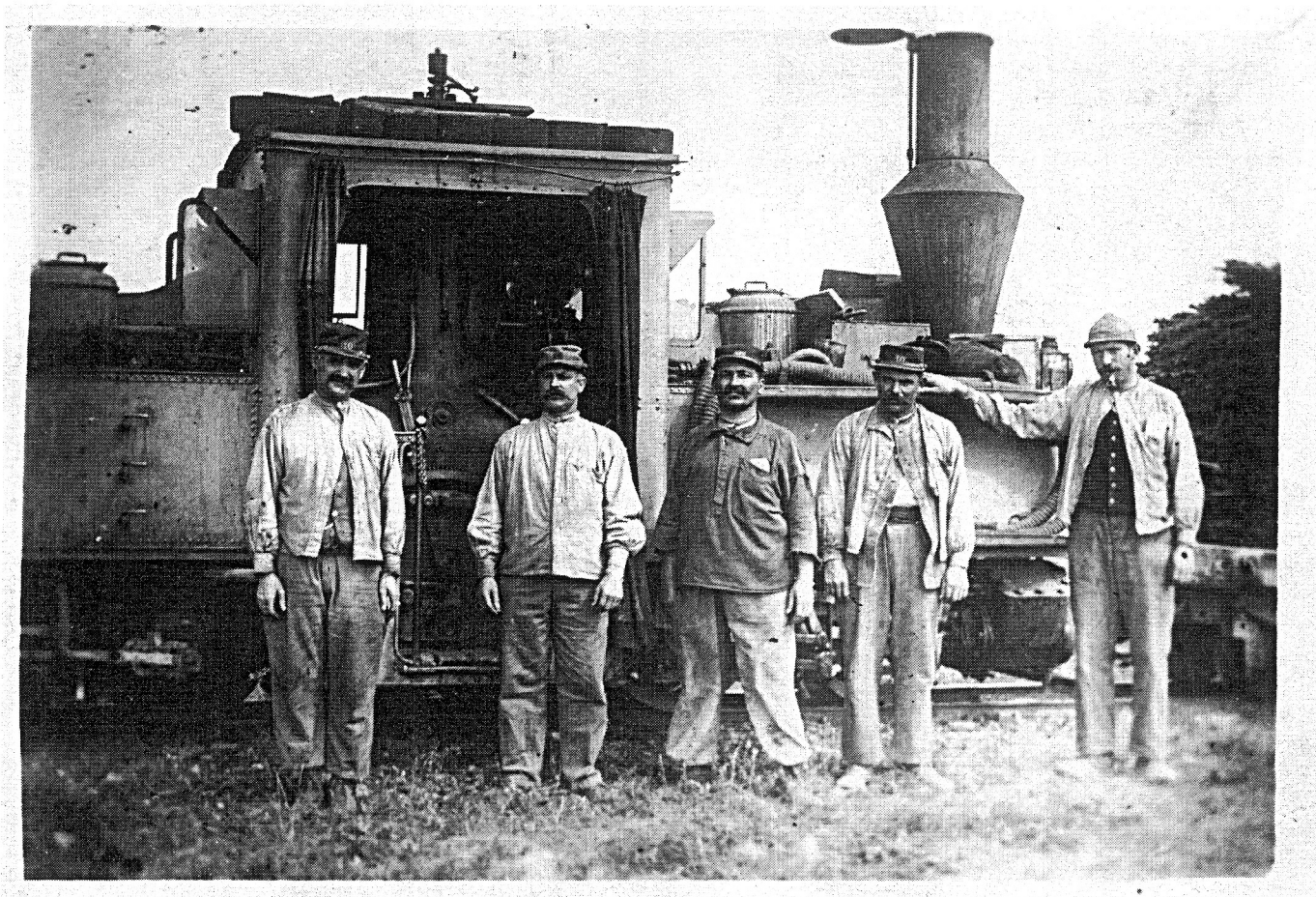
A la sortie du dépôt, nous avons construit un embranchement qui

nous permettait d'utiliser la voie de halage le long du canal du Rhône au Rhin. Cette voie de 60 cm d'écartement était prévue pour les tracteurs électriques avec prise de courant par trolley et ligne aérienne, tirant des bateaux à l'aide de câbles. Cette traction «en biais» demandait une voie extrêmement solide et elle avait été construite avec des rails pour l'écartement «normal».

Les Péchot empruntaient cette voie sur 26 km avant de retrouver la voie Decauville que nous posions pour relier les forts et les casemates isolés de la ligne Maginot.

La cabine de conduite était donc au milieu de la loco, le mécanicien et le chauffeur étant séparés par la chaudière ; si bien que moi, comme mécanicien, j'étais toujours situé côté «terre» et le chauffeur toujours côté « eau ».





Ses pieds se trouvaient à environ 70 centimètres du niveau de l'eau : pas question de descendre de ce côté... Le chemin pour piétons était le long de la voie. De plus, légèrement en contrebas, il y avait la route.

Donc, aucun problème d'alimentation en eau ! On déroulait le tuyau souple lové sur une des caisses à eau et on plongeait la crépine dans le canal. Pourtant, il y avait un ennui : la vase ! Il fallait donc bien calculer son coup pour ne pas avoir d'ennui avec la pompe.

Le matin, nous conduisions un train de personnel pour les chantiers situés à plus de 25 kilomètres. Dans la matinée, on revenait prendre un train (5 à 6 plates-formes) chargé d'éléments de voies d'avancement. Pour ces parcours, le personnel était réduit au mécanicien, chauffeur

et chef de train. L'après-midi, on revenait avec la rame vide qu'on laissait à l'Île Napoléon et on repartait chercher les hommes, ce qui fait que la Péchot parcourait 100 kilomètres dans la journée.

La vitesse de la locomotive était fixée à 33 km/h, mais, un soir, alors que nous revenions avec un convoi de matériel vide nous avons eu la preuve qu'elle était capable de mieux car le chauffeur du capitaine, avec sa traction avant Citroën, nous suivait sur la route longeant le canal. A notre arrivée, il nous a affirmé :

« Dites donc les gars, ça pédalait... vous rouliez à 50 km/h... on voyait plus les roues tourner... ! »

Nous avons également pu tester les capacités de traction de la locomotive car nous

avons remorqué un convoi de 115 tonnes sur un parcours comportant une rampe de 40 pour 1 000 !

Un jour, les tirs de l'artillerie allemande ont endommagé la loco et il était impossible de rouler car la bielle de commande de tiroir était faussée. Il fallait pourtant bien rentrer ! Nous avons donc décidé de démonter la pièce endommagée, nous avons déposé la bielle motrice que l'on a placée sur une caisse à eau, nous avons placé le piston en bout de cylindre vers l'avant et nous avons calé sa tige avec un morceau de bois prenant appui sur la crosse et sur les glissières, le tout serré par du fil de fer. Ainsi, sur trois cylindres, nous avons pu rentrer sans autre problème et à la même vitesse.

Les cheminées de la Péchot étaient trop hautes pour passer sous les ponts et nous avons dû

démonter les parties cylindriques qui les surmontaient. Cela nous a posé des problèmes pour mettre le feu en veilleuse car les capuchons d'origine n'avaient plus aucune utilité. Ils ont été supprimés et, à l'arrêt, on les remplaçait par deux morceaux de tôle de manière à conserver la pression tout en économisant le feu car, avec ces grandes cheminées il y avait un sacré tirage. De plus, avec ce système, cela nous permettait de ne pas trop nous signaler aux allemands par nos panaches de fumée.

Mais, quand nous mettions au feu, il fallait bien que la fumée sorte. Heureusement, le long du canal, il y avait des peupliers qui avaient peut-être 50 ou 60 ans et 30 mètres de hauteur, si bien que, lorsque la fumée dépassait les peupliers, nous étions 150 mètres plus loin et les tirs allemands passaient derrière nous. Dans les cas extrêmes, lorsqu'il y avait vraiment trop de fumée, je disais au chauffeur : « Ouvre les gueulards ! ». Cela faisait courant d'air et la fumée se dissipait mais on perdait de la chaleur, donc du gaz !

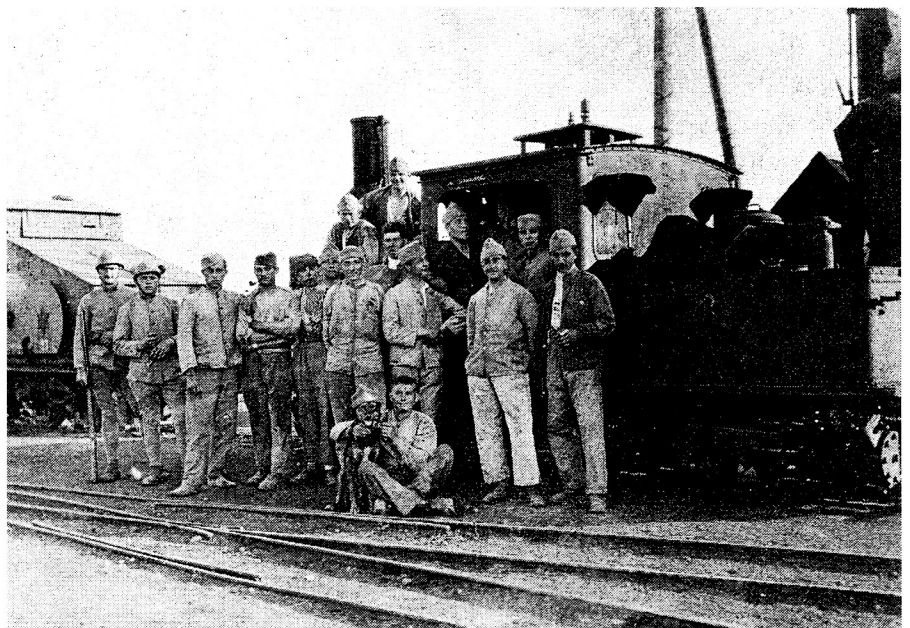
Les plates-formes Péchot avaient besoin d'être tournées quand elles portaient un chargement pouvant rouler et qui avait besoin d'être déchargé en bout ou quand le quai de débarquement près d'un fort, par exemple, était trop court. On déchargeait alors une moitié de la plate-forme et, rapidement, à bras, avec 6 hommes, on retournait la plate-forme en utilisant un aiguillage : on engageait le premier bogie sur la voie directe par exemple ; sous la plate-forme on faisait l'aiguille et on engageait le deuxième bogie sur la voie déviée. A un certain moment, il était possible de reculer le premier bogie et, en faisant l'opération inverse, de changer le sens de circulation de la plate-forme. On comprend

mieux pourquoi les bogies ont des éléments de tamponnement et d'attelage de chaque côté...

La ligne que nous posions passait sur un pont au-dessus d'une rivière. Il avait été construit en maçonnerie par un autre élément du Génie. Toutes les lignes que nous avons posées ont été constituées à l'aide d'éléments Decauville à traverses métalliques, nous n'avons posé aucune voie à traverses bois. Les voies Decauville étaient posées à même le sol avec le minimum de travaux. Les butoirs étaient le plus souvent réduits à un tas de terre.

Pour ma part, je n'ai jamais déraillé avec la Péchot. Par contre, il n'était pas rare que les plates-formes soient en dehors des voies, mais cela était dû surtout à de fausses manœuvres à bras.

Quand les allemands sont devenus trop pressants et que nous avons dû nous replier, le 10 juin 1940, nous avons détourné une portion de voie et nous avons lancé notre Péchot, toute seule... Elle a terminé sa course par un plongeon dans le canal dans un sifflement d'eau surchauffée.



La manœuvre des aiguilles était du ressort du chef de convoi et se faisait par des leviers classiques à contre-poids.

Pour ce qui est de la couleur des Péchots, toutes celles que j'ai vues étaient d'une couleur assez difficile à définir : je dirais gris verdâtre. Un détail : rien ne devait briller, camouflage oblige, nous n'avions pas le droit d'astiquer les locomotives... C'était presque de la provocation pour un cheminot de l'époque.

---

*Témoignage recueilli par Pierre Mathonnière, les 9 et 10 septembre 1989 au Croisic et les 17 et 18 juillet 1990 à Vierzon, de la bouche de Louis Cormier, dit «Grand Louis», cheminot... évidemment, traction... bien sûr et, cela va de soi... PO.*

# BALLADE EN LOZÈRE

Texte et photos : Bertrand Raby



Lors d'Expométrie 2005, de nombreux visiteurs se sont émerveillés (entre autre parmi les belles choses exposées) devant le module en zéro métrique de Bernard Junk animé par les protos du De Dion réalisés par Bernard Marchand.

Ce module, la gare de Saint Frezal de Ventalon a donné des idées de ballades pour aller voir l'original sur la ligne CFD Saint-Cécile d'Andorge (Gard) à Florac (Lozère).

Cette ancienne ligne a été décrite "amoureuusement" par Joël Royer dans son ouvrage paru aux Editions du Cabri. Joël était à Expométrie et a plus que sus-

cité le projet de ballade, se proposant gentiment de nous guider sur place.

Résultat, et grâce au travail d'organisation de quelques courageux, téléphone, email, réservations du gîte, des voitures et des chauffeurs, nous nous sommes retrouvés un week-end en Lozère à crapahuter sur le ballast de ce tortillard silencieux depuis 1969.

Si vous y allez à votre tour, ne manquez pas :

- La boucle de SAINT-FREZAL et sa gare (reproduite par Bernard Junk) ;

- La halte de la Vignette ;

- La gare de Florac où les installations fixes sont encore pour quelque temps présentes ;

- Le site de la Quille avec son embarcadère de baryte (baryum pas cradonium).

Par contre, attention au tunnel du Rouve dont les entrées sont dangereuses et dont la voute est en train de s'effondrer.

Partout des paysages superbes de montagne, au travers desquels la ligne grimpeait.

En pratique, pour les amateurs,

l'accès à la ligne par Mende et l'autoroute Paris-Saint Etienne ou bien par Alés et L'A6.

Gîte sympa à prix imbattables :

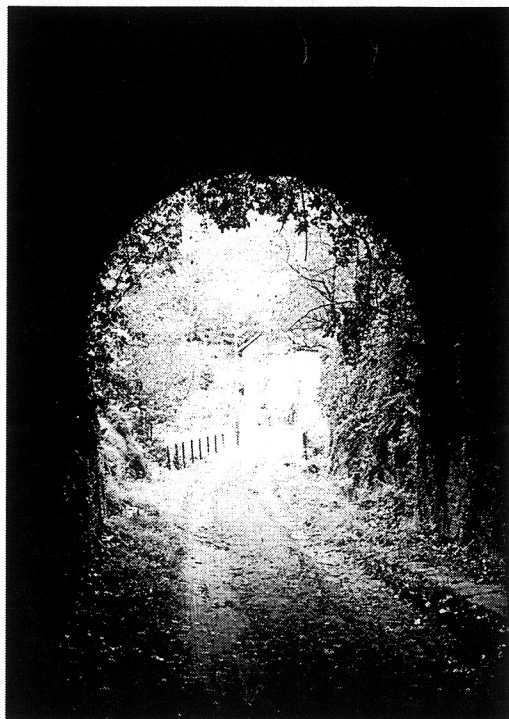
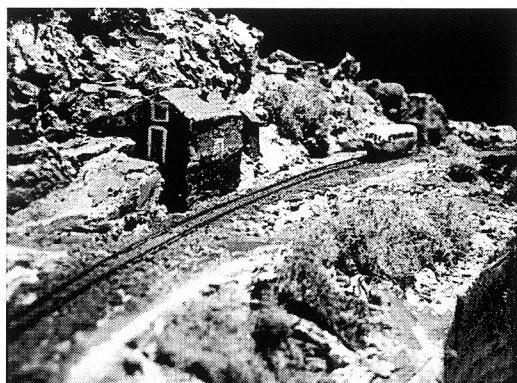
"Ferme de séjour le Soleyrol  
48160 Le Collet de Deze"

Cela paraît au bout du monde mais les jeunes propriétaires, Mme et Mr Vantorre, sont très accueillants (pub gratuite).

Si vous partez en groupe d'amateurs motivés, avec un peu de chance vous pourrez contacter l'auteur du livre afin de préparer

une ballade sur place (ceci sans garantie), voire auprès des membres du groupe Om.

En conclusion de ce périple sont nés divers projets dont celui de tenter de reproduire le site de la halte de la Vignette par des modélistes débutants en Om.



## UNE RUBRIQUE EN 009 ?

Texte et photos : Yves Alamargot

Les derniers échanges sur le forum GemmeNet m'incitent à vous faire part de quelques réflexions.

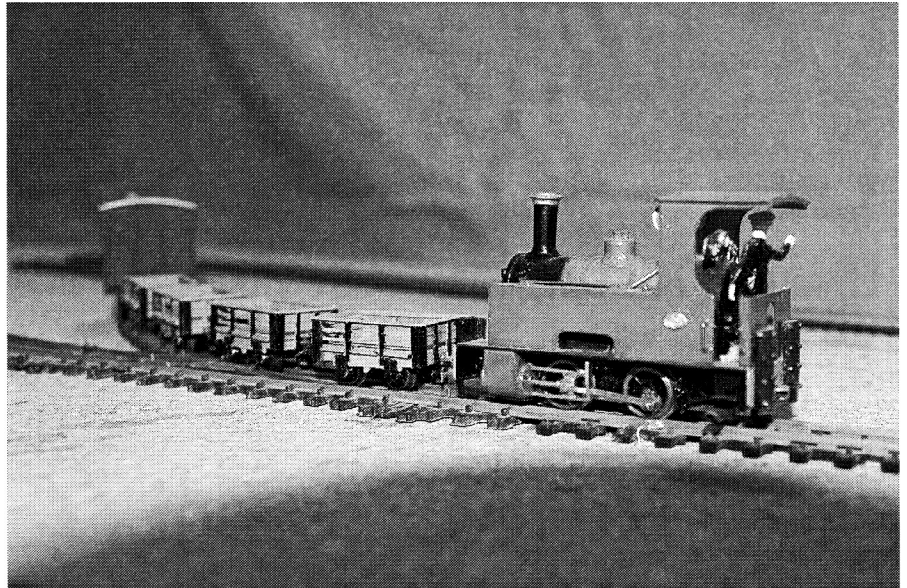
La presse spécialisée, les grandes expositions nous présentent de superbes réalisations, de véritables chefs d'œuvres.

Ces réseaux, ces modèles, ont demandé beaucoup de temps, un grand savoir-faire, un sens de l'observation aiguisé, et parfois de gros moyens financiers.

A chaque fois je suis subjugué, je rêve... ça donne envie. Et puis après avoir dégagé deux soirées pour avancer mes propres projets, le moral est dans les chaussettes... je n'ai pas avancé, à ce rythme, il me faudra ... dix ans encore!

Je suppose que la tribu des Gemmistes est constituée de personnalités variées, voire un peu hétéroclites, qu'elle ne comprend pas uniquement des artistes, des horlogers, des ingénieurs, des stakhanovistes de la maquette. Sans doute y a-t-il aussi parmi nous des amateurs de modélisme à voie étroite, de tous genres et de tous niveaux.

Voilà pourquoi je suggère que la gazette joue à plein son rôle de bulletin de liaison en accueillant régulièrement une rubrique qui pourrait s'appeler « travaux en cours », « dernières réalisations », « connaissances à partager », « portraits » ou « carte de visite », ou... Rien que trouver un titre, c'est déjà difficile!



Chacun pourrait sans fausse modestie ou pudeur excessive y faire connaître ses projets, ses réalisations terminées ou non, indiquer les compétences qu'il est prêt à partager, ou les lacunes qu'il souhaiterait combler.

Le but ?

Mettre en évidence la diversité d'approche de notre activité, savoir qui fait quoi, où, comment... Cela permettrait de mieux nous connaître, et favoriserait la création de liens, et les échanges. Ce serait beaucoup plus convivial qu'un simple annuaire.

Pour illustrer mon propos, je m'y mets tout de suite.

Yves Alamargot, enthousiaste moyen, (comme dit un éditeur anglais).

Je prépare actuellement un petit réseau 009 pour meu-

bler l'étagère d'un secrétaire, un truc tout simple pour que la construction ne dure pas trop longtemps.

Une ferme normande avec un pressoir cache un secteur tournant. Les wagonnets de pommes arrivent pleins depuis les vergers. Ils ressortent vides pour retourner sur les lieux de la cueillette en traversant un décor de bocage.

Il y a bien sûr un trafic annexe de bouteilles, pots de confitures, lait, etc...

Voici deux photos: le réseau à ses débuts, et une petite bouillotte (kit Backwood).

Je suis encore normand pour quelques mois. Je retourne dans l'Yonne, dans la région de Sens, pour de « grandes vacances ». Je devrais donc avoir plus de temps pour le modélisme, et pouvoir construire un réseau de jardin

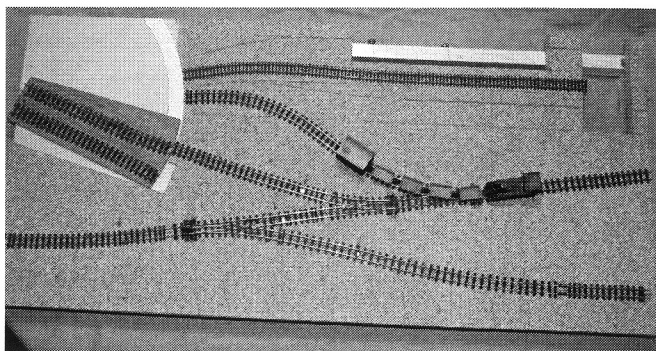
en 7/8 pour les beaux jours (la voie de 60 toujours, mais au 1/13, sur voie de 4,5 cm).

Y a-t-il des adeptes de la même religion dans le secteur ?

Si cette idée de rubrique vous plaît, à vous de jouer du clavier, de l'appareil photo, ou de la plume...

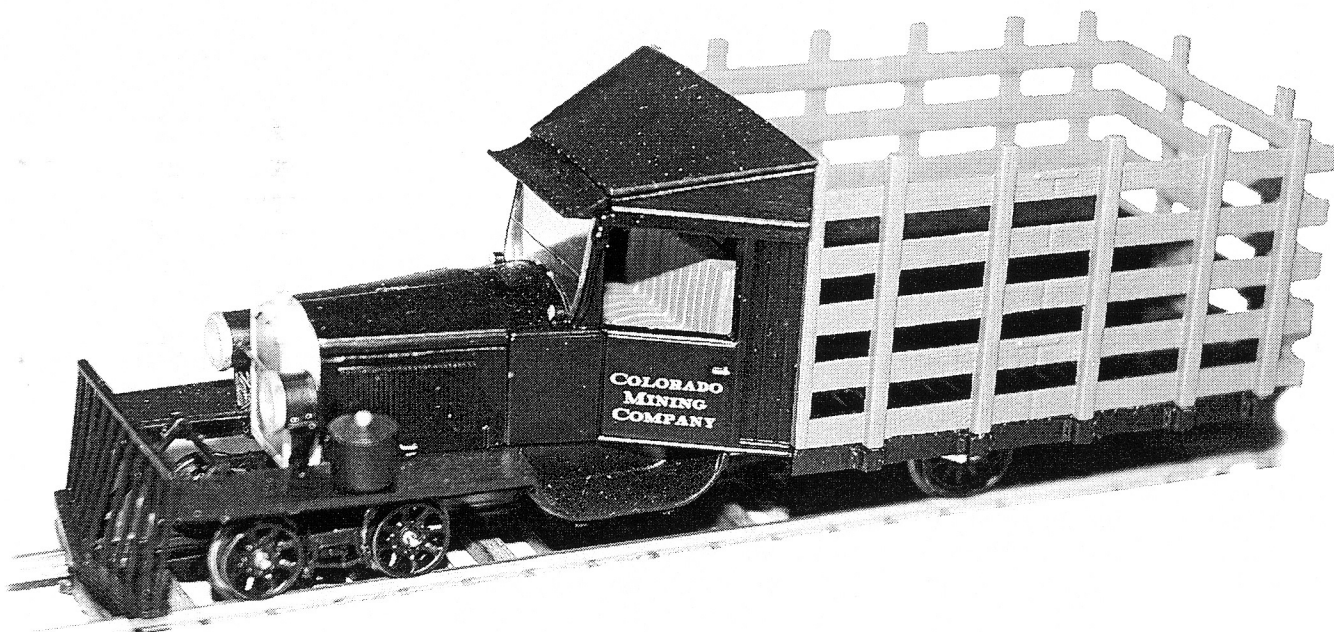
Yves Alamargot

micryv@aliceadsl.fr  
30 rue du Puits de Gy,  
89 100 Nailly



## LE MOTOR N°1 BACHMANN « EN VRAI »

*Texte et photos : Jean-Pierre Dumont*



Il y a environ deux ans, Bachmann a sorti, en On30 et en Fn3, un modèle d'engin sur rail très original.

Il s'agit du « Motor n°1 », construit en 1931 par le Rio Grande Southern pour le transport du courrier, sur la base d'une automobile Buick. Cet engin a connu une existence éphémère, puisqu'il a été retiré

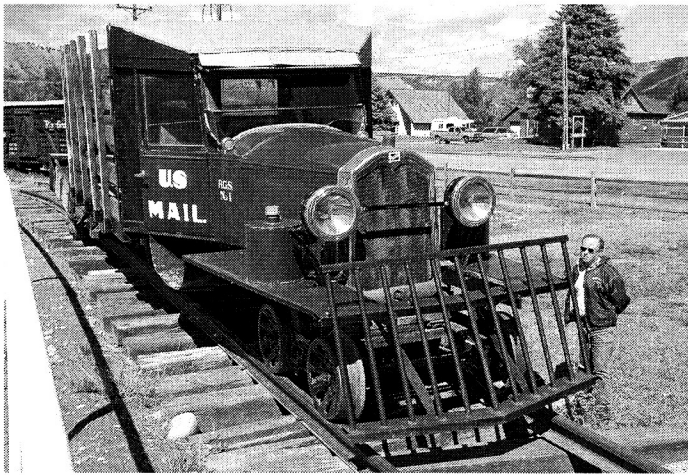
du service dès mai 1932. Mais il a servi de prototype aux fameuses « Galloping Geese ».

Pour les modèles Bachmann, je renvoie les lecteurs à l'article publié dans Voie Libre n°38, de septembre 2006.

En août 2006, j'ai eu la chance d'aller me promener au Colorado, avec un petit groupe

d'amis GEMME-istes. J'ai pu y photographier le « vrai-faux » Motor n°1. Vrai, parce que c'est un vrai engin sur rails, et qu'il a servi de prototype au modèle Bachmann. Faux parce que le vrai engin a disparu depuis longtemps et qu'il s'agit d'une réplique construite en 2000 à partir d'une carcasse de Buick.

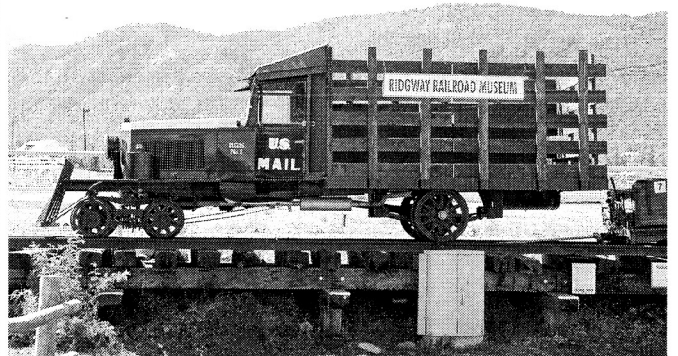
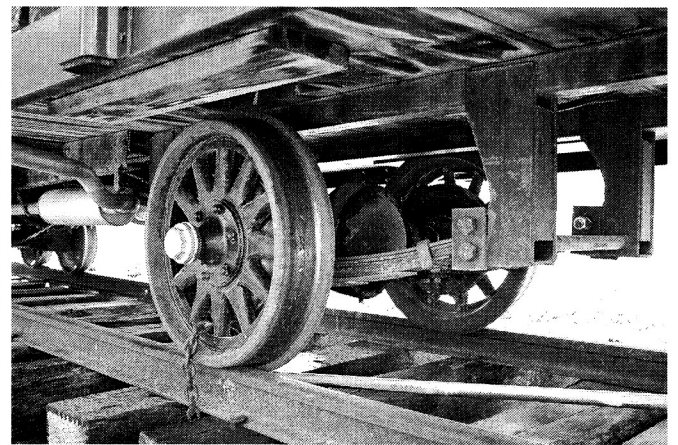
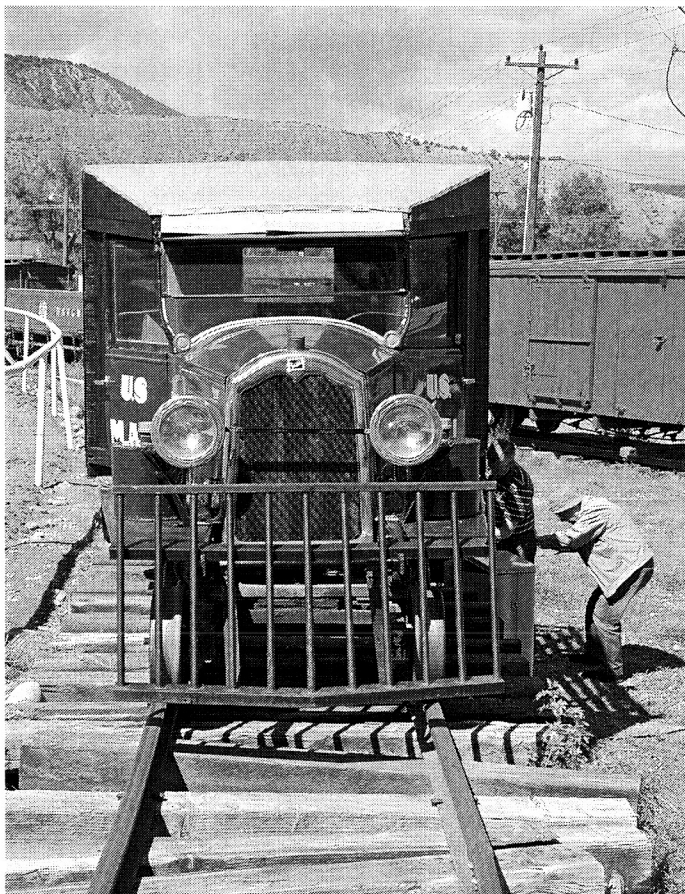
Cet engin est visible à Ridgway,



dans un musée en plein air, où il peut circuler sur une boucle de voie faisant le tour d'un stade.

L'engin est peint en vert foncé. Détail étonnant, il comporte, en bonne place sur le plateau arrière, le coffre qui, sur le modèle Bachmann, contient le décodeur DCC. Contiendrait-il un décodeur géant?

En voici quelques photos, sur lesquelles vous reconnaîtrez peut-être l'un ou l'autre GEMME-iste...



1, Boulevard Macdonald. — PARIS (XIX<sup>e</sup>)

TÉLÉPHONE  
412-82

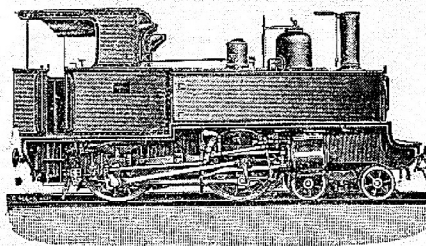
**WEIDKNECHT FRÈRES & C<sup>ie</sup>** ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE :  
WEIDKNECHT — PARIS

INGÉNIEURS-CONSTRUCTEURS

**LOCOMOTIVES-TENDER**  
de 3 à 40 tonnes pour toutes voies.

**SPECIALITÉ DE LOCOMOTIVES**  
pour Chemins de fer départementaux  
et Travaux publics.

**MOTEURS A VAPEUR, GAZ, ESSENCE**  
de tous systèmes.



**BROYEURS — CONCASSEURS**  
**GRANULATEURS — PULVÉRISATEURS**  
pour toutes matières dures ou tendres.

**Types spéciaux** pour la fabrication  
du sable de pierres, concasseurs pour ballast,  
broyeurs à plâtre et à chaux, etc.

**GÉNÉRATEURS MULTITUBULAIRES**  
**SURCHAUFFEURS**

**APPAREILS DE LEVAGE. — POMPES. — MÉCANIQUE GÉNÉRALE.**

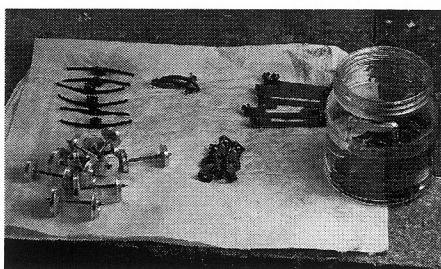
# LE BRUNISSAGE DES MÉTAUX

Texte et photos : Bernard Marchand

La peinture de pièces mécaniques soumises à des frottements (par exemple, tampons, chaînes, etc.) est rarement satisfaisante. Au bout d'un temps plus ou moins long (mais généralement plus court que long), la peinture disparaît et la couleur jaune du laiton reparait inexorablement, gâtant la belle livrée que vous aviez mis tant de temps à obtenir.

Pourtant une technique permet de remédier facilement à ces problèmes : le brunissage chimique des métaux.

Mais si, comme moi par le passé, vous vous étiez essayé à cette technique en mettant en oeuvre les méthodes décrites dans nombre de revues (à savoir application avec un pinceau ou un coton), vous les aurez rapidement écartées : dépôt irrégulier, parfois non adhérent et s'écaillant par plaque, bref un rendu totalement différent de celui des pièces commerciales que vous aurez pu voir.

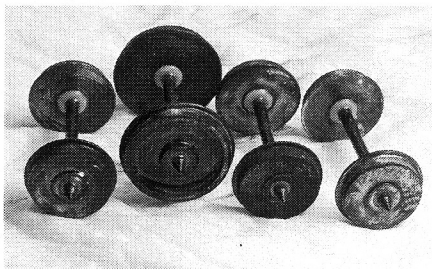


Vue générale du "chantier"

Pourtant, en choisissant une méthode adaptée, vous pourrez obtenir sans problème un aspect conforme à ce que vous espériez, que ce soit pour des pièces de fonderie ou décolletées, du laiton photodécoupé, mais également pour des pièces en acier.

Le nom le plus commun sous

lequel on trouve le produit chimique à utiliser pour brunir le laiton et d'une façon plus générale tous les métaux cuivreux) est Tourmaline, Il se trouve assez facilement chez les marchands d'article d'art, Chez Weber métaux à Paris, chez les armuriers (sous le nom de Brass Black) ou encore tout simplement chez certain magasins de modélisme tel le Train Magique. Il est souvent simplement appelé patine ou brunisseur de métaux.



Les roues après un premier passage en traitement

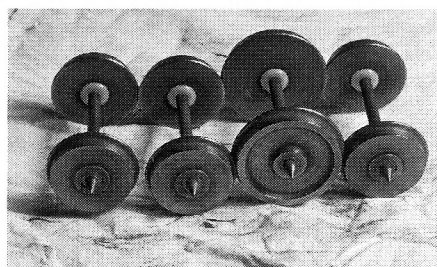
Si vous voulez absolument réussir votre traitement, je vous recommande de ne pas appliquer ce produit pur, mais plutôt de travailler au trempé avec une solution diluée. Les puristes feront la dilution avec de l'eau distillé, mais ça marche également tout simplement avec de l'eau du robinet. Le taux de dilution à utiliser est au moins de 1 à 10 ou 1 à 20. Le bain a alors une très légère teinte bleu ciel.

Avant traitement, il convient de dégraisser soigneusement les pièces. Ceci peut être effectué dans un bain de trichloréthylène, mais si vous n'arrivez plus à vous procurer ce produit, un bon lavage avec un détergent ou un passage dans un bain d'acétone marche également. Si les pièces sont oxydées un passage rapide dans un bain de

décapage (acide chlorydrique dilué ou décapant 909 de chez Parent) peut être le bienvenu.

Les pièces sont immergées dans le bain, tout en les agitant de temps en temps. Du fait de la dilution le processus est assez long et une dizaine de minutes peut être nécessaire avant qu'elles ne commencent à noircir (le processus peut être accéléré en chauffant légèrement le bain).

Sortez les pièces dès qu'elle commencent à changer de teinte et essuyez les soigneusement en les frottant avec un vieux chiffon. L'opération est assez salissante car une partie de l'oxyde formé non adhérent se dépose sur le chiffon. Le port de gants est chaudement recommandé, d'autant plus que ces bains de traitement sont toxiques (s'abstenir de fumer ou de manger en même temps et se laver les mains soigneusement après l'opération). Au besoin on peut compléter cette opération avec un brosse en nylon montée sur mini-perceuse.



Les mêmes roues après trois passages successifs dans le bain de traitement

On réitère l'opération en retrempeant les pièces puis en les refrottant. Souvent trois ou quatre trempage successifs sont nécessaires avant que les pièces prennent une couleur satisfaisante et uniforme.



A l'issu de ce traitement, vous constaterez que le dépôt obtenu est résistant et ne demande pas de quelconque fixation par un vernis.

Dans le cas de pièce en acier, le principe des opérations est identique. Le bain est alors

de l'hématite (le Super Blue proposé en armurerie ne semble plus distribué car interdit d'exportation depuis les Etats Unis).

Le brunissement des outillages est un moyen particulièrement efficace de

protection. Il suffit, après brunissage de huiler puis d'essuyer cet outillage pour qu'il ne rouille plus jamais ; je suppose que l'oxyde formé lors du brunissement adsorbe et fixe durablement la pellicule d'huile.

## COMMUNIQUÉ DE P. FASTELLI (LOCO DIFFUSION)

Modéliste et passionné de la "chose" ferroviaire depuis plus de 30 ans, collaborateur de la revue "MODELES FERROVIAIRES", suite au départ à la retraite de Monsieur Savoye, j'ai acheté l'entreprise, c'est à dire : la marque, les dessins, les films, les modèles maîtres, l'outillage, le mobilier, le stock.

Cet achat est effectif depuis le 1er octobre 2007 ; je suis inscrit à la chambre des métiers d'Alès en qualité d'artisan, et gérant de la SARL Loco Diffusion inscrite au registre du commerce d'Alès qui exploite le fond commercial depuis cette date.

locaux neufs et aux nouvelles normes, d'une surface de 280 m<sup>2</sup> :

Quartier de "la Madeleine"  
30140 TORNAC.  
Tél. et fax : 04 66 78 84 79

Mail :  
fastelli.locodiffusion@orange.fr

Pour la continuité, la gamme de modèles actuellement produite par Monsieur Savoye est intégralement reconduite à l'identique pour l'instant.

En plus des nouveautés qui seront annoncées à parution dans la

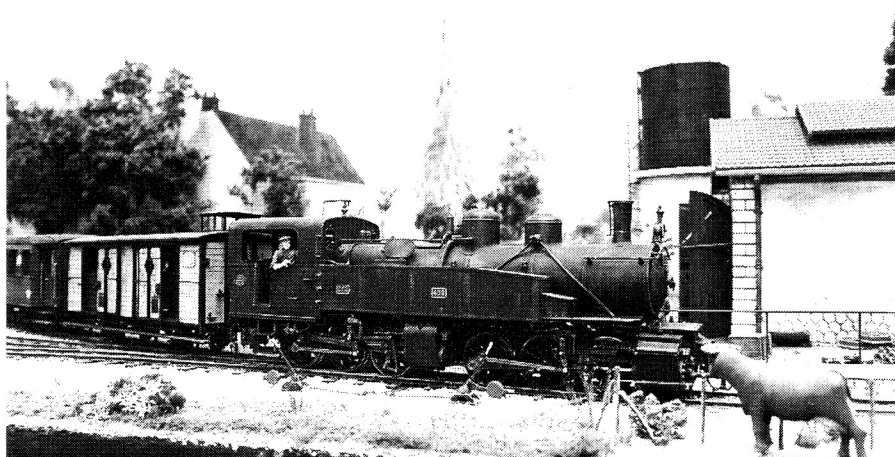
premiers modèles à être modifiés : la 140 A/J et les voitures d'express du PLM à 3 essieux.

Il est fort probable que dans un avenir proche un modèle de locomotive en HOm soit produit, d'autres modèles par la suite, voire en O si la demande est suffisante. Une machine entièrement nouvelle ainsi que des voitures à voyageurs seront produites en 2008.

### **NdlR :**

*LocoDiffusion a été fondée par L. Richard, il y a plus de 30 ans. C'est à lui que nous devons, entre autres, nos premiers modèles en kit à l'échelle Om. Son successeur à la direction de l'entreprise, C. Savoye a continué dans la même voie en conservant à LocoDiffusion l'esprit que lui avait donné son créateur. Aujourd'hui, C. Savoye a décidé de se retirer et de confier la destinée de Locodiffusion à un modéliste connu et expérimenté, P. Fastelli.*

*Le bureau du GEMME, au nom des membres de l'association souhaite une longue et heureuse retraite à C. Savoye et adresse ses vœux de réussite au nouveau gérant de la société. Bonne chance Monsieur Fastelli.*



*Mallet 409 et fourgon CFD - Modèles Locodiffusion, montés par B. Marchand*

Cela se passe dans le changement et dans la continuité : déménagement de l'outil de travail dans le Gard, dans des

presse spécialisée, la gamme actuelle va être refondue au fur et à mesure et plus ou moins profondément selon les modèles :

## LE GEMME ÉTAIT PRÉSENT...

*Vous participez à une expo, vous visitez une expo où sont présentées des choses qui vous ont attiré l'oeil : Faites un compte-rendu rapide. Faites nous parvenir des photos. Cela peut en intéresser d'autres...*

### "7 1/4 GAUGE SOCIETY"

Photos : Vincent Le Bihan

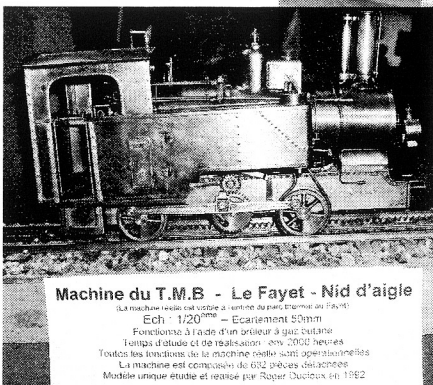
*Vincent Le Bihan nous fait parvenir deux photos de locomotives voie étroite en voie de 7 1/4 prises lors de l'AG de la 7 1/4 Gauge Society, au Petit Train à Vapeur de Forest près de Bruxelles.*



### A VIUZ EN SALLAZ

Photos : Christophe Fortier

*Bertrand Raby et Christophe Fortier présentaient leur module Om de "La Vignette" à l'exposition organisée par Les Amis du Petit Train ANNEMASSE-SIXT, les 13 et 14 octobre à Viuz en Sallaz*



# LA BIBLIOTHÈQUE IDÉALE

## À LIRE ET À RELIRE

UN TICKET POUR LE TACOT

1983 - Gérard Louis

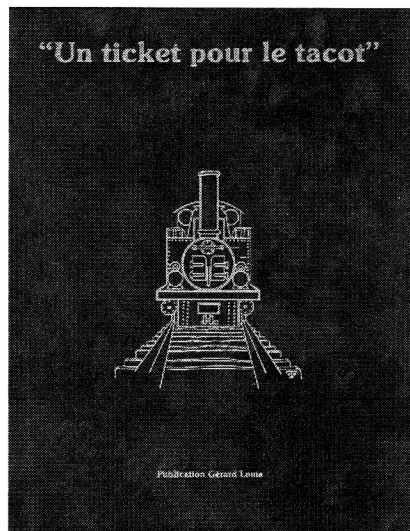
Publication Gérard Louis

158 pages avec des photos d'époque et actuelles

Couverture dure, format 21,5 x 26 cm

Photos NB

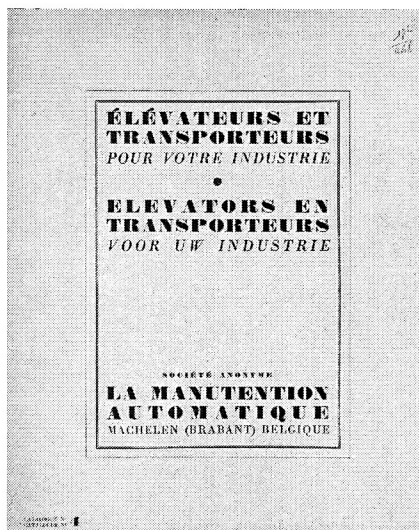
Ouvrage non disponible actuellement sur le net. Prix indicatif 28,55 € hors port



Texte et scans : Philippe Nicot

### Table des Matières

- par Bernard CUNIN :	
<i>les ouvrages de Remplacement à Grandeur</i>	
<i>Généraliser et Restaurer</i>	
<i>et Restaurer au Houtwae</i>	
<i>Historique</i>	17
- par Jean-Pierre et Marie THOUVENOT :	
<i>"De mémoire de tacot"</i>	
<i>Texte et dessins</i>	77
- par Suzanne RATAIRE :	
<i>La contre-poussee par les crans de angware</i>	101
- Documents divers	145
- Remerciements et sources des illustrations	158



ELEVATEURS ET TRANSPORTEURS POUR VOTRE INDUSTRIE

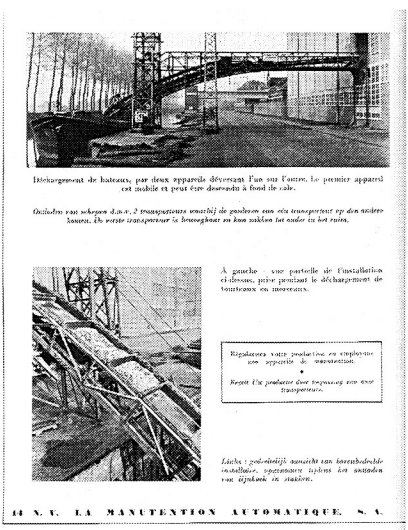
1930 - La Manutention Automatique S.A. (Brabant)

40 pages avec des photos d'époque

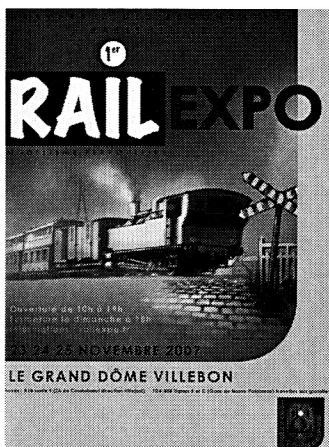
Couverture souple, format 22 x 28 cm

Photos NB

Ouvrage non disponible actuellement sur le net. Prix indicatif 18,00 € hors port



## RAILEXPO

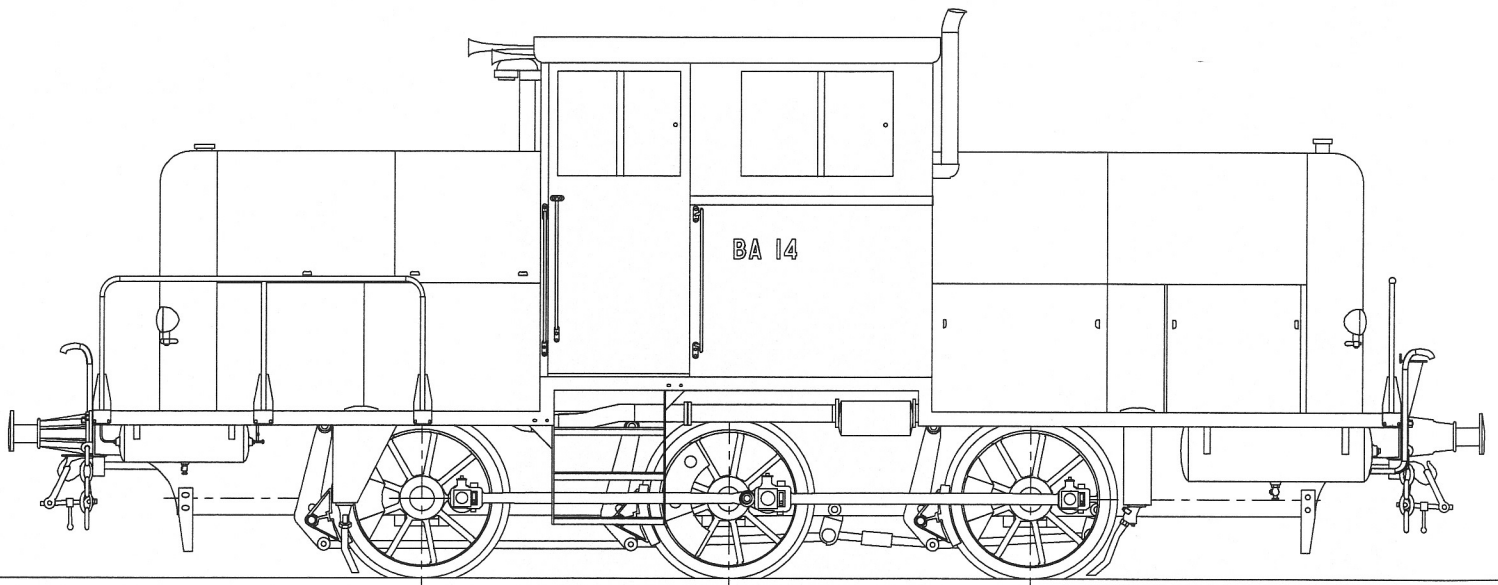


Le GEMME sera présent au salon RailExpo 2007, organisé par Traverses Des Secondaires (TDS), qui se tiendra les 23, 24 et 25 novembre 2007 au Grand Dôme de Villebon.

Vous êtes tous attendus sur notre stand.

Cependant, pour alléger les tâches incombant aux membres du CA, nous souhaiterions que des membres puissent également nous aider à assurer une présence réelle pendant toute la durée de l'exposition. Pour des membres de province, donner une à deux heures de son temps, ça peut-être aussi le moyen de rencontrer des membres de leur région qu'ils ne connaîtraient pas.

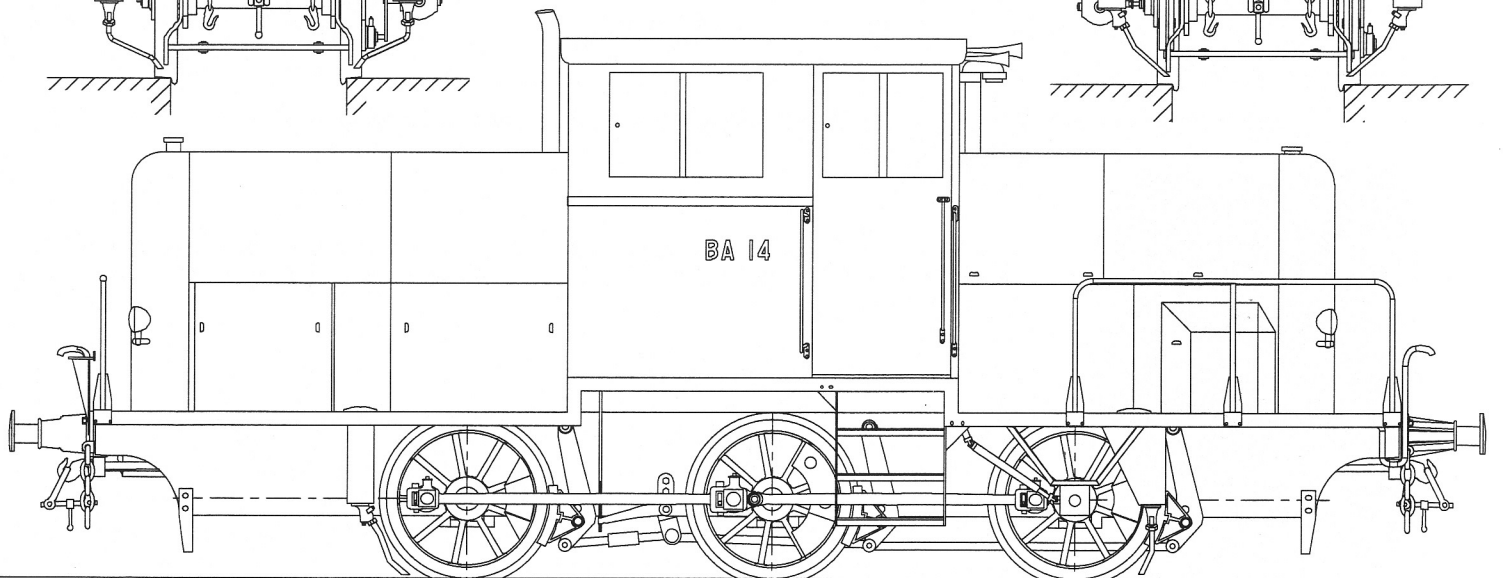
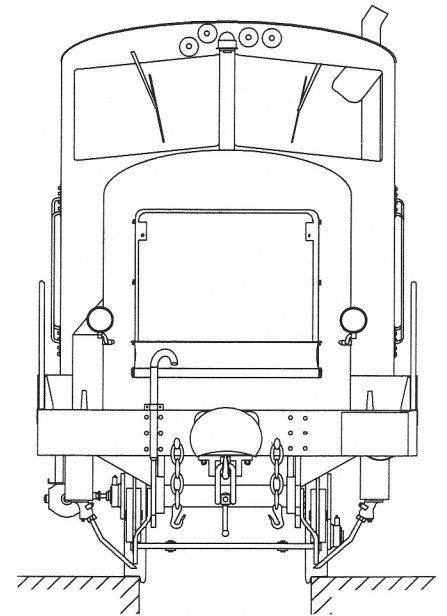
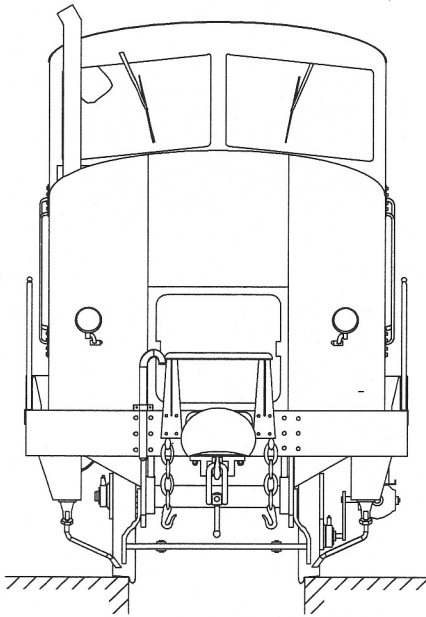
Entrée : 7 euros



## LOCOTRACTEUR BA 14

Ech : 1/43,5

Dessiné par B. MARCHAND  
sur la base de relevés



0 50 100 Ech : 1/43,5 150 mm