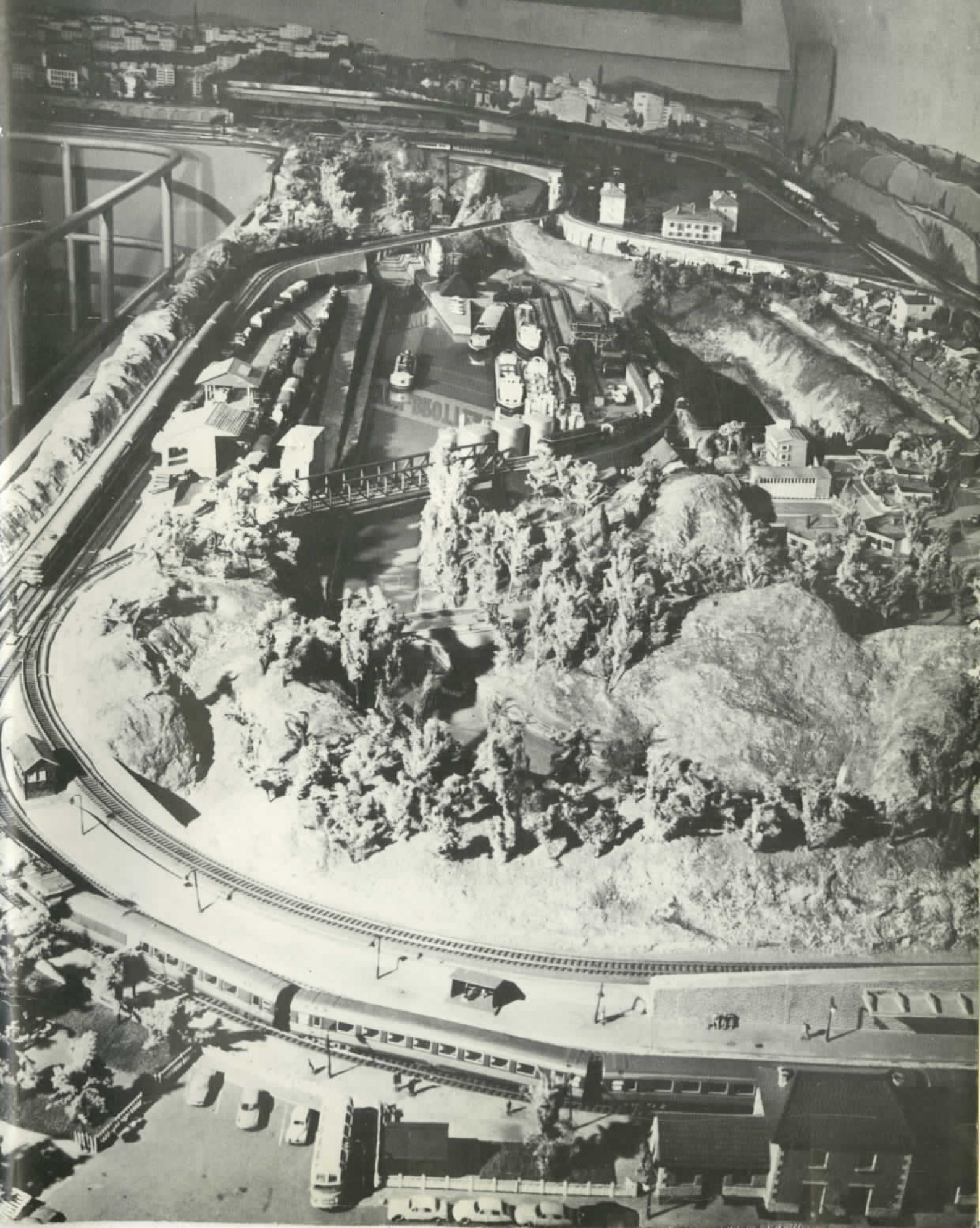
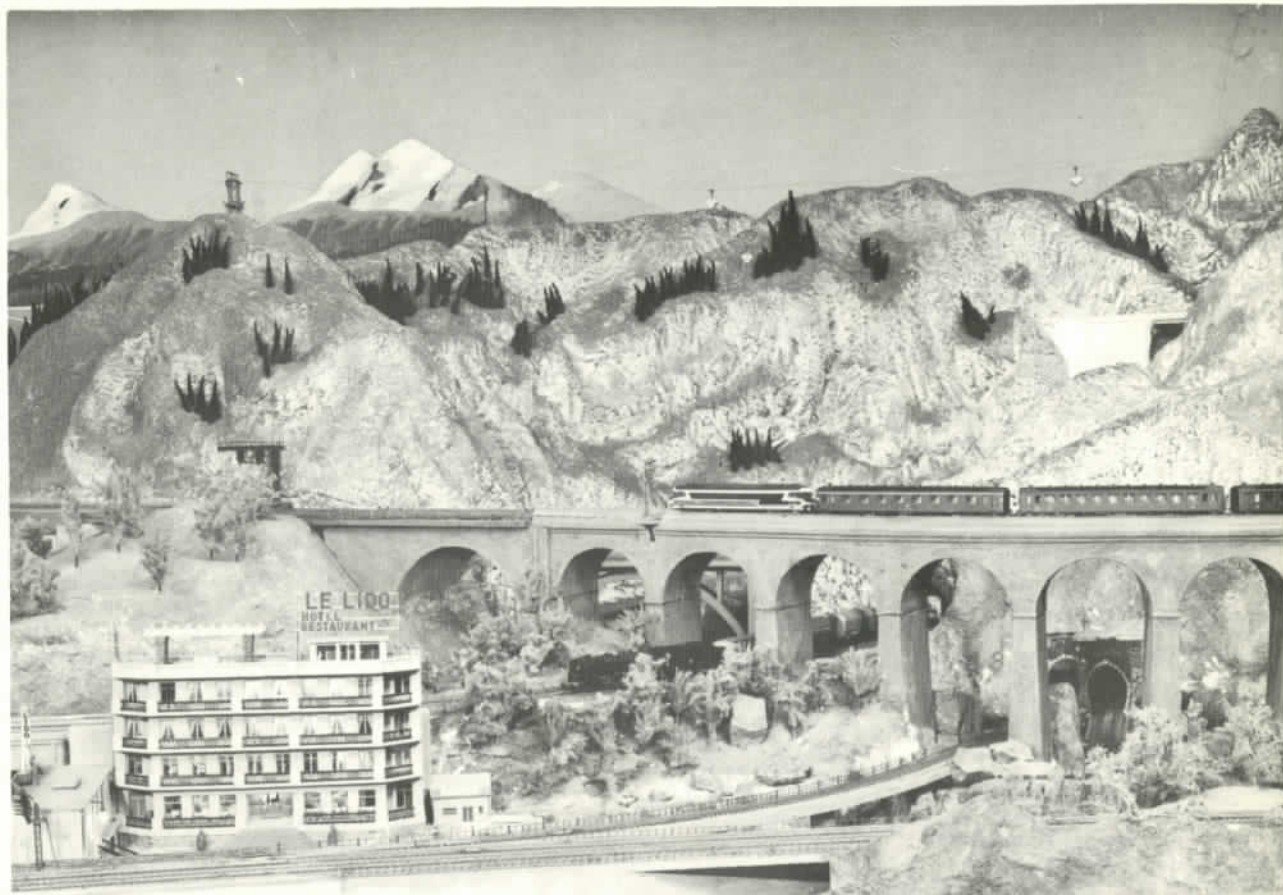
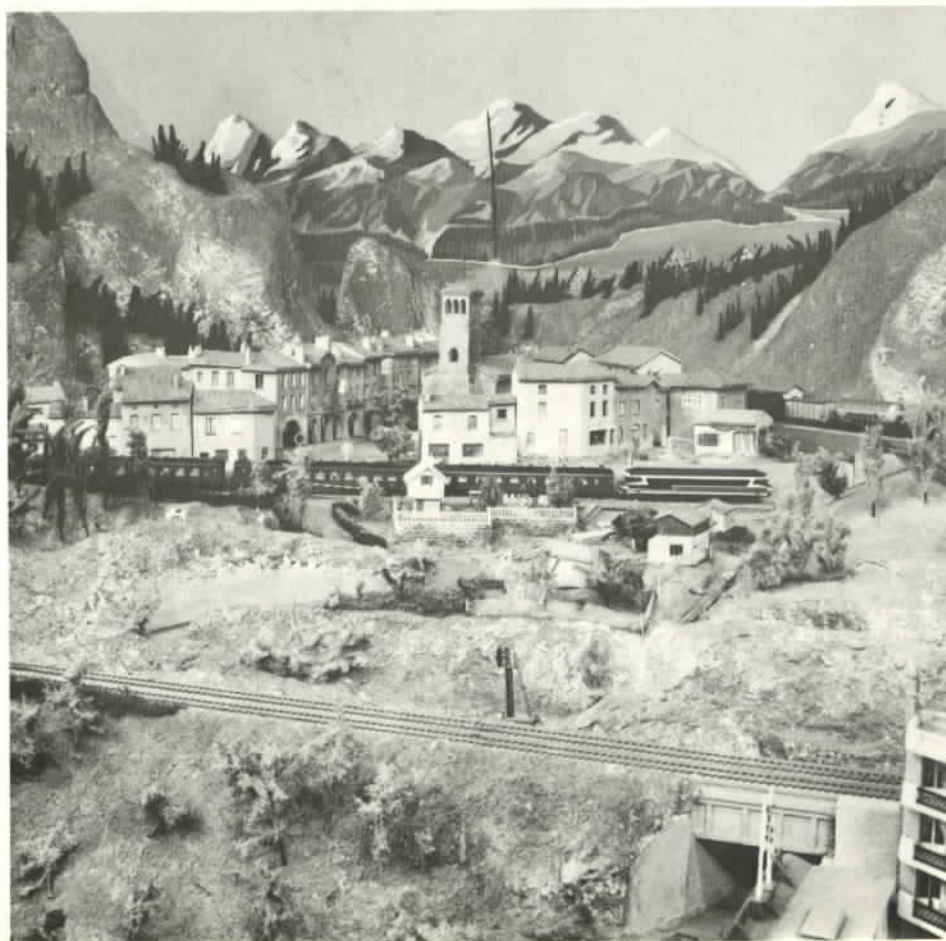


LYON-BROTTEAUX POSTE IV





cliché loco-revue



Cliché loco-revue.

AMFL

13 bis, place
Jules-Ferry
69006 LYON
(Gare des Brotteaux)

Secrétariat
B. FROTTÉ
220, Grande-Rue
de la Guillotière
69007 LYON
Tél. 72 70 66

QUELQUES LIGNES D'HISTOIRE SUR LE TRAIN MINIATURE....

La France, Patrie de quelques génies comme VAUCANSON, DECAMPS, a été celle des chercheurs, inventeurs et, disons-le : Modélistes. Dans ce domaine, et dès le début de l'ère ferroviaire, combien nombreux sont ceux qui ont cherché à reproduire en petit ce qui existait en réalité.

Dans le monde du jouet, le train miniature a fait son apparition vers la fin du siècle dernier, enthousiasmant déjà de nombreuses personnes.

L'artisanat du jouet a débuté vers 1860. La majeure partie de cette production se faisant à NUREMBERG par Ernest PLANK, les Frères BING, puis quelques années après DISTLER, DOLL, KRAUS et RADIGUET pour la France. Les catalogues n'existant pas encore, nos connaissances s'arrêtent à de rares pièces, conservées très amoureusement par leurs propriétaires. Ces jouets, sans moteur, étaient trainés par les enfants. Par contre, dès 1895, on commence à voir dans le haut de la gamme des catalogues BING-CARETTE MARKLIN, de très beaux modèles, fonctionnant réellement à vapeur. Ces modèles élaborés, pour l'époque, reproduisaient des locomotives, type ROCKET ou CRAMPTON.

Vers 1900, la création de marques commerciales et de modèles devenant de plus en plus importante, la famille des modélistes recevait de nombreux adeptes.

L'intérêt porté à ce jouet par leurs admirateurs suscitait parfois de vraies passions qui, dans l'ensemble, s'exerçaient dans la plus grande individualité et presque dans le secret.

NAISSANCE D'UNE ASSOCIATION....

Malgré tout, en 1949, un petit groupe d'amis du chemin de fer miniature, constructeurs de locomotives pour la plupart, organisaient des rencontres amicales en vue de créer, dans le futur, une association susceptible de regrouper tous ceux qui, de près ou de loin, professionnels ou amateurs, s'intéressaient au chemin de fer.

Ces réunions gardaient un caractère d'échange où chacun discutait d'idées ou astuces de construction, en vue d'élaborer leurs modèles avec la plus grande vraisemblance.

C'est alors qu'en 1950, "L'ASSOCIATION DES MODELISTES FERROVIAIRES DU LYONNAIS - A M F L " fut créée et groupait déjà une vingtaine de membres.

Ne possédant pas de local pour recevoir ces derniers, le caractère sympathique des précédentes réunions était conservé, et celles-ci se déroulaient comme par le passé, tantôt chez l'un, tantôt chez l'autre, avec un but nouveau toutefois, celui de réaliser une maquette susceptible d'être présentée au public. Tout le monde se mit au travail pour étudier l'organisation et le fonctionnement de son aînée : la S.N.C.F.

Dépôts, gares, postes d'aiguillage furent visités afin de s'imprégner au mieux de la réalité.

"Pour aimer les petits, ne faut-il pas apprécier les grands ?"

Après cette initiation, le travail commença et il fallut plus d'un an pour construire cette maquette d'une vingtaine de mètres carrés. Le trois rails classique n'était pas retenu, la solution du rail latéral l'emportait. Le deux rails actuel ne pouvait être envisagé, son application étant loin d'être aussi connue qu'elle ne l'est de nos jours.

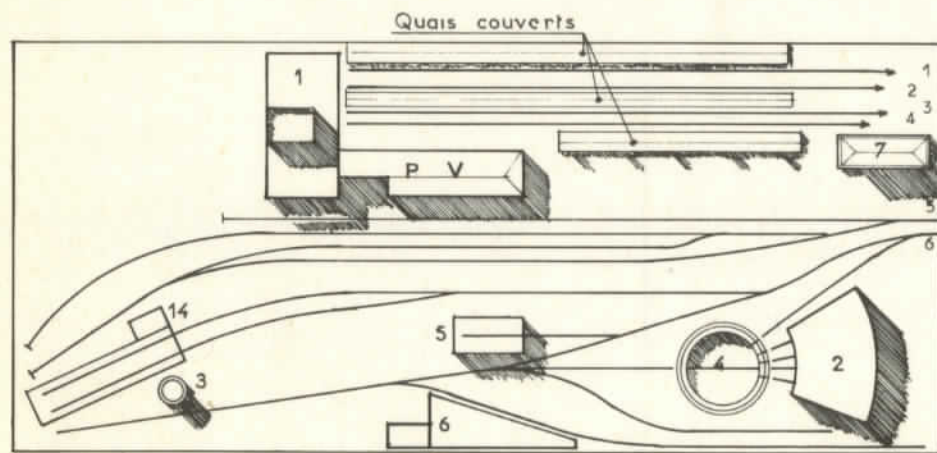
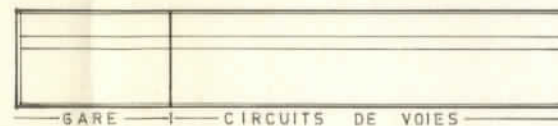
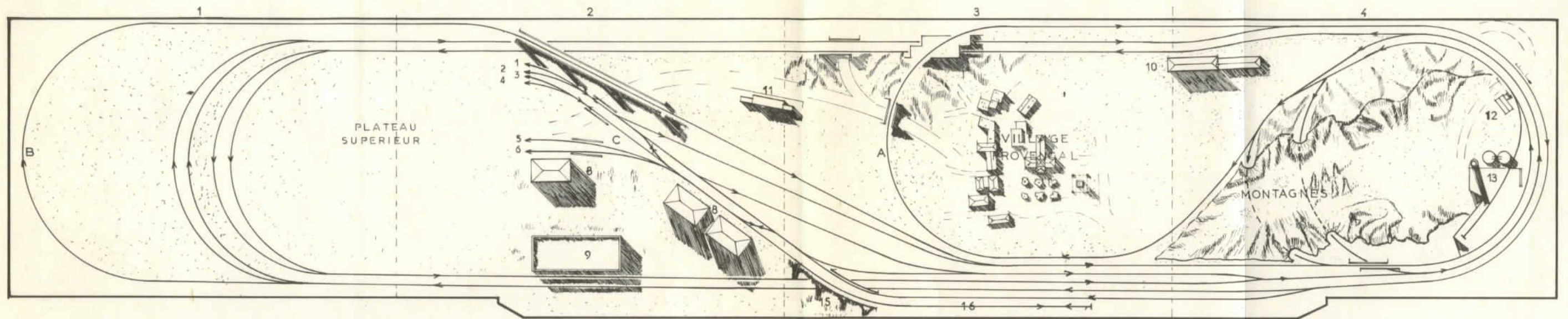
Cet ensemble se composait de 4 tables de 2,50 m par 1,50 m, s'assemblant entre elles et supportées par une ossature principale en tube métallique. Cette conception permettait une grande mobilité, un montage et démontage rapides.

Au début de ce travail, un seul de ces panneaux a été mis en route et équipé pour former un petit réseau à 2 voies, plus une boucle permettant ainsi une première présentation dans une agence de voyages de la ville.

Après un long et dur labeur, la maquette, dans sa totalité, fut présentée au public au cours d'une exposition qui eut lieu à l'Ancienne Chapelle du Lycée Ampère, la première quinzaine d'Avril 1951.

Les visiteurs pouvaient admirer de très belles locomotives, évoluant dans un décor réaliste, un village provençal s'encadrant à merveille entre talus, routes, montagnes, un vrai petit chef-d'oeuvre. Rien ne manquait, petite gare de passage, mairie, église, école, fontaine, monument. Un romantique tramway desservait la rue principale du village. Une gare terminus à faire rêver, une superbe rotonde et sa plaque tournante ornaient le plateau supérieur, sans oublier au fil des voies, le château d'eau, le viaduc métallique, les ponts, le saut de mouton.

La qualité et le nombre des modèles présentés assurèrent une très grande réussite. Monsieur VIROT, entre autres, présentait une très belle collection de tramways, parmi les 500 pièces exposées.



DETAILS PLATEAU SUPERIEUR

LEGENDE

- | | |
|-------------------------------|------------------------------|
| A.B BOUCLES DE RETOURNEMENTS | C BRETelles DE RACCORDEMENTS |
| 1 GARE TERMINUS | 9 POSTE DE TRANSFORMATION |
| 2 ROTONDE | 10 GARE DE PASSAGE |
| 3 CHATEAU D'EAU | 11 STATION SERVICE |
| 4 PLAQUE TOURNANTE | 12 PASSAGE A NIVEAU |
| 5 ATELIER REPARATIONS | 13 USINE |
| 6 QUAI DE DECHARGEMENT | 14 DEPOT TRACTION ELECTRIQUE |
| 7 POSTE DAIGUILLAGE | 15 SAUT DE MOUTON |
| 8 CITEES HABITATIONS S.N.C.F. | 16 TIRIOIR |

A.M.F.L. LYON
GARE DES BROTTAUX

1^{ère} MAQUETTE 1951-1955

TABLE DE ROULEMENT: ECARTEMENT: HO
PRINCIPE: rail lateral 16,5 mm

L'inauguration eut lieu en présence de Messieurs :

- MASSENET, Préfet de Région,
- Le Général NOIRET, Gouverneur de la Place de LYON,
- ALLIX, Recteur d'Académie,
- BASSET, Adjoint au Maire de LYON.

Et, par ailleurs, la S.N.C.F. était représentée par Messieurs :

- MERMIER et DELACARTE, Parrains de l' A M F L
- ROMESTANT, Inspecteur du Service Commercial,
- DUPRILOT, Chef de Gare de LYON-Perrache.

Encouragés et récompensés de ces efforts, les contacts se multiplièrent avec la S.N.C.F. afin d'obtenir un local à la Gare des BROTTAUX. Celui-ci fut mis à la disposition de l' A M F L au début 1952.

Il est donc particulièrement agréable de saisir l'occasion d'exprimer, sur cette plaquette destinée à tous, la reconnaissance due à la S.N.C.F. et à ses complaisants Ingénieurs, pour toute l'aide qu'ils n'ont cessé d'apporter à l'Association.

Fort de cette expérience heureuse, une seconde exposition était organisée en Avril 1952, sous un abri de toile de 70 mètres carrés, place Morand.

Pour la petite histoire, il est bon de rappeler que l'Association remit le produit des entrées aux oeuvres sociales de la Ville de LYON et du PROGRES.

Dame Maquette regagna son siège après avoir été très admirée et discutée.

L'inauguration officielle de son local, le 14 Décembre 1952, fut bien vite arrivée, et l'on pouvait remarquer, au cours de cette cérémonie, Messieurs :

- JAY, Chef du 4ème Arrondissement Exploitation,
- GIRAUD, Inspecteur du Service Commercial,
- MERY, Inspecteur Divisionnaire
- CLEMCIN, Chef du 4ème Arrondissement V.B.

En Mai 1953, LYON devint le siège d'une FEDERATION, (FEDERATION FRANCAISE DE MODELISME FERROVIAIRE - F.F.M.F.) groupant la majeure partie des associations de modélisme et se faisant l'interprète de la France à l'étranger, créée dans le but de représenter et défendre les intérêts des Associations Françaises à l'étranger.

En illustration et s'inscrivant dans le cadre d'activités internationales, une exposition en Suisse fut une première, le 2 Octobre 1953, au Salon du Jouet, à GENEVE.

Celle-ci, réservée au monde du jouet en miniature, confirma une nouvelle fois le succès obtenu jusqu'alors par la maquette. Précisons que, par sa taille et son aspect divertissant n'ôtant rien à sa technicité, elle était l'attraction numéro un du Salon.

De retour une nouvelle fois dans sa gare, elle avait accompli sa dernière sortie, au regret de ses réalisateurs, mais néanmoins, elle fit encore l'admiration des Lyonnais durant 2 ans.

CREATION DE LA MAQUETTE....

Les circonstances aidant, et grâce à l'efficace intervention de Monsieur POULET, Ingénieur Principal, Chef du 4ème Arrondissement S.N.C.F., l'adjonction de deux nouvelles travées (état actuel) a pu être réalisée, soit 320 m² environ, et par l'évolution rapide de la technicité en matière de modélisme, la construction de la maquette telle qu'elle peut être vue aujourd'hui, fut entreprise fin 1955, début 1956.

L'application du système deux rails permit la réalisation d'un projet de 90 m² dans un cadre réaliste.

1 - LA MONTAGNE

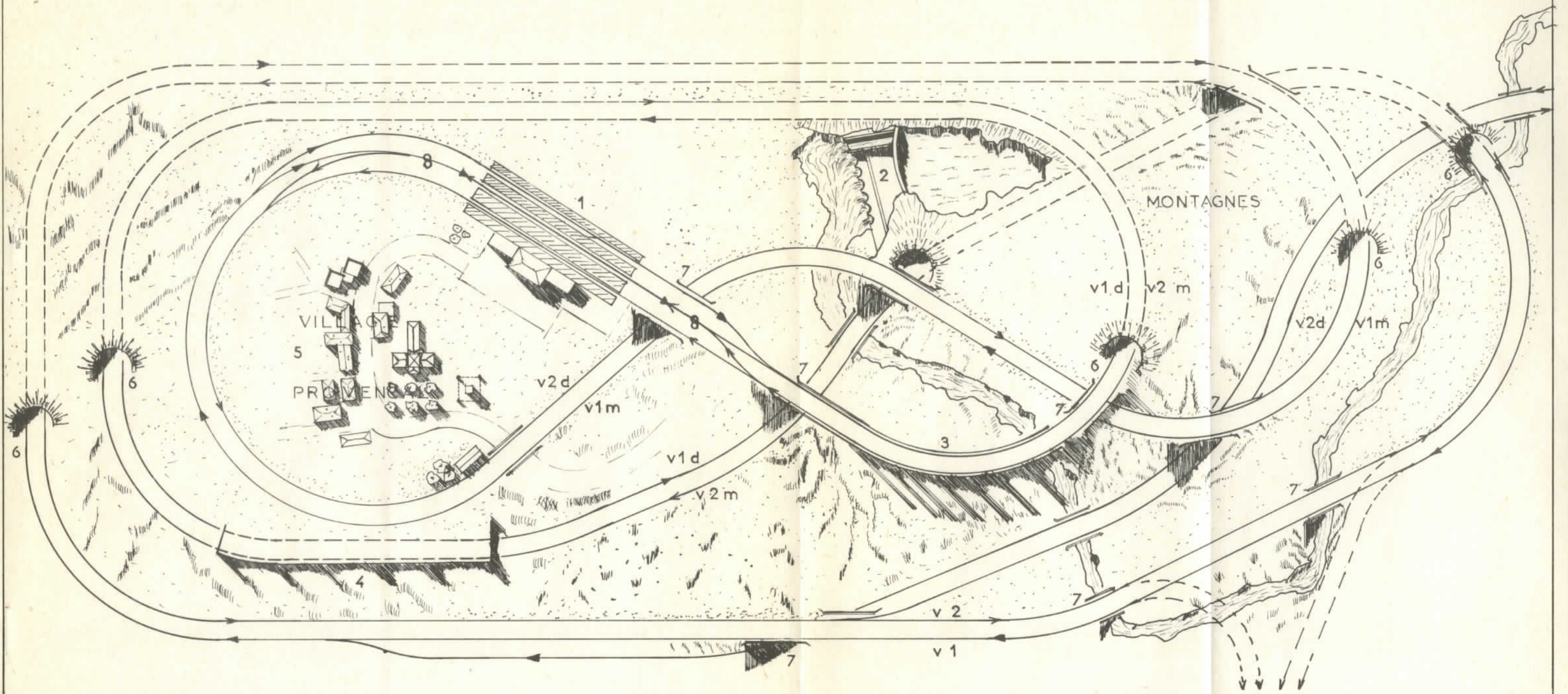
La première partie mise en oeuvre fut la montagne.

Une télécabine offre aux skieurs la possibilité d'accéder aux sommets enneigés. De la station, on découvre un panorama admirable. Un barrage et son déversoir formant retenue artificielle, alimentent par conduites forcées une centrale hydro-électrique, point de départ d'un torrent qui bondit au gré des versants, traversant forêts et pâtures.

Plus loin, à la sortie d'un tunnel, la voie franchit une vallée par l'intermédiaire d'un viaduc, ouvrage très remarqué par ses dimensions et la finesse de ses détails.

Une petite gare de passage vous accueille et incite à séjourner au village provençal.

Rien ne manque : mairie, école, la rue principale et ses magasins, l'église, la place et son monument aux morts ; plus bas, au bord de la rivière, un bel



LEGENDE

v1d VOIE N1 DESCENDANTE
 v2d VOIE N2 DESCENDANTE

1 GARE DE PASSAGE MONTAGNE
 2 BARRAGE
 3 VIADUC
 4 GALERIE PROTECTION DES VOIES

v1m VOIE N1 MONTANTE
 v2m VOIE N2 MONTANTE

5 VILLAGE STYLE PROVENÇAL
 6 ENTREE - SORTIE TUNNEL
 7 PONTS OU ENJAMBEURS
 8 VOIE BANALISEE

A.M.F.L. LYON

GARE DES BROTTAUX

1^{re} PARTIE "MONTAGNE" DU RESEAU ACTUEL

1956 — 1957

TABLE DE ROULEMENT: ECARTEMENT. HO = 16,5 m/m
 PRINCIPE : 2 rails

hôtel et sa piscine réservent le meilleur accueil aux touristes qui, à en croire l'affluence, ont l'air d'apprécier leur séjour. Pour s'y rendre, la départementale franchit la voie ferrée, bien gardée par un passage à niveau automatique, fonctionnant par cellule photo-électrique.

2 - LA GARE

Ce bâtiment est la conjugaison d'idées inspirées et réalisées à partir de grandes gares françaises. Celui-ci enjambe :

- 14 voies, dont :

9 dites "Grandes Lignes"

5 dites "Terminus" ou "Départ Banlieue".

L'accès s'effectue au niveau supérieur par l'esplanade. A partir du hall on peut se diriger, soit vers les services commerciaux et administratifs, soit vers une longue galerie reliant le niveau inférieur des quais par l'intermédiaire d'escaliers couverts. En arrière-plan se dessine la ville avec ses rues commerçantes, ses grands immeubles au pied desquels circulent nos bons et regrettés "trams lyonnais", et, en son centre, la reproduction de la place Bellecour, avec la statue de Louis XIV.

3 - LA PLAINE

Enfin, dans la troisième partie, les voies traversent une région peu accidentée : un village dans la joie où de jeunes mariés se prêtent au jeu du photographe, une gare de passage richement fleurie où quelques voyageurs attendent sur le quai l'arrivée du prochain omnibus, leur assurant la correspondance avec l'express de la gare principale.

Au milieu de tout ce décor, un canal dans le genre de celui du Midi, ou peut-être dans le style de celui qui relie le Rhône au Rhin. Des péniches circulent, emportant leur chargement en direction d'un port fluvial. Le canal décrit une large boucle qui, développée, mesure environ 25 mètres ; il a été réalisé en zinc pour une meilleure étanchéité et pour permettre le passage d'un flux magnétique. En son axe, et à 2 centimètres environ au-dessous, un rail profilé épouse le tracé exact. Il sert de guide et de support à de petits chariots (2 par péniche) sur lesquels sont fixés un aimant "Nord" et un aimant "Sud". Sur le fond de chaque péniche sont collés, en proue et poupe, deux aimants de pôles inverses, et dont l'écartement correspond à celui des chariots. Ces derniers sont clipsés sur une chaîne de vélo circulant à l'intérieur du profilé et dans un plan horizontal ; le tout est entraîné par un moteur électrique dont la démultiplication donne une échelle de réalisme.

C'est donc le flux des aimants, et non toute autre propulsion (moteur, courant d'eau), qui en assure le parfait fonctionnement, sans jamais la moindre panne...

Il fallait y penser !....

Ce canal dessert un port pétrolier où plusieurs péniches attendent leur chargement. Des convois importants, formés de wagons citernes, viennent auprès des unités de stockage pour charger ou décharger leur contenu.

S'éloignant des bruits du port, le calme de la campagne contraste. D'immenses peupliers bordent le canal et, de leur hauteur, ombragent une ferme et ses champs. En regardant de près, vous avez le plaisir de découvrir une multitude de détails, d'attitudes, donnant l'apparence d'une activité : la fermière jetant les grains aux poules, l'homme sur son tracteur, la basse-cour...

Enfin, en quelques mots : "Une maquette digne d'admiration".

Un détail extérieur : la rambarde sur laquelle vous êtes susceptible de vous appuyer a été construite à partir des tubes de chaudière d'une 141 E, décédée au dépôt de Vénissieux.

La description du réseau et de ses décors étant terminée, nous allons vous présenter les caractéristiques techniques.

La surface du local mis à la disposition de l'Association est de 320 m², la maquette, pour sa part, représente 90 m² dont la répartition a été décrite ci-avant.

L'ensemble des 2 voies principales et de leurs raccordements représente, en développé : 600 mètres.

Comme tout le reste, pour rester fidèle à la tradition modéliste, les voies ont été construites avec le maximum de réalisme. Le profilé H0 est posé sur un "travelage", lui-même collé sur un contreplaqué de 4 mm ; il ne faut pas moins de 500 clous au mètre pour fixer les rails sur les traverses. De même, les aiguillages et leurs moteurs ont fait l'objet d'un soin particulier. Il en existe 60 en fonctionnement et 15 en attente de raccordement.

La puissance électrique d'entrée est de 5 Kw.

10 transformateurs sont nécessaires à l'alimentation des divers circuits :

- 1 - Voie montante V1
- 2 - Voie descente V1
- 3 - Voie montante V2
- 4 - Voie descente V2
- 5 - Gare V1
- 6 - Gare V2
- 7 - Gare V3 - 4 - 5 - 6 - A. B. C. D. E. F.
- 8 - Plaine V1
- 9 - Plaine V2
- 10 - Eclairages divers (décors - gares).

La tension appliquée (courant continu) est réglable selon le profil de la voie et la nature des convois, elle se situe entre 10 et 14 volts c. c.

Cette dernière valeur peut paraître un peu élevée, mais il faut tenir compte des chutes de tension dans les câbles d'alimentation et dans les voies.

La sécurité des trains circulant sur chaque voie est assurée par des panneaux lumineux, type bloc système B.A.L. (bloc automatique lumineux), réduction du principe S.N.C.F.

L'ensemble de la maquette est divisé en 22 cantons. Les circulations sur ces cantons excitent des relais qui coupent ou rétablissent l'alimentation des voies, en fonction de la position des convois. L'armoire technique ne contient pas moins de 180 relais.

Ces dispositifs permettent une succession de 6 trains sur chaque voie, sans risque de télescopage.

Il est demandé très souvent :

"Quelle est la composition du parc traction ?"

L'Association dispose d'un matériel moderne et s'attache, dans les limites du matériel commercialisé, à utiliser une reproduction des grandes rames circulant sur le réseau S.N.C.F.

C'est ainsi que vous pouvez admirer les rames, grand confort, 200 km/h comme le Capitole, l'Aquitaine, tractées par les puissantes CC 6 500, des ensembles 160 km/h, et pour la nostalgie des vaperistes, de fières et rutilantes locomotives d'après-guerre tirent des convois de toutes natures.

1 - Locomotives vapeur, françaises ou étrangères	20
2 - Locomotives électriques	35
3 - Diesel	12
4 - Automotrices	4
5 - Autorails	10
6 - Locotracteurs	4
A - Voitures voyageurs	180
B - Wagons marchandises	250

Pour ce qui est du décor, l'ensemble montagnes a été réalisé à partir d'un grillage maille 20 x 20 formé sur place et selon la topographie des lieux, sur lequel une couche de papier et une couche de staff ont été appliquées,

Le tout étant retouché avant la prise définitive du plâtre. Les couleurs ont été appliquées avec la plus grande vraisemblance, soit au pinceau, soit à la bombe. Il en est de même pour les flocages.

La ville située derrière la gare principale a reçu une peinture phosphorescente, ce qui permet, dans l'obscurité et avec l'aide de lampes fluorescentes U.V., d'obtenir une impression d'éclairage de l'intérieur des bâtiments (procédé connu sous le nom de "lumière noire").

Echelles et Ecartements

Les échelles et écartements des modèles ferroviaires (ainsi que de nombreuses dispositions et cotes fonctionnelles), font l'objet d'une normalisation indispensable pour qu'il puisse s'établir des échanges entre modélistes.

Les Normes Européennes de Modélisme (appelées N.E.M.) sont élaborées par une Fédération Européenne appelée M.O.R.O.P. (MOdélisme euROPéen), dont le siège est à Berne en Suisse, et qui regroupe des représentants des Fédérations Nationales de la plupart des pays européens (A - B - CH - CS - D - DDR - DK - E - F - H - I - L - NL - YU). Rappelons l'existence de la Fédération Française de Modélisme Ferroviaire (F.F.M.F.), dont l'A.M.F.L. a été l'un des fondateurs en 1953.

On peut noter que les normes européennes N.E.M. ont été étudiées pour être pratiquement compatibles avec les normes américaines N.M.R.A.

TABLEAU DES ECHELLES ET ECARTEMENTS MODELES

(d'après Normes N.E.M. 013-014)

ECHELLE	VOIE NORMALE (1 435 mm)		VOIE METRIQUE (1 000 mm)		VOIE ETROITE (750 mm)	
	ECARTEMENT mm	DENOMI- NATION	ECARTEMENT mm	DENOMI- NATION	ECARTEMENT mm	DENOMI- NATION
1/220	6,5	Z				
1/160	9	N	6,5	Nm		
1/120	12	TT	9	TTm	6,5	TTe
1/87	16,5	H0	12	H0m	9	H0e
1/64	22,5	S	16,5	Sm	12	Se
1/45 1)	32	O	22,5	Om	16,5	Oe
1/32	45	I	32	Im	22,5	Ie
1/22,5	63,5	III	45	IIIIm	32	IIIe
1/16	89		63,5		45	
1/11	127		89		63,5	
1/8	184		127		89	
1/5,5	260		184		127	

1) NOTA : De nombreux modélistes, en France notamment, utilisent par tradition l'échelle 1/43,5. Les cotes de roulement sont les mêmes que pour l'échelle internationale 1/45. Ces deux échelles sont donc compatibles.

Vous pouvez constater que les échelles et écartements ont des valeurs bizarres ou compliquées. Ceci s'explique par l'influence des origines anglaises des Chemins de Fer et du Modélisme Ferroviaire.

Pour mieux comprendre, il faut revenir à l'histoire du premier chemin de fer qui, en 1825, a relié STOCKTON à DARLINGTON en Angleterre.

Lorsque le grand et célèbre STEPHENSON construisit cette ligne, Sir Edward PEASE, un célèbre ingénieur, tout aussi obstiné, ordonna à STEPHENSON de construire sa voie à l'écartement des chariots campagnards. STEPHENSON releva alors plus de cent mesures dont la valeur moyenne entre roues donna 4 pieds, 8 pouces 1/2, ce qui, traduit en mesures françaises, correspond à 1 435 mm d'écartement.

Cette valeur s'est rapidement répandue dans le monde pour la majeure partie des réseaux principaux. Il est appelé écartement NORMAL. A noter que certains pays ont adopté des voies plus larges (par exemple en Europe : Espagne, Portugal, U.R.S.S.). Ainsi s'explique cette valeur curieuse de 1 435 mm, alors qu'une valeur arrondie, 1 500 mm par exemple, aurait semblé plus logique dans notre système métrique.

Signalons que de nombreux réseaux secondaires avaient des écartements de voie de 1 mètre (ou voisins de 1 m), d'où leur nom de voie METRIQUE. Par exemple, en France : les Chemins de Fer du Vivarais de Tournon à Lamastre en Ardèche, de St-Georges de Commiers à la Mure dans l'Isère.

Il existe également des chemins de fer dits à voie ETROITE dont l'écartement est de l'ordre de 750 mm (entre 700 et 800 mm). De plus, au point de vue modélisme, on retrouve une tradition basée sur le système des mesures anglo-saxonnes. Ainsi l'échelle H0, qui correspond à un rapport de réduction de 1/87 (soit 11,5 mm/m) a pour origine le rapport de 3,5 mm/pied (1 pied = 304,8mm). L'écartement de la voie modèle "normale" correspondante est de $1\ 435 \times 1/87 = 16,5$ mm.

Le tableau précise les équivalences d'écartement pour les voies "Normale", "Métrique" et "Etroite", un nombre limité d'écartements modèles ayant seul été retenu, toujours pour faciliter les échanges.

L'A.M.F.L. aujourd'hui et demain

L'A.M.F.L. regroupe aujourd'hui 150 membres: Elle a su, depuis sa création, conserver un esprit jeune et dynamique, lui assurant une progression constante dans ses activités et une place de faveur parmi les associations françaises.

Ces activités sont de deux sortes :

A - INTRA-MUROS

Entretien de la maquette : avoir le plaisir de présenter aux visiteurs un réseau en parfait état de fonctionnement ; cela nécessite des heures d'entretien. Des réunions techniques sont organisées.

B - EXTRA-MUROS

Durant la belle saison, sont fréquemment organisées des sorties en train vapeur permettant la découverte de régions pittoresques : train de la Mure, région de Grenoble (Isère), train de Tournon à Lamastre (Ardèche).

Réunions de familles, banquet annuel avec sauterie, journées de détente, rallyes, rires, amusements, n'est-ce pas là l'essentiel et la récompense d'une association ?

Des visites techniques à caractère plus sérieux sont également effectuées : Musée des Chemins de Fer de Mulhouse, chantier du Métro de Lyon.

Font également l'objet de déplacement, les modélistes dont les réseaux privés présentent un vif intérêt, quel qu'en soit le lieu. Il ne faut pas également oublier les visites à la S.N.C.F. elle-même. Visites de dépôts : Vénissieux (turbotrain, diesel), la Mouche (électrique), Vaise (autorails). Visites de postes d'aiguillages, de centres de triages, fonctionnement et gestion de gare.

L'A.M.F.L. vient de vous être présentée et vous remercie de l'attention que vous avez apportée à la lecture de cette plaquette. Elle souhaite que vous lui manifestiez votre intérêt par vos visites du dimanche au réseau, par la publicité que vous lui ferez auprès de vos amis et, encore plus, par votre adhésion à l'Association, si vous possédez quelques atomes crochus avec le train miniature...

REUNIONS TECHNIQUES : LUNDI - JEUDI, de 20 h 30 à 23 heures.

PRESENTATION DE LA MAQUETTE AUX VISITEURS :

Tous les Dimanches après-midi, sauf Fêtes, de 14 h 30 à 19 h, d'Octobre à Mai.

Pour tous renseignements complémentaires, s'adresser à :

Secrétaire :

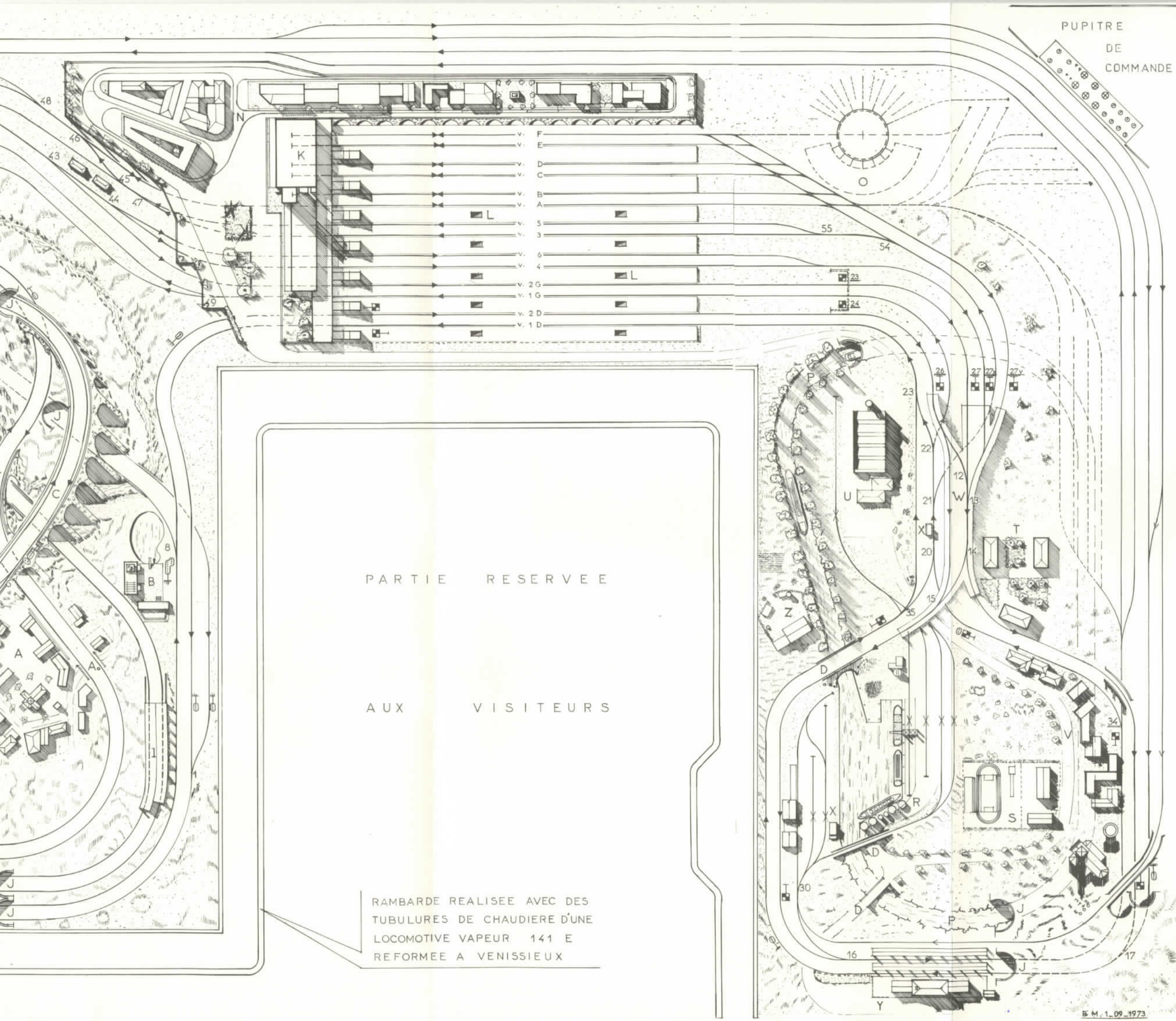
M. B. FROTTE
220, Grde rue de la Guillotière
69007 LYON

Tél. 872.70.66

Trésorier :

M. C. DUBOST
32, rue Hénon
69004 LYON

Tél. 829.11.40



1 LA MONTAGNE

- A VILLAGE PROVENCAL
- A. PASSAGE A NIVEAU
- B HOTEL "LIDO" & PISCINE
- C VIADUC
- D PONTS
- E GARE DE PASSAGE
- F TELESIEGE
- G BARRAGE DEVERSOIR
- H USINE HYDROELECTRIQUE
- I GALERIE PROTECTION VOIES
- J ENTREE SORTIE TUNNEL

2 LA GARE

- K GARE PRINCIPALE ESPLANADE
- L PASSAGE SOUTERRAIN
- M LAMPISTERIE
- N LA VILLE
- O DEPOT VAPEUR ROTONDE

3 LA PLAINE

- P CANAL PENICHES
- Q PORT FLUVIAL
- R RAFFINERIE
- S ENSEMBLE SPORTIF
- T CITEES SNCF
- U USINE
- V VILLAGE
- W SAUT DE MOUTON
- X POSTE D'AIGILLAGE
- Y GARE DE PASSAGE
- Z FERME

- CARRE ARRET 43 N°AIGILLE
- ⊕ BLOC BAL 27y° SIGNAL

PARTIE RESERVEE

AUX VISITEURS

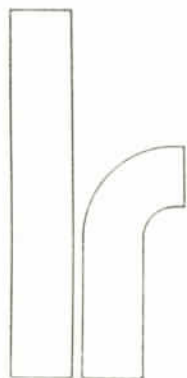
RAMBARDE REALISEE AVEC DES TUBULURES DE CHAUDIERE D'UNE LOCOMOTIVE VAPEUR 141 E REFORMEE A VENISSIEUX

A.M.F.L. LYON

GARE DES BROTTAUX

RESEAU 1957_1973

TABLE DE ROULEMENT
ECART: HO = 16,5 mm



loco revue

pour les modélistes
et amateurs de chemins de fer

(97) 24.01.65

C.C.P.
Paris 2081-39

La plus lue des publications française du genre qui chaque mois vous apporte des documents inédits sur les chemins de fer réels et miniatures : articles constructifs, solutions évoluées en électricité et électronique, tests, reportages, actualité, plans, etc...

En vente dans les maisons spécialisées et bibliothèques de gare.

Autres publications : les Fiches Documentaires, le Matériel moteur et remorqué SNCF, recueil trimestriel de 10 fiches, comportant photo, diagramme et descriptif du matériel concerné, (plus de 400 fiches parues).

éditions loco revue bp 9 le sablen 56400 auray



mmf

rail miniature flash

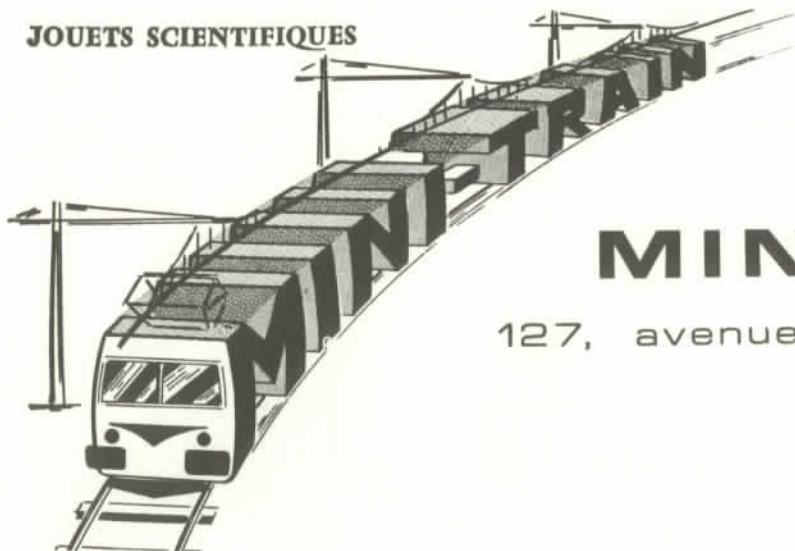
la plus importante publication de modélisme ferroviaire
présente chaque mois

- Toutes les nouveautés des constructeurs et artisans
- Des articles de fond sur le chemin de fer, tant réel que miniature
- Des procédés de montage, de transformation, d'amélioration de matériel roulant
- Des conseils pour la construction, l'équipement et le décor des réseaux

SOCIÉTÉ DES ÉDITIONS FLASH

Téléphone 236 20.09 3, rue de Palestro 75002 PARIS C.C.P. Paris 16.662.58

JOUETS SCIENTIFIQUES



MINI-TRAIN

127, avenue Maréchal-de-Saxe
69003 LYON

Téléphone 62.30.69

Spécialiste des trains **HO, N**

Service après-vente assuré

Productions personnelles de bâtiments ferroviaires

Conseiller technique en constructions de réseau

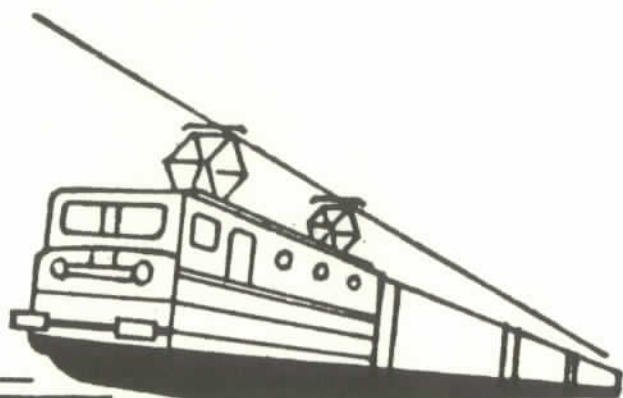
GUY ROGOU

JET

Jouets scientifiques

1, place Saint-Nizier
7, rue de la Fromagerie **69001 LYON** Tél. 28.24.59
Tél. 28.28.36

**LE
SPECIALISTE
DU
TRAIN**



à Lyon, **JET** vous propose

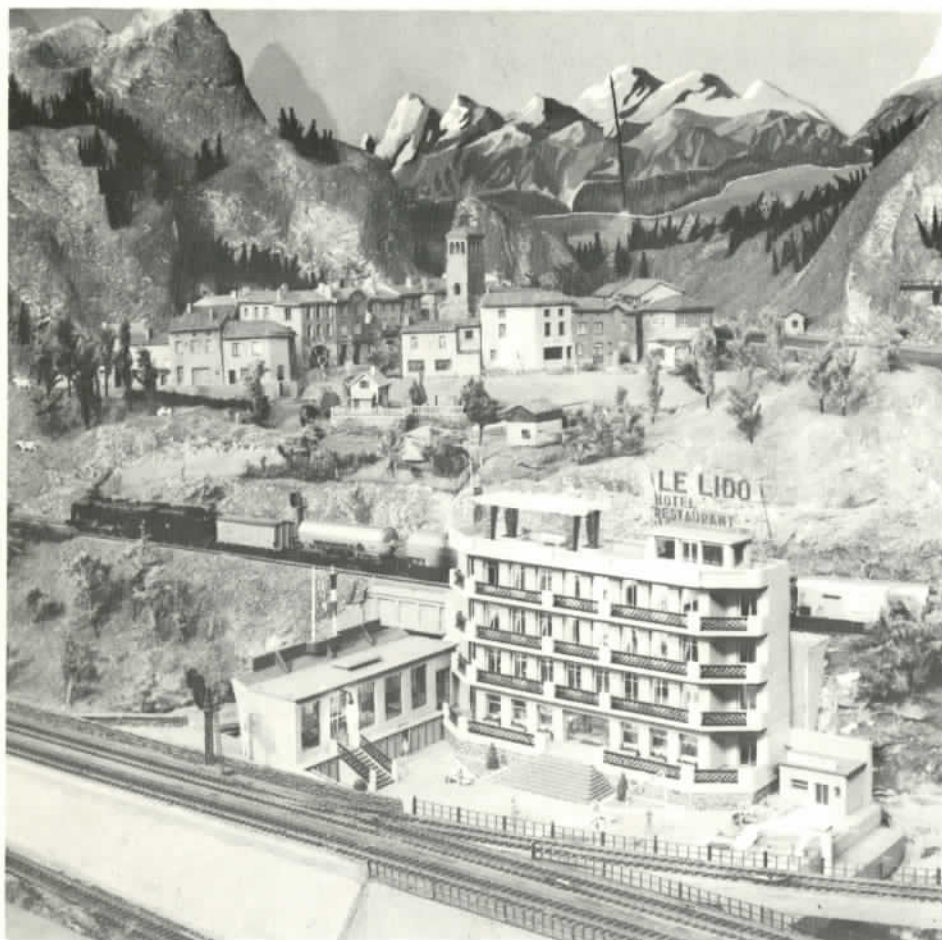
UN MAGASIN de plus de 100 m²

d'exposition, **CONSACRÉ AU**

TRAIN,

7, rue de la Fromagerie

DÉPOSITAIRE TOUTES MARQUES TOUTES ÉCHELLES



Réseau ouvert
au Public
de Octobre
à Mai
le Dimanche
de 14 h 30 à 19 h

Visite de groupe
sur rendez-vous

Cliché loco-revue



Cliché loco-revue

AMFL