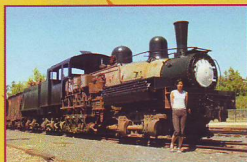


tortillard

Le journal des passionnés du patrimoine industriel

Globe Trotteur

Mai & Benj en Amérique



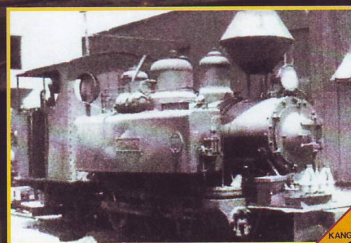
Patrimoine

Nos amis de Pithiviers



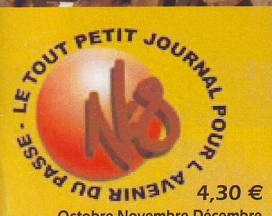
Restauration

Citerne Péchot et Deutz OMZ



Felin-Hen

la 131 Baldwin d'Australie
au Tacot des Lacs



Editoria

COMMENT PEUT ON ETRE
PASSIONNE POUR UN OBJET
METALLIQUE ?

Lorsque Nous, collectivité territoriale, réfléchissons à la manière de développer le tourisme et à la pertinence d'aider une association à valoriser ses vieux trains, nous nous posons forcément la question :

- Va t on captiver un public suffisamment large pour justifier une aide publique? Quelle est l'attractivité de ces tôles, tubes et mécanismes ?

A l'évidence, ce ne sont pas les machines qui suscitent l'émotion, mais les êtres. L'âme d'une loco, c'est l'âme des hommes qui lui ont donné un peu de leur vie :

- Leurs constructeurs, les cheminots dont elle était l'auxiliaire, le collectionneur son sauveur.

Emouvoir nos visiteurs par ces trains dépendra de notre talent à les faire vibrer sur l'histoire de ces hommes.

CHARLES FOUGEA

CONSEIL GÉNÉRAL DE SEINE ET MARNE

Sommaire

Les Rochers Noires	p 2
Visite à Pithiviers	p 3
M. Guyot «L'homme aux 7...»	p 4
Restauration d'un Deutz	p 7
Felin-Hen au pays de Galles	p 8
131 Baldwin au Tacot...	p 10
Modèles de RailCars	p 12
Le train de nuit de Monclar	p 14
Courrier des lecteurs	p15
Catalogue Deutz OMZ	p16
RailTown 1897	p18

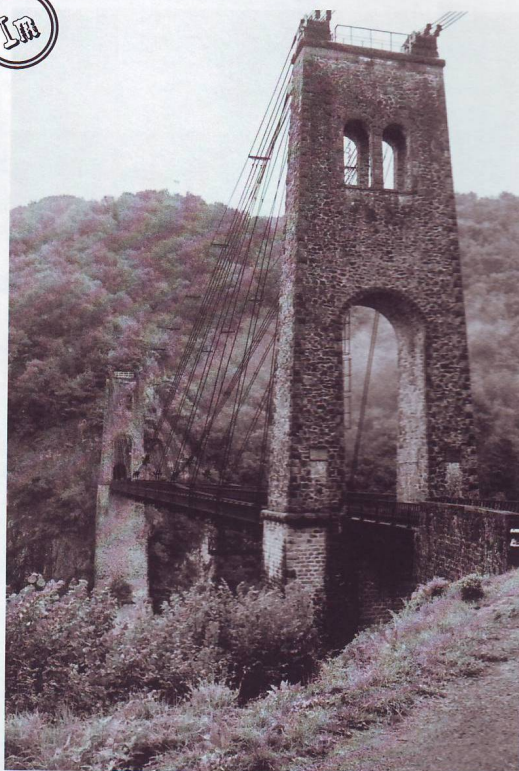
Les Rochers Noirs

PAR ALAIN AGIER

Un «petit groupe» de nostalgiques aidés par le Conseil Général de la Corrèze et par la région Limousin ne veut pas laisser disparaître les derniers souvenirs de leur petit train.

Une association de près de 500 membres s'est formée pour reconstruire cette petite merveille du passé. Le site choisi est évidemment le tronçon de Soursac à Lapleau, comportant le viaduc des rochers noirs (ou

roche taillade) qui attire à lui seul déjà plus de visiteurs que beaucoup de nos touristiques. Pour ce faire, Monsieur Roger Fraysse, le président de Asstre a orchestré les démarches pour sauver et restaurer l'ouvrage. L'association a acheté des rails et deux locotracteurs anciens en voie normale qu'il est envisagé de faire changer pour la voie métrique dans les ateliers SNCF de draines de Brive la Gaillarde. ●



Visite à Pithiviers



Il est tout de même vraiment sympa le petit train de Pithiviers. Un peu loin de tout, comme il faut, mais sur la route des vacances, il reste l'étape incontournable des touristiques Français. La gare est remplie de charme et son dépôt de merveilles.



René au guichet

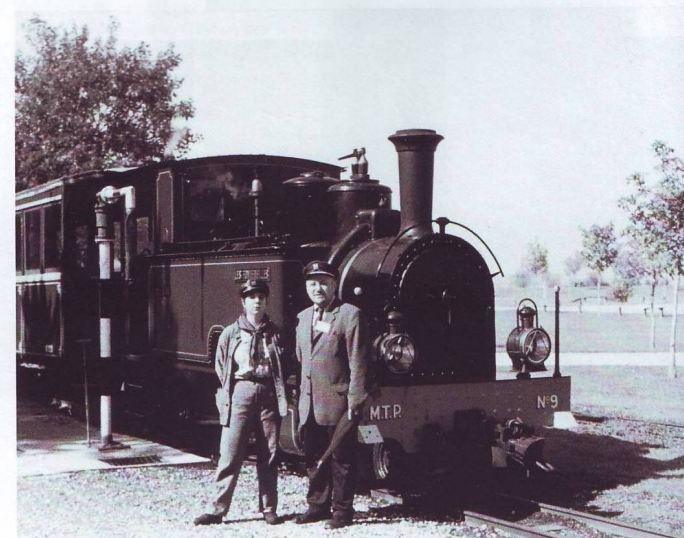
Au musée du réseau, la belle 131 Cook de 1917 vous accueille dans sa nouvelle robe bleu nuit. Derrière elle, la 130T Cail N° 77, en voie d'un mètre, construite en 1895 sous le n° 2458 fournie aux CFD Charentes avec la voiture-salon du POC Corrèze de 1904, construite par Blanc-Misseron. Dans la salle voisine, plusieurs machines à vapeur vous feront rêver comme les petites Decauville 020 «Progrès» et 040 DFB. Derrière, vous découvrirez une forge et ses outils magnifiquement mis en scène.

A l'atelier, Gilles Brimbeuf, (un lecteur de Tortillard), chalumeau à la main, détube et retube à neuf, la célèbre 040 KDL (Kriegs Dampf Lokomotive), pour sa prochaine visite au contrôle du service des mines.

Dehors, devant la locomotive 130 Meuse, mon ami Jean-Paul Balensi, sourire aux lèvres, manœuvre et vient chercher la rame voyageur, dans laquelle nous nous installons, comme pour nous faire partager sa passion. Les derniers voyageurs s'empressent, l'ambiance est super.

Au guichet et à l'accueil, c'est Nathalie qui fait partie du staff des indispensables à cette toute sympathique équipe, et qui ne manque pas l'occasion de vous parler de tous les petits événements passés.

L'accueil et toujours l'accueil...ce n'est pas que ça la recette de la réussite, mais à Pithiviers, ça compte énormément, on s'en souvient, car à peine reparti, on pense déjà à y retourner. ●



PAR PATRICK MOUROT

Venez ser
Coup de cœur
 Coup de cœur merveilleuse
 à
SAINTE-FARGEAU
 (Yonne)



Le Château et ses greniers,
 Le Spectacle,
 La Ferme ancienne,
 Le vieux Village,
 Le Musée du Phono...

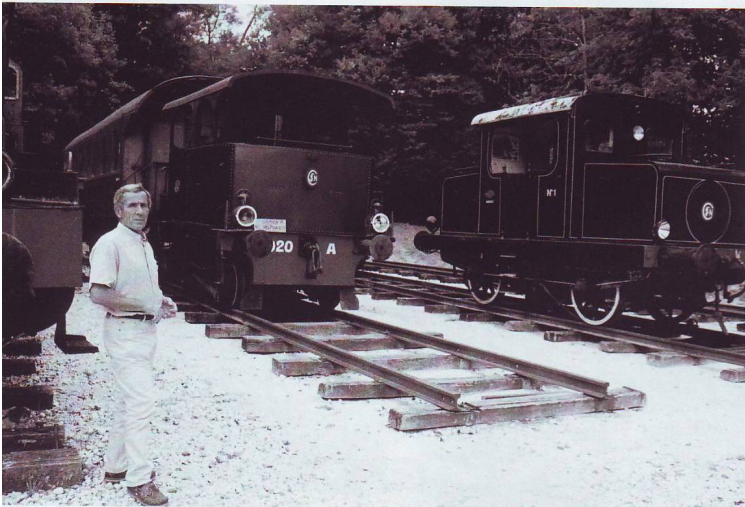
Monsieur Guyot L'Homme aux sept châteaux et aux sept locos



PAR MARIE CATHERINE

Si l'on vous parle d'un homme qui décide de s'acheter un château ou d'un autre qui souhaite une locomotive à vapeur ? Vous allez pour les deux cas vous inquiéter pour eux. Si l'on vous parle d'un homme qui s'est acheté sept châteaux les ouvre au public, crée des événements scénographiques et s'achète sept locomotives en voie normale... alors là ! On s'attend à trouver une ambulance garée devant la porte de son domicile.

Nous arrivons devant le château. Saint-fargeau, c'est quelques maisons et un superbe château construit en 1453 sur les bases d'une forteresse édifiée en 980. Devant nous, sur le parvis, une fête foraine donne involontairement une ambiance de moyen âge. A l'intérieur, dans la cour, les cris des enfants résonnent contre les murs de briques rouges, le site est bien vivant. Profitant d'un fugitif rayon de soleil, assis sur un banc, notre hôte, bavarde avec quelques amis. Monsieur Guyot n'est pas un châtelain distant comme on craint d'en rencontrer, mais heureusement il n'a rien non plus du mécano de loco un peu bourru affublé d'une salopette centenaire. Après quelques mots échangés sur le château et ses projets nous visitons rapidement le parc où se déroule habituellement le célèbre son et lumière.



Puis, invités à monter à bord d'une voiture de service d'où s'échappe de la musique baroque, nous contournons le petit lac et en quelques mètres, nous nous retrouvons face à une cavalerie de locomotives à vapeur de la belle époque. La liste est simple à rédiger : une 230 Ouest, la 140 C 22, une 020 T Cockeril à chaudière verticale, une 150X, une 040TA, une 030 à tender séparé, un super locotracteur Moïse et des voitures voyageurs. La chose est inhabituelle dans le parc d'un château. Sous un petit sourire mal dissimulé, notre châtelain cheminot, nous explique son but : *Je veux sauver les machines inutilisables, à l'abandon dans les dépôts des associations. Ces locos ajoute t-il, ne seront jamais remises en marche et risquent d'être ferrailées un jour de grand ménage. Toutefois, lorsque je trouve une locomotive facilement restaurable, je laisse toujours la priorité d'acquisition à l'association qui souhaite la faire rouler.*

Notre dépôt improvisé dans le parc du château n'est pas au complet, il reste trois autres machines à transporter. Restaurées, elles seront tour à tour sorties du dépôt pour une mise en scène. Pour ce jour, il me reste à reconstituer les machines, reconstruire les pièces manquantes et les repeindre dans leurs couleurs d'origine. Pour la 230 Ouest, je n'arrive pas à me décider à la décaprer, je ne sais pas si c'est ma formation de décorateur, mais quand je vois tous ces différents tons de rouille, ces restes de peintures et le noir enveloppant la cabine, je trouve que l'on ressent bien toute l'histoire de la machine et des hommes. Retirer cette patine serait faire disparaître le côté émotionnel, voire affectif, que me procure cette machine.



LA 230 OUEST

Parfois, il me semble que je vais renoncer à la peindre. C'est un peu comme le château de Saint-fargeau. Avec mon frère, je suis arrivé ici il y a 25 ans, il y avait 2 ha de toiture à refaire. A cette époque, les bâtiments avaient sur eux la patine du temps. Comme chargés de leur histoire ils étaient presque plus beaux avant. Bien sûr, une machine bien repeinte est agréable à regarder. Ces tôles ont sans doute été décorées au départ, mais les chauffeurs devaient passer tout leur temps à entretenir la mécanique et leurs cabines. Le reste était souvent un peu négligé et notre œil s'était habitué à ça.

Oui va sauver le Berliet



De Raymond Duton

Qui va sauver le Berliet garé à Lieusaint en Seine et Marne?

Il y a aussi un Deutz, les deux engins sont complets et la mécanique est facilement restaurable.

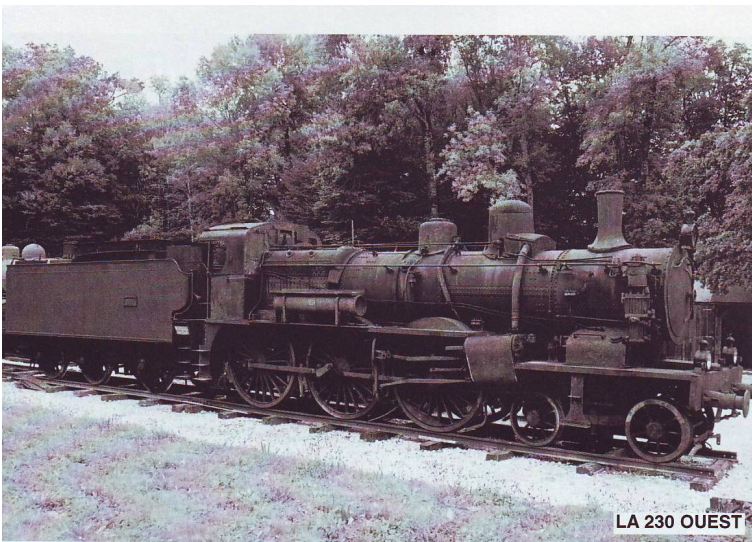
Contactez moi vite ou contactez le journal qui se charge de vous trouver un transport à des prix défiant toutes concurrences. ●

PUB



Librairie Leks
 19, rue Pierre Lescol • 75001 Paris
 Tél : 01 40 26 21 83 Fax : 01 40 26 38 83

Tortillard en vente ici



LA 230 OUEST

LA 230 OUEST

La 230 Ouest est de 1905, construite par la Compagnie des Batignolles. Elle était affectée en 1905 sur le réseau de l'Ouest, sous le numéro 2732, en 1907 sur celui de l'état et en 1938 celui de la SNCF renommée la 230 C 531. Cette locomotive remorquait les rapides Paris -Le Havre, mais à l'arrivée des voitures métalliques trop lourdes pour elle, elle se retrouva sur les lignes secondaires. Cette machine a été retimbrée en 1943 par manque de machine, elle fut mitraillée, dérailée en 44, il en reste des traces visibles. Sauvée de justesse de la démolition par Philippe Delahaye en 1995, elle vous attend à Saint-Fargeau. Son tender est un 3 essieux du PLM.

Nous visitons les voitures Alsace Loraine dites boîtes à tonnerre. L'intérieur aux sièges de bois usagé dégage une atmosphère qui nous laisse sans voix. En effet, chacun de nous ne parle plus et observe en silence. Les détails d'une minutieuse mise en scène de notre nouveau cheminot semblent nous impressionner: parapluies, valises, malles... sont disposés là, comme déposés par les derniers voyageurs. Nous passons le coin lavabo et le bureau du chef de train, respectueusement, nous avançons à pas de loup. En résumé, l'endroit est finalement bien choisi, pour une telle mise en scène. Passionnés de trains venez sans crainte au château de Saint-Fargeau. Loin de vous, l'idée de pousser votre belle-mère dans une oubliette. Vous serez séduits par les lieux. Venez voir ces princesses du rail, qui, comme des belles au bois dormant, au nombre de sept, auront à défaut d'un panache, un château pour s'y assoupir un instant. ●

M. Guyot est aussi à l'origine de la Construction d'un chateau

Guédelon, le chantier médiéval

Comme si nous étions au début du XIII^e siècle, un château fort sort de la terre, construit à partir des pierres d'une carrière toute proche et du bois obtenu en dégageant le site.

Aucun outil de pierre moderne n'est utilisé : l'extraction des blocs de pierre est obtenu au coin et à la masse, le transport est assuré par cheval attelé, les mesures sont prises à la corde à 13 nœuds, les cordes en chanvre sont confectionnés sur le site...

Ainsi est recréée l'ambiance d'un chantier de construction médiéval : chaque artisan peut-être observé à son ouvrage de forgeron, potier, charpentier... et le château se construit sous vos yeux. ●

Par Marie Catherine



Les 140 C en France

La 140 C 22 est une Nord-British de 1916 construite pour l'aide militaire, car les Allemands occupaient l'Est et le Nord de la France, là où se trouvaient les usines métallurgiques. Sa couleur était probablement gris A.L.V.F. Démilitarisée en 1929 elle se retrouve sur le réseau de l'Est jusqu'en 1975 au dépôt de Gray. Il reste sept 140 C en France dont la célèbre 140 C 38 du film «Mais où est passé la 7^{ème} compagnie» aujourd'hui à Limoges, la 140 C 314 à St Quentin, la 140 C 287 garée à St Foy l'Argentière, la 140 C 313 en monument à Reims, la 140 C 231 qui fonctionne à l'AJECTA en Seine et Marne, la 140 C 27 à St Jean du Gard et sans oublier la 140 C 344 état ex ALVF et tender n° 18664 ETAT au Musée de Mulhouse. ●

RESTAURATION
Restauration

Restauration au Tacot des Lacs

d'un Deutz OMZ 122

PAR ERIC SAUVAGE



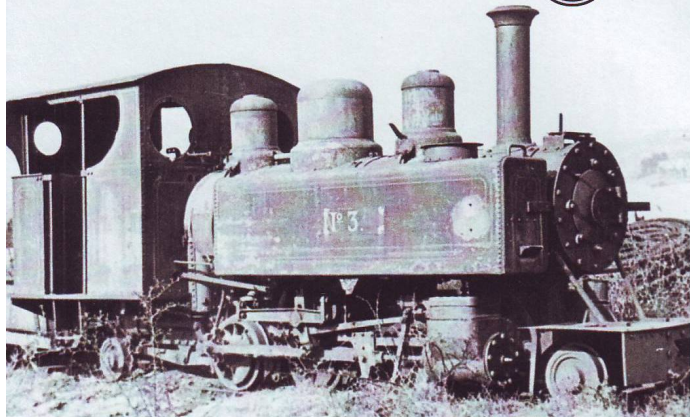
Les deux dernières restaurations au Tacot des Lacs: le Deutz OMZ 122 et la citerne Péchot (Tortillard n°5)

Le locotracteur Deutz OMZ 122 n° 46790 de couleur bordeaux à filet crème dont la carrosserie et sa peinture devenaient de plus en plus décrépites, vient d'être restauré à l'occasion des journées du patrimoine. Après démontage de la cabine et du capot moteur, un décapage à la sableuse de toute la tôlerie s'est avéré nécessaire. Ensuite, découpage de la partie la plus abîmée du capot moteur puis remplacement de celle-ci par une tôle neuve soudée. La partie basse arrière de la cabine a dû être changée car elle était trop abîmée, et nous avons remis en place la cornière de fixation sur la nouvelle tôle par rivetage à chaud comme elle était à l'origine. Une partie du haut de la cabine étant trop déformée par les tirs de mines de la carrière de son ancien lieu de travail, a dû être changée. Nous avons terminé par le masticage, la mise en apprêt, la peinture au pistolet suivie d'une application de filet pour finaliser le tout. Le châssis, également, a été décapé et repeint. Pour fixer la cabine sur le châssis, il a fallu repercer les trous dans le châssis car certains boulons récalcitrants ont dû être coupés à la meuleuse. Le résultat final est superbe : un beau Deutz rouge à filets crème sur un châssis noir prêt à reprendre le service. ●



Achetez TORTILLARD chez
TRANSMONDIA PARIS
 48, rue de Douai 01 42 81 22 89
 PUB

Felin-Hen au Pays de Galles



Tregarth, la soeur de Felin-Hen, avant son ferrailage

PAR HAZEL BREWER

L'atelier Baldwin de Philadelphia, Etats-Unis, a fait construire trois locomotives aux essieux 1-3-1 et aux citernes pannières, destinées pour l'emploi de l'armée américaine aux fronts de la première guerre mondiale. Après la fin de cette terrible guerre plusieurs sortes de locomotives destinées et utilisées aux fronts, par exemple, 2-3-0 de Baldwin et Hunslet, locotracteurs Simplex et Dick-Kerr - sont devenues disponibles en solde par le gouvernement britannique (Surplus Government Property Disposals Board).

La société de Penrhyn Slate Quarries au nord du Pays de Galles a acheté trois Baldwins 1-3-1 en 1924. On n'a pas trouvé de documentation pour confirmer si ces trois locomotives sont envoyées au front ou si elles restaient en Angleterre pendant la dernière année de la guerre.

Les essieux étaient construits à l'écartement de 1 pied 11 5/8 pouces (60cm) pour l'emploi dans les réseaux militaires de France, mais il fallait changer l'écartement à 1 pied 10 3/4 pouces (58cm) avant qu'on puisse les utiliser au réseau de Penrhyn. Ces trois locomotives-ci étaient les seules de cette classe achetées au Royaume Uni et sont livrées en août et septembre de 1924.

On leur a donné de nouveaux noms, d'après des noms des villages proches au réseau :

No.1 «LLANDEGAI» Baldwin works number # 47143/1917

No.2 «FELIN-HEN» Baldwin works number # 46828/1917

No.3 «TREGARTH» Baldwin works number # 46764/1917

L'ingénieur en chef des carrières a fait

changer aussi les cheminées, celle de FELIN-HEN en 1925, et a fait construire des cabines pour toutes les trois pour protéger les équipes du temps pluvieux typique du Pays de Galles. Il peut dire aussi que c'était pour changer l'air américain !

Les trois Baldwin étaient utilisées dans la voie importante du réseau Penrhyn, des carrières d'ardoises à Bethesda au quai de Port Penrhyn, près de Bangor (celui de Pays de Galles, pas celui d'Irlande du Nord), avec l'intention de remplacer les Hunslet 0-2-0 «LINDA» et «BLANCHE» (qui existent toujours chez le réseau Festiniog). On les a utilisées dès 1924 à 1928, mais elles étaient très difficiles à chauffer, il fallait une équipe très âgée (qu'on payait 50% en plus chaque fois qu'une Baldwin était sortie), les tubes brisaient, craquaient souvent, les équipes ne les aimaient point ! Or, ils ne vallaient pas le temps car ils étaient moins forts, moins robustes que les Hunslet - pas au prix meilleur qualité qu'on le pensait. Eventuellement, en 1928 on a décidé de ne les utiliser plus.

En 1929 on a démonté No. 1

«LLANDEGAI» et utiliser la chaudière pour faire de la vapeur à l'usine de bois, puis on a vendu la chaudière pour la ferraille en 1940. Une plaque «LLANDEGAI» est tout ce qui existe.

No. 3 «TREGARTH» durait jusqu'à avril de 1928 où les tubes ont craqués soudainement ce qui l'a mise hors de service. Comme «LLANDEGAI», était vendue comme ferraille en 1940.

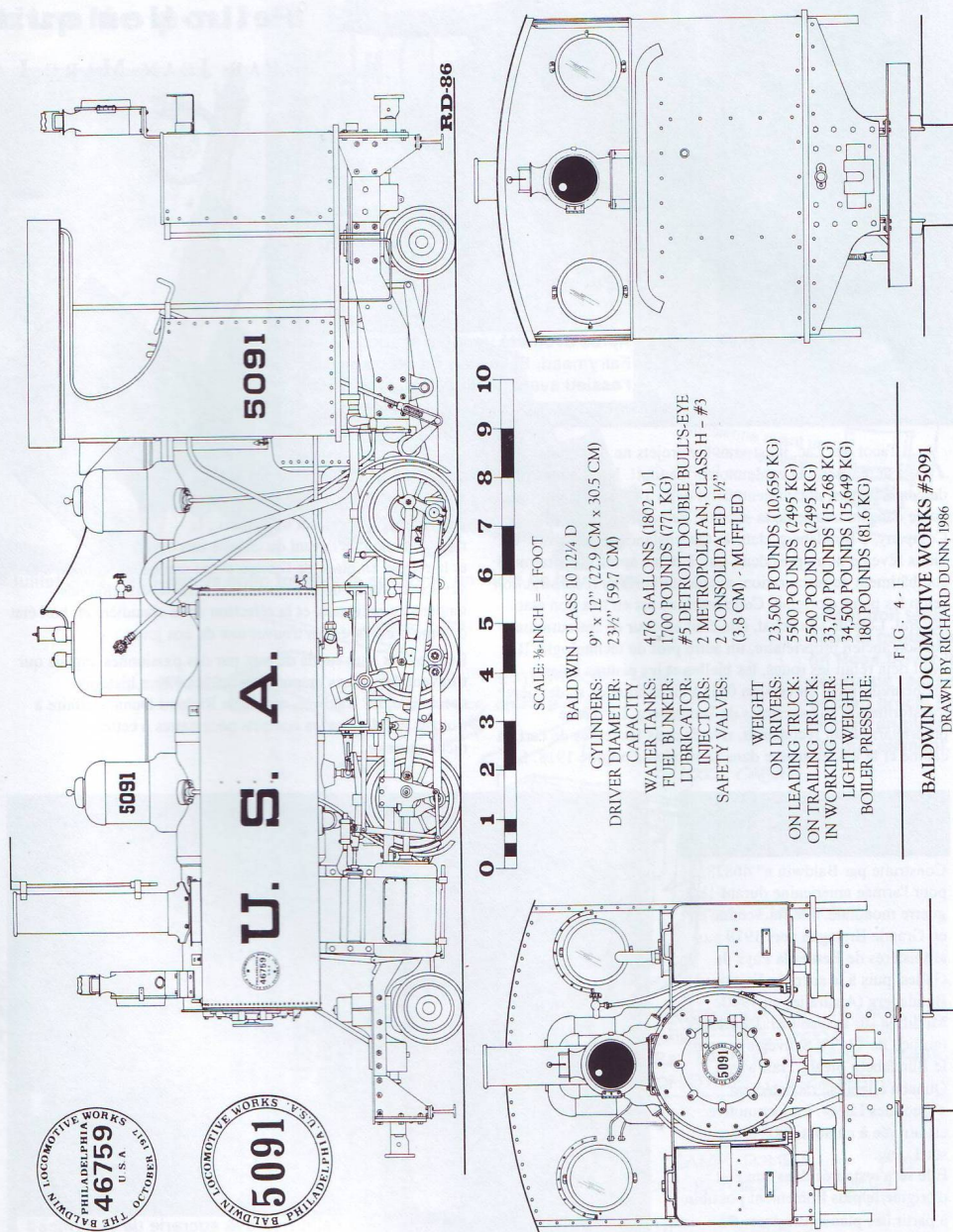
No. 2 «FELIN-HEN» était utilisée jusqu'en 1927 et restait dans sa remise à Port Penrhyn. En 1940, il était mis en vapeur et on a décidé qu'elle fonctionnait toujours ! On l'a mise dans un wagon pour l'envoyer à Fairymead Sugar Milling Company, à Bundaberg, dans le Queensland, en Australie par Liverpool et Brisbane. (Les détails des formalités nous manquent !).

Bibliographie

Narrow Gauge Railways in North Caernarvonshire Vol 2

The Penrhyn Quarry Railways de James.I.C.Boyd.

The Penrhyn Railway de Charles E.Lee.



SCALE: 3/8" INCH = 1 FOOT

BALDWIN CLASS 10 12 1/4 D

CYLINDERS: 9" x 12" (22.9 CM x 30.5 CM)

DRIVER DIAMETER: 23 1/2" (59.7 CM)

CAPACITY: 476 GALLONS (1802 L)

WATER TANKS: 1700 POUNDS (771 KG)

FUEL BUNKER: #5 DETROIT DOUBLE BULL'S-EYE

LUBRICATOR: 2 METROPOLITAN, CLASS H - #3

INJECTORS: 2 CONSOLIDATED 1 1/2"

SAFETY VALVES: (3.8 CM) - MUFFLED

WEIGHT: 23,500 POUNDS (10,659 KG)

ON LEADING TRUCK: 5,500 POUNDS (2,495 KG)

ON TRAILING TRUCK: 5,500 POUNDS (2,495 KG)

IN WORKING ORDER: 33,700 POUNDS (15,268 KG)

LIGHT WEIGHT: 34,500 POUNDS (15,649 KG)

BOILER PRESSURE: 180 POUNDS (81.6 KG)

FIG. 4-1

BALDWIN LOCOMOTIVE WORKS #5091

DRAWN BY RICHARD DUNN, 1986

Une 131 BALDWIN au Tacot des Lacs. Felin-Hen quitte Australie pour la France

PAR JEAN-MARC LAMY



Après avoir été vendu à la sucrerie Fairymead, Felin-Hen fût raccourci de l'essieu avant. Photo Charles S. Small



À u Tacot des Lac, il est vrai, les projets ne manquent pas, et se réalisent, là est le moteur de tout! Nous avons réussi de beaux achats, notamment, celui de la 131 Baldwin qui était garée dans un musée de la sucrerie Fairymead Sugar Milling Company, à Bundaberg, dans le Queensland, en Australie. Un vieux rêve de notre président, qui, à peine après avoir terminé son bâtiment de restauration, a déjà entrepris sa reconstruction selon les plans d'origine. Cette machine est en très bon état général. Lors de son achat, elle était en cour de restauration par son ancien propriétaire, un autre prof de technologie. Il avait déjà refait les roues, les bielles et les pistons à neuf, malheureusement en version 031, à l'identique de sa dernière transformation aux sucreries de Bundaberg. Le même propriétaire avait reconstruit, rivetés dans les règles de l'art, la cabine et le tender arrière dans sa version d'origine 1918. Les

travaux de réfection de la chaudière on été interrompus par la vente. Le travail effectué est admirable. Les travaux à faire sont désormais : la reconstruction de l'avant du châssis raccourci, et la remise en place de l'essieu avant manquant, comme à la version d'origine de la locomotive, la reconstruction des tenders à eau rivetés, et la réfection de la chaudière en bon état comme il est rare d'en trouver une de nos jours. Les travaux sont suivis de près par des passionnés anglais qui trouvent des pièces manquantes, et le célèbre historien spécialiste des Baldwin, monsieur Richard Dunn, s'affaire à trouver les plans et les contacts nécessaires à cette reconstruction. ●

«Felin-Hen» (est de retour) en France

Construite par Baldwin n° 46828, pour l'armée américaine durant 1ère guerre mondiale, elle fut vendue en Grande Bretagne vers 1919 aux ardoisières de Bethesda Pays de Galles, puis à la sucrerie Fairmead Bundaberg (Australie) en 1940. Modifiée sur le type 031 T en 1956 (au lieu de 131T). Sauvegardée par le Bundaberg Steam Tramway à Qunaba elle a été rachetée par «Tacot des Lacs». La locomotive est arrivée à en août 2002 à Grez sur Loing. Elle sera restaurée dans son état d'origine le plus fidèlement possible à partir des plans d'origines. ●

J.F. COUEDOU.



Felin-Hen a la sucrerie de Fairymead en 1956 Photo Charles S. Small



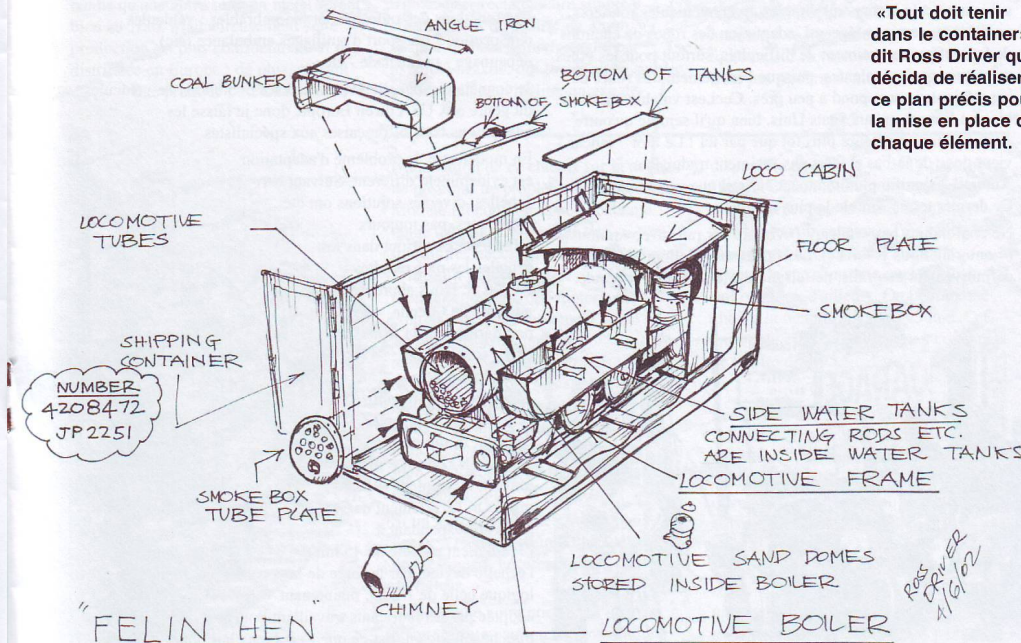
Juillet 2002, Felin-hen va enfin toucher le sol après un mois de haute mer.



En Juin 2002, Ross Driver, Robert Truscot, et leur équipe démontent Felin-Hen, pour l'installer dans le container de 20 pieds et l'envoyer en France

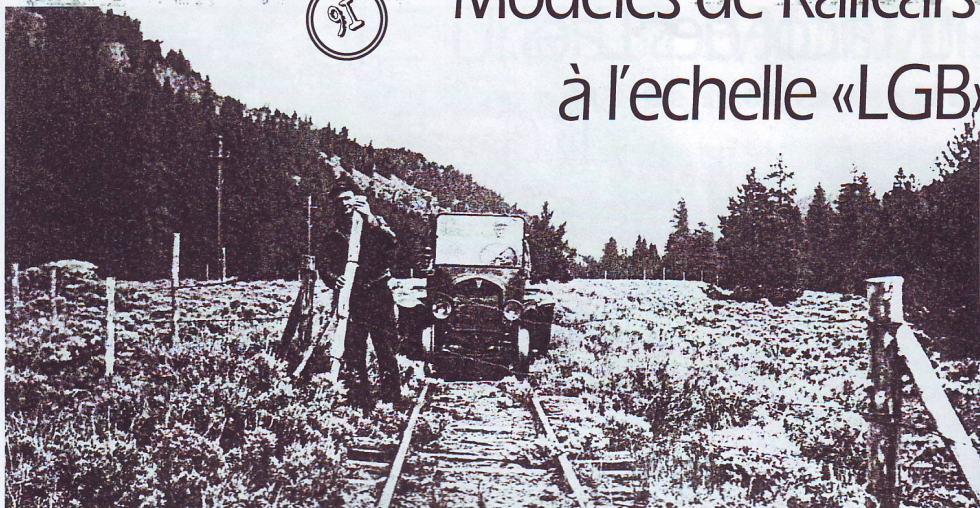
Retrouvez le TORTILLARD et la revue de la FACS-UNECTO à L'INVITA LIRE
12 rue de chateau Landon 75010 Paris.
La seule librairie parisienne ayant un wagonnet en voie de 50 comme enseigne.

«Tout doit tenir dans le container» dit Ross Driver qui décida de réaliser ce plan précis pour la mise en place de chaque élément.





Modèles de Railcars à l'échelle «LGB»



Le mot « railcar » vient des Etats Unis et n'est pas vraiment traduisible. « Autorail » signifie plutôt autocar sur rail que voiture sur rail. Ce dernier terme semble le plus indiqué.

Les premiers « railcars » apparaissent dans les années 20, suivant en cela la disponibilité des divers véhicules routiers, voitures ou camions légers. L'adaptation des roues de chemins de fer n'offre pas vraiment de difficultés, surtout pour les voies métriques ou équivalentes, puisque l'écartement des roues de ces véhicules correspond à peu près. Ceci est valable aussi bien en Europe qu'aux Etats Unis, bien qu'il semble qu'outre Atlantique, on ait décliné plus tôt que par ici ! Le mot " railcar " vient donc de là-bas et n'est pas vraiment traduisible. " Autorail " signifie plutôt autocar sur rail que voiture sur rail. Ce dernier terme semble le plus indiqué.

Né confondons pas « railcar » (=voiture sur rail) avec « railbus » (=autorail, nous y voilà !). Les fameuses « Galloping Gooses », définitivement autorails, ne faisant pas le sujet de cet article,

pourront éventuellement être abordés à une autre occasion.

Les fonctions des railcars sont innombrables : véhicules d'inspection - transport d'outillages ambulance (sic) - dépannage - promenade - etc. ...

Je connais personnellement mieux les évolutions de véhicules du genre aux USA qu'en Europe, donc je laisse les adaptations franco-françaises aux spécialistes

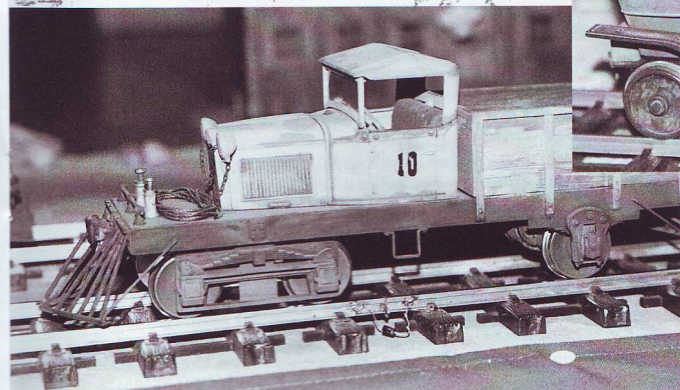
En modélisme, le problème d'adaptation est évidemment différent. Suivant les échelles, diverses solutions ont été appliquées, pas toujours satisfaisantes surtout dans les échelles les plus réduites :

H0 ou N: Nous aborderons ici l'échelle G, celle popularisée par la firme LGB, soit 1/22,5.

Récemment, les Américains ont rebaptisé cette échelle Hn3, soit l'échelle H, qui est bien celle du 1/22,5 ; n = narrow (étroit) : 3 = 3 pieds (914 mm). Or, l'écartement de 3 pieds correspondant à l'écartement modèle de 45 mm, l'échelle devient par la force de la logique celle de 1/20,3, maintenant adoptée par les fabricants travaillant pour le marché américain. Est-ce que c'est bien clair pour tous les lecteurs ?

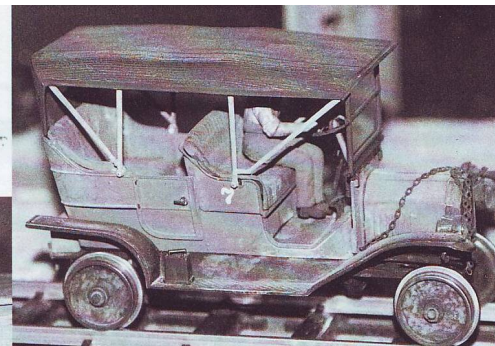
Revenons à nos railcars. Sous peine de passer à la construction intégrale, il fallait donc trouver des modèles de véhicules anciens qui soient à cette échelle ou approximativement ! Comme en réalité, c'est évidemment les Ford qui

les marques changent fréquemment de mains, et ici en l'occurrence on est passé de « Gabriel » à « Ertl » et maintenant



seront les plus disponibles sur le marché. On peut trouver toute une série de variantes de Ford, des années 1909 à 1936. Ertl / AMT est le fabricant le plus prolifique dans ce domaine, cependant il faut se méfier des échelles. Les modèles Ertl en kit plastique représentent le 1/24, tandis qu'une autre série en métal seront bien au 1/20. Malheureusement cette production est plus confidentielle et peu distribuée en Europe : de plus, suivant une pratique courante aux USA,

« Hubley » ! Ces kits, entièrement en métal sont idéaux pour en faire une adaptation en railcars : Ford model T, pick-up model A et autres versions plus anciennes. Voici la réalisation des modèles T ou A, identiques en emplacements et châssis. Il faut partir d'un châssis rectangulaire simple à construire en tube carré de 3 mm. Y adapter un moteur performant, par exemple Maxon, qui prend place sous le capot comme en réalité, un axe de



transmission longitudinal relié par un morceau de tube plastique, un renvoi d'angle - à 45° disponible chez Grandt Line, deux essieux disponibles chez Gary Raymond (entre autres), pour le modèle T et un petit bogie à construire pour le modèle A, voilà à peu près le nécessaire suffisant pour motoriser notre engin. Voir le schéma. Les prises de courant sur toutes les roues seront faites classiquement en chrysocale (corde à piano) ou, autre possibilité, par des petits poussoirs sur l'intérieur des roues et dont les douilles sont soudées sur le châssis et/ou sur les montants du bogie. Pour améliorer encore la prise de courant, on peut modifier l'essieu porteur avec un système pivotant (égalisateur) à fixation centrale, de manière à ce que les deux roues portent toujours sur la voie, même si celle-ci n'est pas rigoureusement plate.

L'adaptation de ce châssis sur la caisse ne pose pas de problème et le poids du Modèle lui confèrera une excellente tenue de voie. L'ensemble des fournitures nécessaires revient à environ \$ 150. En fait, j'ai acheté aux USA un premier ensemble de motorisation complet que j'ai simplement copié pour les suivants avec quelques modifications. Pour les grands réseaux de jardin, on peut envisager de disposer quelques piles rechargeables dans les égouts disponibles; y ajouter un interrupteur marche Av/Arr et le tour est joué, surtout avec un moteur à basse consommation.

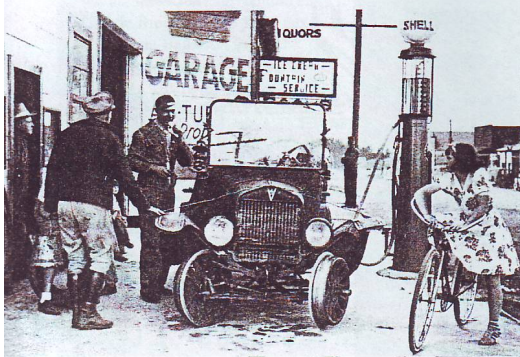
Si un lecteur était intéressé, je peux l'aider à rechercher un tel kit, de même que les pièces nécessaires à la réalisation du railcar.

Il existe une autre possibilité que j'ai adapté sur un camion Mack " Bulldog ", au départ d'un kit Monogram, parfois

disponible de ce côté-ci de l'Atlantique. Il s'agit d'une motorisation compacte " magic carpet " de la firme Northwest Shortline (voir schéma). Très efficace et discret, cet ensemble est aisément adaptable sur n'importe quel véhicule sur rail ou autre, d'ailleurs. On peut même choisir la démultiplication voulue. Cet ensemble est relativement peu coûteux, de l'ordre de \$ 75.

Les photos jointes représentent le modèle T et deux versions du modèle A «pick-up». Une autre photocopie tire d'un bouquin US propose en quelques documents une Ford J en situation. Particulièrement instructif, le cliché qui montre ce véhicule à une station service! Pour l'y emmener, ils ont simplement remis le volant, «déraillé» la bagnole à un passage à niveau à proximité et le tour est joué ... ●

Y. TYTECA



Le train de nuit de Monclar

LE QUERCYNÔL
VERT



MONCLAR

Quercy Vert • Tam-et-Garonne

Office de Tourisme - 05 63 30 31 72

Les voitures sont des ANF de 1969
construites par Blanc-Misseron.

PAR FRÉDÉRIC PICA

C'est au détour d'un grand virage, alors que la vue du lac se présente comme la plus spectaculaire, que le regard du voyageur du petit train de Monclar, est attiré par la présence insolite de deux voitures couchettes de la SNCF. Comment sont elles arrivées là ? Il est vrai que, comme toutes installations de ce type, le transport fût spectaculaire. Deux grues de 50 tonnes, placées de chaque extrémités, des 54 tonnes, ont eu raison des deux masses à soulever et à placer délicatement, tout en douceur, sur une voie de 60 mètres, posée pour la circonstance. Deux compartiments ont été sacrifiés, pour l'aménagement de douches, et de Kitchenettes pour le petit déjeuner du matin.

Pour ces voitures ayant relié pendant plus de 30 ans Paris à la Savoie, le lieu de retraite semble bien paisible avec vue sur le lac et son environnement de verdure. Seuls, les voyageurs du train à voie de 60, leur rappellent leurs temps forts de service à jamais figés dans ce cadre campagnard, pour la grande joie des enfants et adultes qui séjournent un temps à Monclar. Cela ressemble à voyager, tout en restant sur place, alors, pourquoi aller ailleurs ? Le réveil est magnifique dans cette vision du lac.

Ainsi, le petit train à voie de 60 qui loue ces deux voitures, fait très bon ménage avec elles. Et les voyageurs qui roulent saluant les autres figés, se sentent plus voyageurs, même si le trajet n'est que de 3 km aller retour.

LE MATERIEL DU CFTLM.

Les locos :
1 loco de 1948 avec un moteur 3 cylindres Beaudoin de 45 cv démarrage à air comprimé ex : Houillères des Cévennes.

1 loco recarrossée, de 1948 avec un moteur 2 cylindres Beaudoin de 30 cv démarrage et sifflet à air comprimé, ex : Houillères des Cévennes.

1 loco Diema de 1958 avec un moteur 2 cylindres Deutz de 15 cv démarrage à air comprimé ex : Briqueterie de saint Nicklas en Belgique.

Les voitures :

Voiture à bogies salon style fin du XIX^e siècle, avec plateformes, couleur bleu et crème.

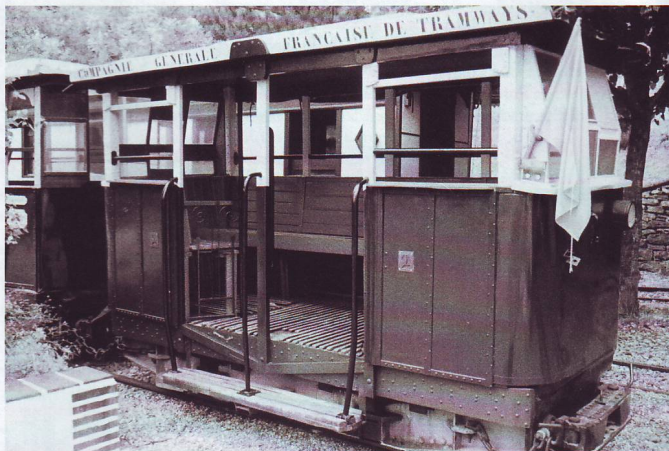
Les tramways :

1 réplique d'une motrice de Toulouse.

1 réplique d'une remorque des trams de Marseille.

1 réplique d'une motrice des tramways de Bordeaux.

1 des tramways de Lille.



Un cheminot ami de tous

Monsieur Pica est un cheminot, poète au grand cœur. Enfant, après avoir faillit, non loin de st Raphaël, tomber d'un train remorqué par une 141 R, il sera successivement : cheminot contrarié, coiffeur, contrebandier de bible pour une O.N.G., sous le régime du grand sauveur Céaucéscu, éleveur et enfin expert des cours des fruits et légumes. Ce personnage a passé tout son temps libre à construire son petit train touristique, sa magnifique maison, mais surtout à aider les autres. Adulé par ceux qu'il a aidés, adoré par les autres, vous

ne tarderez pas à devenir son ami.

Sans trop s'en rendre compte Monsieur Pica embellit ou change la vie de son entourage. C'est le cas pour le maire de la ville, à qui il a passé la vocation, et qui réalisera ce fameux train hôtel.

Lecteurs, passionnés de trains et familles heureuses, sur la route des vacances de l'année prochaine, passés voir Monsieur Pica et son train, vous savez dès à présent ou vous allez dormir... ●

PAR THI NGOC NGA.

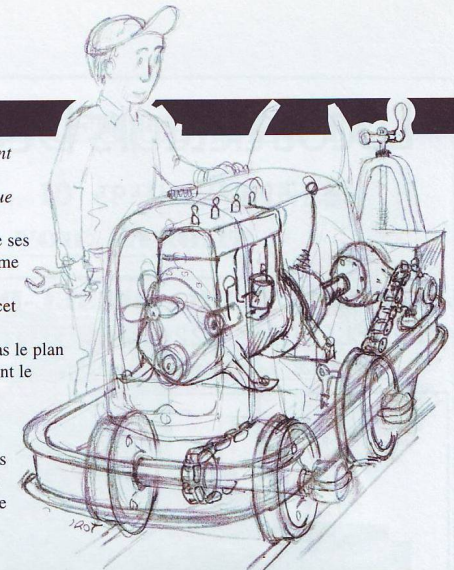
Les locotracteurs Dépret

L'article sur les tracteurs Dépret aurait été plus clair si les photos avaient des légendes.

Il faut supposer qu'il y a eu 2 modèles et qu'il reste un exemplaire quelque part, mais où ?

J-F C

Au départ, le but de notre article était de parler de Monsieur Dépret et de ses constructions. Pour les modélistes, nous avons voulu éditer un plan. Comme nous n'avions aucune dimension des engins Dépret, alors, nous avons mesuré le Citroën du Tacot des Lacs, assez proche de conception. Dans cet article, l'absence de légende apporte effectivement une confusion, alors récapitulons : page 8 du numéro 7 de Tortillard en haut, la photo et en bas le plan du Citroën en voie de 60cm sauvegardé au Tacot des Lacs vers 1985 avant le salon de la maquette. Page 9,10,11 les photos des locos construits par monsieur Dépret à Provins. Page 12, le plan et le Citroën du tacot et en bas moi-même entrain de reconstruire cet engin à partir des morceaux achetés au musée de Massangis près d'Avallon (89). Nous avons toujours cet engin Citroën mais aujourd'hui, il gît dans les ronces démonté par un bénévoles de passage aux yeux plus grands que le ventre. Nous pensons le reconstruire à nouveau pour vous le présenter au salon Expométrique des 15, 16, 17 novembre à Villebon sur Yvette. ●



Eloges Dithyrambiques...

Je tenais aussi à vous féliciter pour la qualité de rédaction et de l'originalité des articles ainsi que de leur pertinence. Un véritable régal quand je reçois le journal!

Est il possible d'avoir les premiers numéros ? F.L

Oui nous allons rééditer les premiers numéros qui seront disponibles à Expométrique 2002 ●

Rendez-vous à
EXPOMETRIQUE
le 15, 16, 17 novembre à
Villebon sur Yvette

Cher amis du Tortillard

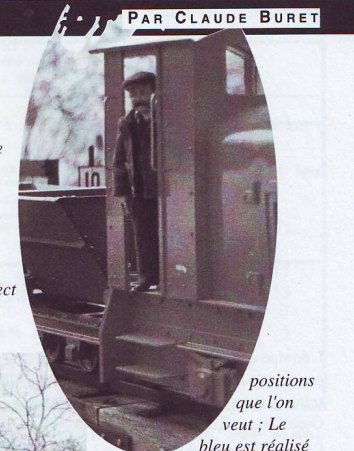
Je dois encore vous remercier pour avoir publié dans Tortillard N°6 mes croquis et photos expliquant la construction de mon locotracteur Gmeinder.

Depuis j'ai procédé à des essais et j'ai le plaisir de vous faire parvenir trois vues différentes du tracteur en ligne. Si vous pensez que ces photos peuvent encore rendre service à des amateurs constructeurs, de manière qu'ils puissent se faire une meilleure idée de l'aspect définitif du modèle, vous pouvez en disposer selon vos besoins dans votre revue.

Je peux vous assurer que le tracteur bien que n'étant pas rapide, 500 kg en charge ne lui font pas peur.

Le personnage dans la cabine est une figurine représentant mon grand-père (mécanicien de route sur l'ancien réseau Alsace-Lorraine de 1899 à 1936) dans l'aspect qu'il avait en 1920, 1930.

La figurine est sculptée en bois et les membres articulés peuvent être mis dans les



positions que l'on veut ; Le bleu est réalisé

par mes soins à partir d'une chute de tablier de jardinier.

Je vous souhaite bonne réception de la présente et comme vous pouvez le constater, le matériel roulant industriel peut avoir un certain charme. ●

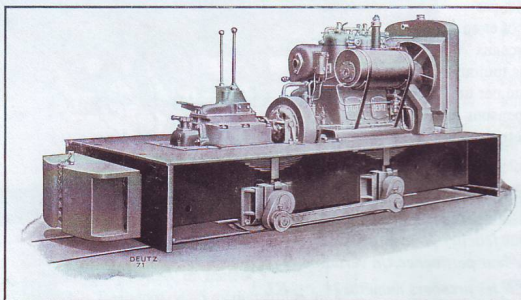


Locotracteurs Deutz OMZ 122

PAR LOUIS CAILLOT



LOCOTRACTEUR DIESEL-DEUTZ MODÈLE OMZ 122 - 10 et 12 TONNES A HUILE LOURDE - VOIE ÉTROITE



MOTEUR : Véritable Diesel-Deutz à 2 cylindres verticaux à 2 temps et injection mécanique avec démarreur à air comprimé.

Puissance 40 CV
Alésage 150 mm
Course 220 mm
Régime 600 t/min
Nombre de tours variable de 600 à 375

Consommation du moteur en huile lourde par CV/heure : 205 gr.

Après de longs essais il a été constaté que la consommation par heure de travail effectif que nous garantissons ne dépasse pas 4 kgs

Les locotracteurs Deutz OMZ 122 en voie de 60 ont été fabriqués à partir de 1932. Avant la guerre, quelques livraisons ont eu lieu en France via l'importateur S Marchak (exemple : Entreprise Fougerolle : 3 locos, Tuilerie Lesage à Mulhouse : 1 loco,). Le gros de la troupe est arrivé pendant le conflit pour le compte d'entreprises de travaux publics Allemandes ou Françaises qui travaillaient sous les ordres de la Todt ou pour le compte de l'armée Allemande. Les expéditions vers la France sont donc difficiles à retrouver au travers de sociétés ou d'organismes «écrans». Par exemple, la série 46780 à 46799 de 1944 (toute constituée d'OMZ 122 en 60) était prévue pour la Compagnie Française Humboldt Deutz Paris, «l'importateur» pendant la guerre. Certaines sources indiquent que ces locos n'ont pas été construits mais les 46790 du Tacot des Lacs et 46791 de Saint-Amand prouvent le contraire. Les Ciments Français ont possédé plusieurs OMZ 122 en 60 dans les Usines de Montebourg (50), Espiet (33), Beaucaire (30), Ces locotracteurs ont probablement été placés là pour augmenter la production de béton nécessaire à la Todt.

Les locotracteurs conservés au Tacot des Lacs :

- Le n° 17240, moteur 406276/77 (celui qui est encore équipé de son moteur d'origine) a été livré le 15/01/37 au représentant Martin Kallmann de Mannheim pour le compte de l'entrepreneur H- Kniffler de Saarbrücken. Comment s'est-il retrouvé à Montebourg ?

- Le n° 46790 a probablement été livré en 1944 à la Compagnie Française Humboldt Deutz et rapidement dirigé vers l'usine de Montebourg.

- Le n° 46786 dont l'historique serait proche du 46790.

- De même le livre IRS «Western-France» indique pour le 4ème loco resté à Montebourg, le n°40627. Si ce numéro est exact, il n'apparaît sur aucun registre Deutz en Allemagne. ●

Quelques nouvelles du Fort d'Uxegney

PAR PASCAL DURAND

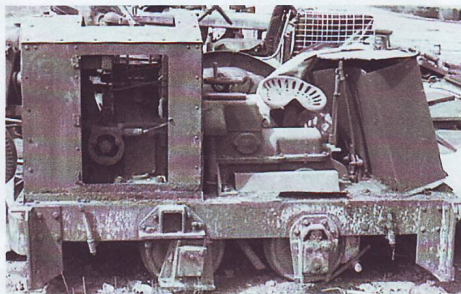
L'équipe du projet de reconstruction de la ligne, cherche à acheter ou en prêt la pièce qui manque sur un des locotracteurs, pour refabrication tête de culasse avec injecteur pour locotracteur Orenstein et Koppel modèle RL1a

La SNCF nous a donné 450 m3 de ballast à récupérer sur le site de la gare de Darnieulles - Uxegney maintenant désaffectée.

Grâce à la participation des entreprises PEDUZZI et HOULLON, ces matériaux ont été transférés devant le fort d'Uxegney, sur le futur site du dépôt.

Des pourparlers sont actuellement engagés pour récupérer de la voie ferrée ex VN (rails type PLM A) à quelques encablures des forts ●

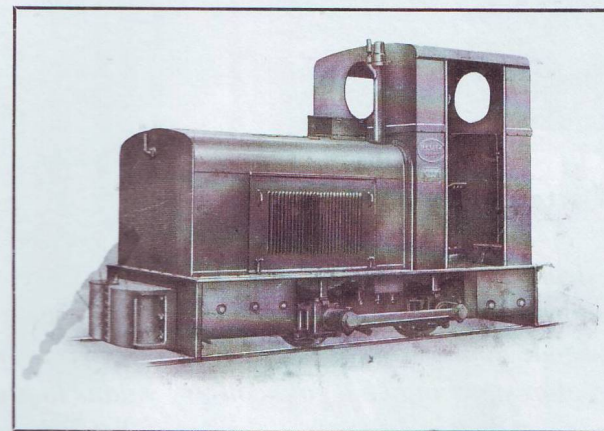
E-Mail : Pascal.Durand88@wanadoo.fr



LOCOTRACTEUR DIESEL-DEUTZ

MODÈLE OMZ 122 - 10 et 12 TONNES

A HUILE LOURDE - VOIE ÉTROITE



Dimensions } Longueur totale 4105 mm
 } Largeur 1600 mm
 } Hauteur 2560 mm
 } Empattement 1150 mm

Poids	10 tonnes				12 tonnes			
	4 km.	7 km.	12,5 km.	20,5 km.	3,3 km.	6 km.	10,5 km.	17,5 km.
Effort au crochet.	2.000 kg	1.080 kg	515 kg	215 kg	2.280 kg	1.260 kg	660 kg	300 kg
Tonnage remorqué :								
En palier	165 t.	90 t.	43 t.	18 t.	190 t.	105 t.	55 t.	25 t.
En rampe de :								
2,5 ‰	135	73	33	15	155	85	42	17
5 ‰	115	60	27	11	130	70	35	13
10 ‰	85	45	19	5	100	50	25	7
15 ‰	70	35	13	3	78	40	17	5
20 ‰	55	28	10	—	64	32	12	2
25 ‰	48	22	7	—	53	27	10	—
30 ‰	40	17	5	—	45	22	7	—

Ces chiffres sont calculés en admettant une résistance à l'avancement de 12 kg. par tonne

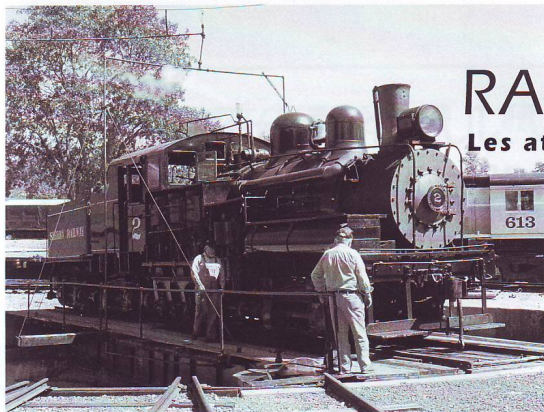
PARIS (IX^e)

13 bis, Rue des Mathurins
Tél. : CENTRAL 61-47
" " 65-14
Télégr. : LOCOMARCH-PARIS
R. C. Seine n° 197.701

BRUXELLES

S. MARCHAK

15, Rue du Lombard
Tél. : 11-70-79
Télégr. : LOCOMARCH-BRUXELLES
Registre de Com. Bruxelles n° 8101



RAILTOWN 1897

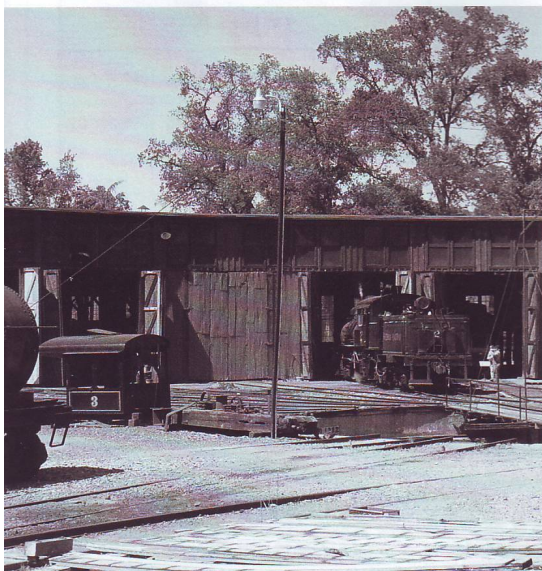
Les ateliers ferroviaire de la Sierra

PAR MAI ET BENJ



-Benjamin en visite chez son oncle d'Amérique-

En déplacement entre San Francisco et Las Vegas, une erreur de carte nous a amené à Jamestown, petite bourgade de l'est Californien située à l'extrême sud de la région surnommée « gold country » dans laquelle fut découvert de l'or en 1848 et qui donna lieu à la célèbre ruée vers l'or.



Ce sont des coups de sifflets dans le lointain qui nous ont guidés vers le parc historique de «Railtown 1897». Quelle surprise de voir une locomotive fumante stationnée sur une plaque tournante (nous apprendrons plus tard qu'il s'agit de l'une des deux dernières en activité des Etats-Unis). Des bruits de marteaux et de jets de vapeur et voilà l'équipe qui sort de la rotonde pour grimper à bord de la loco numérotée 2 et surnommée avec beaucoup d'originalité «La 2». Un coup de sifflet qui fait trembler le sol sous nos pieds (nous étions pourtant à 10m de la loco), un signe de la main nous indiquant que nous pouvions approcher, et nous voilà à bord.

Bill, le responsable de l'équipe nous explique qu'ils font les premiers tours de chauffe de la saison qui débutera la semaine suivante. En même temps qu'il manœuvre il nous apprend que son réseau, proche de Hollywood porte le surnom de «chemin de fer du cinéma». Depuis 1919 il est apparu dans plus de 200 films et de nombreux feuilletons (la petite prairie...) ou de cinéma (Wild wild west, le virginien, Retour vers le futur...) et que par conséquent c'est le réseau le plus photographié au monde.

La ligne, véritable ligne historique «Sierra Nevada» fonctionne sans interruption depuis 1897 en tant que transport de voyageur. Elle est devenu en 1971 «le parc historique Railtown 1897». Le voyage qui dure 45mn, traverse les contreforts de la Sierra Nevada.



L'intérieur de la rotonde est séparée en deux partie :

- L'atelier (working roundhouse) dans lequel on assiste aux restaurations en cours. Cet été ce sont les locomotives 28 et la 2 qui sont en cours de réparation.

La 28 qui a été construite pour la ligne historique en 1922 a été abandonnée en 1955 lorsque le diesel a remplacé la vapeur.

Sa première restauration date de 1971 date à laquelle la ligne est devenue touristique

La 2 dans laquelle nous avons été conviés à faire un tour d'essai a été construite en 1915 est le modèle classique des locomotives utilisées sur la ligne.

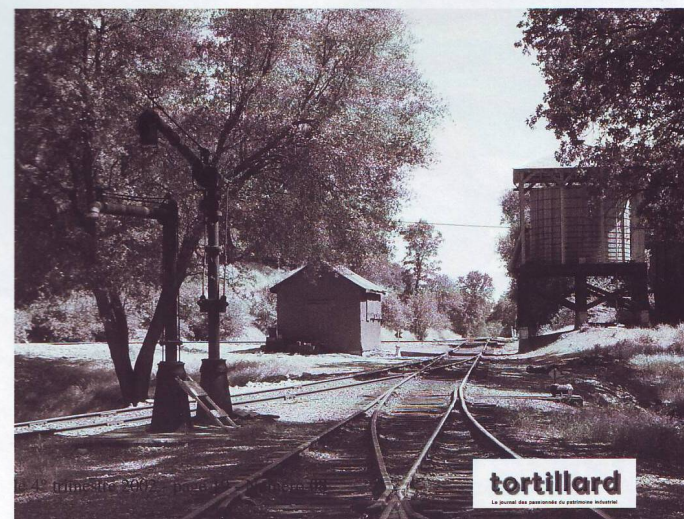
Sur la photo prise à l'intérieur de la rotonde on peut également

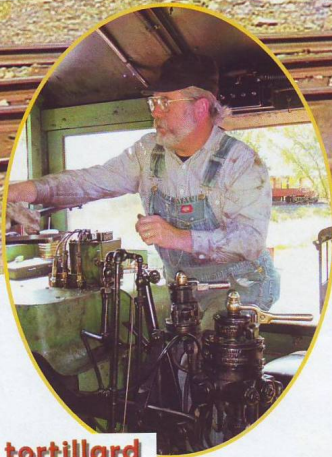
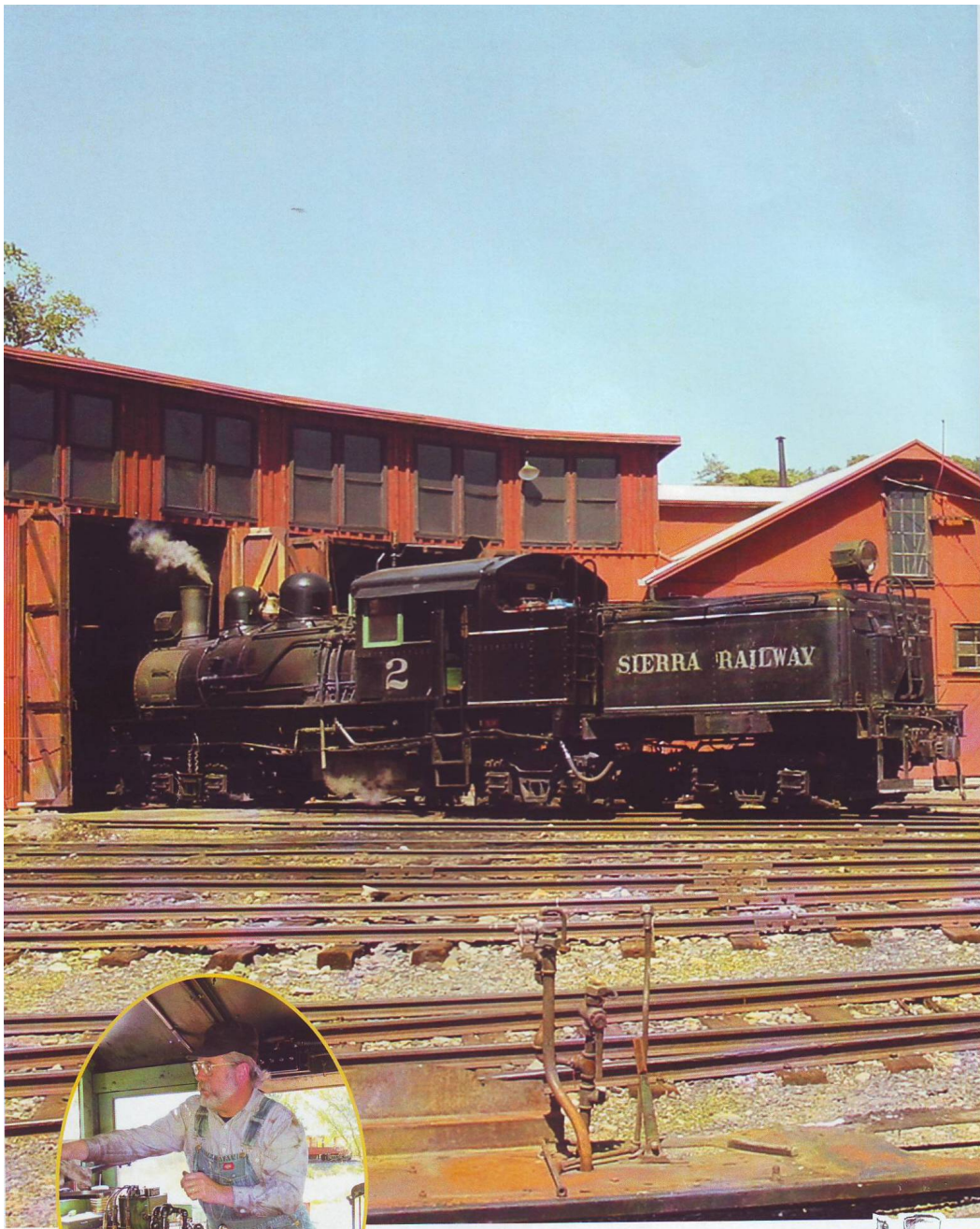
apercevoir la N°3 qui est la plus ancienne et la plus célèbre de leur locomotive. Construite en 1891 pour une ligne de l'Arizona, elle a été achetée en 1897 et utilisée jusqu'en 1932. Chouchou des réalisateurs elle apparaît dans 50 films et 20 séries TV.

- L'entrepôt qui regroupe l'ensemble des anciens décors et accessoires utilisés lors des nombreux tournages

L'un des plus populaire est la reproduction d'un caboose de 1880 utilisé pour lors du tournage de retour vers le futur III.

Si vos pas vous conduisent sur les traces des prospecteurs d'or, arrêtez vous chez ces cheminots qui vous accueillent et vous font partager leur passion comme un membre de leur famille. ●





tortillard
Le journal des passionnés de patrimoine industriel

tortillard
est édité par l'association
du Tacot des Lacs.
77880 Grez sur Loing
Tél : 01 64 28 67 67
Fax : 01 64 78 30 78
Email : tacotdeslacs@wanadoo.fr

