

# tortillard

Le journal des passionnés du patrimoine industriel

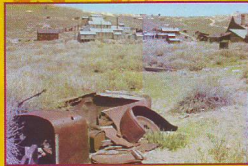
## Le talent des autres

Le Vapeur Val-de-Travers



## Globe trotteur

«Dalton City»



## Patrimoine

Plan et histoire du Dick Kerr



## Dick Kerr

Petrol-Electric Locomotive



4,30 €

Janvier-Février-Mars 2004

Congrès  
Facs-Unecto  
Lille 2003

## Editoria

Sécurité, sécurité, ce mot fait bouger l'administration et semble installer une mentalité qui pourrait accélérer la paupérisation de notre bénévolat. Nous assistons à un renouveau dans tous les domaines de mesures renforcées.

Heureusement, pour les réseaux touristiques, le ministère des transports, bienveillant et partenaire commandite un bureau d'étude capable d'évaluer l'étendue des risques encourus par nos types d'exploitations et d'en définir les bonnes mesures à prendre. Les réseaux fédérés affichent le plus grand sérieux.

Notre cas reste particulier, nous faisons rouler des trains centenaires, qui ont largement fait leurs preuves.

Les trains neufs, nous l'avons vu, ne semblent pas poser moins de problèmes, le facteur humain restant la composante non éligible.

La géographie tortueuse de certains circuits font peur, l'utilisation de matériel au gabarit surdimensionner, la présence de voies en « Z » implique qu'il est impensable de laisser les wagons en dérive, sans un système de freinage infallible.

Souhaitons que le coût de ces mesures ne s'enflamme comme cela a été le cas pour l'automobile. Il faut savoir que le prix des assurances « responsabilité civile » de nos « touristiques » ont en moyenne multipliés par douze en vingt ans, pas nos revenus !

D'un autre côté, six nouveaux réseaux en voie de soixante et un en voie normale vont, montrer le bout du nez, ces prochaines années et cela avec le matériel d'anciens réseaux fraîchement disparus. ●

PATRICK MOUROT

LES PLANS page 10  
**tortillard**  
Le journal des passionnés de patrimoine industriel  
Baldwin 50 HP

## Sommaire

AndrRoots of Motive Power-Willits	p 02
La locomotive BR 52 22	p 04
La 241 P 30	p 05
Propos et Souvenirs d'un passionné	p 06
Lille 2003 - FACS - UNECTO	p 08
Les trains de Saint-Eutrope	p 09
Dick Kerr par David H Smith	p 10
Courrier du lecteur	p 12
Sesam Rail	p 13
Bodie - California	p 14
Un réseau utile	p 17
Les Ateliers Debelleyme	p 19

**Notre couverture:** Fabienne et Patrick font les essais de la JUNG après sa grande révision.

**Quatrième de couverture:** Petit poste d'aiguillage de l'an 2000, dans une carrière, aujourd'hui disparue

# AndrRoots of Motive Power-Willits

PAR GUY J. TYTECA

PHOTOS CATHY «MA DALTON» BERTET



▲ Grue à vapeur Raymond sur chenille



*Parmi les chemins de fer industriels, les forestiers occupent une place à part et suscitent un certain intérêt ! C'est, au départ, une visite à Cass (virginie de l'Ouest), en 1981, qui m'a inoculé le virus des Chemins de Fer Forestiers Américains et principalement leurs techniques diaboliques de débardage.*

Plus récemment, en 1996 et surtout en 1999, notre voyage d'étude - un vrai périple - nous amena à Willits, dans le Nord de la Californie, là où aucun touriste Européen « in » ne met les pieds ! Ici ont été rassemblés une collection incroyable de tous ces engins, la plupart à vapeur, utilisés depuis la deuxième moitié du 19<sup>e</sup> siècle dans ces régions des Etats Unis, pour l'abattage, le débardage, le chargement d'arbres parfois gigantesques et dans les scieries. Il faut rappeler que c'est dans les forêts environnantes qu'on trouve les deux variétés d'arbres les plus grands et les plus denses de notre planète:-

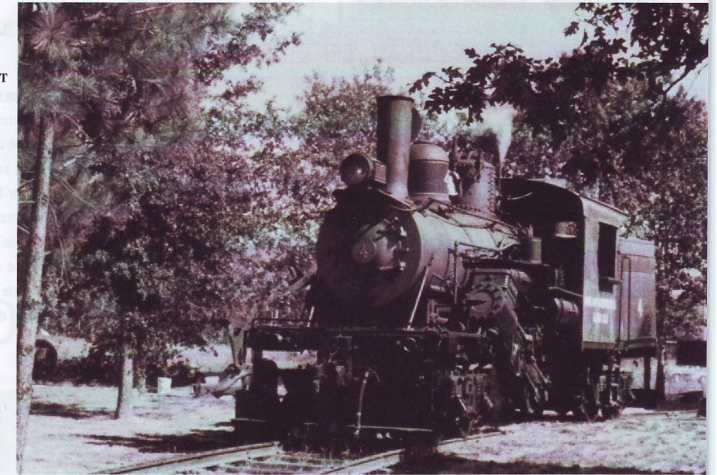
- le séquoia sempervirens (ou coast redwood) le plus grand, jusqu'à 125m.

-le séquoia gigantea (ou sierra redwood), légèrement plus petit, mais atteignant tout de même 90 m.

Certains de ces géants atteignent des âges vénérables, jusqu'à plus de 2000 ans. L'histoire des bûcherons et des hommes d'intérêt ! A la fin du 19<sup>e</sup> siècle, les parcelles de bois furent distribuées gratuitement et de nombreux abus furent commis. A cette époque, on ne se préoccupait certainement pas de préservation écologique ni de reboisement.

Nombreux furent les séquoias parmi les plus grands qui furent abattus plus par défi ou pour de stupides motifs publicitaires que par réelle nécessité. Un patrimoine considérable a ainsi été gaspillé.

Mais, revenons à Willits. Chaque année s'organisent quelques démonstrations du matériel exposé, mais c'est seulement début septembre, et pendant deux journées, qu'on peut assister au grand « show » : tout ce qui est en état de marche est mis en route, soit à vapeur, pour la plupart, soit à air comprimé pour les engins statiques, plus précis ou fragiles. La collection comprend des treuils à vapeur, des grues à vapeur, des pelletuses (à vapeur et diesel), des pompes à vapeur, rouleau compresseur à vapeur... En tout une trentaine d'engins ! De plus, un réseau ferré à voie normale traverse les emprises de ce musée vivant sur quelques centaines de mètres. Une Climax et une « Prairie » (131T) sont en état et se dégourdissent les bielles successivement. Un des plus « balèzes » des treuils à vapeur de débardage démontre une technique spécifique, en tirant une rame de quelques wagons chargés de bois et la ramène à son point de départ par son treuil de rappel. Comme on peut le voir sur les photos, ces treuils sont constitués d'une chaudière verticale qui alimente un ou plus souvent plusieurs moteurs à vapeur. Le tout est posé sur une espèce de bâti constitué de deux troncs taillés en forme de traîneau. Cette disposition permet au treuil de se tracter lui-même dans les bois en attachant l'extrémité de son câble autour d'un arbre. Il y a bien quelque chose de diabolique dans ces techniques... Les premiers treuils provenaient de techniques navales et étaient utilisés pour remonter les ancres. Ils n'étaient ni grands, ni puissants et, équipés d'un seul treuil à axe vertical, nécessitaient un cheval ou un bœuf pour ramener le câble sur la coupe de bois. Cette disposition et leur poids posaient



▲ Locomotive Climax à voie normale

une série de problèmes de stabilité et limitaient leur efficacité. C'est pourquoi un deuxième treuil de rappel fut rapidement ajouté et la disposition des axes des treuils devint horizontale. Les techniques s'améliorant, la taille de ces treuils de débardage ne fit que croître et, dans les années 1930, de véritables mastodontes de 300 tonnes, équipés de double chaudière, comprenant jusqu'à 15

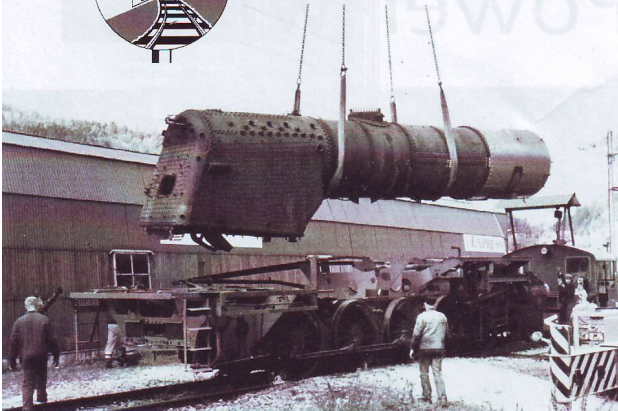
treuils, furent construits, qui nécessitaient une vingtaine d'opérateurs pour les faire fonctionner. Les Etats de l'Ouest des Etats Unis (Californie, Oregon et Washington) ont été largement déforestés et comportent de nombreux musées forestiers, avec ou sans partie ferroviaire et la plupart du temps très riches, mais un petit nombre seulement possède des machines en état de marche. ●



▲ Treuil à vapeur de débardage tirant une rame chargée de grumes



# La locomotive BR 52 22 du :



▲ Levage de la chaudière de la BR 52 22

### Quelques données techniques

Constructeur:	Berliner Maschinenfabrik AG
Année de construction :	1943
Poids en service :	149,7 t.
Longueur hors tampons :	22 975 mm
Vitesse maximale :	80 km/h
Timbre de la chaudière :	16 bar
Puissance :	1620 CV
Surface de la grille :	3,9 m <sup>2</sup>
Diamètre des roues motrices :	1400 mm

### Un peu d'histoire

Cette machine a été construite en 1943 par BMAG (ex-Schwarzkopf) à Berlin pour la DRG. Elle fait partie de l'imposante série de machines 52 construites à plus de 6 700 exemplaires. En France, 42 locomotives furent immatriculées 150 Y et circulèrent en Alsace jusqu'en 1959.

En 1945, notre BR 52221 est restée en Autriche et fut incorporée aux ÖBB. Elle reçut un échappement Giessel, un tender à cabine et prit le numéro 152 221. Elle retrouva son numéro original en 1963. Les ÖBB l'ont révisé en 1975. Après une course d'essai, elle fut garée comme « réserve stratégique ». Une association aujourd'hui disparue, l'Oswald Steam Samstagen, la racheta le 15 novembre 1979. La machine trouva de nouvelles voies d'accueil à Samstagen et à Einsiedeln, mais à ciel ouvert.

### Au Vapeur Val-de-Travers

En 1992, à son arrivée au VVT, elle retrouva un toit. Mais sa carrosserie avait souffert des treize années passées sous tous les temps. Longtemps exposée, sa révision débuta en 2001. Pour que nos visiteurs puissent suivre l'évolution des travaux, nous avons opté pour une révision pas à pas.

Le moteur droit a été totalement démonté et révisé. Cette opération nous a permis de constater que l'état mécanique de cette machine était impeccable. Pas un point de corrosion

n'a été trouvé.

Les tôles de la carrosserie, totalement rouillées, ont été déposées et seront remplacées par des neuves lors du remontage. Le châssis a été assaini et repeint.

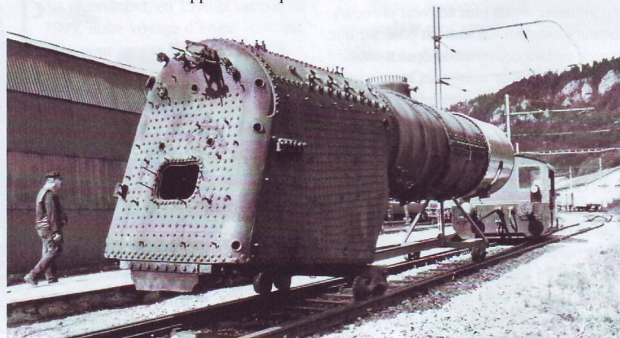
Après un premier examen, l'inspecteur de l'ASIT (équivalent suisse de l'APAVE), pense que la chaudière est saine. Le 12 septembre 2003, nous avons procédé au levage de cette pièce capitale. Désolidarisée de son châssis, elle repose sur des lorrys spécialement adaptés. Son nettoyage a immédiatement commencé et une épreuve hydraulique aura lieu en 2004.

Le châssis sera révisé et les essieux seront contrôlés à l'ultrason. La cabine est en cours de reconstruction complète. Le tender a beaucoup souffert de son séjour à l'extérieur. Sa révision a aussi débuté. La cabine sera supprimée ce qui

augmentera sa capacité en charbon. Dans l'intervalle, nous cherchons un tender en bon état qui pourrait être provisoirement attelé à cette machine. Une cheminée d'origine ronde a remplacé le dispositif Giessel. Ce dernier était en mauvais état et des pièces de rechange sont aujourd'hui introuvables.

Le remontage de ce monstre aura vraisemblablement lieu dans le courant de 2006. Le travail est entièrement réalisé par des bénévoles dans notre dépôt de St-Sulpice. Et nous nous réjouissons de votre visite.

Sa remise en service, nous permettra d'assurer des trains lourds sur les lignes difficiles du Jura qui comportent des rampes de 20 ‰. Grâce à sa vitesse de 80 km/h, cabine ou tender en avant, nous pourrions facilement parcourir les lignes du plateau helvétique.



▲ L'acheminement de la chaudière

# Vapeur Val-de-Travers

PAR CHRISTIAN JAQUIER

PHOTOS : GILLES ROULIN

### La saison 2004

Nos convois circuleront les 8 & 9 mai, 12 & 13 juin, 3 & 4 juillet, 1 & 8 août, 11 & 12 septembre, 9 & 10 octobre 2004. A partir de St-Sulpice, nous desservons les destinations suivantes : Travers, Les Verrières et Neuchâtel.

L'horaire publié sur notre site Internet : [www.vvt.ch](http://www.vvt.ch), vous donne tous les détails.

Si vous désirez nous faire une visite en dehors de ces dates, contactez nous au numéro de téléphone : 00 41792434071. ●

## La 241 P 30



▲ La « 241 P 30 monument » était devenue un magasin de pièces avant sa sauvegarde

À St-Sulpice, cette machine sera hébergée dans notre dépôt-atelier. Elle sera remise en état de présentation visuelle et sera exposée devant le dépôt lors de chaque jour de circulation du VVT. Dans l'immédiat, nos finances ne nous permettent pas d'envisager une révision et une remise en service, mais qui sait, si un généreux sponsor veut financer ces travaux, nous ne le refuserons pas.

De plus, la venue de cette nouvelle machine au VVT nous permet d'augmenter l'attractivité de notre collection : neuf machines à vapeur de six pays différents ! Nous n'en doutons pas de nombreux visiteurs supplémentaires feront le déplacement. Ces prochaines années, les projets

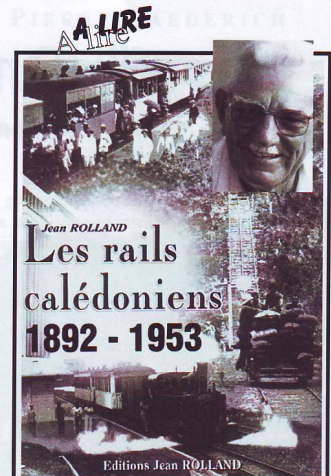
d'extensions du VVT sont :

- la reconstruction de la gare
- la pose de la plaque tournante
- la construction d'un dépôt-musée

M. Alain GIRARDIN, chef de projet du groupe GMD de La Chaux-de-Fonds, est en charge de ce dossier. Des contacts sont en cours avec l'OFT et différents partenaires. Nous vous en parlerons en temps voulu.

Les bénévoles du VVT ne manquent ni d'enthousiasme, ni d'ambition. Nous mettons notre passion au service du public et du tourisme neuchâtelois. St-Sulpice, le 11 août 2003 ●

Texte : Christian JAQUIER, secrétaire du VVT  
Photos : Gilles ROULIN, chef du dépôt VVT

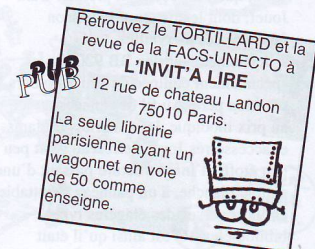


Qui oserait prétendre que le chemin de fer n'a pas existé en Nouvelle-Calédonie? Si le doute subsistait dans certains esprits, il se dissiperait tout à fait à la lecture de cet ouvrage, écrit la journaliste Sylvie Sollier pour Télé 7 jours.

Jean Rolland a publié aux éditions du même nom, l'histoire « Les rails calédoniens entre 1892-1953 ». Avis aux historiens, aux curieux et aux nostalgiques : cette édition relate une recherche historique et ambitieuse d'un ancien apprenti recruté à 17 ans aux mines de ferro-nickel, accompagnée de plans et de photos qui satisferont aussi les modélistes pour leurs fabrications. Cet ouvrage est en vente à l'association du Gemme ou directement auprès de notre ami, Jean Rolland, un passionné intarissable et fort sympathique, 26 rue Charleroi V-d-C, 98 800 NOUMEA Nouvelle Calédonie.

Achetez ce livre et partez à l'aventure, évasion garantie ! ●

PM



# Propos et Souvenirs d'enfance d'un passionné

PAR PIERRE LAEDERICH

Fondateur du magazine Connaissance du Rail, Pierre Laederich est avant tout un passionné de trains, tout spécialement de trains de jardin.



▲ Rame pavoisée - Cérémonies du 14 juillet 1989

*Mais comment est née cette passion ? À la fin des années 50, nous étions allés en famille passer le mois de juillet au bord du Bassin d'Arcachon, plus précisément au Cap Ferret. Inutile de préciser que mes activités préférées n'étaient ni la natation, ni les jeux de ballon sur la plage, mais le train forestier, avec ses petits locotracteurs aux allures de locomotives à vapeur, ses adorables baladeuses rouges et blanches, sans oublier la fascinante automotrice pétroléo-électrique Crochat.*



Comme notre ami Obélix le Gaulois, on peut dire que je suis tombé dedans quand j'étais tout petit. En effet, pour mes 4 ans, j'ai eu mon premier train électrique, entièrement réalisé par mon père, lui-même passionné de trains depuis son plus jeune âge. Il s'agissait d'un locotracteur à l'échelle [O]. Alimenté en 20 volts courant continu par une sous-station (terminologie paternelle) également de construction maison, il roulait sur une voie L.R. à 3 rails que nous installions les week-ends sur le sol de la salle à manger. Mes meilleurs souvenirs remontent au jour où nous avions installé la voie à travers tout notre appartement parisien, avec liaison d'un terminus à l'autre par interphone, également de construction maison.

### L'incontournable train Jouef

C'est quelques années plus tard, en 1960, que j'ai reçu mon premier train Jouef, dont les moteurs saucisson faisaient des merveilles, tout spécialement sur une BB 9201 spécialement équipée de deux moteurs par mon père. Au fil des années, grâce au prix modique des matériels roulants et accessoires Jouef, le réseau s'est peu à peu étoffé, l'infrastructure passant d'une simple planche, à un panneau rabattable en liaison avec des étagères type bibliothèque. C'est ainsi qu'il était possible d'exploiter le réseau (il n'a

jamais été question de jouer au train !) en semaine sur la seule partie étagère avec du trafic banlieue et marchandises, tandis que les jeudis et les week-ends on rabattait le plateau pour le service des grandes lignes. Par la suite, ce type de réseau a été reconstruit suivant une forme similaire après un déménagement dans le XV<sup>e</sup> arrondissement de Paris. Notre nouvel appartement donnait alors sur deux dépôts de métro, ma chambre dominant le pont-roulant des ateliers RATP de Vaugirard. Le matin, j'étais réveillé par le sympathique ronronnement des compresseurs des vénérables rames « Nord-Sud » ! Je voyais aussi le raccordement franchissant à niveau la rue Desnouettes, où les nouvelles rames sur pneumatiques destinées à la ligne 4 étaient livrées généralement les mercredis, et par où sont parties à la casse les antiques motrices Sprague série 600. Ayant eu l'occasion de visiter le dépôt, je pus me procurer deux manipulateurs Sprague en vue de la construction d'une hypothétique motrice à deux cabines.

### Révélation au Cap Ferret

À la fin des années 50, nous étions allés en famille passer le mois de juillet au bord du Bassin d'Arcachon, plus précisément au Cap Ferret. Inutile de préciser que mes activités préférées n'étaient ni la natation, ni les jeux de ballon sur la plage, mais le train

forestier, avec ses petit locotracteurs aux allures de locomotives à vapeur, ses adorables baladeuses rouges et blanches, sans oublier la fascinante automotrice pétroléo-électrique Crochat. Mon père connaissait bien M. Millet et M. Ravery, et lors d'une visite privée du dépôt-atelier, je buvais littéralement leurs conversations techniques. Je me souviens encore qu'il était question de remplacer les moteurs à essence GMC, particulièrement voraces en carburant, par des Perkins Diesel !

De retour sur la plage, je traçais des voies sur le sable, avec gares, bâtiments-voyageurs et dépôt-atelier. L'année suivante, disposant d'éléments de voie en [O], je faisais circuler un wagonnet Hornby à benne basculante, tracté par une petite locomotive à piles, toujours de construction paternelle.



▲ Rame réversible à grande capacité, formée de l'automotrice, la baladeuse et la voiture-pilote. Août 1996

▼ Les travaux de construction de la ligne au potager - Février 1987



Après notre premier séjour au Cap Ferret, nous avions fait étape à Rouffignac et ses grottes. Ce fut l'occasion de découvrir une autre application touristique de la voie de 60 cm, la traction électrique par accumulateurs, qui tranchait avec les bruyants moteurs G.M.C. des machines du Cap Ferret. J'ignorais que 25 ans plus tard, ces deux réseaux seraient déterminants dans ma passion ferroviaire.

### Premier tramway de jardin

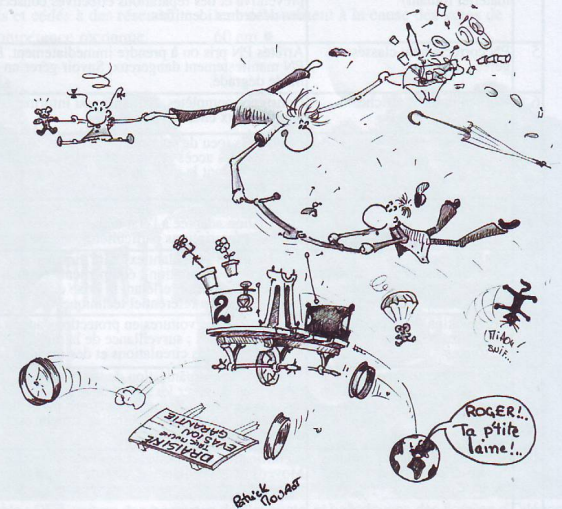
La deuxième partie des grandes vacances s'effectuait dans la propriété familiale, située dans l'Allier. Ici, fini les cours obligatoires de natation, l'eau froide qui pique les yeux, les insipides jeux de ballon et les coups de soleil; à moi les balades à travers les sentiers forestiers et chemins ruraux sur une voie métrique imaginaire, ou les virées à vélo de route sur des voies normales tout aussi imaginaires ! Et lorsque je me promenais dans les allées du parc, je me voyais sur une voie de 60 aux commandes de l'automotrice Crochat de Cap Ferret ! Mais il me fallait aussi du concret. À ma demande, mon père me construisit de toutes pièces un train de jardin, à une échelle plus conséquente que du Jouef. Correspondant à la largeur du châssis Meccano utilisé, l'écartement des voies était équivalent au 3' 1/2 des Anglais (89 mm), l'échelle correspondant au 1/13 (le LGB n'existait pas encore). Comme en réalité, il avait fallu obtenir une concession, le terrain appartenant à mes grands-parents, l'affaire avait été âprement négociée, pour une ligne implantée strictement derrière la maison et à la faveur de bons résultats scolaires. Dans les années qui suivirent, mes bons résultats permirent d'obtenir des subventions pour l'achat de rails supplémentaires. D'autres membres de la famille ont participé à la construction de ce tramway, comme ma grand-mère et ma tante pour confectionner les personnages, ou mon cousin pour la pose des voies et la construction des bâtiments, sans oublier le jardinier pour les gros travaux d'infrastructure. Assurée à la seule belle saison (comme au Cap Ferret), l'exploitation s'effectuait à heures fixes avec des trains

le matin, le midi, au goûter et en soirée. Les trains de midi et de soirée sont encore régulièrement assurés de mai à septembre, la caténaire d'origine ayant été remplacée par des batteries embarquées avec télécommande radio.

### Délocalisation volontaire

Lorsque mon père décéda brutalement, il avait entrepris la réalisation d'un Atlas des chemins de fer secondaires et des tramways en France, sur la base d'une importante documentation réunie par ses soins au fil des années. D'autres amateurs ferroviaires connaissaient cette oeuvre, et en auraient souhaité un exemplaire. C'est de sa publication que sont nées les Éditions de l'Ormet (du nom de la propriété familiale), et Connaissance du Rail qui à l'origine était une association type 1901 dont le sigle devait être CORAIL si la SNCF ne s'y était pas opposée. Proposé en souscription par fascicules, cet atlas a connu un grand succès, tant et si bien qu'à l'issue de sa parution complète, il a donné naissance en 1979 au magazine Connaissance du Rail, cette fois sous l'égide d'une SARL dont mon épouse Patricia devint la gérante. C'est elle aussi qui, en plus des tâches administratives, en réalise toujours la maquette et la mise en page. Puis en 1982, lassés du stress et de la pollution de la vie parisienne, nous avons décidé de nous installer dans la maison familiale de l'Ormet dans l'Allier et bénéficions d'un cadre enchanteur en pleine campagne. Pour la première fois, j'avais la possibilité de faire circuler le tramway toute l'année. Mais rapidement sont apparues les limites de la voie de 89 mm, sous la forme des feuilles mortes, du froid et des intempéries. Il fallait quelque chose de plus conséquent, et tout de suite je pensais à la voie de 40 cm, voire 60 cm, mais je n'osais pas rêver !....●

Suite de l'article dans le numéro 14



**Lille 2003 : des trésors d'idées et de réflexions...**

67 % des réseaux fédérés se sont retrouvés pour un des plus beaux congrès de l'histoire de la FACS-UNETO.

Entourés de la précieuse collaboration du CFTA, de la SNCF, des chemins de fer touristiques Suisses, du Ministère des transports et du STRMTG, les hôtes de notre institution ont pu, ensemble, franchir des

étapes importantes :

Alexandre Dusserre, Jérôme Charles du STRMTG et Annie Dauvilliers chargée de mission auprès du ministère des transports, nous ont présenté l'avancée de leurs travaux en matière de sécurité. Ces deux institutions ont reconnu le sérieux de nos exploitations et ont encore félicité les responsables de nos

réseaux tout en nous recommandant encore d'être vigilant en matière de prévention. Ils nous ont demandé de bien veiller à la remise à jours du règlement de sécurité d'exploitation, du règlement de police d'exploitation, du plan d'intervention de secours et à la bonne tenue du registre des habilitations et des formations. Annie Dauvilliers, chargée d'étudier et de résoudre les problèmes des passages à niveaux difficiles en France, nous a rappelé de bien dégager la visibilité de

nos franchissements.

Nicole Fize a présenté le programme judicieux des trains touristiques de la SNCF et leurs fréquentations, une initiative qui dénote un esprit plein de promesses.

Le congrès s'est joué aussi à l'extérieur pour la visite de la fabuleuse installation de l'AMITRAM.

Rappelons que l'Etat a choisi la FACS-UNETO comme interlocuteur officiel, seule institution auprès de laquelle devront se rallier les autres groupements souhaitant participer aux débats. Un choix qui, pour ne rien vous cacher, découle du sérieux et de l'implication de cette remarquable institution.

La FACS-UNETO diffuse une revue disponible par abonnement au bureau de la fédération à la gare de l'Est 75475 Paris cedex 10. ●

Patrick Mourot



▲ Reconstitution par quatre passionnés de l'Amiram d'une voiture Hypomobile des tramways de Lille de 1896

**STRMTG - Div. des Chemins de fer Touristiques**  
Domaine universitaire ; 1461, rue de la piscine  
38400 SAINT-MARTIN D'HERES  
Tél : (33) 4 76 63 78 65 Fax : (33) 4 76 42 39 33  
Mail : alexandre.dusserre@equipement.gouv.fr

**Exigences Essentielles de Sécurité des CFT soumises au contrôle Réglementaire.**

par Alexandre Dusserre

N°	CRITERES EXIGES	OBJECTIFS	RISQUES COUVERTS	REFERENTIEL
1	RSE complet et adapté à l'exploitation du réseau	Formalisation des procédures de sécurité du système. Gestion saine et claire des circulations. Définition précise des fonctions du personnel de sécurité et de sa formation	Tous accidents ; collisions, déraillements, chutes de personnes, incendie	RSE type. Chapitre 6 exploitation - maintenance du référentiel
2	Qualification / habilitation du personnel	Assurer une formation adaptée aux fonctions de sécurité et validée par l'exploitant. Habilitier le personnel et maintenir le niveau des qualifications	Tous accidents ; collisions, déraillements, chutes de personnes, incendie	Chapitre 6 - Exploitation
3	Traçabilité des circulations	Disposer d'un retour d'information sur les circulations, sur les incidents et défauts relevés en exploitation, consignés dans un registre et pouvoir y donner suite	Absence de mémoire et de suivi des incidents d'exploitation et des défauts du système	Modèles de registres de suivi
4	Traçabilité de l'entretien (voie; matériel roulant)	Disposer d'un suivi des actions de maintenance préventive et des réparations effectives consécutives à des désordres identifiés.	Pannes matérielles pouvant affecter la sécurité. Mauvaise gestion préventive voie et matériel roulant	Modèles de registres de suivi
5	PN correctement classés et gérés	Arrêtés PN pris ou à prendre immédiatement. Pas de PN manifestement dangereux. Savoir gérer un PN en mode dégradé.	Collision aux passages à niveau	A.M. du 18 mars 1991; chapitre 3 du référentiel
6	RPE complet et affiché	Consignes complètes. Affichage ou information publique aux endroits à risque	Comportement irresponsable ou dangereux des voyageurs	Trame RPE type
7	PIS opérationnel	PIS concis (peu de commentaires) mais complet (repérage des accès et des moyens), disponible à tout moment et dont la mise au point a été menée avec les services de secours	Aggravation d'une situation d'accident	Trame PIS type
8	Voie globalement en bon état	Voie répondant aux critères du référentiel technique; exploitation adaptée à l'état de la voie (charge à l'essieu, prescriptions particulières, vitesse).	Déraillement	Chapitre 2 - infrastructures, voies
9	Matériel roulant en bon état de fonctionnement et conservé dans de bonnes conditions	Parc de matériel roulant exploité dimensionné à la mesure de l'exploitation ; équipements et qualité des organes de sécurité reflétant la prise en compte des prescriptions du référentiel technique	Détérioration des organes de sécurité pouvant engendrer des déraillements, incendies, collisions, chutes de personnes	Chapitre 1 - Matériel roulant
10	Organisation de la prévention des chutes et heurts de personnes	Equiper des voitures en protections adaptées contre les chutes ; surveillance de la rame et de la voie au cours des circulations et des manœuvres	Chute de personnes sur la voie et sous le train ; accidents individuels graves	Chapitre 1 du référentiel; RSE et RPE
11	Gestion des ouvrages d'art et des tunnels de plus de 300 m	Se doter d'une organisation de l'exploitation permettant de gérer les situations exposées sur et sous les ouvrages d'art; mener des actions particulières de prévention; en matière d'entretien structurel ou d'évacuation des personnes	Dégradation des ouvrages pouvant entraîner leur ruine au passage du train ; panique en tunnel	Chapitre 2 - infrastructures, voies
12	Méthodologie de surveillance des installations et des zones exposées	Identification des risques conduite par l'exploitant. Moyens de surveillance et d'alerte mis en place	Obstacle ou phénomène naturel affectant la voie pouvant engendrer collisions ou déraillements	Chapitre 7 - environnement extérieur



▲ Locomotives 030 Decauville : ex-Toury, ex-Nord-Est de Bernard Bary, ex-Cimenterie d'Origny Sainte Benoîte de M.Dupuis, ex-usine des Vosges de Jean-Yves Guillemont

**Les trains de Saint-Eutrope**

PAR JEAN-YVES GUILLEMONT



**En 1977, la ville d'Evry signait avec la société Etudes et Equipements une convention trentenaire pour la création et l'exploitation d'un chemin de fer type Decauville en souvenir du grand constructeur d'Evry Petit Bourg.**

Le chemin de fer de Saint Eutrope « CFSE » en 60 cm assurait aussi la desserte d'un espace vert de 200 hectares entre Bondoufle et Fleury-Mérogis.

Ce musée vivant d'une longueur de 2,5 kilomètres plus les voies de services, permettait un voyage aller-retour de 5 kilomètres, qui s'effectuait en 20 minutes avec un départ toutes les demi-heures. A cette exploitation d'une centaine de jours par an s'ajoutaient encore les trains spéciaux toute l'année.

Le matériel roulant, amené par le fondateur comptaient les locomotives suivantes au nombre de sept : Trois Decauville 030 dont deux [propriété de messieurs Barry et Dubuis], une Jung 020 de 6 tonnes, deux DFB 040 de 11 tonnes, une Couillet 030 de 14 tonnes, ainsi que dix locotracteurs Diesel ( Billard, Gmeinder, Deutz, Koppel) et 11 baladeuses Cadoux, les voitures Neuchatels et TPT, trois couverts, des plats, des wagonnets...

Environ 300 000 personnes furent transportés avec des visites guidées de nombreuses fêtes et manifestations ( fêtes vapeurs, fêtes 1900 en costumes des émissions de télé ).

Pendant ces années, nous avons réalisé des travaux d'extensions des voies et la construction d'un hall à usage musée.

Un réseau de 7 pouces ¼ de près de

500 mètres avec motrice et rame articulée ainsi qu'un réseau à voie de 40 cm ont fonctionné sur le site. A la fin du siècle dernier, les conditions d'exploitation étant insuffisantes et ne pouvant assurer seule l'avenir du CFSE, la fermeture, depuis longtemps annoncée, s'imposait.

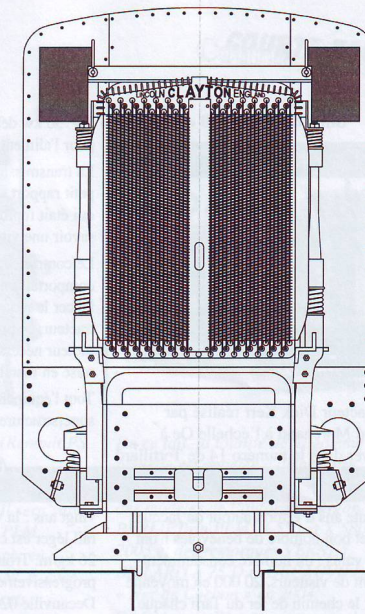
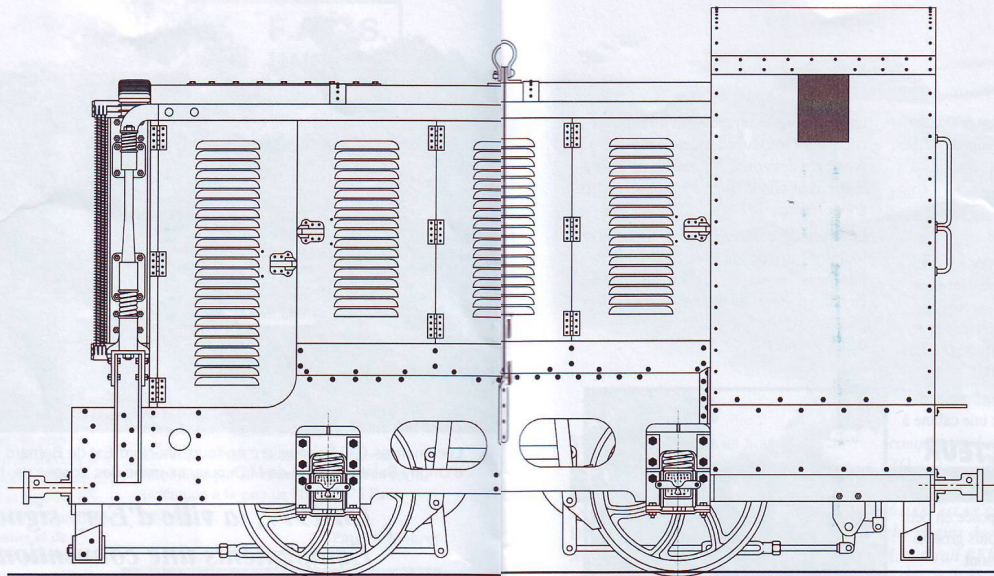
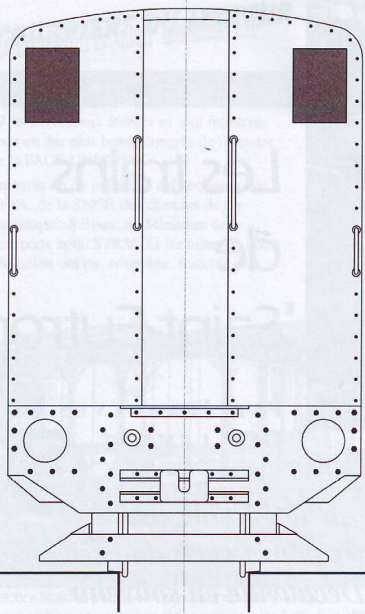
La concession fût annulée et la société dissoute. Les matériels ne retenant pas l'attention du concédant ni de LASE furent dispersés et cédés à des réseaux amis dont la compétence reconnue

assure l'avenir des trains que nous avons rassemblés pendant une période de plus de quarante ans. Nous espérons qu'un aménagement du site maintenant géré par les espaces verts de la région et la communauté urbaine d'Evry pourront faire revivre St-Eutrope avec une nouvelle formule d'exploitation.

Merci à tous les amis que j'ai eu la chance de connaître grâce à St-Eutrope et qui ont apporté des compétences et leur dévouement à la cause des voies de 60 cm. ●



▲ Train inaugurable : DFB, voiture des tramways de Neuchatel et balladeuses des floralies d'Orléans.



## Dick, Kerr Petrol-Electric Locomotive

Drawn by David H Smith © 2003

Scale 1:19.05 (1/6mm/ft)



# Dick Kerr

PAR DAVID H SMITH

TRADUCTION de Light Railways of the First World War de W. J. K. Davies

Les tracteurs pétroélectriques ont été les plus appréciés de tous les engins de traction utilisés par le W.D. L'étude du programme B prévoyait que l'on puisse utiliser les engins à traction électrique avec prise de courant sur ligne aérienne, mais finalement le projet de monter 200 miles de ligne a été annulé.

Il est vraisemblable que l'idée fût malgré tout maintenue par le Ministère de la Guerre. Les tracteurs prévus devaient circuler par paire et les unités A et B étaient différentes en ce sens que l'une était prévue pour supporter une embase pour prise de courant. Les trolleys ne furent pas montés mais les moteurs étaient bien prévus pour utiliser directement du courant électrique extérieur. En outre les générateurs des deux engins étaient reliés au moyen d'une boîte de jonction.

Dans la pratique les tracteurs furent construits, en deux séries, dans une version pétroélectrique. La réalisation fût entreprise par British-Westinghouse à Trafford Park à qui la première commande de 100 unités fut passée. Les éléments non

électriques furent sous traités comme suit: Tylers pour 24 moteurs, Dormans à Stafford pour les autres, radiateurs Claytor et Shuttelworth, châssis et carrosserie Nasmyth Wilson. Ce dernier a entretenu une confusion durant plusieurs années par le fait que les 3 premiers ont été assemblés dans son usine de Patricroft et figuraient en bonne place dans son catalogue. Les autres ont bien été assemblés par Westinghouse dans son usine de Miles Platting, usine assez vaste pour pouvoir procéder à des essais non seulement au roulement, mais aussi comme générateur électrique mobile. Un essai portait d'ailleurs sur le fonctionnement à poste fixe avec une température de radiateur excédant les 70 degrés centigrade.

Les trois premiers furent essayés à Dinas Junction sur le chemin de fer à voie étroite du North Wales puis dans le camp d'entraînement du W.D. de Longmoor Hants. Les 97 autres furent expédiés en France avec les 100 unités supplémentaires qui furent commandées plus tard à Dick Kerr.

Cela a d'ailleurs occasionné une certaine confusion par le fait qu'il a été octroyé au W.D certains numéros identiques aux deux constructeurs. Selon les archives de English Electric, successeur de Dick Kerr il n'y aurait eu que 90 exemplaires de construits mais selon les archives historiques du Ministère de la Guerre le nombre de 100 est confirmé.

Les engins Dick Kerr étaient semblables à ceux construits par Westinghouse sauf pour la génératrice (Phoenix) et le moteur à explosion Dormans. Ils étaient légèrement moins puissants. On peut les distinguer extérieurement par des panneaux avec fentes d'aération et de légères différences dans le châssis, mais la description générale s'applique aux deux séries.

Le châssis est constitué d'un cadre renforcé monté sur deux essieux et supportant un moteur à essence à 4 cylindres de 55-chevaux accouplé à une génératrice de

Suite page 12

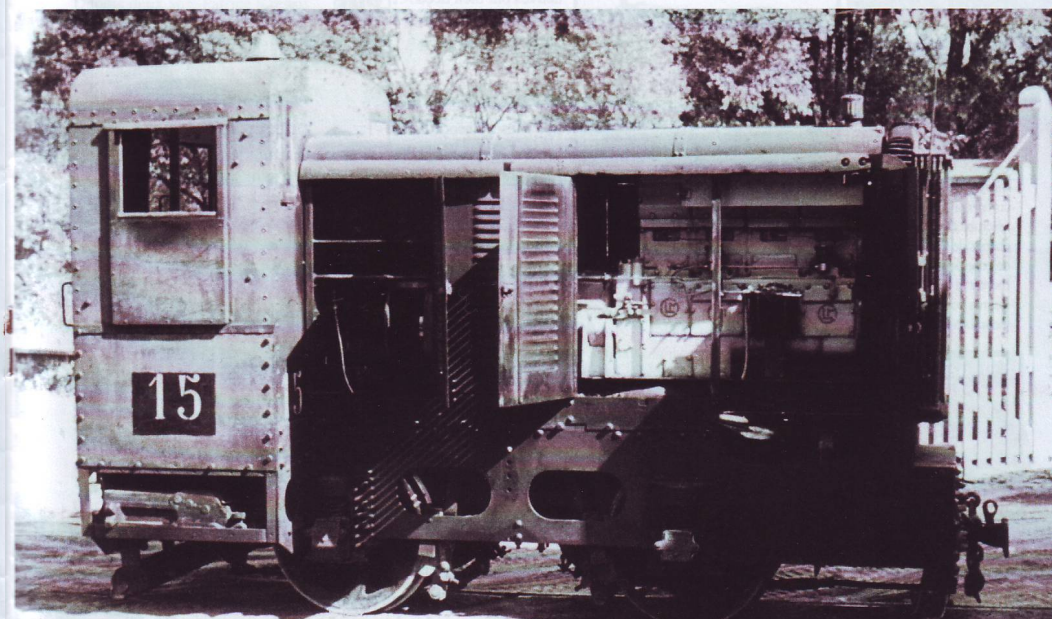
### Principales caractéristiques:

Longueur hors tout: 4,74 m  
Longueur sans attelages: 4,05 m  
Empattement: 1,65m  
Largeur: 1,65m - Hauteur: 2,60 m

### Les Tracteurs Pétroélectriques:

de 40-45 CV Type 040 PE Constructeurs British Westinghouse - Dick Kerr

N° de série	Nombre	Commande	N° W D	Constructeur
LR 10 096	100	11 16	2001 à 2100	Westinghouse
LR 10296	100	11 16	1901 à 2000	DICK KERR



▲ Dick Kerr au moteur CLM garé devant les bureaux de la SIFRACO, rue de Foljuif à Saint Pierre les Nemours en 1967 - Photo Hubert Brugier

Suite de la page 10 « Dick Kerr » ► 30 kw débitant du courant 500 volts pour l'alimentation de 2 moteurs de 22,5cv.

### Un Dick Kerr, échelle Oe



Locotracteur Dick Kerr réalisé par Bernard Marchand à l'échelle Oe à retrouver dans le numéro 14 de Tortillard

### Le chemin de fer du Tarn

Les trente ans d'efforts autour de Jacques Daffis et bon nombre de bénévoles n'ont pas été vains : un nombre constamment croissant de visiteurs, 20 000 en moyenne visitent le chemin de fer du Tarn chaque année. Dernièrement, une consécration méritée est venue couronner le succès déjà établi de nos amis de l'ACOVA car c'est là que le congrès de notre fédération s'est déroulé en 2002.

Un travail considérable est effectué en

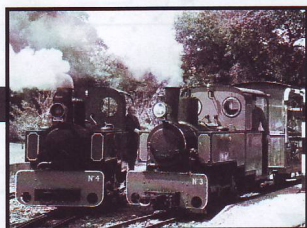
comme les tracteurs devaient opérer à proximité des zones de combat, ils étaient légèrement blindés pour faire obstacle aux armes légères.

Les tracteurs comportaient un dispositif de fourniture de courant avec câble isolé et prise pour les wagons ateliers. Ils étaient en outre porteurs de deux énormes leviers pour une remise sur voie après déraillement. ●

Tout l'équipement était protégé par une superstructure en métal avec une cabine à

une extrémité et un radiateur à l'autre, et comme les tracteurs devaient opérer à proximité des zones de combat, ils étaient légèrement blindés pour faire obstacle aux armes légères.

Les tracteurs comportaient un dispositif de fourniture de courant avec câble isolé et prise pour les wagons ateliers. Ils étaient en outre porteurs de deux énormes leviers pour une remise sur voie après déraillement. ●



fétiche Hiem sont toujours en service.

(Propos recueillis dans le bulletin de l'association)

Pour en savoir plus long abonnez-vous au bulletin de l'ACOVA-CFTT

BP 2040 31018 Toulouse Cedex 2. ●

**PUB**

**Tortillard en vente ici**

**GO**

Librairie Leix  
19, rue Pierre Lecoat \* 75001 Paris  
Tel: 01 40 26 21 83 Fax: 01 40 24 38 83

### COLLECTEUR

vingt ans : la voie autrefois posée en petit rail léger est changé en rail plus gros de 26 kg/m. Trois locomotives sont progressivement mises en service : la Decauville 020 n°3 de couleur verte, la n°4 bleue, la Couillet n°1, autrefois en voie de 60 cm et affectée à Maizy pour le transport des betteraves de la sucrerie avant de circuler au musée de Pithiviers.

Les voitures fermées Palamos et les baladeuses rendent de fiers services. Par contre, les voitures neuves ont bien déçu les membres du réseau qui ont déploré « Un manque de professionnalisme de la part du constructeur ». Les Diesel Raco n°5, le LKM, le Jules Weitz de 1948 et le locotracteur

### Les 12 & 13 juin 2004, Chanteraines

Les 12 & 13 Juin 2004, le Chemin de fer des Chanteraines fêtera son 20ème anniversaire. A cette occasion, on verra circuler 6 trains à vapeur + des circulations diesel.

Au programme :

- \* 2 locomotives du Pays de Galles,
- \* Baptême de la 030-Decauville,
- \* Inauguration de la 020 " La Bouillote ",
- \* Le Crochat du 5ème Génie
- \* Visite du DEPOT, modélisme, exposition, voitures anciennes.



Responsable technique \_ Chemin de Fer des Chanteraines. ●

Marc A. DUBOUT

### NEWS

### Plus beau que ça... tu meurs !!!

Vient de paraître, aux éditions la Régordane, les numéros 1 et 2 de « Objectif rail, Le magazine 1ère Classe » une nouvelle revue Toutencouleur qui se consacre en priorité à l'esthétique des trains. Souhaitons un bon départ à cette revue qui pourrait être le nouveau « Géo » des trains. ● ES

### COURTE ECHELLE



## SESAM Rail

### Un Nouvel artisan ?

PAR BENOÎT ROUSSIALE

**SESAM Rail** : tiens un nouvel artisan ?

Non, pas vraiment. Raymond DUTON, Grand Maître de la Voie étroite et Docteur « es Decauville », avait créé DUTON PRODUCTION, plutôt axé sur le O, et la voie étroite.

Il y a quelques années, avec Patrice ROUSSIALE, ils avaient créé RPI. La production en était particulièrement éclectique : modèles réduits en HO, OOe, O, Oe, décors en O, revente d'accessoire... Mais tout n'avait pas été pour le mieux, et la production avait cessé, sans que rien des modèles ou des outillages ne soit détruit ou vendu.

Depuis deux ans, Patrice a repris partiellement la production sous la marque SESAM Rail, aidé en particulier pour la documentation et les dessins par l'ami Raymond. L'échelle HO sera privilégiée. Mais si le temps et les opportunités le permettent, des anciens modèles RPI, voire des nouveautés seront proposés en O, Om et Oe.

En HO, sous le label SESAM Rail, deux gammes sont au programme :

- L'histoire de la traction thermique en France, avec des engins qui, même unique, ont marqué le développement de ce mode de traction. Donc pas de prototypes inachevés ou à la vie éphémère. Nos autorails sont tout à fait à leur place. Ils seront complétés par le DECAUVILLE 2ème série, le BERLIET 300 ch. et le SOMUA articulé. Bien sûr, il y a plein d'autres projets, en particulier plusieurs autorails de la

compagnie du « Nord Est » (Renault PS, ZO,....).

- Quant aux engins de traction, un C 61000 est en cours d'étude. Il sera suivi des engins de manœuvre du PLM.

L'autorail BERLIET de 250 ch. en version PLM et en version SNCF, avec les caisses et les aménagements conformes, est disponible.

Un prototype d'étude de l'autorail SCHNEIDER du réseau de l'ETAT est en cours de réalisation. Ce modèle devrait être disponible au deuxième trimestre 2004.

- La banlieue OUEST/ETAT de 1900 à 1965.

- En traction vapeur, de la 030 T « Boër » à la 141 TC en passant par la 131 TA.

- Des « Bidel » à impériale ouverte aux voitures à étage en passant par des véhicules plus classiques à deux essieux.

- En traction électrique, de la rame « Sprague » en tech aux automotrices transformées pour le 1500 V en passant par les rames « Standard ». Ce dernier modèle est en cours de réalisation et devrait paraître en fin de deuxième trimestre 2004.

La technique sera identique aux autorails BERLIET (caisse résine sur châssis laiton avec tenons).

De ce fait, la totalité de la gamme actuelle est appelée à disparaître rapidement par arrêt de la fabrication des modèles de l'autorail fourgon BERLIET du PLM, X 550 et X 5800 en 2003 et des remorques VERNEY, BILLARD A 75 D et DECAUVILLE « Nez de Cochon » en 2004.

En O des modèles à voies normales secondaires et voies étroites sont prévus sous le label RPI. Ici, pas de programme précis, mais des études et des mises à disposition de modèles suivant des « coups de cœur » et des opportunités techniques ou documentaires.

En Om, les modèles prévus concernent les « Tramways de la Sarthe », en particulier le plat et le fourgon.

En Oe, une 020 T O&K ainsi que le COFERNA d'Abrevilliers sont en cours de réalisation. Pour cette gamme, nous ne pouvons pas donner de délai de réalisation.

Donc beaucoup de voies normales, mais flirtant beaucoup avec des chemins de fer secondaires, donc des... Tortillards ? ●



### Le COPEF en Balade

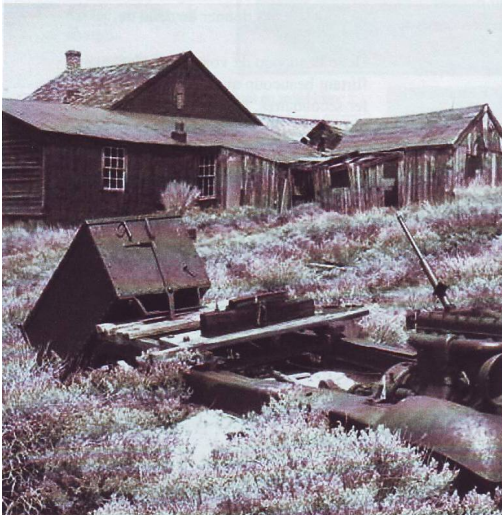
Serrez-vous autour de la petite ceinture à bord de l'autorail « Picard » avec le COPEF le dimanche 4 avril 2004. Information à partir de début Mars au 01 45 81 11 06. ● SZ

**Objectif Rail**

Le magazine de 1ère Classe



*Sur les photos ci-contre, vous voyez les vestiges de Bodie. Depuis 1880, année de son apogée, 95 % des bâtiments de la ville ont été détruits par le feu ou les intempéries (jusqu'à 6m de neige l'hiver). De nos jours, c'est une ville morte, et c'est pourtant un exemple vivant des villes champignons créées en Californie par les chercheurs d'or. Transformée en parc historique d'état en 1962, Bodie a été conservée dans un état de « délabrement étudié ».*



Bodie tire son nom de Waterman BODY qui y découvrit de l'or en 1859. Elle acquit de l'importance quand s'épuisèrent les gisements aurifères du versant ouest de la Sierra Nevada.

De 1878 à 1879, Bodie passa de 10 à 20 000 habitants : mineurs, joueurs et entrepreneurs venaient de tout le pays pour tenter leur chance. La dépravation de la ville, ses nombreux criminels et son climat lui valurent une horrible réputation dont l'expression « Je te quitte mon dieu, je vais à Bodie » devint célèbre dans l'Ouest tout entier.

Achetez TORTILLARD chez

75009 PARIS

**TRANSMONDIA**

48, rue de Douai 01 42 81 22 89

PUB

## Bodie - californie

La ville fantôme de «Dalton City»

PAR BENJAMIN



Dans les meilleurs moments, on ne comptait qu'un meurtre par jour. Le tocsin, dont le nombre de coups annonçait l'âge des victimes, sonnait très fréquemment. Vols, attaques de diligence et bagarres de rue tenaient lieu de distraction et les 65 saloons offraient bien des tentations après une pénible journée de travail dans les mines. Bandits, mauvais whisky et climat

épouvantable de cet ouest sauvage ont inspiré de nombreux westerns.

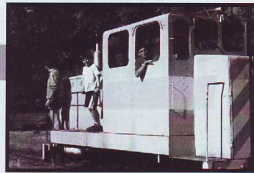
Les mines de Bodie rapportèrent 100 millions de dollars aux prospecteurs, mais un dernier incendie en 1932 acheva de décourager la dernière dizaine d'habitants qui laissèrent derrière eux les rues désertes et silencieuses. ●



## Le Botanical Garden en Australie

Nous reconstituons «Invicta», une Leeds Fowler No.11227, construite en 1907

Voici une photo de



## La saison 2003 du Tacot des Lacs

Au Tacot des Lacs, l'année 2003 s'est déroulée

normalement avec une légère baisse de fréquentation due sans doute à la canicule. Cependant, celle-ci n'a pas freiné notre association dans ses activités. En voici la liste:

### SAUVEGARDE DU PATRIMONE

Démontage et démantèlement de l'usine

la restauration de l'engin et de Scott et moi-même travaillant sur la locomotive No.3 pendant les vacances de Noël ( sous un soleil de plomb ! ). ● **J.A.**

Campagne de Saint Léger sur Dheune : Madame Colette Canpaigne, Patrick, Eric, Jacques, Antony, Hervé, Benjamin, Grégory, Benoît, Luc, Yoann, Jean-Marc, Henri.

### LOCOMOTIVE

Remise en état du graisseur mécanique de la 020 Jung, révision des boîtes d'essieux et réfection des soies de l'essieu arrière de la 020 Jung (levage de la machine) et remise en activité de la 020 Jung (photo de couverture) : Patrick, Jean-Marc,



▲ Scott & Ross huilant la No3

## DU LECTEUR

Concier

NEWS

Fabienne, Eric.

Décapage et remise en peinture de la 020 Decauville, repose de son attelage : Michel, Sylvie, Nga.

### LOCOTRACTEUR

Mise en apprêt du locotracteur Dick-Kerr : André. Début de restauration du locotracteur Gmeinder : Jean-Claude. Remise en peinture du locotracteur Baldwin le n° 7118, réfection électrique de son démarreur, chez un artisan : Patrick, Eric, Raymond, Michel.

### WAGON

Restauration du wagon plat à bord bas, laitière Decauville, redressage du châssis, sablage & peinture : Patrick, Eric. Sablage et remise en peinture d'une plate-forme Péchot, remise en peinture des bogies à fourche pivotante et remise en place des galets manquants sous les fourches : Eric

### VOIE

Réfection de la voie entre le pont et l'évitement du terminus 250 mètres, remise à niveau de la voie entre le dépôt du lac et le premier ponceau, et révision du réseau dans son ensemble : Eric, Patrick.

### CONSTRUCTION

Construction de la maison des membres. Terrassement de la plate-forme de futur dépôt : Patrick, Jean-Marc, Fabienne, Eric.

Construction d'un abri pour le locotracteur Citroën B 14 : Patrick, Jean-Marc. Stockage de 60 planches de pin: Eric ( tout ) seul.

### DIVERS

Débroussaillage et réfection de la clôture ainsi que retrait des vieilles ferrailles du dépôt du lac. Abattage des arbres derrière le dépôt principal : Eric

### ACHAT & EXPOSITION

Achat d'un wagon couvert américain Pershing de la guerre 14-18 Participation aux journées portes ouvertes au 5° Génie avec la rame militaire Péchot et le locotracteur Baldwin. Fête du centenaire de l'indépendance de Barbizon avec la 020 Jung et deux voitures.

Présentation du journal Tortillard à Exponématique avec exposition d'un bogie Péchot à fourche pivotante. ●

**Eric Sauvage**

## BEST REGARDS

# Un réseau utile



PAR HAZEL BREWER

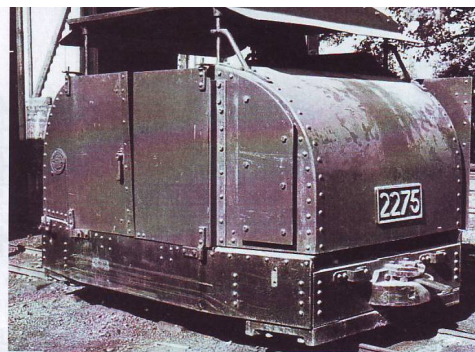
Hors des seins de la camaraderie des Rail-fans, on se demande le valoir d'avoir un propre réseau ferroviaire au jardin, sauf pour s'amuser. Le dernier dimanche d'août, j'étais ravie d'être invitée à une réunion portes-ouvertes dans le comté de Kent, et de fêter par la même occasion la remise en vapeur d'une locomotive que le propriétaire, Ken Jackson, venait de restaurer. Imaginez le site à la périphérie du village d'Eynesford, au milieu des vergers anciens de pommiers et de pruniers, au sommet d'une petite colline en pleine vue d'autres collines des North Downs... Ken Jackson y a fait construire sa maison et un bungalow pour ses beaux-parents. Dans un coin du champ (qu'on appelle son jardin) où se trouvent les maisons il y a une écurie où sont installés un cheval et trois poulains. Dans une autre parcelle près de l'écurie, il y a encore deux poulains. Ces bêtes amusent la femme et la fille du propriétaire, les deux étant très douées en équitation.

Les chevaux ont la réputation de manger beaucoup et naturellement, shier en même quantité qu'ils mangent. Pour justifier l'existence de son réseau, notre ami a

proposé à sa femme et sa fille d'utiliser son petit chemin de fer pour aider à sortir le crotin de l'écurie et l'amener jusqu'au tas situé à bonne distance de la maison. Il a acheté un Simplex, puis quelques wagons basculants pour le faire. Il conduit le Simplex, tandis que les deux femmes chargent puis vident les wagons - quelle bonne solution !

Pour l'occasion du dimanche, la locomotive, dit « Wee Pug », un Barclay 0-2-0 de 60cm, toujours recouverte de sa peinture rouge, a roulé toute la journée, accompagnée par le Simplex. Pendant sa vie active, cette locomotive roulait chez une usine de gaz dans un réseau de 76 cm avant sa vente. Après un court séjour à Longfield, pas loin d'Eynesford, on l'a apporté au Pays de Galles, à Blaenau Ffestiniog, où elle est restée une bonne vingtaine d'années avant sa revente, il y a quatre ans.

La route, qui commence au petit terminus près de la grille de l'entrée, forme une boucle et *advance* en une courbe sévère en



▲ Simplex leigton Buzzard

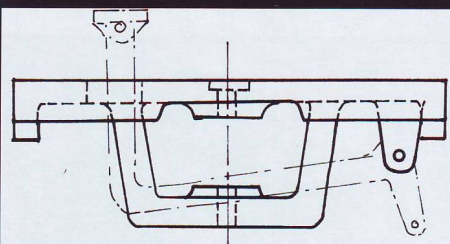
montant par l'écurie et la remise. Après avoir passé la branche de la remise, la voie descend la colline pour la reste des 150m. Notre ami Ken a de grandes ambitions pour son réseau, même si celui-ci reste court. Comme il possède plusieurs terrains autour de sa maison, il a l'idée de faire descendre le chemin en Z, jusqu'en bas de la colline où il y a une vallée sèche. Il a déjà obtenu assez de rails pour une bonne moitié du parcours.

Au retour, en descendant par le petit quai de l'écurie, on se retrouve au jardin parmi les autres invités et la ménagerie de deux chiens, dont un chiot de 13 semaines, un chat qui a scruté le contenu des paniers de pique-nique, des lapins et des cochons d'Inde. Il ne restait plus qu'à relâcher les chevaux... ●

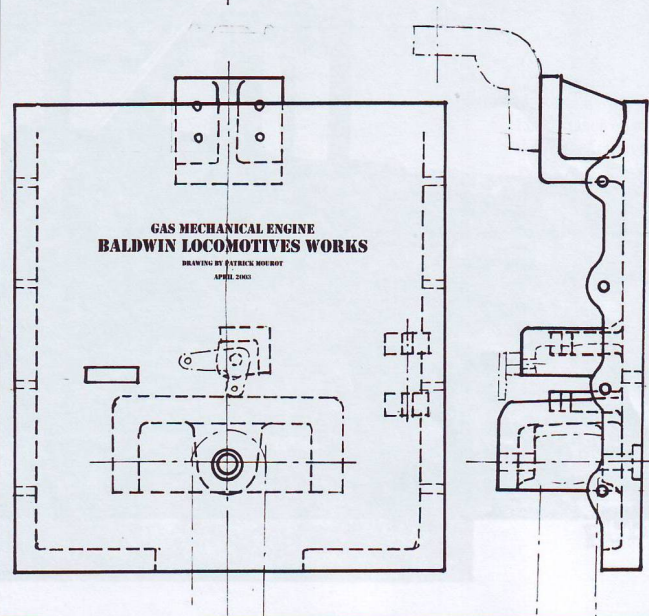
## Le plan Tortillard : construisez votre Baldwin 50HP



Suite du N°10 à 12



Echelle 1/10  
Plancher de la cabine



GAS MECHANICAL ENGINE  
BALDWIN LOCOMOTIVES WORKS

DRAWING BY PATRICK MOREHOT  
APRIL 2003

tortillard

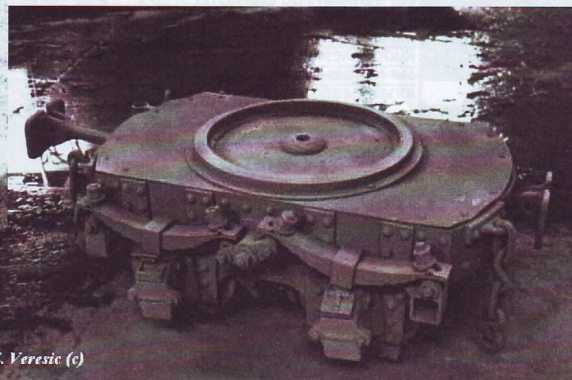
le 1° trimestre 2004 - page 16 - Numéro 13



Z. Veresic (c)

▲ Sauvetage en forêt et restauration

## Nouvelles de Yougoslavie



Z. Veresic (c)

PAR ZORAN VERESIC

Le projet dans la montagne de Sarga a vu le jour cette année. L'installation de la voie de 76 cm sur 18 km est terminée. Un Diesel venant de Roumanie de classe 87 construit en 1975 et trois machines à vapeur dont la skoda et « Elza » seront bientôt en service. Quatre wagons sont arrivés de Roumanie.

Une autre ligne, en voie de 60 cm, celle de Mokra-Gora est en service, avec une locomotive à vapeur et un tout petit locotracteur construit par Brickyard. Sur ce réseau seulement une plate-forme Péchot est restaurée et deux autres le seront plus tard. ●

le 1° trimestre 2004 - page 17 - Numéro 13

tortillard



**n°1**

Bezanieu	p 2
Chemin de fer du Haut Rhône	p 4
Musée des transports Pithiviers	p 6
Trains des Ducs	p 8
Confrérie de la vapeur vive	p 10
Ma gare retrouve son train	p 11
Le train des forts	p 12
Grande Terre	p 14
Le pont du Tacot	p 16

**n°2**

Un métro au château	p 2
Le petit train de Monclar	p 4
Patrimoine artisanal rural	p 6
Les carrières de Montaiguillon	p 7
Le Fulton de 1803	p 8
Locotracteur Patry	p 10
La Genoa	p 11
Semur en Valion	p 12
«La flèche des cévennes»	p 15

**n°3**

Les côtes du Nord	p 2
Mervent à Pierre Brune	p 4
Le système «Feldbahms»	p 8
L'huilerie de Boisroux	p 14
Conducteur à Disney	p 15

**TORTILLARD** COMMANDE D'ANCIENS NUMÉROS

Numéro	Quantité	Prix Unitaire	Prix Total
_____	_____	5,40 euros	_____
_____	_____	5,40 euros	_____
Montant à Payer			

Joindre un chèque bancaire ou postal à l'ordre du Tortillard.  
 Tarifs valables jusqu'au 31/07/2004  
 PHOTOCOPIER ET RETOURNER CETTE PAGE REMPLIE AU  
**Tortillard - Tacot des Lacs** 1 route des chapelottes  
 77880 Grez sur loing (tél. 01 64 28 67 67)  
 M., Mme, Mlle Nom, prénom, en majuscules : \_\_\_\_\_  
 Numéro, voie : \_\_\_\_\_  
 Localité : \_\_\_\_\_ Code postal : \_\_\_\_\_

**n°4**

Les tramways du Cap-Ferret	p 2
Guadeloupe	p 6
Les Junges	p 10
Rudolf Diesel	p 13
Sur les rails du Tacot des Lacs	p 14
Inauguration du pont	p 15

**n°5**

Le parc du bois d'Hérouval	p 2
Canne et Rail	p 4
Train oublié en Sibérie	p 6
Les citernes Péchot de 1888	p 8
Le petit mot du modéliste	p 10
Plan de la citerne	p 11
Petite tuilerie et cie	p 12

**n°6**

Un train pour le transport de pierre	p 2
L'industriel des Alpagnes	p 4
La construction d'un locotracteur...	p 8
Locomotive à vapeur type 150	p 12
L'AG de la facs unectro	p 14
Le parc Tête d'Or à Lyon	p 15
Les locotracteurs du CF Haut Rhône	p 16
La Sté du tramway de St-Trojan	p 18

**n°7**

Soleil levant et Voie étroite	p 2
Le baron de l'écluse	p 6
Elle DEPRET, Citoën sur rail	p 8
Message - Annonces - News	p 13
Le chemin de fer de Dunières-St Agrève	p 14
Le Génie des Collines, Bernard Aubertin	p 16

**n°8**

Les Roches Noires	p 2
Visite à Pithiviers	p 3
M. Guillot «L'homme aux 7 locos»	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	p 15
Catalogue Deutz OMZ	p 16
RailTown 1897	p 18

**n°9**

Yamaguchi	p 2
Le Troubadour du rail	p 4
Le petit CF des Chanteraines	p 7
Petite histoire de 020 Maffei	p 8
Le Train Delavières à Is/Thilles	p 12
Courrier du lecteur	p 13
Le petit train des sables	p 14
La Cie des sables de Grès	p 15
Noyan d'Allier - la mine	p 15
Suite du courrier du lecteur	p 16
Construction d'un Billard T75	p 17
Le petit train de la mer de sable	p 18

**n°10**

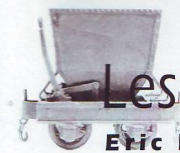
Opération OMZ 117	p 02
Le 5ème régiment du génie	p 04
Vie de chateau pour la 140c	p 06
Les 5 vapeurs de St Fargeau	p 06
C4 Citroën sur rail	p 07
La restauration de la maffei	p 08
Le petit train forestier de Cirey	p 10
Un passionné de Baldwin	p 13
Courrier des lecteurs	p 15
Construisez un Baldwin 50HP	p 16
Musée de la Barque	p 19

**n°11**

Voyage en Australie	p 02
L'institut Louis Armand	p 04
Le 5 <sup>e</sup> Génie & son capitaine	p 06
Festival en Baie de Somme	p 08
Aubertin ou l'oreille absolue	p 09
Cirey : Pascal le terrible	p 10
Conductrice «chi»	p 14
Plan du Baldwin 50HP au 1/10	p 14
Le courrier des lecteurs	p 15
Locomotives système Brown	p 16
Oignies : si l'on vous contait ...	p 18
La 840 et ses amis	p 19

**n°12**

Dédé et le Dick Kerr	p 02
La table ronde de la SNCF	p 06
La sauvegarde du patrimoine	p 07
News des réseaux	p 08
Plan du Baldwin 50HP au 1/10	p 08
Sauvetage d'une fabrique	p 09
Cirey et les Grandes Gueules	p 10
Liste des trains historiques	p 13
Collection du tacot des lacs	p 14
Festival vapeur à Villiers St G.	p 16
La «Petite» Decauville	p 17
Projet à Villey le Sec	p 18

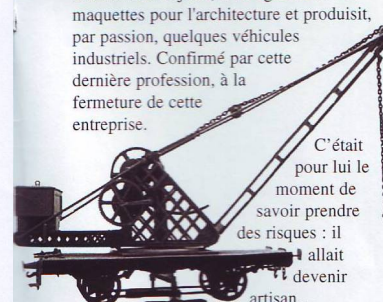


# Les Ateliers Debellème

Eric DECAIX un orfèvre de caractère



Sans attache professionnelle et attiré par des métiers passionnants, Eric DECAIX est, un beau jour, devenu bijoutier. Ainsi pendant plusieurs années Eric se fit une main d'artiste à la soudure, à l'emboutis, au cambré, au volume technique, à la gravure sur métal... En réalisant ses bijoux, il fit également des maquettes pour l'architecture et produisit, par passion, quelques véhicules industriels. Confirmé par cette dernière profession, à la fermeture de cette entreprise.



C'était pour lui le moment de savoir prendre des risques : il allait devenir artisan...

## Les belles maquettes sont à rivets !

« Moi ce que j'aime dans tout ça », Nous dira Eric lors de notre interview, « Ce sont les structures rivetées, quelles soient d'une charpente d'un pont ou d'une machinerie, je suis admiratif devant autant de savoir-faire. Elles me motivent dans mes créations et représentent la source de mon inspiration ». Nous devons rendre hommage à ses compagnons du passé et à leurs légues, que représente notre patrimoine

industriel. Oui, les représentations sous forme de maquette d'anciens engins peut permettre de toucher toutes les générations. Elles peuvent séduire le public et l'atteindre aux moments les plus inattendus.

Pour ce qui est du choix des modèles, de la collection à venir, le « principe », c'est de choisir une activité, disparue ou non en tout cas dont le fonctionnement à évolué jusqu'à n'être plus guère reconnaissable, et d'en proposer tous les éléments constitutifs.

## Les Ateliers Debellème :

Aujourd'hui Eric Decaix propose un catalogue de soixante dix modèles, tous plus beaux les uns que les autres qui représentent un peu ce que nous aurions aimé savoir concevoir, il est en quelque sorte l'artiste que nous aurions aimé être, son savoir-faire nous fait rêver par sa qualité et son originalité. Son catalogue aussi, il est là pour ça.

Eric fait dans le détail super précis, il propose une palette de produits étendus autour du monde ferroviaire. Ainsi, il est possible d'y trouver des machines agricoles au 32ème, des engins de travaux publics et des poids lourds au 50ème. Sa production avance par thèmes : en 2001 c'est le chantier mobile de sciage en forêt qui était à l'honneur, en 2002, une série de locotracteurs en voie de 60 cm. En 2003, avec 70 articles



invenables à plus de quelques

exemplaires... Cependant je travaille sur un camion Renault au 87ème, un tracteur au gazogène au 32ème et sur le développement des équipements de carrières ». Le petit scoop pour nous ce sera projet du Deutz au 35ème mesuré au tacot des lacs par un froid de canard ! Nous pouvons en témoigner...

Pour finir, souhaitons un bon avenir à cet artisan qui a en quelque sorte, créé la place qu'il occupe. ●

## NOUVEAUTÉ

Chez Méridian Models  
 «BALDWIN WORKS CLASS 4-50-1-C  
 50HP 0-4-0 GAS-MECHANICAL»

En 1917, Baldwin construisit 189 de ces locos pour l'AEF (American Expeditionary Force) qui les utilisa en France pour approvisionner le champ de bataille par les réseaux américains. Sur ces 189 engins, 63 étaient du modèle 35 HP, identique mais légèrement plus petit, les 126 restants étant du modèle 50 HP, qui furent livrés à Europe entre novembre 1917 à janvier 1918. Baldwin construisit aussi plus de 500 modèle du même type pour les chemins de fer de l'artillerie de l'armée française, tous en voie de 60 cm. Les nombreuses locomotives de ce type qui ont survécu à cette époque furent enlevées comme surplus militaire et achetées par des groupes industrielles avant que des collectionneurs ne les obtiennent à leur tour, collectionneurs grâce à qui beaucoup de locomotive de ce type sont toujours visibles sur les réseaux touristiques aujourd'hui.

Ce kit complet comporte des détails finement photo-gravés à l'eau-forte, l'enveloppe de moteur en laiton et la cabine, l'armature gravée à l'eau-forte. Le châssis, les bandages des roues et les bielles sont en nickel-argent. Le moteur est un Mashima. Le Kit comprend tous les écrous exigés, boulons, pièces auxiliaires ainsi que tous les accessoires, réalisées à la cire perdue. Le kit comprend les instructions complètes de construction. ●

Hazel Brewer



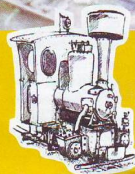


**tortillard**

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](mailto:tacotdeslacs@wanadoo.fr)

Depôt légal : à date de parution - Commission paritaire en cours



Commandez 1 n° + frais d'envoi 5,4 €  
Abonnez-vous 4 n° + frais d'envoi 20 €  
à l'ordre du Tacot des Lacs