

Compte-rendu de la réunion du Cercle du Zéro Marseille-Provence
le 30 septembre 2023 chez Henri Ailhaud

Photos Claude Graince et David Pesce

Nous nous sommes retrouvés autour du réseau de Henri Ailhaud. Malgré la taille que certains trouveront modeste du réseau, une bonne partie du matériel qui avait été apporté a pu rouler et a été présenté.

Le réseau d'Henri associe voie normale et voie métrique et a évincé la voiture du garage familial. La voie normale peut indifféremment être utilisée en deux ou 3 rails, analogique ou numérique. Exceptionnellement le réseau a accueilli, le temps de notre réunion, le matériel nord-américain apporté par Olivier.

Mais où sommes-nous donc, le boy scout est américain, comme la machine, le berger et ses moutons semblent provençaux, quand au professeur Tournesol et au capitaine Hadock, ils sont en Syldavie !



La BB 1228 BNSF (MTH) d'Olivier



David nous a montré un Marcel Millet (Rail 43) et une citerne Clamecy (Chrezo)

La patine réussie du Marcel Millet fait ressortir la finesse même des tout petits détails.



La BB 1228 manœuvre un convoi de fret américain.



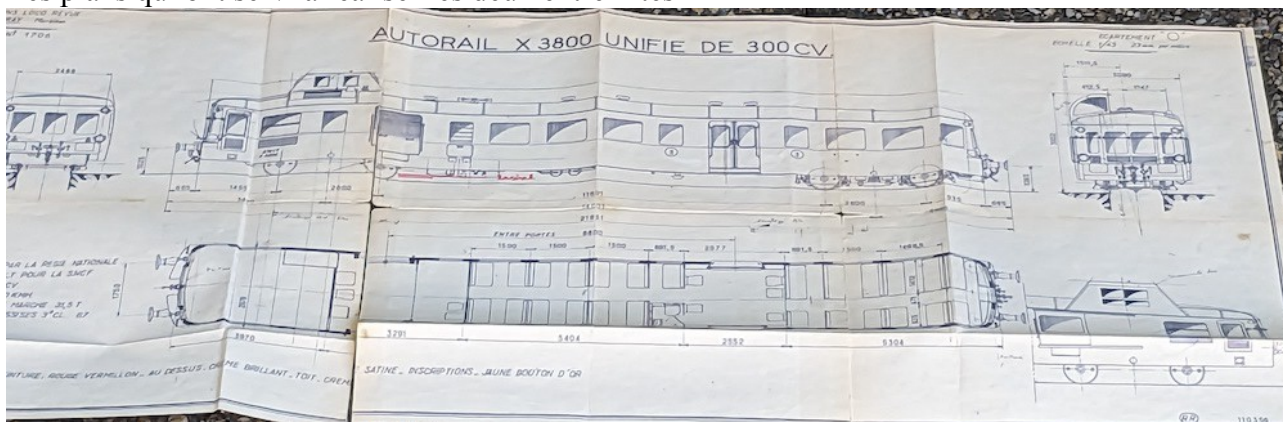
Une 030 Bourbonnais réalisée par Henri



Le X3800 d'Henri était là bien entendu. Profitons-en pour contrôler l'inclinaison des faces.



Les plans qui ont servi à réaliser les deux extrémités



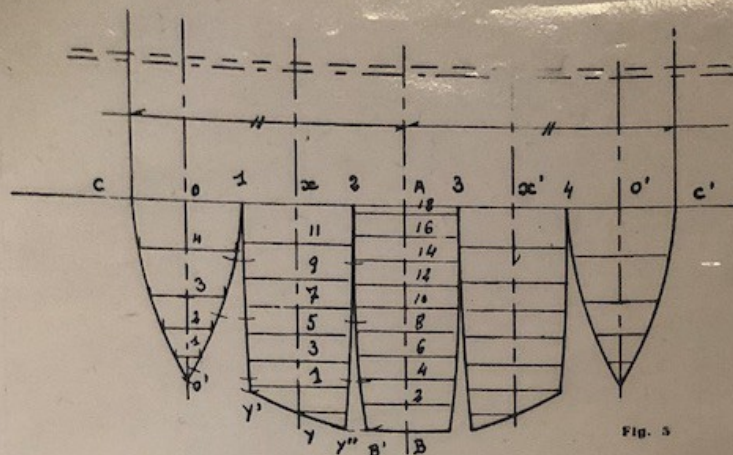


Fig. 5

2° Portons de part et d'autre de l'axe AB et sur la ligne CC', la longueur développée du 1/2 cintre, mesuré avec le compas sur la 1/2 élévation : C O X A (fig. 2) (2) et situons de la même façon sur cette ligne les génératrices des cinq sections, ainsi que les points de passage des axes délimitant ces sections ; 1, 2, 3 et 4 (fig. 1 et 5).

3° Traçons les génératrices O, X, A, X', O' et portons sur celles-ci à partir de CC' les longueurs de leurs profils respectifs (épure de la fig. 3 pour O et O', fig. 4 pour X et X', fig. 2 vue en profil pour A.)

4° Il nous reste maintenant à délimiter les sections. Prenons la première comme exemple : sur sa génératrice OO', nous reportons les points 1, 2, 3 et trouvés avec l'épure de la figure 3.

Reprenons notre vue en élévation (fig. 2) et par les points mentionnés précédemment, traçons des arcs de cercle ayant pour centre O', donc concentriques au rayon du toit.

Nous reporterons alors respectivement de part et d'autre de la génératrice OO' de notre tracé, (fig. 5), les 1/2 longueurs des arcs passant par les points

Les deux sections restantes étant symétriques aux premières, leurs tracés seront plus simples...

Notre développement est terminé, nous n'avons plus qu'à souhaiter ne pas avoir de mauvaise surprise lors du fermage ; mais, ne soyons pas pessimiste, et, si nos épures sont faites avec précision, tout doit "coller".

Nous croyons toutefois utile, de conseiller aux amateurs quelque peu effrayés par la géométrie dans l'espace, de s'en tenir à une méthode empirique pour la réalisation de formes arrondies ou carénages tels que extrémités des toits, carrosseries d'automotrices etc...

La marche à suivre sera alors la suivante :

1° Les formes principales et cambrages possibles seront d'abord, donnés à la tôle qui aura au préalable été découpée approximativement aux endroits critiques.

2° Délimiter les points d'amorce des parties arrondies ou bombées.

3° Déterminer alors au jugé, et en suivant les génératrices probables des formes à obtenir, les zones de métal à supprimer, afin de permettre le for-

travail délicat et long, mais qui bien mené donne de très bons résultats.

Nous donnons en conclusion la vue de l'extrémité d'une caisse d'autorail de 600 CV, au 1/43^{ème} sur laquelle on pourra suivre aisément les joints apparents après formage de la caisse. Un morceau de bois tendre, un petit marteau bombé, une scie à découper, un bon fer à souder et quelques limes, ont été les principaux outils utilisés. La caisse est formée d'une tôle de laiton de 8/10^{ème}, convenablement cambrée. Ont été ajoutées : les plaques de tamponnement ainsi que les tôles formant le dessus des extrémités de chassis, et



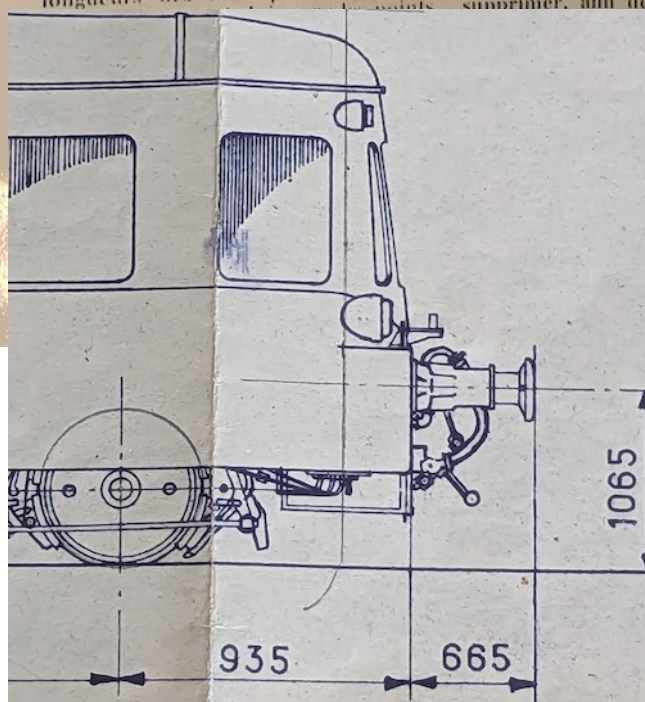
Extrémité AV d'une Automotrice unifiée de 600 CV au 1/43.
End view of a 600 CV
French Klys Railcar in gauge O.

les tôles constituant les baies inclinées des extrémités de caisse. Ces dernières tôles ont été encastrées après avoir été découpées et formées à la demande. Les fenêtres des bouts de caisse ont été ajourées après finissage à la lime douce des formes arrondies.

Nous étudierons dans un prochain article : le tracé ainsi que le minimum d'outillage que requiert cette opération.

(1) Plan N° 1210 des Editions Lecoq-Revue.

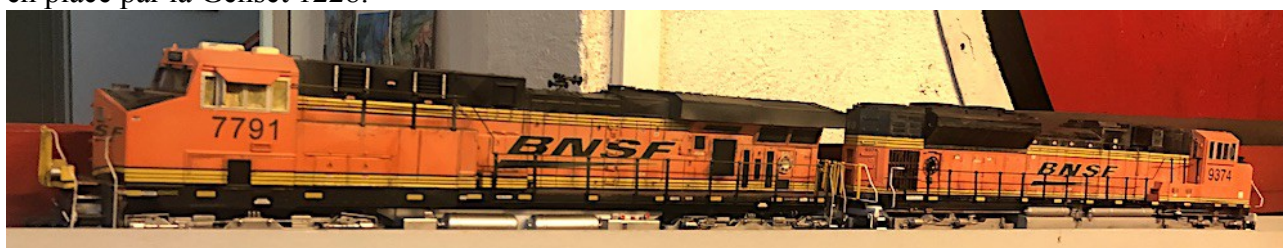
(2) Toutes dimensions prises sur les épures des figures 2, 3, 4 seront à diviser par 2 pour l'exécution du tracé définitif de développement. Ces épures pour plus de précision ayant été exécutées à l'échelle 2:1.



Le train de fret américain va augmenter son tonnage



Et deux autres machines de la même compagnie, de modèles SD70 et ES44 vont assurer le train mis en place par la Genset 1228.



Correspondance avec la voie métrique



Bon, ce n'est peut-être pas l'endroit idéal, mais à défaut de mettre du train dans le biberon ...



Christian avait apporté du matériel en voie étroite, mais il n'a pas pu circuler.
Henri, quand mets-tu une quatrième file de rail sur ton réseau ?



Henri nous a sorti une voiture Desouches et David du Sud France en cours de construction.
Il s'agit d'une voiture Aubertrain, avec une caisse en bois



L'après-midi s'est ainsi déroulée rapidement, chaque modèle apportant son lot de questions et d'explications.

D'autant que des discussions se sont faites autour des réalisations récentes et des projets nombreux de nos artisans.

En conclusion nous avons fixé notre prochain rendez-vous. Ce sera le samedi 11 novembre chez Claude autour du réseau familial au centre ville de Marseille.

https://www.youtube.com/watch?v=Ho2Jgn_BT0Q

Attention, ce sera le dernier jour de circulation prévu du réseau complet avant le début de son démontage.

Il n'est pas prévu de remontage.

Tous les amateurs de zéro sont invités. Mais signalez votre venue soit par email à

cdzprovence@free.fr

ou téléphonez directement à Claude au

+33 6 51 13 89 98

à bientôt

Claude Graince

Délégué régional Marseille Provence