

Un des problèmes des trains de jardin en voie de 45mm demeure la qualité et la continuité de l'alimentation électrique. L'utilisation de machines propulsées à la vapeur ou par batterie met un terme au problème. Les autorails avec ou sans remorque pourraient être de bons candidats grâce la place qu'ils laissent pour les batteries.

Julius de Waal nous propose deux railcars d'origine irlandaise tout à fait mignons. Mais auparavant un peu de documentation

Les Railcar

Si en Angleterre le terme railcar recouvre la même notion que chez nous les autorails, aux USA l'acceptation est bien plus large. Le railcar va de la draisine bricolée pour l'inspection des voies et leur petit entretien jusqu'à de vrais autorails.

Je n'ai pu résister au plaisir de mettre quelques photos d'origine US glanées sur Internet car dans ce domaine l'imagination est au pouvoir, ce qui fait bien l'affaire des modélistes.





<http://www.backwoodsminiatures.com/0n3kits.htm>



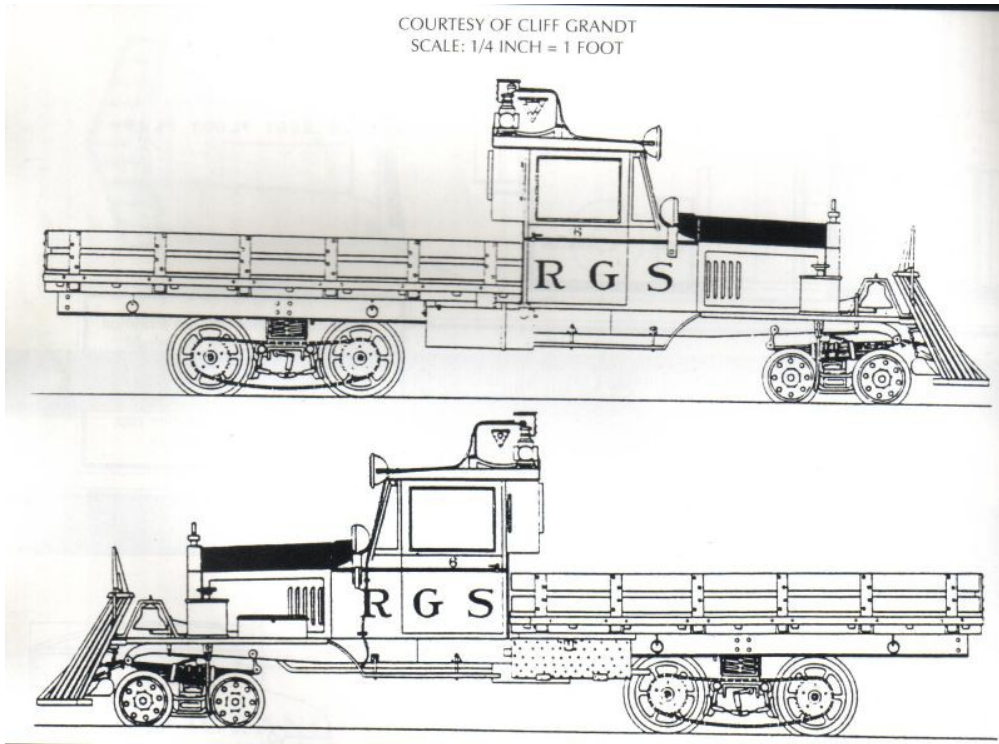
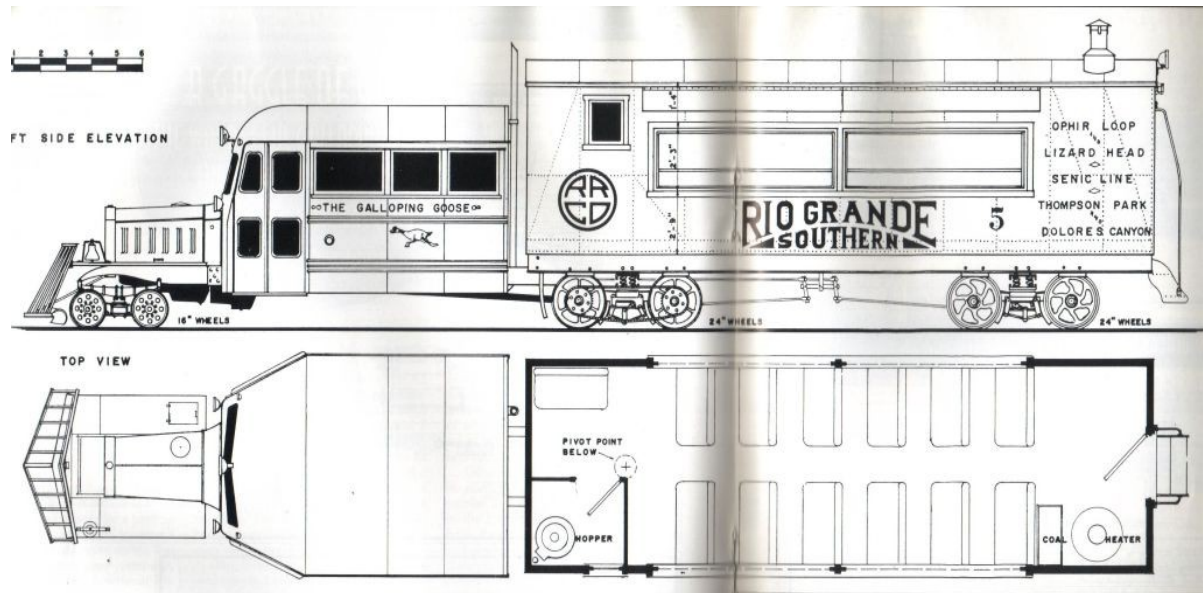


Mc Keen Railcar

The Galloping goose

« L'oie coureuse » tient une place à part dans les railcars aux USA. Ce nom fait référence à 7 railcars construits entre 1931 et 1936 par la Rio Grande Southern Railroad (RGS) à partir d'éléments disponibles de l'industrie automobile et ferroviaire. RGS exploitait environ 200 km de voie en 3' (914mm) allant de Durango à Ridgway dans l'état du Colorado. Le faible trafic de cette région désertique et la concurrence naissante du fret routier avaient amené RGS, vers la fin des années 1920, au bord de la faillite compte tenu du coût d'exploitation des machines à vapeur. Le remplacement des machines à vapeur par des Galloping goose a permis à RGS de se maintenir jusqu'au début des années 1950 où RGS a cessé d'exploiter le réseau. Aujourd'hui une partie du réseau est exploité comme chemin de fer touristique.

Les galloping goose étaient bien entendu beaucoup moins chères à l'usage que les machines à vapeur, mais surtout bien plus légères et n'abîmaient pratiquement les voies.





Les autorails De Dion

Sources : Internet

Plus familiers et plus proches de nous, j'avoue avoir un faible pour l'eshétique de l'autorail ancien De Dion Bouton

En voici un bel exemple restauré par le MTVS



<http://www.musee-mtvs.com/autorail-de-dion-bouton-ex-cotes-du-nord/>

Il a été acquis par l'AMTUIR et stocké au MTVS pour sa remise en état.

Autorail de Dion Bouton JM4 n°. 11

Constructeur : De Dion-Bouton

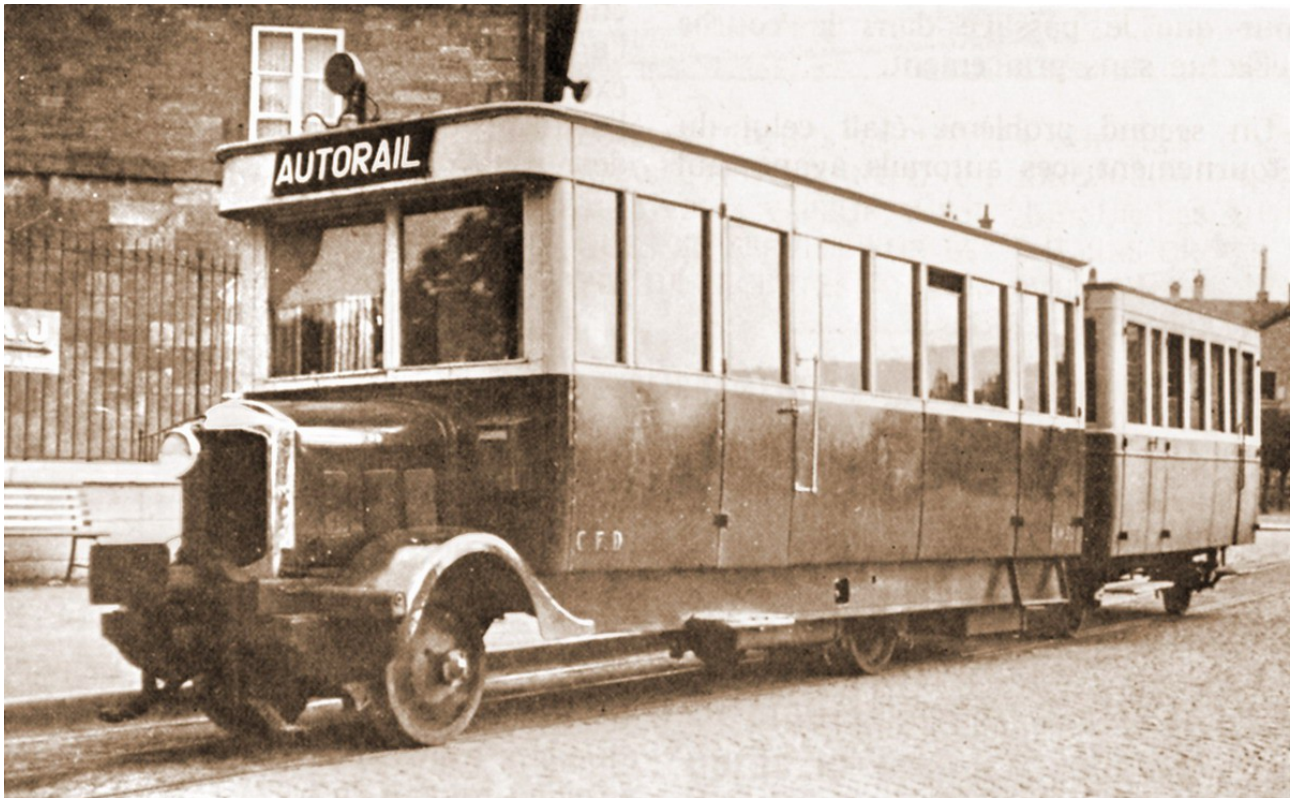
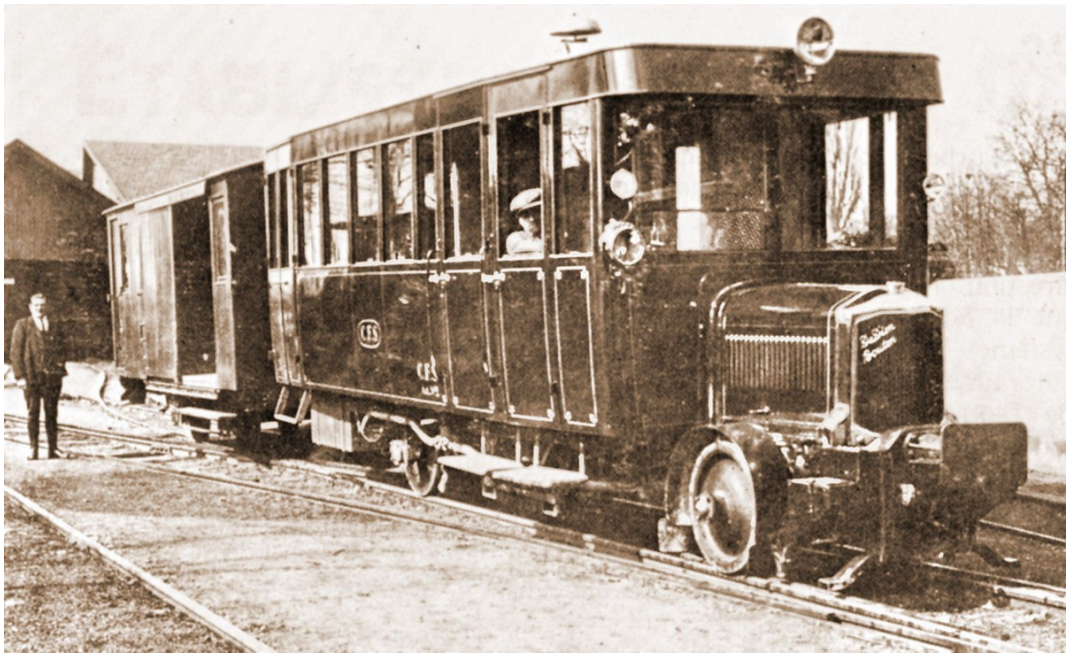
Année de construction : 1932

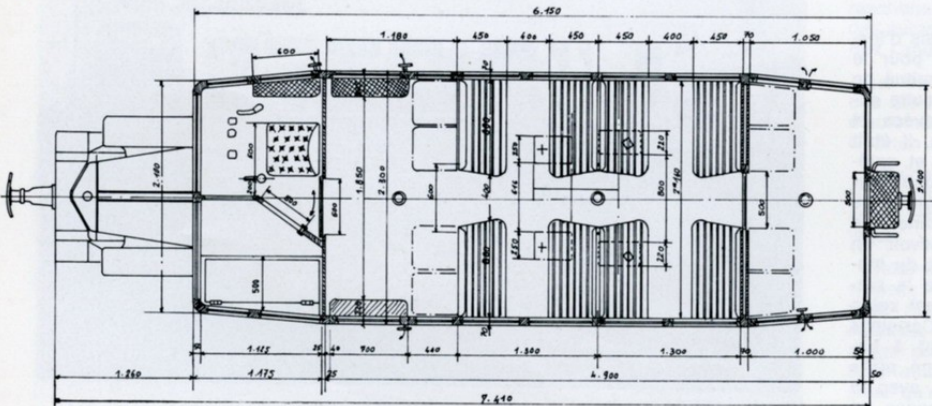
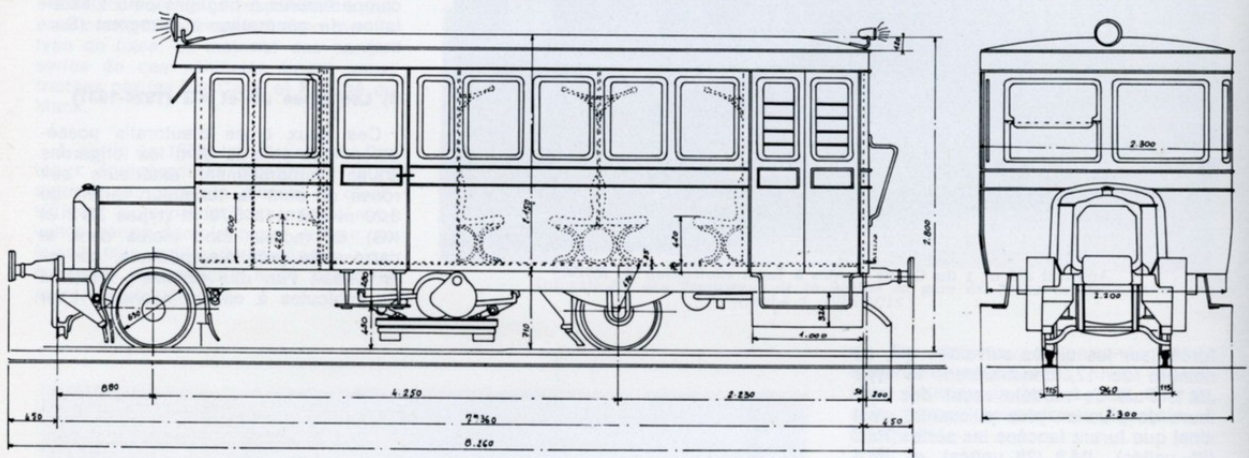
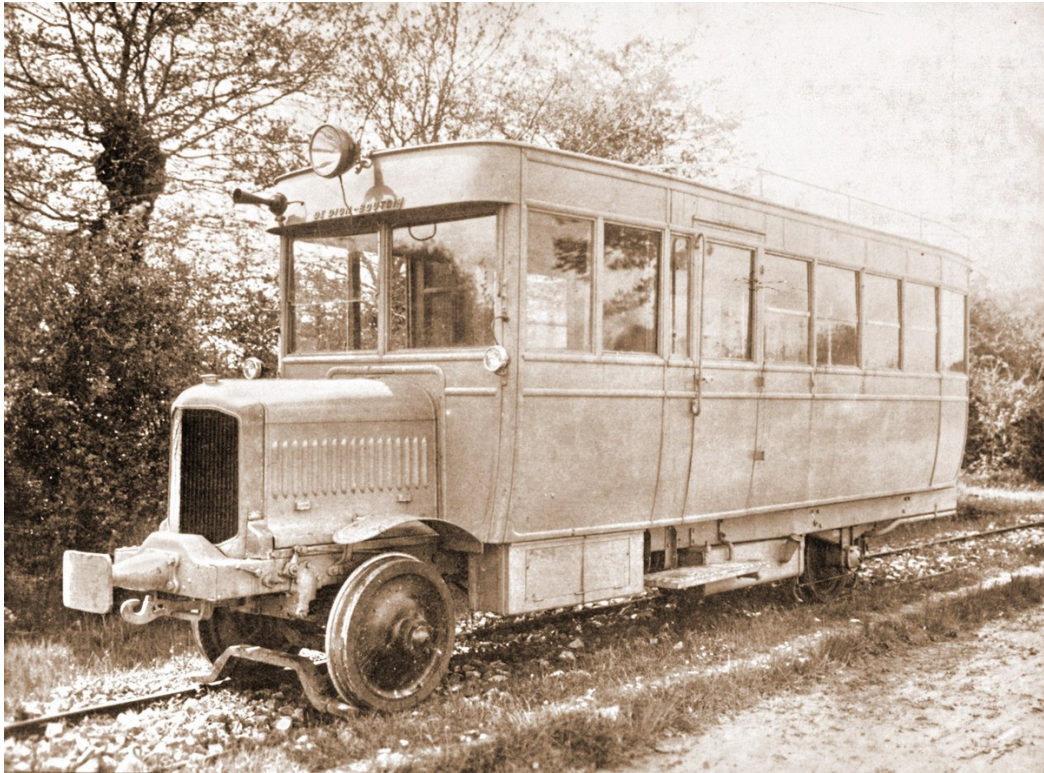
Poids : 6,5 tonnes Puissance : 60 chevaux à essence

Il a été construit par Carel et Fouché pour la caisse de l'autorail et par de Dion-Bouton pour le châssis motorisé.

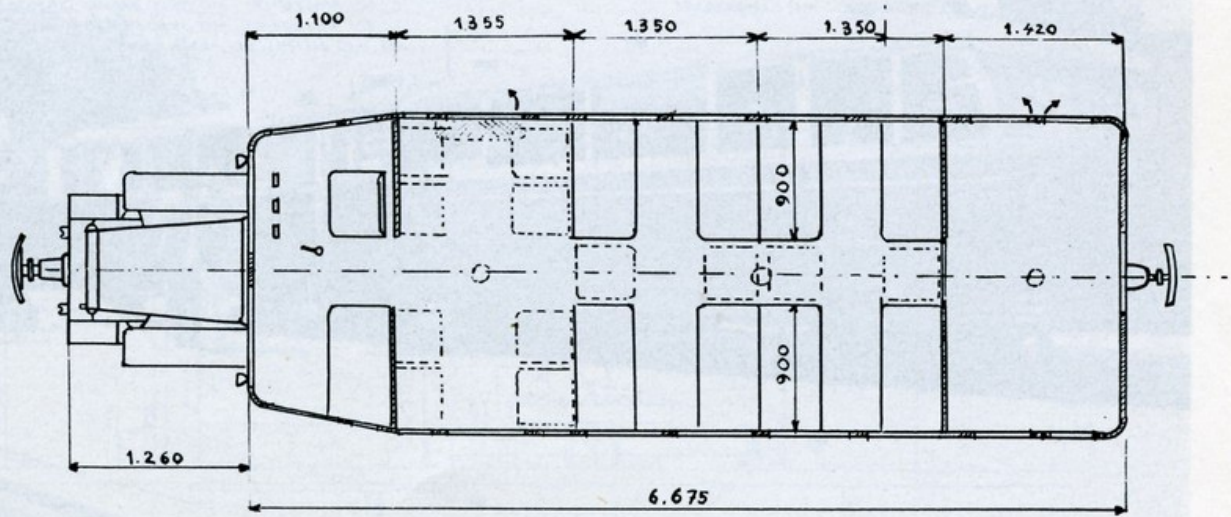
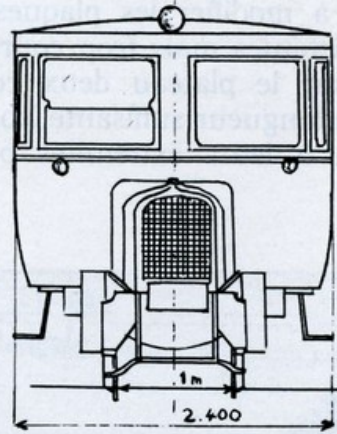
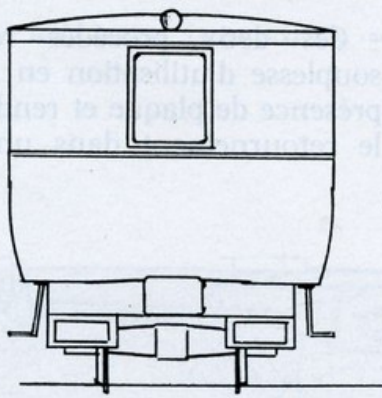
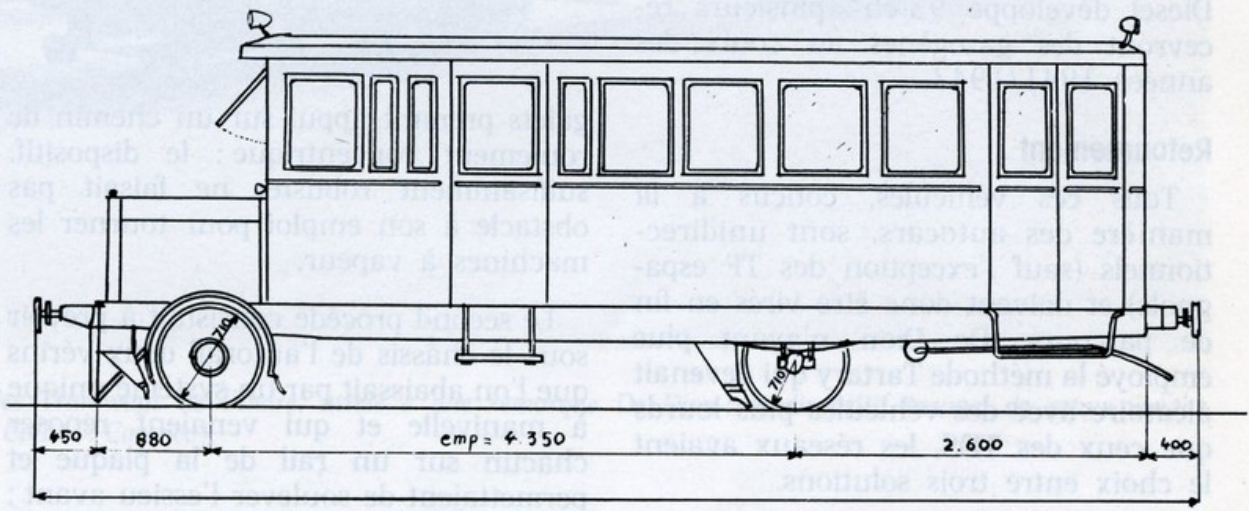
Il a fonctionné jusqu'en 1956, date de la fermeture du réseau des Côtes du Nord, et a servi au démontage de la voie en compagnie de la n°. 36, dite Lulu.

Il a une vitesse en marche arrière et trois en marche avant. Au bout de la ligne il peut être retourné grâce à un vérin mécanique, et être orienté dans le sens de marche.





Plan de l'autorail type JM au 1/60^e. (Dessin J.-P. SOUDET.)



D.D.B. type JM4

Diagramme des autorails du type JM 4 (Doc. P. Carencio).

Une des meilleures sources d'information.

ISSN 0150-116X

MAGAZINE DES
TRAMWAYS A
VAPEUR ET DES
SECONDAIRES

N° 21

1982 - 1

REVUE TRIMESTRIELLE DES AMIS DU RAIL SECONDAIRE ET TOURISTIQUE



PRIX : 25 FRANCS

**LES AUTOMOTRICES TARTARY
ET DE DION-BOUTON**



County Donegal Railways (CDR)

<http://www.donegalrailway.com/>

<http://www.donegalrailway.com/resources-models/>

<http://spellerweb.net/rhindex/Ireland/Donegal.html>



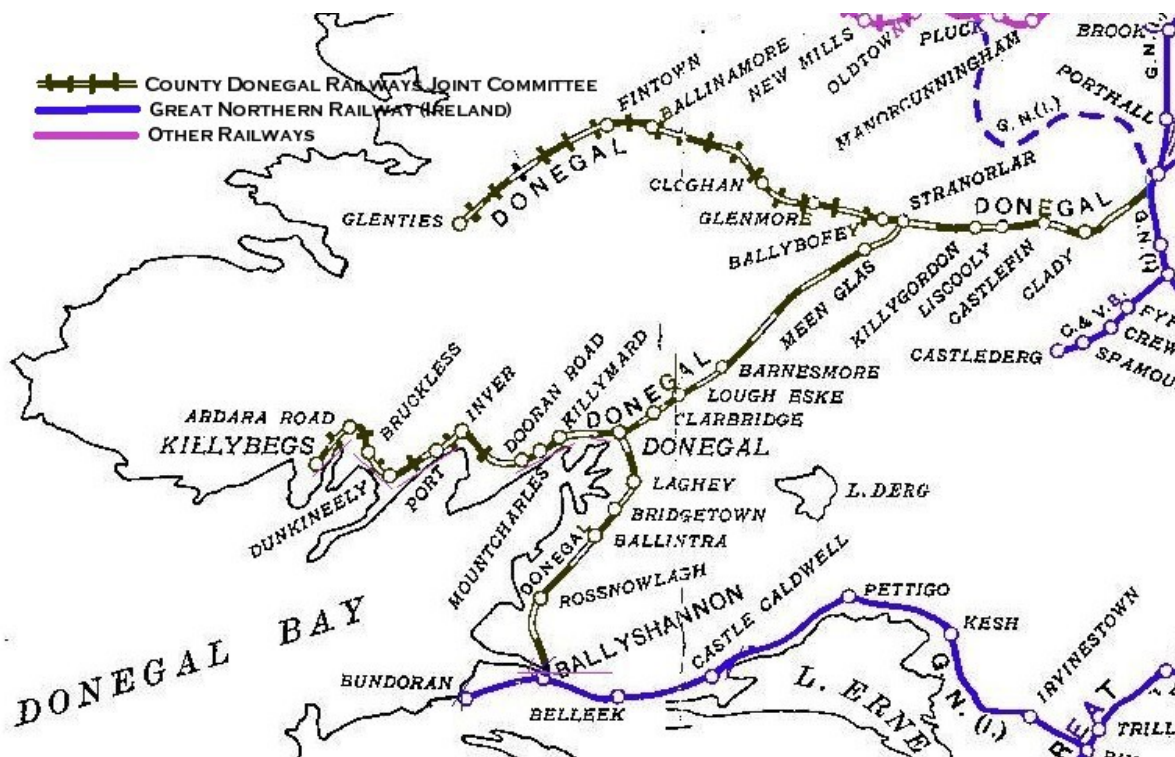
Le réseau du comté de Donegal a fonctionné de 1906 à 1960 en voie étroite de 3' (914mm).

L'origine du réseau vient de la fusion en 1892 :

- du réseau de 23 km Finn Valley Railway en 5'3" (1600mm) allant de Strabane à Stranorlar, ouvert en 1863.
- du réseau de 29km West Donegal Railway 3' (914mm) allant Stranorlar à Donegal, ouvert 1889.

Les deux réseaux ont été unifiés en voies de 3'. En 1906 l'ensemble avec les embranchements totalisait 170 km de voies.

En 1906 cette ligne privée fut conjointement acquise par Northern Counties Committee of the Midland Railway (England) et Great Northern Railway (Ireland).



Ce petit réseau a été un des pionniers des railcars à traction diesel. Ils ont été les premiers, dans les îles britanniques, à mettre en exploitation un railcar diesel en 1930. La standardisation est intervenue vers 1934. Huit machines furent construites entre 1934 et 1951 par Walker Brothers of Wigan assurant pratiquement la totalité du service passager. Ces railcars étaient capable de tracter de petits convois de remorques de fret. Le réseau arrêta l'exploitation en 1959.

En plus de cette flotte Diesel, CDR avait racheté en 1924 à Derwent Valley Light Railway deux railcars à essence basé sur un châssis « Ford 1 Ton truck » motorisé à 22CV. Ils disposaient de 17 places et furent retirés en 1934 après avoir donné toute satisfaction.



Railbus Ford Iton