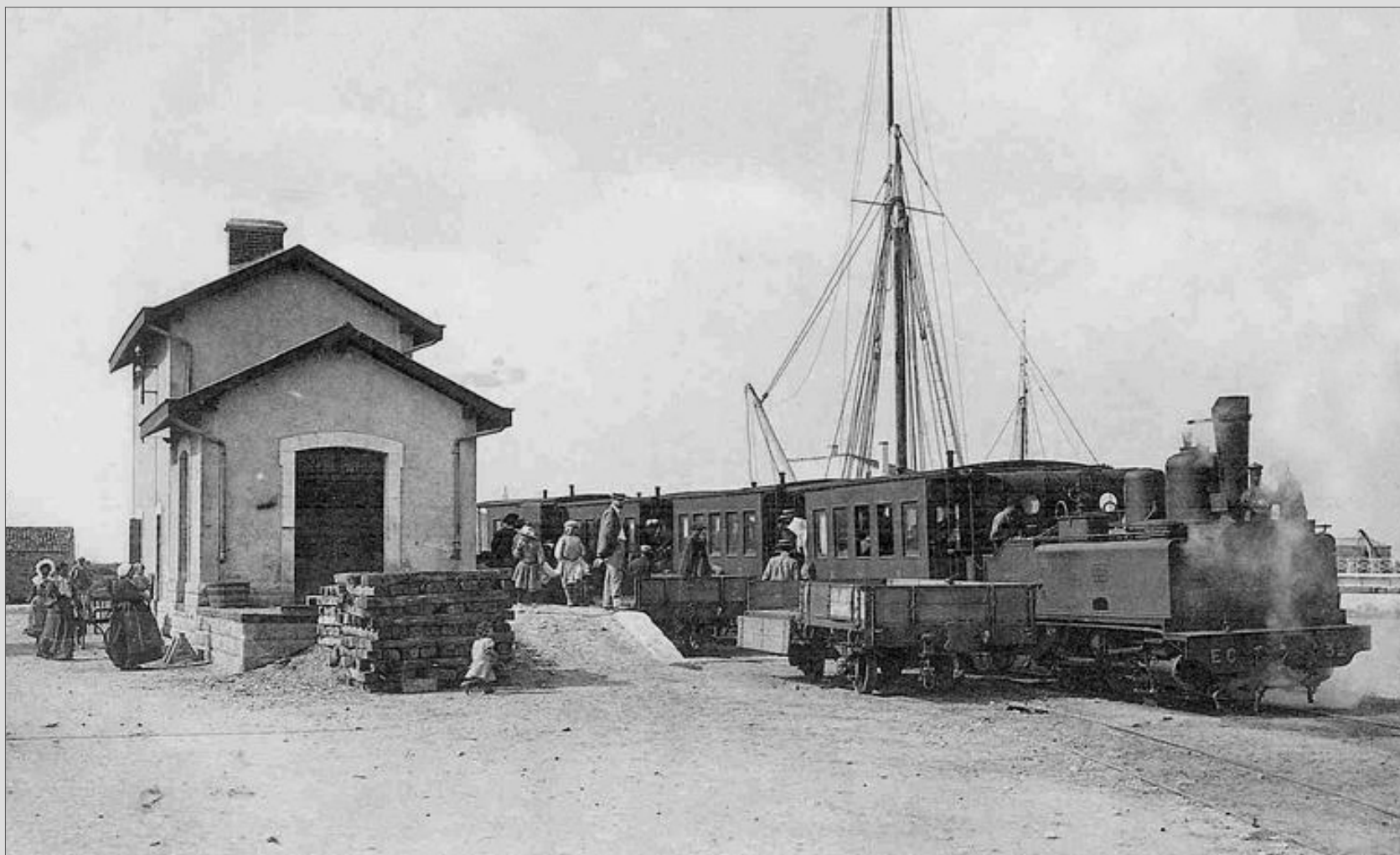


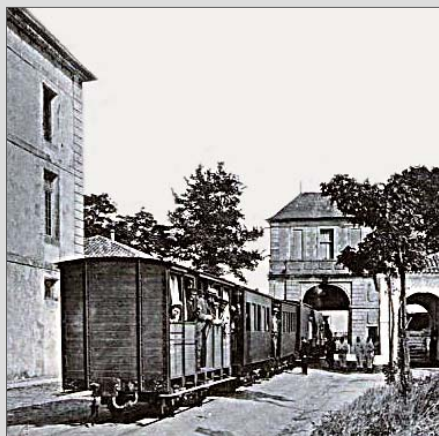
**GARE D'ARS en RÉ
360-26**

Kit BOIS en O
Notice de montage



GARE D'ARS en RÉ 360-26

Le réseau



Le train qui a circulé sur l'île de Ré de 1877 à 1926. Si les touristes et même les Rétais n'ont pas connaissance de ce réseau ferroviaire qui a aujourd'hui disparu, c'est son tracé qu'utilisent les actuelles pistes cyclables. L'île d'Oléron avait également son réseau.

En 1904, le réseau compte 5 locomotives, dont 3 spécifiques à l'île de Ré. Une machine légère a en effet été imaginée pour s'adapter au trafic de l'île. Ces O30 ont toutes été fournies par Corpet Louvet.

Chaque voiture, peinte en brun, transporte jusqu'à 36 voyageurs. Les wagons transportant les marchandises sont quant à eux de couleur grise.



En 1877, l'idée de doter l'île de Ré d'un chemin de fer est évoquée. Le transfert du sel, diverses marchandises et aussi de passagers ont été les raisons qui ont décidé la mise en place du train. Concernant le tracé du train de l'île de Ré, il est approuvé en 1887 et une gare est construite à Rivedoux, sur la pointe de Sablanceaux, d'où le «tortillard» met 1h30 dans le meilleur des cas pour rallier Les Portes-en-Ré, en passant par Sainte-Marie, la Noue puis obliquant vers La Flotte, Saint-Martin, Le Bois, La Couarde, le Martray, Ars et Saint-Clément. Ce réseau «d'utilité publique» est confié à Joseph Jencard, un entrepreneur lyonnais qui fonde la Compagnie des chemins de fer économiques des Charentes, responsable de près de 900 kilomètres de voies dans la région.

Sur l'île de Ré, le premier train de voyageurs s'élanche en grandes pompes le 9 juillet 1898. Pour les îliens, peut-être plus marqués qu'ailleurs par l'isolement, c'est un symbole de modernité incroyable.

Le 9 juillet 1898, après 10 ans de mise en place du projet, les rétais peuvent enfin emprunter le chemin de fer, qui sera surnommé « Le Tortillard ». Le premier lancement est un franc succès, il faudra même rajouter quatre wagons dans les mois qui suivent pour assurer le bon fonctionnement du réseau. Néanmoins, la mise en place n'a pas suscité que des avantages. En effet, pas moins de 3000 expropriations ont été nécessaires pour l'établissement de la voie. Le convoi de passagers étant la principale activité du train, la ligne ne sera ouverte aux marchandises que plus tard. En cette année 1898, la voie ferrée s'étend sur plus de 36 Kms, passant par toutes les agglomérations et 3 voies secondaires reliant les grands villages de l'île. En 1899, une ligne secondaire de 1400 m est construite afin de relier le Phare des Baleines à la ligne principale.



Le Tortillard alourdi de passagers et gavé de charbon ne bat pas des records de vitesse et le trajet dure en moyenne de 2h30 à 3h00 pour relier les extrémités de l'île en comptant un arrêt à St Martin pour nettoyer et alimenter la chaudière. Ce rythme réduit, fait du Tortillard un endroit où les histoires vont "bon train", un lieu de rencontres et d'échanges.

A partir de 1918, le chemin de fer rétais amorce son déclin. Le réseau est en mauvais état. Il est revendu. Dès les années 1920, un service d'autobus concurrence et supprime le train. Le trafic marchand est également touché, préférant lui aussi la voie routière. En 1936, le train cesse de fonctionner. Pendant la seconde Guerre Mondiale, l'armée allemande occupe l'île. Elle remet en fonction le réseau ferroviaire à partir de 1942 et de nouvelles voies sont aménagées. Le chemin de fer rétais connaît un sursaut de courte durée, jusqu'au départ des Allemands en 1945.



GARE D'ARS en RÉ 360-26

Nomenclature
& notice de montage

3 mm :

- 01 BASE
- 02 2 SUPPORTS de QUAI INTERMÉDIAIRES
- 03 SUPPORT de QUAI COURT GRAVÉ EXTÉRIEUR
- 04 SUPPORT de QUAI LONG GRAVÉ EXTÉRIEUR
- 05 6 MARGES d'ESCALIER (à EMPILER PAR 3-2-1)
- 06 FAÇADE du HANGAR
- 07 FAÇADE INTERMÉDIAIRE
- 08 FAÇADE COTÉ PUBLIC
- 09 PIGNON
- 10 FAÇADE COTÉ QUAI
- 29 CLOISON INTÉRIEURE CÔTÉ PORTE
- 30 CLOISON INTÉRIEURE HANGAR
- 31 PLANCHER PREMIER ÉTAGE
- 32 PAROI de L'ESCALIER
- 33 CLOISON PREMIER ÉTAGE

2mm :

- 11 3 POUTRES LONGUES & 3 POUTRES COURTES
- 12 4 CHAPENTES

1,2 mm :

- 29 2 PLANCHES de RIVE en PIGNONS

- 30 CADRE de la CHEMINÉE
- 31 CHAPEAU de CHEMINÉE
- 32 CHAPEAU de CHEMINÉE 2
- 33 CHAPEAU SOMMITAL à FENTES
- 38 2 PLANCHES de RIVE en FAÇADES TOIT LONG
- 39 2 PLANCHES de RIVE en FAÇADES TOIT HANGAR

0,8 mm :

- 13 3 FENÊTRES
- 14 3 PORTES-FENÊTRE
- 15 3 PORTES DE HANGAR
- 16 6 VOLETS
- 17 CÔTÉ COURT CHEMINÉE
- 18 2 FACES LARGES CHEMINÉE
- 19 CÔTÉ HAUT CHEMINÉE
- 26 2 PLAQUES de GARE PIGNONS
- 27 2 PLAQUES de GARE FAÇADES
- 34 PORTE FENÊTRE PREMIER ÉTAGE

4 mm :

- 20 Corps de cheminée

0,4 mm :

- 24 20 BANDES de TUILES
- 25 FAÎTIÈRE
- 28 SOL de la PLATEFORME

1 mm :

- 21 2 TOITURES HANGAR
- 22 2 TOITURES BÂTIMENT PRINCIPAL

SOIT 87 PIÈCES

La peinture est applicable sur les pièces avant assemblage.

Privilégier l'aérographe et les poudres, le mdf n'ime pas trop l'application au pinceau.

ASSEMBLAGE :

Procéder à un positionnement des pièces avant collage (colle blanche à bois).

Les parois 06 07 08 et 10 ot été bisautées pour permettre un collage affleurant.

Phase 1, la structure (illustration 001):

- 1 Coller les 4 murs 06 09 10 et 8 dans la base 01
- 2 Coller le mur du hangar 07
- 3 Coller les supports de quai 03 02 et 04 dans les espaces prévus à cet effet dans 01, puis 32 au droit de l'escalier que vous réaliserez en assemblant 3 puis 2 puis 1 marches

Phase 2, premier étage :

- 4 poser le support ajouré 29 côté pignon et le support 30 plein côté hangar, puis le plancher 31 sur ces deux supports. Poser la cloison 33 avec sa porte fenêtre montée au premier étage avant de réaliser la toiture.
- 5 Posez les 3 portes 14 et fenêtres 13, les vitres sont à réaliser en cristal clear. La porte du hangar côté quai est moins haute (13a sur le plan). Poser les volets 16 une fois le modèle fini.
Voir Illustration 002



Illustration 001



GARE D'ARS en RÉ 360-26

Notice de montage

Phase 3, huisseries et charpente :

- 6 Poser les 3 grandes portes 15 (15a sur le hangar).
- 7 Coller les 3 éléments de chapentes 12 sur 06 et les courtes 11 sur 8 et 10.
- 8 Coller les poutres 11 longues sur 08 et 10 et les courtes sur 07 et 06.
- 9 Coller les toits 21 et 22.

Phase 4, tuiles et cheminées :

- 10 Appliquer les bandes de tuiles 24 (10 bandes par pan de toiture) sur les 2 toitures, puis la faîtière 25 pliée sur le sommet du toit
- 11 Poser les volets 16 puis les plaques ARS 26 sur les pignons et Ars en Ré 27 sur les façades

Phase 5, finition :

- 12 Assembler l'âme 20 de la cheminée avec ses quatre côtés 17, 19 et 20, poncer pour obtenir un rendu parfait.
- 13 Poser la cheminée en prenant soin de positionner la liaison de toit 35 avant collage.
- 14 Assembler les chapeaux 35, 36 puis 37.
- 15 Poser les 3 planches de rives 29 en pignons et les 4 planches de rive en façade au raz des tuiles.
- 15 Poser les gouttières.

Voir Illustration 003



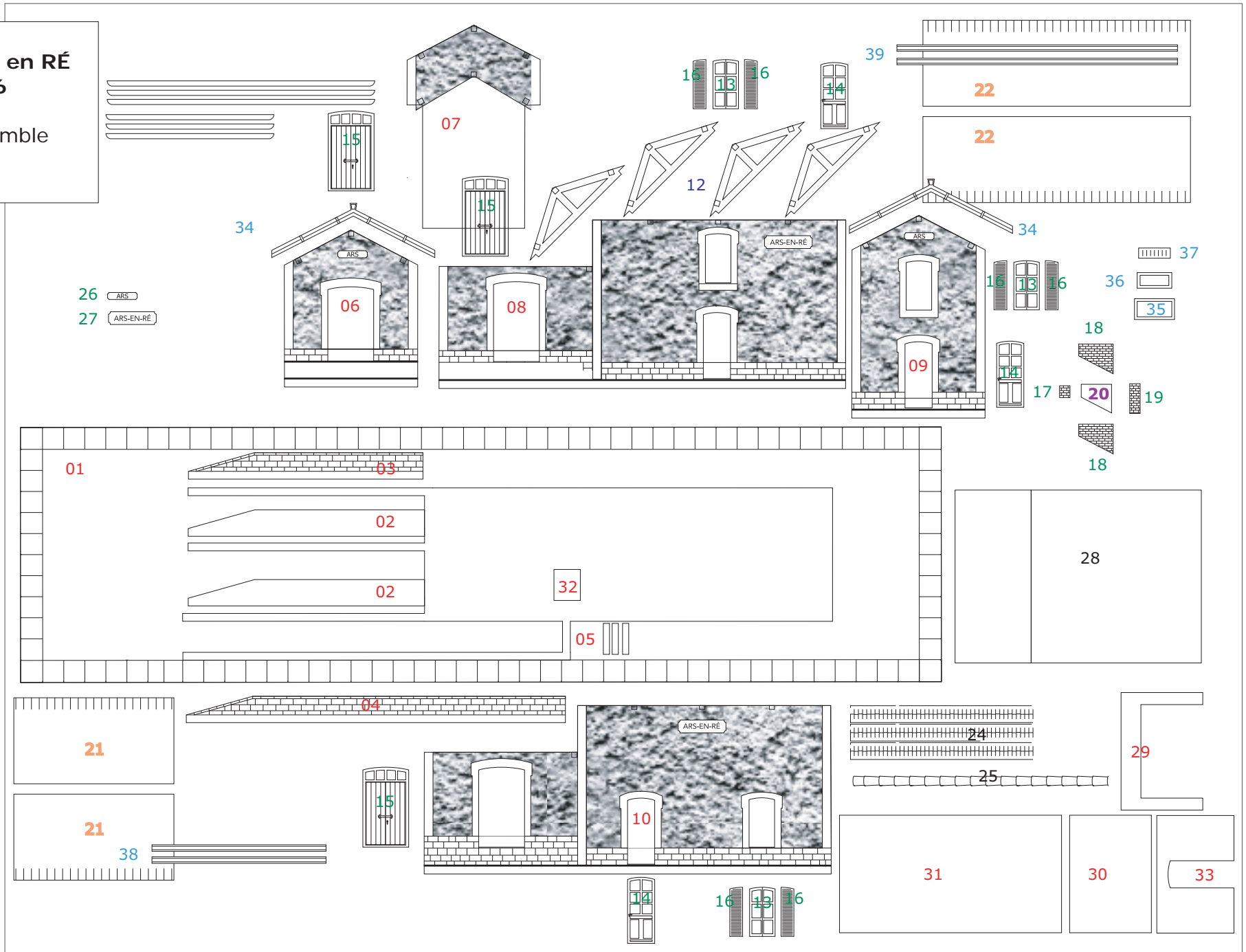
Illustration 002

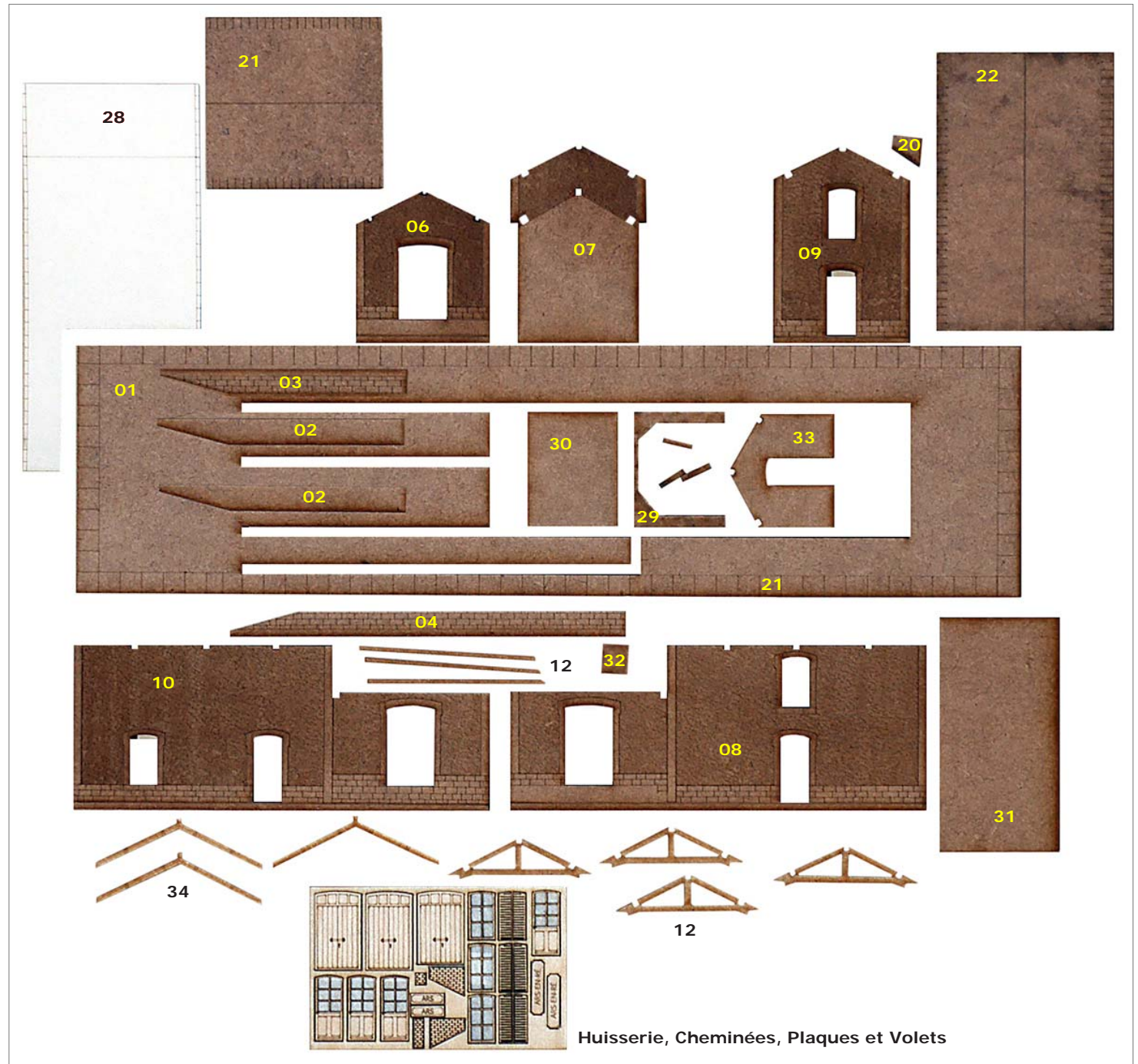


Illustration 003

GARE D'ARS en RÉ 360-26

Plan d'ensemble





HO & O

ACCESSOIRES de DÉCOR

BÂTIMENTS FERROVIAIRES en KITS

ENGINS MOTEUR en LAITON en KITS & MONTÉS

ÉLÉMENTS de VOIES, BÂTIMENTS & ACCESSOIRES pour BEMO HOm et Om

PONTS AMÉRICAINS MONTÉS

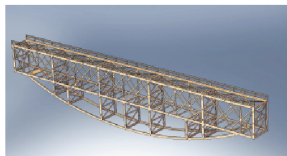
VOITURES & WAGONS en KIT & MONTÉS

Les instructions de montage et de peinture détaillées sont téléchargeables sur notre site. Les modèles actuels sont livrés avec des boggies conçus par nos soins en laiton pour le O et modifiées sur base Microtrains™ en HO.

Tous nos kits bois sont réalisés au siège à Arbus (64) sur imprimante CO2 LTT.

Notre catalogue et nos instructions de montage sont disponibles sur notre site.

CATALOGUE AUBERTRAIN



HO & O



NARROW GAUGE PRECISION MODELS

www.aubertrain.com
336 07 85 07 45 03

L'IMA - TOURNERBRIDES II - 64230 ARBUS
SIRET 41330557400019 - TVA FR72413305574
Tél : 336 85 07 45 03

www.aubertrain.com
06 85 07 45 03

Narrow Gauge Precision Models



www.aubertrain.com V1 ARS HO

