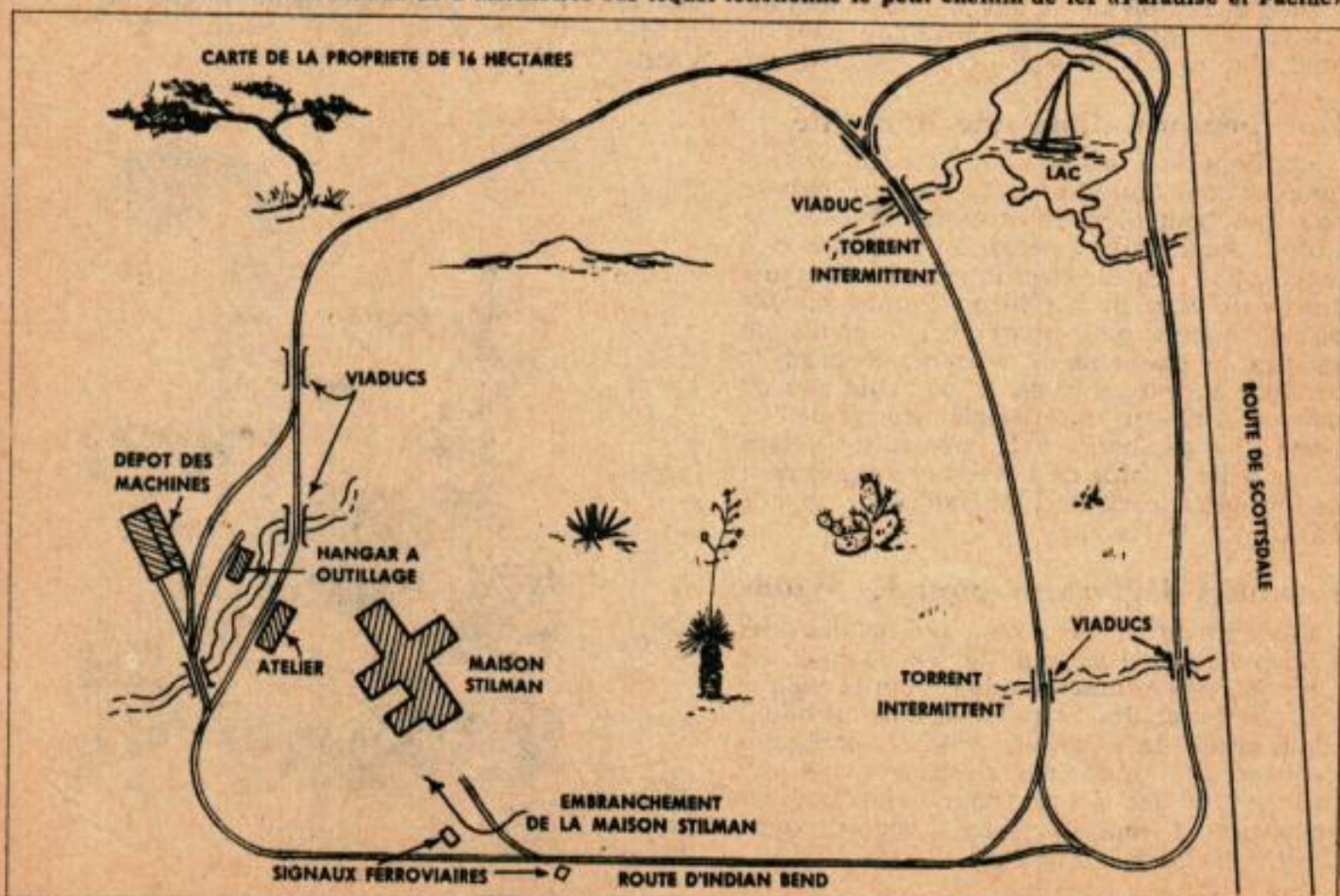


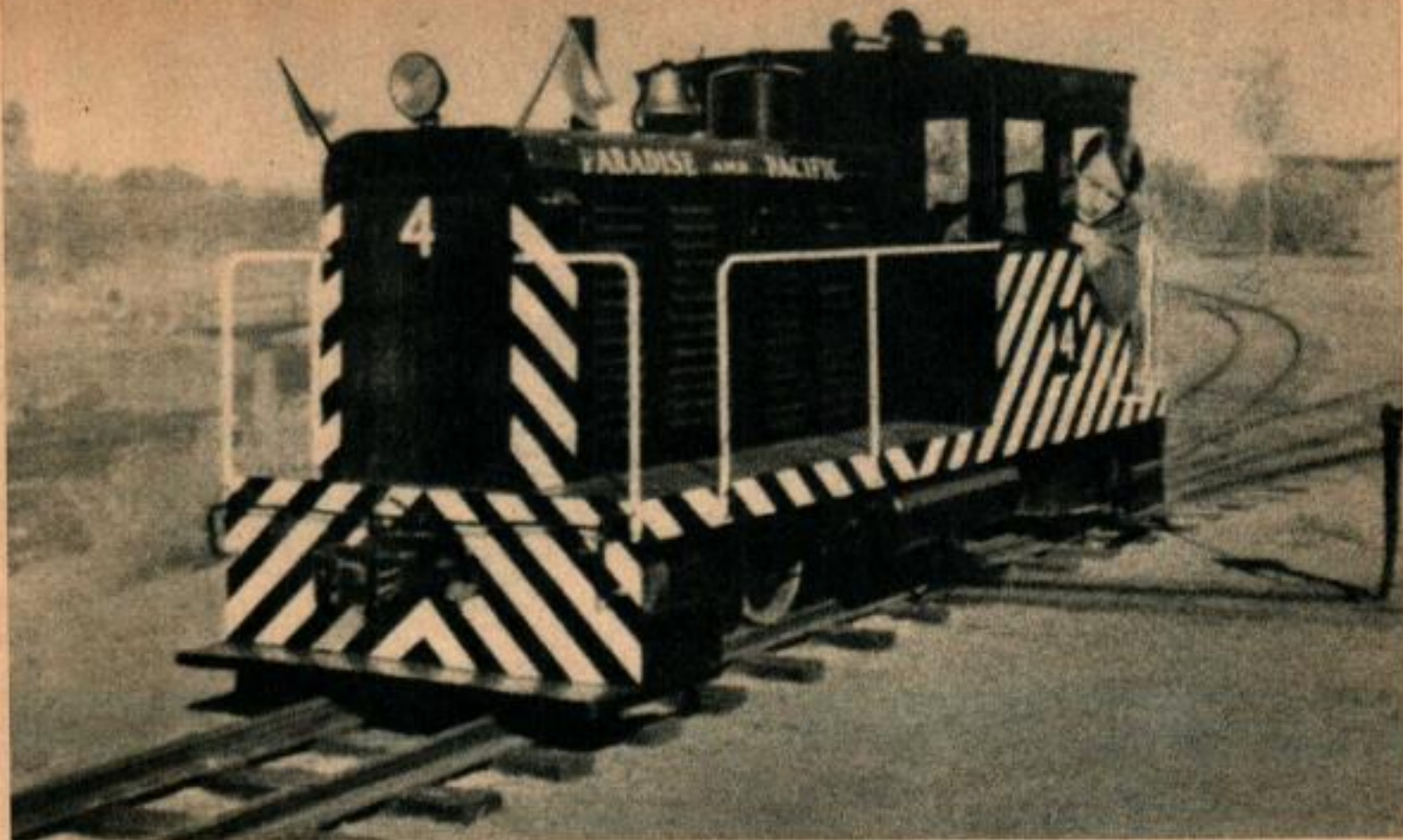
Les trois fils de Guy Stillman, propriétaire du chemin de fer, regardent par les fenêtres du fourgon de service Charles Schlosser en train de resserrer un boulon.

*En traversant le désert de l'Arizona, on peut apercevoir tout à coup une locomotive diesel de taille réduite tirant un train sur une courbe.*

## LA COMPAGNIE FAMILIALE DE CHEMIN DE FER DE GUY STILLMAN

Voici un schéma du réseau de 2 kilomètres sur lequel fonctionne le petit chemin de fer «Paradise et Pacific»





Modèle réduit d'une locomotive de manœuvres industrielle de 44 tonnes, cette locomotive pèse 1 500 kg. C'est la bête de somme du «réseau».

ON a vu des touristes passant près de Scottsdale, dans l'Arizona, enfoncer leur pédale de frein dans le plancher, à la vue de ce qui semblait être un mirage en miniature. La raison de cette stupéfaction était le chemin de fer « Paradise and Pacific », transportant bruyamment ses passagers à 40 à l'heure sur sa ligne de 2 kilomètres dans la propriété de Guy Stillman.

La locomotive miniature, ainsi que tout le reste du matériel de ce chemin de fer à voie étroite, a été construite à l'échelle de 416 mm par mètre, soit presque la moitié de la dimension réelle. Stillman, créateur, propriétaire, président et ingénieur du réseau Paradise, passe de joyeuses heures à piloter sa locomotive, son wagon-citerne, ses deux wagons de marchandises et son fourgon de service; ses enfants et ses amis également.

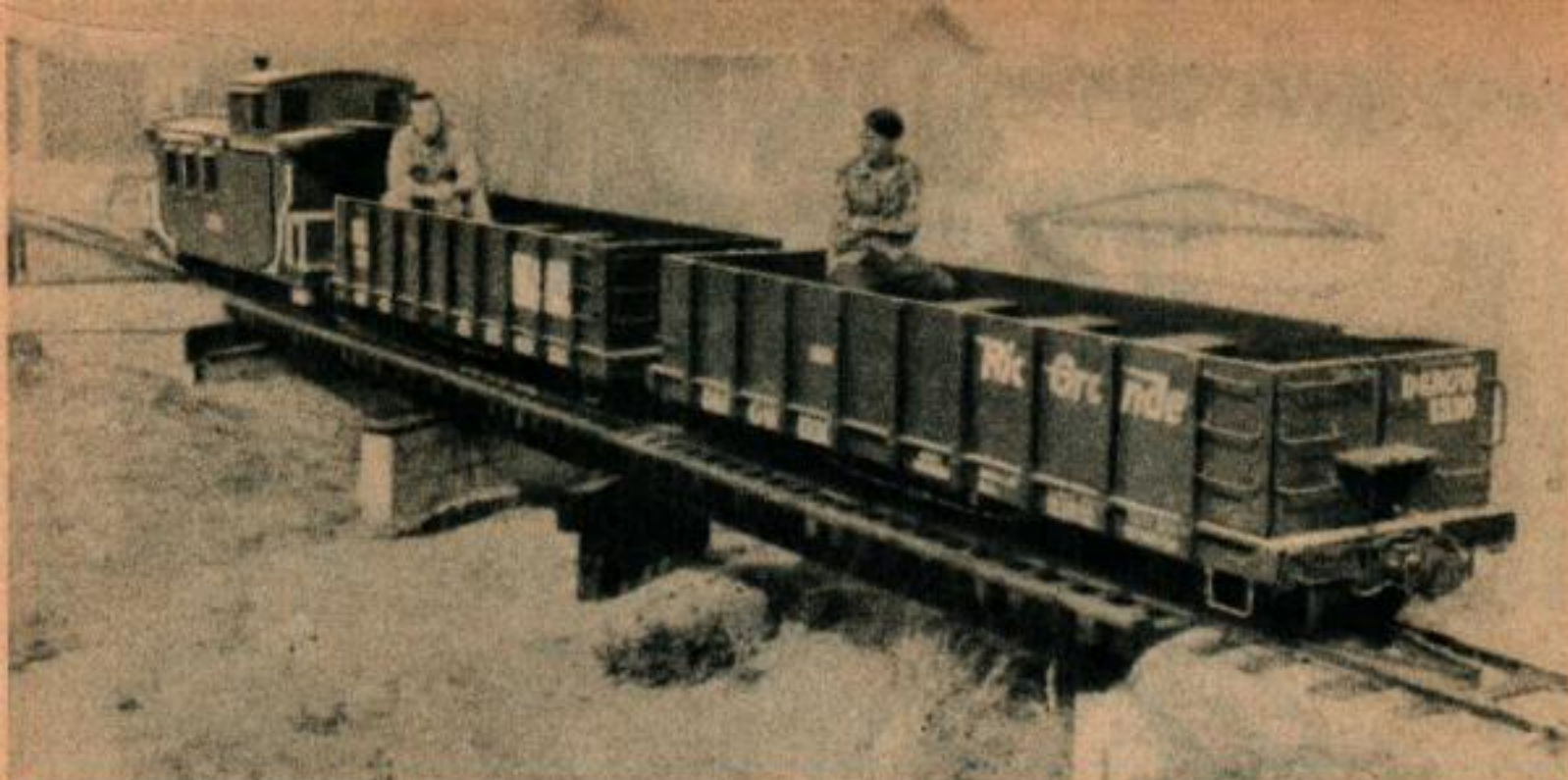
Pour construire son train à l'échelle, Stillman a reproduit un wagon-citerne des chemins de fer « Colorado & Southern », deux wagons découverts des compagnies « Rio Grande Southern » et « Denver & Rio Grande Southern », ainsi qu'un fourgon de service du personnel d'un beau rouge vif de la compagnie « Denver & Rio Grande ».

La bête de somme de tout ce matériel est

une locomotive, un modèle réduit de la machine de manœuvres industrielle General Electric de 44 tonnes. Pesant 1 500 kilos, cette locomotive est entraînée par un moteur à essence Crosley de 20 CV.

Charles Stillman se penche pour prendre un virage sur sa petite machine de jonction roulant sur la voie.





Bien que l'on ne voie ici que deux personnes, chacun de ces wagons charbonniers peut en réalité en transporter facilement 10.



Le train-navette, conduit par un voisin, transporte le matériel à destination des ouvriers travaillant à l'autre extrémité du réseau.



Ci-dessus: Le wagon-citerne est poussé à reculons dans son hangar par la locomotive. Ce hangar peut contenir tout le matériel roulant.

Ci-dessous: Guy Stillman, propriétaire de la Compagnie «Paradise and Pacific», exerce ses muscles sur un crampon de rail.



Il y a quatre ans, Stillman s'associa avec le dessinateur Charles Schlosser pour construire sa ligne particulière. Les wagons réalisés actuellement mesurent 3,65 m de long et 1 mètre de large, le fourgon de service étant deux fois plus long. La locomotive, longue de 2,45 m et large de 1 mètre, est équipée, ainsi que le fourgon, de freins à air comprimé automatiques. Ce dispositif de sécurité a été monté à l'intention des jeunes garçons de Stillman: Charles, 10 ans; Chris, 8 ans et Brook, 5 ans.

Les soudaines inondations du désert rendent difficile l'entretien de la voie, mais des ouvriers ont été embauchés pour construire le ballast de la voie avec du granit et de l'argile presque décomposés. La voie monte maintenant de 7 m depuis une partie basse de la propriété jusqu'à un embranchement gardé conduisant à la maison Stillman.

Trois wagons miniers modèle réduit, copiés sur les wagons réels utilisés dans les mines de cuivre, servent à transporter la terre de remblai (près d'un mètre cube par wagon) prélevée dans un terrain proche de la voie. Le chargement est effectué par un transporteur à courroie automatique. Le wagon-citerne gagne aussi son droit de passage en servant à arroser périodiquement le lit de la voie sur lequel on compte 5 000 traverses posées à 30 cm d'intervalle.

En supplément à son matériel roulant miniature, Stillman possède une petite « machine de jonction » servant à « faire les commissions » sur le réseau. Cette draine peut marcher à 48 km-heure sur la pente à 1 1/2 % de la voie.

Un train-navette spécial est utilisé pour transporter le matériel destiné aux ouvriers de la voie.

Leur train n'est ni un jouet, ni un mirage pour Stillman et Schlosser, mais une expérience en modèle réduit de la direction réelle d'une compagnie de chemins de fer.