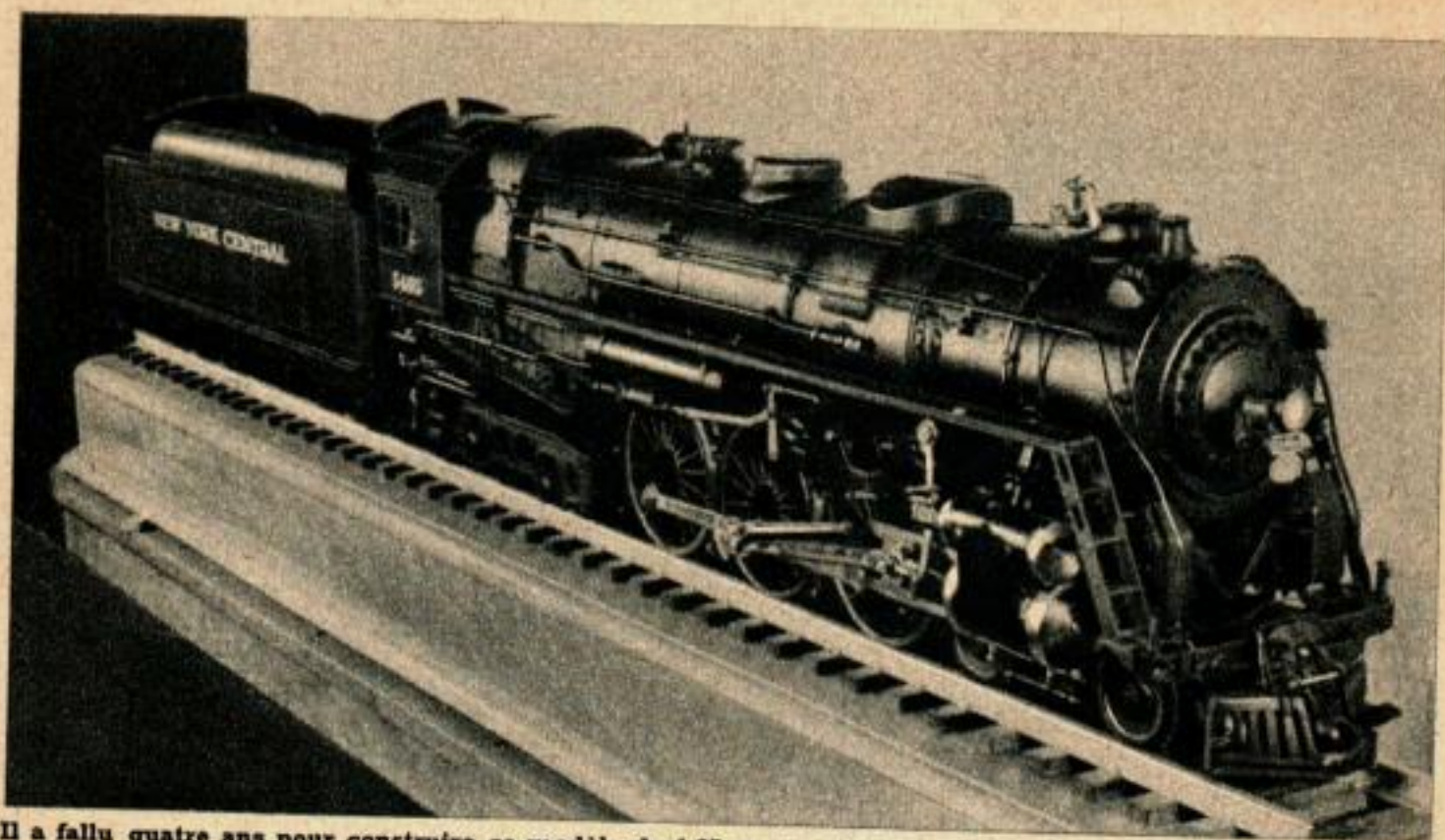




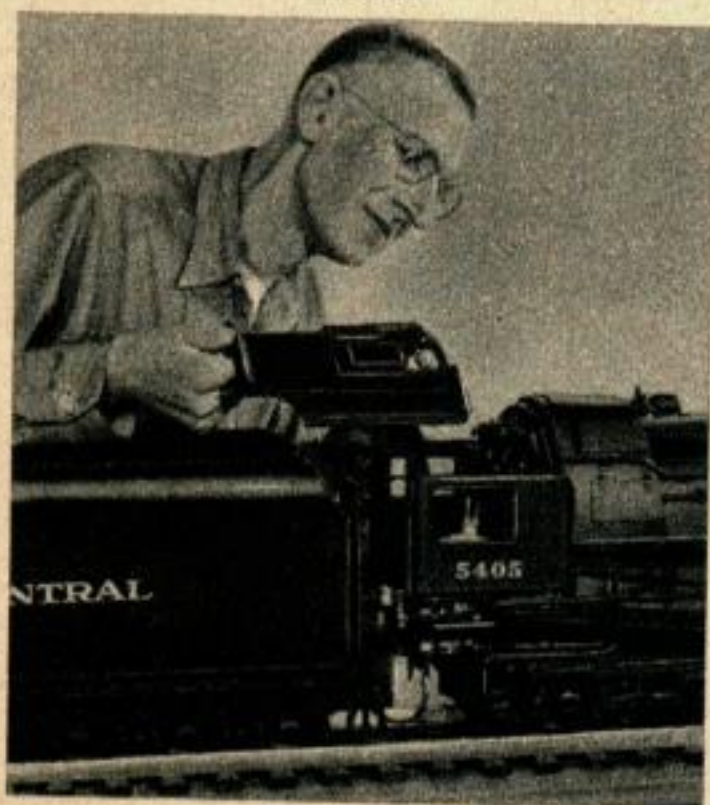
Il a fallu quatre ans pour construire ce modèle de 1,85 m en acier inoxydable de la locomotive Hudson 4-6-4.

EST-CE BIEN UN CHEVAL DE FER ?

Cette machine, construite à la main, est en acier inoxydable

UN jour, après ses heures de travail, un conducteur de machines-outils de Chicago, Clarence La Caeyse, descendit dans son sous-sol et commença à construire un

Les commandes du mécanicien ont été exactement reproduites. Des portes type « papillon » pouvant être ouvertes et fermées sont montées sur le devant de la boîte à feu.

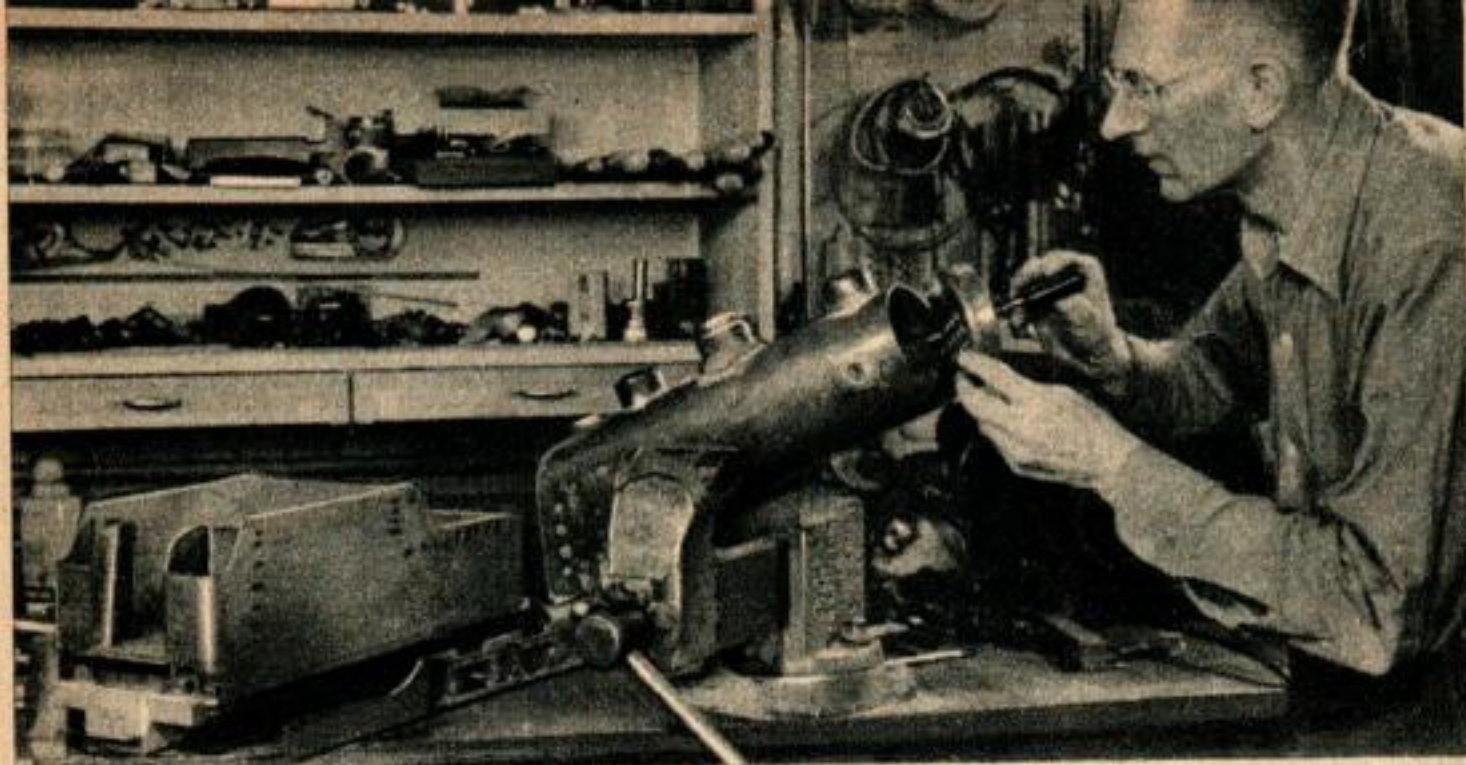


modèle de locomotive à vapeur. Au bout de quatre ans, ou d'environ 4 000 heures de travail, le modèle se trouva terminé.

Mais il ne s'agissait pas d'un projet de modélisme ordinaire. La plupart des locomotives construites à l'échelle de celle de La Caeyse, c'est-à-dire au 1/15, sont faites d'acier ou de cuivre. La Caeyse a construit presque toute sa machine en acier inoxydable, un matériau bien plus dur à travailler que les deux précédents. Et, qui plus est, La Caeyse a travaillé en perfectionniste. Se guidant sur des plans et sur une photo, il s'est appliqué à la précision en construisant son modèle de 1,85 m de la fameuse machine Hudson 4-6-4 de la compagnie de New York Central. Et il a réussi sur toute la ligne, y compris même les marchepieds en tôle antidérapante et le cendrier se trouvant sous la boîte à feu.

La Caeyse a confectionné ses propres patrons pour la plupart des pièces coulées utilisées à la construction de la machine. Toutes les vannes, robinets et raccords ont été faits à la main. Des centaines de ceux-ci ont été utilisés, dans des dimensions variant entre 8/10 de millimètre de diamètre, soit à peu près trois fois celui d'un cheveu humain, et 6,5 mm environ.

La mise en place des rivets a également été un travail aussi minutieux que laborieux. Chaque trou a été marqué au pointeau à centrer avant d'être percé. La boîte à feu



Clarence La Caeyse, qui a déjà construit plusieurs moteurs à essence, travaille actuellement sur une machine de manœuvres qu'il pense faire rouler à l'extérieur.

comporte des grilles secouables en deux sections, ce qui permet de secouer le foyer à l'avant ou à l'arrière de la boîte.

Tout l'assemblage de la locomotive et du tender a été soudé soit à l'argent, soit au chalumeau oxy-acétylénique. Les roues sont montées sur des ressorts à lames fonctionnant avec barres d'équilibrage et de stabilisation. La pompe à eau qui alimente la chaudière est une machine à deux cylindres à double action. Les soupapes, clapets et tiroirs, sont lubrifiés par des pompes à huile fonctionnant sous pression. Le courant du phare est fourni par une génératrice électrique à turbine à vapeur construite par La Caeyse lui-même.

La Caeyse a dépensé environ 42 000 francs pour la chaudière et diverses pièces. Tout les tubes et boulons sont soudés sur de l'acier inoxydable.

La Caeyse, qui est propriétaire d'un atelier en sous-sol très bien équipé, a effectué la plus grande partie du travail sur son tour, son étau-limeur, sa fraiseuse et sa perceuse verticale. Il n'a pas tenu le compte de l'argent que lui a coûté son modèle, mais il sait qu'il a dépensé quelque 42 000 francs pour la chaudière et diverses autres pièces. Il n'a jamais sorti sa « 4-6-4 » de son sous-sol, où elle repose sur une section de voie montée sur un socle d'exposition. Il a allumé une seule fois du feu dans la chaudière... avant de peindre la locomotive et le tender. La Caeyse travaille maintenant sur une machine de manœuvres qu'il espère faire rouler en extérieur.

Tous les robinets et raccords installés sur le modèle de l'Hudson 4-6-4 ont été dessinés et fabriqués par La Caeyse.

