

PONT MÉTALLIQUE de TAVANASA

Kit BOIS HO
PONT **5010-09** et PILIERS **5010 08**
vendus séparément



Kit au 1/87 en bois du pont métallique de Tavanasa. Modèle à l'échelle. Les piliers sont proposés en option.

Un modèle détaillé et de très haute qualité. 820 x 113 x 68 mm pour le pont, 244 x 104 x 90 et 104 x 85 x 90 mm pour les piliers. Sur le modèle livré les rambardes sont en métal sur pilier bois d'un plus grand réalisme encore.



SOMMAIRE

Ce modèle est livrable sur commande en kit ou monté et peint. Nous consulter.

Toutes les illustrations montrent le modèle monté non peint.

SOMMAIRE	2
NOMENCLATURE des PIÈCES	3
Pour DÉBUTER	4
TRAVÉE INFÉRIEURE	5
MONTAGE des LATÉRAUX	6
ENTRETOISES	7
GOUSSETS et PLAQUES de PAREMENT	8
LATÉRAUX	9
POSE des RAMBARDES MÉTALLIQUES	10
ASSEMBLAGE du PONT	11
POSE des GOUSSETS	12
PIÈCES PILIERS	13
ASSEMBLAGE PILIERS	14
ENSEMBLE COMPLET	15
DÉCORATION	16
HISTORIQUE	17



AVANT TOUT :

Bien lire le mode d'emploi, positionner les pièces sans les coller, tester les assemblages et leur ordre précis, araser toutes les pièces et limer tous les tenons qui manquent éventuellement de jeu.

MONTER le MODÈLE sur une **SURFACE PARFAITEMENT PLANE** au MOYEN d'**ÉQUERRES** et de **L** et en **UTILISANT** des **SERRES-JOINTS** et des **CALES** pour **ASSURER** par une **MISE en PRESSE FORTE**, un **COLLAGE OPTIMAL**.

373 PIÈCES.

Temps de montage : compte des mises sous presse garanties d'un bon collage, 2 à 3 jours hors peinture.

Données de fabrication : temps de production 7 heures, préparation et emballage, 1,5 heure.



NOMENCLATURE

GOUSSETS

G1 LATÉRAUX EXTÉRIEURS
G2 LATÉRAUX EXTÉRIEURS
G3 SUPÉRIEURS LATÉRAUX
G4 INFÉRIEURS ANGLES
G5 INFÉRIEURS JONCTION
G6 INFÉRIEURS TRAVÉES
G7 X INFÉRIEURS

	0.4	1	1.5	2	3	4
24	•					
24	•					
4	•					
72	•					
14	•					
4	•					
14	•					

PAREMENTS

P1 PAREMENT SUPÉRIEUR ÉTROIT
P2 PAREMENT SUPÉRIEUR LARGE
P3 GRANDE ARCHE
P4 PETITE ARCHE

1	•					
1	•					
1	•					
1	•					

STRUCTURE

A PAIRE DROITE EXT
B PAIRE DROITE INT
C PAIRE GAUCHE EXT
D PAIRE GAUCHE INT
E TRAVÉE INFÉRIEURE
F TRAVÉE RAIL

1			•			
1			•			
1			•			
1			•			
1			•			
1			•			

ENTRETOISE

E1 ENTRETOISES SUPÉRIEURES
E2 ENTRETOISES OBLIQUES
E3 ENTRETOISES VERTICALES
E4 ENTRETOISES INFÉRIEURES
E5 LIAISONS LATÉRAUX
E6 X SUPÉRIEURES
E7 SUPPORTS DE CULÉE
E8 JONCTIONS TABLIER
E9 JONCTIONS EXTRÊMITÉ TABLIER

20			•			
28			•			
18			•			
22			•			
11			•			
12			•			
28			•			
14			•			
2			•			

DÉCOR

D1 SOUTIEN DE PILIER RAMBARDES
D2 PILIER RAMBARDES EXTRÊMITÉ
D3 SUPPORTS de RAMBARDES
D4 PLATELAGE PIÉTON LONG
D5 X STRUCTURE
D6 BAS DE PILES
D7 PLATELAGE PIÉTON COURT

5		•				
5		•				
96		•				
2		•				
12		•				
4		•				
2		•				

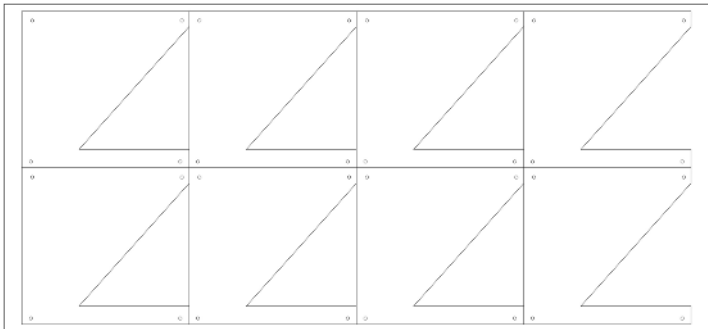
DIVERS

IV 1 SUPPORTS DE CULÉE
IV 2 BASE SUPPORT
IV 3 GABARITS
IV 4 CACHE SUPÉRIEUR PILIER

2		•				•
2				•		
8						•
2				•		



Pour DÉBUTER



Assembler les gabarits **IV 3** de montage des latéraux en premier lieu.



Toujours poncer avec délicatesse au moyen d'une cale plate le dos des pièces gravées. A cette fin nous livrons les latéraux avec leurs pièces tombées pour faciliter ce travail.

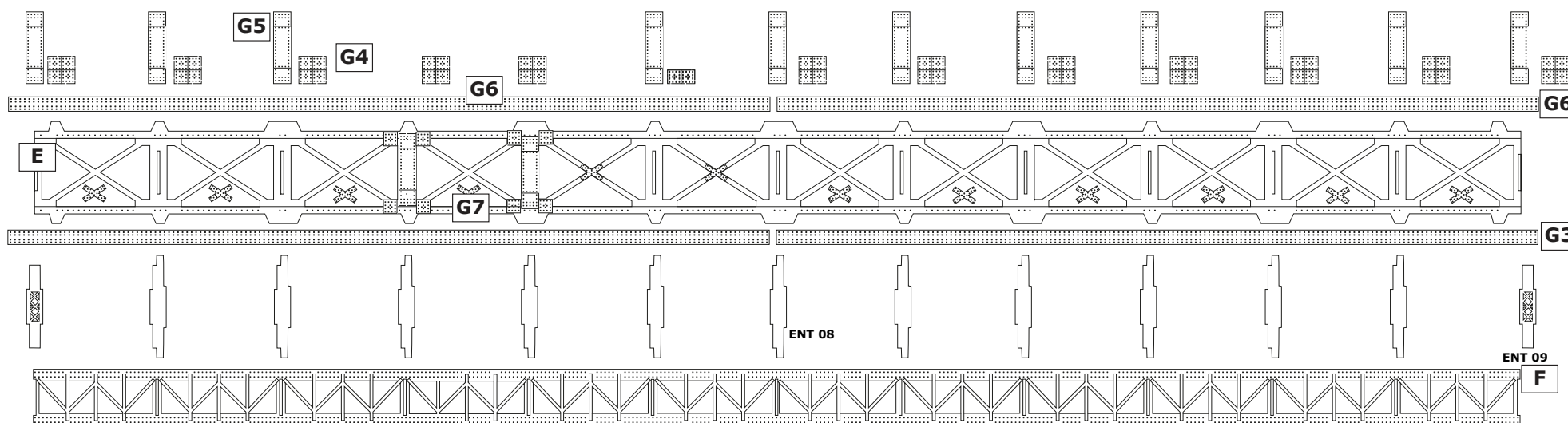


Pour assurer la solidité du collage, mettre toujours en presse les pièces assemblées, ici les entretoises ont toutes été posées et sont mise en presse 2 heures au moyen de L de 1 kilo (fournisseur : Otelo).

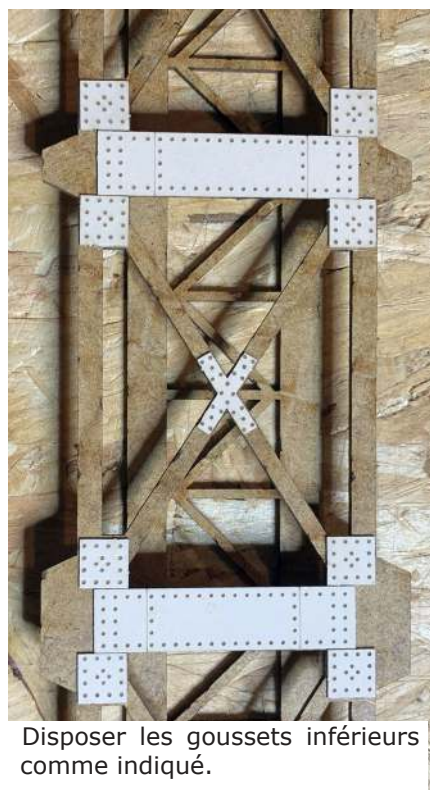
Les gabarits de montage **IV 3** permettent de positionner pour assemblage les deux faces **A/B** et **C/D** de chaque latéral une fois les entretoises collées et sèches. Mettre en presse.



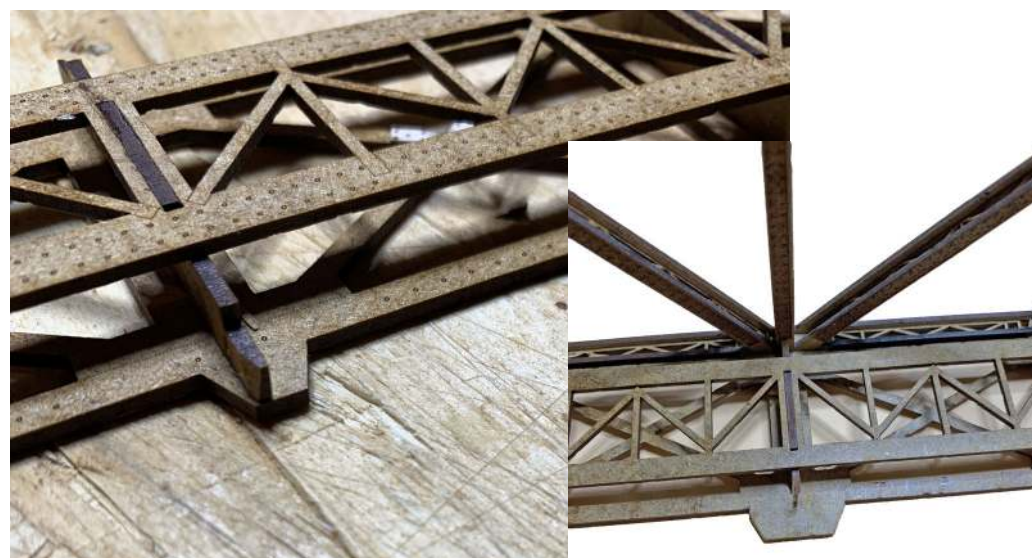
TRAVÉE



Coller les **X G7** des deux côtés de la travée **E** Coller les **E 08** sur **E** puis **F** sur cet ensemble, coller les 2 **E 09** une fois sec, puis procéder à la pose des goussets **G4** et **G5**.



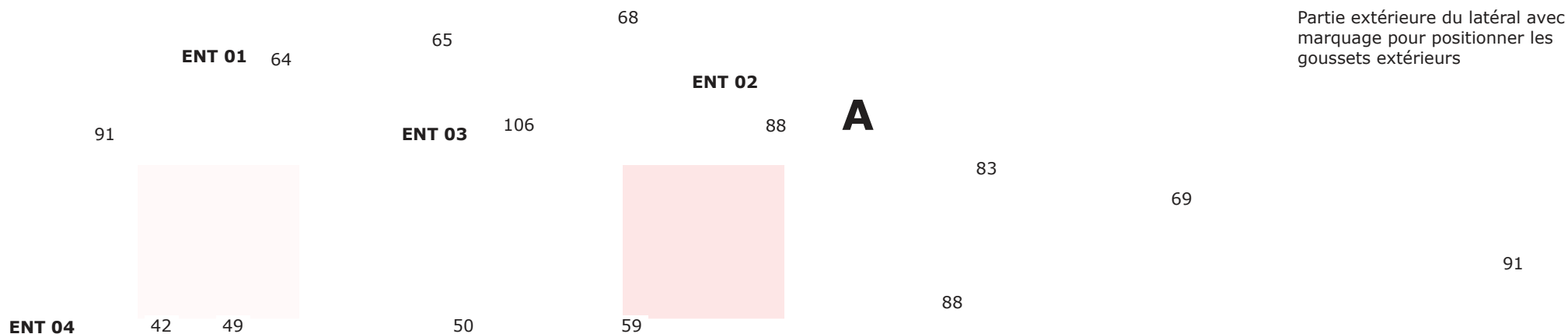
Disposer les goussets inférieurs comme indiqué.



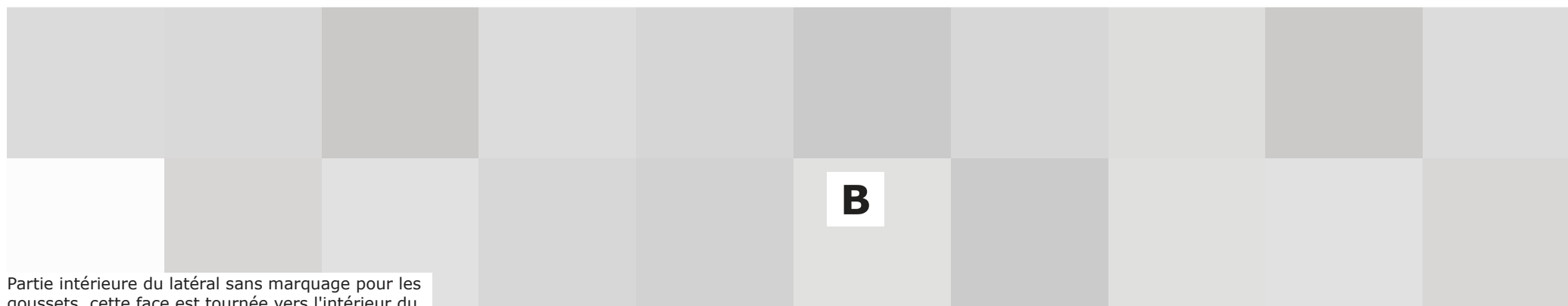
Biseauter les tenons, positionner la travée complète assemblée avant collage avec les latéraux après avoir testé le bon assemblage de ces pièces entre elles.



MONTAGE des LATÉRAUX



ENTRETOISES LATÉRAUX : 2 JEUX COMPLETS + 1 PIÈCE de SÉCURITÉ. Dimensions en mm.



MONTAGE des 2 LATÉRAUX (4 pièces) :

Poncer les pièces délicatement avec une cale de bois sur laquelle vous aurez collé un fin papier à poncer. Le ponçage permet à la colle de prendre parfaitement.

Coller les 4 types d'entretoises (29) sur la face intérieure du latéral **B** (face non gravée) suivant schéma ci-dessus en fonction de leur type et de leur longueur.

Mettre sous presse.

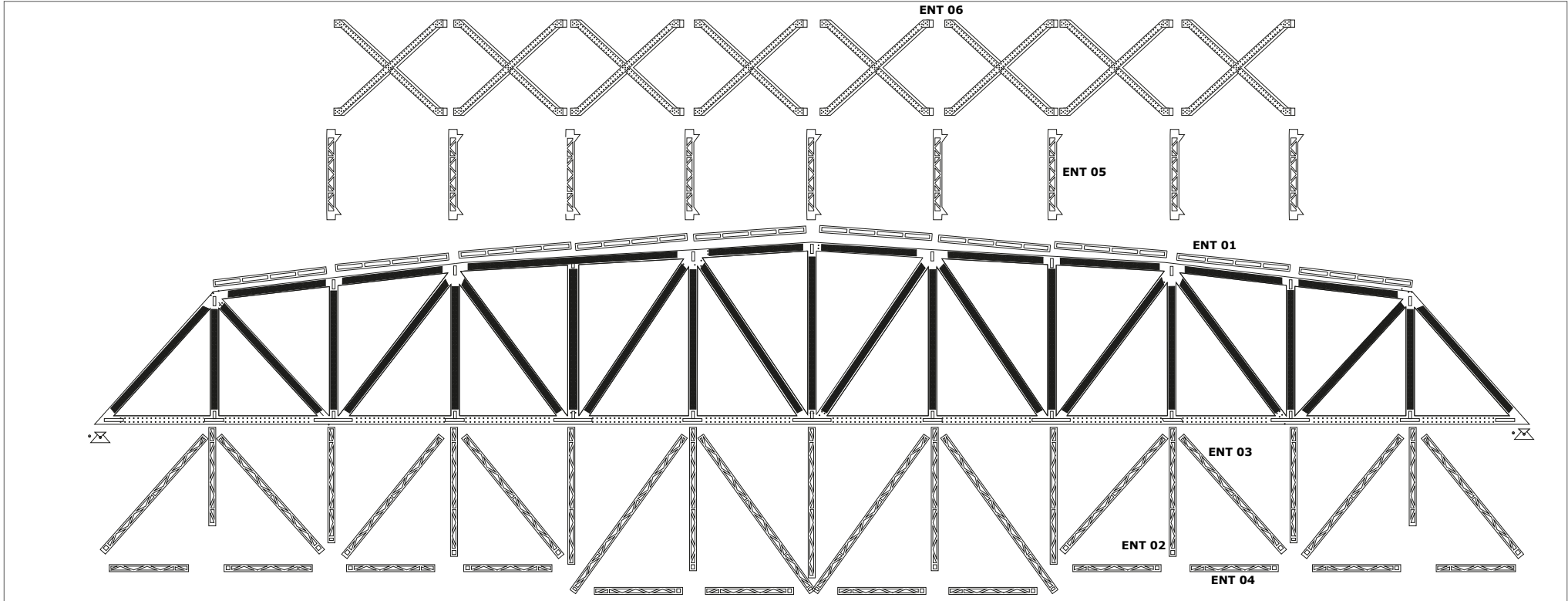
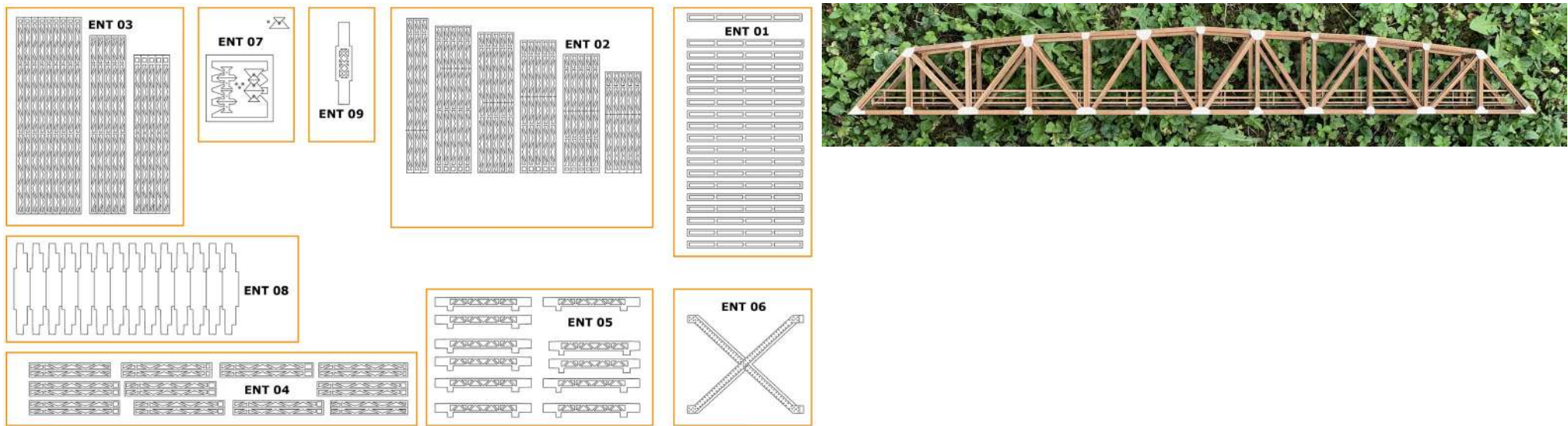
Enduire les entretoises une fois prises et coller le latéral **A** côté non gravé sur cet ensemble, mettre sous presse.

Procéder de la même façon pour le second latéral.

A face extérieure, **B** face intérieure.



ENTRETOISES



LATÉRAUX

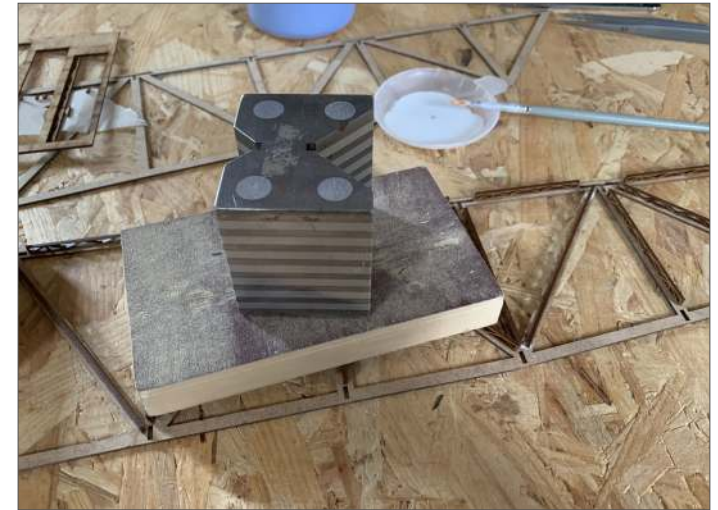


Poncer les latéraux avec prudence pour ne pas les déformer.

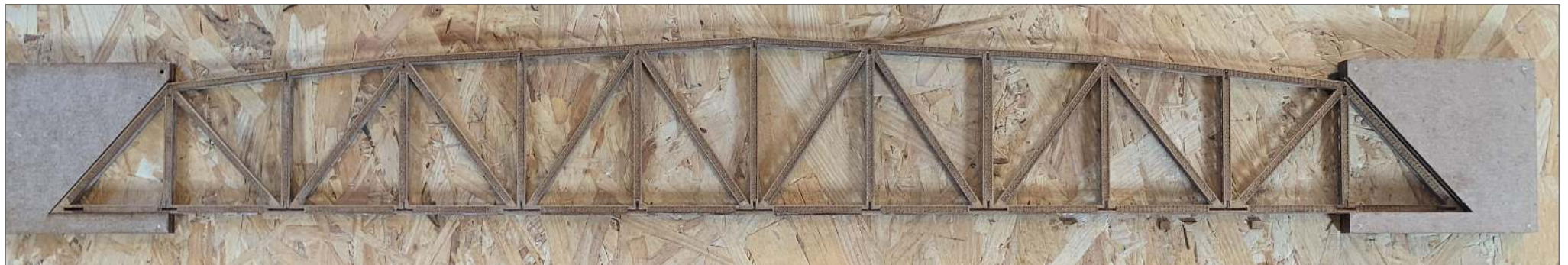
ATTENTION chaque latéral est constitué d'une paire de pièces qu'il faut positionner avant collage pour vérifier leur bon appariement.



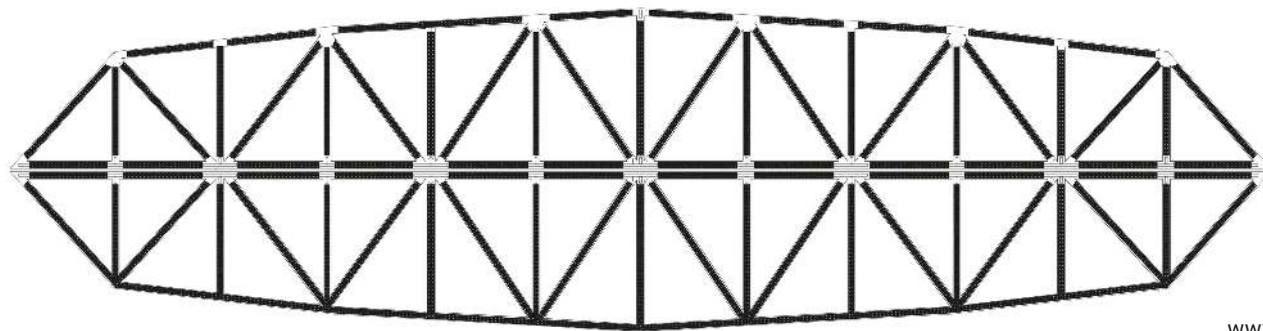
Les entretoises doivent être posées en laissant libre au passage les mortaises de montage supérieures et inférieures.



Toujours mettre en presse les pièces collées, au moins 90 '.
Ne jamais utiliser de colle cyano, elle vitrifie le MDF et perturbe l'application de la peinture.

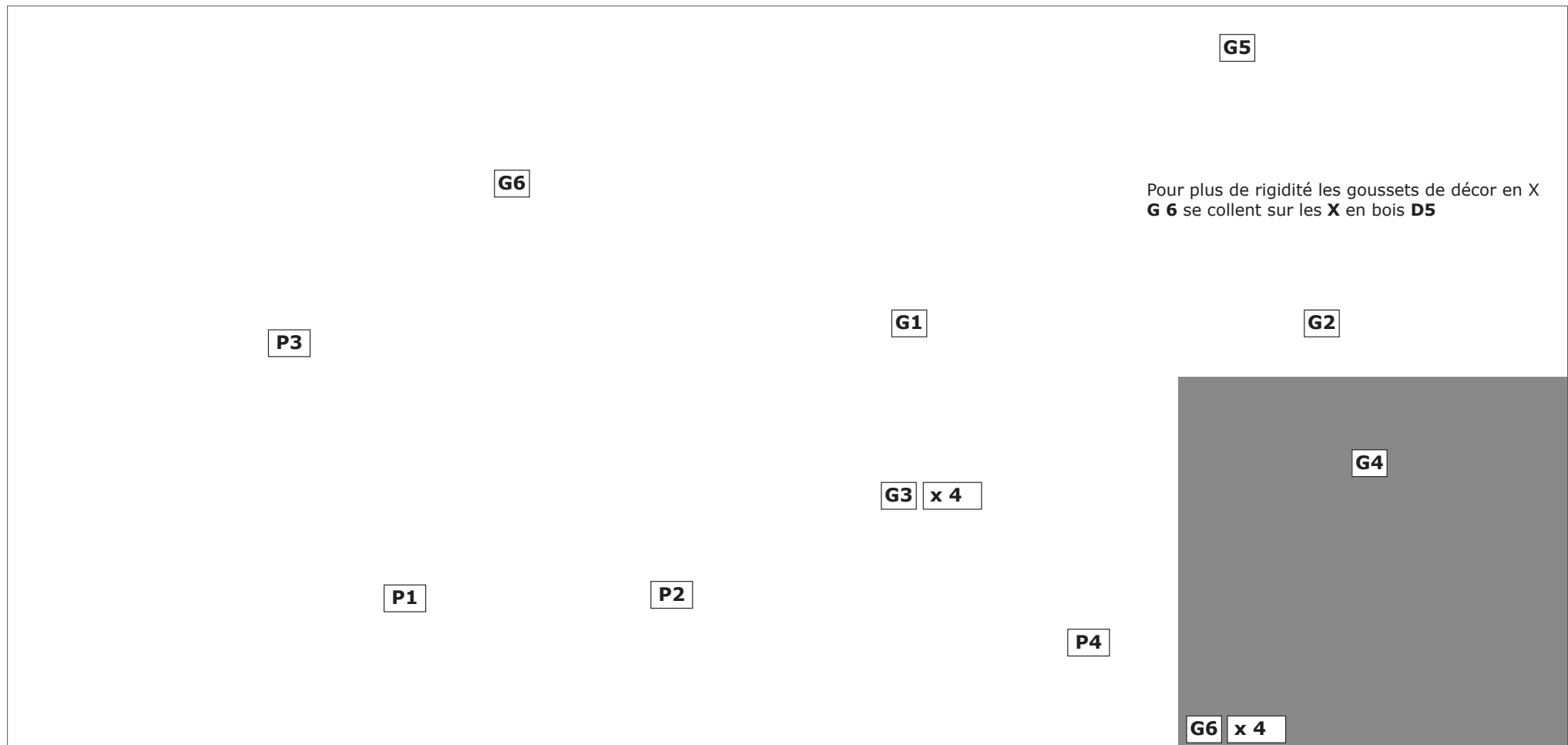


Positionner les 2 demi latéraux au moyen des gabarits IV 3. Mettre sous presse. Procéder de la même manière pour l'autre latéral.



GOUSSETS & PLAQUES de PAREMENT

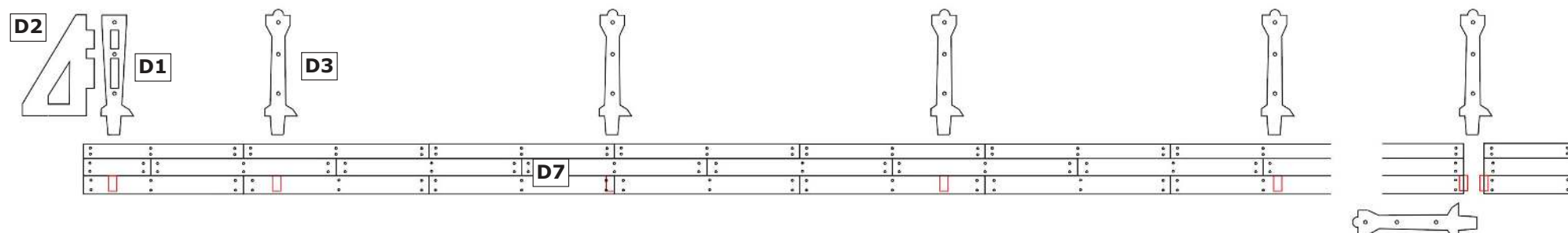
Gousset extérieurs latéraux **G1** à placer comme sur la plaque ci-dessous



Les goussets **G1 G2** se collent sur les latéraux une fois ceux-ci montés, **G3 G6** se posent une fois le pont assemblé, **G2 G3 G6** sur la travée inférieure une fois celle-ci assemblée, avant le montage des latéraux.



RAMBARDES

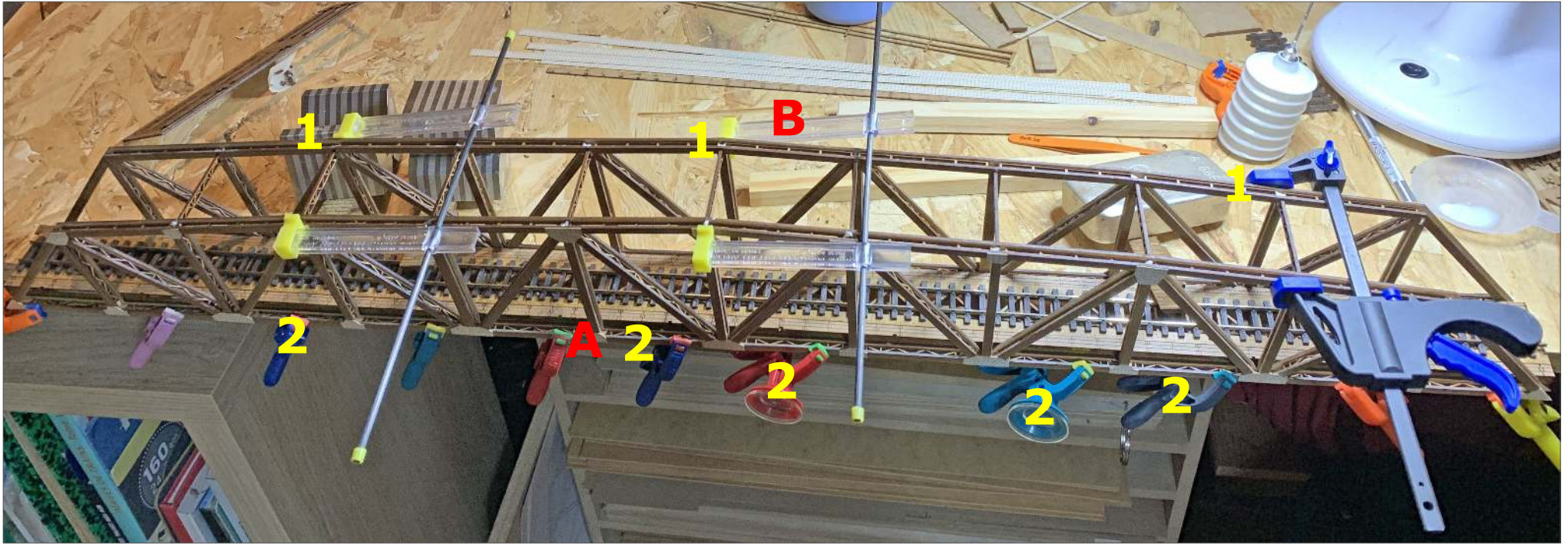


Sur le modèle livré en kit, les rambardes sont constituées de supports bois **D3** à coller dans les logements prévus à cet effet et de profilés laiton de $\varnothing$ 0,4 comme illustré ci-dessous. Le début de la rambarde **D1** comprend un appui de soutien **D2** à coller à chaque extrémité du passage piétonnier des deux côtés.

Supports **D1** et renforts d'extrémité **D2** fournis avec le kit.



ASSEMBLAGE du PONT



Poser les goussets en X **G5** en dessous et au dessus de **E** avant Assemblage de la travée inférieure.

Coller la travée inférieure, en réunissant **E** & **F** au moyen de **>** et positionner **E9** à chaque extrémité.
Coller la voie sur la travée intérieure assemblée,

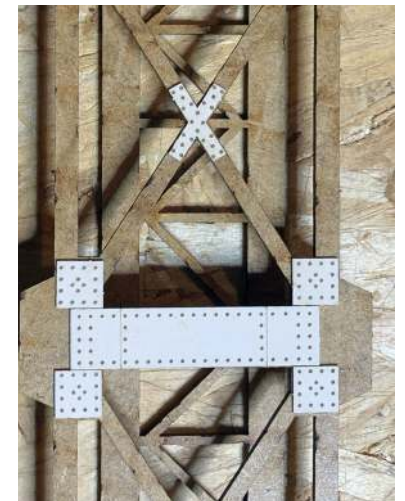
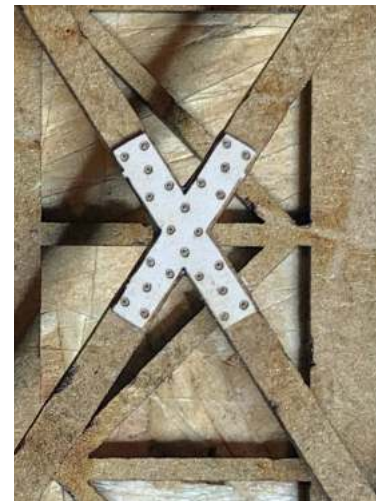
Positionner, ajuster et coller le latéral **B** en place,
Placer et coller le passage piéton et les rambardes correspondant à ce latéral.

Positionner, ajuster et coller le latéral **A** en place,
Placer et coller le passage piéton et les rambardes correspondant à ce latéral.

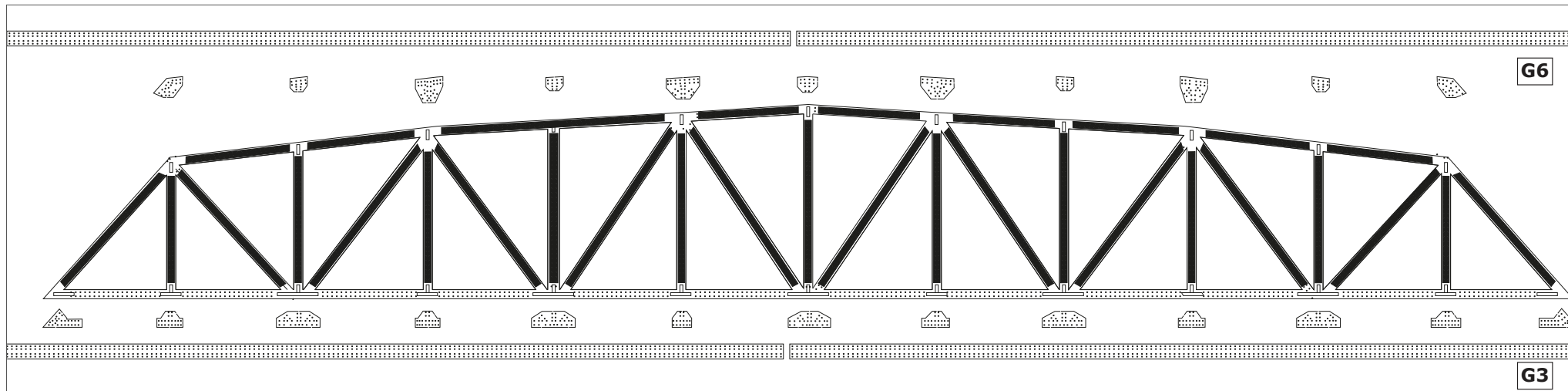
Positionner et coller les entretoises **5**, une à une en écartant légèrement les latéraux,

Mettre en presse, latéraux/travée et latéraux/latéraux comme indiqué en **1** et **2**.

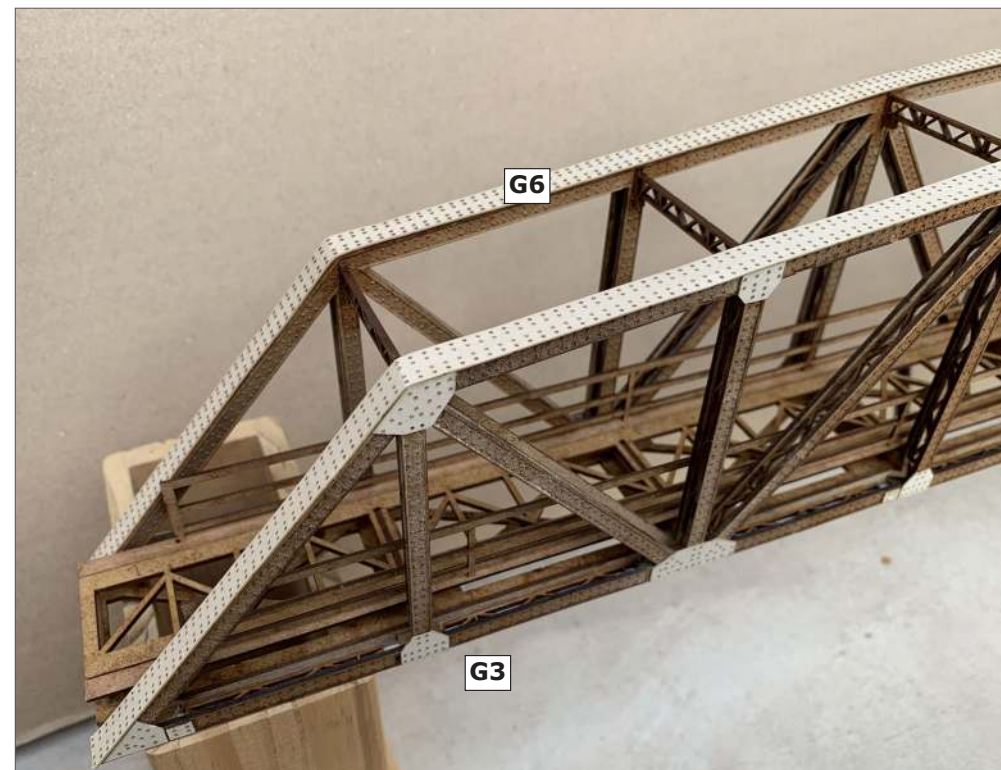
Une fois la colle prise poser les bandes de goussets supérieur et inférieurs.



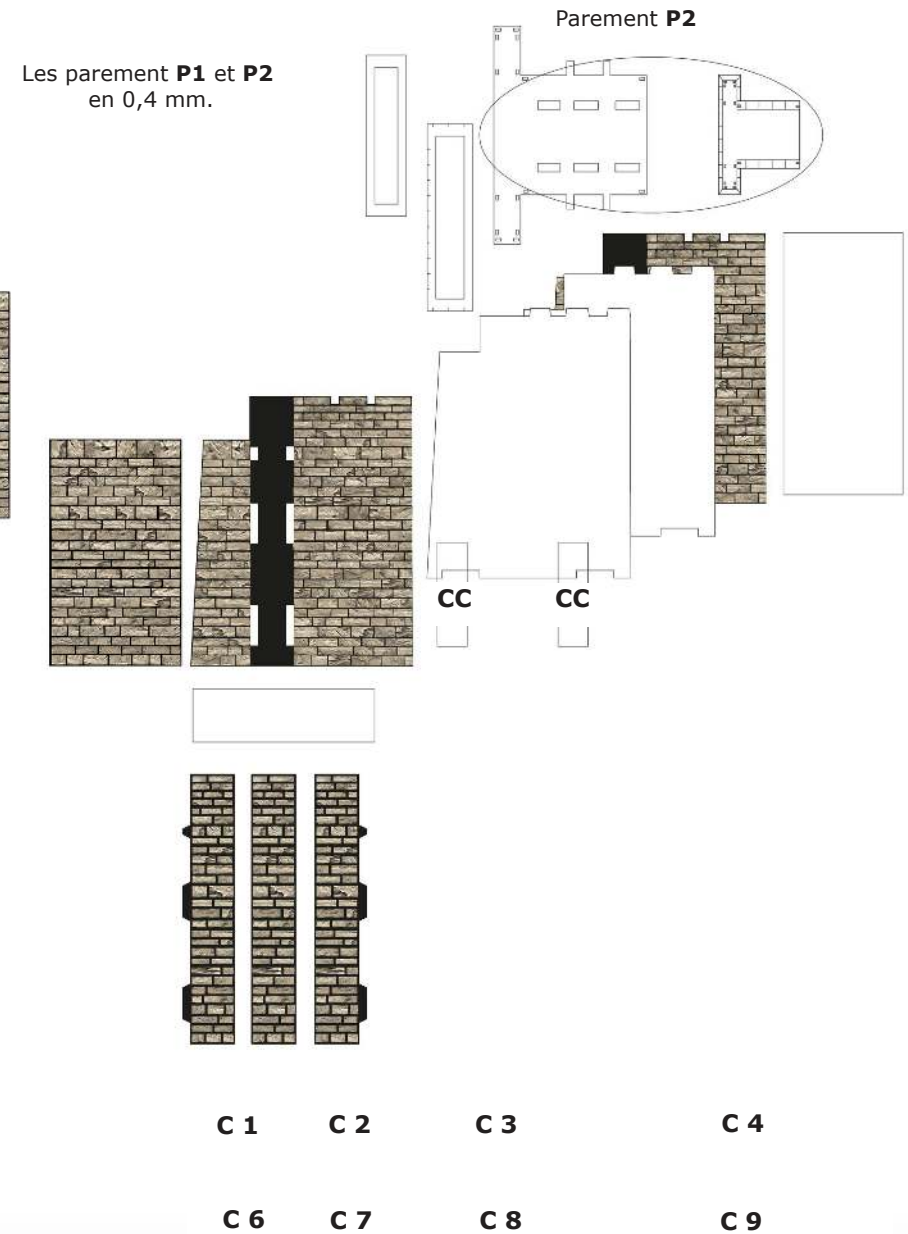
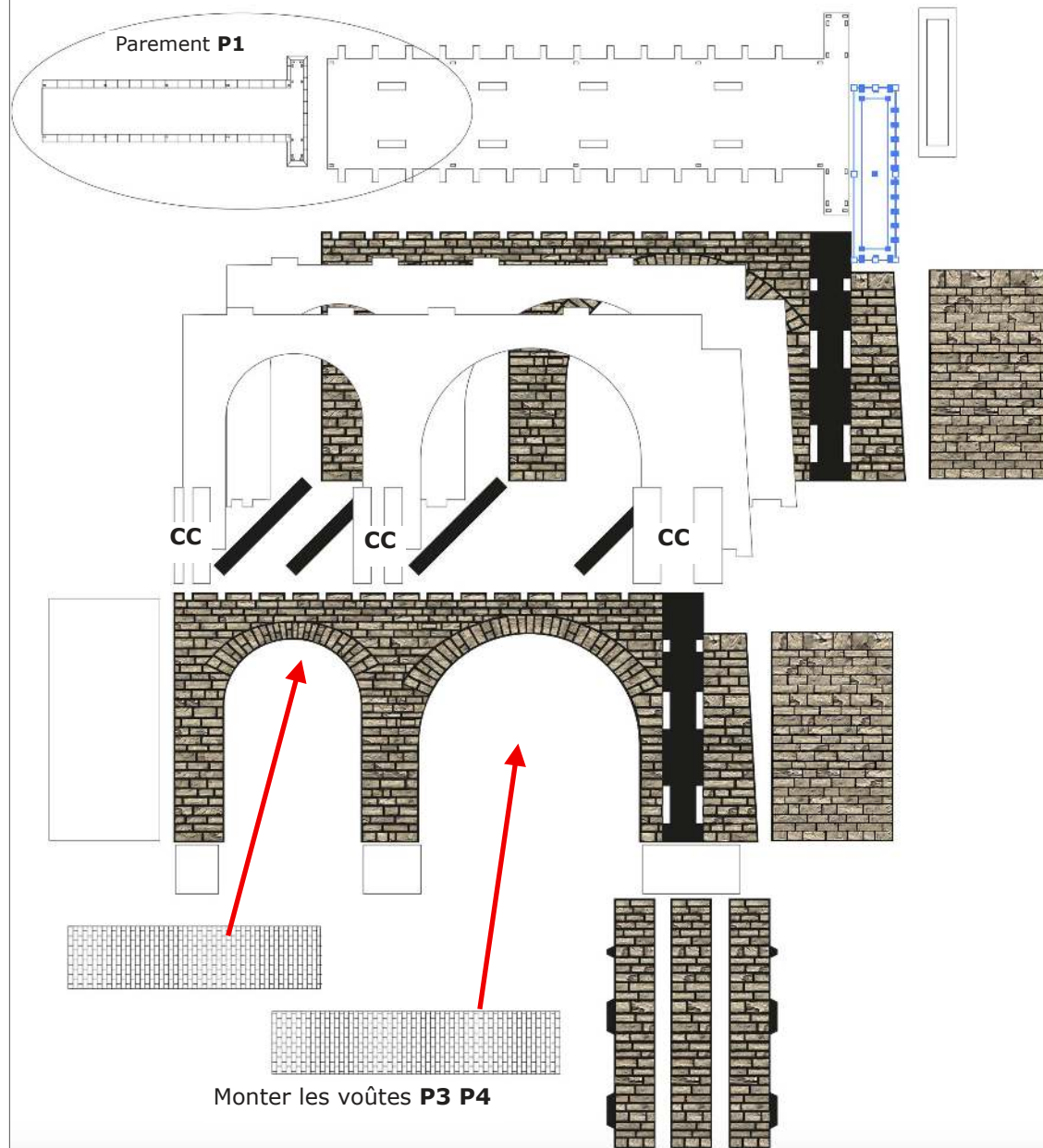
POSE des GOUSSETS



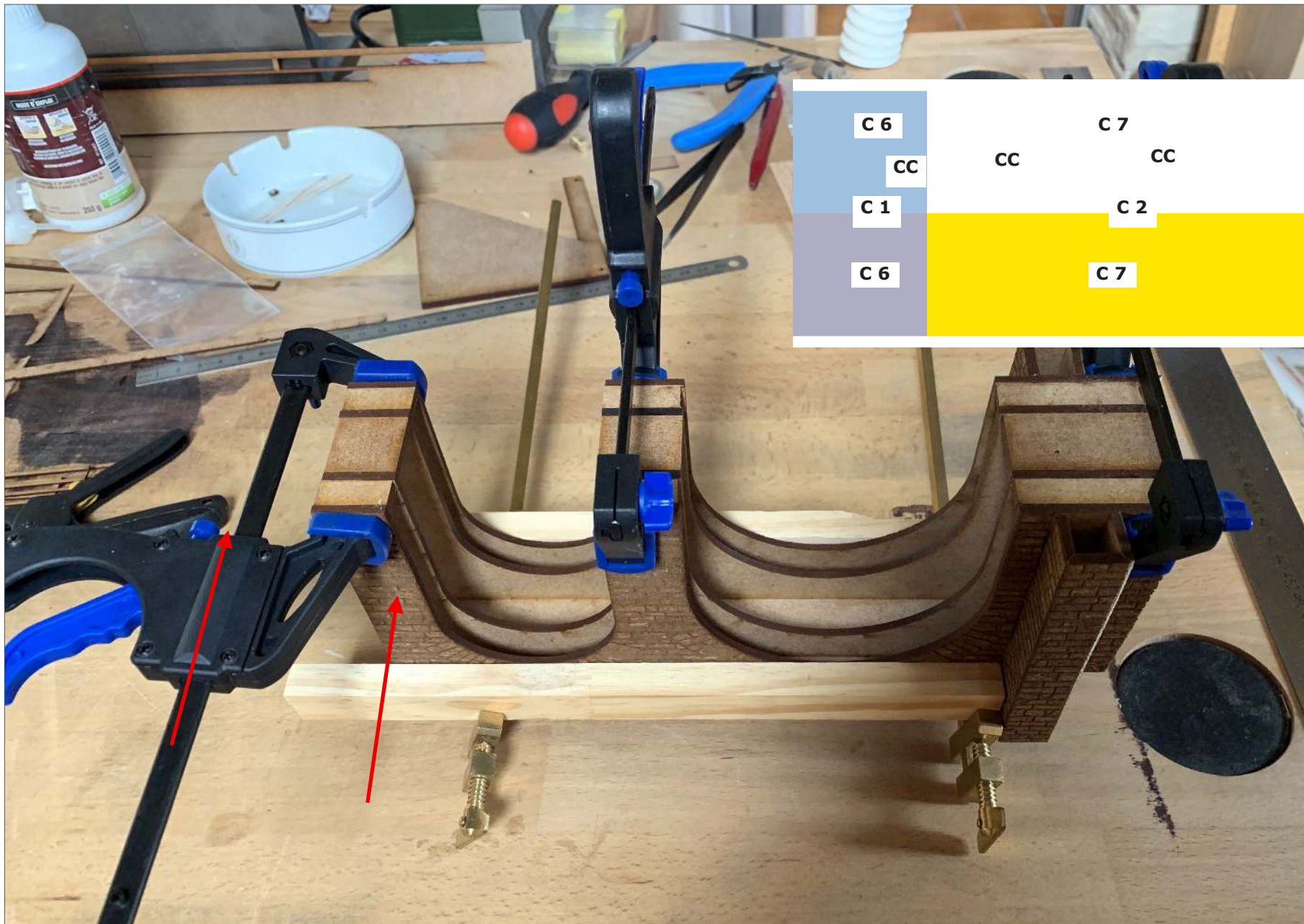
Encoller les deux pièces (gousset et support bois) à assembler, attendre 4/5 minutes avant positionnement.
Prévoir la mise en presse, ici avec des pinces de serrage traditionnelles ou à la colle contact. Penser à marquer le pli des grandes bandes de goussets avant pose.



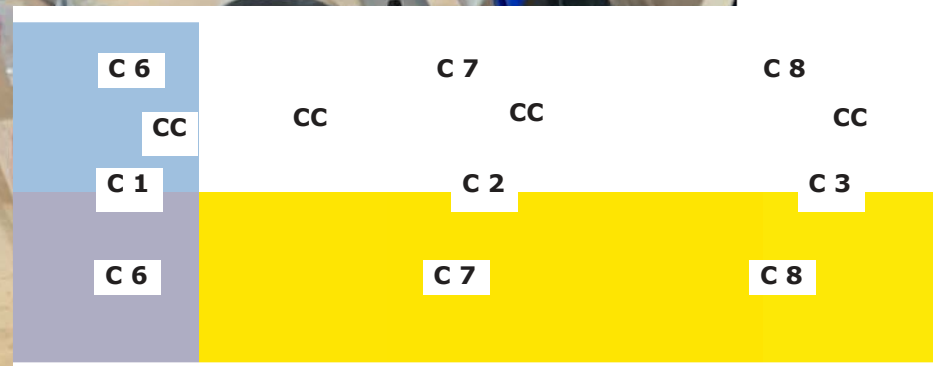
PIÈCES PILIERS



ASSEMBLAGE des PILIERS



Bien penser
à coller les cales
comme suit :



Poser les **CC** sans
les coller et en les
utilisant comme
cale d'épaisseur
pour coller en
place les **C1/8**.
Une fois sec et
l'ensemble des 2
piliers assemblé,
coller les **CC** sur
lesquels viendront
se coller
les voûtes
en carton fort **P3**
P4.

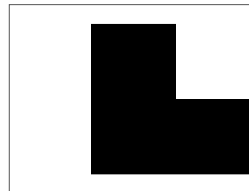
Sur la photo ci-
contre les **CC** ne
sont pas
présentes,
vos pièces
permettent
néanmoins
de les poser



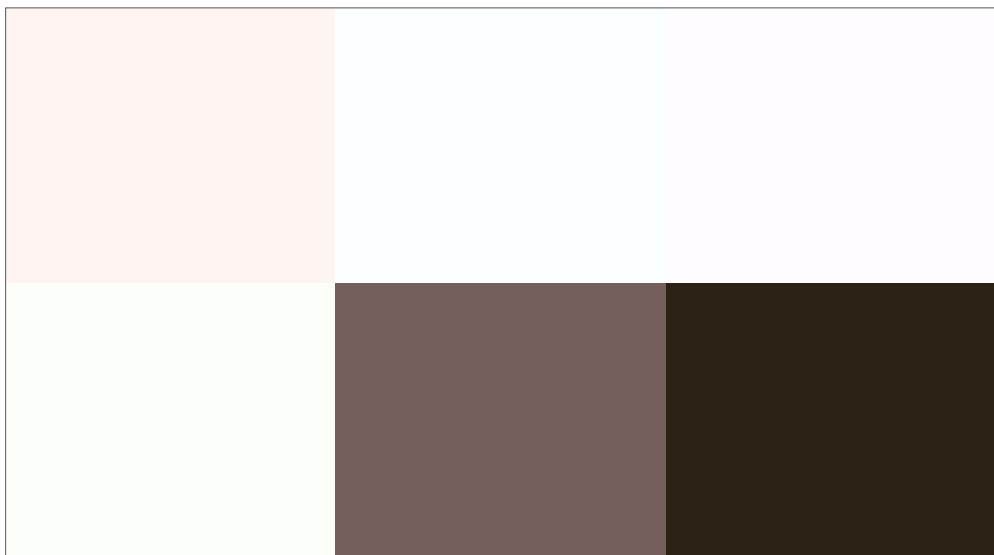
ENSEMBLE COMPLET



Vous disposer de 4 types de supports de positionnement constituées de pièces de 4 mm d'épaisseur relié par un cure dent de 2 mm de Ø.



DÉCORATION



Peinture Grise à l'origine tirant un peu plus vers le vert lors de remise en peinture récente (vert 807).

Les deux photos ont été prises en 2015.



HISTORIQUE



Cette ligne, électrifiée d'origine, commence à la gare ferroviaire à la croisée de la ligne de l'oberland de Coire et de la ligne de l'Albula-Bahn à Reichenau-Tamins. Elle emprunte le pont métallique récemment reconstruit sur le Rhin postérieur. Après s'être séparée de la ligne Landquart-Thusis, la ligne traverse le Rhin antérieur qui mène à l'entrée des gorges du Rhin qui débutent à la gare de Trin. Contrairement à la route parallèle qui s'élève sur plus de 500 mètres jusqu'à Flims et Laax, la ligne de chemin de fer descend dans l'étroite Ruinaulta, dans le thalweg du Rhin.

Elle traverse la gorge à l'aide de deux tunnels et de plusieurs boucles et passe par les stations de Versam-Safien, Valendas-Sagogn et Castrisch. Ensuite, la ligne passe par la vallée du Rhin antérieur, plus plate et plus large, jusqu'à Ilanz, où elle rejoint à nouveau la route, puis continue avec une déclivité de 16 pour mille jusqu'à Trun.

Entre Trun et Ilanz, la route traverse trois fois le Rhin antérieur, notamment à Tavanasa, traverse deux tunnels et passe par les stations Rueun, Waltensburg / Vuorz et Tavanasa-Breil / Brigels.

La construction a commencé le 10 avril 1910 sous la direction de l'ingénieur en chef Peter Saluz. La ligne était divisée en quatre lots: Ilanz-Petersbach, Petersbach-Trun, Trun-Sumvitg-Cumpadials, Sumvitg-Cumpadials-Disentis. Les deux premiers lots n'ont posé aucun problème, car ils longeaient le fond de la vallée et ne nécessitaient que des sites d'enfouissement et des barrages lorsque la ligne s'approchait de la rivière.

Les deux autres lots ont nécessité la construction d'ouvrages d'art et de tunnels. La gare de Disentis a été conçue contrairement à toutes les autres stations plus grandes, en prévision de l'ouverture de la ligne de la Furka-Oberalp-Bahn. Les travaux progressant rapidement sur l'ensemble du tracé, il fut possible d'ouvrir officiellement la ligne le 1er août 1912, après seulement deux ans de construction.

