

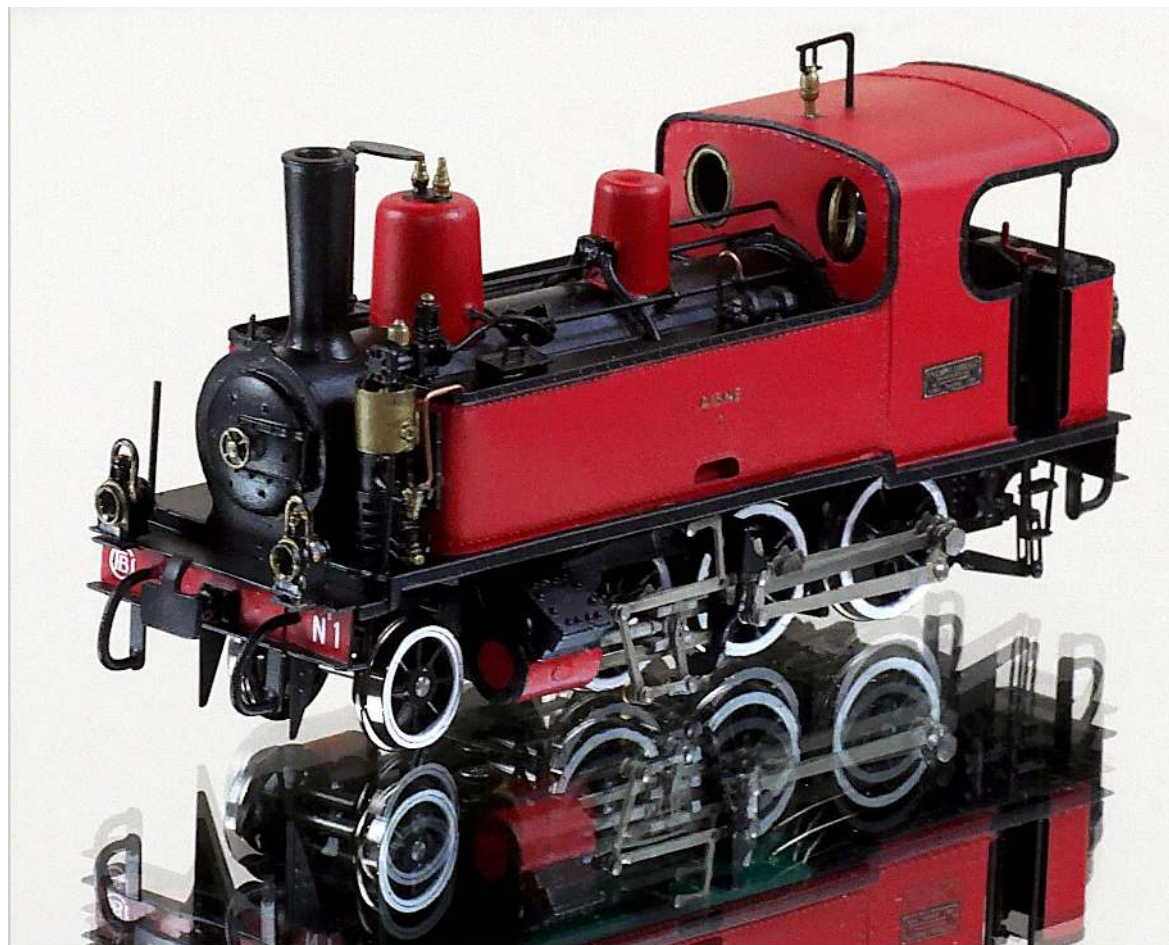
130 T CORPET LOUVET
610-05 kit
Modèle laiton en HOm

AISNE



INSTRUCTIONS de MONTAGE

Nomenclature des pièces	3
Plaques de structure	
Pignons, roues, bielles...	
Pièces de fonderies	
Montage du châssis	6
Châssis assemblé	9
Montage du bissel	10
Montage des caisses à eau	11
Montage de la chaudière	12
Montage du foyer	13
Montage de la structure	14
Montage de la soute à charbon	20
Schéma de peinture	21
Montage moteur et pignons d'entraînement	
Montage de l'embellage en 8 étapes	24
Châssis complet	27
Montage des accessoires	28
Assemblage final	29
Câblage DCC	30
Photos du modèles	31
Photos du modèles	32
Historique	33
Présentation simplifiée de notre gamme	35

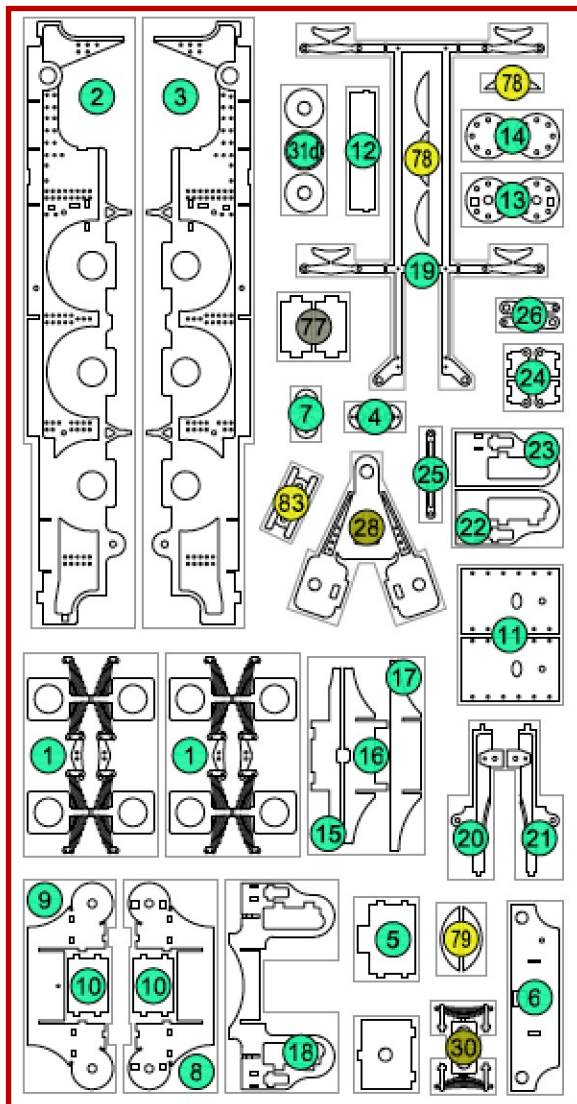


Modèle réalisé en laiton photodécoupé et pièces de fonderie en laiton, équipé d'une carte électronique ready DCC et éclairage bi-directionnel.

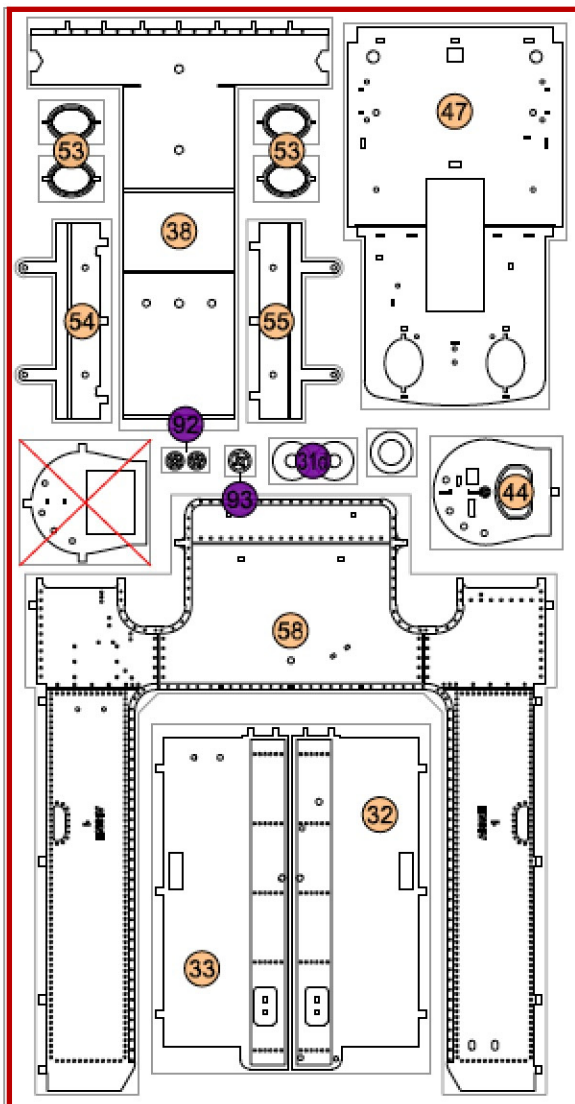
PLAQUES CORPS & CHÂSSIS

Les 2 pièces marquées d'une croix sont remplacées par les pièces de la plaque D

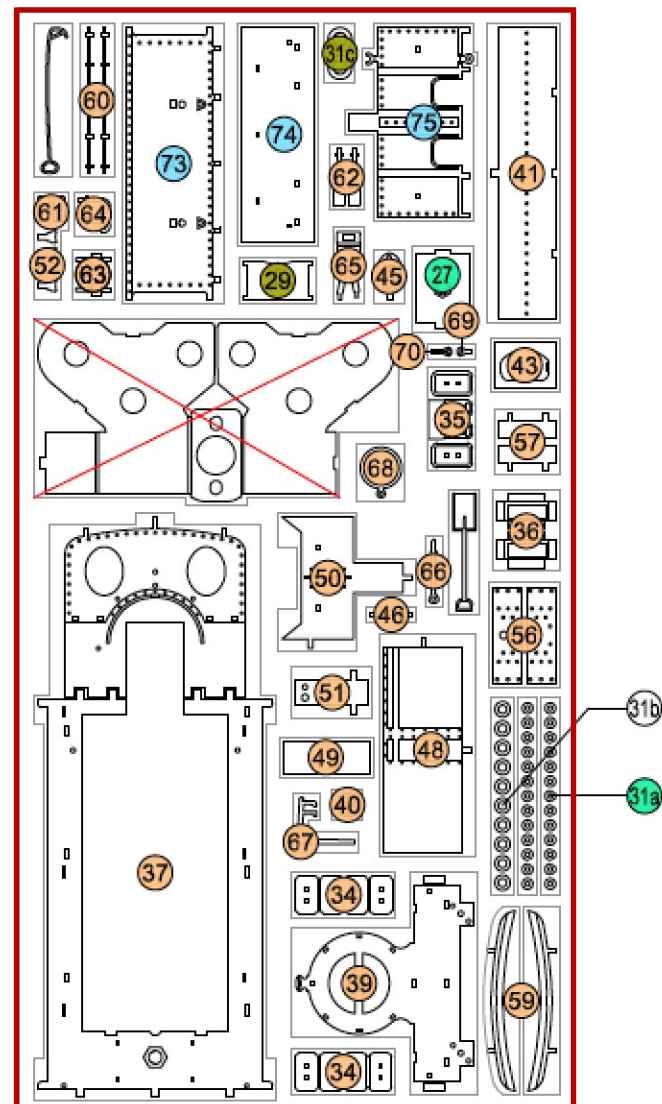
A



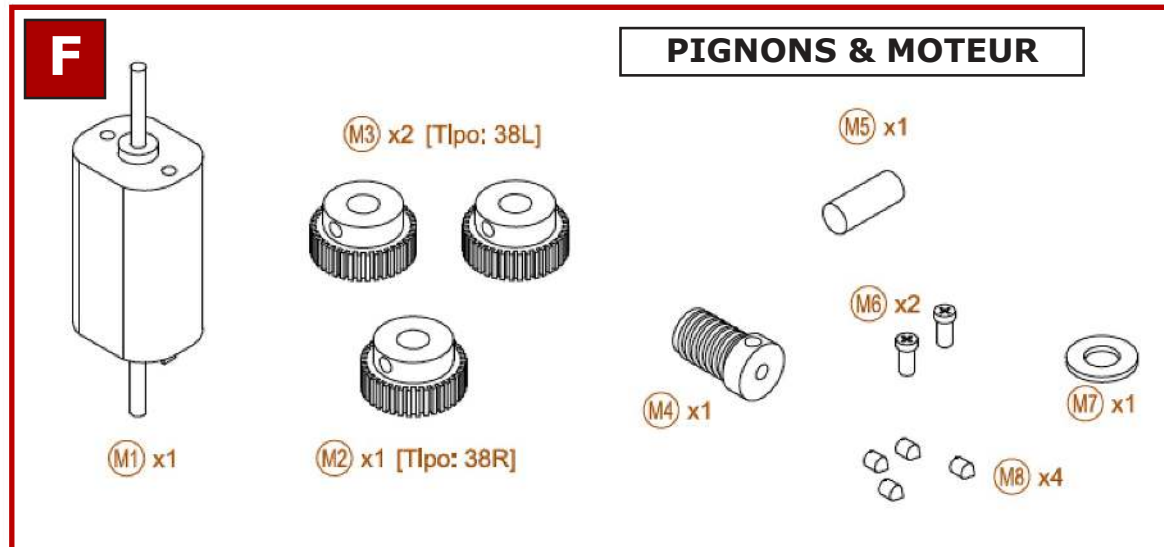
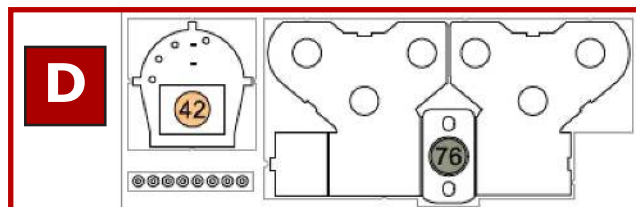
B



C



PIÈCES de SUBSTITUTION

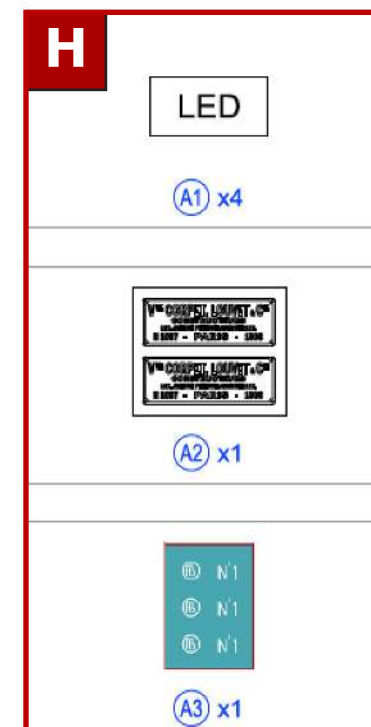
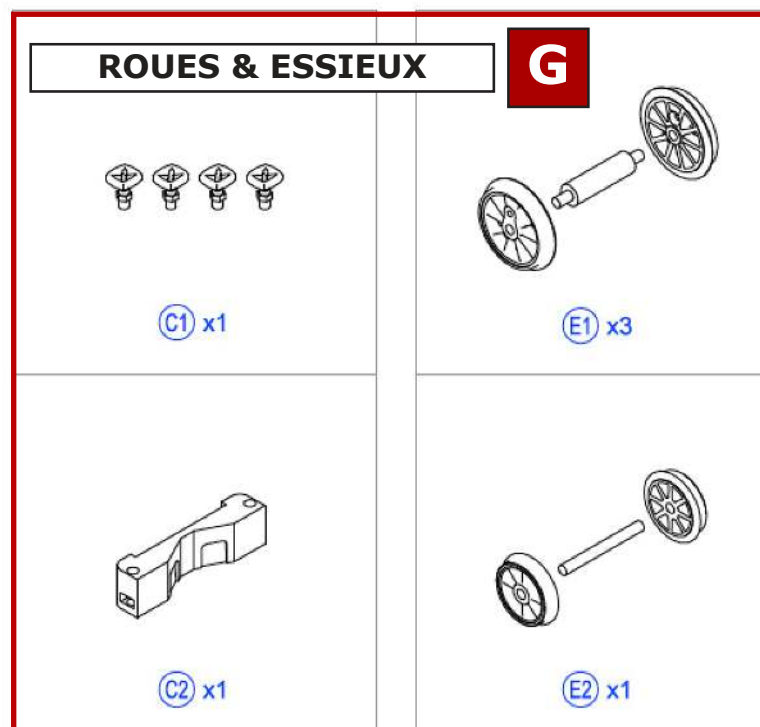
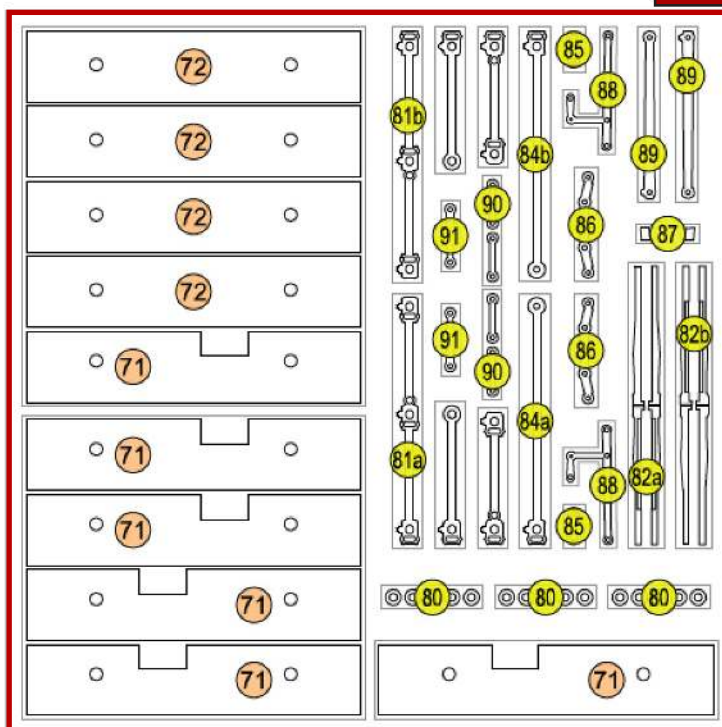


PLAQUES de LEST

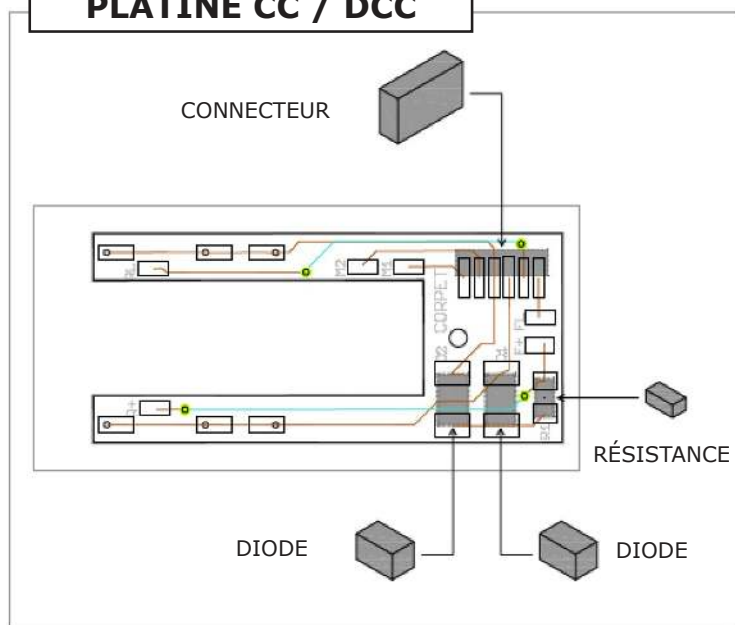
Maillechort

BIELLES

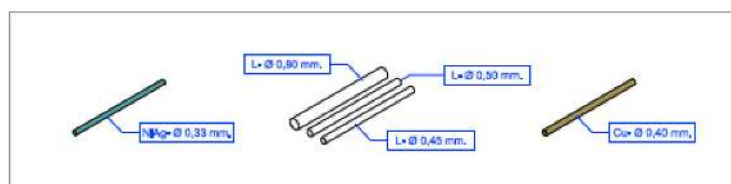
E



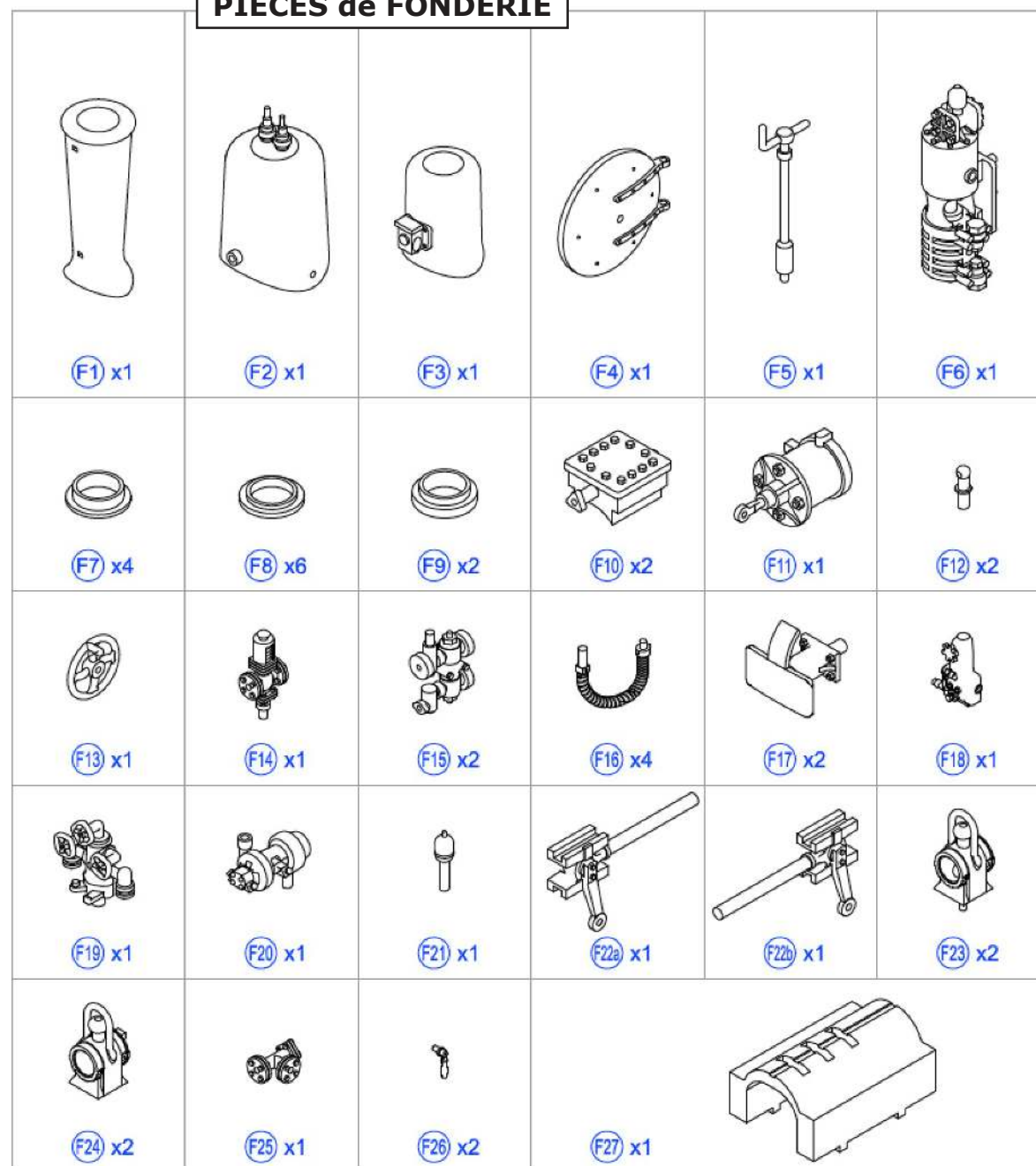
PLATINE CC / DCC



VISSERIE

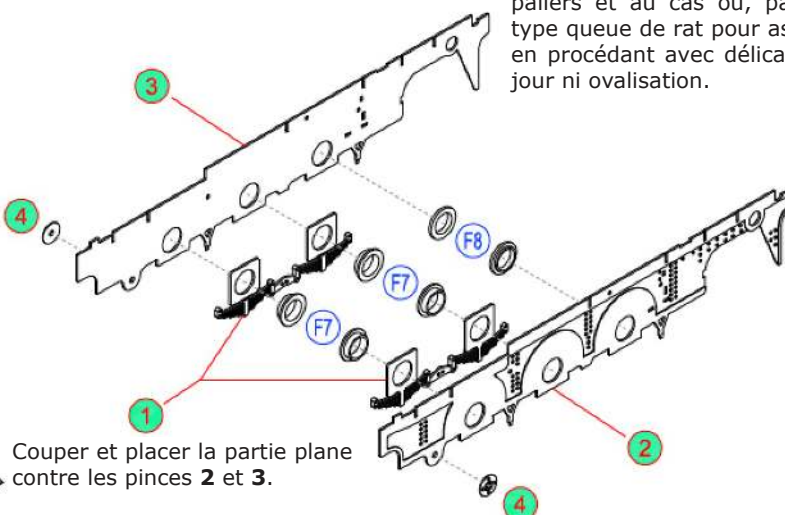
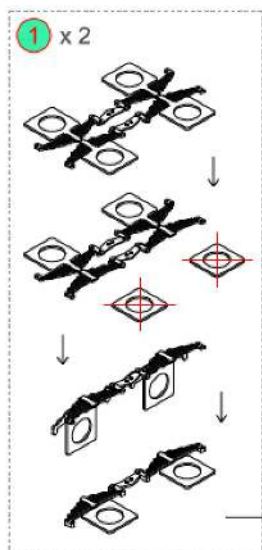


PIÈCES de FONDERIE



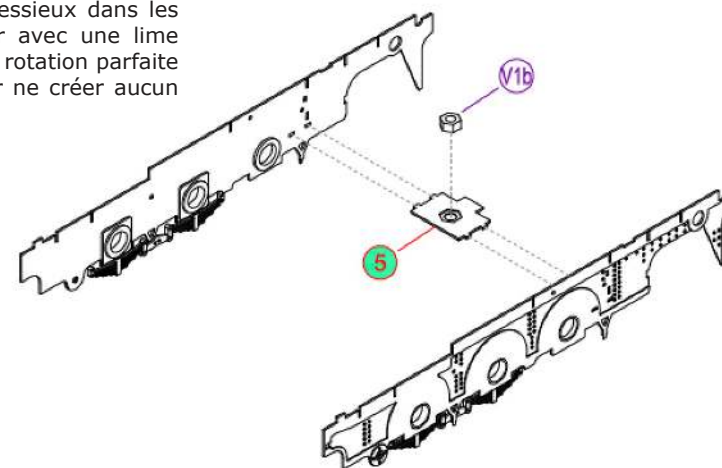
CHÂSSIS

CHÂSSIS ÉTAPE 1



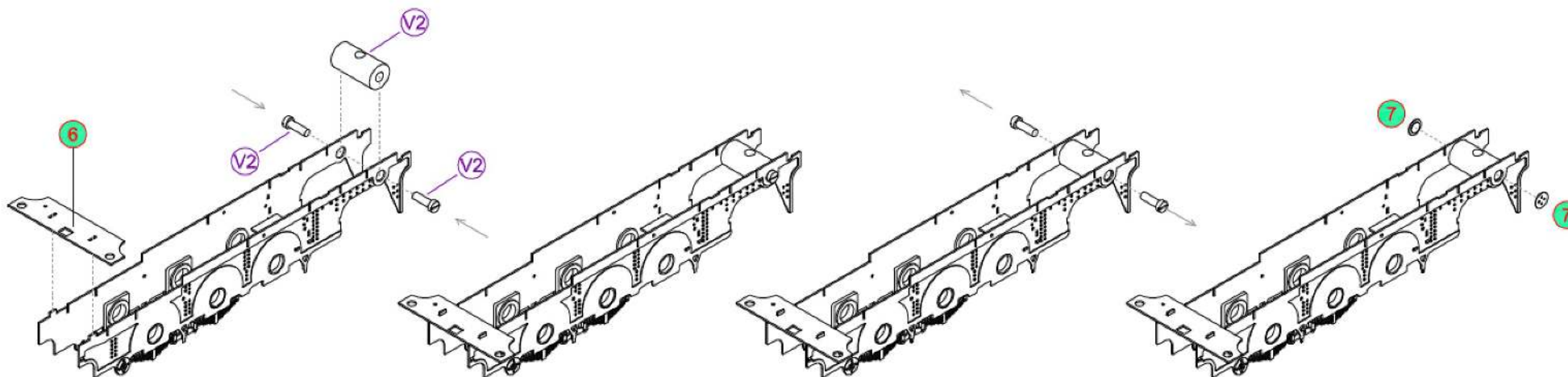
Tester le parfait coulisement des essieux dans les paliers et au cas ou, passer limer avec une lime type queue de rat pour assurer une rotation parfaite en procédant avec délicatesse pour ne créer aucun jour ni ovalisation.

CHÂSSIS ÉTAPE 2



Ne pas souder la pièces 5 avant que ne soit terminée l'étape 3.

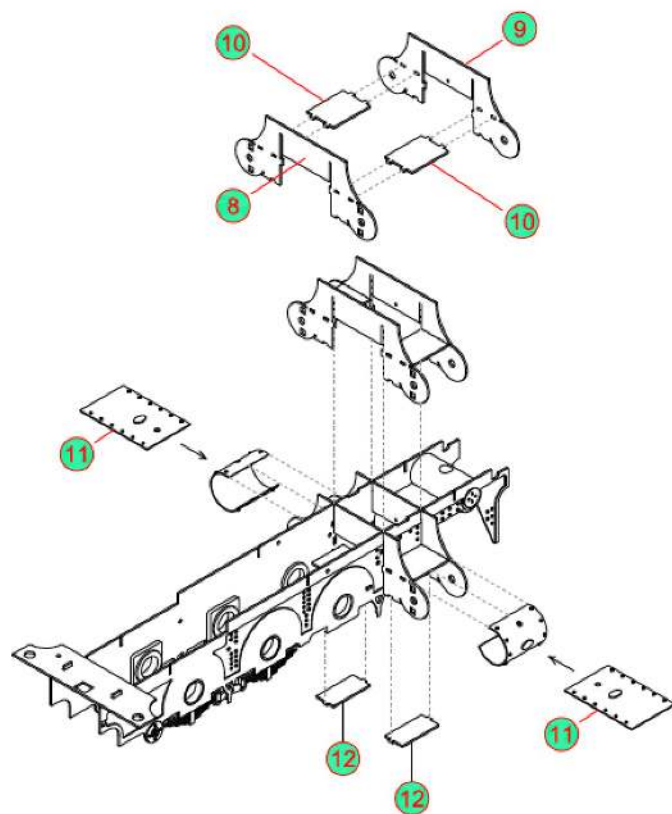
CHÂSSIS ÉTAPE 3



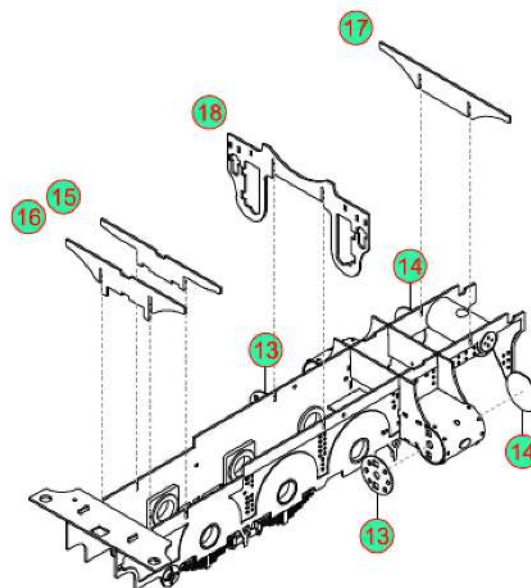
Il est indispensable d'aligner les flancs du châssis avant de souder. Visser les 2 vis **V2** pour maintenir le cylindre de liaisons, souder la pièce **V2**, dévisser les vis pour test. Et les revisser.



CHÂSSIS ÉTAPE 4

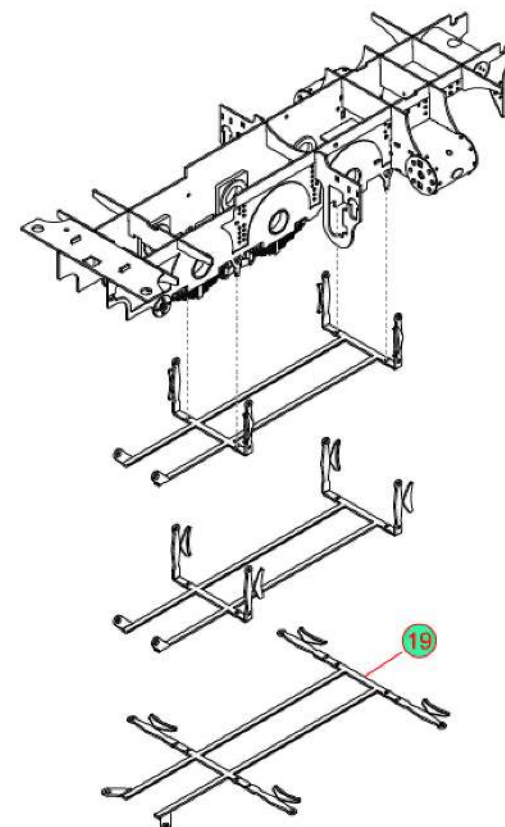


CHÂSSIS ÉTAPE 5

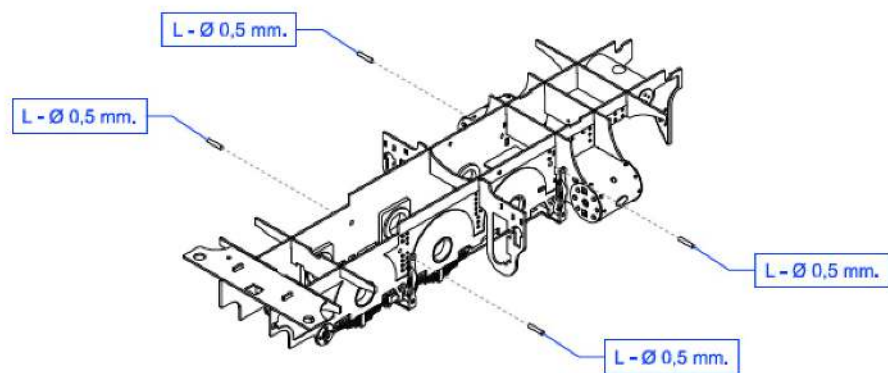


Limer le métal excédentaire de la pièce **11**
avant de souder les caches **13** et **14**.

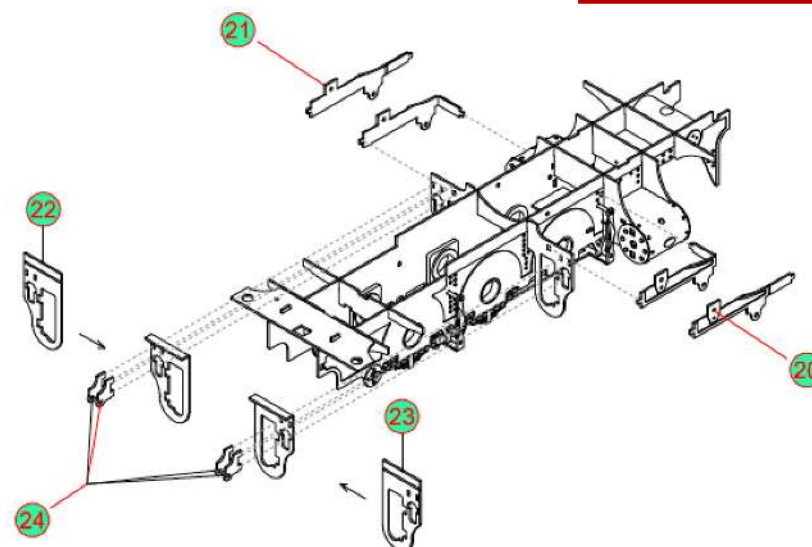
CHÂSSIS ÉTAPE 6



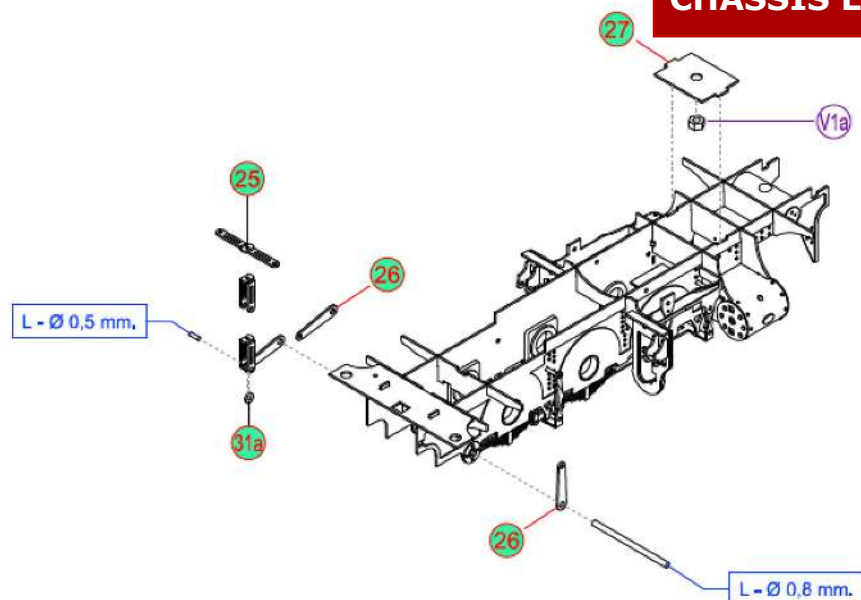
CHÂSSIS ÉTAPE 7



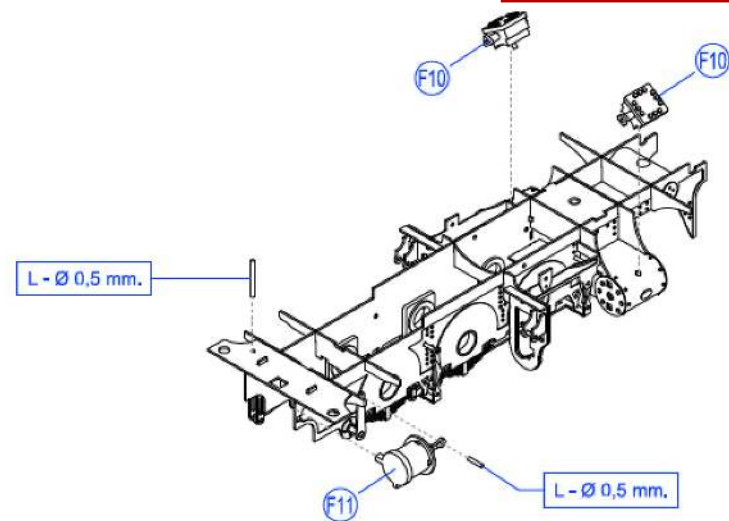
CHÂSSIS ÉTAPE 8



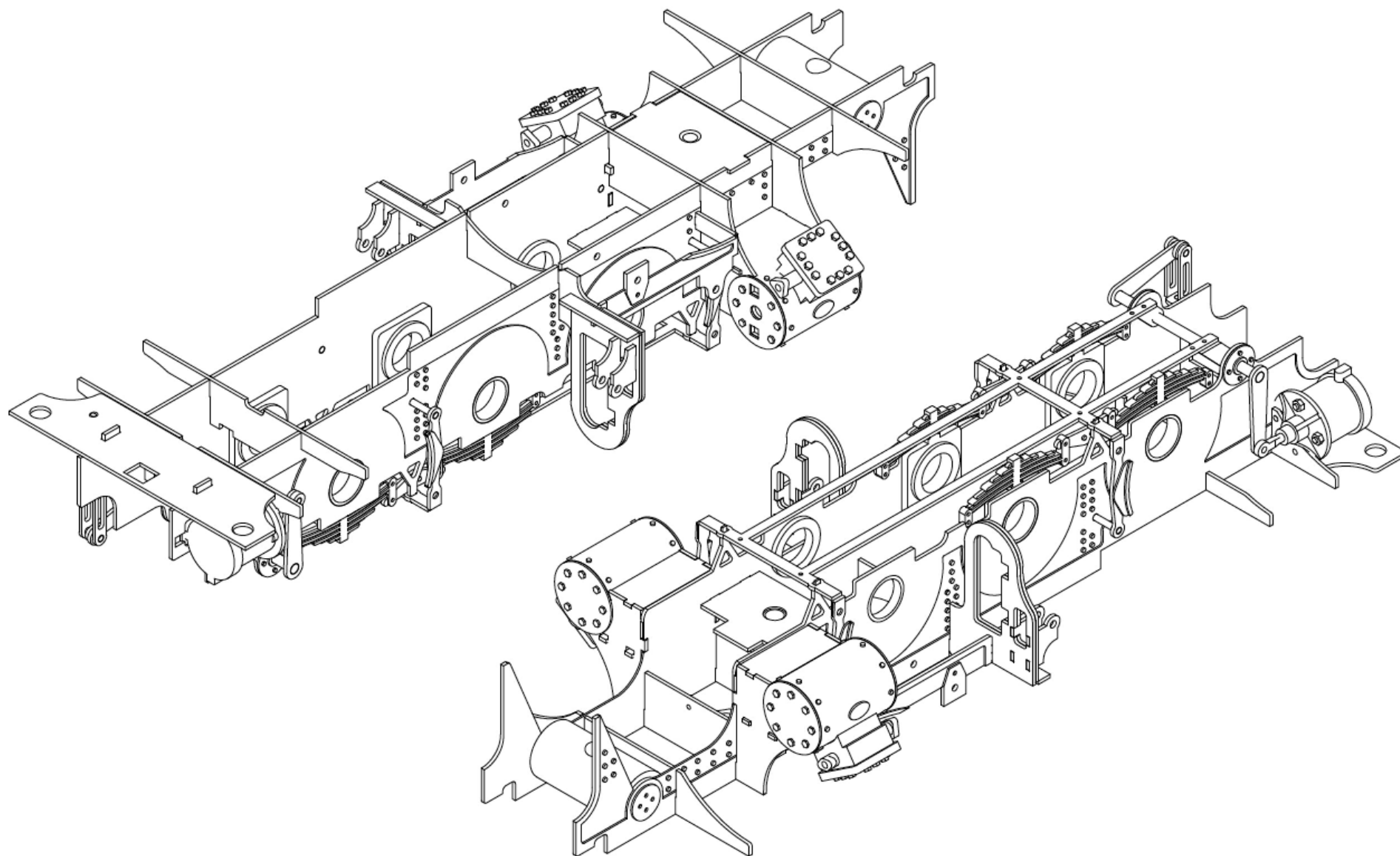
CHÂSSIS ÉTAPE 9

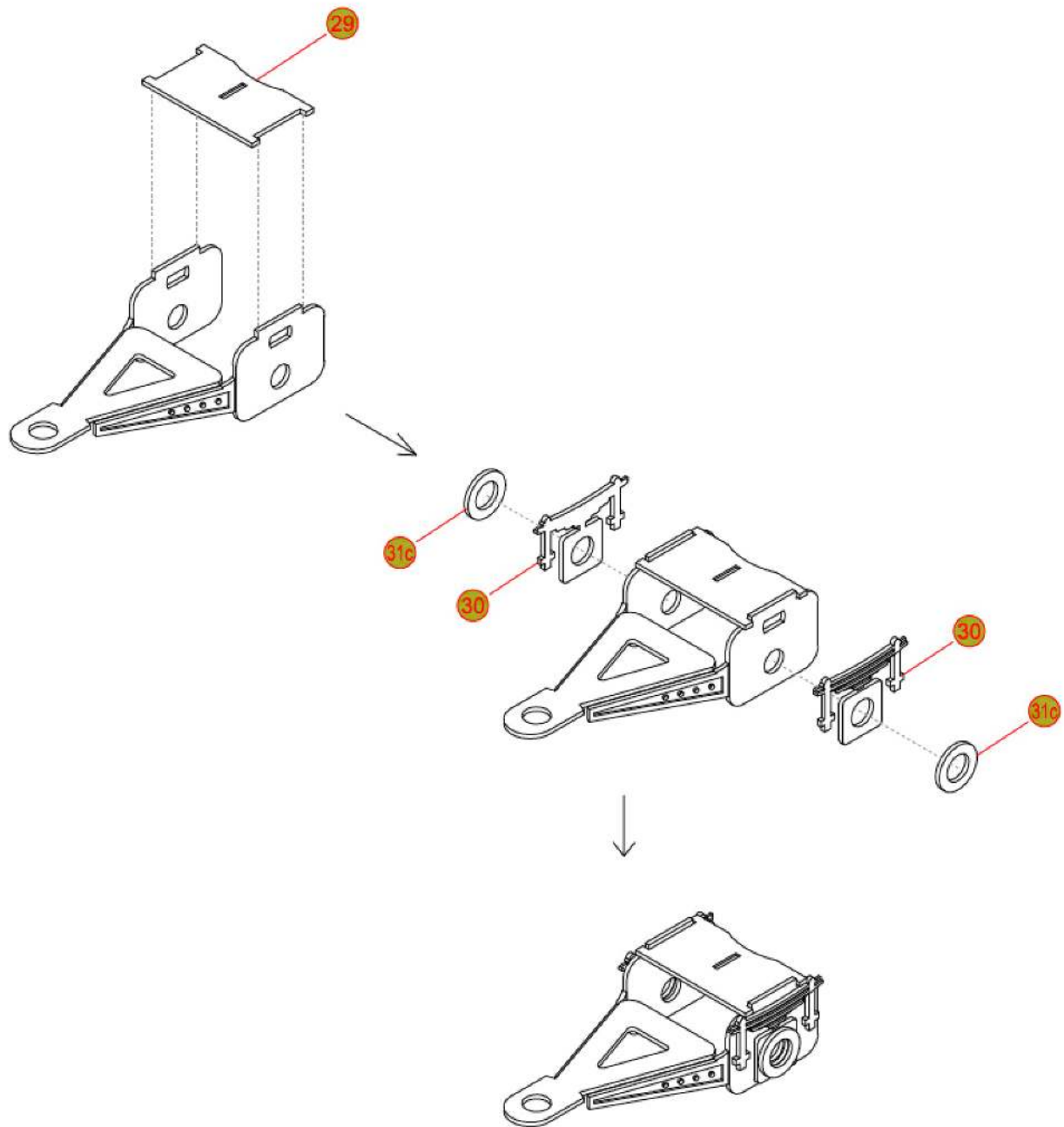
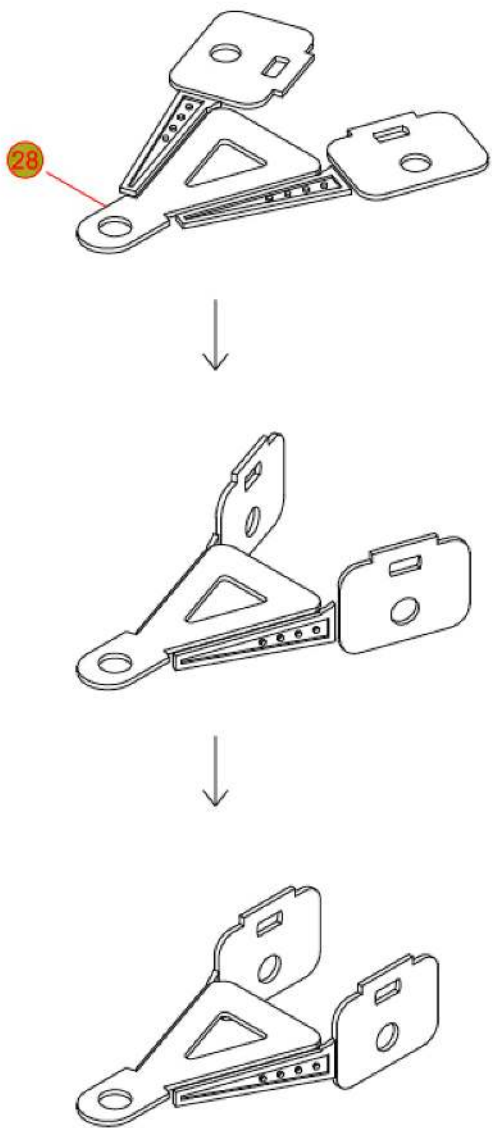


CHÂSSIS ÉTAPE 10

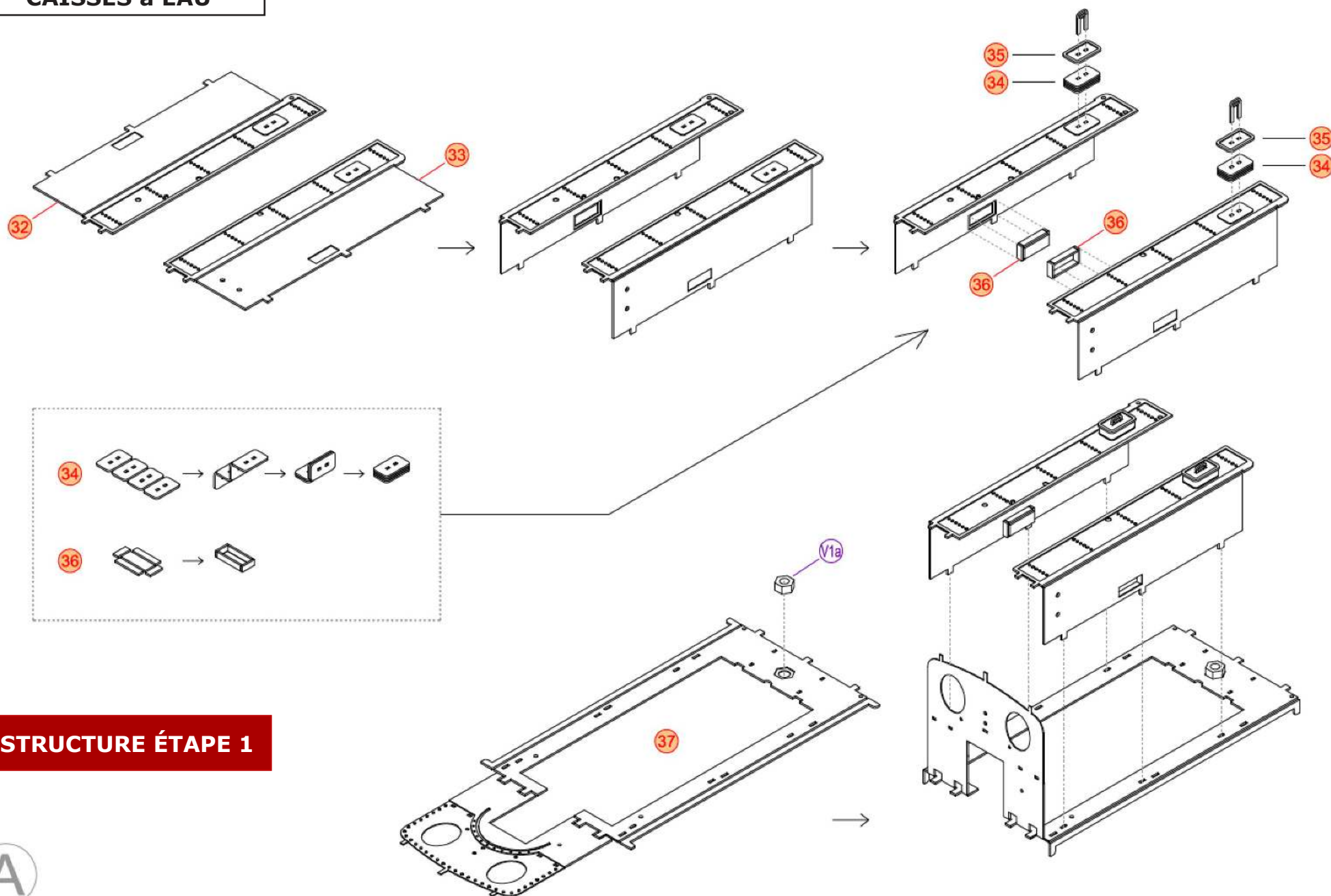


CHÂSSIS TERMINÉ





CAISSES à EAU

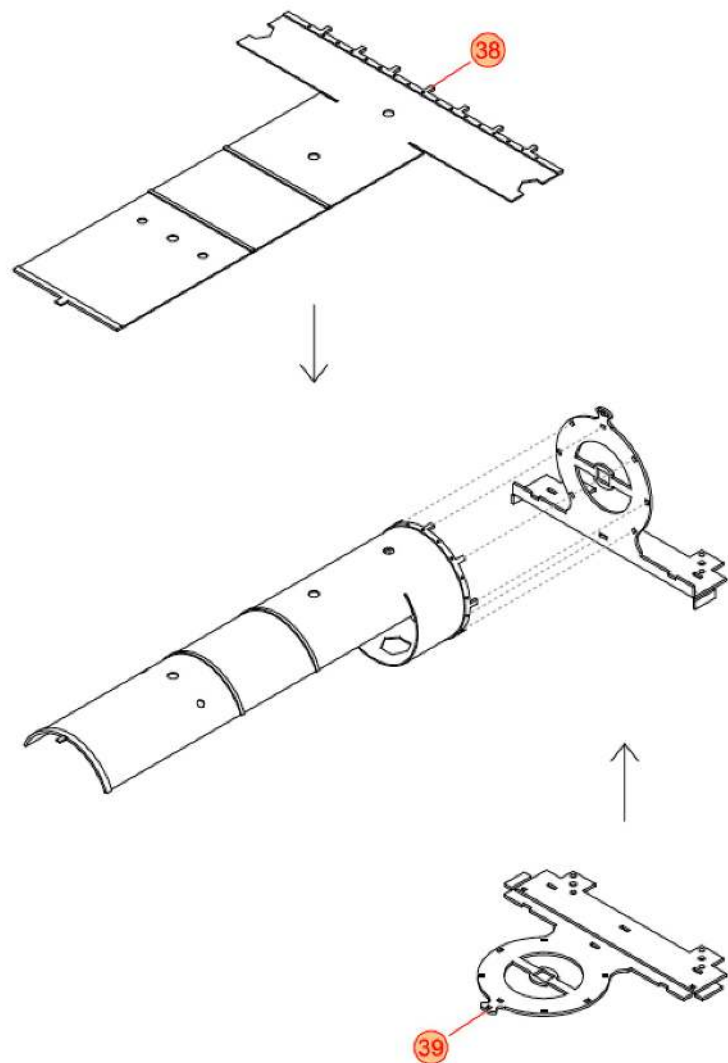


STRUCTURE ÉTAPE 1

A

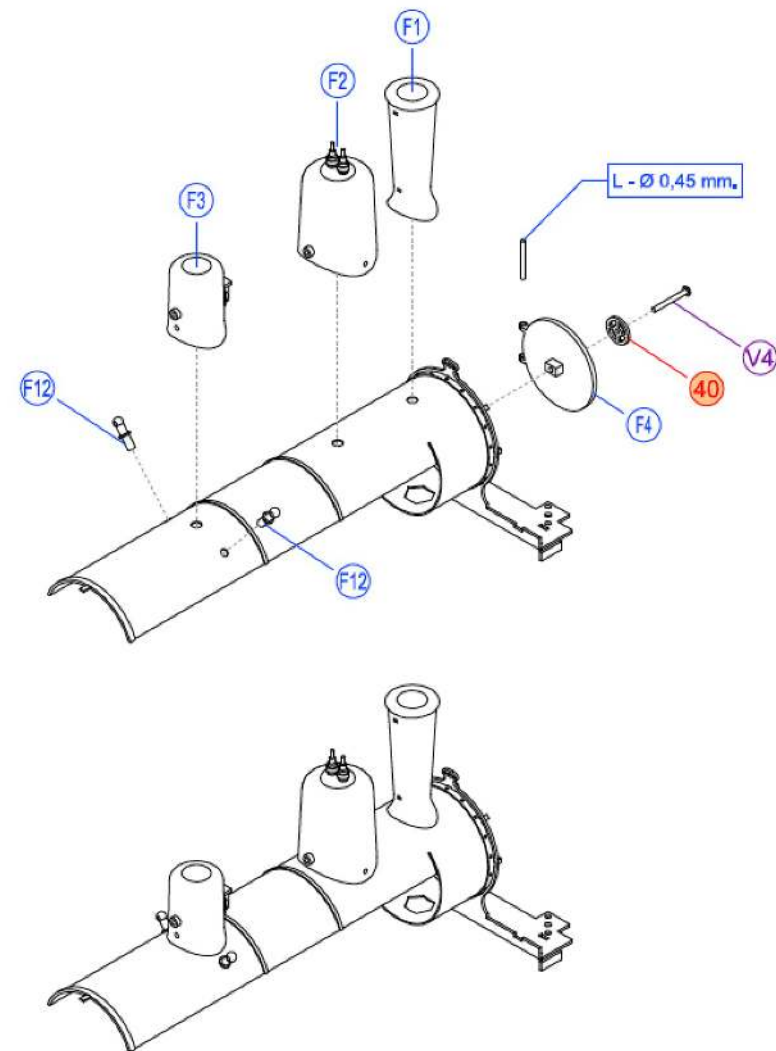


CHAUDIÈRE



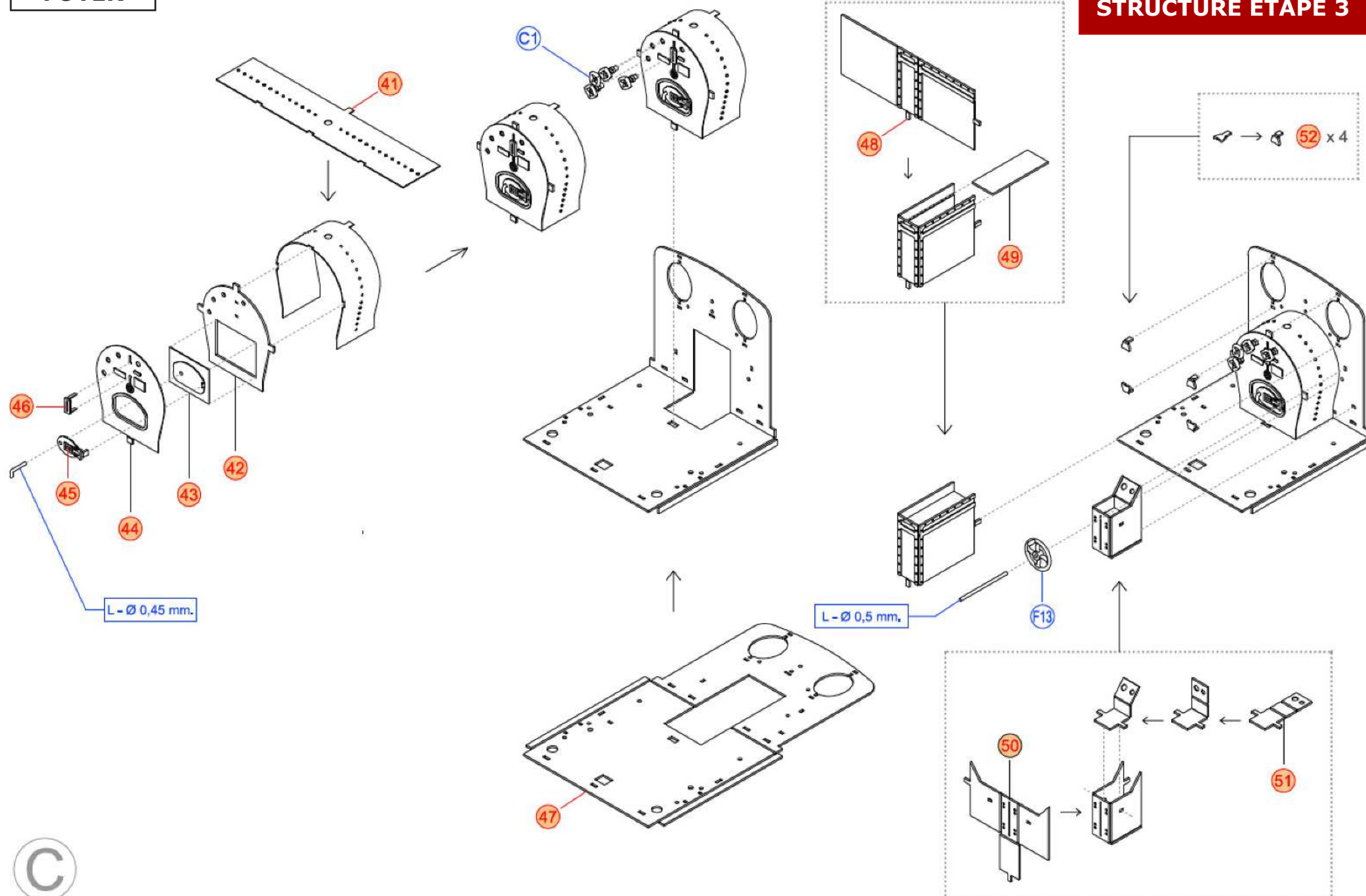
B

STRUCTURE ÉTAPE 2

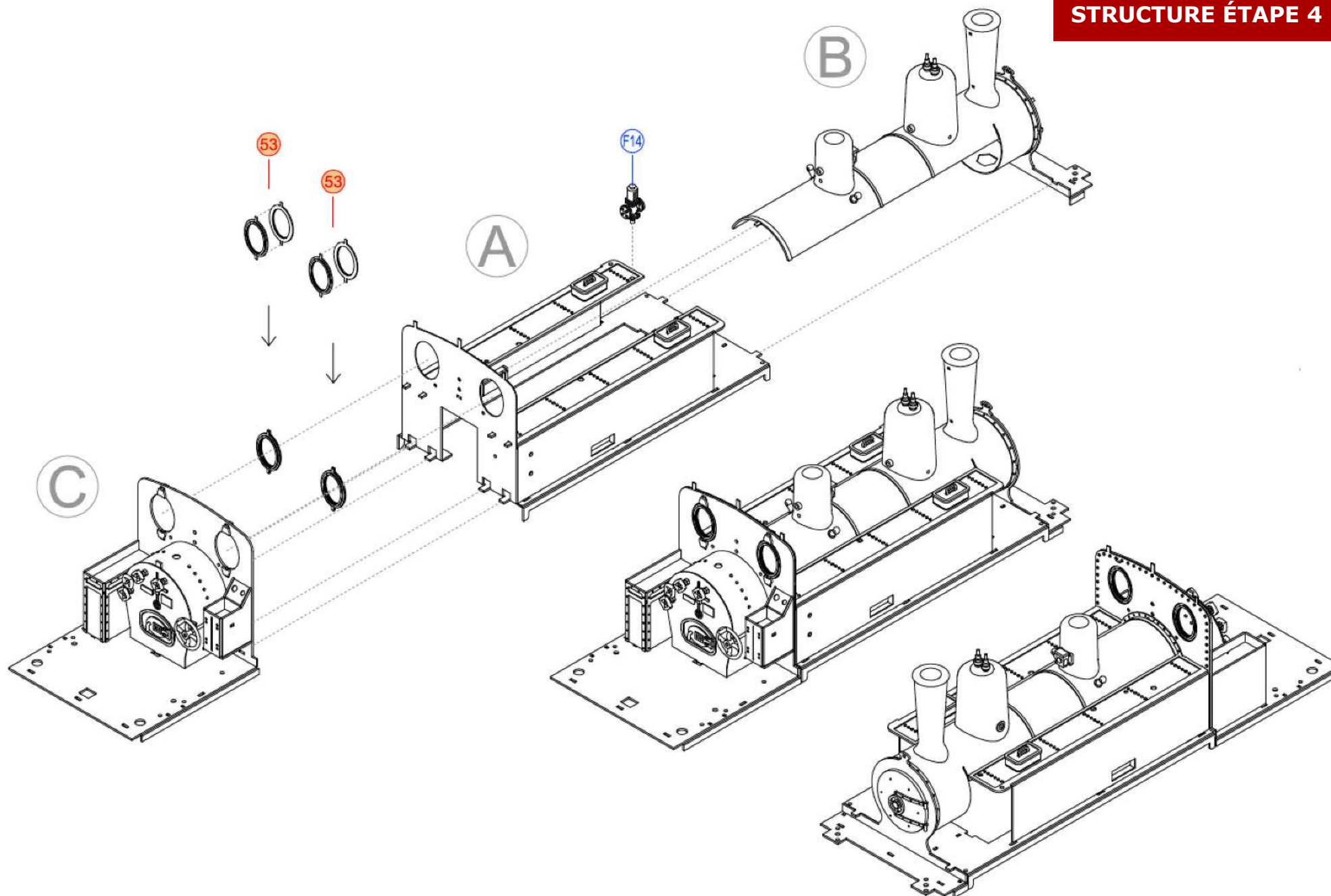


FOYER

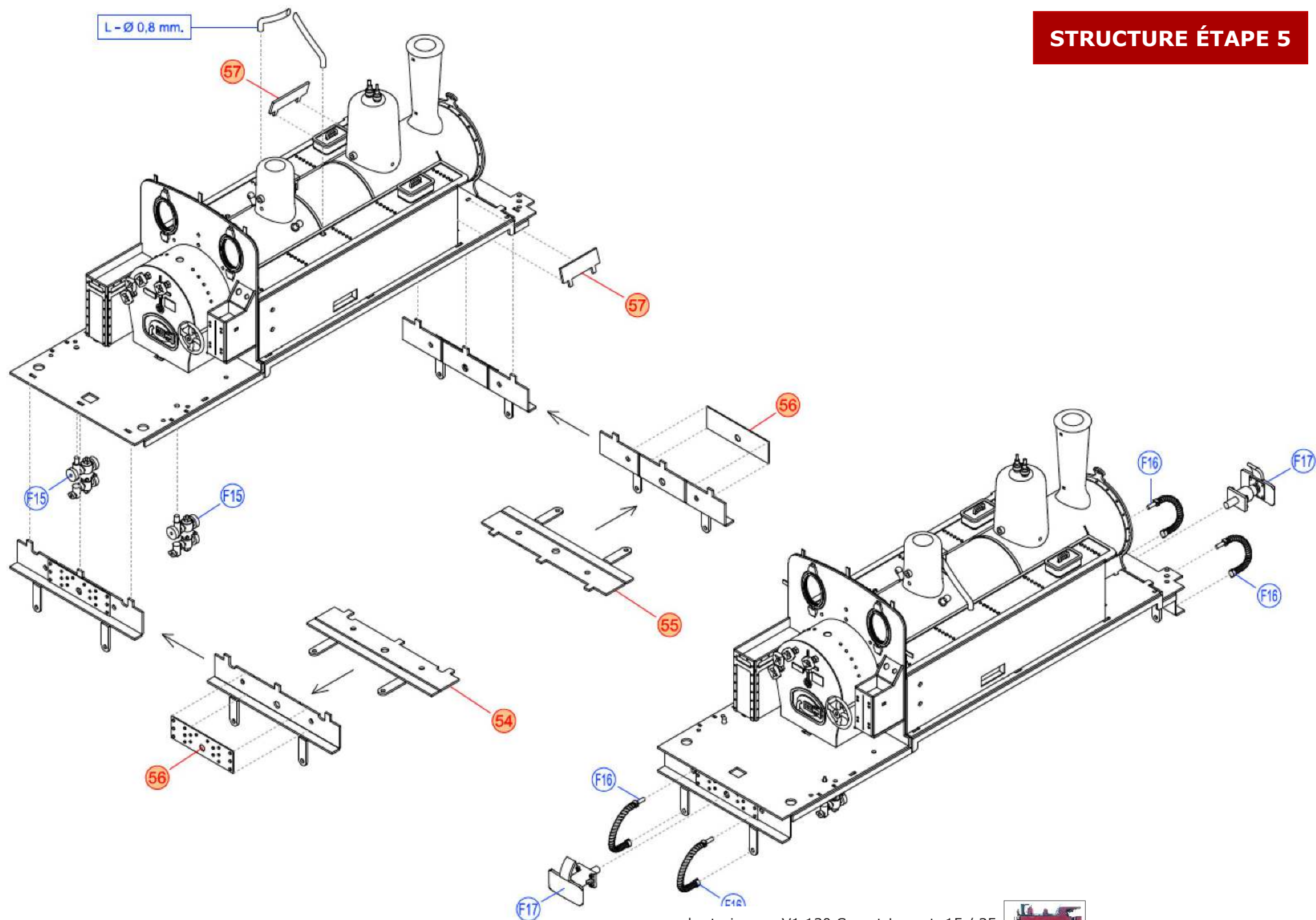
STRUCTURE ÉTAPE 3

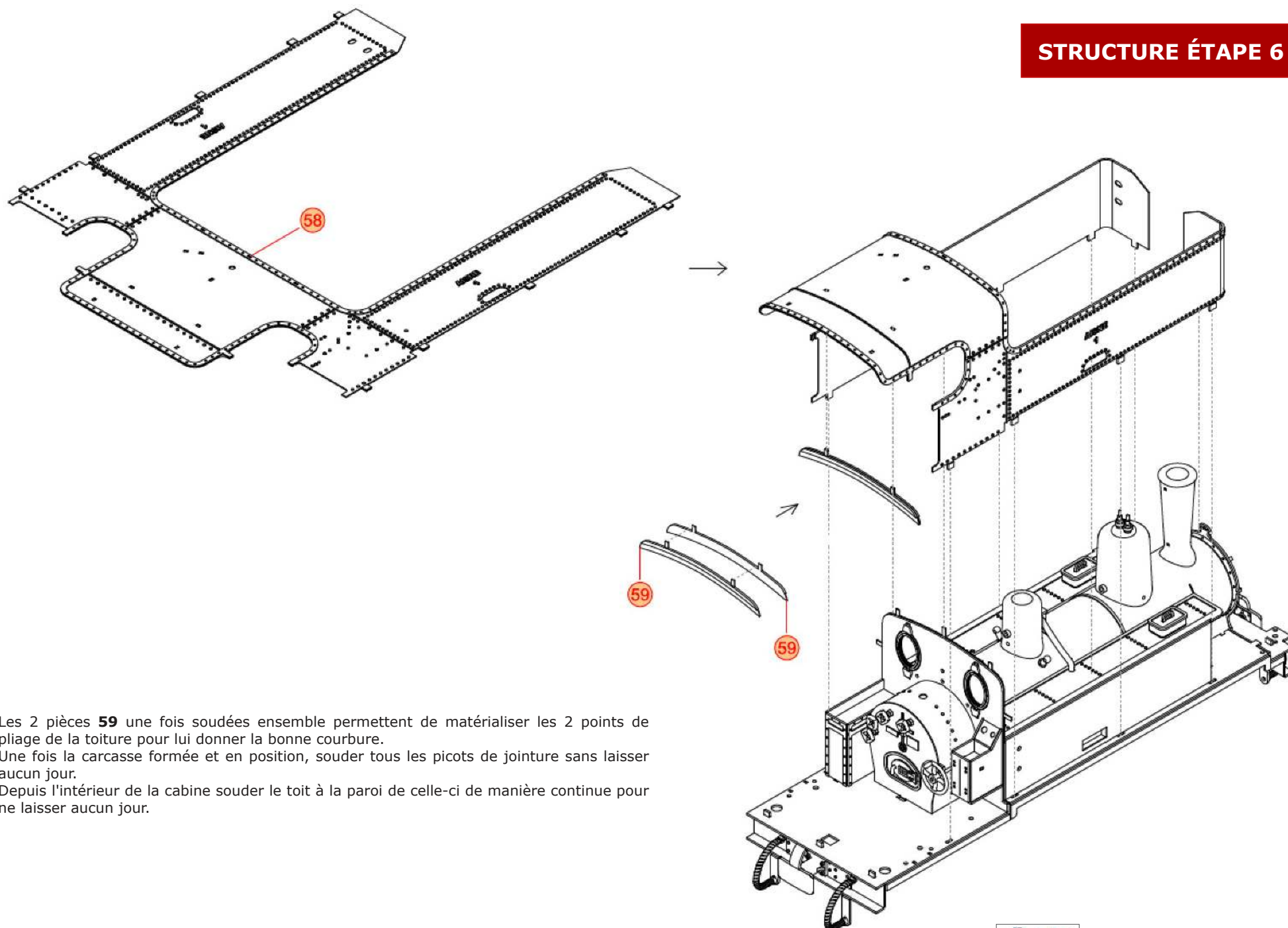


STRUCTURE ÉTAPE 4



STRUCTURE ÉTAPE 5

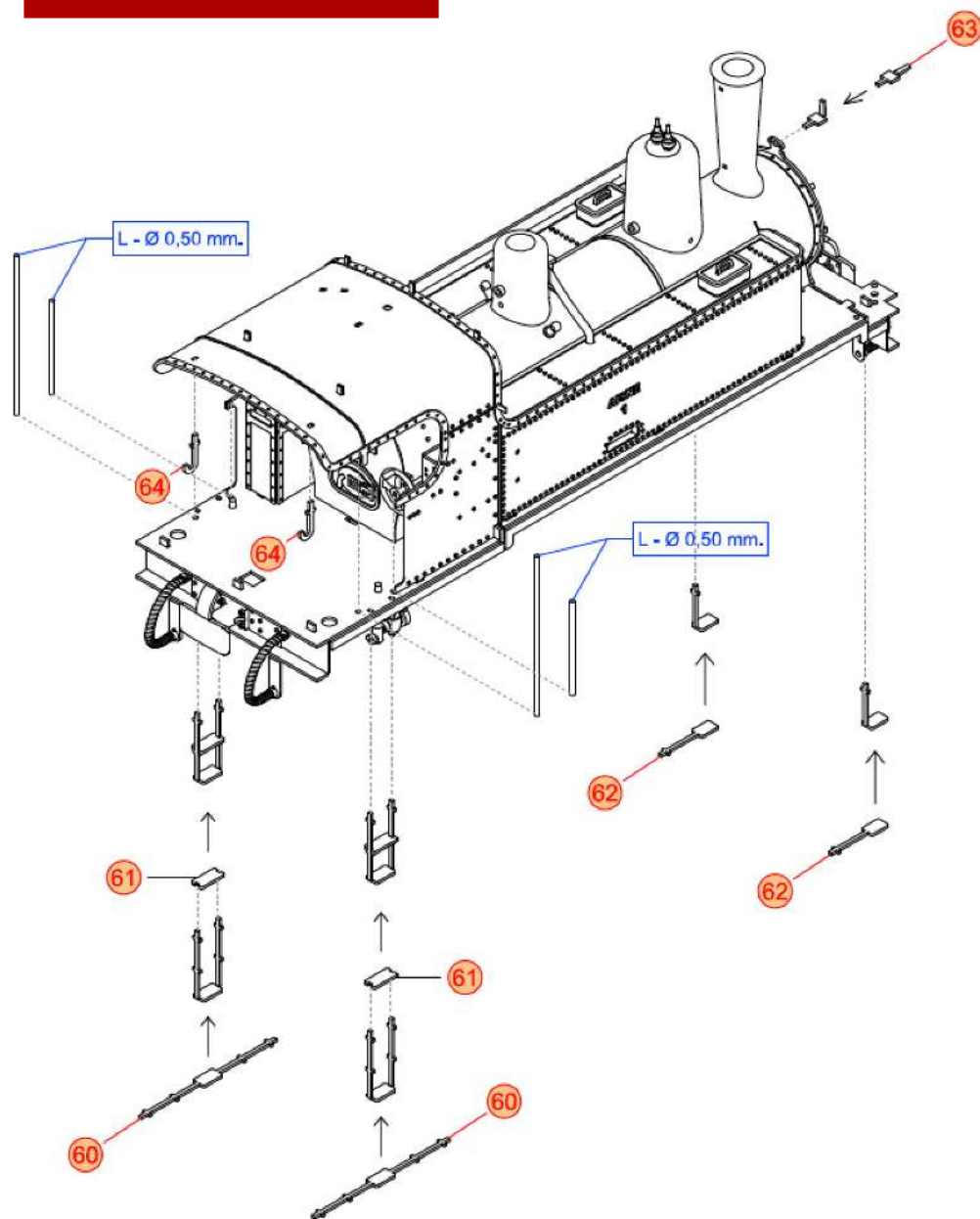




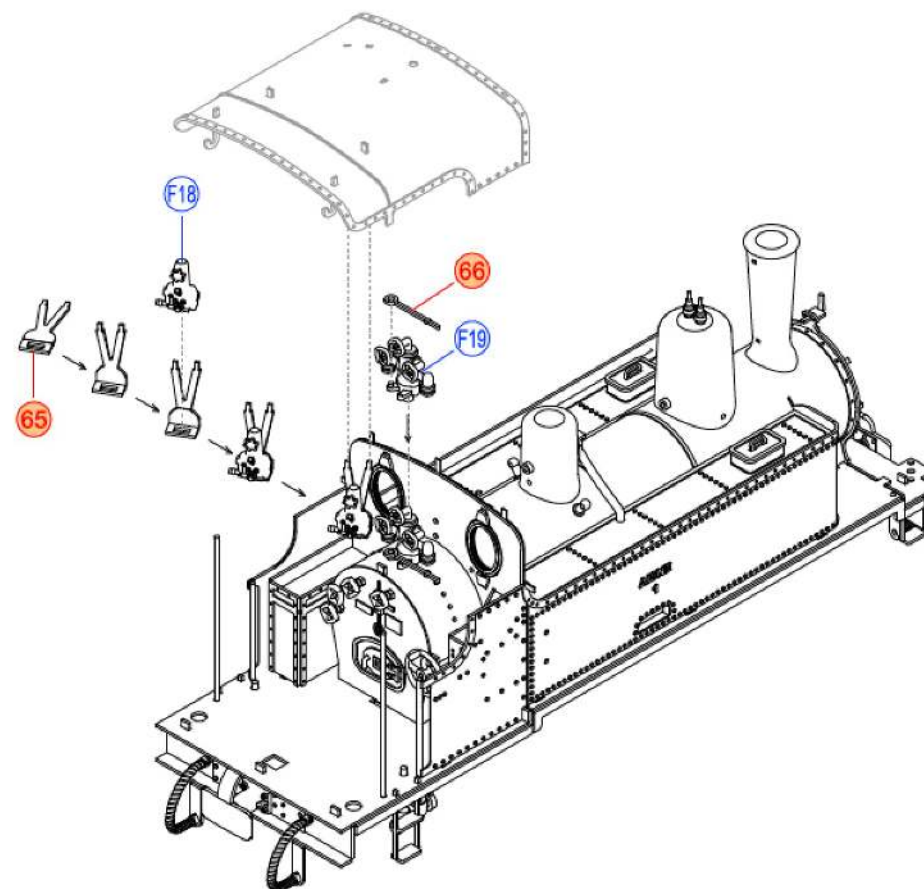
Les 2 pièces **59** une fois soudées ensemble permettent de matérialiser les 2 points de pliage de la toiture pour lui donner la bonne courbure.
 Une fois la carcasse formée et en position, souder tous les picots de jointure sans laisser aucun jour.
 Depuis l'intérieur de la cabine souder le toit à la paroi de celle-ci de manière continue pour ne laisser aucun jour.



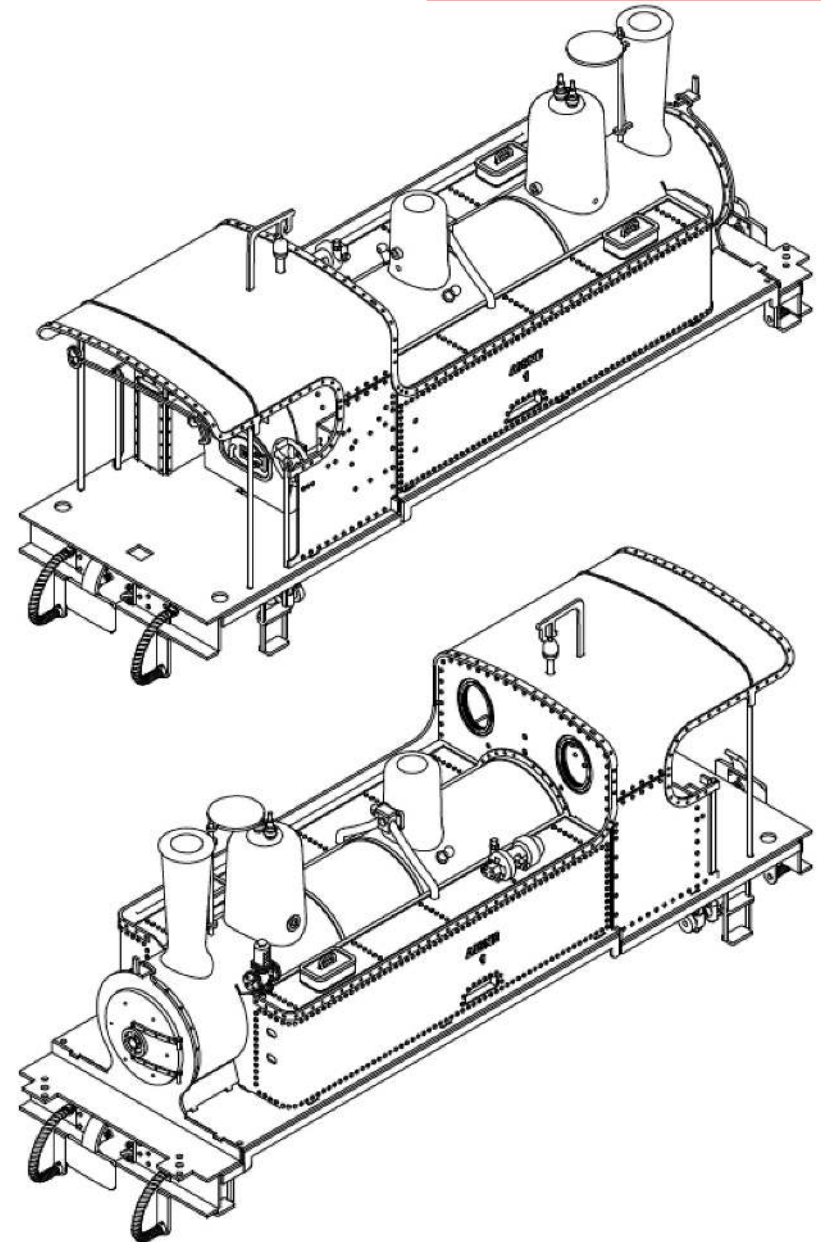
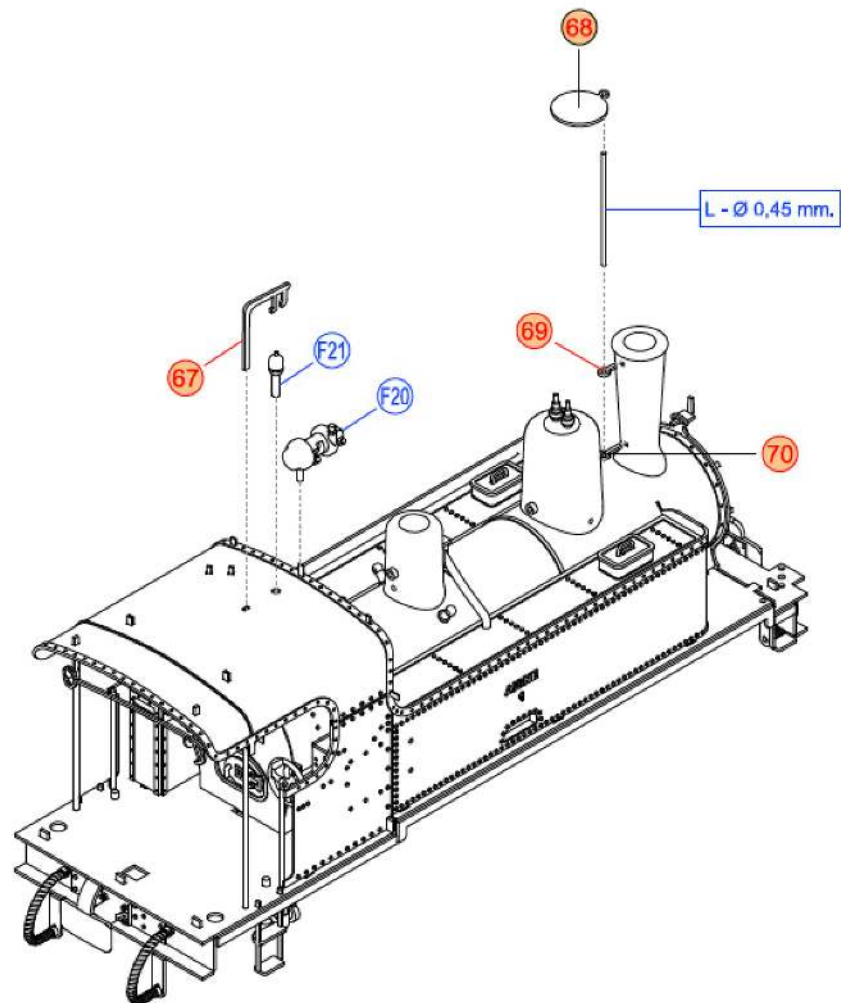
STRUCTURE ÉTAPE 7

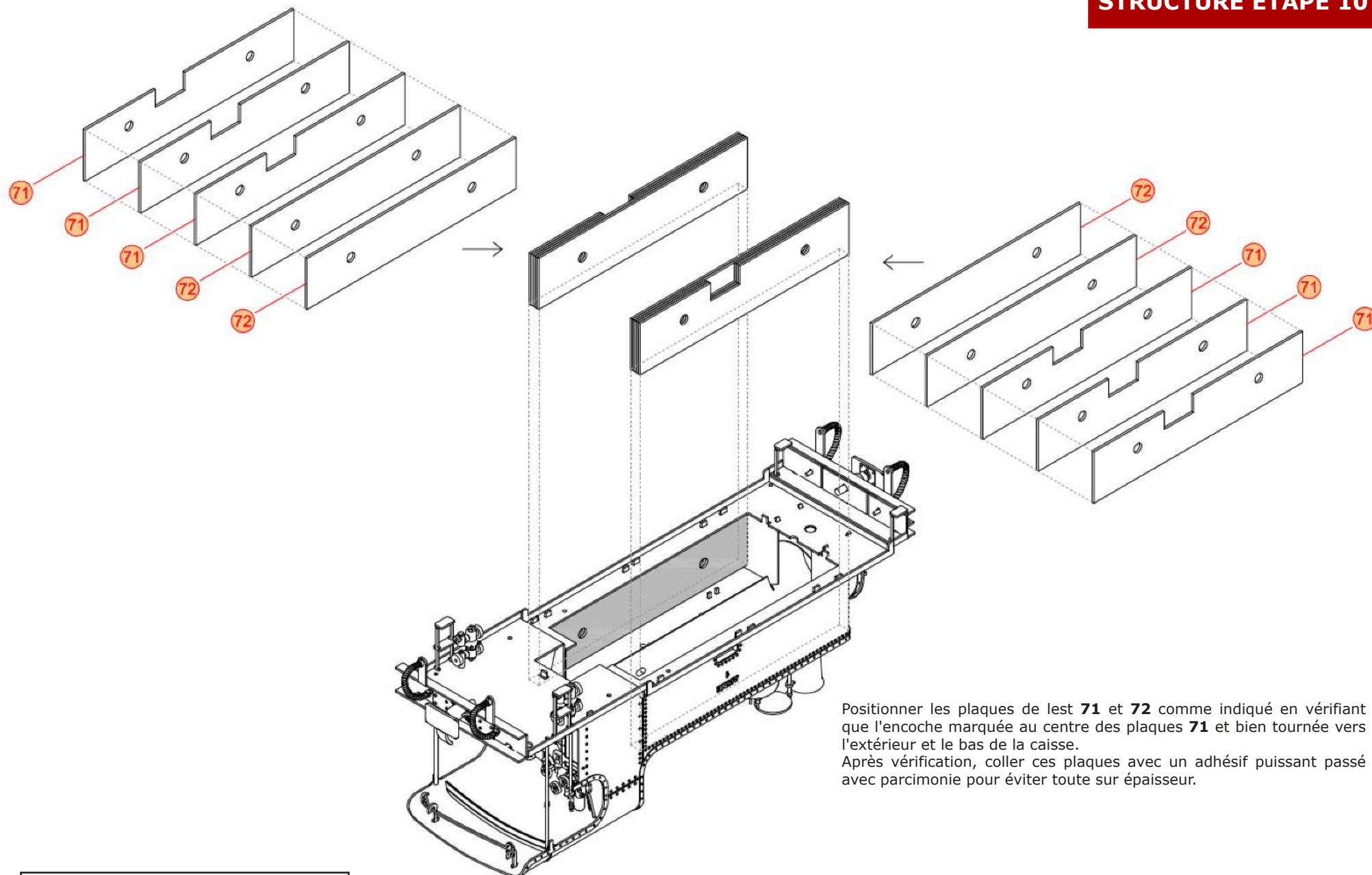


STRUCTURE ÉTAPE 8



STRUCTURE ÉTAPE 9



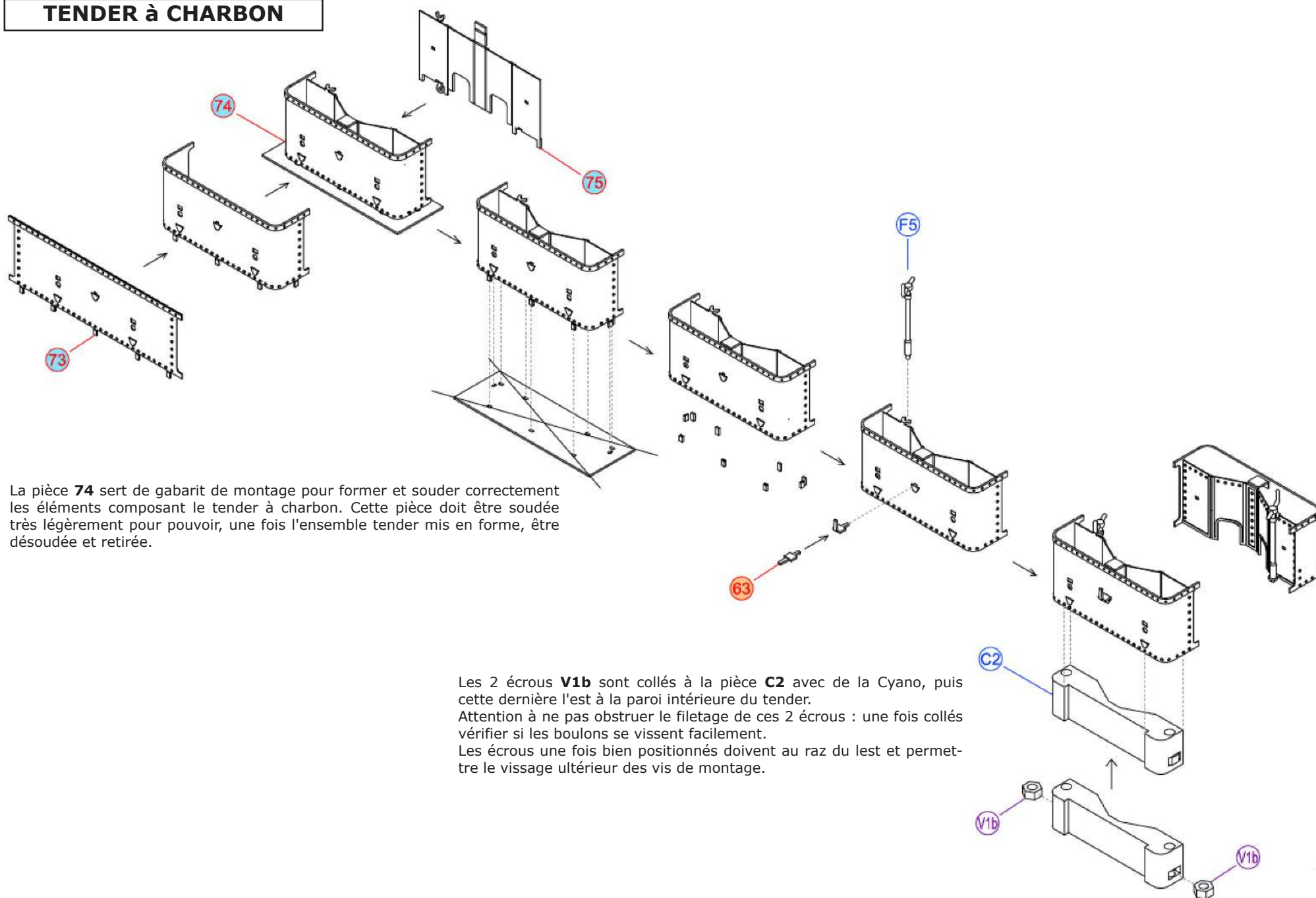


Positionner les plaques de lest **71** et **72** comme indiqué en vérifiant que l'encoche marquée au centre des plaques **71** et bien tournée vers l'extérieur et le bas de la caisse.
Après vérification, coller ces plaques avec un adhésif puissant passé avec parcimonie pour éviter toute sur épaisseur.

LEST CAISSES à EAU



TENDER à CHARBON

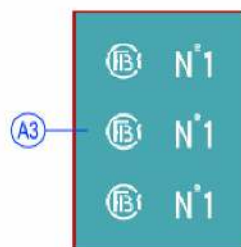
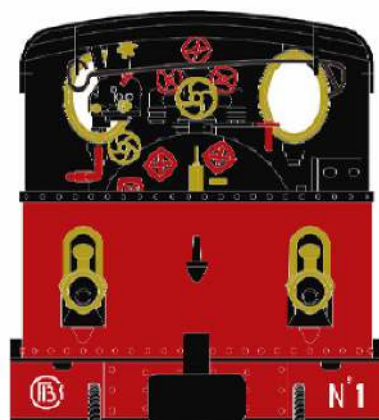


La pièce **74** sert de gabarit de montage pour former et souder correctement les éléments composant le tender à charbon. Cette pièce doit être soudée très légèrement pour pouvoir, une fois l'ensemble tender mis en forme, être désoudée et retirée.

Les 2 écrous **V1b** sont collés à la pièce **C2** avec de la Cyano, puis cette dernière l'est à la paroi intérieure du tender.
 Attention à ne pas obstruer le filetage de ces 2 écrous : une fois collés vérifier si les boulons se vissent facilement.
 Les écrous une fois bien positionnés doivent au raz du lest et permettre le vissage ultérieur des vis de montage.



PEINTURE & DÉCALCOMANIES



ROUGE LIE DE VIN : 
 NOIR : 
 LAITON : 
 GRIS : 
 BLANC : 

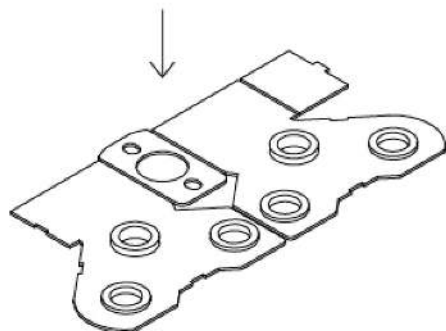
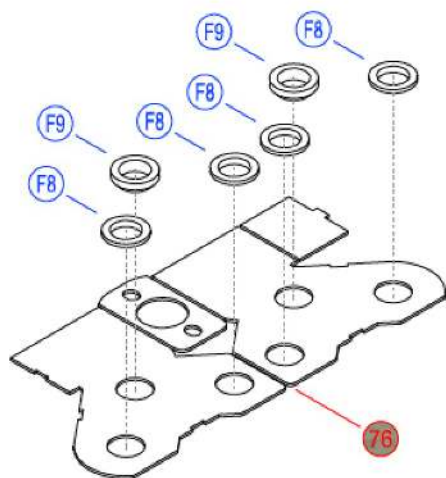


Châssis, corps principal, tender et bissel doivent être peints séparément.
 Les accessoires (phares, compresseur et tubulure), doivent à part et collés à la cyano une fois le modèle peint et assemblé.
 Les pièces en laiton ou cuivre peuvent ne pas être peintes.

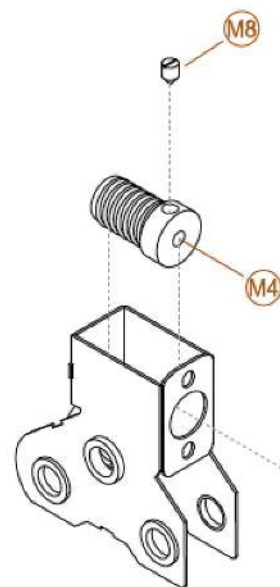
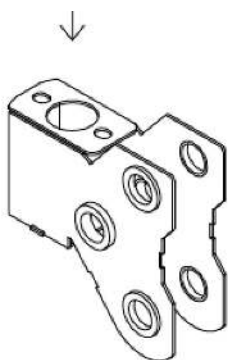
La peinture des flancs de roues en blanc sera nécessairement sujette à usure. Un vernis mat très léger peut permettre une meilleure résistance au temps !



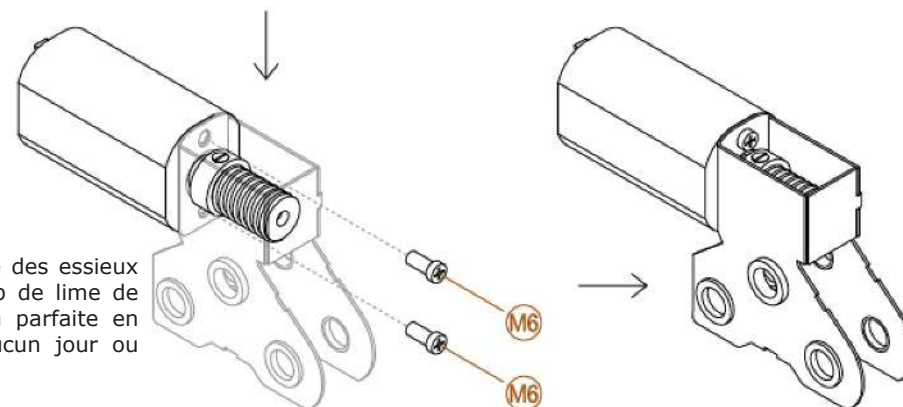
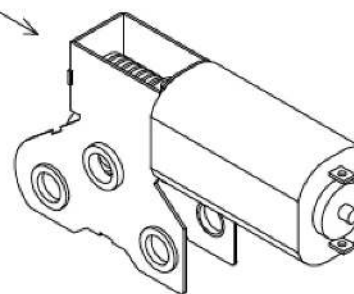
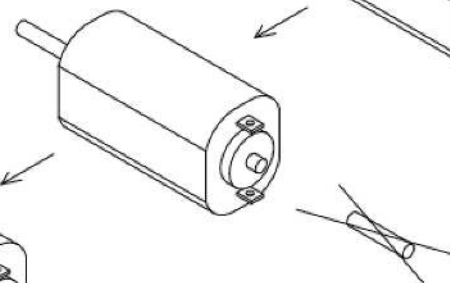
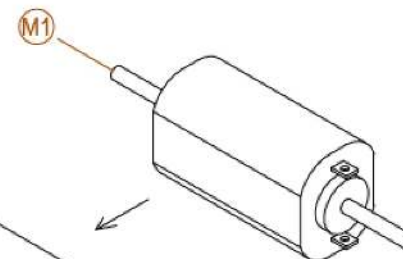
MOTORISATION



Les 6 rondelles -paliers **F8** doivent être positionnées au raz des parois intérieures de la boîte d'engrenage, les limer le cas échéant pour atteindre cet affleurement.



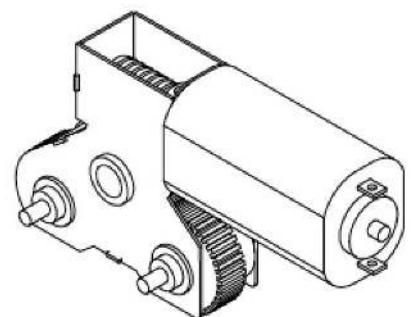
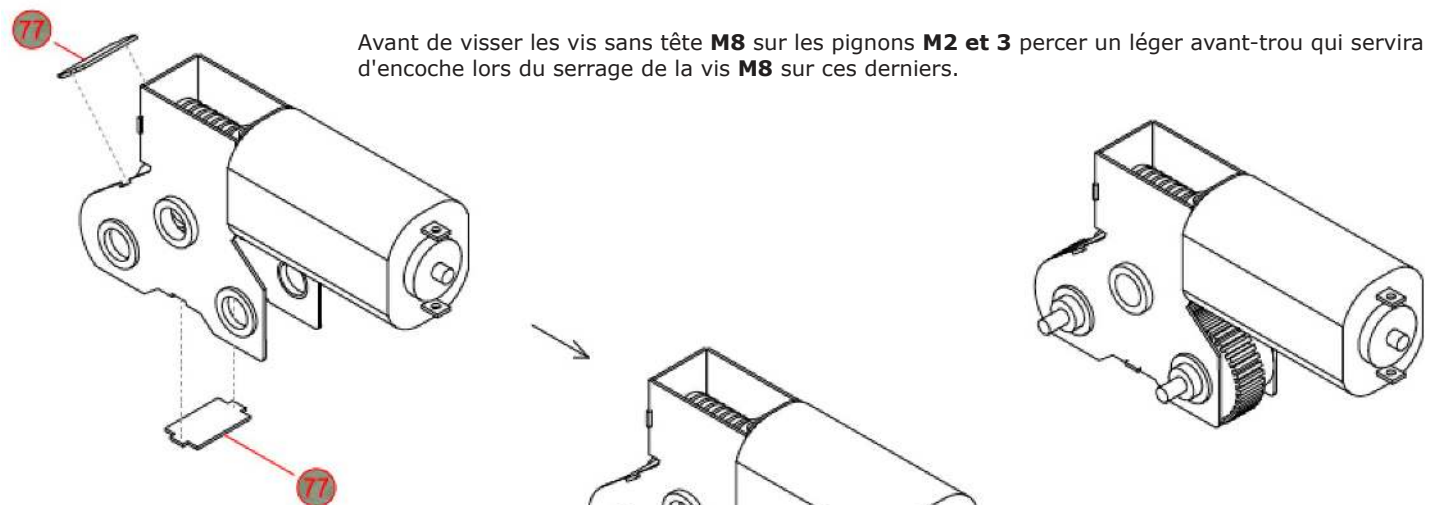
Avant de visser la vis sans tête **M8** sur la vis sans fin **M4** percer un léger avant-trou qui servira d'encoche lors du serrage de la vis **M8** sur **M4**.



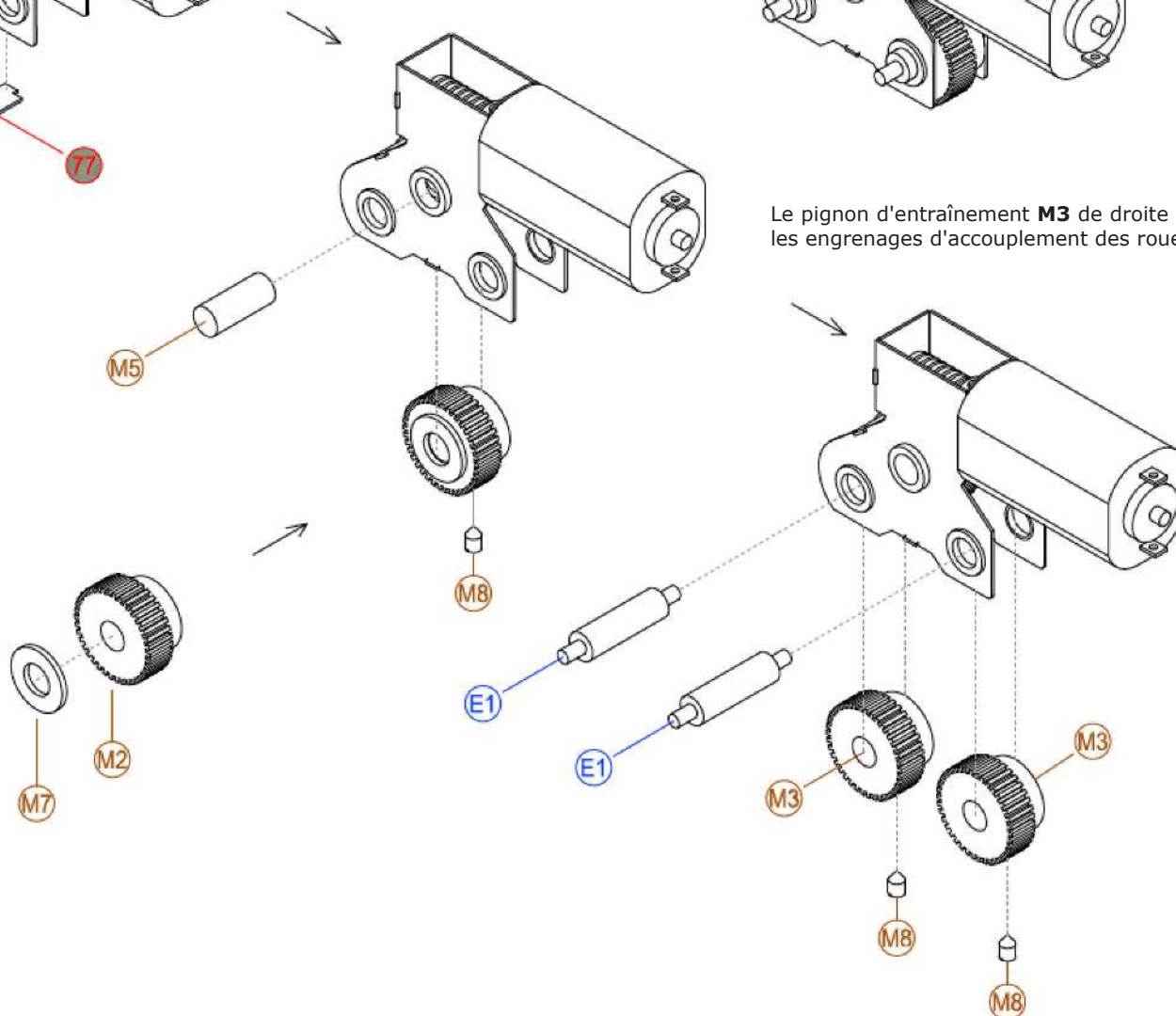
Tester le passage sans aucun point de blocage des essieux dans les paliers et au cas ou, passer un coup de lime de type queue de rat pour assurer une rotation parfaite en procédant avec modération pour ne créer aucun jour ou ovalisation.



Avant de visser les vis sans tête **M8** sur les pignons **M2 et 3** percer un léger avant-trou qui servira d'encoche lors du serrage de la vis **M8** sur ces derniers.



Le pignon d'entraînement **M3** de droite est un engrenage intermédiaire et les 2 de gauche les engrenages d'accouplement des roues motrices. Ne surtout pas les intervertir.



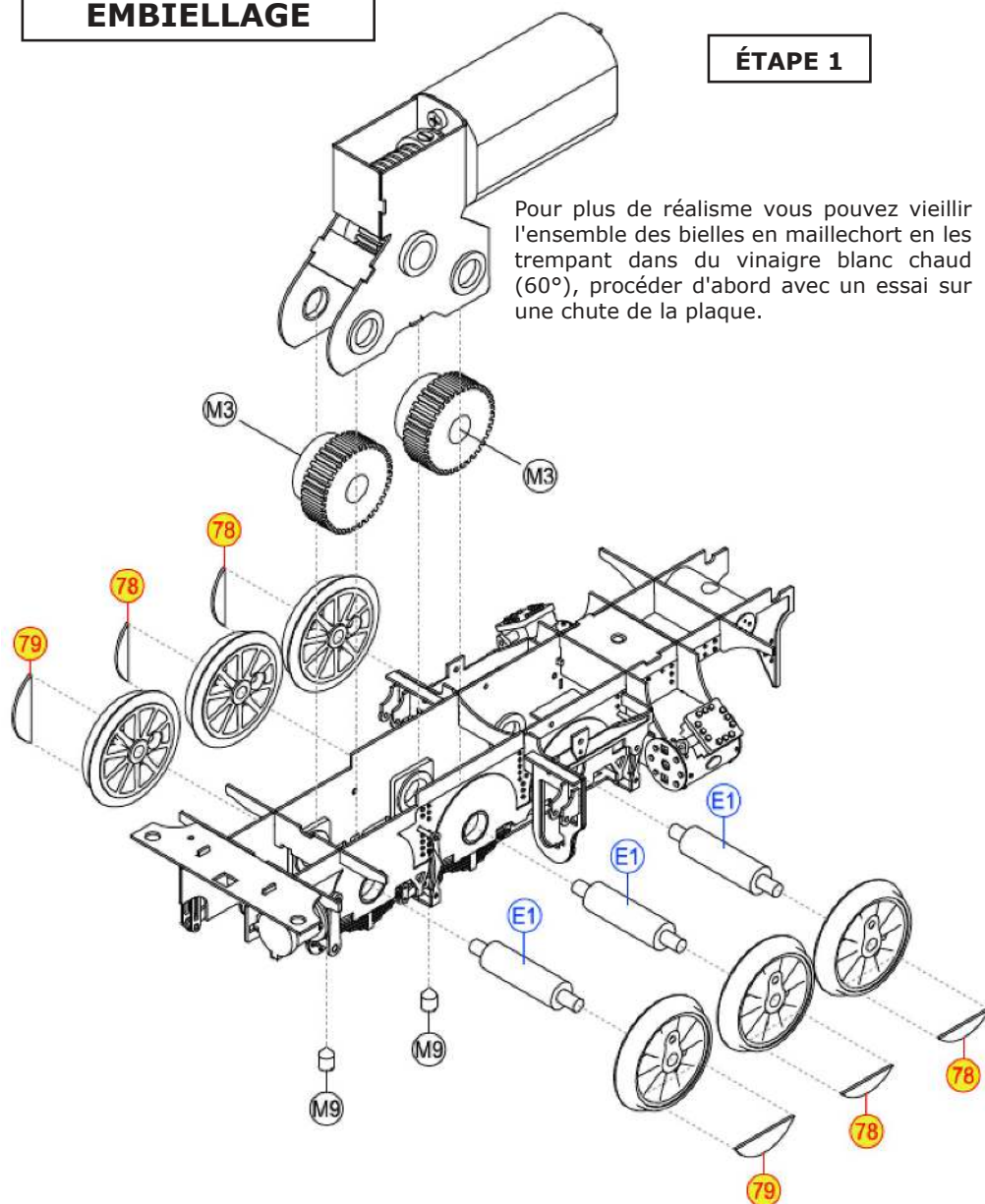
Test moteur et rodage :

Graisser les essieux et procéder à un pré rodage du moteur qui doit tourner sans résistance et sans chauffer.



EMBIELLAGE

ÉTAPE 1

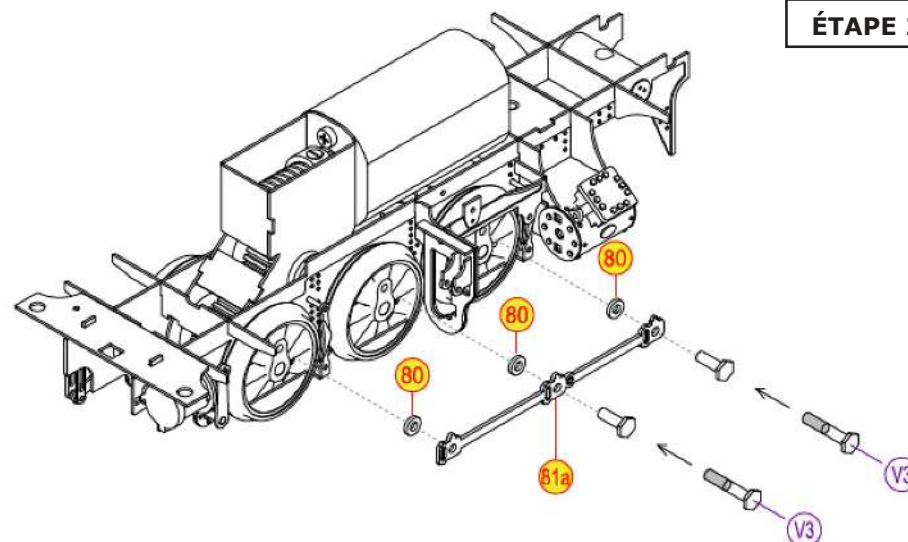


Le montage des roues est une étape **délicate** où vous devez aligner parfaitement les roues **parallèles** entre elles et **perpendiculaires** à l'axe. Mieux vaut se servir d'un système de calage qui garantira le maintien des pièces avec un parfait parallélisme. Les roues se collent avec de la cyano en gel pour pouvoir permettre des réajustements.

Les deux vis **V3** doivent être coupées à une longueur de tige de 3,3 mm.

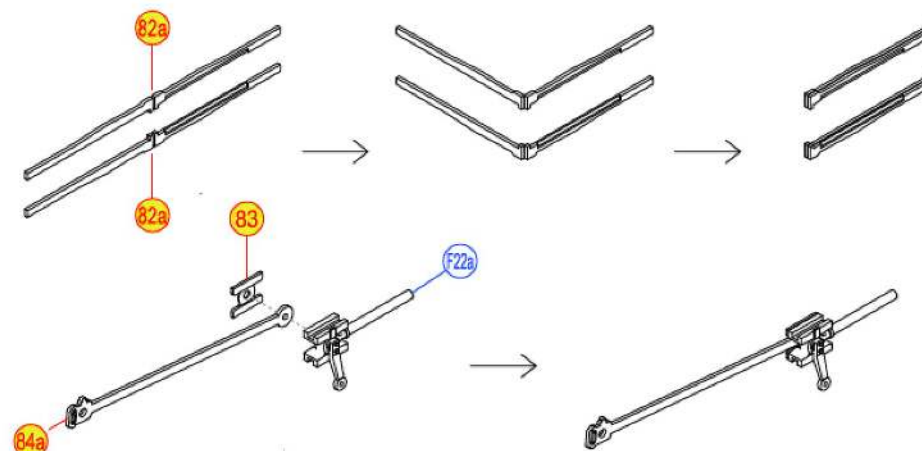
Cet ensemble de vis **V3** et de rondelles **80** ne doivent être vissés qu'après l'étape 4.

ÉTAPE 2

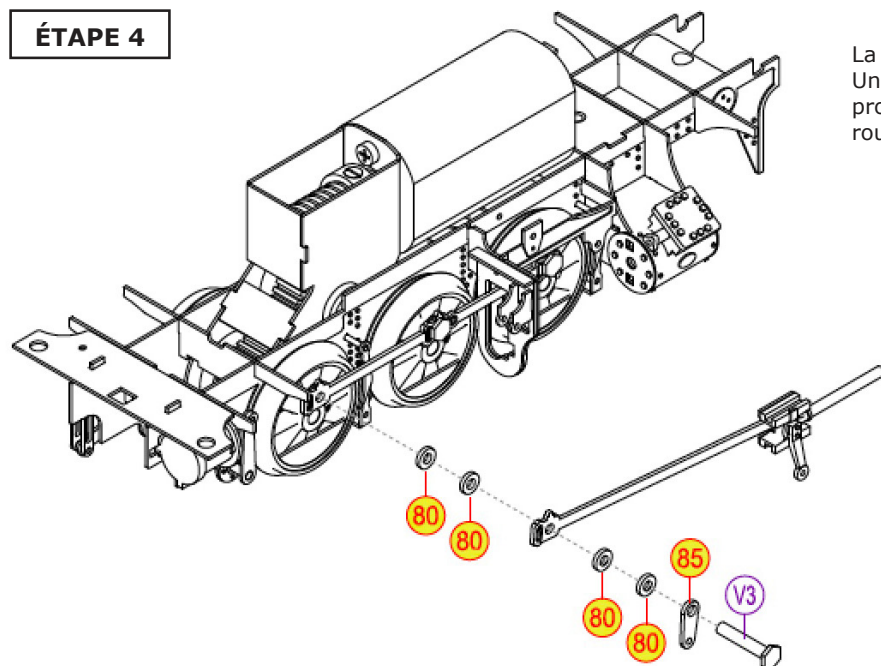


ÉTAPE 3

ATTENTION souder la pièce **83** sans bloquer la bielle **84a**.



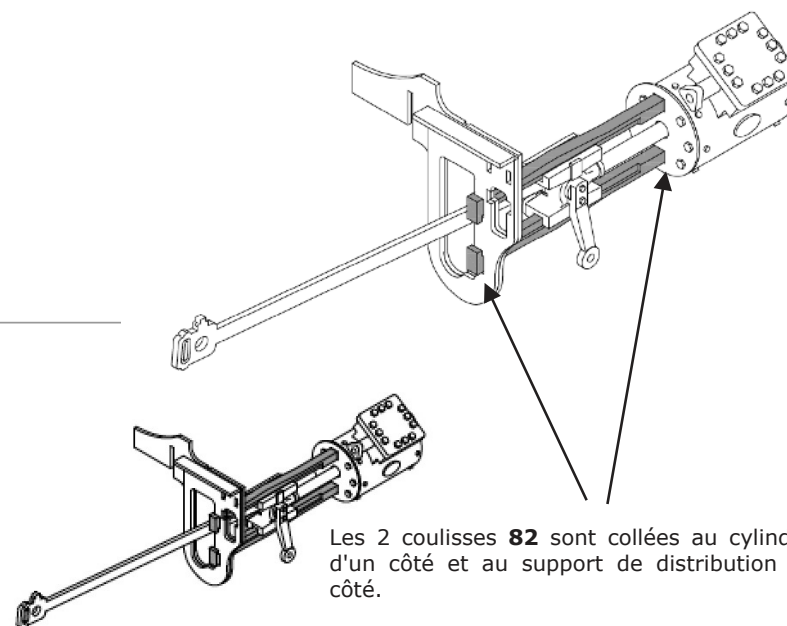
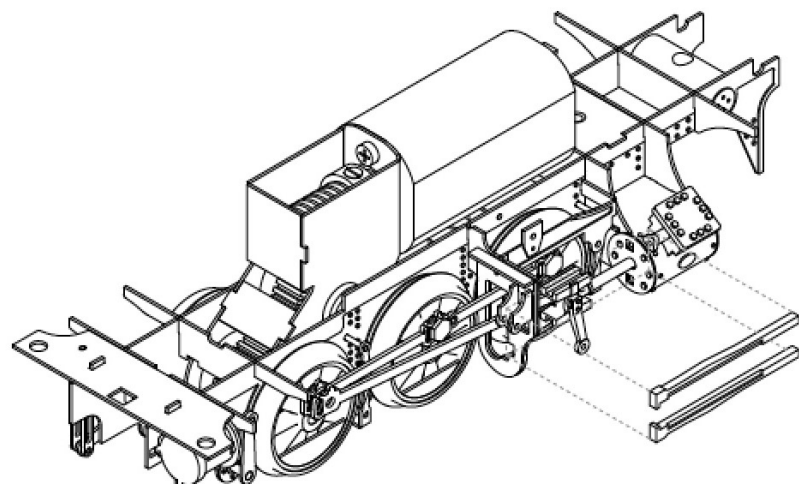
ÉTAPE 4



La pose de la vis **V3** suppose la mise en place de toutes les pièces après un positionnement de vérification. Une fois cette séquence réalisée on repositionne les pièces et on soude la dernière rondelle **80** (la plus proche de la roue) sur la vis **V3** en prenant soin de ne pas boucher le pas de vis. Visser l'ensemble sur la roue avec une gouttelette de cyano en prenant soin de ne pas forcer non plus sur le pas de vis en plastique.

La pièce **85** doit être positionnée avec un angle de 10° par rapport à la bielle motrice. Il est conseillé de la fixer à la vis **V3** avec de la soudure à froid ou de la cyano.

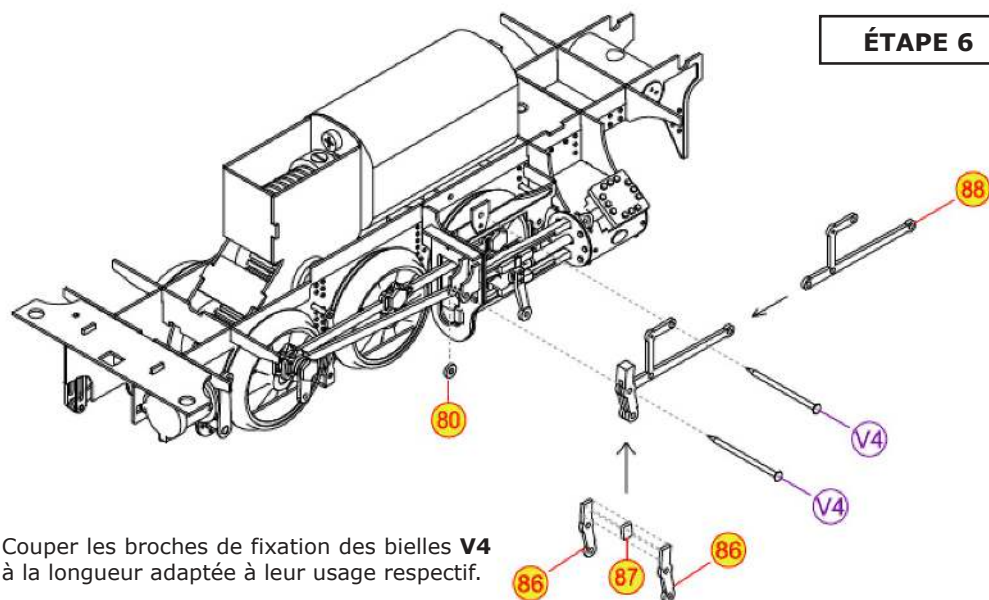
ÉTAPE 5



Les 2 coulisses **82** sont collées au cylindre à la cyano d'un côté et au support de distribution **18** de l'autre côté.

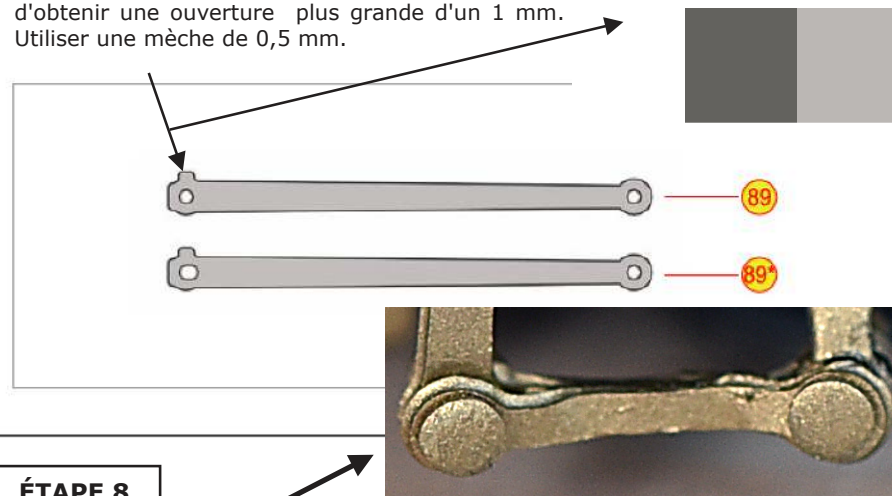


ÉTAPE 6

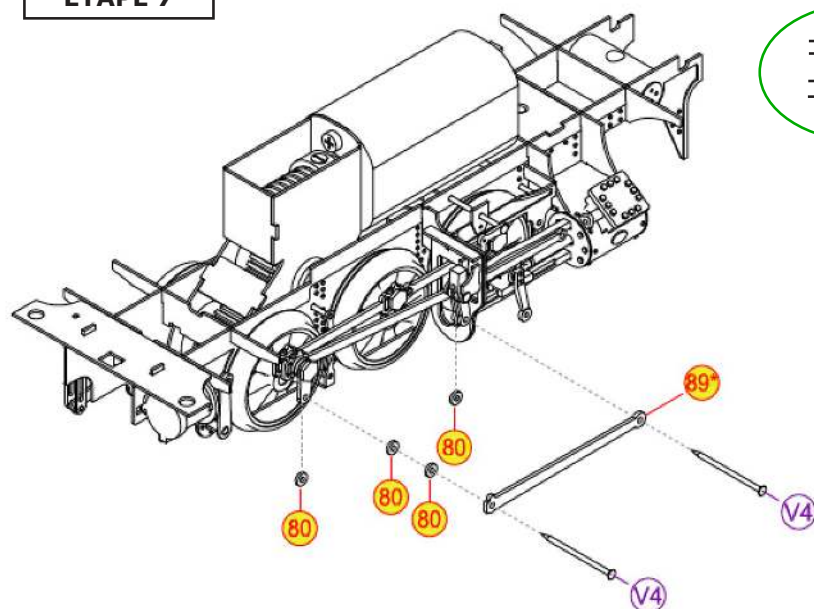


Couper les broches de fixation des bielles **V4** à la longueur adaptée à leur usage respectif.

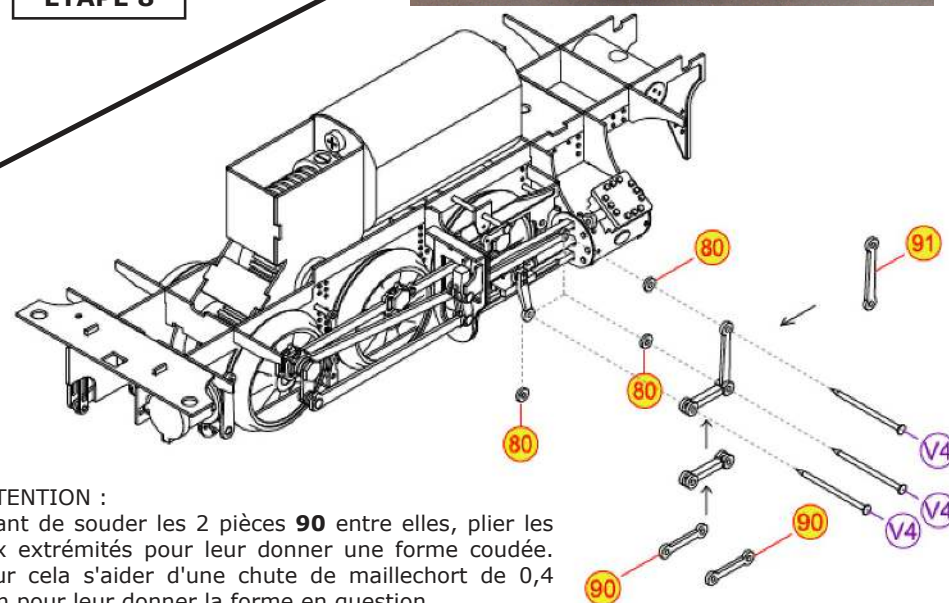
Avant de passer à l'étape 7, modifier la pièce **89** en ovalisant la perforation de gauche à droite afin d'obtenir une ouverture plus grande d'un 1 mm. Utiliser une mèche de 0,5 mm.



ÉTAPE 7



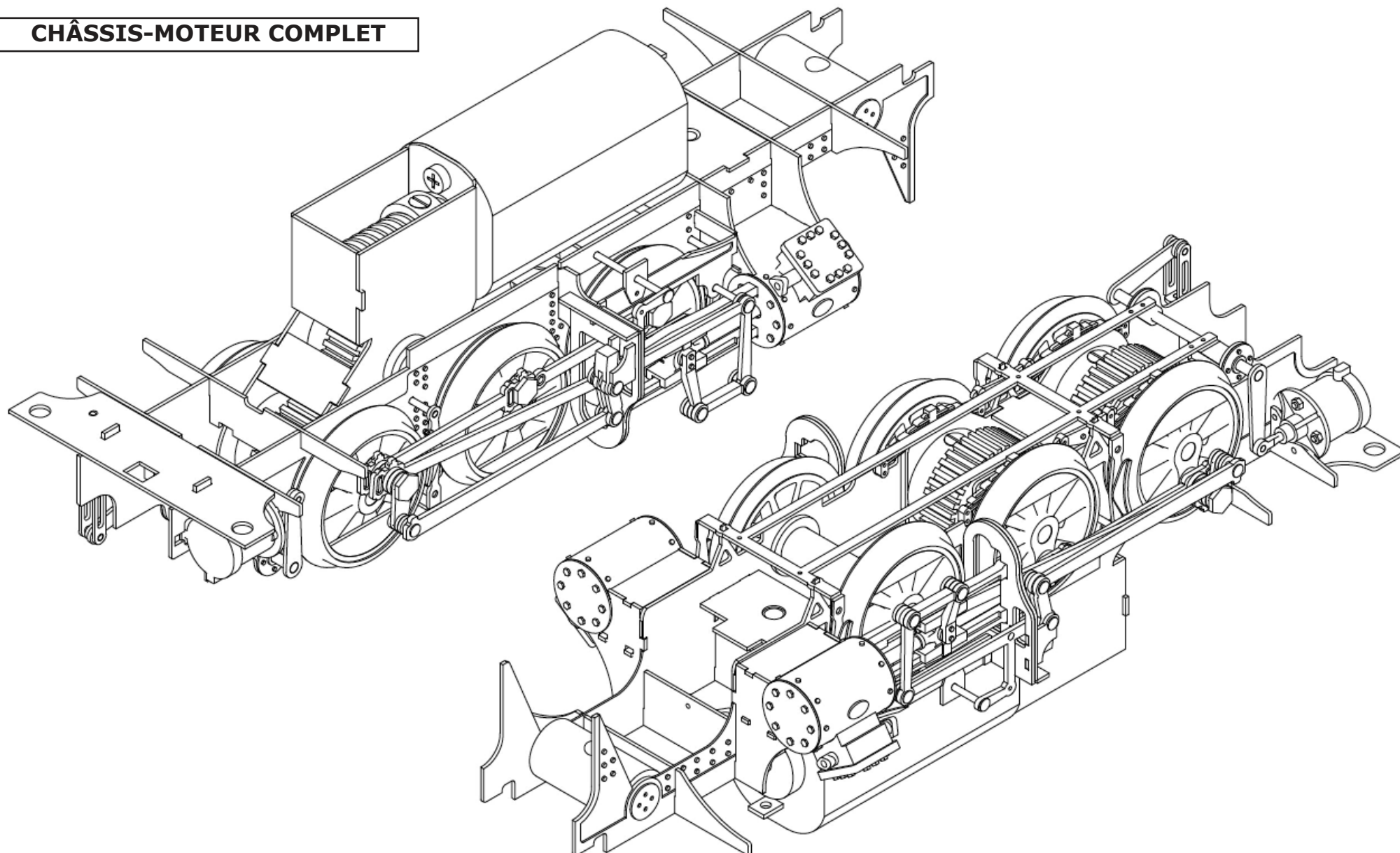
ÉTAPE 8



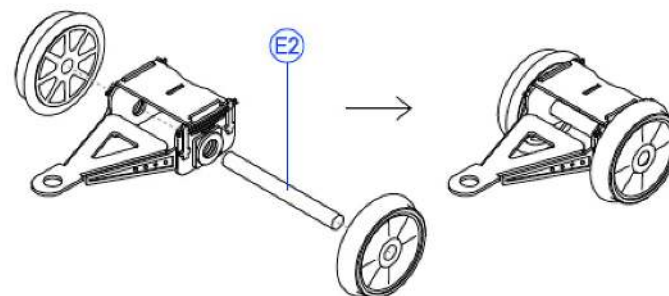
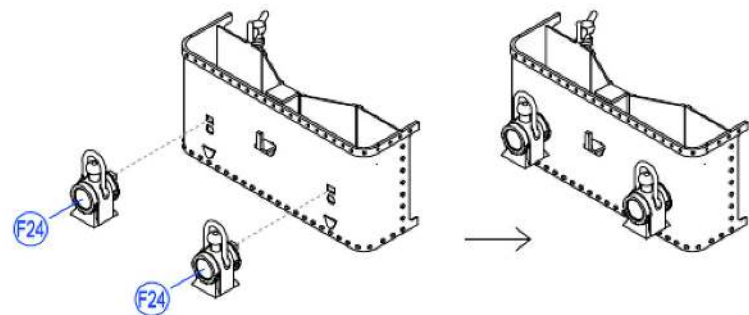
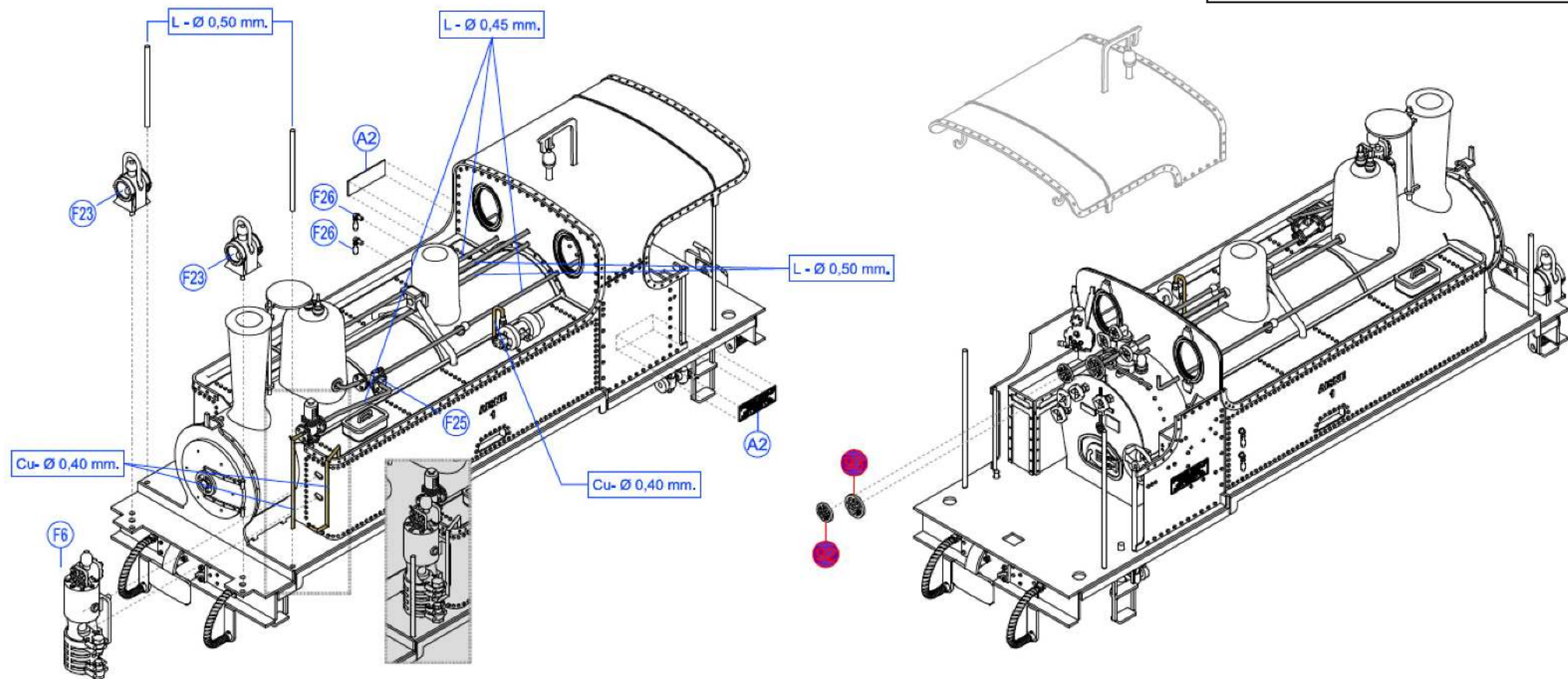
ATTENTION :
Avant de souder les 2 pièces **90** entre elles, plier les aux extrémités pour leur donner une forme coudée. Pour cela s'aider d'une chute de maillechort de 0,4 mm pour leur donner la forme en question.



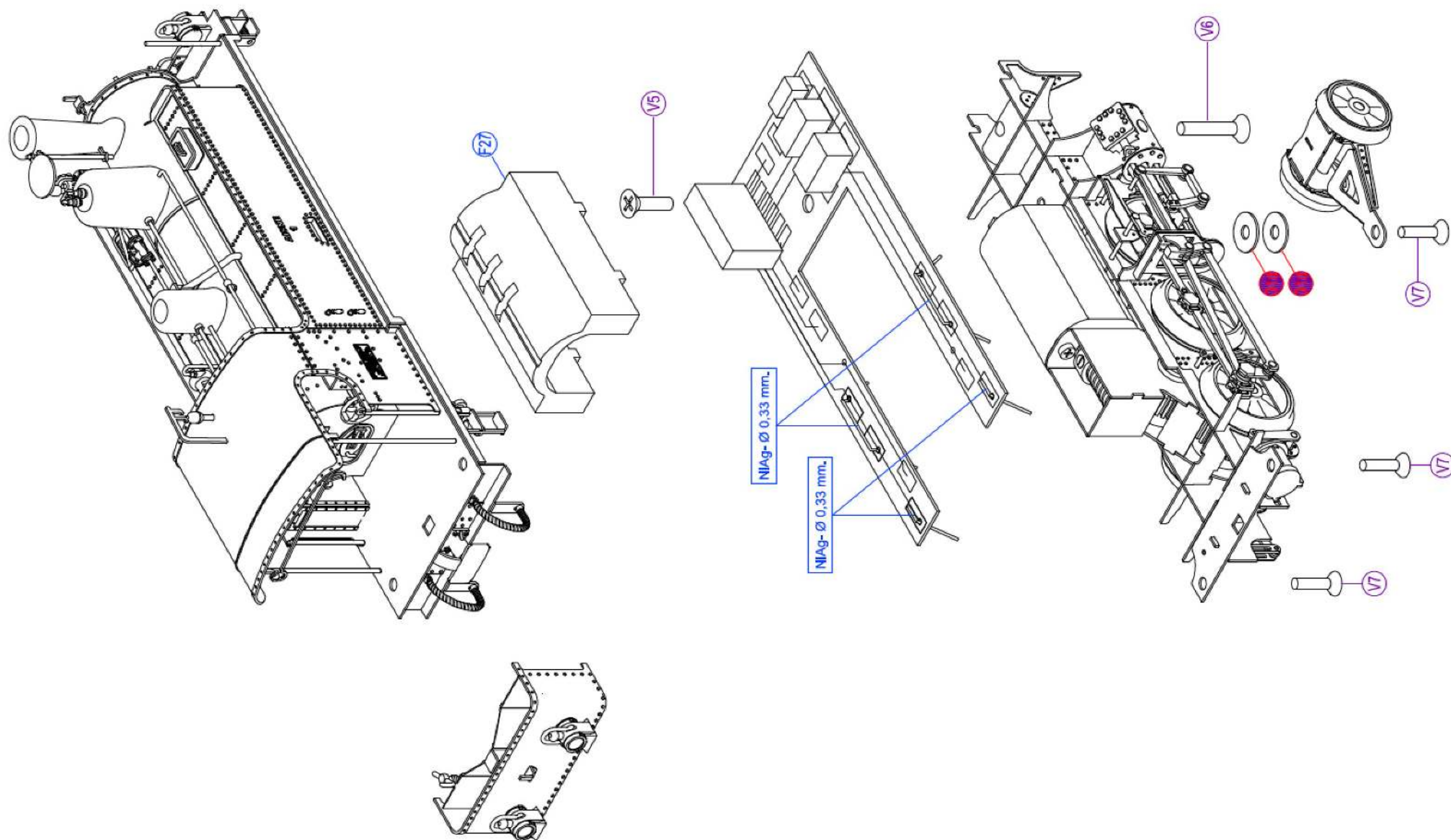
CHÂSSIS-MOTEUR COMPLET



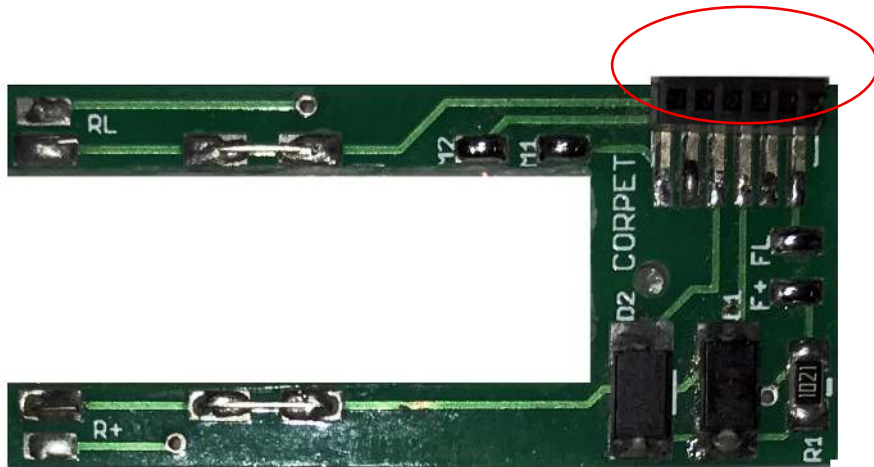
TOIT & ACCESSOIRES



MONTAGE FINAL & PLATINE DCC

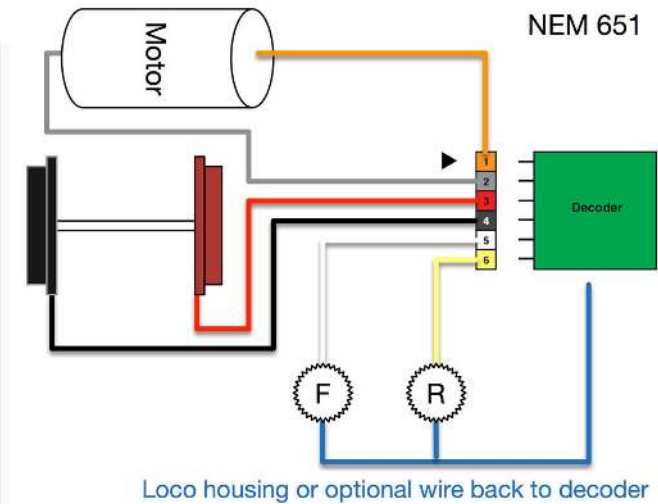
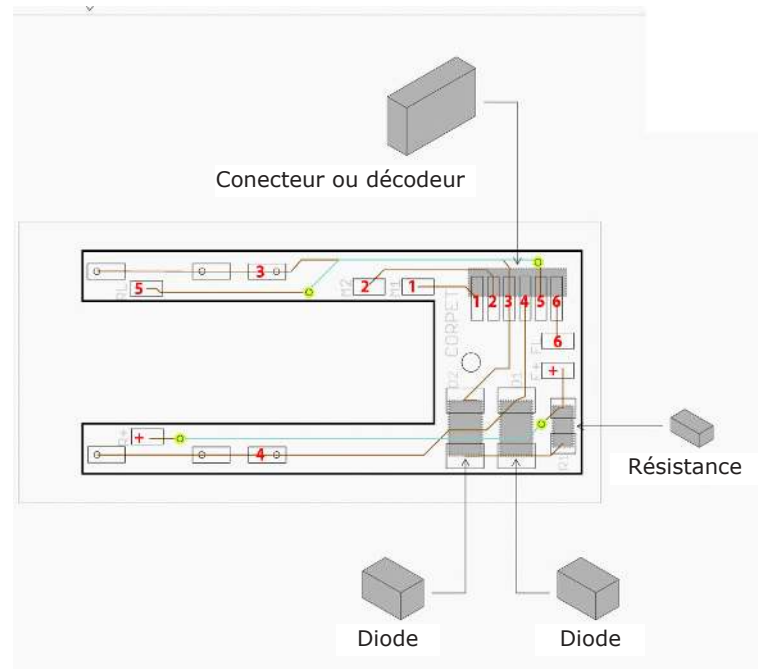


CABLAGE PLATINE AC

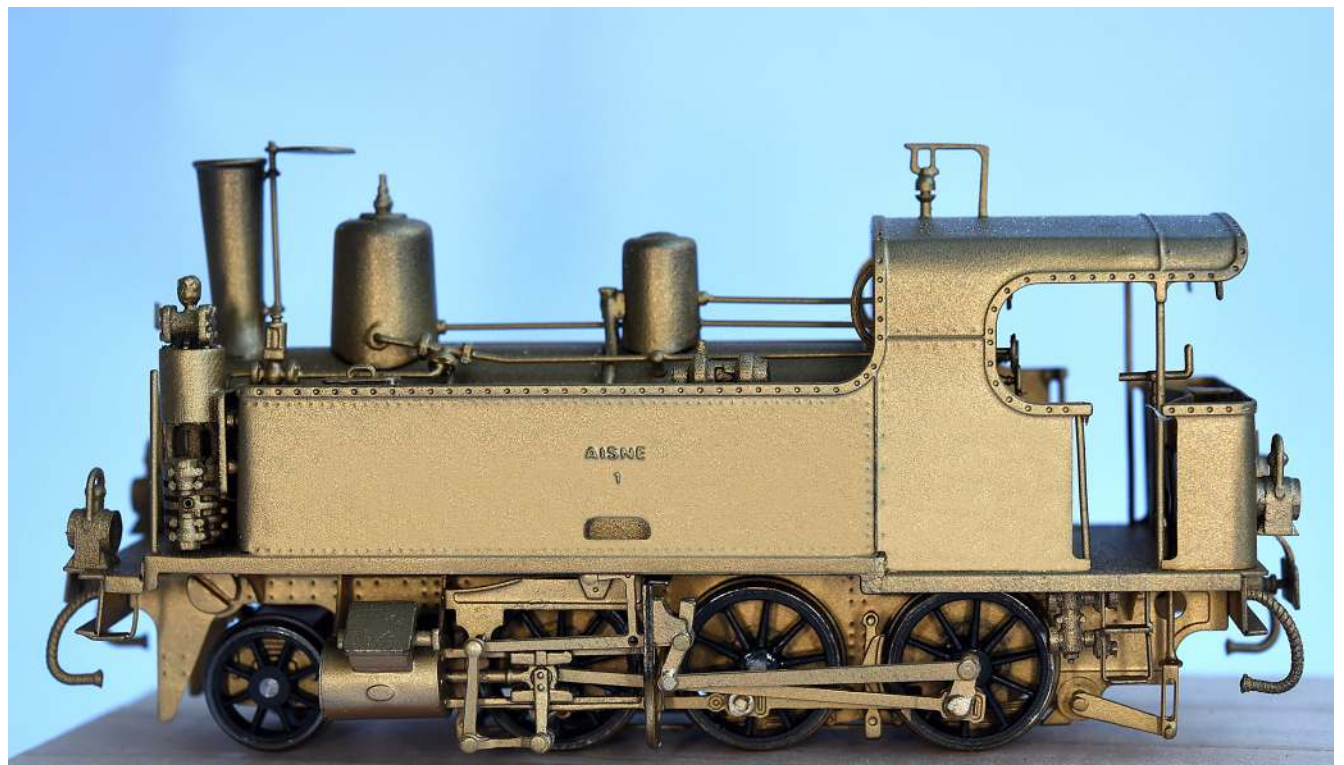
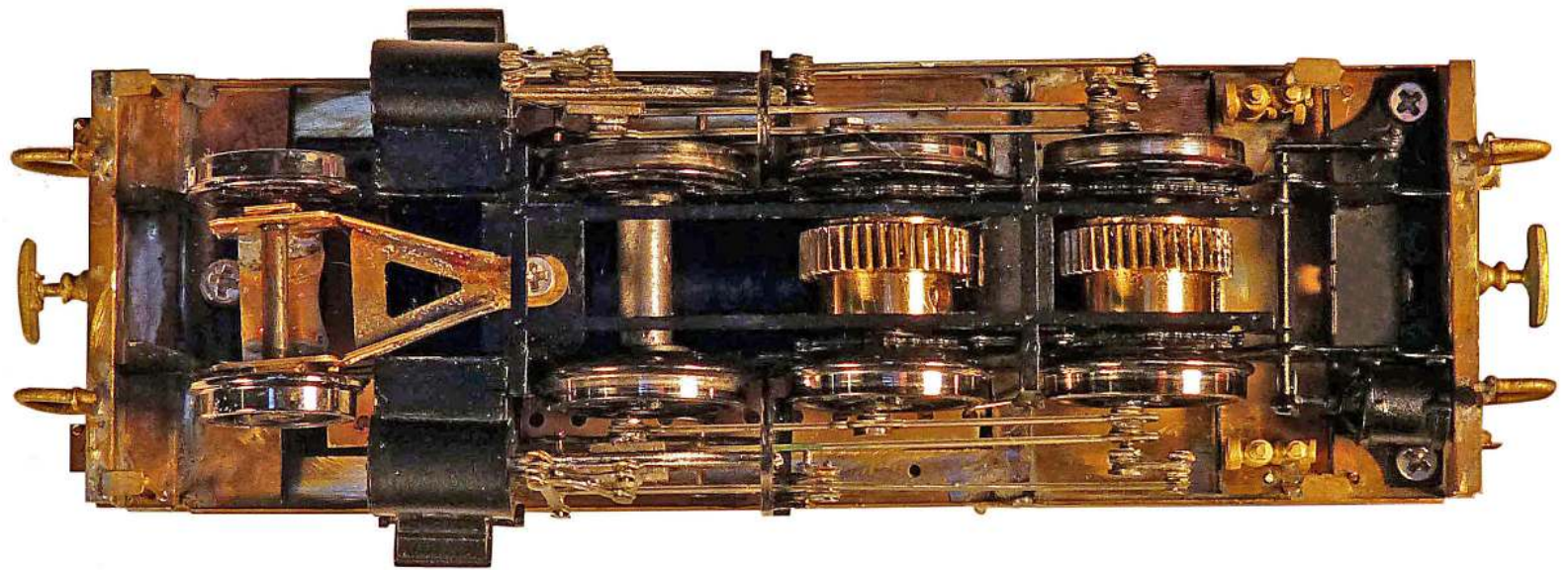


Dummy pour le fonctionnement en courant analogique :

Illustration du câblage de la platine à réaliser avec du profilé de laiton de 0,5 mm de Ø en prenant soin de lier les pistes avec des cavaliers qui vont connecter 6 3 et 1 pour le plus et 5 4 et 2 pour le moins. Pour le câblage des leds voir schéma ci-dessous. Attention si vous inversez 1 et 1, le sens de marche et les lumières associées seront inversées.



PHOTOS MONTAGE



130 CORPET-LOUVET 1097 :

Échelle HOm, 1/87 ème, écartement métrique. Entièrement réalisé en laiton avec platine DCC ready et éclairage.

PRIX de VENTE :

610-05 : **490 €** kit

620-10 : **1080 €** Montée peinte





Quelques caractéristiques techniques :

- Poids à vide : 19,170 t.
- Diamètre des roues motrices : 1 m.
- Timbre de la chaudière : 12,5 kg/cm²
- Surface de la grille : 0,71 m²
- Diamètre des cylindres : 0,300 m.
- Course des pistons : 0,450 m.
- Longueur : 7,700 m.
- Largeur : 2,200 m.
- Hauteur : 3,300 m.

BREF HISTORIQUE

Modèle fabriqué INTÉGRALEMENT en EUROPE.

Historique :

La 130 Corpet-louvet n°1 est construite en 1906 à La Courneuve (Paris) par la société Corpet Louvet (numéro d'usine 1092), pour les Chemins de fer Départementaux de l'Aisne, devenus rapidement Régie des Transport de l'Aisne (RTA). Elle circula essentiellement sur la ligne à voie métrique entre Soisson et Rethel. A la fin de sa carrière sur le réseau de l'Aisne, la machine effectua le transfert de wagons à voie normale montés sur trucks, entre Guignicourt et Evergnicourt, pour la desserte des papeteries Navarre.

Corpet-Louvet n'a pas révolutionné l'histoire des chemins de fer par des inventions permettant une avancée technologique, dans les domaines très convoités de la puissance et de la vitesse. Corpet-Louvet est en effet un constructeur ferroviaire à dimension familiale, qui cependant a su trouver des marchés et satisfaire ses clients avec des machines simples, bien construites et robustes. Ses locomotives sont sorties des ateliers pendant une centaine d'années, à cheval sur deux siècles, la deuxième moitié du XIXe et la première du XXe. C'est aussi une histoire humaine et industrielle vécue par plus de trois générations d'ouvriers, ingénieurs et entrepreneurs, prolongée par des générations de mécaniciens amateurs.

Les petites locomotives Corpet-Louvet sont régulièrement citées comme emblématiques des chemins de fer secondaires. La raison de l'intérêt, toujours actuel, pour la production passée de l'entreprise est sans doute à rechercher du côté de la courte mais intense épopée du réseau économique. L'histoire des tramways ruraux est inséparable de celle des villages, bourgs et petites villes du paysage rural. Cette épopée, toujours présente dans les mémoires, est sans cesse réactivée par des générations de passionnés, capables de donner énergie et temps pour préserver et réhabiliter le matériel ferroviaire.

Construction laiton et bronze.

Châssis vissé en laiton découpe numérique.

Roues isolées et bandages nickelés, prise de courant sur les six roues motrices.

Roues indexées pour calage à 90° - embiellage pré-percé.

Moteur Mabuchi à volant d'inertie.

Plaine à six broches compatible DCC.

Nombreuses pièces de fonderie et tournées en laiton

Dimensions : 88,5 x 25 x 38 mm. Poids : 285 g

AISNE

Réseau d'origine :

La Compagnie des chemins de fer départementaux de l'Aisne (CDA) est une société anonyme, filiale de la Compagnie du chemin de fer de Saint-Quentin à Guise, fondée en 1905 pour assurer la création et l'exploitation de 200 km de lignes de chemin de fer d'intérêt local dans le département de l'Aisne.

Elle disparaît par fusion avec sa société mère le 26 août 1922.

1907 : Soissons - Oulchy-Brémy, 31 km

1907 : La Neuville - Laon - Nouvion-le-Vineux, 14 km

1909 : Chauny - Coucy-le-Château, 31 km

1910 : Montécouvé - Guny, 11 km

1911 : Soissons - Vic-sur-Aisne, 37 km. La section Soissons - Montécouvé est ouverte en 1910.

1913 : Wiège-Faty-Romery - Liart, 55 km. La section Wiège-Faty-Romery - Brunehamel est ouverte en 1912.





C'est en 1869 qu'un jeune ingénieur ambitieux, Lucien Corpet, rachète l'entreprise Anjubault qui fabrique des locomotives de chantier. Jusqu'en 1952, cette entreprise qui restera familiale, fabriquera des locomotives pour le monde entier, mais aussi pour les usines et les nombreux réseaux de chemin de fer secondaire.

Tous les écartements seront utilisés : voie de 0,60m, 0,750m, 0,80m, 1m, 1,080m et bien sûr écartement normal. Tous les types de machines seront fabriquées, avec une préférence pour les machines tender, même des Mallet pour des chemins de fer secondaires, puis des machines un peu plus puissantes pour les colonies (140, 141, 230...).

Lucien Corpet n'a pas révolutionné l'histoire des chemins de fer par des inventions permettant une avancée technologique, dans les domaines très convoités de la puissance et de la vitesse, chasse gardée des britanniques et des américains. Corpet-Louvet est en effet un constructeur ferroviaire à dimension familiale, qui cependant a su trouver des marchés et satisfaire ses clients avec des machines simples, bien construites et robustes. Ses locomotives sont sorties des ateliers pendant une centaine d'années, à cheval sur deux siècles, la deuxième moitié du XIXe siècle et la première du XXe siècle. C'est aussi une histoire humaine et industrielle vécue par plus de trois générations d'ouvriers, ingénieurs et entrepreneurs, prolongée par des générations de mécaniciens amateurs.

Les petites locomotives Corpet-Louvet sont régulièrement citées comme emblématiques des chemins de fer secondaires. La raison de l'intérêt, toujours actuel, pour la production passée de l'entreprise est sans doute à rechercher du côté de la courte mais intense épopée du réseau économique. L'histoire des tramways ruraux est

inséparable de celle des villages, bourgs et petites villes du paysage rural. Cette épopée, toujours présente dans les mémoires, est sans cesse réactivée par des générations de passionnés, capables de donner énergie et temps pour préserver et réhabiliter le matériel ferroviaire : voie, wagons et locomotives, dans l'attente de l'intense moment partagé lorsque le convoi s'ébranle de nouveau.

Corpet est mort en 1889, et la direction de l'entreprise a été reprise par Louvet. En 1912, l'entreprise a déménagé dans de nouveaux locaux à La Courneuve et une société à responsabilité limitée, Corpet-Louvet et Compagnie a été créée. La dernière locomotive à vapeur a été construite en 1953, mais la société est encore en activité, fabriquant des équipements de terrassement "Caterpillar" sous licence. Les locomotives construites par Corpet-Louvet avaient quatre noms différents sur les plaques de fabrication. Les numéros de fabrication 1 à 121 portaient des tableaux d'activité Anjubault.

Les trois premières locomotives ont été construites pour la Compagnie d'Orsay et ont été nommées L'Yvette, L'Orge et La Florian. Elles étaient toutes standard. La majorité des locomotives d'Anjubault ont été vendues aux entrepreneurs créant de nouvelles lignes de chemin de fer en France.

Quelques locomotives ont été vendues en Inde, en Russie, en Espagne et en Suisse. Les numéros de fabrication 122 à 565 portaient des plaques de travail L Corpet. Dans les années 1870 et 1880, Lucien Corpet a continué à construire des locomotives à quatre essieux et a également commencé à construire des locomotives à six essieux. Cette conception a été introduite en 1880. Les premières locomotives de calibre de compteur construites pour les chemins de fer légers étaient les numéros des travaux 314 et 315 construits pour le Chemin de Fer de Cambrésis en 1880 et 1881.

Corpet a introduit le mécanisme de vanne Brown sur certaines de ses locomotives en 1881. Ce système était populaire chez Swiss Locomotive Works à Winterthur, en Suisse. Les numéros de fabrication 341-44 ont été les premières locomotives de Corpet avec un équipement de vanne Brown.

Les Corpet & Louvet portent les plaques de fabrication n° 1097 à 1906: Transports de l'Aisne # 1

Les numéros d'œuvre 566 à 1415 ont porté des plaques de travail Vve L Corpet & L Louvet. À la fin des années 1880 et dans les années 1890, de nombreux chemins de fer légers. Les locomotives tender ont formé la majeure partie de la production de Corpet-Louvet jusqu'à la Première Guerre mondiale. Dans les Ardennes, les chemins de fer légers ont été construits en 800 mm d'écartement. Corpet-Louvet a fourni quatorze locomotives entre 1895 et 1906.

Corpet-Louvet a également construit des locomotives Mallet, la première étant du type 020-20 construite en 1897 pour les Tramways à Vapeur d'Ille et Vilaine. Les numéros de fabrication 1409 - 13 étaient des 030-30, construites pour le Chemin de Fer du Centre. Ce sont les locomotives les plus grandes construites par Corpet-Louvet.

Corpet, Louvet & Compagnie Plaque de fabrication du n° 1679 à 1925 : Chemin de Fer des Côtes-du-Nord. Les numéros de fabrication 1416 à 1962 ont porté des plaques de fabrication Corpet, Louvet et Compagnie.

La production a été gravement touchée par la Première Guerre mondiale, avec seulement trois locomotives fabriquées en 1915 et aucune en 1916. Au cours des années 1920, la production a constitué principalement de moteurs. Au début des années 1930, la production était principalement des locomotives de 1,435 mm. La dépression a frappé l'entreprise durement avec seulement deux locomotives livrées en 1934, 1935, 1936 et 1938. Aucune nouvelle locomotive n'a été livrée en 1937 ou 1939.





PLUS de 150 ACCESSOIRES de DÉCOR en KIT HO et O

ANIMAUX en ÉTAÏN PEINT en O

BÂTIMENTS FERROVIAIRES en KITS en HOm & Om

LOCOMOTIVES en LAITON en KITS & MONTÉE en Oe, Om et HOm et HOe

MATÉRIEL ROULANT des SECONDAIRES FRANÇAIS

PONTS MONTÉS en O & HO



Les instructions de montage et de peinture détaillées sont téléchargeables sur notre site.
Tous nos kits bois sont réalisés par notre société en France et en Espagne.

