

PRÉPARATION DU DÉPART D'UN PISTOLET DE TYPE 1911

Par Philblack

Je me suis intéressé très récemment au 1911, en la « personne » d'un Essex. Marque quasiment inconnue du commun des mortels mais qui, depuis les années 70, a surtout été un fabricant de carcasses et de culasses en sous-traitance. On en trouve encore au catalogue Brownells...

Bref, cet Essex avait un départ de type militaire, en l'occurrence un peu plus de 3 kilogrammes. Pas une chose que je supporte longtemps quand mes revolvers S&W de TAR sont à 1 400 grammes en simple action et les autres, non TAR, à 1 000 grammes environ...

Je me suis donc penché sur la chose de très près. Il existe de nombreuses vidéos sur le Net, de nombreux *tutoriaux*, mais, comme j'aime bien faire les choses par moi-même d'une part et que je déteste les *tutoriaux* d'autre part (du simple fait, vous le savez si vous me connaissez, que le mot n'existe pas en français, ni son pseudo-singulier, *tutorial*), j'ai décidé de faire mon propre **tutoriel**, donc le vôtre, mais à ma sauce, en adaptant ce que j'ai vu et ce que j'ai appris directement sur mon arme à mon matériel, à mes propres outils ou à des outils qu'on peut se procurer très facilement dans n'importe quel magasin de bricolage.

En principe, le résultat est un départ mesuré à 1 400 ou 1 450 grammes, voire un peu plus si souhaité. Il est établi et conseillé, en fait, de ne pas descendre au-dessous de 1 500 grammes. On peut obtenir assez simplement encore moins (non sans risques), on peut assez aisément alourdir un peu aussi ensuite. D'ailleurs cette partie-là sera traitée à la fin dans la partie consacrée au ressort trois lames, car cela dépend de chaque arme. Mais dans tous les cas, on aura un départ absolument fluide, net et précis.

Je ne vous fais pas l'injure de décrire ici comment l'on démonte un 1911, et je parle du démontage côté carcasse, car la culasse ne sera pas touchée. Il vous faudra donc déshabiller le bas (pour le haut, vous ferez ce que vous voudrez).

L'arme doit être vide pendant son démontage !

Je vais intervenir sur :

- la gâchette (très peu) ;
- le marteau (ou le chien, comme bon vous semble, je ne vais pas chipoter) ;
- la carcasse ;
- le « disconnecteur » (séparateur) ;
- le ressort trois lames ;
- la détente.

Les outils dont je vais me servir seront :

- un étau ;
- une pierre à polir fine ou moyenne ;
- une mini-perceuse genre Dremel ;
- des tampons feutre ou des disques sisal pour la Dremel ;
- de la pâte à polir ;
- des feuilles de papier émeri (grain 600 ou plus, jusqu'à 1000) ;
- éventuellement une baguette chinoise ;
- une cale de 0,7 mm (7/10^e mm ou 70/100^e mm).

Recommandations importantes :

Quand je parle de polir, je parle presque de lustrage, plutôt. En effet, il ne s'agit pas d'enlever de la matière mais de récupérer des surfaces bien lisses, le but étant de réduire au mieux toutes les frictions.

Attention donc à la Dremel, qui peut parfois aller plus loin et plus fort que ce que l'on désire. Et n'utiliser avec elle que des tampons de coton, de feutre, ou même les petits disques en sisal que l'on peut trouver aisément dans le commerce, avec une pâte à polir la plus douce possible.

J'indique dans les photos par une couleur rouge en superposition les zones à polir. Donc même s'il n'y a pas toujours de flèche pour désigner précisément la zone en question, elle est à polir.

I - LA DÉTENTE

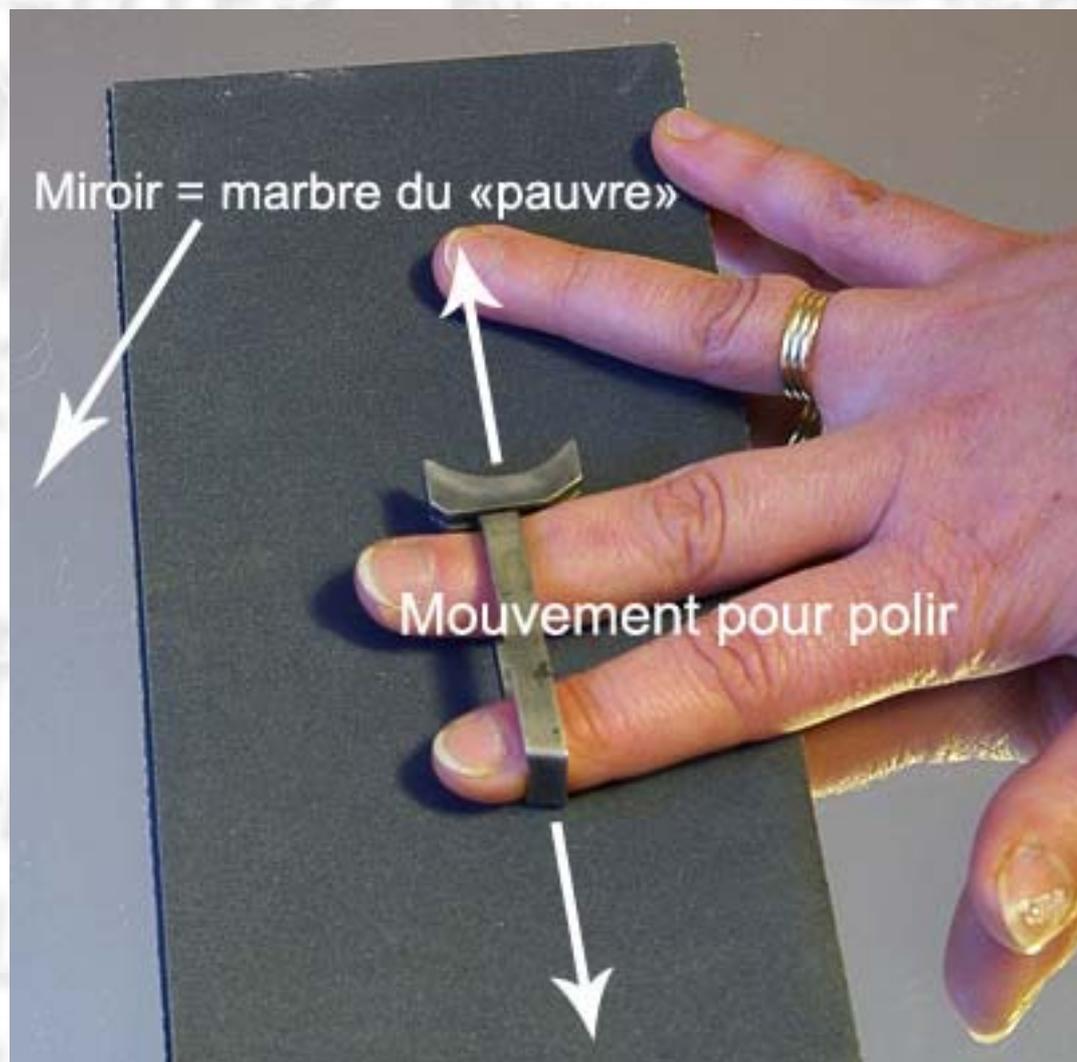
Le départ se déclenche d'abord grâce à la pression sur cette pièce, et c'est donc naturellement par elle que nous allons commencer. Elle coulisse dans la carcasse dans deux rainures. Elle peut aussi frotter sur cette même carcasse dans l'ouverture à l'intérieur du pontet, en haut et en bas. Par ailleurs, sa partie arrière pousse le disconnecteur.

Nous allons donc polir miroir toutes ces parties pour les rendre le plus lisses possible, pour diminuer au mieux la friction. Il est important de ne pas déformer les branches latérales, elles doivent rester absolument rectilignes.

Pour des surfaces bien planes comme les côtés de la détente, utiliser éventuellement du papier émeri à l'eau de grain de 600 à 1000 (papier de carrossier) et ensuite terminer avec du coton hydrophile et du Mirror (ou du Belgom acier) tout simplement. Il ne faut en aucune façon changer les cotes. On va donc jouer sur quelques microns...



Le « marbre du pauvre ». Quand on veut travailler bien à plat et que l'on ne dispose pas d'un vrai marbre professionnel, il suffit de prendre un miroir ou à défaut une vitre de taille moyenne. Comme ici :



Je dois préciser aussi que ce type de papier émeri se mouille avant usage, il faut donc ne pas hésiter à plonger la feuille dans un bac avant usage. On secoue en la sortant pour l'égoutter et c'est prêt. On peut aussi mouiller à l'huile, mais personnellement je préfère l'eau.

II – LA CARCASSE

On vient de voir que la détente coulisse dans deux rainures de la carcasse. Une de chaque côté. On va donc intervenir au mieux ici. Ce n'est pas très aisé avec la Dremel, aussi nous y attaquerons-nous avec un outil maison.

Normalement, on utilise pour ça une pierre à polir spéciale, de section carrée et à la bonne cote (celle de la hauteur des rainures). Pour ceux que ça intéresse, la pierre adéquate se trouve chez Brownells, ici :

http://www.brownells.com.aspx/pid=798/Product/1911_AUTO_TRIGGER_TRACK_STONE.

Mais je n'en ai pas (je ne suis pas censé en avoir, dirons-nous), vous non plus sans doute, alors nous allons faire avec ce que nous avons.

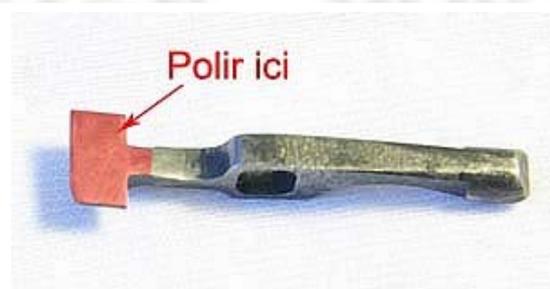
L'outil maison : j'ai décidé de fabriquer ma propre « pierre » en prenant une simple baguette chinoise (à chiper dans tout bon restaurant asiatique). Elle est de section carrée juste à la bonne taille ou presque. Mais n'importe quelle baguette de bois à la cote fera l'affaire. J'ai découpé une bande de papier émeri de grain 600 (ou plus), que j'ai collée sur une des faces de la baguette, et j'ai ensuite découpé au cutter ce qui dépassait. On peut coller une bande de papier émeri sur deux faces opposées de la baguette... Après, on passe la baguette bien à plat dans la rainure, pas trop longtemps, c'est juste pour ébavurer bien proprement.



III – LE DISCONNECTEUR (ou séparateur)

Lui aussi frotte ! Il frotte sur la détente, ou c'est elle qui se frotte sur lui. Mais on se fiche finalement de savoir à qui la faute, ils sont complices et consentants de toute façon ! Et puis, il est aussi coupable de frotter sur la gâchette, donc on va le rendre un peu plus *poli*, si vous êtes d'accord !

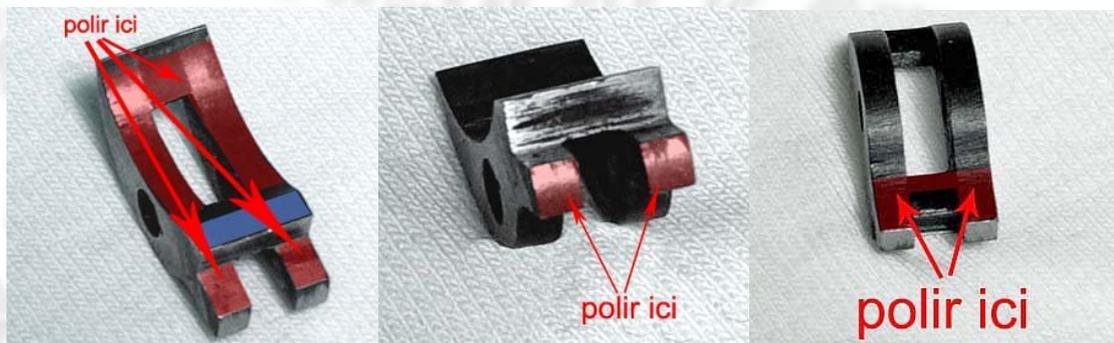
Sa partie basse d'abord. C'est là que la détente pousse. On polit miroir. **Et des deux côtés de cette partie inférieure**, car le drôle est pris en sandwich et pousse à son tour la gâchette par son côté pile. Il connecte bigrement, pour un dé-connecteur ! Quel déconneur, ce déconnecteur ! (Je crois qu'en français ça doit s'appeler un séparateur...)



IV – LA GÂCHETTE

Là encore, un travail de préparation de départ prévoit normalement de donner un nouvel angle à la gâchette. Il faut un outil pour ça, dans lequel on insère la gâchette, que l'on maintient. Puis on passe la pierre dessus avec une cale qui va donner le fameux angle. Le machin en question coûte une quarantaine de dollars chez Brownells, plus le port, et ne servira qu'une fois. Donc on va s'en passer, et je dirais même mieux, nous n'allons pas toucher à cet endroit-là. Mais pour info, on trouve cet outil ici : http://www.brownells.com/.aspx/pid=1299/Product/1911_SEAR_JIG.

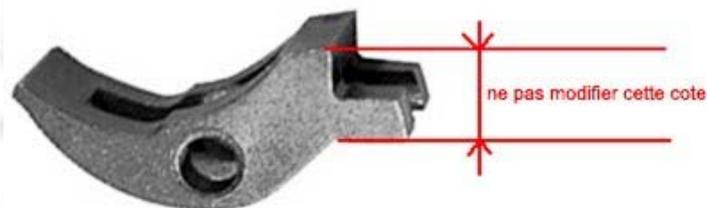
Revenons au polissage. Plusieurs endroits sont en contact avec le marteau et avec le disconnecteur, et ces endroits-là frottent. Donc nous allons les polir également et vérifier si la « queue » de la gâchette est bien lisse et même légèrement arrondie. Quand je parle de queue, je parle de l'extrémité inférieure des deux « ergots » de section carrée (photo du milieu). Encore une fois, il faut polir sans enlever de matière, soyez donc prudents.



J'attire votre attention sur une partie de la gâchette que l'on peut éventuellement polir **mais vraiment très très gentiment**. C'est la partie en bleu de la photo de gauche. **Si on enlève de la matière ici, la sûreté manuelle ne fonctionnera peut-être plus correctement**. On pourra tout aussi bien avoir :

- un marteau qui tombera au cran de demi-armé quand, après avoir mis la sûreté, on aura pressé la détente puis relâché ladite sûreté ;
- une sûreté mise qui ne retiendra absolument pas le marteau si on presse la détente.

On voit mieux peut-être dans la photo qui suit ce qu'il faut préserver. Une perte de matière de quelques millièmes d'épaisseur à peine est nuisible. Pour une sûreté pleinement opérationnelle, le « téton » interne du levier de sûreté doit presser fermement cette partie de la gâchette, **sans absolument aucun jeu**.



Sans l'outil que je mentionnais au début de ce paragraphe, on ne modifiera pas l'angle de la gâchette. Mais on peut néanmoins, avec beaucoup de soin et de précaution, casser l'angle de cette surface, côté concave (en creux). L'angle nouvellement créé ainsi sera de l'ordre de 45° environ. Mais la nouvelle surface créée (délimitée de profil par le trait bleu sur la photo ci-dessous) en même temps que cette cassure d'angle ne devra pas être plus importante qu'un tiers, voire un quart, de la surface **à laquelle on ne touche pas** sans l'outil ad hoc (représentée par le trait vert sur la photo).



Vérifier la présence
ou créer un angle
cassé sur le trait bleu
pas plus grand en proportion
que ce qu'on voit sur cette photo

V – LE MARTEAU

Il s'agit ici de couper légèrement les crochets du marteau, pour réduire la course de la gâchette. La hauteur généralement recommandée est de 20 millièmes de pouces, soit environ 5 dixièmes de millimètre. Je vous suggère, au vu de mes essais, de vous contenter de **7 dixièmes**. Il sera toujours temps, si le résultat ne vous convient pas, de revenir dessus.

On place le marteau dans un étau, comme ci-dessous (**mettez des mordaches en plomb pour éviter d'abîmer la pièce, elles n'y étaient pas pour la photo**). On va ensuite placer la cale d'épaisseur bien à plat sous les cochets.



Vu sous l'angle sous lequel on va travailler, on s'aperçoit que les crochets dépassent de la cale. Il suffit ensuite de poser la pierre sur la cale, **bien à l'horizontale**, et de la passer en appuyant vers l'avant, de la soulever pour repartir du point de départ et de la repasser. On aura pris soin de « mouiller » légèrement la cale avec quelques gouttes d'huile que l'on étalera au doigt sur sa surface.

Recommencer l'opération jusqu'à ce que les cochets soient coupés au ras de la cale. C'est aussi simple que ça.



IMPORTANT : si on est allé trop loin, si le départ est trop sensible, il est possible, avec la même pierre, de redonner de la hauteur au cran d'armé, cet endroit n'étant pas cimenté. Il suffit de passer la pierre à 90° de la position de la dernière photo, sur la partie sur laquelle repose la cale sur cette même photo.

Toutefois, il est absolument impératif de conserver un angle de 90° entre les crochets et cette partie-là, horizontale. Sinon, on aura un marteau qui ne tiendra pas le cran armé. La pierre que l'on utilisera devra donc avoir un angle droit parfait et très fin.

VI – LE RESSORT TROIS LAMES

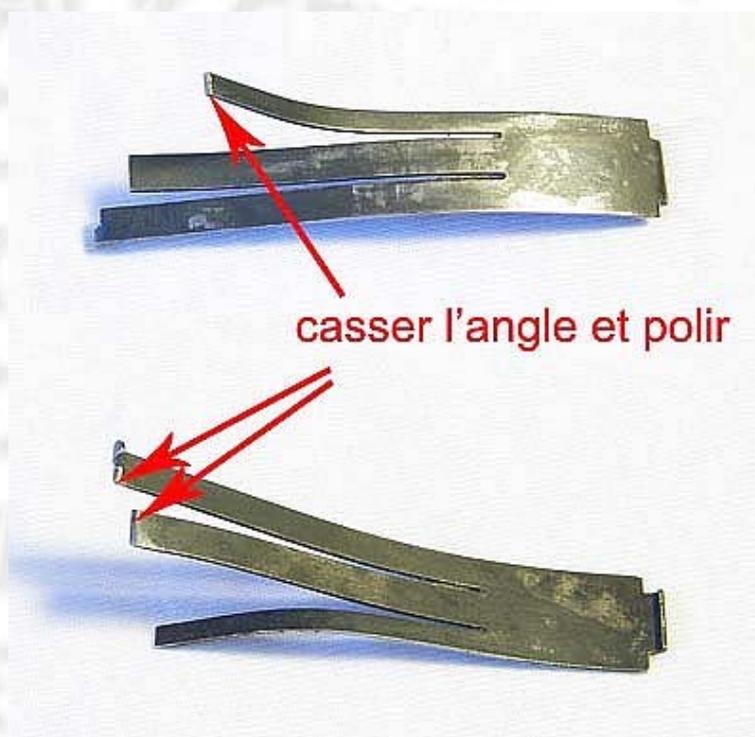
Là, c'est simple. Trois lames, trois extrémités dont il faut casser l'angle et polir la surface en arrondissant éventuellement un peu la « cassure ». La lame la plus relevée est celle qui pousse la pédale de crosse. Il faudra donc casser son angle et le polir de l'autre côté par rapport aux deux autres lames. C'est cette lame qu'on voit sur la photo du haut.

Pour la lame la plus longue, on ne touche qu'à la partie plane, pas au « crochet ». Donc environ une demi-largeur de lame.

J'en profite au passage pour rappeler que la lame du milieu agit elle aussi sur le poids de la détente puisqu'elle pousse le disconnecteur vers l'avant, qui lui-même pousse l'arrière de la détente vers l'avant. C'est donc notamment le ressort de rappel de la détente. En relevant cette lame centrale vers l'arrière, on allège évidemment le poids du départ, et je vous suggère de le faire en tout dernier, quand vous aurez fait le reste. Toutefois, comme j'ai dû déjà le mentionner, le poids mini à régler sur un 1911 est de l'ordre de 3,4 ou 3,5 lb, soit de l'ordre de 1,54 ou 1,59 kg. **Disons 1 500 grammes. En deçà de ce poids mini, on peut craindre un certain nombre de désagréments, dont le moindre serait un mauvais retour de détente et le pire : des départs en rafale.**

Donc on ne touche à ce ressort que l'arme vide, on ne fait d'essais qu'avec une arme vide et on se munit d'un système (même la classique bouteille d'eau et la balance) de pesée pour savoir où on en est exactement !

Et puisque nous sommes en train de parler de tir à sec, on ne fait **pas de tir à sec avec un 1911 sans sa culasse en place**. Sinon, on risque de casser ou de fendre la carcasse. Cette opération de réglage de ce ressort central est longue et fastidieuse : elle entraîne de fréquents démontages-remontages. Cela dit, on peut sortir le trois-lames en ne retirant que le talon de crosse, le levier de sûreté et l'arrêt de culasse (pas besoin de retirer la culasse, il suffit alors de l'avancer suffisamment sur les rails). Et au stand, au premier tir avec l'arme réglée, on ne met qu'une cartouche à la fois dans le chargeur, plusieurs fois, puis deux quand ça fonctionne bien, jusqu'à être bien certain que tout se passe normalement.



Voilà, c'est fini ! Vous pouvez remonter le machin et commencer à vérifier si tout se passe bien.

J'espère que ce ce tutoriel est suffisamment clair, mais je vais évidemment le relire plusieurs fois pour le vérifier. Sans changement de ressort d'aucune sorte, j'ai un départ à 1 450 grammes sur mon 1911. Donc ça marche.

Comme souvent, ce tuto risque d'être modifié pendant quelques jours après sa première publication. Mais je préviendrai.

Dernière recommandation : on me fait remarquer probablement à juste titre que ceux d'entre vous qui ont « deux mains gauches » ne devraient pas se lancer dans cette réalisation. Même si je pense que seuls les bricoleurs ou ceux qui s'en sentent capables auraient envie de le faire, il est sans doute important de rappeler qu'ici on parle en microns, quasiment, pas en millimètres...

Et bien entendu, si vous faites et que vous vous plantez, je n'y serai pour rien, quoi qu'on en dise ! Il faut être un minimum bricoleur pour entreprendre ce travail. Vous êtes des « grandes personnes ».

Philblack