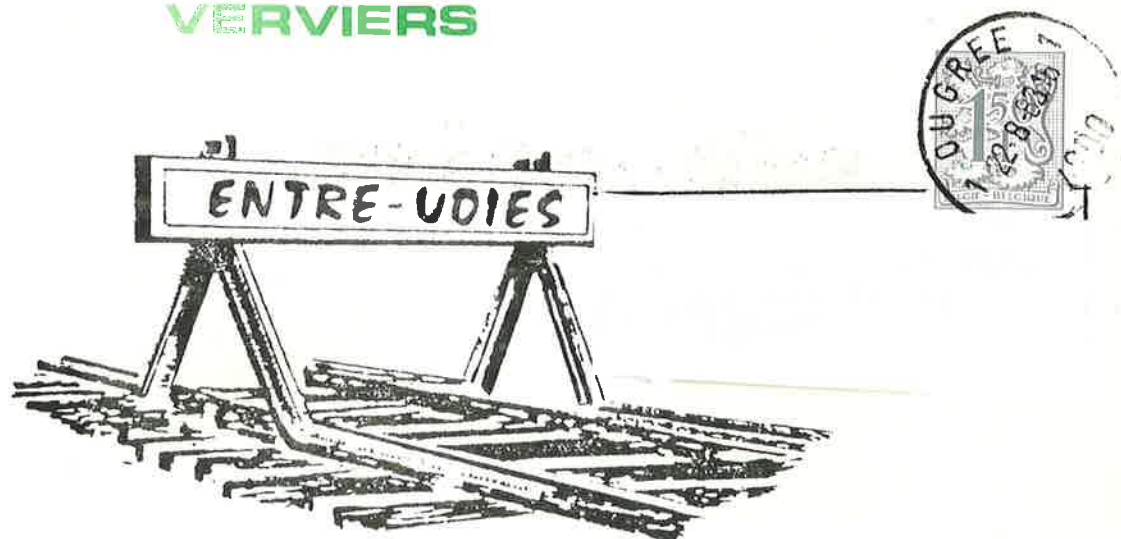


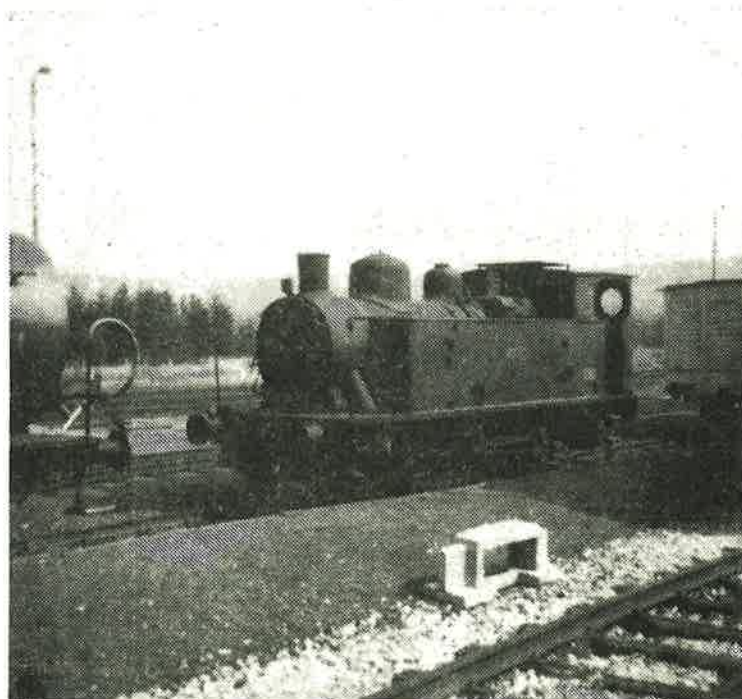
MENSUEL D'INFORMATION

CLUB FERROVIAIRE DE L'EST DE LA BELGIQUE

VERVIERS



# ENTRE-VOIES



30 frs

JUILLET - AOUT 1983

N° **67**

EDITEUR RESPONSABLE : MOSSAY . L . 6 Av. de la Vecquée 4121.NEUPRE

# ENTRE - VOIES

CFEB

## sommaire

NUMERO 67

JUILLET AOUT 1983

---

EDITORIAL	3
ACTIVITES DU CFEB	4
NOUVELLES DIVERSES	5
AMELIORONS LA PRISE DE COURANT DE DEUX LOCOMOTIVES JOUEF	7
PARLONS " DEPOT "	11
LA PEINTURE D'UNE LOCOMOTIVE	19

## couverture

En marge du festival vapeur à Mariembourg  
une O30 T industrielle exposée au dernier  
festival (cliché J.M Simonis)

Abonnement ENTRE-VOIES (11 numéros = 1 an) 300 frs  
virement au CCP 000-0067855-52 de CFEB 4800 Verviers

*ENTRE-VOIES est envoyé gratuitement aux membres du CFEB*

*Le comité du CFEB n'est pas responsable des textes signés  
sauf mention les textes publiés sont la propriété du CFEB, ils  
peuvent être reproduits dans un but non lucratif et à condition  
de citer la source et l'auteur, et d'envoyer un exemplaire à  
l'édition*

CFEB as.bl (réunions bimensuelles) cotisation annuelle 650 frs  
- LOCAL 62 rue de la Chapelle 4800 Verviers  
- SECRETARIAT 20 rue Jardon 4800 Verviers  
tél 087 33 96 93 de 9 à 18 00 sauf lundi  
- REVUE 6 av. de la Vecquée 4121 Neupré

Par la lecture des revues d'autres clubs, certains de nos membres nous ont questionné sur FEBELRAIL et la non-participation du CFEB à cette association.

Définissons tout d'abord FEBELRAIL: c'est une association nationale qui regroupe des clubs de modélistes, des exploitants de réseaux touristiques et des organismes divers qui s'intéressent à tout ce qui touche au chemin de fer. Elle représente par ailleurs, la BELGIQUE au sein du Morop.

Les adhérents participent à l'élection du comité et versent une cotisation qui s'élève à un millier de frs, somme à laquelle il y avait lieu d'ajouter des centimes additionnels au prorata du nombre de ses membres. A l'époque, où le CFEB fut confronté à une demande d'adhésion, le comité s'est penché sur les tenants et les aboutissants du problème.

-Il y avait tout d'abord la cotisation. Tout le monde sait que notre budget est en déséquilibre, mais nous vivons. Etait-il dès lors utile de dépenser de l'argent si minime soit-il, pour adhérer à une association dont les charges ne feront qu'augmenter?

-Il y avait aussi le côté représentation du CFEB. Qui aurait sacrifié des soirées et son véhicule pour aller, à travers la Belgique, aux réunions de FEBELRAIL? Poser la question, c'est y répondre.

-Il y avait encore l'efficacité. Depuis sa création en 1954, le Morop a évolué lentement et a difficilement imposé ses normes aux fabricants de modèles ferroviaires. Bien sur, il ne faut pas jeter la pierre, mais quand on voit ce qui reste à faire (imposer): aiguillages, essieux, attelages, on sent que les firmes ne lachent pas facilement du lest lorsqu'il s'agit de se mettre au diapason du concurrent (finance oblige). De plus les moyens de pression des modélistes sur ces firmes sont très faibles étant donné qu'ils représentent seulement une faible proportion de la clientèle.

-Sur le même plan, il y a les normes en elles-mêmes. Pourquoi étudie-t-on des "standards" européens alors que les normes NMRA ont été adoptées par la plupart des constructeurs?

Etc...etc, voilà les principaux points examinés par le comité, à l'époque où fut introduite cette demande d'adhésion.

Est-ce à dire que nous rejetons l'unité ferroviaire? Certes pas et pour preuve, les fructueux contacts que nous entretenons avec d'autres clubs, tant belges qu'étrangers, pour la promotion et dans l'intérêt d'une évolution du modélisme ferroviaire.

Mais les faits sont là. Etait-ce une bonne chose de répondre par la négative? L'avenir nous l'apprendra.

# ACTIVITES du CFEB

## Réunions

---

VENDREDI 26 AOUT 1983

Après notre léthargie annuelle de juillet, nous reprendrons nos activités avec un reportage dias de notre ami Kurt sur les Historische Eisenbahnen de Francfort. Après une petite pause Kurt nous entrainera sur la ligne à voie étroite de Mockmühl à Dörzbach. (suite ci-dessous)

Il est peut-être utile de rappeler que vous pouvez participer activement à la construction du réseau du club tous les jeudi dès 20h00. Tous les membres peuvent prendre part à ces séances toutefois, si vous ne vous sentez pas de taille à mettre la main à la pâte, nous vous demandons de ne pas distraire nos forcenés du travail car l'échéance diminue et il reste beaucoup à faire.

## Expo

---

CFC exposition de modélisme du 24 août au 26 septembre à la Maison de la Culture, rue Neuve à Mons. Le 28 août, journée modélisme au Grand Large à Mons avec notamment un circuit vapeur vive.

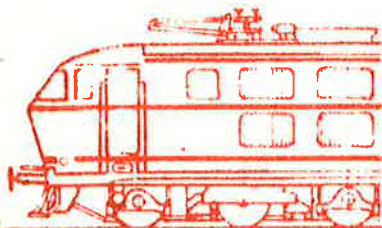
CF3V les 10 & 11 septembre, traditionnel Festival de la Vapeur Est-il encore besoin de parler de cette manifestation dont le renom dépasse largement nos frontières?

COLOGNE Grande Exposition Internationale du Chemin de Fer Miniature et de ses Accessoires sur le thème " Le Chemin de fer miniature hier et aujourd'hui " qui aura lieu du jeudi 27 au lundi 31 octobre 1983 dans le hall 3 du Parc des Expositions de Cologne. Une exposition qui montrera au public un très large éventail des modèles tant industriels que de construction artisanale auquel s'ajoutera des domaines tels que l'aménagement et la conception des circuits.

? A méditer pour la prochaine séance du club, pourquoi les membres du CFEB ne s'y rendraient-ils pas en groupe ?

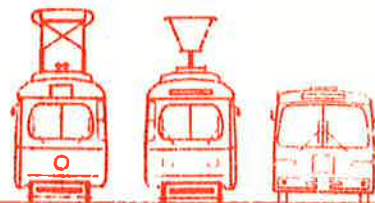
AYWAILLE Pour mémoire, le dimanche 2 octobre de 10 à 15h00 bourse et exposition de modèles réduits par l'ASMOCO  
(voir suite p.6)

KURT RAILROAD'S PICTURES Co nous proposera en guise de dessert quelques impressions visuelles sur un voyage du Rheingold sur la Vennbahn.... Un festin à ne pas manquer!!!



## NOUVELLES

## DIVERSES



### A LA SNCB

---

#### SALZINNES

- le 3/6, train d'essai de la 5215, il s'agit en fait de la 5302 (MUT) renumérotée et mutée à FEO
- le 7/6 c'était le tour de la 5910 de FNDM après avoir subi une grande révision. Non concluant il fut répété le 10/6
- le 16/7, autre train d'essai avec cette fois la 5214 de FEO. Cette machine est en fait la 5307 quia été renumérotée après un entretien régulier
- G.R aussi pour les 5110 FTY, 6253 FHS, 8275 FNDM (veau)
- Les 60 X de NK (76 & 81) sont destinées à la casse et sont parties à l'A.C Luttre pour la découpe. La 6035 est Xée et reste à Kinkempois où elle assure des trains réguliers de chaux notamment sur Marche-les-Dames
- Toutes les 64 sont maintenant hors service et sont en attente de découpage à Salzinnes, il en est de même pour les 6087 FEO, 6082 FKR (grosse avarie), 6112 FKR, 6090, 6063 et 6065 FEO ainsi que la 7204 FNDM  
Les 6017 et 6007 de FKR n'existent déjà plus, la 6072 FEO est quant à elle rachetée par un particulier
- Grande révision encore pour les 5946, 6286 et 6225
- La 7502 pour FNDM est repeinte en jaune et a fait un train d'essai sur Gedinne en double avec la 5203 le 26/7 et un voyageurs sur Givet le 28/7
- La 6310 FTY accidentée, a été acheminée sur Salzinnes, elle ne sera probablement pas réparée

#### SPECIALITES

- Le 4/6, la 5540 tractant le 296 pour Maastricht tombe en panne dans les aiguillages de FL, la locomotive la plus proche étant la 1818 luxembourgeoise, ce fut elle qui assura ce train en double jusqu'à sa destination
- Le 5/6, l'omnibus 3542 Liège-Gouvy tracté par la 6062 tombe en panne à Salmchateau, comme il n'y avait pas de locomotive de réserve à Gouvy, c'est l'Inter 135 qui suivait qui a poussé l'omnibus jusqu'à Gouvy
- Le 6/6 la 5407 a assuré l'acheminement complet de Ronet à Trois-Ponts d'un train de criblage de la voie

- Le 23/6, autorails spécial Luxembourg - Maastricht via Angleur et Bressoux avec l'autorail 211 des CFL
- Le 7/6, retour de pèlerins italiens, venus à Banneux, au moyen d'un spécial au départ de Trooz. La rame était composée des 5510 et 5523 de Gouvy qui tractaient 15 voitures des FS
- Le 14/7, panne du TAC Bressoux - Biarritz en gare de Seraing, la traction fut dès lors assurée jusqu'à Jeumont par la 5401 (machine avariée comprise)
- ENORME TRAIN DE CHARBON le 18/7 pour Wérister 38 wagons, soit 1180 t et pas moins de ..... 5 machines !!!!! (7347 + 7351 en tête et 8226 + 7339 + 7384 en queue)  
Il faut signaler que les 55 et 51 sont interdites sur la L.38 à cause du pont de Chénée qui a besoin d'un rajeunissement. La seule série de ligne que l'on pourrait encore voir monter est la série 60 de Kinkempois ou utopie, les 52/54 de Ronet.

G. Lejeune

suite de la page 4

STUTTGART HbF les 10 et 11 septembre, journées portes ouvertes à l'occasion du 50e anniversaire de l'électrification de la ligne Stuttgart - Ulm.

## Soirée 83

---

A sa dernière réunion, le comité a émis le projet de modifier quelque peu l'organisation et la programmation de notre fête de fin d'année. Il faut bien admettre qu'il n'y faisait pas toujours très chaud, malgré "une débauche de chaufferettes", de ce fait il a été formulé le vœu de la programmer le SAMEDI 22 OCTOBRE à la place de la réunion du 28 du même mois. Au programme de cette soirée, à laquelle nous vous invitons ainsi que vos proches, souper (apéritif + repas + une boisson), animation, divertissements et programme vidéo ferroviaire + dessins animés.

Réservation pour le souper à nous communiquer à la prochaine réunion.

Participation aux frais du repas : adultes 200frs, enfants - de 12 ans 100 frs. Il n'est pas obligatoire de prendre le repas.

## Appel

---

Pierre Antoine Baar 36 promenade A Guillaume Creppe 4880 SPA (tél 087 77 37 93 soir) cherche à rencontrer un membre du club qui pourrait faire des photos, diapos ou film super 8 de son réseau HO. Il va de soit que P.A. Baar couvrira les frais de cette réalisation.

Photos page 17:	en haut locomotive type 7.4 avec échappement double Legein. Effectif 69 machines HS 1962
(collection J. Heroufosse)	en bas locomotive type 35 également équipée de l'échappement Legein. Eff. 4 HS en 1951.

# FERRO

## MODELISME

### AMELIORATION DE LA PRISE DE COURANT DE DEUX LOCOMOTIVES JOUEF

Le défaut majeur du matériel Jouef est certainement son mauvais captage du courant, en effet, en examinant le matériel de cette marque on constate que dans la plupart des cas seul un train d'essieu assure la captation. Dans les numéros 52 & 54 d'Entre-Voies nous avons abordé l'amélioration de la 140 C et des autorails Unifié et Panoramique, cette fois nous allons vous décrire l'amélioration des 231 K et 141 R.

#### 1 - LOCOMOTIVE 231 K (références 8255 & 8256)

##### Mode opératoire

- Enlever le bogie avant et le bissel arrière (3 vis sous le châssis), faire attention à l'embiellage.
- Enlever le châssis de la chaudière (1 vis à l'avant entre les pistons, 1 clip entre les butoirs et 1 à l'arrière) le tablier restant solidaire de la chaudière.

Pour ne pas nuire à l'inscription en courbe, nous capterons le courant sur les roues des 1er et 3eme essieux de la locomotive ainsi que sur les quatre roues du bogie.

- Dans le bord supérieur du châssis de la loco, forer de chaque coté à l'aide d'une mini-perceuse quatre trous de  $\phi$  0,3 mm distants de 5mm (fig 1), plier les cordes à piano suivant schéma et en étamer la base.
- Introduire les cordes à piano de l'intérieur vers l'extérieur et rabattre les bouts vers les roues (fig 2). Couper la partie excédentaire au raz des boudins et tester le montage, les cordes à piano doivent frotter légèrement sur les roues en les laissant tourner librement.
- Par l'avant du châssis, entrer deux fils électriques fins et souples assez long pour alimenter les bornes du moteur. Les faire ressortir par le trou existant dans le dessus du châssis en veillant à conserver quelques centimètres de réserve vers l'avant pour souder au bogie.
- Dénuder les fils et souder les successivement aux cordes à piano avant et arrière.
- Dans le fond du bogie, forer quatre trous  $\phi$  0,3mm autour du centre (fig 3). Plier de la corde à piano en U, étamer la base et introduisez-la dans les trous. Comme pour le châssis

Fig 1

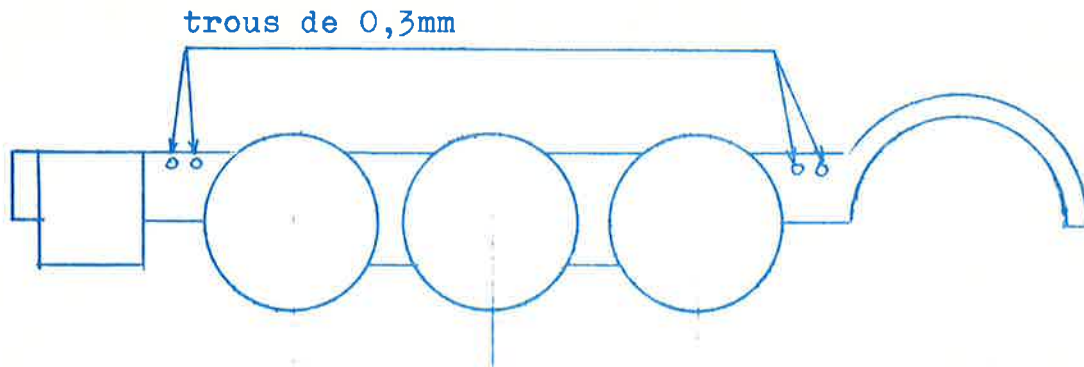


Fig 2

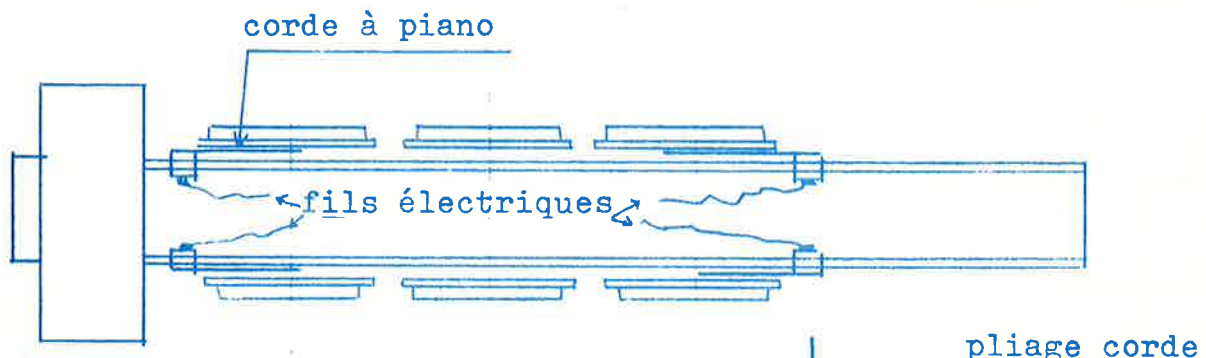
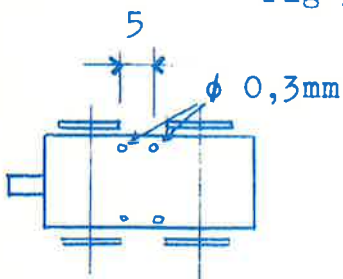


Fig 3



corde + fils

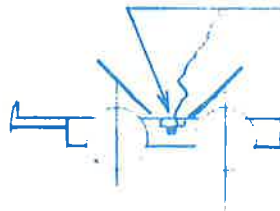


Fig 4

les bouts seront rabattus vers les roues (fig 4), on procédera ensuite à la soudure des bouts de fils électriques venant du châssis proprement dit.

- Remonter le bogie et le bissel sur le châssis puis introduire les fils électriques dans la cabine par les fentes existantes. Après cette opération on procède au remontage du châssis sur la chaudière.
- Enlever maintenant la caisse du tender (1 vis au centre du bogie arrière), enlever le lest et introduire les fils venant de la machine, ces derniers seront alors soudés sur les lames d'alimentation venant du bogie capteur.
- Remonter ensuite le lest, la caisse et le bogie du tender, votre locomotive captera maintenant le courant sur six roues au lieu de deux.



## 2 - LOCOMOTIVE 141 R (références 8271, 8272, 8273 & 8274)

### Mode opératoire

- Enlever la chaudière du châssis (2 vis, l'une sous le bissel avant l'autre sous le bissel arrière).
- Enlever la plaque métallique sous le châssis (3 vis, attention à l'embiellage et au ressort du bissel avant)

NB. Pour fixer l'embiellage pendant les travaux, j'ai maintenu les essieux en place à l'aide de petites attaches en laiton pour fil électrique que j'ai découpées et pliées de façon à les faire appuyer sur les axes des essieux (fig 1).

- Sur ce modèle, nous ferons la captation sur tous les essieux, la procédure sera la même que pour la 231 K; forage de trous  $\phi$  0,3mm de chaque côté sur le dessus du châssis entre les essieux 1 - 2 & 3 - 4 afin d'y introduire les cordes à piano préalablement pliées en U et étamées à la base. Après enfilage des cordes dans les trous on procède au rabattement vers les roues et à la coupure des parties excédentaires. Ensuite contrôle de la pression de frottement.
- Introduire du fil électrique souple entre le dessus du châssis et les essieux en laissant dépasser plusieurs centimètres vers l'avant pour permettre le raccordement du bissel et en maintenant une grande réserve vers l'arrière pour effectuer le raccordement au moteur (tender). A hauteur des cordes à piano, dénuder, étamer et souder les fils en faisant attention qu'ils ne frottent pas sur les essieux.
- De chaque côté, sur le dessus arrière du bissel avant, forer deux trous de  $\phi$  0,3mm distants de 5mm (fig 2).
- Plier de la corde à piano comme pour la 231 K et introduisez la dans les trous, le grand bout dans le trou arrière du bissel (fig 3). N'oubliez pas d'étamer la corde avant l'introduction. Rabattez la pour la maintenir en place, le grand bout vers les roues sur lesquelles il doit frotter très légèrement.  
Dénuder et étamer les fils électriques venant du châssis de la loco et soudez-les aux cordes à piano sous le bissel.
- Enlever les attaches qui maintiennent les essieux, remettre la plaque métallique sous le châssis ainsi que les bissels.
- Enlever la caisse du tender (1 vis au centre du bogie), enlever le lest, forer des trous  $\phi$  1,25mm dans la barre et dans le fond avant du tender pour permettre le passage des fils électriques. Souder ceux-ci sur les lames de contact du moteur en veillant à laisser du mou entre la locomotive et le tender pour faciliter le déboîtement en courbe.
- Effectuer le remontage .

UN CONSEIL : étamez toujours les pièces avant de lse introduire dans le plastique, de cette façon vous ne l'endommagerez pas lors de la soudure.



Fig 1

FIG 2

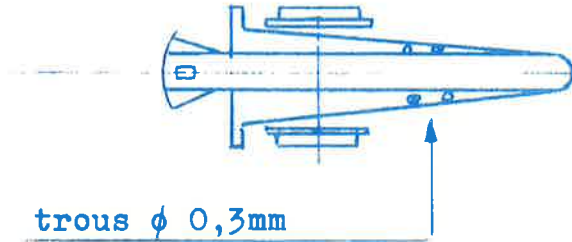
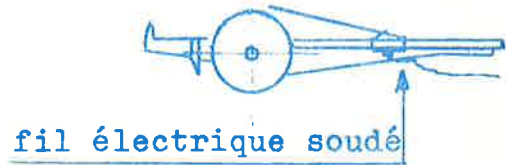


FIG 3



Jean Léonard

## Nouveautés

---

**JOUEF** Reprise des activités de la firme jurasienne qui dépend maintenant du groupe CEJI. Dans son nouveau catalogue qui vient de sortir, JOUEF nous propose certaines de ses anciennes références avec la mécanique de la 232 U, une refonte complète de l'autorail Picasso et de l'automotrice Z 5100, des voitures CIWL traitées au 1/87e et qui ont le privilège de ne pas faire doublon avec d'autres références actuellement sur le marché.

**LIMA** Alors que ROCO remet sur le marché des versions conformes de ses électriques SNCF, ne voilà-t-il pas que LIMA sort la BB 10004 SNCF !!! (stratégie commerciale dit-on)

## Reprise

---

L'article que nous vous proposons en page 11 n'est pas une nouveauté puisqu'il a été présenté à une réunion du club en 1975 et qu'il est paru dans les premiers numéros de notre revue. Il nous a cependant paru utile de le publier à nouveau tout en l'améliorant quelque peu et en y intégrant les nouvelles références en matière de décor.

EV

## PARLONS

# dépôt !

A quoi pensons-nous quand on nous parle de dépôt ?

Si on pratiquait un tel sondage, nul doute que les réponses seraient données dans l'ordre suivant :

une rotonde, un pont tournant (90% diraient même une "plaque tournante"), un château d'eau. On peut ajouter que certains érudits iraient jusqu'à parler d'un "dépôt de combustible" mais ne nous avançons pas trop.

Maintenant que les éléments du décor sont lancés, disposons-les sur notre réseau et nous obtiendrons ainsi quelque chose d'indigeste qui ne ressemble en rien à ce qui se rencontre dans la réalité.

Et pourtant, ce sont des dépôts de ce type que l'on rencontre sur la plupart des réseaux de chemin de fer miniatures car il faut admettre que leur but essentiel est la mise en valeur du parc des engins de traction.

Pour l'amateur, ce type d'installation n'a aucun attrait et nous toucherons la vérité de près en qualifiant une telle réalisation de "gaspillage éhonté d'argent", car une rotonde coûte cher, un pont tournant encore plus cher et rien que pour ce motif il faut veiller à les utiliser à bon escient. Un dépôt bien étudié est un réseau en soit, un dépôt bien étudié vous apportera d'innombrables possibilités de mouvements et par la même occasion une certaine satisfaction dans la pratique de votre hobby.

Afin de vous familiariser avec le dépôt nous allons dans les lignes qui suivent vous en parler en détails afin de vous faire connaître leur organisation, leur disposition et leur transposition en miniature.

### CLASSIFICATION ET IMPORTANCE DES DEPOTS

Les installations d'un dépôt dépendent principalement de deux facteurs :

1. le nombre de mouvement journalier c'est-à-dire le nombre d'entrées et de sorties d'engins par 24h00.
2. la nature des opérations d'entretien qui y sont effectuées.

De ces facteurs découlent un certain nombre de machines et par conséquent, un effectif en personnel de conduite et (ou) d'entretien plus ou moins important.

Pour avoir une meilleure idée des différentes classes de dépôts on peut dire qu'un dépôt important peut avoir plus de 150 machi-

nes à son effectif et que le nombre d'agents dépasse le millier, dans un tel dépôt on y pratiquait des entretiens périodiques tel que les levages. Le dépôt de 3e classe quant à lui, aura seulement une vingtaine de machines et une soixantaine d'agents, on y fait rarement des opérations d'entretien périodiques. Le premier aura, dans ses installations, un silo portique de distribution du combustible, un grill important avec des fosses noyées, un portique à scories ainsi qu'un ou deux ponts-tournants avec rotondes et ateliers annexes. Dans le second cas, ces installations peuvent se résumer à une grue fixe ou autotractée pour l'alimentation en combustible, une ou deux voies parallèles avec des fosses vidées manuellement un pont tournant mais pas nécessairement de rotonde.

A l'extrême, et c'est le cas que nous retiendrons, nous aurons ce que l'on appelle communément une remise, c'est-à-dire un complexe aisément transposable en miniature et qui comprendra un abri couvert à 1 ou 2 voies munies de fosses, une petite grue à combustible qui dessert un parc d'une cinquantaine de tonnes de charbon et un petit château d'eau voire une bêche qui sert également à l'alimentation des installations de la gare voisine. Aucune locomotive n'y sera affectée hormi peut-être une O30 tender servant à la manoeuvre sur les embranchements industriels et au cabotage. L'approvisionnement en combustible sera effectué manuellement par le personnel de conduite.

Maigre et pas amusant du tout nous direz-vous, mais pour mieux vous permettre de comprendre notre choix il faut savoir qu'un dépôt de première classe tel que Nancy, qui comportait 110 locomotives et 720 agents, aurait en HO une superficie de 12 mètres sur 1,75, plus proche de nous, un dépôt comme Pepinster, qui acceptait environ 30 locomotives aurait une dimension de 5,75m sur 0,8m. Face à ces chiffres, il faut bien reconnaître que peu de modélistes peuvent se permettre de telles réalisations.

Avant d'examiner plus en détail les différents équipements que l'on rencontre dans un dépôt, et pour mieux en percevoir l'utilité, il est peut-être utile de jeter un coup d'oeil sur les opérations que l'on effectue sur une locomotive tant à sa rentrée qu'à sa sortie.

NB L'ordre des opérations qui vont être décrites ci-dessous est un compromis de ce qui est appliqué dans les administrations ferroviaires allemandes, françaises et belges. A titre d'exemple on peut noter que les crocodiles d'entrée et de sortie sont typiquement français tandis que le contrôle Indusit est germanique. D'autre part des variantes peuvent exister en fonction de la situation du dépôt dans son environnement.

## OPERATIONS DE RENTREE

- a - Accès
- b - Approvisionnement en combustible
- c - Visite
- d - Décrassage du foyer
- e - Approvisionnement en eau et en sable

f - Le virage (éventuel)

g - Le remisage

#### OPERATIONS DE SORTIE

h - La mise à pression

i - Nettoyage du foyer

j - Approvisionnement en eau(et en sable)

k - La préparation

l - Le départ

#### CYCLE DE RENTREE (fig 1)

Après avoir terminé son service, la locomotive rentre au dépôt où elle va subir une succession d'opérations qui ont pour but de la rendre disponible pour une nouvelle tâche.

Dès son arrivée sur le faisceau d'entrée, elle passe sur un crocodile (voir NB ci-avant) qui informe le mécanicien de l'état de fonctionnement du dispositif sonore de répétition des signaux installé sur la machine; à noter que ce contrôle s'effectue également à la sortie.

Dans les dépôts d'une certaine importance, c'est-à-dire ceux où l'on enregistre plus de 200 mouvements journaliers de machines, on trouve à l'entrée du faisceau un poste qui a pour tâche de signaler les entrées d'engins au service du mouvement et de donner les ordres de départ aux locomotives en attente sur le grill de sortie (voies de préparation).

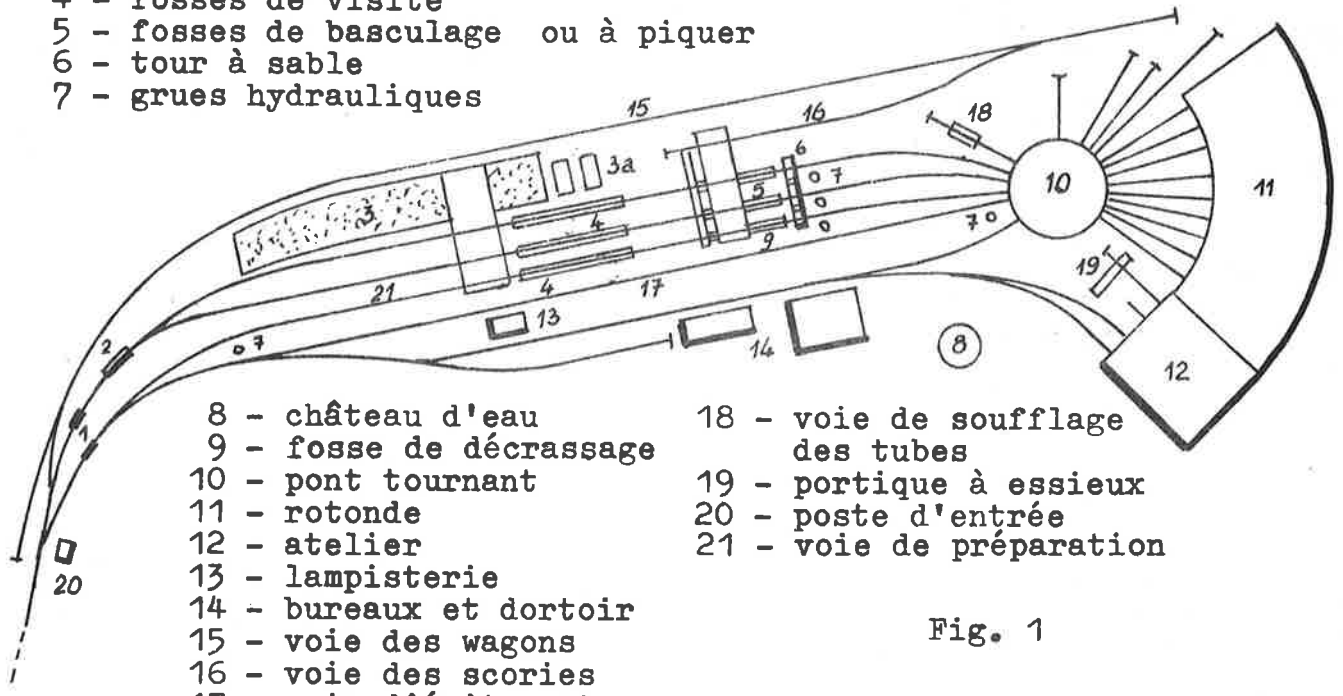
Après le passage sur le crocodile, la machine est dirigée au-dessus d'une fosse couverte d'une grille et raccordée à l'égout où on procède à la purge de la chaudière afin de favoriser l'évacuation des boues. Vient ensuite le parc à combustibles où sera effectué le plein de charbon et de briquettes.

L'opération de chargement terminée, la machine se présente sur une fosse de visite. A ce stade le mécanicien procède au contrôle des éléments vitaux tels que graisseurs, injecteur, compresseurs etc, toute anomalie constatée lors de cette visite est alors consignée sur la feuille de rentrée ce qui devra permettre la planification des travaux à effectuer par le personnel d'entretien.

La visite terminée, la machine se présente sur le grill. Sur cette aire très animée du dépôt, qui est généralement commune pour l'entrée et pour la sortie, on rencontre des fosses à piquer noyées qui servent à recevoir les cendrées lors du nettoyage des foyers; outre cette opération, on enlève le fraisil contenu dans la boîte à fumée et le cas échéant, on y bascule le feu si la machine doit subir une immobilisation de longue durée.

Pour assurer leur vidange, les fosses sont desservies par un pont à grappin qui prélève les scories et les déverse dans des

- 1 - CRO
- 2 - fosse d'extraction
- 3 - parc à combustible 3a - briquettes
- 4 - fosses de visite
- 5 - fosses de basculage ou à piquer
- 6 - tour à sable
- 7 - grues hydrauliques



- 8 - château d'eau
- 9 - fosse de décrassage
- 10 - pont tournant
- 11 - rotonde
- 12 - atelier
- 13 - lampisterie
- 14 - bureaux et dortoir
- 15 - voie des wagons
- 16 - voie des scories
- 17 - voie d'évitement
- 18 - voie de soufflage des tubes
- 19 - portique à essieux
- 20 - poste d'entrée
- 21 - voie de préparation

Fig. 1

wagons tombereaux garés sur une voie latérale. Une variante consiste à avoir des wagonnets qui circulent dans les fosses et qui sont destinés à récolter les cendres, dans ce cas le grappin est alors remplacé par des élingues qui servent à attacher la benne du wagonnet pour la déverser dans les tombereaux.

Outre les fosses à piquer appelées aussi "fosses de basculage" on trouve encore sur le grill des grues hydrauliques et des trémies à sable.

Après ce cycle, la machine est éventuellement virée sur un pont tournant et garée dans une remise ou une rotonde.

CYCLE DE DEPART

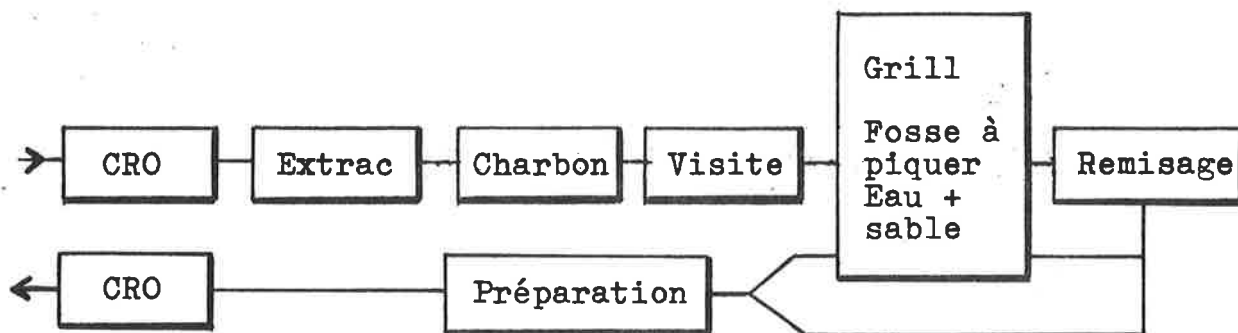
- Dans le dépôt la machine peut se trouver sous deux états:
- chaude : si aucune opération importante n'a été exécutée
  - froide : après un entretien ou une mise en attente prolongée

dans ce dernier cas on doit procéder à l'allumage du foyer et à la mise en pression de la chaudière. Ce travail est effectué au moyen de fagots que l'on allume avec des chiffons imbibés de pétrole, le feu est alors entretenu avec des briquettes concassées puis du charbon. La mise à pression terminée, soit après environ 6 à 8h00, la machine est dirigée vers le grill où on procède au nettoyage de la grille et au remplissage du tender. L'équipe de conduite prend alors possession de sa machine et la conduit vers la fosse de préparation où elle effectuera un dernier contrôle, c'est aussi le moment pour le chauffeur d'aller faire ses approvisionnements en carbure, huile et pé-

tards à la lampisterie toute proche.

Tout est paré, un signal de la cabine de rentrée donnera, à l'équipe, le feu vert pour un nouveau service.

Tout ce qui vient d'être évoqué s'adresse, bien entendu, à des dépôts d'une certaine importance, dépôts qui, comme nous l'avons mentionné au début de cet article, sont difficilement transposables en miniature au delà de l'échelle 1/120e. Pour faciliter la compréhension des cycles, nous pouvons tracer le schéma ci-dessous et nous en inspirer pour la réalisation de notre installation.



Comme nous l'avons déjà dit, l'ordre des opérations peut quelquefois varier suivant la configuration du dépôt, certaines opérations peuvent même être groupées et c'est ce cas que nous retiendrons pour la suite de l'article.

#### DESCRIPTION DES FONCTIONS ELEMENTAIRES D'UN DEPOT MOYEN TRANS- POSABLE EN MINIATURE.

#### L'APPROVISIONNEMENT EN COMBUSTIBLE

Pour notre parc à combustible, il faut prévoir un minimum de 3 voies :  
- voie des locomotives  
- voie d'évitement et de sortie  
- voie pour le déchargement des wagons

Si le chargement du charbon se fait au moyen d'une grue auto-tractionnée ( Marklin 4611 ) il sera nécessaire d'ajouter une voie supplémentaire.

Entre ces voies, nous implanterons des loges à charbon constituées au moyen de vieilles traverses ( languettes de balsa ) disposées soit verticalement c.à.d partiellement enfoncées dans le sol.

soit horizontalement entre des poteaux issus de vieux rails ( fig 2 )

Il sera aussi utile de prévoir une petite aire réservée à un parc à briquettes aux contours blanchis ( fig 3 )

Si un gros dépôt peut être alimenté par une trémie comme la référence Vollmer 5722 que dessert une grue roulante (ex Pola

Fig. 2

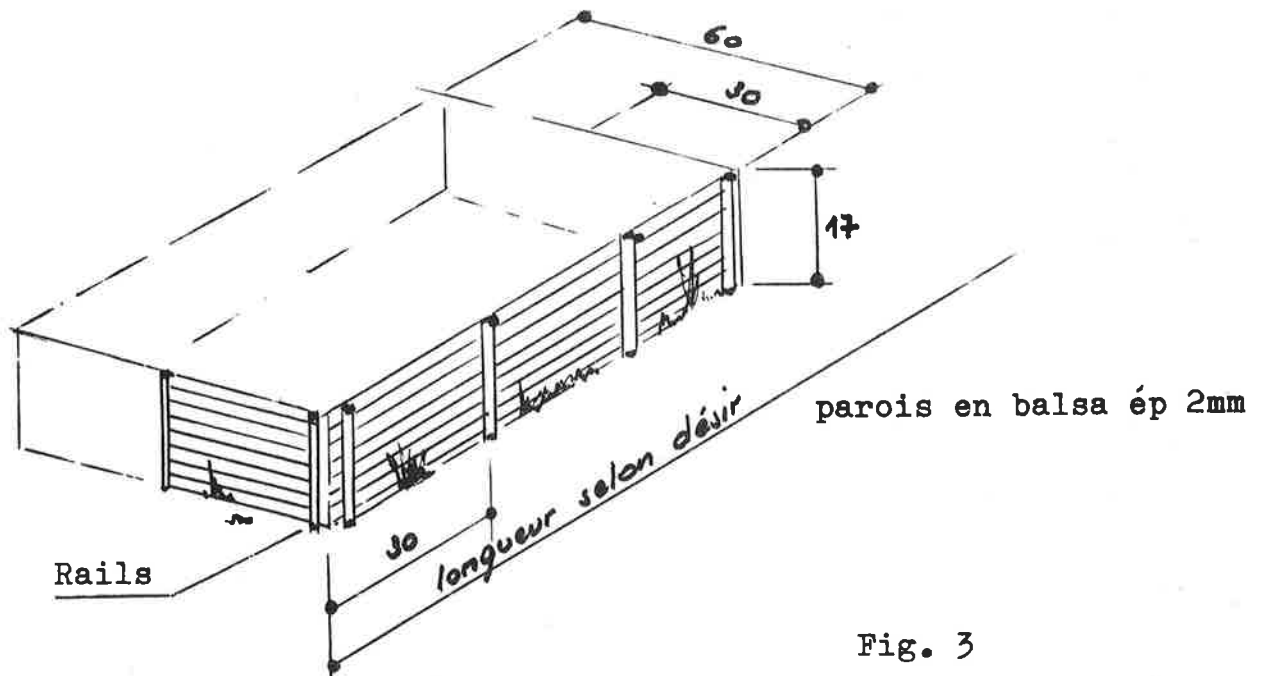
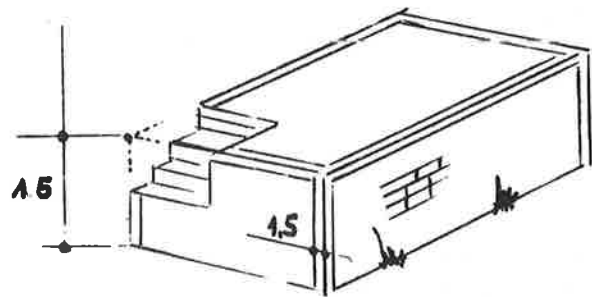


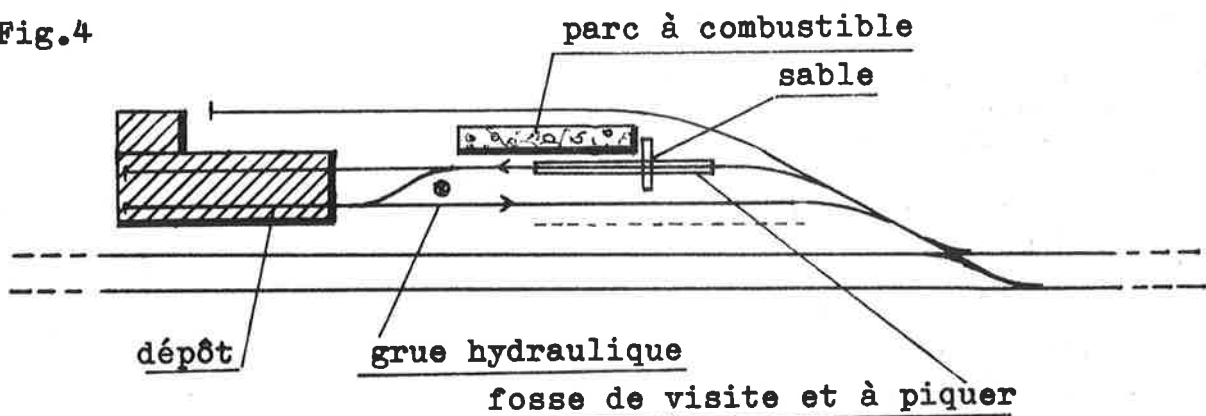
Fig. 3



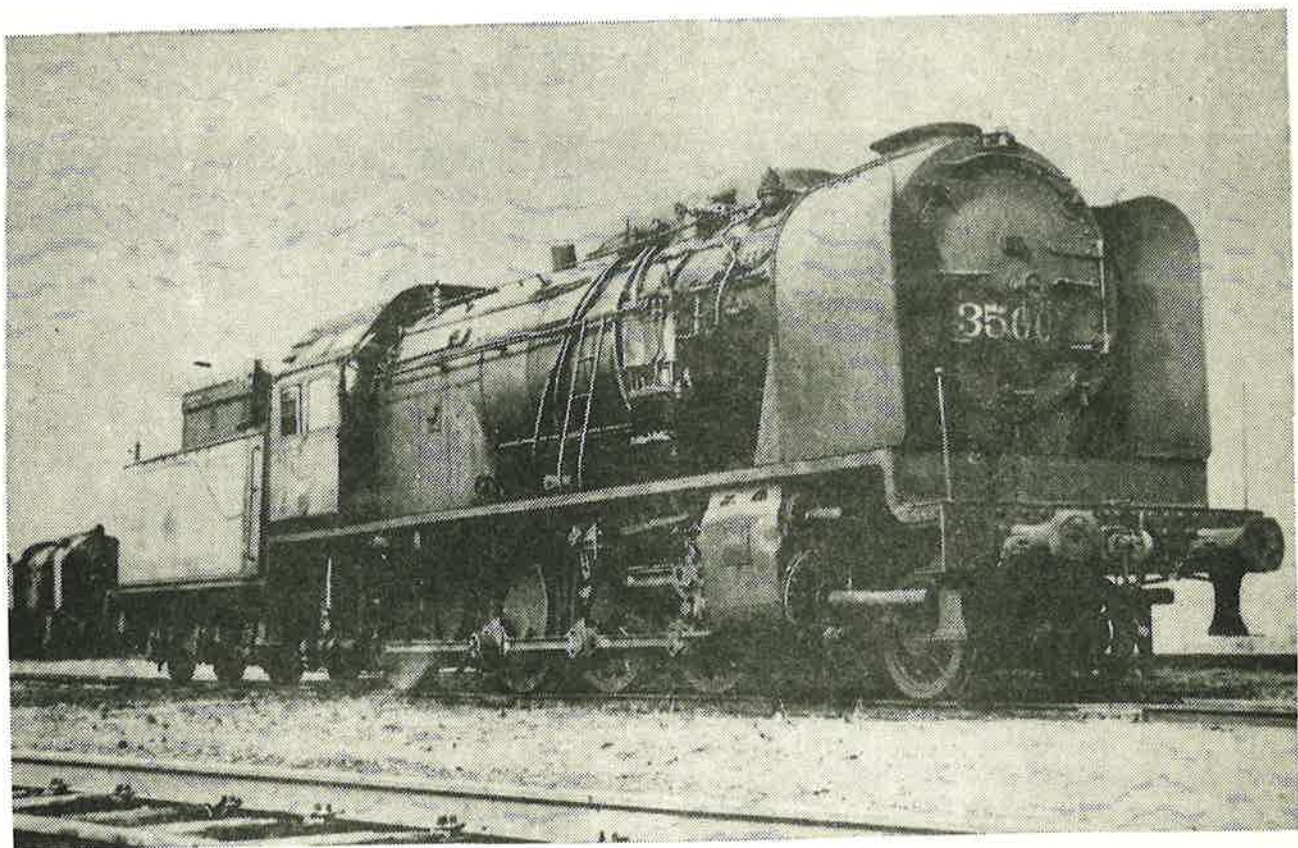
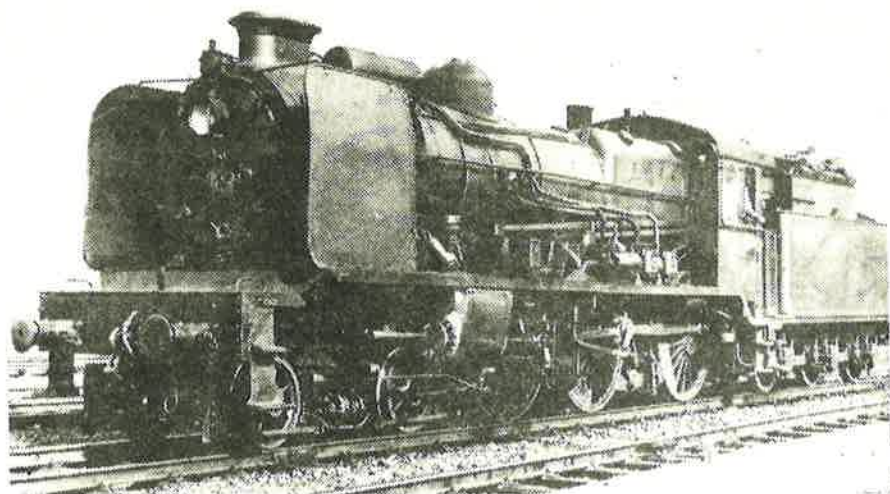
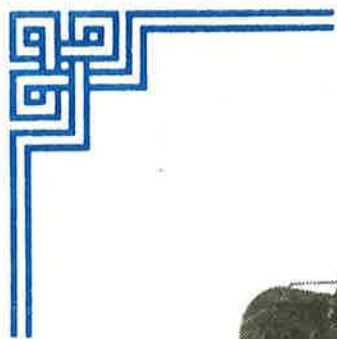
Dimensions d'une briquette en HO  
4 x 2,5 x 1,5 mm

705, pour un dépôt de faible importance on fera appel aux références commerciales Pola 539, Vollmer 5719, Kibri 9434. Il est évident que ces installations peuvent être encore beaucoup plus compacte (fig4), la voie de la grue peut même être supprimée, les opérations de chargement se feront alors soit:

Fig.4





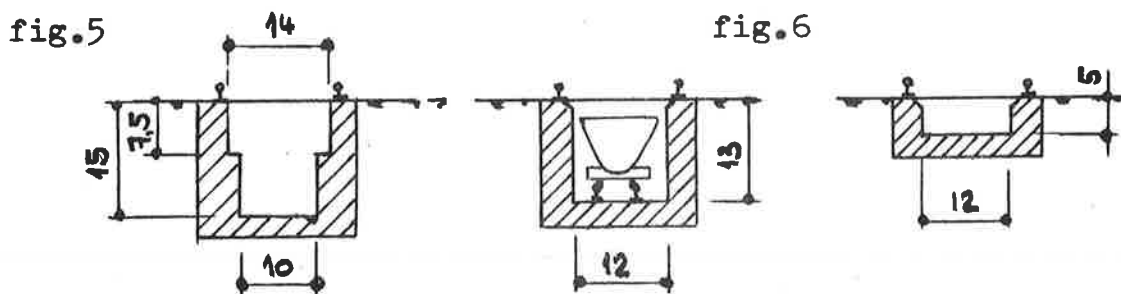


**nostalgie**

- avec une grue fixe comme la référence Roco 5079 A, mais de tels accessoires sont généralement annexés aux références des parcs à combustible cités précédemment.
  - par une grue sur chenilles ou sur pneumatiques (Viking)
  - par un skip (Vollmer 5741)
- ou plus simplement, manuellement, donc sans accessoires.

## LA FOSSE DE VISITE - LA FOSSE A PIQUER

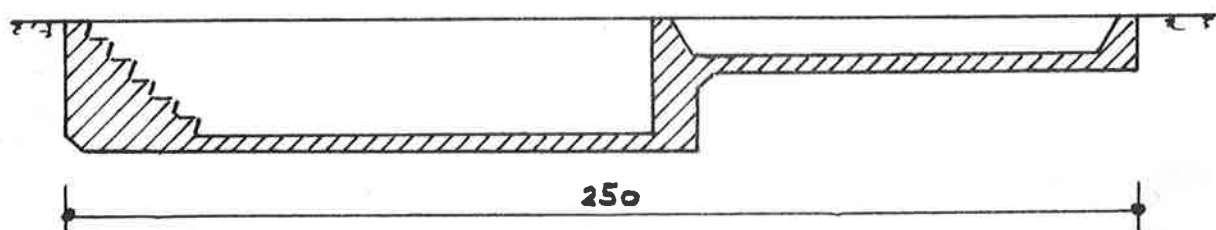
La fosse de visite (fig 5) devra être accessible au personnel, il faudra donc prévoir un escalier de descente. La fosse à piquer, de son côté, pourra être de deux types (fig 6) selon que l'évacuation s'effectue par benne ou par grappin.



Si nous nous orientons vers un petit dépôt ces deux fosses peuvent être jumelées et séparées par un mur comme repris au croquis ci-dessous, dans ce cas la grue de chargement du combustible peut aussi être affectée à la vidange de la fosse à piquer.

fosse de visite

fosse à piquer



## ALIMENTATION EN EAU

Le principe des installations hydrauliques est toujours le même, elles varient en importance selon le type de dépôt. Ainsi, notre dépôt pourra être desservi par un château d'eau à cuve métallique (Vollmer 5708, JOUEF 1035) monté sur un socle en charpente ou en maçonnerie qui alimentera une ou deux grues hydrauliques (VOLLMER 6524, PGH, KIBRI 9940, ROCO 5087 A, JOUEF 1031) Le réservoir sera plus important (Vollmer 5702, Jouef 1051, Faller 143, Kibri 9432) si nous plaçons des grues hydrauliques aux extré-

mités des quais de la gare voisine.

## L'APPROVISIONNEMENT EN SABLE

Cet approvisionnement peut se faire de différentes façons:

- soit au moyen d'une tour (Vollmer 5740, Kibri 9418)
- soit au moyen d'un portique (Kibri 9434, Jouef 1043)
- soit manuellement avec des sacs et ce dans le cas d'un petit dépôt (annexe)

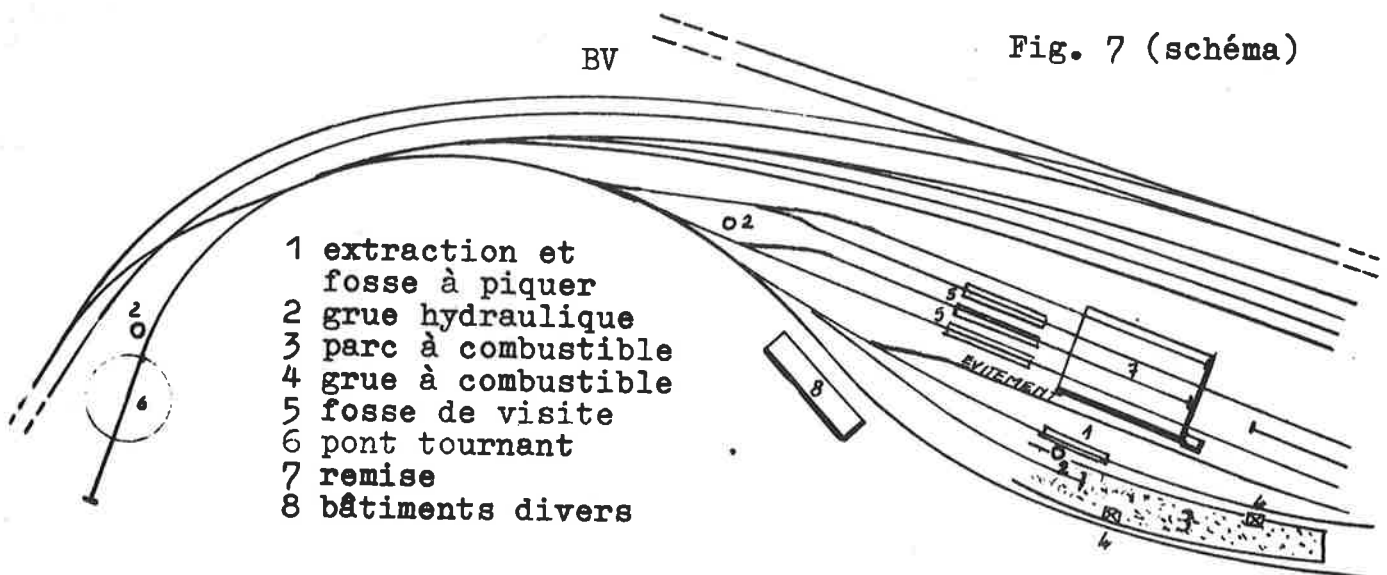
Le sable est généralement entreposé dans un petit local, il est mis en charge dans le réservoir au moyen de l'air comprimé fourni par une locomotive de passage. La distribution dans la sablière de la machine se fait par gravité au moyen d'une conduite orientable.

## LE VIRAGE

Le virage est souvent délaissé par les modélistes exception faite de ceux qui veulent donner un coté attractif à leur réseau (mais qui oublie le reste). Les causes de ce rejet sont certainement:

- le prix élevé de cet accessoire que l'on appelle pont tournant et que beaucoup confondent avec plaque tournante anciennement utilisée pour virer manuellement les wagons.
- la place importante qui est nécessaire pour l'implanter sur un réseau miniature.

En ce qui concerne le prix, il faut admettre que celui-ci est largement compensé par l'économie réalisée sur les aiguillages, quant au problème du manque de place il reste difficile à résoudre sauf si on envisage de placer le pont-tournant en dehors de l'aire affectée au dépôt comme c'était notamment le cas à Pepinster (fig 7).



à suivre L.Mossay

# FERRO

## MODELISME

LA PEINTURE D'UNE LOCOMOTIVE DIESEL LOURDE POUR RESEAU INDUSTRIEL  
\_\_\_\_\_ (voir EV n°61)

L'application des différentes couches de peinture est faite en utilisant une des méthodes décrites dans les n° 65 & 66 d'EV . Le schéma retenu comporte trois teintes principales: du noir patiné, du gris (Humbrol Sock Grey n°111) et du vert (Humbrol Matt Grass Green n°80).

Le noir patiné de la toiture et du châssis existe chez Floquil sous la référence "Weathering black n°RR 17". Ce ton peut être obtenu en mélangeant à du matt chocolate n°98 de Humbrol quelques gouttes de noir. La formule de John Allen peut également être utilisée (noir + blanc + touche de brun).

Après l'application de ces trois teintes, attendez quelques jours avant de manipuler la maquette pour les autres opérations.

Filet rouge (red n°80 Humbrol)

Le filet rouge étant tracé sur une partie en saillie, il peut être réalisé avec un pinceau (n°0 ou 1).

Les couches de peinture étant déjà bien durcies, il est possible d'enlever les bavures éventuelles avec du White-Spirit

Peinture des lanternes

Les deux lanternes placées sur les plates-formes seront peintes soit avec du noir satiné, soit avec une peinture "laiton" ou "vieux bronze". Le choix dépendra du soin apporté par l'équipe de conduite à l'entretien du matériel.

Baques de constructeur

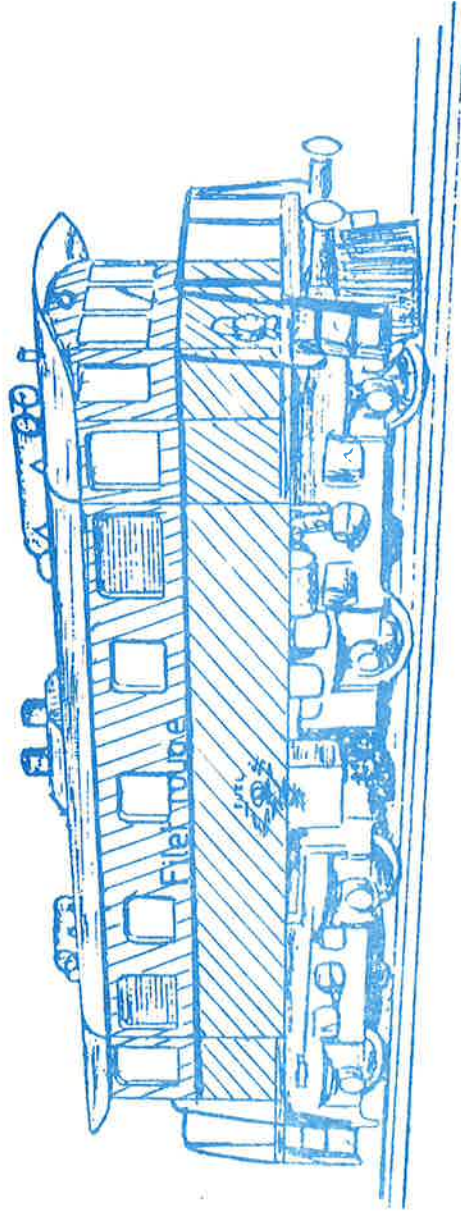
A votre choix, vous pouvez placer sur les flancs de la machine les plaques de constructeur, à ce sujet, il est utile de signaler que différents modèles sont disponibles chez Günther sous la référence 1036.

Numérotation de la locomotive

En vous inspirant de l'article sur le " Parc de locomotives de Cockerill " vous pouvez déterminer votre propre numérotation, pour ma part, j'ai numéroté ma machine 9421 c-à-d:

9 = modèle free lance

4 = 4 essieux



LOCO DIESEL LOURDE POUR  
RESEAU INDUSTRIEL



VERT



GRIS

LM CFEB

2 = 2 essieux moteurs

1 = première machine de cette série

Pour les numéros, j'ai utilisé ceux provenant d'une feuille de décalcomanies pour loco vapeur SNCB, mais le choix est aujourd'hui suffisamment vaste pour vous permettre de choisir votre style. En plus de la numérotation de la machine, il faut aussi appliquer des numéros aux extrémités ( 1&2) ainsi que sur la caisse à hauteur de chaque essieu comme sur les diesel SNCB. Si vous possédez une décal "Fuel" placez-la au dessus de l'orifice de remplissage.

### Patine

Vous possédez maintenant une machine flambant neuve comme si elle sortait d'une grande révision, si vous souhaitez lui donner l'aspect d'une machine utilisée dans un milieu industriel je vous propose ci-après la méthode que j'ai appliquée sur mon modèle.

La teinte de la peinture à utiliser pour patiner l'ensemble de la locomotive dépendra du site industriel dans lequel votre machine est supposée évoluer. Par exemple, l'industrie sidérurgique produit un dépôt "rouille" tandis que les carrières et fours à chaux ont une tendance à blanchir le matériel.

Considérons le cas d'un site sidérurgique, la première opération pour patiner le modèle consiste à appliquer sur l'ensemble de la machine une couche très légère de peinture couleur "rouille". Elle sera appliquée de préférence à l'aérographe (dans ce cas n'oubliez pas de protéger les vitres avec du Maskol), si vous ne possédez pas cet équipement, vous devez utiliser une peinture fortement diluée que vous appliquerez au pinceau. Je vous conseille à ce sujet d'employer de la peinture acrylique (Polly's ou Tamiya Color) quise dilue à l'eau il n'y a ainsi aucun risque que ce lavis attaque la couche de base du modèle.

Après séchage, il faut maintenant procéder au placement de petites taches de rouille là où la corrosion se développe le plus facilement et notamment aux joints des tôles. Ce travail se fait au pinceau fin ( 0 ou 1) et en utilisant de la peinture faiblement diluée en petite quantité.

Deux endroits de la machine restent à traiter: la zone du bouchon de remplissage du fuel et les échappements. Pour ce dernier, il faut noircir les tuyaux ainsi que la zone proche en appliquant du noir matt au moyen d'un aérographe soit par la méthode du pinceau sec. Cette technique consiste à appliquer la peinture avec un pinceau à poils courts et durs, essuyé au préalable sur un chiffon ou sur un papier absorbant (rappelez-vous la séance de "patinage" de Kurt). Pour le bouchon du fuel appliquez un peu de peinture noire que vous diluez in situ jusqu'à obtenir plusieurs auréoles noires autour du bouchon.

Après séchage pendant quelques jours, il faudra protéger la peinture en appliquant un vernis mat sur tout le modèle. Il va de soit que cette technique vous est donnée à titre d'exemple afin de vous permettre de traiter votre matériel avec le plus de chance de succès.

A. Damhaut