

P 204113

Belgique - Belgique
P.P. - P..B
4000 LIEGE Perron
BC 4109

Correspondance

JUILLET-AOUT-SEPTEMBRE 2012



BULLETIN TRIMESTRIEL

www.alaf.be

E-mail : contact@alaf.be

Dépôt Liège Perron
Retour expéditeur : Secrétariat ALAF asbl :
Impasse de Vottem, 92 4000 LIEGE

Correspondance

Bulletin trimestriel

Rédacteurs : Genet L, Collin A,
Laurent Maghe, Magnée J-F.

Rédacteur en chef : A. Boulet

Photo couverture : Alain Boulet

Editeur responsable : Albert
Collin, rue de la Gare, 77,
4102 Ougrée. Arrondissement
Judiciaire de Liège.

N° d'entreprise : 420.059.488

CORRESPONDANCE est le bulletin
d'information de l'Association
Liégeoise des Amateurs de
chemins de fer asbl.

**12 € (EURO) : abonnement à la
revue Correspondance
(1 an, 4 numéros)**
Règlement au compte IBAN :
BE 74 0682 3766 7407
BIC GKCCBEBB de l'ALAF asbl.
(Abonnement 2011)

Tout courrier, concernant la
revue, doit être adressé : Rue
A. Renard, 6, 4100 Seraing
E-mail :
alain.boulet.3@gmail.com

Site Internet : www.alaf.be

E-mail : contact@alaf.be

CORRESPONDANCE est envoyée
gratuitement aux membres de
l'ALAF.

Les textes des articles signés
n'engagent que la responsabilité
de leurs auteurs. Sauf stipulation
contraire, les textes peuvent être
reproduits librement avec la
mention de la source (à
l'exception des articles extraits
de la revue « Le Rail ») et
l'envoi d'un exemplaire de la
duplication au secrétariat de
l'ALAF asbl. Cependant, la
publication d'un article que nous
empruntons à d'autres publications
reste soumise à l'accord de
celles-ci.

Sommaire

Petit mot de la rédaction	Page 3
Photo de la 1ère page	Page 4
Dessine-moi une gare : 5 partie	Page 5 à 11
Une nouvelle aventure	Page 12 à 18
Internet nous rend visite	Page 19
Erratum	Page 19
Calendrier des projections	Page 20

Journées Portes Ouvertes

**Samedi 3 et Dimanche 4
Novembre 2012**
De 9 à 17 heures
Club ALAF
Dans son local
Rue de la Gare, 77
4102 OUGREE

P.A.F. : 3€

Bourse d'échange

Le dimanche 7 avril 2013
De 9 à 13 h
**Ancienne Ecole du Château de
Sclessin Rue de Berloz**

(Toujours à la même adresse)

Réservation obligatoire
auprès de
Xavier Leemans

Francoisxavier.leemans@skynet.be

L'assemblée générale s'est déroulée comme prévu et après le discours moral de notre président, les comptes de l'année 2011 ont été approuvés par les membres de la dite assemblée.

Les travaux sur le réseau en vue de la journée porte ouverte avancent de manière significative : remise en état de la ligne du vicinal avec sa petite gare de passage, mise en service de 2 raquettes du quadrilatère de Kinkempois, arrêt automatique des rames dans le faisceaux de réception de la gare de triage de Kinkempois. Ils sont en bonne voie de réalisation et apporteront un plus lors des circulations des trains (ou trams) pour la joie des visiteurs.

Une nouvelle revue française pour les amateurs de trains miniatures à vu le jour : "Clés pour le train miniature". Ce bimensuel est surtout destiné aux amateurs qui débutent dans un réseau. La revue est complétée par un site internet portant le même nom.

Cette édition que vous avez en main nous fait découvrir une aventure étonnante : le montage du réseau de J.C Menchior, dont la beauté est mise en valeur par un reportage sorti dans la revue *Train Miniature Magazine*. Laurent Maghe nous fait réfléchir sur un dépôt de locomotive. Je vous souhaite à tous de bonnes vacances et une très bonne lecture. A.B.

Le
P'tit
Mot
Du
Rédac
'
Chef

Photo de la première page :

La photo de la première page a été prise le jeudi 1 mars 2012 (à 15h48'), sur la ligne 37 à la sortie du tunnel de Trooz côté gare. Le train est l'IC Eupen Ostende (n°538) tracté par la nouvelle motrice 1801. La rame est composée en général de 12 voitures type I11 : 2 voitures I11 A, 9 I11 B et une voiture pilote I11 BDx. Sur les photos que j'ai prises ce jour, il est à remarquer que dans cette rame, la première voiture côté motrice est une I10, incorporée dans la rame en lieu et place d'une I11 B.

La motrice Série 18 a été commentée dans la revue Correspondance de janvier de cette année.

Pour cinq voitures I10 (limitée à 160Km/h au départ) la vitesse fut portée à 200Km/h, dont quatre voitures transformées en resto (WR) et une en voiture bar-discothèque (SR 3).

C'est en 1992 que la firme Bombardier reçoit la commande de 163 voitures de type I11 répartie entre 36 voitures de première classe, 106 en seconde classe et 21 voitures-pilotes en seconde. Les voitures d'un confort au niveau d'un TGV sont équipées de l'air conditionné et peuvent rouler à 200Km/h.

Le tunnel de Trooz d'une longueur de 120 mètres a été construit en 1841 et dont les portails ont été restaurés en 2006. La ligne 37 fut inaugurée en plusieurs étapes de 1842 à 1843. La ligne fut électrifiée en 1966 en 3kVolt continu. A cette occasion, les motrices T16 ont roulé vers l'Allemagne.



Tunnel de Trooz avec une 1808 en pousse.



La 1801 en pousse (photo prise depuis le quai de la gare)

Photo et texte Alain Boulet, données historiques et techniques Internet. Toute reproduction interdite.

Dessine-moi une gare ! (N°5)

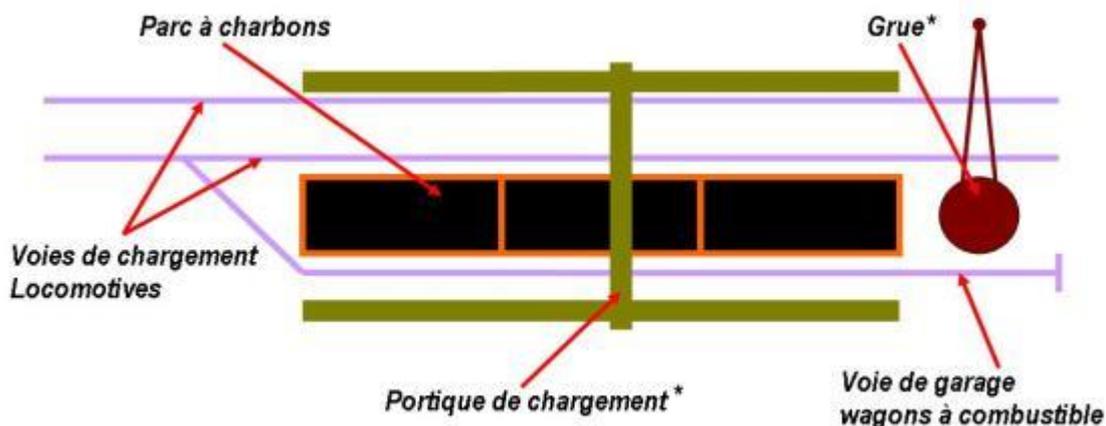
Nous ne dessinerons pas de gare cette fois-ci mais bien un dépôt ! Nous allons tout d'abord nous attarder un peu sur les éléments constitutifs d'un dépôt vapeur.

Ce type de dépôt est évidemment le plus complexe, la maintenance de ces locomotives étant évidemment bien plus ardue que pour les locomotives diesel et électriques. Mais ce n'est pas pour cela que nous délaisserons ces autres types de matériel moteur.

Etape n°1 : Les éléments constitutifs du dépôt vapeur

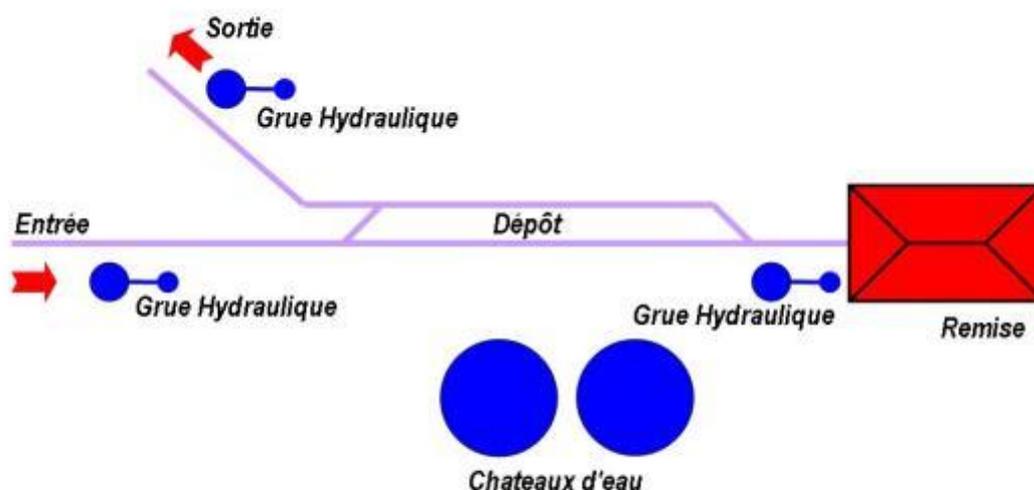
Une locomotive à vapeur tire sa force de traction de la détente de vapeur d'eau produite par ébullition sur une source de chaleur. Elle nécessite donc une alimentation en eau et en combustible. Son foyer et sa chaudière doivent régulièrement être entretenus et nettoyés. Bien que, sur la fin de l'époque vapeur, certaines locomotives étaient alimentées au fuel, nous nous limiterons à l'étude d'un dépôt « charbon » puisqu'à ma connaissance ce type de locomotive n'a été que très rarement reproduit en modèle réduit.

Alimentation en combustible : des charbons de différentes qualités calorifiques et de granulométrie seront disponibles et seront distribués aux locomotives en fonction des difficultés du service à assumer ou des spécificités techniques de notre engin. Une machine à alimentation automatique du foyer (stocker), nécessitera du combustible « strictement calibré » et dénué de poussière. Une machine devant assurer un service ardu se verra attribuer du charbon de bonne qualité au pouvoir calorifique élevé tandis que les charbons ordinaires et le poussier seront réservés aux services sollicitant moins la puissance des locomotives. Un Stock de briquettes sera également disponible. Notre chantier à combustible sera donc constitué d'un parc à charbon, d'un moyen de chargement (grue, portique et trémies de chargement) et d'au moins une voie de chargement pour les locomotives et d'une voie indépendante pour le garage des tombereaux amenant les charbons.



* Fonction de l'importance du dépôt, il utilisera une grue fixe, mobile ou sur rail ou encore un portique pour le chargement des locomotives.

Alimentation en eau : Notre installation hydraulique sera principalement constituée de « grues hydrauliques » disposées le long des voies du dépôt et d'un ou plusieurs châteaux d'eau en fonction de nos besoins en eau. Les grues seront principalement placées à l'entrée et à la sortie du dépôt ainsi que près des voies et remises où seront garées nos locomotives. Des grues hydrauliques seront également placées en gare, en bout de quai pour permettre à nos locomotives de refaire le plein en ligne, sans devoir rejoindre le dépôt.



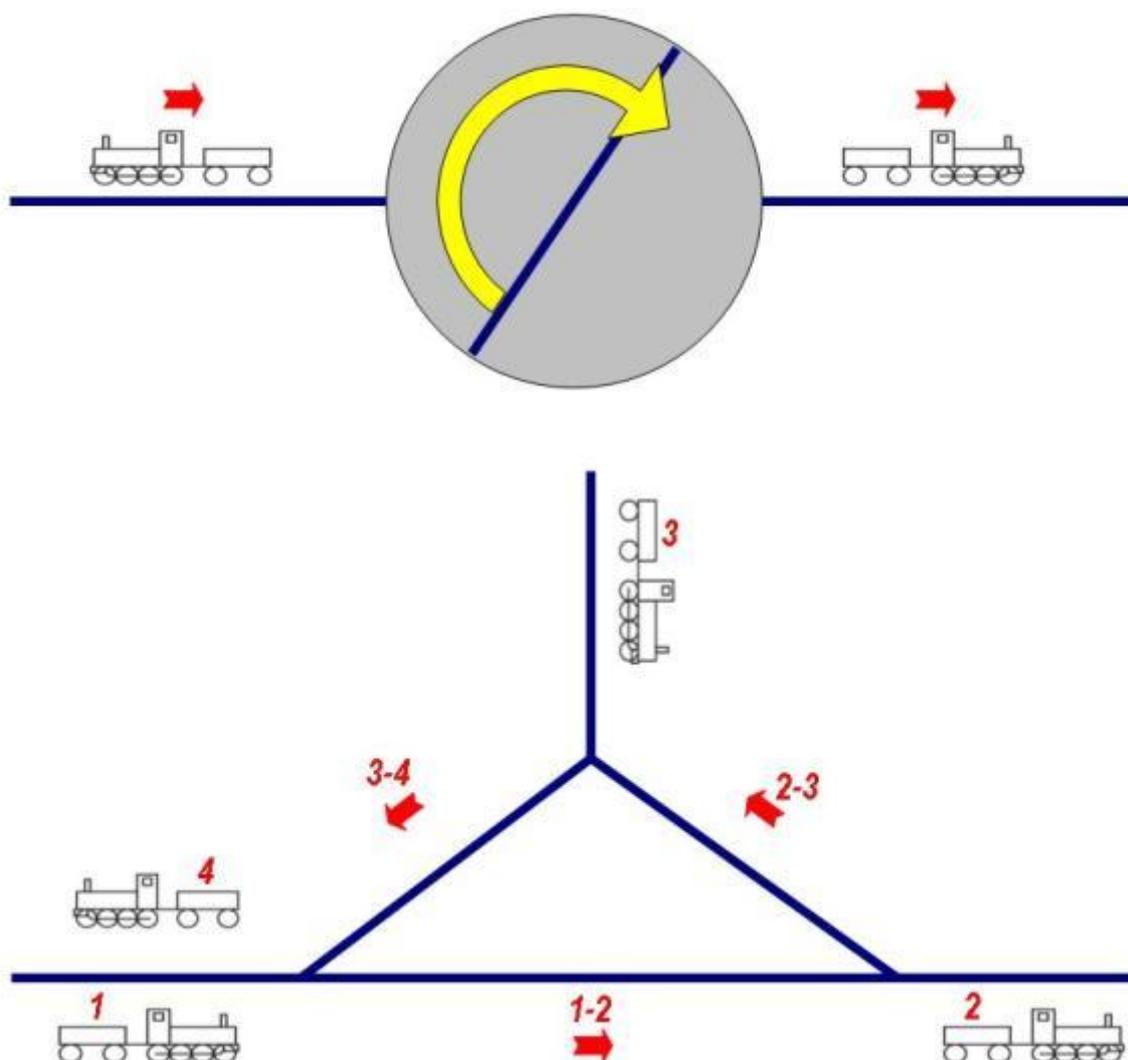
Alimentation en sable : Nos locomotives ont également besoin de sable pour assurer leur adhérence lorsque la situation l'exige. Ce sable doit être tamisé, propre et sec afin de s'écouler librement dans les tuyaux et autres organes de distribution de la locomotive. S'il est stocké à l'extérieur, il devra être traité dans une installation de séchage d'où il sera distribué aux locomotives. Dans notre dépôt, un simple « bac à sable » ne suffira donc pas, il faudra y accoler un petit bâtiment pour le séchage du sable qui sera acheminé aux locomotives par distribution pneumatique via un petit portique ou tout autre système de tuyauterie.

Les fosses de visite : Nos locomotives sont soumises à un service qui a pu leur causer des avaries. Il est donc nécessaire de vérifier les organes de roulement et de freins situés sous leur châssis.

Les fosses de décrassage : elles servent au nettoyage des foyers qui sont débarrassés de leurs cendres et mâchefers. Si nécessaire le foyer peut être basculé à cet endroit afin de « refroidir » rapidement la locomotive. Cette dernière opération est toutefois à déconseiller, il est préférable de laisser « mourir » lentement le feu et ainsi éviter à notre chaudière tout choc thermique lié à un refroidissement trop rapide. Ces fosses sont généralement noyées pour refroidir rapidement les résidus extraits du foyer. Une grue est également présente pour vider les fosses et transvaser leur contenu dans des wagons tombereaux.

Les remises : elles servent non seulement au stationnement des locomotives mais aussi à abriter toutes les opérations d'entretien et de réparation à effectuer sur celles-ci. Elles se présenteront sous forme de bâtiments rectangulaires à voies parallèles ou en forme de rotonde en combinaison avec un pont tournant.

Le pont tournant : le but premier du pont tournant est de virer les locomotives à vapeur. Il sert également en combinaison avec une rotonde à garer un grand nombre de locomotive sur une surface restreinte avec un nombre très limité d'appareils de voie. Les plus petits dépôts ne sont pas forcément équipés d'un tel dispositif et nous ne disposerons pas tous de la place nécessaire pour l'intégrer à nos réseaux. Afin de virer nos locomotives nous pourrions alors utiliser un triangle de retournement habilement dissimulé dans une courbe de notre réseau.



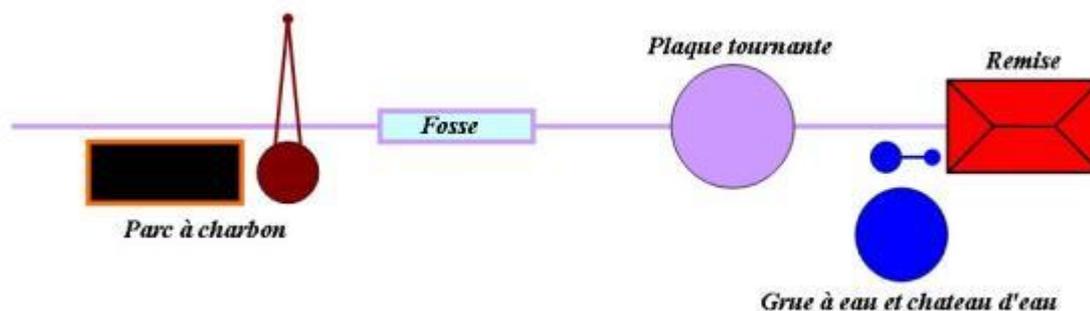
Bâtiments annexes : destinés à assurer toutes les fonctions nécessaires à la bonne marche du dépôt et de son parc de locomotives. Notons parmi d'autres la lampisterie, la huilerie, les dortoirs des machinistes, des

bureaux... Les plus grands dépôts disposent également de leur poste d'aiguillage disposé en entrée afin de contrôler et de gérer le trafic en son sein.

Etape n°2 : Le dépôt vapeur

Il est maintenant temps de nous attaquer à la réalisation de notre premier dépôt. Et peut-être vous dites-vous que c'est peine perdue, avec le peu de place dont vous disposez, vous ne pourrez jamais y installer tous les bâtiments et appareils de voies nécessaires à la bonne marche d'un dépôt vapeur. Et pourtant, comme il m'a souvent été possible de le voir lors de nombreuses visites de chemins de fer touristiques, il ne faut pas nécessairement disposer de beaucoup de place pour y disposer un dépôt vapeur.

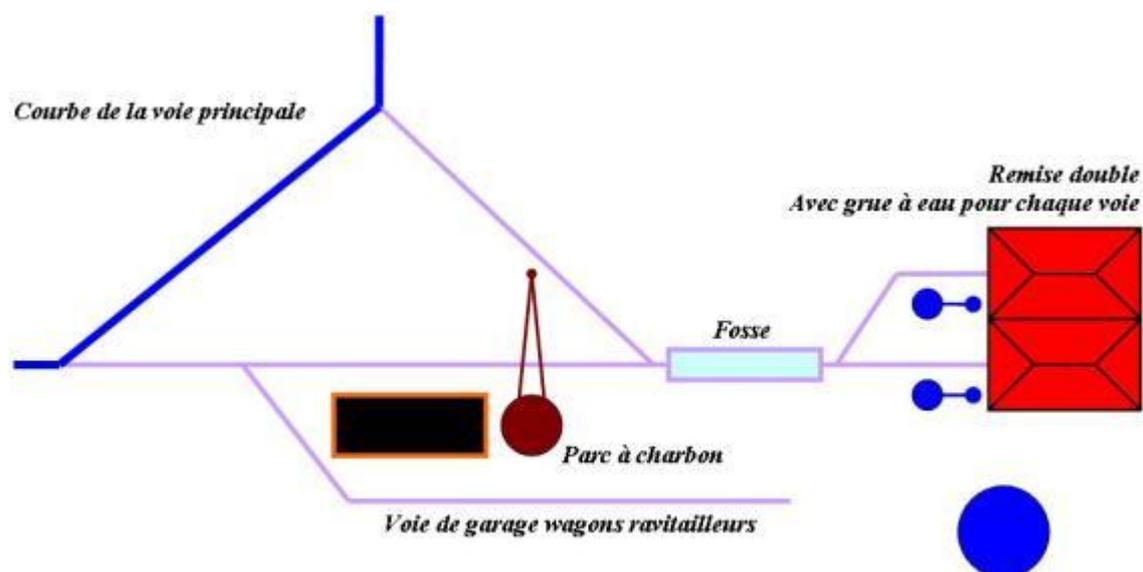
Voici un premier exemple où tous les services nécessaires à l'entretien d'une locomotive à vapeur sont concentrés sur une seule voie.



Dans cet exemple minimaliste, le parc à charbon se réduira à sa plus simple expression, quelques tas de charbon et une petite grue « routière » voir une simple bande transporteuse. Tant le décrassage que l'inspection de notre locomotive s'effectuera dans l'unique fosse, quelques tas de scories seront négligemment déposés sur le côté de celle-ci. La plaque tournante sera d'un type manuel et ne permettra que le virage de petites locomotives tenders. Une unique grue à eau, desservie par un petit château d'eau placé juste à côté, sera positionnée juste à la sortie de la remise à voie unique où l'ensemble des opérations d'entretien courant seront réalisées. En cas de panne grave, notre locomotive sera acheminée en remorque vers un autre site, pendant qu'une « remplaçante » sera provisoirement mise à disposition de notre petit dépôt. Ceci vous permettra la mise en service d'un autre de vos modèles.

Notre schéma suivant s'adressera aux modélistes qui n'auraient pu mettre la main sur une plaque tournante de petite taille et réaliste ou qui veulent faire l'impasse d'une construction maison intégrale. Bien sûr il leur suffit de supprimer cet élément de l'exemple précédent mais il leur est alors impossible de virer une locomotive. Nous leur proposons donc d'user d'une petite astuce géométrique et, si cela leur est possible, de transformer une des courbes de leur réseau en triangle de retournement. Nous resterons malgré tout conscients que cette méthode entraînera une

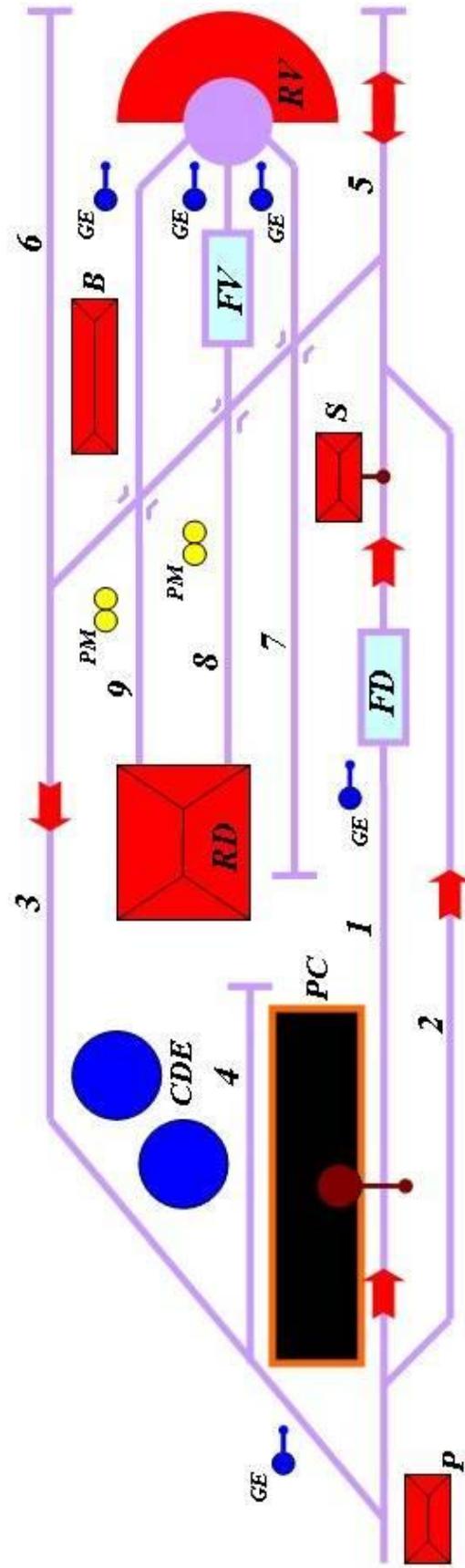
perte de place importante liée à l'installation du triangle de retournement. Tant que nous y sommes, nous étofferons un peu notre dépôt en y installant une remise à double voie et une voie de garage supplémentaire pour les wagons d'approvisionnement en charbon et d'évacuation des scories.



Et maintenant, pour ceux qui disposent de plus de place, dessinons ce que nous appellerons « un grand dépôt », pas forcément par sa taille que nous garderons « raisonnable » malgré tout, mais par l'évocation qu'il en donnera puisque équipé de tous les éléments constitutifs d'un ensemble de cette importance. Sa complexité toute relative par rapport à un vrai dépôt nous permettra certainement d'y passer quelques heures de belles et amusantes manœuvres. Signe des temps, il sera mixte et pourra accueillir tant nos engins de traction vapeur que diesel.

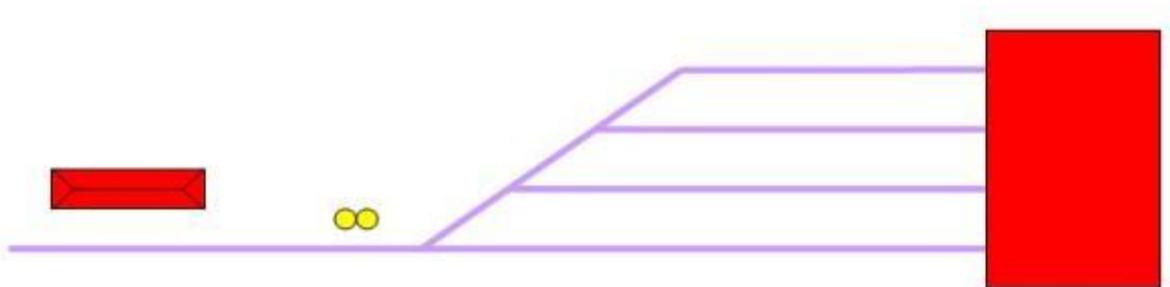
L'entrée dans notre dépôt s'effectue par la voie 1. Nos vapeurs y passent successivement par le parc à combustible (PC), la grue à eau (GE), la fosse de décrassage (FD) et puis la sablerie (S). Via le tiroir 5, elles rebroussement ensuite vers la rotonde vapeur (RV) pour y être tournées, garées et entretenues. A ces fins notre rotonde est équipée d'une plaque tournante et d'une fosse de visite (FV). A l'heure de reprendre du service, nos locomotives quittent le dépôt par la voie de sortie (3). Différentes grues à eau (GE) sont stratégiquement disposées le long du trajet de sortie et près de la rotonde. La voie 2 permet d'éviter l'attente liée à l'occupation de la voie 1 par des vapeurs en préparation. Cette voie sera entre autre utilisée par nos locomotives diesel qui iront se garer sur les voies 8 et 9 où sont disposés des postes à gasoil (PM) et une remise (RD) où seront effectués les entretiens de ce type de matériel. La voie 4 sert de garage aux wagons amenant le charbon nécessaire à nos vapeurs. La voie 7 sert à l'approvisionnement de la sablerie et à l'évacuation des scories de la fosse de décrassage. En voie 6 sera garé le train de secours avec sa grue de relevage.

Il nous reste à agrémenter notre dépôt de quelques bâtiments typiques afin de lui apporter plus de réalisme encore, tel que des bureaux, réfectoires et dortoirs (B) un poste d'aiguillage (P) gérant l'ensemble des manœuvres et entrées sorties de notre dépôt. Enfin, traction vapeur oblige, n'oublions pas un ou deux châteaux d'eau (CDE).



Etape n°3 : Le dépôt diesel et électrique

Ce type de matériel ne nécessitant quasi aucun entretien, du moins en comparaison au matériel vapeur, n'est-il vraiment besoin de décrire un tel dépôt ? Terminé, en effet, l'alimentation en charbon, le décrassage des chaudières et foyers ainsi que le besoin de virer ces locomotives. Et pourtant, il nous faudra bien alimenter les diesels en combustible, entretenir ce matériel et il sera toujours nécessaire d'abriter les fonctions annexes liées au personnel d'entretien et de conduite. Un tel dépôt pourrait donc se schématiser par le plan suivant : quelques voies de garages parallèles se terminant dans une remise où seront effectuées les opérations d'entretien, au moins un bâtiment annexe et éventuellement un poste d'alimentation en gasoil pour nos diesels.



Pour terminer cet article, je vous rappellerai simplement que ce principe a d'ailleurs déjà été évoqué à plusieurs reprises dans nos plans de gare des articles précédents. Simple et peut encombrant, il sera facile pour vous d'intégrer un tel dépôt dans vos futures gares.

A bientôt pour de nouvelles aventures.

Texte et illustrations par Laurent Maghe.

Une nouvelle aventure

Tout le monde au club connaît le réseau magnifique de Jean-Claude Menchior, qui représente le club Alaf lors des différentes expositions dans le pays et même en France. Aujourd'hui, par différentes photos, on va vous montrer la face cachée de ce réseau, dont son montage. L'équipe se rend au gala (organisé par le PFT) de locomotives à vapeur et Diesel historiques qui s'est organisé le week-end du 15 août 2011. Cette fête se déroule sur la ligne 128 entre Ciney et Purnode avec une halte en gare de Spontin et Dorinne-Durnal. Le bâtiment voyageur de la gare de Dorinne est privé. C'est avec l'autorisation de Mr Yves Steenebruggen, son propriétaire, qui nous prête gentiment l'ancienne salle d'attente, que nous avons pu y installer le réseau à cette occasion.



Le réseau de Jean-Claude et tous les accessoires se trouvent dans une remorque tractée ici sur la route vers Dorinne.

Arrivée en gare de Dorinne-Durnal



La gare vue côté quai



Après démontage
des faces avant
et arrière, on
aperçoit deux
modules du
réseau de Jean-
Claude.



Détail des 2 modules



Vue avant de la remorque, on aperçoit sur la première planche les modules arrières, un module avant, un module de retournement. En dessous, le 2^o module de retournement et les autres pièces. Dans la partie inférieure, différents accessoires.



Le premier travail, consiste à décharger la remorque. Comme elle se trouve près du bâtiment. Ces manipulations ne seront pas fatigantes aujourd'hui. A Namur, deux niveaux à monter avec un ascenseur trop petit et des escalators en panne ; à Charleroi, un monte charge occupé par des autres clubs et une attente qui peut durer une heure et plus.



Certaines précautions sont à prendre pour sortir les modules, pour ne pas abîmer les rails fixés sur les bords du module avec les montants des parois de la remorque.



Jean-Claude parle avec quelqu'un.



Toutes les
différentes pièces
se trouvent dans
la salle.



Les plus grands modules ont
des pieds intégrés et
repliables.

Les pupitres de commande
avec les blocs
d'alimentation
électrique, ainsi que
d'autres pièces,
trouvent en provisoire
place dans un coin.



Montage des pieds d'un module : sur certains de ceux-ci, ils sont amovibles. Le serrage des boulons est important pour la stabilité du réseau.



Un moment primordial et qui demande réflexion : où se place le réseau par rapport à la surface de la pièce ? Il ne faut pas oublier que la table montée fait 9 mètres de long sur 2m70 de large.



Lucien en « tenue de ville (de Liège) »





Au montage, les modules entre eux sont maintenus par boulons avec écrou papillons. Trois personnes sont nécessaires à ce travail. Les liaisons électriques emploient des fiches informatiques de différentes couleurs, sucres enfichables et prises 220V.



Les liaisons de caténaïres entre les modules, panneaux de protection, fonds de décors, projecteurs de type spot et tentures pour cacher la partie inférieure, font que la finition du réseau est irréprochable. Aujourd'hui, de nouveaux plexiglas sont fixés en avant du circuit. Restent des essais à faire pour détecter les petites pannes de type électrique.



Le réseau monté



Une équipe gagnante

Remerciement à Jean-François Magnée, François-Xavier Leemans, Lucien Genet, Jean-Claude Menchior et, pour nous avoir reçu chaleureusement chez lui, Mr Yves Steenebruggen.



Photos et texte AB.

Internet nous rend visite

Ce samedi 21 avril, dans notre local, nous avons accueilli une vingtaine de visiteurs en provenance de différentes régions mais réunis tous ensemble dans un forum : <http://www.3rails-forum.org>.

L'objectif de ces personnes était de réunir les membres de ce forum (adeptes du 3 rails) non plus de manière virtuelle au travers d'un forum, mais de façon plus réelle. Ils ont choisi notre club de et son local. Ces passionnés du 3 rails pouvaient à ce moment placer un visage et un prénom en lieu et place d'un simple pseudo.

L'accueil par notre président et les membres de l'Alaf présents fut plus que chaleureux. Les visiteurs ont apprécié notre réseau et ont pu faire circuler leurs locomotives. A la prochaine visite.



Erratum : dans l'article « le petit tram électrique des Ardennes » de la revue précédente, concernant les numéros du trolley et de la motrice M29 du musée de Natalis, il faut 432 et 193 au lieu de 132 et 173.

HOBBY 2000 MODELISME

SPECIALISTE LIEGEOIS DU MODELISME FERROVIAIRE SUR PLUS DE 1000 m²

TOUTES MARQUES TOUTES ECHELLES

TOUT POUR LE DECOR, VEHICULES HO

VISITEZ NOTRE SITE INTERNET www.hobby2000.be

QUAI DE LA BOVERIE 78 4020 LIEGE TEL : 04/341.28.87 FAX : 04/343.66.03

<p>Project Management Consulting</p>	<p>wtab consult within time & budget</p>
<p>Karin Wouters Senior Project Manager</p>	<p>Mobile : +32 496 86 06 16 Fax : +32 10 300 216 karin.wouters@wtab.be</p> <p><small>Rue Hérisse 9 Sint-Germe (Ottignies-Louvain-la-Neuve) Belgique</small></p>

Calendrier des projections

Le Mercredi 6 Juin 2012 : La Dm3, la locomotive Jumbo la plus puissante du monde nous est présentée par Pierre Ruiz. Fin des années 50, en Suède, les rames de minerai, sur la ligne mythique du fer de Kiruna à Narvik sur la côte atlantique et vers Luella sur la Baltique sont tractées par les fameuses locomotives type Dm3 articulées en 3 parties à transmission par bielles.

Le mercredi 6 juillet et le 3 août 2011 soirée libre, pas de projection.

Le mercredi 5 septembre : Christian van de Voorde nous présente un reportage inédit : "La SNCV dans les années 30 à 50"

Le mercredi 3 octobre : le mois du long métrage, sous réserve, "L'express du colonel Von Ryan", un film réalisé par Mark Robson (1965) et tiré du livre de David Westheimer avec comme acteurs principaux : Frank Sinatra, Trevor Howard, Raffaella Carrà, Brad Dexter, Sergio Fantoni, John Leyton et Raffaella Carrà dont c'était le premier film.

Le programme qui vous est présenté est toujours susceptible d'être modifié. Merci de votre compréhension en cas de changement.

A vendre :

Chemise ALAF Manches longues

Taille 43-44 Prix 25€

Prendre contact avec
François-Xavier Leemans
pendant les réunions.



Le Point du JOUR

Librairie-Papeterie-Lotto
Service photocopie:
-noir/blanc/couleur numérique
-plastification
-reliure spirale

Rue de la Station, 68
4430 ANS Site: <http://www.lepointdujour.be>
Tel.04/246.13.97 e-mail:

lib lepointdujour@skynet.be