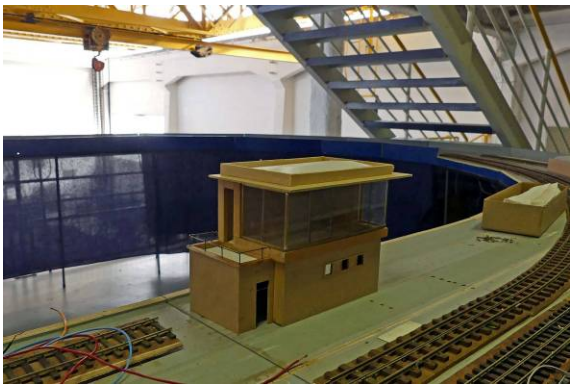
La Gazette des Petites Échelles – S09-2021

Bonjour à tous,

- **Aménagements du réseau en zéro du palier du second**



Alain Daunizeau a construit de toutes pièces, et principalement en isorel, ce poste d'aiguillage qui trouve sa place sur le réseau modulaire au 1/43ème, du palier du second.

Il a aussi confectionné deux TJS (traversée de jonction simple) en trois rails, ici en cours de câblage.

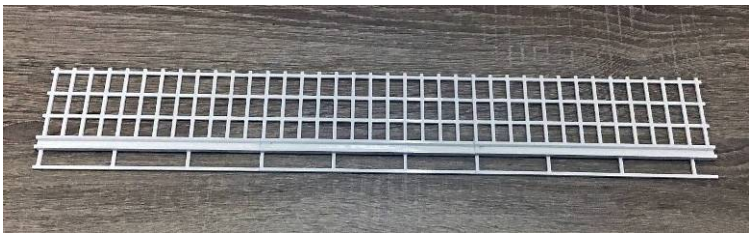
Il nous a également amené cette BB 8100 en cours de montage.

Ainsi que cette très rare 2D2 9100 Fournereau.

- **De Benoît Bouchez**

Le syndrome de Pinocchio.

Comme rapporté par le rédacteur de la Gazette dans le précédent numéro, le premier prototype d'aile imprimé en 3D pour l'Ondankmeulen, le moulin flamand du réseau du second, s'était avéré trop court. En revanche, les autres paramètres liés notamment à la rigidité de la pièce étaient satisfaisants.
Un élément supplémentaire a donc été créé pour s'intercaler entre les deux parties formant l'aile prototype. L'aile résultante fait maintenant la bagatelle de 42 cm de long après cette opération d'allongement. Dans la foulée, il a été décidé de réduire de 30% la hauteur du rail de guidage prévu pour recevoir le raidisseur en bois (dont la présence n'est finalement peut-être pas nécessaire, mais la zone a été conservée au cas où), ce qui a donné la bonne surprise d'une allure générale nettement plus fine.



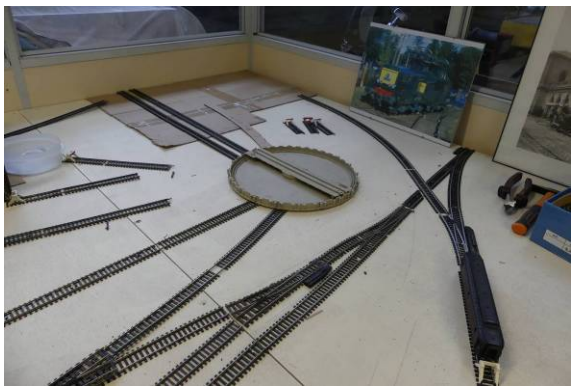
Il ne reste plus maintenant qu'à faire un essai sur le corps du moulin pour valider définitivement les dimensions, auquel cas les trois autres ailes seront imprimées pour être montées ensuite sur le moyeu (pour lequel nous avons découvert par le plus grand des hasards que le trou central avait exactement la bonne dimension pour le montage sur un motoréducteur Maxon).

- Retour sur la reproduction en miniature (1/87ème) de la projection de ce que pourrait bien devenir le site de la section **Atelier de restauration du matériel réel**.

Juste pour rappel, **Philippe Lefebvre** a entrepris la réalisation d'un assemblage de trois tables devant servir de support à ce projet (Cf : Gazettes S41 et S43/2020).
Ces tables, préparées au 3ème étage du Centre, ont été transférées à l'atelier lui-même.
Sur ces photographies, ont peut voir que l'étude d'implantation des voies est déjà bien avancée.

Philippe peut compter sur l'aide efficace de **Jean-Marie Craye** et de **Christophe Moronvalle** pour la décoration générale et la représentation des bâtiments.

Le premier justement est la maquette du bâtiment transfo construite en son temps, en carton et papier par **Éleuthère Matton**.



Le pont-tournant récupéré à Saint-Denis apparait dans cette étude.

Jean-Marie Craye nous présente ici cinq photographies d'éléments en carte plastique, de la future maquette de l'atelier. Il s'agit de la façade interne au site et de celle de la rue Émile Zola.

Prochaine étape, reproduction des couvertures en shed.

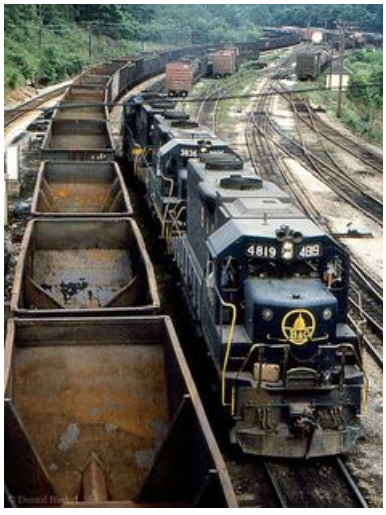
À suivre…

Le transport du charbon par voie ferrée

En France, c'est dans le département de la Loire que naît la première réalisation ferroviaire.
En 1827, la Compagnie des Houillères de la Loire ouvre une ligne d'une vingtaine de kilomètres de long entre Saint-Étienne et Andrézieux.

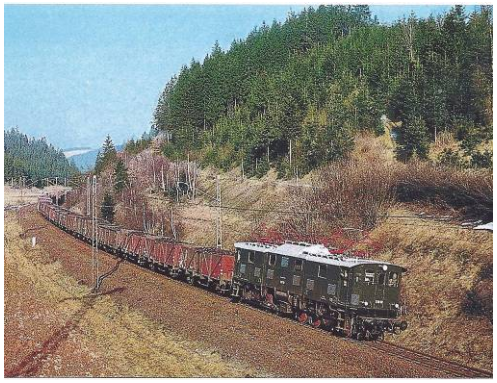
Le transport du charbon extrait des mines locales est un système encore primitif, ce sont des wagonnets tirés par des chevaux et montés sur des rails en fonte. Ce n'est que quatre ans plus tard que la Compagnie acceptera de prendre des passagers dans les wagonnets jusque là réservés à la houille.
Dans la région Nord/Pas-de-Calais, des petits tronçons naissent pour transporter le charbon entre les fosses d'extraction et les gares fluviales (les rivages) où sont chargées les péniches. Le premier tronçon est inauguré entre Saint-Waast et Denain, en octobre 1838.
L'amélioration du transport permet aux compagnies minières de diminuer leur coût et d'approcher une clientèle nouvelle car maintenant accessible. Le développement du chemin de fer procure à l'industrie charbonnière un client gros consommateur de houille, l'industrie métallurgique.

Ci-contre, rivage du groupe de Oignies sur le territoire de Carvin – Collection **Jean-Marie Minot**

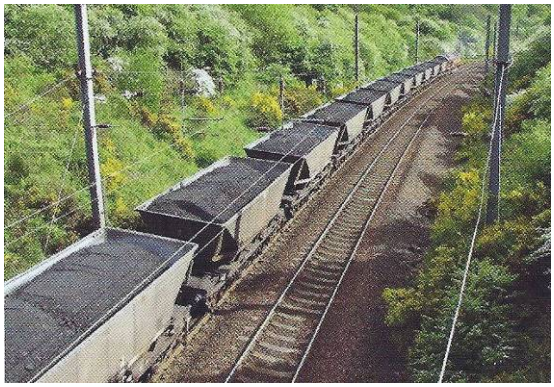


Dans les pays gros producteurs de charbon (USA – Chine- Australie- Canada – Russie), le transport du charbon est assuré par trains complets ou trains-blocs.

Ces trains acheminent le charbon de son lieu d'extraction jusqu'au point de destination sans manipulation intermédiaire, la plupart du temps, de la mine à l'usine (la centrale électrique ou thermique) ou à un port pour une exportation outre-mer.



En Russie, plus de 95% du charbon extrait est transporté par le réseau ferroviaire.
En Allemagne, producteur et consommateur de charbon, le plus important opérateur de fret ferroviaire européen et principal acteur dans le transport du charbon rhénan, considère qu'un train complet est limité à 2.700 tonnes environ, soit 44 wagons de 61 tonnes.
Aux USA, les trains-blocs sont assez courants. Une mine située dans l'état du Wyoming expédie chaque jour 65 trains de charbon de 15.000 à 21.000 tonnes. Le train type comporte 135 wagons en aluminium contenant chacun 120t de charbon, soit un train de 16.000t de charbon. Un tel train-bloc peut mesurer près de 2.500 mètres de long, il est tracté par 3 à 5 locomotives diesel développant chacune 13.000 cv ; elles sont placées en tête, au centre et en queue du convoi.
Train-bloc de charbon à Dayton - Ohio – USA : https://youtu.be/-wDYNannoaA (01' 29'')
Actuellement le transport de charbon se fait en wagon trémie. Leur déchargement s'effectue par gravité soit par le dessous, soit latéralement, le chargement vidé est guidé par une trémie. Il existe deux sortes de wagons trémies. Les uns sont à toit ouvert, ils sont chargés de différentes manières et sont vidés par la trémie au fond du wagon. Ce type de wagon est utilisé pour le transport de marchandises pas sensibles aux aléas climatiques (soleil, pluie). L'autre type de wagon trémie est couvert pour les produits plus sensibles (sucre, farine, ciment, grains, etc.). Il existe aussi des wagons , à toit ouvert, mais sans trémie, ils sont déchargés par une grue, par un plancher ouvrant, ou par un appareil rotatif de déchargement dans lequel le wagon est retourné.



En France, la SNCF a fait étudier des wagons à déchargement mécanique (d'où leur nom DM) L'étude a débouché sur une génération de wagons polyvalents à trémie double avec déchargement par trappes latérales commandées manuellement.
Ces wagons ont été construits de 1955 à 1990 et beaucoup sont toujours en service. Il existe aussi une version longue de ces wagons (DMH) qui ont une charge utile de 64,5 tonnes pour une longueur de 13,06 mètres.

Francis Pourpoint, Président de **Rail 59 Tourcoing**, qui fut aussi l'un des dirigeants de l'usine ARBEL de Douai, nous propose de jeter un coup d'œil sur quelques reproductions de wagons trémie ARBEL aux échelles H0 et zéro, par différents fabricants :

Hornby, JEP, REE, Electroten.

- Nos peines - Extrait du magazine Voie Étroite

*« C'est avec une grande surprise et une grande tristesse que nous venons d'apprendre le décès soudain de **Jean-Claude Granger**, Président de l'association **Traverses des secondaires** et qui fut un temps, membre du **CMCF Oignies** notamment de la section du 5/7 qu'il fréquentait les dimanches d'ouverture.*
***Jean-Claude**, personnage fort en caractère mais attachant et authentique quoi qu'on en dise, animait avec son équipe le salon Rail Expo, avec la renommée qu'on lui connait. Il y aurait tant à dire sur le chemin parcouru depuis le salon Expométrique aux Lilas. Toutes ces années où la petite équipe bénévole de Voie Étroite a participé aux salons organisés par **Jean-Claude** et son équipe… C'est assurément un pan du modélisme qui disparait.*
*Adieu **Jean-Claude**, puisses-tu trouver un chemin de fer là où tu es ! »*

- Encore des vidéos sympas

1 - Modellbahn-Spezial : Chemin de Fer du Limousin avec éléments de décor pivotants - Eisenbahn-Romantik.

https://youtu.be/DvO60oLfnno (06' 28'')

2 - Réseaux GB en expo – 2018.

https://youtu.be/ehwVNotw7Xc (12' 58'')

3- Le magazine du rail n°10 (1952).

https://youtu.be/aECQgzy9M8M (12' 30'')

4 - La Furka au 1/22,5ème.

https://youtu.be/c8XE_wyf1KM (06' 27'')

- À vos agendas

Thierry MILON, Président du **CTFH** - **Club Trains des Flandres Hazebrouck** nous a fait parvenir l'affiche annonçant la 6ème édition du salon de modélisme ferroviaire « **Hazerail** » qui est programmé pour le premier week-end de juin.
Le lieu : Salle Jean Jaurès – Hazebrouck.
Samedi 05 de 14h à 19h.
Dimanche 06 de 10h à 18h.
Il est bien entendu que, si la situation sanitaire venait à dégénérer, la manifestation serait annulée.
Restons optimistes !

À bientôt

Maurice Vroman avec l'amicale collaboration de **Jean-Marie Craye**, de **Benoît Bouchez**, de **Francis Pourpoint**, de **François Laluque**, de **Thierry Milon**,