

le bloc-notes du débutant

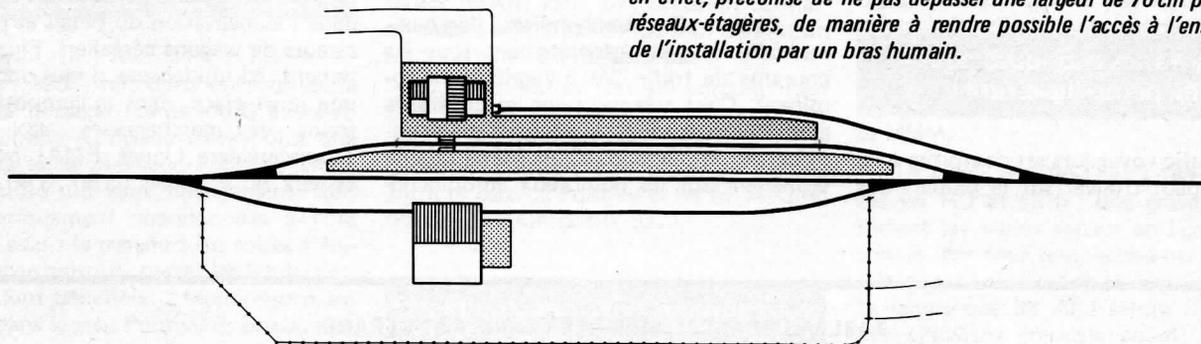
COMMENT DISPOSER UNE HALLE A MARCHANDISES PAR RAPPORT A SON B.V.

Comment disposer une halle à marchandises par rapport au bâtiment-voyeurs (BV) dans une gare ? Voilà un petit problème qui n'est pas facile à résoudre lorsque l'on conçoit un réseau miniature. Pour rendre équitable la comparaison des différentes solutions que nous vous proposons, nous avons utilisé pour chacune le même cahier des charges : ligne à voie unique, gare de voie directe type SNCF (comprenant donc deux voies de circulation, une «directe» et une «d'évitement» permettant le croisement ou le dépassement des convois), un chantier «marchandises». Les cotes indiquées correspondent à l'échelle HO (divisez par 1,84 pour le N, multipliez par 2 pour le O), les appareils de voies sont du type «grand rayon», les quais longs de 1,50m sont prévus pour recevoir une rame omnibus

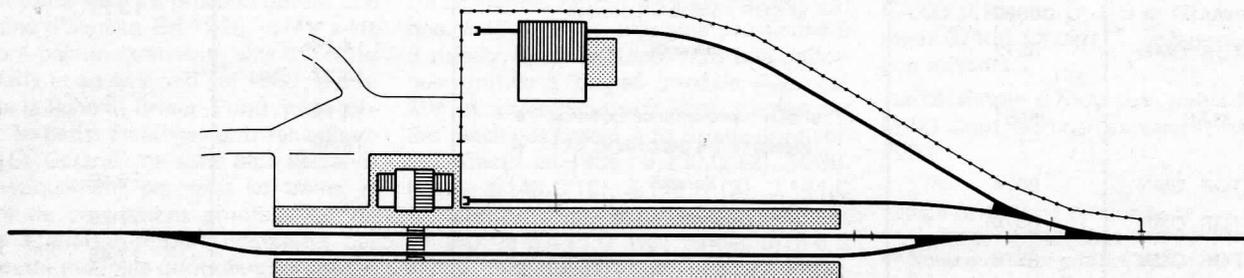
composée d'une diesel BB 67400 et de 5 voitures modernisées à bogies ou un petit express formé d'une diesel CC 72000 et de 4 voitures Corail. Côté bâtiments, nous avons choisi un BV et une halle produites par une grande firme française; pas de publicité... disons simplement que ces maquettes ont été conçues par un des co-auteurs de «gares et bâtiments ferroviaires en modélisme» des Editions Loco-Revue. Un dégagement de 15cm de large a été prévu devant le BV, autorisant -en tassant un peu- la présence d'un mini-parking, d'une station de taxis et d'un arrêt de bus; une largeur de cour de 20cm, au droit de la halle à marchandises, permet l'évolution et la mise à quai d'un camion gros porteur à 2 essieux, tel l'Unic Iveco 190 proposé en HO.

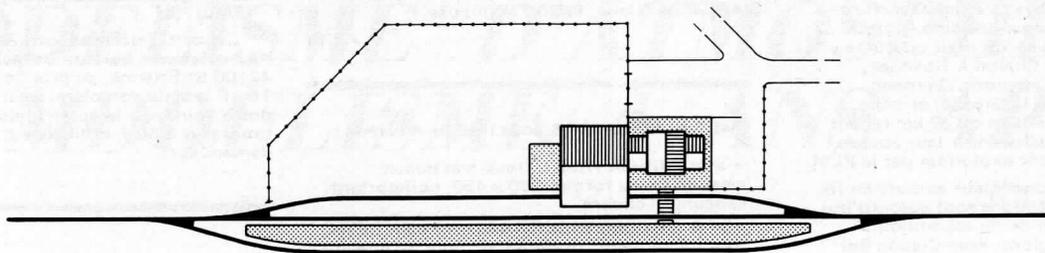
1- Disposition classique, la halle est placée face au BV, permettant d'attribuer une superficie maximale au chantier «marchandises». Comme la cour, la voie de service desservant la halle a une longueur utile de 150 cm, cote suffisante pour le stationnement de 7 wagons

à bogies de grande longueur ^{aucune} (les amateurs de l'époque actuelle apprécieront!). Si la largeur totale de la gare -87cm- ne pose aucun problème sur un réseau accessible de chaque côté, elle interdit au contraire le choix de cette solution pour un réseau accessible d'un seul côté (réseau étagère le long d'un mur, par exemple); il est, en effet, préconisé de ne pas dépasser une largeur de 70cm pour les réseaux-étagères, de manière à rendre possible l'accès à l'ensemble de l'installation par un bras humain.

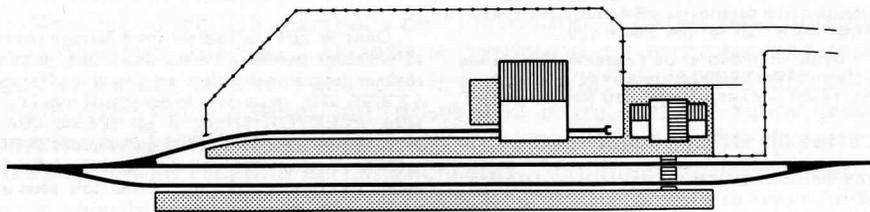


2- Dans cette seconde solution, le chantier «marchandises» passe du même côté que le BV, réduisant la largeur totale de l'installation à 70cm. Notez bien que la surface de la cour marchandises n'a pas été diminuée par cette modification qui permet, d'autre part, la pose d'une seconde voie de service utilisable en «débords». Avec ces deux voies, la capacité d'accueil du chantier «marchandises» passe à 10 wagons à bogies de grande longueur. Précisons à ceux qui réalisent un réseau-étagère, qu'ils peuvent installer les voies au premier plan comme dans le dessin ci-contre ou inverser le schéma, bâtiments au premier plan et voies au fond.





3- Destinée plus particulièrement aux fanatiques de la voie métrique (H0m) comme aux amateurs de réseaux secondaires à voie normale ou de certaines petites lignes de la SNCF, la solution du BV et de la halle accolés permet de descendre à une largeur de 59 cm, mais ce gain de place est réalisé au détriment de la surface utile du chantier marchandises et de ses capacités de stationnement. Voilà qui favorise l'emploi de wagons courts à 2 essieux (voie normale époque ancienne ou voie métrique) ! NB : la section de la voie de service située au droit du BV doit être laissée libre pour permettre aux voyageurs de la traverser et d'accéder à l'unique quai « en îlot » desservant les voies de circulation.



4- Une solution très répandue à la SNCF dans la formule BV + halle du même côté. Une emprise minimale (53 cm de large) que l'on peut encore réduire en rognant sur la surface des cours voyageurs et marchandises. Comme dans la disposition précédente, la voie de service est un peu courte, mais une seconde voie de service peut être posée selon le même schéma que dans la solution N° 2.

Roco, etc), plats chargés de matériel agricole (K 50 Roco, R 90 Jouef...) et même à quelques «réfrigérants» Marcel Millet (modèles STEF redécorsés).

Une précision pour St Gérard : sur le plan «trafic», St Gérard n'est pas une «gare» mais un «établissement sans garantie» (ESG).

Le but de ce «projet par mois» n'est pas d'imposer aux amateurs la stricte reproduction à l'échelle de St Gérard. Nous avons seulement voulu dire : «voilà ce qui se fait en réalité... à vous maintenant de respecter, d'adapter ou de transposer cette réalité !