

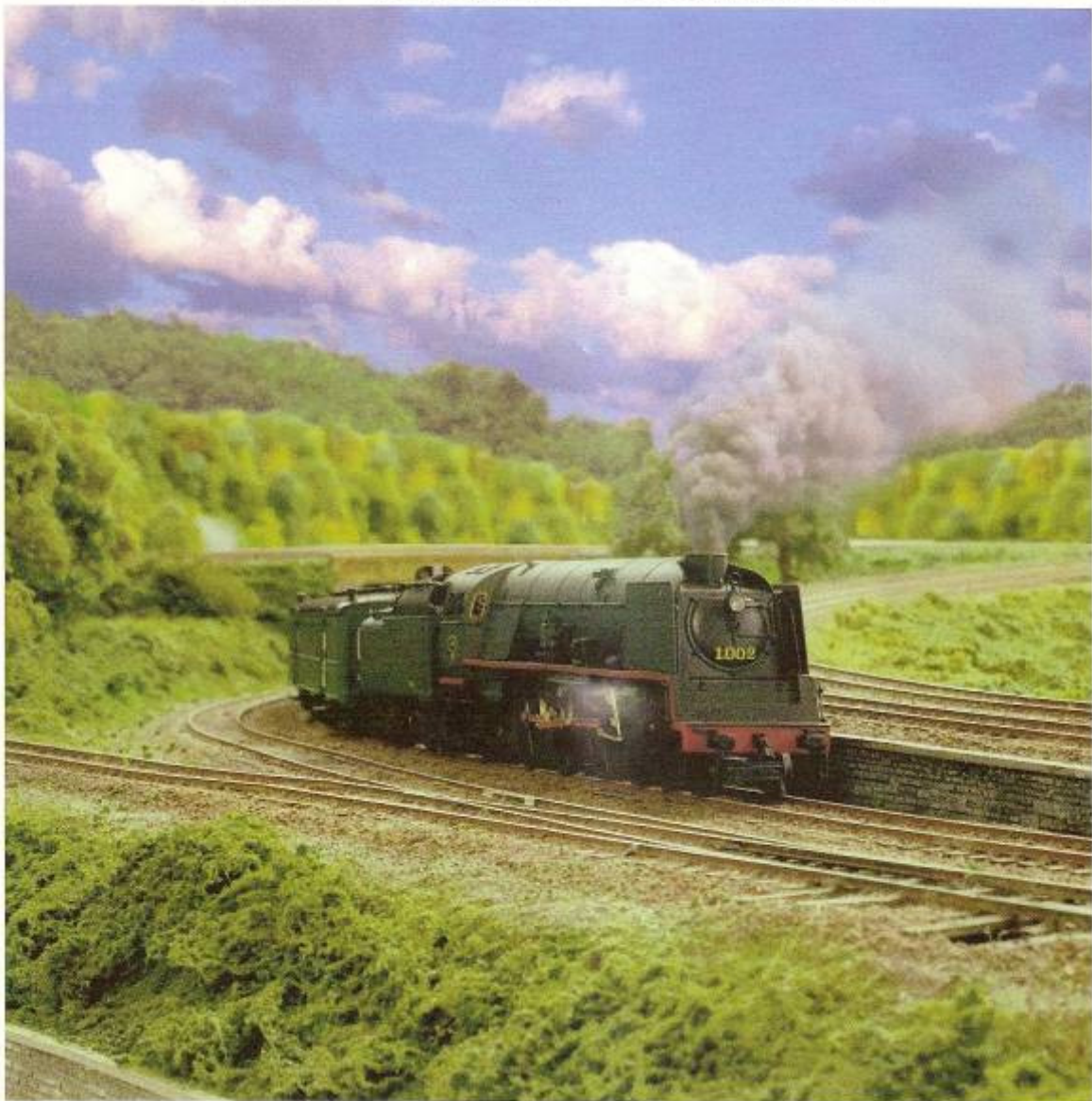


Correspondance

Bulletin trimestriel

Www.ibelgique.com/alaf - E-mail: alafinfo@ibelgique.com

Octobre - Novembre - Décembre 2001



Bureau de dépôt: Liège X

Impasse de Vottem 92 -4000 Liège

Correspondance
Bulletin trimestriel

Rédacteurs en chef : Daine Roger, Fraikin Laurent, Genet Lucien, Magnée J-F
Editeur responsable : Albert Collin, rue des Cytises, 8 4000 LIEGE.

CORRESPONDANCE est le bulletin d'information de l'association Liègeoise des Amateurs de chemins de fer asbl.

Abonnement (1 an, 4 numéros) : 6,20€ (EURO) ou 250 BEF

Règlement au compte n° 001-2421017-70 de l'ALAF asbl.

Tout courrier concernant l'ALAF asbl où la revue doit être adressé au secrétariat :
impasse de Vottem, 92 4000 LIEGE 04/225.13.88. E-mail : alafinfo@ibelgique.com
www.ibelgique.com/alaf

CORRESPONDANCE est envoyé 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

Le petit mot de la rédaction	Page 3
La patine (par E.Sainte)	Pages 4,5,6,7, 8
Loco-revue neufs à prix réduits (J. Teller)	Page 9
Le photoscope de Trainmaster (par E.Sainte)	Pages 10,
Le coin du spécialiste : La signalisations SNCB (par J. Vincent) (Extrait de « Correspondance mai juin 84)	Page 11,12,13, 14,15.
Usages photographiques vis à vis de la DB (par W. Collier)	page 16
Renouvellement de la cotisation et Expo Quai 44	page 17
Deux nouveaux ateliers à la SNCB (par Cyril Duchemin) (extrait du Rail de novembre :décembre 2000)	page 18
Publicités	page 19
Agenda de l'ALAF, Bourses et manifestations.	Page 20.

Le petit mot de la rédaction

Voici le deuxième numéro de « votre revue correspondance » dans sa nouvelle version. Dans ce numéro, vous trouverez un très bel article de Ricky sur la patine des wagons. C'est une suite de la petite scéance que nous avons organisée il y a quelques semaines avec Roger et Ricky. Qu'ils soient l'un et l'autre remerciés des conseils qu'ils nous ont donnés.

Pour les mordus de lecture et les amateurs de « LOCO REVUE », Jeanine peut vous procurer d'anciens numéros à des prix démocratiques. Qu'on se le dise !

Enfin, devant la pénurie d'écrivains au sein de l'ALAF, j'ai repris un article d'un ancien Correspondance écrit par Jules Vincent, un ancien membre du club, qui traite de la signalisation à la SNCB.

Je dois encore vous annoncer la participation de Jean-Claude Menchior et d'Eric Sainte à l'exposition « Mini-Maxi » aux halles des foires de Liège du 28 au 30 septembre 01, de 12 à 20 h, nocturne le vendredi 28/09 de 16 à 22 heures. Pour leurs rendre une petite visite, des cartes de réduction de 50 % sur le prix d'entrée sont disponibles au bar du club (La consommation n'est pas obligatoire ! ! ! ! !)

Mais le plus important est notre exposition annuelle qui aura lieu les 3 et 4 novembre 01 en nos locaux, de 9 à 17 h. Des affiches annonçant l'événement sont disponibles au bar (idem ci-dessus) lors des réunions. Je tiens à remercier tous nos sponsors, sans leur soutien notre affiche n'aurait pas vu le jour.

Je vous souhaite à tous une bonne lecture et je vous donne rendez-vous au plus tard à notre exposition.

Pour la rédaction : JF

I M P R I M E R I E

F O R T E M P S

D R U K K E R I J

tél. : +32 (0) 4 370 92 70 • fax : +32 (0) 4 370 06 05
 e-mail : fortemps@fortemps.be • <http://www.fortemps.be>

Zoning Industriel de Wandre
 Rue du Charbonnage, 22 - B-4020 Liège

Comment patiner... sans patins !

Ou comment vieillir et salir artificiellement vos modèles réduits ferroviaires.

Introduction

Vous venez de passer un nombre conséquent d'heures à détailler et peindre une locomotive ou un wagon marchandise. Pourquoi, me direz-vous, venir le patiner ?

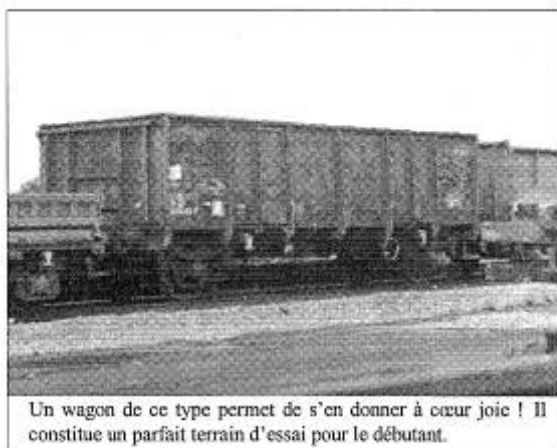
En fait, le matériel roulant ferroviaire commence à montrer des signes d'exposition aux intempéries dès qu'ils quittent l'atelier de peinture. Ces effets peuvent aller d'un simple voile de « crasse » à d'épaisses couches de salissure et de rouille. Les bâtiments n'échappent pas, eux non plus, à cette règle : la peinture pâlit et s'écaille, le bois devient grisâtre et les affiches peintes sur les murs pâlissent ! En patinant vos modèles, vous recréez ces effets des intempéries, rendant par là même vos modèles réduits plus réalistes. La patine permet par ailleurs de souligner les détails en les faisant ressortir par rapport au modèle...



Wagon autrichien à Anvers Nord. Il illustre parfaitement l'action congluée des intempéries et de la crasse sur une paroi métallique...

La réussite d'une patine tient principalement en deux points : comprendre comment et pourquoi elle apparaît dans la réalité et déterminer la meilleure méthode de la copier en modélisme. Pour garder une répartition naturelle, certains modèles seront fortement salis, tandis que la majorité des autres resteront dans une « moyenne », voire carrément tel que sorti de la boîte (mais si, il existe des wagons propres, demandez donc à Jean-Claude...) Il faut toutefois garder à l'esprit qu'une patine n'a pas nécessairement besoin d'être appuyée pour donner un bon effet. En fait, ce sont surtout les légers et subtils contrastes de patine (voiles, etc.) qui donneront le meilleur rendu sur votre modèle.

Les techniques.



Un wagon de ce type permet de s'en donner à cœur joie ! Il constitue un parfait terrain d'essai pour le débutant.

Il existe différentes techniques pour réaliser la plupart des patines : le drybrush (ou brossage à sec) à l'acrylique ou aux poudres de craies de pastel (voire de terre à décor), le lavis (washing) à la peinture acrylique ou aux pigments liquides et les voiles appliqués à l'aérographe (sprays). Ces différentes méthodes conviennent autant au modèle « fini d'origine » qu'à celui que vous avez assemblé et peint vous-même (kit, super-détaillage, etc.)

Utilisez de préférence des peintures mates, excepté pour l'imitation des coulures de pétrole et de graisse ou vous utiliserez plutôt de la peinture brillante. Vous trouverez une liste des coloris principaux utilisés en patine et leurs utilisations. Mais libre à vous d'utiliser plus de coloris, selon ceux de votre matériel roulant et la localisation géographique.

Peintures pour patine	
PEINTURE	UTILISATION
Noir, noir sale, noir de patine, gris	Saleté (crasse), boues, terres et poussières.
Noir brillant	Coulures de pétrole et de graisse
Terre, sable, cuir (Tan)	Poussières, sable, ...
Bruns (TSB, TOB, brun bois, etc.)	Vieille rouille foncée, boiseries, etc.
Rouille, oranges	Rouille fraîche (claire)
Blanc, gris béton	Peinture pâle, coulures des lettrages, de chaux, de graviers, etc.

Le Drybrush (Brossage à Sec)

Les peintures à l'eau, comme les Vallejo (acryliques) sont idéales pour le dry brushing car elles peuvent être enlevées avec un chiffon humide directement après leur application. De plus, elles ne contiennent pas de solvants chimiques, dangereux et toxiques, contrairement aux peintures glycérophtaliques et cellulosiques (Humbrol, Revell, etc.)

On commence par tremper une brosse dans la peinture, puis on l'essuie sur un chiffon propre pour éliminer presque toute la peinture du pinceau. Alors, avec le pinceau presque sec, on brosse du haut vers le bas, en raies, sur la paroi du wagon ou du modèle. Cette technique est idéale pour réaliser les effets de peinture écaillée et de coulures de rouille, de crasse et de boue. On peut varier la quantité de peinture sur le pinceau ou la pression du pinceau sur la surface pour obtenir différents degrés de patine. Si l'on doit appliquer la peinture sur une zone bien définie (lignes de rivets, etc.), on peut réaliser un pochoir dans une feuille de carton léger (carton Ficard) puis la poser sur le modèle à l'endroit déterminé et brosser à travers l'ouverture.

Pour les craies de pastel, on peut les gratter avec un cutter pour obtenir la poudre ou encore les frotter sur du papier émeri. Cette poudre (ou la terre à décor) est appliquée avec un pinceau plat « langue de chat »¹. Après application, bien veiller à fixer la craie avec du fixatif plastifiant mat pour fusain et pastel².

Toutefois, le drybrush abîme les pinceaux, il vaut donc mieux utiliser des pinceaux usagés pour cette opération.

Les Lavis.

On utilise principalement la peinture acrylique Vallejo (diluée à l'eau) pour les lavis, en la diluant au rapport d'une part de peinture pour six parts de diluant. Encore une fois, si vous n'aimez pas le résultat atteint par un lavis, vous pourrez le nettoyer immédiatement après application avec un chiffon humide. Un autre avantage de ces peintures est qu'elles n'agressent pas les couches de peintures précédentes ni les décalques, contrairement aux peintures glycérophtaliques et cellulosiques.

Le lavis est appliqué avec un large pinceau plat à poils souples. On l'applique de haut en bas, en ne s'arrêtant pas au milieu, cela provoquant l'apparition de traces de pinceau sur le modèle. Le résultat sera le rendu en modèle des effets de coulures de la crasse lavée par l'eau de pluie. Cette technique est aussi utilisable dans le cas de la patine d'un bâtiment qui subit les mêmes contraintes d'intempéries que le matériel roulant. De plus, les coulures ont tendance à l'agglutiner au niveau des lignes de rivets et de structures, au niveau des renforts ainsi que des rayures imprimées par le coulisement des portes dans la paroi du wagon. Le lavis en miniature aura la même tendance, ce qui imitera parfaitement les effets de la patine réelle. On utilisera du noir, du noir sale, des bruns et autres couleurs pour réaliser les effets d'encrassement et de corrosion. On peut en outre obtenir différents degrés de patine en superposant les lavis. En outre, on peut aussi utiliser un pinceau rond fin pour souligner les lignes de rivets et de structures d'un wagon de marchandises d'un lavis de rouille, qui est suivi d'un lavis de noir sale sur l'entièreté du wagon.



Dans le cas de ce wagon citerne, on privilégiera les lavis d'acryliques et de pigments liquides, voire de peintures Revell brillantes pour les coulures de fuel-oil.

Attention toutefois à bien laisser sécher chaque couche de peinture avant de réaliser un nouveau lavis, sinon on court le risque que le lavis précédent se dilue en partie dans le lavis suivant, créant un effet inégal. Un truc pour activer le séchage est d'utiliser un sèche-cheveux à faible température pendant une minute. Une autre méthode est de protéger le premier lavis par une couche de vernis appliquée à l'aérographe.

Un autre produit, lancé par la marque de floccages et d'accessoires Woodland Scenics, est aussi efficace : les Pigments Liquides. Ils sont vendus en flacons d'environ 50 ml dans dix teintes différentes. Ces teintures conviennent pour la plupart des usages au niveau de la patine et sont utilisées de la même manière que les acryliques. Ils se diluent à l'eau, et permettent d'obtenir une patine plus « douce » que par les peintures acryliques, ce qui est fort utile pour permettre au modéliste de varier l'intensité de la patine.

¹ Pinceau plat dont les poils forment un rectangle aux bords supérieurs ovalisés, ressemblant à une langue de chat.

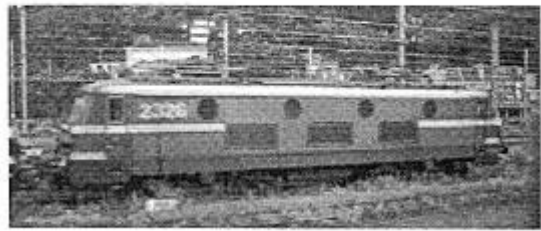
² Produit vendu en spray par Schleiper sous son propre label, coûte environ 300 à 400 francs pour une bombe permettant de traiter une vingtaine de wagons minimum.



Dans ce cas, après les lavis d'acryliques, seul un brossage de poudre de pastel rouge pâle suffit. On peut masquer les zones des inscriptions si l'on souhaite les laisser parfaitement lisibles.

Les voiles à l'aérographe.

De légers voiles de peinture rendent bien les effets de traînées d'échappements, de résidus de fumées, et des couches de crasse. On utilise des mélanges de peintures glycérophtaliques (Revell, Humbrol, Italeri-Testors) dilués au rapport d'une part de peinture pour 8 parts de diluant ou plus. Les peintures diluées selon ce rapport sont plus faciles à mettre en œuvre, permettant de ne pas risquer de réaliser un effet trop prononcé en un seul passage. Pour ce qui est de l'Aérographe, un double - action à mélange interne est un must, car il permet l'application de la peinture en fins voiles, au contraire d'un mélange externe qui vaporise de plus grosses particules de peinture.



Dans le cas de cette locomotive, les voiles de peintures Humbrol à l'aérographe semblent les plus indiqués...

Protéger la patine.

Comme pour les décalques et transferts à sec, il sera idéal de vaporiser une fine couche de vernis mat sur le modèle après patine. Comme certains effets de patines sont créés par des mélanges fort dilués de peintures ou des peintures sèches ou presque sèches, ces peintures n'accrocheront pas aussi bien à la caisse qu'une peinture normalement diluée. Il est conseillé d'utiliser un vernis mat, satiné ou brillant, selon l'effet que vous désirez obtenir (le vernis mat est le plus souvent conseillé). Pour les craies de pastel, le fixatif mat s'impose.

Conclusion.

La clef d'une patine réussie est de rendre le modèle crédible. Quelques taches de crasse ou de rouille disposées libéralement peuvent rendre un modèle « sale », mais ne le rendra certainement pas réaliste. Il faut de préférence se baser sur des photos de modèles réels. Donc, dès que vous vous rendez dans un dépôt, un faisceau de triage ou même une gare marchandise, gardez votre appareil photo sous la main car vous pourrez alors photographier des wagons, locomotives ou voitures voyageurs passablement sales, photos qui vous permettront de mieux cerner le type de patine à appliquer à vos modèles réduits. Gardez aussi à l'esprit l'époque de votre réseau. Des wagons fabriqués dans les années 60 et 70 ne seront pas fortement patinés, tandis que des wagons datant des années 50 montreront une patine plus accentuée sur un réseau Epoque IV, et ceux datant d'avant guerre montreront une patine fortement accentuée. Il faut penser aussi au type de wagon : certains sont entretenus plus souvent que d'autres, et se salissent plus fortement que d'autres aussi. Un vieux wagon présent sur une voie de garage en gare (bon à ferrailer) recevra quant à lui une patine maximale ou vous pourrez vous en donner à cœur joie avec la rouille et les voiles accentués de crasse.

Pour conclure, je dirai qu'il n'existe pas une bonne et des mauvaises méthodes, mais que la méthode importe peu si le résultat est crédible. A vous, sur base de ces conseils, à développer votre technique propre.



Deux exemples de patines, avec une petite note de fantaisie : l'adjonction de Tags. Ils sont assez aisés à représenter en utilisant des pochoirs réalisés avec du Masking Tape de Tamiya. Je vous expliquerai dans un prochain article la réalisation de tags sur wagons dans le cadre d'un article concernant la reproduction en modèle réduit du wagon couvert REMMS avec contenu du service Infra, comme sur la photo supérieure droite .

Ricky.

Comment patiner un Wagon par la pratique !

Voici à présent la description des opérations nécessaires pour la patine d'un wagon marchandise type, un wagon couvert belge dans ce cas, utilisable pour tout type de wagon en adaptant les teintes et les degrés de patine...

1) Préparation du wagon.

Prenons l'exemple d'un wagon couvert à deux essieux de la SNCB à parois mixtes bois - métal de l'époque III, peint d'origine en brun SNCB, la toiture étant grise (modèle Roco).

On commence par démonter essieux et attelages, libérant l'ensemble en trois éléments. Les bogies et essieux seront traités ultérieurement. La caisse, avant peinture, recevra une couche de vernis mat ou de fixatif plastifiant mat pour fusain, ceci à fin de fixer les lettrages qui risqueraient d'être abîmés par le premier lavis à la couleur Revell.

2) Lavis principal

Ce lavis, devant permettre l'accroche des acryliques et des pigments, est réalisé avec un mélange de peintures Revell ou Humbrol diluées au White Spirit ou au Thinner Humbrol. Je passe un lavis de brun rouille et de noir sale (60/40) dilué à raison d'une part de peinture pour 10 parts de Thinner. Ce lavis va en même temps renforcer la matité du modèle tout en permettant l'accroche de la patine. Après application de ce lavis, on souligne les montants et parties métalliques saillantes d'un lavis de rouille Vallejo (80% de Cavalry Brown + 20% de Leather Brown). Sur cette base, on peut appliquer alors les différents lavis de pigments liquides ou de peintures acryliques.

3) Lavis aux pigments liquides.

Ces pigments sont vendus en pack de 8 flacons de 4 Oz (environ 50 ml) de teintes différentes (TSB, TOB, béton, blanc, noir, gris foncé, gris clair et Ocre). Ces pigments sont assez concentrés, ce qui impliquera leur dilution avec de l'eau. Le degré de dilution dépend de l'effet désiré. Pour des voiles de crasse, je préconise une dilution à 1 part de pigment pour 5 parts d'eau, tandis que pour les couches de crasse plus soutenues, je préfère une dilution à 1 part de pigment pour 2 parts d'eau. Ces lavis de pigments sont appliqués avec un pinceau plat souple assez large sur toute la surface du wagon, de bas en haut, et d'un seul coup de pinceau de haut en bas. Il faut éviter en effet d'arrêter son coup de pinceau en plein milieu de la paroi verticale sous peine de voir se former des traits bien désagréables à l'œil. Ces pigments peuvent aussi être appliqués à l'Aérographe.

Je commence par appliquer plusieurs lavis fortement dilués (1 part peinture / 6 parts d'eau) de TSB et TOB mélangés à 50/50. Ils renforceront l'effet de rouille des panneaux du wagon initialisé par le lavis à la Revell. Ensuite, j'applique un ou plusieurs lavis de noir sale (mélange 50% de noir, 40% de TSB et 10% de blanc) dilué à 1 part de peinture pour 6 ou 3 parts d'eau, selon l'effet désiré (un brin sale ou franchement encrassé).

4) Lavis aux acryliques

Dans ce cas, les pigments liquides sont remplacés par les peintures acryliques de la gamme Model-Color / Vallejo. Les teintes sont les mêmes, et l'application aussi facile. Le seul bémol est que la pigmentation semble un brin plus grosse, les pigments liquides étant plus « fins ».

5) Finition de la patine aux craies de pastel

Après l'application des lavis, on peut souligner la patine en traitant les parois du wagon aux poudres de craies de pastel. Je commence toujours par broser légèrement le modèle avec de la poudre de craie de la même couleur que le wagon (ici brun SNCB) mais un rien plus pâle, pour imiter le palisement de la peinture. En même temps, il pâlit un brin la patine qui pourrait s'avérer un rien trop criarde. Ensuite, je brosse à différents endroits de la craie « rouille » (mélange de TSB et de TOB + ocre jaune), crasse (noir + TOB + blanc), coulures calcaires (blanc + pointe de gris de peyne ou de noir), etc. Libre à vous de donner libre cours à votre inspiration, tout en suivant le plus près possible la réalité. Un plus est de patiner le wagon en ayant des photos près de soi pour y puiser l'inspiration. Après application de la patine aux pastels, je passe sur le wagon une nouvelle couche de fixatif pour fusain, ce afin de fixer la patine des flancs avant de traiter la toiture et le châssis.

6) Patine de la toiture.

Pour la toiture, appliquer le même lavis de Revell rouille que pour les faces du wagon puis, après séchage, peindre les zones corrodées en rouille Vallejo. Une fois ces opérations achevées et la peinture sèche, j'applique plusieurs lavis d'un mélange de 50% de gris foncé, 15% de blanc, 15% de TSB et 20% de TOB dilué à 1/6 à l'eau sur la toiture pour imiter pour encrassement, qui sera lui aussi renforcé aux craies de pastel et à la cendre de cigarette saupoudrés généreusement sur la dernière couche de peinture encore fraîche.

7) Patine du châssis, des essieux et bogies.

Pour ces trois éléments, il est une première étape commune : l'application d'un jus peu dilué (1 part de peinture pour deux parts de diluant) de peinture Humbrol ou Revell « rouille ». Sur cette peinture à moitié sèche, je saupoudre libéralement de la poudre de craie « rouille foncée » (TSB + TOB + noir).

Après séchage complet, je brosse à sec la structure avec du gris clair Vallejo additionné de « Cavalry Brown ». On peut aussi appliquer un brossage à sec de peinture « Natural Steel » sur les ressorts de suspension et zones métalliques, ainsi qu'un autre drybrush de blanc cassé (Foundation White + une pointe de Basalt Grey) sur toute la structure afin de la faire ressortir du reste du bogie. Après séchage total, j'applique une couche de fixatif pour fusain. La même technique est utilisée pour le châssis.

Pour les essieux, seule la première étape (l'application du jus de rouille et de la poudre de pastel « rouille foncée ») est nécessaire.

8) Conclusions

Voilà ! Avec ces balises, vous devriez être à même de patiner vos wagons. Pour vous y aider, voici quelques photos de wagons à l'échelle 1/1 qui peuvent vous servir d'exemple. Pour toute information ou conseil sur cette technique de patine, vous pouvez me rencontrer au Club les vendredis soir, ou encore me contacter via mon adresse E-Mail : ricky56@ibelgique.com. Je me ferai un plaisir de vous conseiller.

Et maintenant, place aux photos...



1° : Wagon Trémie à Ballast. Ici, la rouille et le noir prédominent. Des lavis aux pigments et brossages de craies sont le standard.

2° : Un wagon dortoir. Après peinture des rustines en brun SNCB, lavis de pigments liquides rouille et gris sale, suivis d'un brossage de craie gris bleuté pour unifier le tout.

3° : comme pour le 2°.

4° : Ici, des voiles à l'aérographe sont préconisés. On peut ensuite revenir à la craie rouille pour créer les traces de coulures venant de la toiture.

Note pour les Internautes : cet article paraîtra avec photos en couleurs (et additions de photos supplémentaires) sur le site Web Trainmaster, à l'adresse suivante : <http://www.ibelgique.com/Trainmaster>.

LOCO-REVUE NEUFS A PRIX REDUITS

Comme le montre l'échange de courriels ci-dessous, j'ai accepté de servir d'intermédiaire bénévole entre Jacques Le Plat, qui ne distribue plus LOCO-REVUE en Belgique depuis le 31 décembre 2000, et les membres de l'ALAF. Je recevrai vos commandes aux réunions jusqu'au vendredi 26 octobre inclus.

Passez-moi vos commandes jusqu'au vendredi 26 octobre. Vous payez 50 % d'acompte en échange d'un reçu mentionnant la somme de l'acompte et votre commande exacte c'est-à-dire année(s) et numéro(s).

Pendant le mois de novembre, vous recevrez les LOCO REVUE par mes soins, pendant les réunions, contre le reçu et les 50 % restant à régler.

*Merci de votre compréhension.
Jeanine*

*

De Jacques Le Plat à Jeanine Teller :

Je profite de l'occasion pour te signaler (ainsi qu'à tes collègues liégeois), que je suis en train de liquider le stock belge d'invendus Loco-Revue de 1980 à Noël 2000. C'est peut-être l'occasion de compléter tes archives à bon compte : prix 1200 F / 3 années (ou 33 numéros panachés) ou 600 F pour 12 numéros panachés. La liquidation est en cours depuis janvier et il reste encore à peu près tous les numéros depuis 1990.

De Jeanine Teller à Jacques Le Plat :

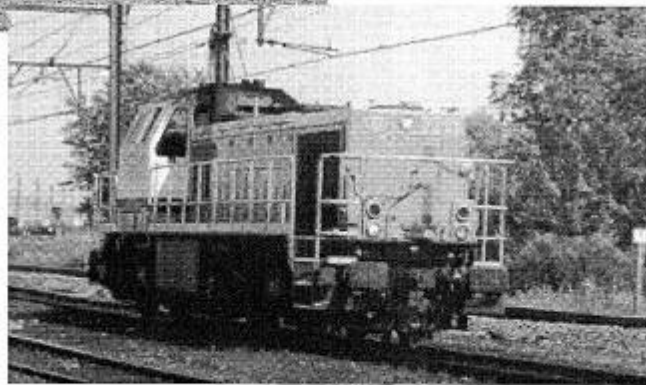
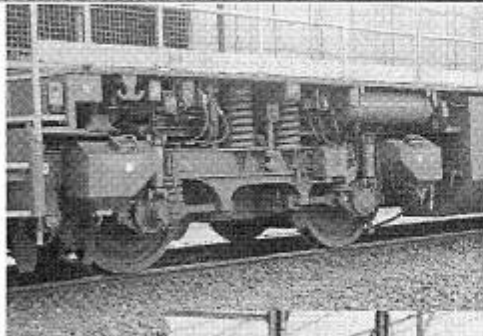
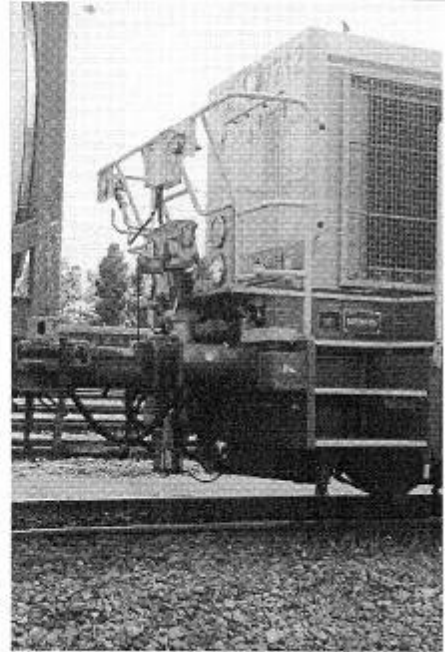
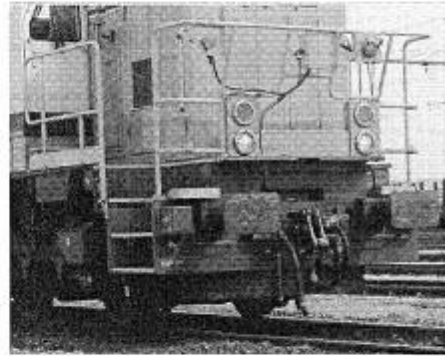
*Numéros panachés = différents ? Donc les 11 numéros d'une année complète ?
Je te demande cela pour transmettre correctement ton message à l'ALAF.*

De Jacques Le Plat à Jeanine Teller :

Oui, c'est bien ça ! Et dans le cas où plusieurs personnes voudraient le même numéro, cela reste aussi valable. En résumé, les prix annoncés sont respectivement valables pour 12 ou 33 numéros, panachés ou non.

Le Photoscope de Trainmaster

Locomotive diesel Type 77 de la SNCB,
Photos de détails par Ricky.



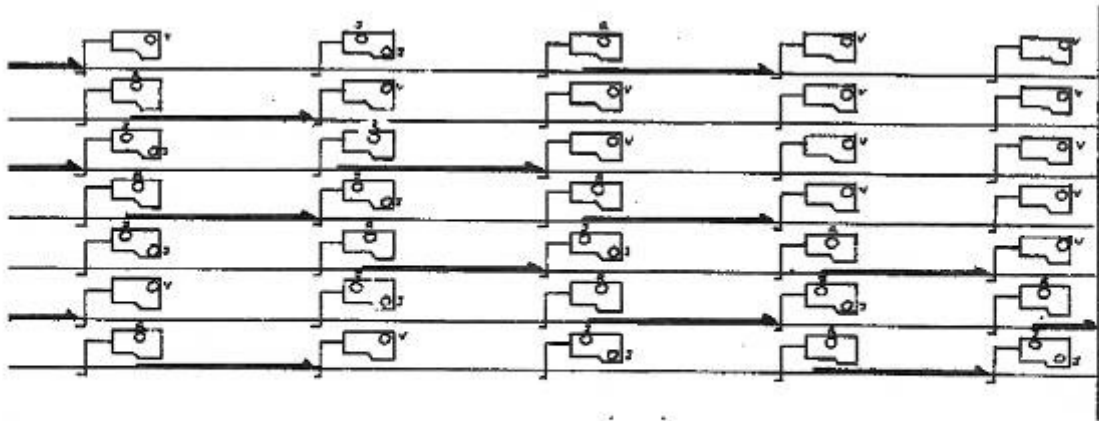
Locomotives photographées à Anvers Nord, lors d'une sortie en Spotting avec Paul Vandersteen, de la Firme Rocky-Rail. L'une d'entre elles sert pour la publicité d'annonce de la sortie de la 77 en HO par MEHANO.

Le coin du spécialiste
(Correspondance mai-juin 1984)

Signaux automatiques – Signaux d'arrêt simplifiés.
Signaux de manœuvre – Balise – signaux divers. (par Jules Vincent)

1. Les signaux automatiques.

Actuellement sur les lignes importantes et en dehors des gares, le Block-System est devenu automatique ainsi que les signaux protégeant les sections. Entre deux gares, il peut y avoir une multitude de sections et les signaux ne sont plus manœuvrés par les signaleurs mais bien par des dispositifs électriques (relais, pédales et circuits de voie). Les signaux automatiques sont en position normalement ouverte, mais lorsqu'un train les franchit, ils repassent automatiquement à l'arrêt. Quand la section se libère, le signal repasse à l'ouverture. (Voir fig. 1)



Mais un de ses signaux peut tomber en dérangement par suite d'un relais défectueux, d'un non-fonctionnement de pédale, d'un contact inopiné à un circuit de voie, etc.... Et dans ce cas, un signal se mettrait à l'arrêt et tout le trafic resterait bloqué. C'est pourquoi ces signaux automatiques peuvent être franchis, malgré qu'ils imposent l'arrêt moyennant certaines précautions de la part du conducteur.

A. Signal d'arrêt permissif permanent. (fig.2)
(protégeant une section où il n'y a pas de passage à niveau contrôlé par ce signal).

Ce signal est muni d'une couronne de franchissement.(1) Le conducteur s'arrête, remplit un ordre de franchissement en y indiquant le litera du signal (ex : A 82). Il poursuit sa route en marche à vue jusqu'au signal d'arrêt suivant. Il remettra une partie de l'ordre de franchissement qu'il vient de compléter à la première gare où il doit normalement faire arrêt.

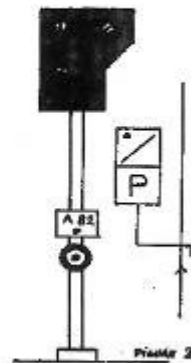


Figure 2

B Signal d'arrêt permissif permanent. (protégeant une section où un ou plusieurs passages à niveau sont contrôlés par ce signal). (fig.3)

Ce signal n'est pas muni d'une couronne de franchissement mais bien d'une armoire à documents. (1) Le conducteur s'arrête au signal, descend de sa machine et prélève un document S 421 jumelé à un S 379. L' S 421, dûment complété, l'autorisera à franchir le signal en marche à vue, l' S 379 lui renseignera de la situation kilométrique des passages à niveau en lui donnant l'ordre de réduire sa vitesse à 5 Km/h et de siffler ou klaxonner à chaque passage à niveau. Comme dans le premier cas, il remettra une partie des documents à la première gare où il doit normalement faire arrêt.

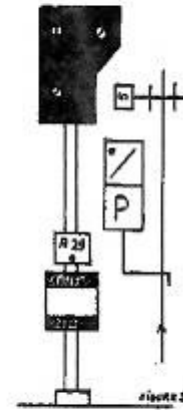


Figure 3

C Signal d'arrêt permissif intermittent (signal non automatique) (fig.4)

Ce signal est utilisé sur les lignes équipées de signaux automatiques aux endroits où il y a un point dangereux à protéger. Ils peuvent à certains moments être commandés d'un poste de signalisation et à d'autres moments par les trains. Le signal est pourvu d'un œilleton électrique et d'une armoire téléphonique.

Si l'œilleton est allumé (blanc) le signal doit être considéré comme permissif. Par contre, si l'œilleton est éteint il est non permissif et tous les conducteurs doivent se rendre au téléphone.

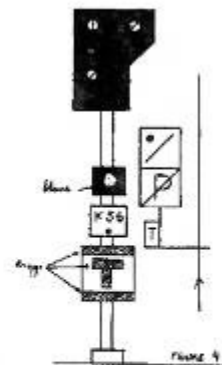


Figure 4

2. Les signaux d'arrêt simplifiés.

Ils sont identifiés par le litera minuscule du grand signal d'arrêt, complété par le numéro de la voie à laquelle ils se rapportent. Lorsqu'il est indépendant, il est identifié par une majuscule suivie de l'indice du poste qui le commande. Ils règlent les grands et petits mouvements. Ils ne peuvent pas transformer un mouvement. (Fig. 5 & 6)

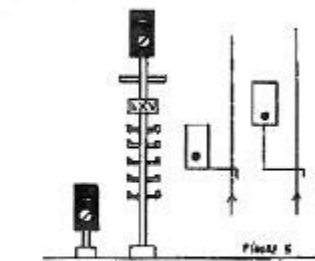


Figure 5

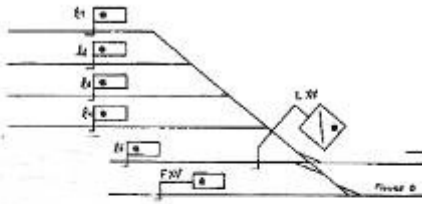


Figure 6

3. Les signaux de petit mouvement. (fig.7)

Ils autorisent l'exécution d'un petit mouvement ou autorise l'accès d'un grand mouvement :

- en marche à vue sur une voie partiellement occupée ;
- à la voie de dédoublement d'une gare de croisement d'une ligne à simple voie ;
- à une ligne locale ;
- en marche à vue à une section de block non entièrement parcourue.

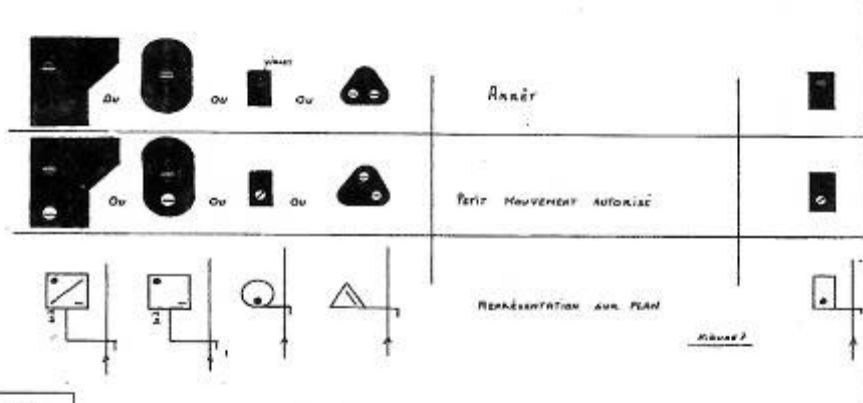


Figure 7

Un grand mouvement s'effectue en marche normale, avec le respect des signaux d'arrêt ordinaire, combinés ou simplifiés à gauche ou à droite de la voie, suivant le régime de voie normale ou de contre voie.

Un petit mouvement s'effectue en marche à vue avec le respect de tous les signaux à droite ou à gauche de la voie. Seul un grand signal d'arrêt avec écran peut transformer un mouvement.

Signal de limite de petit mouvement. (fig.8)

Ce signal indique le point d'arrêt extrême pouvant être atteint par les petits mouvements. Il est constitué par un panneau rectangulaire, dont la face avant est recouverte de matériau réfléchissant et porte un pictogramme noir se détachant sur fond blanc.

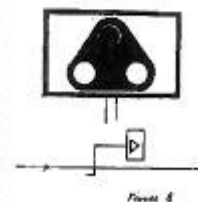


Figure 8

2. Les balises.

Les balises facilitent, surtout par temps de brouillard, le repérage des signaux en voies principales.

a) Balises avec traits. (fig. 9 et 10)

Des balises « grands modèles » en béton sont remplacées par des plus petits modèles dont la face avant est couverte d'un matériau réfléchissant blanc et portant 2 ou 5 traits obliques noirs.

Elles annoncent l'approche des signaux avertisseurs et des signaux d'arrêt. La balise à deux traits porte un point noir si le signal qu'elle annonce a fonction d'arrêt. Pour les signaux d'arrêt ordinaire seule la balise à 2 traits est utilisée ; la balise à 5 traits n'est donc pas placée.

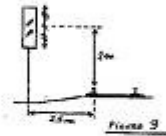


Figure 9

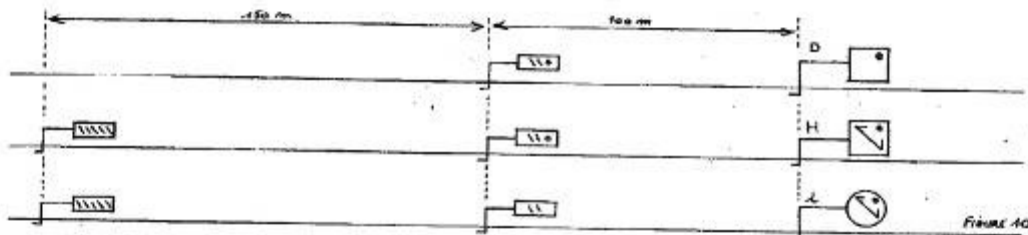


Figure 10

Les anciennes balises « grands modèles » étaient au nombre de 5 et la distance d'implantation par rapport au signal était égale à autant de fois 50 m qu'elles portaient de traits. (fig. 11)

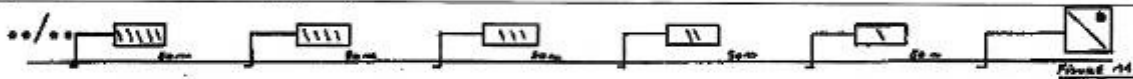


Figure 11

b) Balises avec chevrons. (fig. 12 et 13)

Ici aussi, il existe deux modèles: un grand modèle en béton et un nouveau plus petit à matériau réfléchissant. La face avant blanche porte un à cinq chevrons noirs.

Elles annoncent l'approche des signaux d'arrêt sur les lignes non équipées de signaux avertisseurs, l'approche aussi de certains signaux protégeant des passages à niveau ou des signaux d'arrêt simplifiés contrôlant le fonctionnement de passages à niveau automatiques, sur les lignes où la vitesse de référence est supérieure à 40 Km/h, sans dépasser les 70 Km/h.

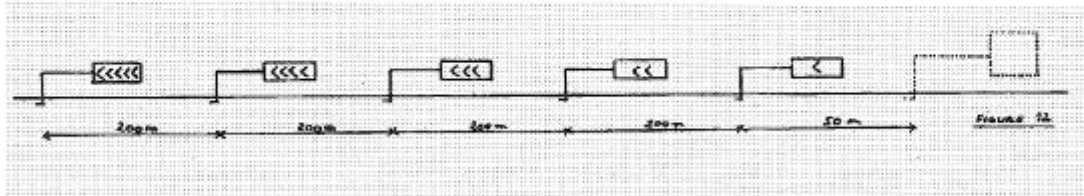
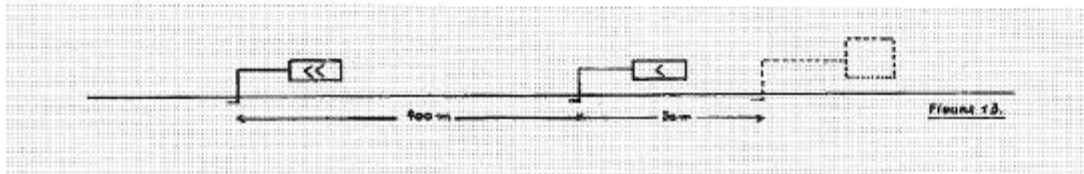


Figure 12

Sur les lignes où la vitesse est inférieure ou égale à 40Km/h.

Figure 13

La première balise rencontrée a la même signification que celle d'un signal avertisseur fermé.



	<p>Mescherstraat, 104, B-3790 MOELINGEN Tel. : (+32) 4-381.23.43. Fax : (+32) 4-381.11.55. E-Mail : rocky.rail@village.uuinet.be http://www.rocky-rail.com</p>		
	<p>C P M I</p>	<p>Les diesels 52-53-54 et 59 de la SNCB en HO sont commercialisées toutes montées ou en kit. Pour plus d'informations, voyez le site internet de Rocky-Rail.</p>	
	<p>Walthers Cornerstone 'Golden Valley Canning', ref. 933-2018, BEF. 1457</p>		
<p>CPMI : camions français en HO. Pour plus d'informations, voyez le site web de Rocky Rail.</p>			
<p>Coaches w/ Lights</p> 	<p>Les Marques Mehano et Os.Kar. ne sont pas en vente au détail chez Rocky-Rail. Adressez-vous à votre détaillant habituel.</p>		<p>type 77</p> 
		<p>NEW 2002-1</p>	

Information à L'ALAF au sujet de l'article paru dans la revue Eisenbahn et relatifs aux usages de photographes vis à vis de la DB (Deutches Bahn).

Les interdictions :

- 1) Ne jamais se trouver sur les rails, ni sur les voies.
- 2) Dans le voisinage des signaux de détresse.
- 3) Faire courir une personne sur les voies puis la photographier.

Pour photographier dans les gares, il ne faut pas d'autorisation si l'on respecte les points suivants :

- 1) Vous devez toujours vous trouver dans les endroits ouverts aux voyageurs.
- 2) En photographiant, vous ne pouvez jamais mettre en danger, ni vous ni d'autres personnes qui se trouveraient dans votre voisinage.
- 3) On ne peut jamais passer les barrières, passages à niveau, clôtures ou d'autres endroits interdits au public, autre que le personnel de la D.B.
- 4) Les photographies ne doivent servir qu'à un usage privé, album de photos ou soirée Dia.
- 5) Restrictions : Restrictions pour les photos autorisées.

En cas d'alerte à la bombe, attentat, attaque de fonds ou meurtre: dans tels cas, la gare sera fermée et il faudra admettre qu'il sera défendu de photographier ces événements.

CAS GRAVES :

Photographier sans autorisation puis publier. Des amendes sont possibles (non mentionnées).

Accord sur travail avec autorisation de la D.B.

Pour les photographies commerciales (revues, calendriers, réunions de club et autres) il faut demander une autorisation à la D.B.

Renouvellement de la cotisation.

Nous voici déjà à la fin de l'année et en même temps que les fêtes, arrive également le moment de renouveler la cotisation.

Si vous réglez votre cotisation avant le 31 décembre 2001, le prix sera toujours de 1.500 BEF (200 BEF d'assurance comprise). Cela ne fait que 125 BEF par mois.

Après cette date, Euro oblige, la cotisation sera de 38 €.(4,96 € d'assurance comprise). Cela ne fait que 3,17 € par mois.

Le paiement de la cotisation peut se faire lors des réunions auprès de Monsieur Alphonse Volders ou au moyen du bulletin de versement ci-joint sur le n° de compte suivant : **001-2421017-70**.

Votre carte de membre vous sera remise lors de votre paiement ou à votre prochaine visite au club. Si vous désirez recevoir votre carte par la poste veuillez majorer votre paiement de 1€. Les cotisations devront être payées au plus tard pour la fin du mois de février. Tout paiement effectué après cette date sera majoré de 1,25 € pour frais de dossier.

Le Conseil d'Administration

Quai 44 Exposition à Bruxelles.

Du 15 septembre au 27 janvier 2002, au passage 44 à Bruxelles dans la Galerie DEXIA, l'exposition décline l'histoire ferroviaire belge en cinq thèmes : l'importance du train, la mobilité, les gares, l'infrastructure et le matériel roulant, les différents métiers du rail. Inaugurée dans le cadre du 75^{ème} anniversaire de la SNCB, l'exposition « Quai 44 » se présente comme une grande évocation photographique, mais est également l'occasion de voir trois courts-métrages, divers tableaux de Delvaux, la maquette de la future gare des Guillemins, une partie de l'habitacle du train à double étage qui entrera en service l'an prochain, etc.

« Quai 44 » se tient jusqu'au 27 janvier 2002 à la galerie Dexia au passage 44 à 10 minutes des gares de Bruxelles Nord et Bruxelles Central. L'exposition est ouverte du mardi au dimanche de 11 à 18 heures (sauf jours fériés).

Deux nouveaux ateliers à la SNCB.

Par Cyril Duchemin

Nœud de communication d'envergure au sein du réseau ferroviaire belge, la gare de Charleroi a fait l'objet ces dernières années de différents travaux d'aménagement visant à en améliorer la desserte et à assurer aux voyageurs un service de plus en plus performant. Dans le cadre du plan décennal d'investissement 1996 – 2005, la SNCB a également décidé d'implanter dans la région deux nouvelles unités techniques destinées à assurer l'entretien et la maintenance du matériel roulant. L'une est située à Charleroi et l'autre à Monceau. L'atelier de traction de Charleroi s'étend sur une superficie de 17 hectares, dont 20000m² bâtis, et a nécessité un investissement de 1,5 milliard BEF. 330 personnes travaillent à la maintenance courante de plus de 320 engins : 80 locomotives électriques, 125 automotrices, 110 locomotives Diesel et 10 autorails Diesel. Par la suite, viendront s'y ajouter les nouvelles rames prévues pour le futur réseau régional bruxellois.

Composé de quatre grands halls affectés à des tâches différentes, Charleroi dispose de 12 voies dont 10 « passantes ». Le hall 4 est équipé de rails dits « éclipsables » installés sur des pilotis de 2,60m de haut. Ce système extrêmement performant permet d'escamoter temporairement certaines sections de rails afin de pouvoir retirer par le bas de grosses pièces comme les essieux ou des moteurs qui doivent être changés. Il n'est donc pas nécessaire de déplacer l'engin vers un stand de levage avec pour résultat un gain de temps substantiel. Il suffit donc désormais de quelques heures, au lieu d'une journée, pour remplacer les essieux d'une automotrice.

Autre atelier, autres objectifs. Celui de Monceau est entièrement dédié à l'entretien des wagons. En fait, 15000 wagons par an transiteront par le triage de wagons de marchandises de Monceau. Le deuxième en importance après celui d'Anvers. L'atelier qui couvre 8,5 hectares dont 8000 m² de surface bâtie, occupe 90 collaborateurs. Cet établissement qui aura nécessité un investissement de 500 millions de francs comprend deux halls, l'un pour les interventions de maintenance légère, l'autre pour les travaux lourds ou nécessitant des mobilisations plus longues, le tout sur six voies passantes dont trois de 150 m de long avec fosses de travail latérales et centrales pour les travaux courant, et les trois autres, longues de 66 m, équipées de passerelles permettant des interventions sur toitures ainsi que d'engins de levage. Enfin, l'atelier compte deux voies de visite, ainsi qu'un stand extérieur de nettoyage technique et un stand extérieur pour le levage de wagons chargés.

Avec ces deux nouveaux ateliers inaugurés fin octobre dernier, la SNCB modernise ses moyens de production et accélère la remise en circulation des matériels roulants. Un objectif désormais commun à tous les réseaux.



SerInGa SPRL

Tél: 02/201.06.30 - 082/22.67.32

Fax: 082/22.75.80

Rue Adolphe Sax, 98 - 5500 Dinant

TRAINS & TRAMS MINIATURES

s.p.r.l. **Jocadis**

Rue de Bruxelles 53 7850 ENGHIEU

[Http://www.jocadis.com](http://www.jocadis.com)

e-mail : webmaster@jocadis.com

Tél. : 0032 - (0) 2 / 3957105

Fax : 0032 - (0) 2 / 3956141

AGENDA DU CLUB

3 octobre 2001 : Filisur et ses environs. (par A. Collin)

7 novembre 2001 : Les chemins de fer Rhétiques : Bergün. (par A. Collin)

5 décembre 2001 : La Pacific ETAT 231 G 558 du Pacific Vapeur Club (Français).
Vapeur à SOTTEVILLE, la seule encore en parfait état, renaissance 1986 – 1988
(remise à neuf) type ORIENT-EXPRESS. (par W. Collier)

3 janvier 2002 : Portrait d'un type de locos –vapeur « Pacifics » en usage dans
l'Europe : son Histoire, (sa naissance, ses transformations, ses différents modèles et
ses services).

Bourses et manifestations

07/10/01	Aywaille salle St Raphaël
13 & 14 10/01	Genk, expo Limbourg Hal
14/10/01	Huy, (ex bourse Ben Hahin Salle des spiroux wanze
14/10/01	Jupille Ecole des Acacias rue du Couvent 106
19,20,21/10/01	Utrecht expo+bourse JAARBEURSPLEIN N°6
28/10/01	Steinsel ancien Hall de basket

3 & 4 novembre 2001 Exposition de L'ALAF, rue de la Gare à Ougrée de 9/17 h

04/11/01	Bioul salle de Cheumont (Anhée)
11/11/01	Charleroi/Gilly école de la cité, rue circulaire 27
9/12/01	Hoeselt Centre Culturel

Attention: Ce récapitulatif des bourses et manifestations n'est donné qu'à titre indicatif, l'ALAF n'est pas responsable des erreurs, des omissions et des annulations des différentes manifestations qui vous sont proposées dans cet agenda.

Errata : Dans la revue « Correspondance » du trimestre dernier, à la page 9,

FIG 7 TRACAGE DES 2 ENCOCHES DE GUIDAGE

Présenter la fente rectiligne qui va de a à b sur une voie H0 (16,5 CM) ; centrer le gabarit sur les rails ; tracer l'emplacement des 2 rails au marqueur ou à la pointe sèche.

Il faut lire 16 ,5 mm à la place de 16,5 cm. Veuillez nous excuser pour cette petite erreur.

La rédaction