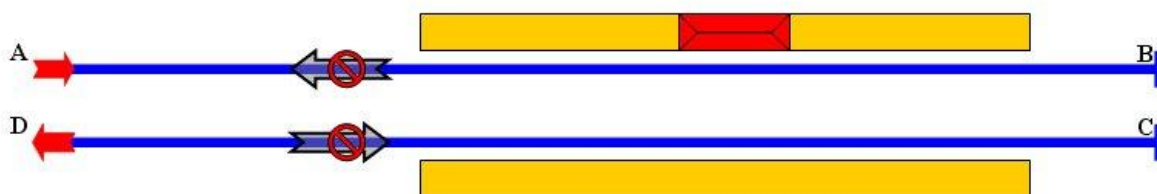


Dessines-moi une gare ! (N°4)

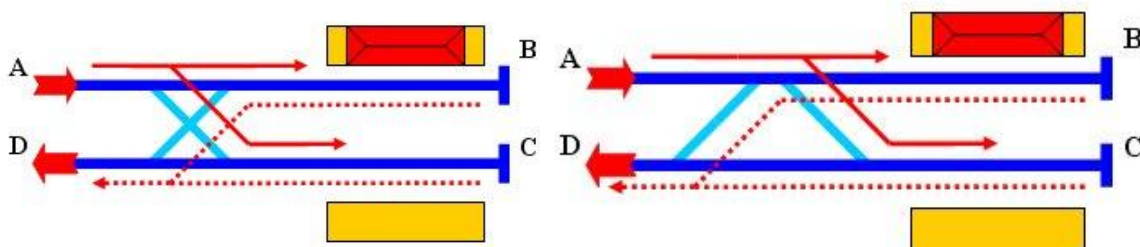
Tout logiquement nous nous dirigerons avec ce quatrième numéro vers une gare terminus à double voie. Et comme profitant de l'acquis des épisodes précédents, nous éluderons la matière déjà connue et il nous restera bien quelques pages pour parler d'autre chose.

Etape n°1 : Principes de base (voies doubles)

En vertu de notre sens de circulation « à gauche », un train venant de A pourra ce garer en B. Malheureusement une fois arrivé en B, il ne pourrait plus repartir vers A mais devrait se diriger vers D. De même puisque rien ne peut venir de D, la voie C ne servirait à rien...



Nous utiliserons un dispositif que nous connaissons bien puisque constitué de deux bretelles indépendantes ou en X permettant le changement de voie et que nous placerons avant l'entrée en gare.

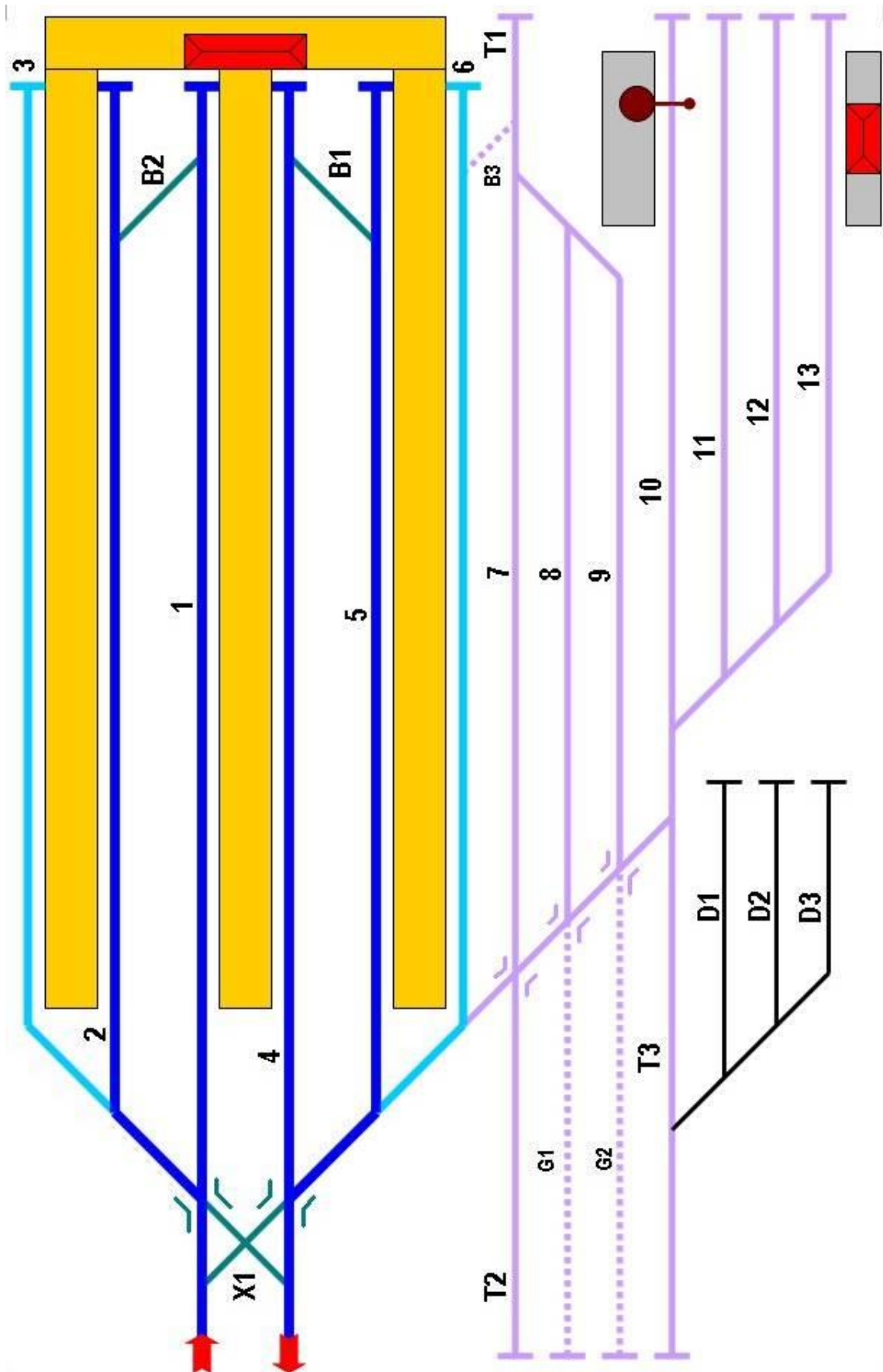


Tout train venant de A peut maintenant se garer en B ou en C. De même tout train garé en B ou en C pourra repartir vers D.

Bien entendu, les principes de base déjà énoncés dans nos précédents numéros restent d'application. Voies de débord et de sécurité, bretelles de remise en tête ou gare de formation et de marchandises seront traitées de la même manière que dans nos gare précitées. Et comme vous avez bien retenu les leçons précédentes, passons directement au plan de notre grande gare terminus.

J'ai dit grande gare car, bien entendu, pour justifier notre voie double, nous aurons besoin d'une gare terminus de plus grande importance. Bon assez papoté, je n'ai plus rien à vous apprendre, passons au dessin.

Etape n°2 : Notre plus grande gare



Allons-y !

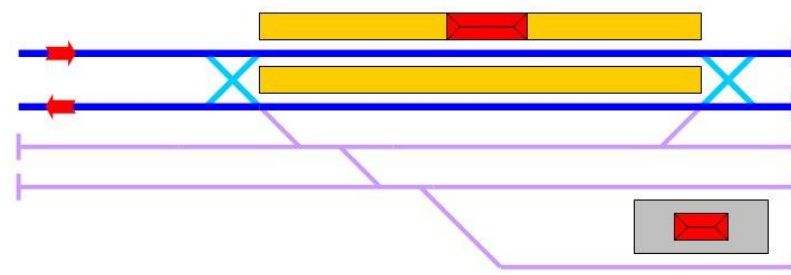
La gare voyageur : avec ses 6 voies à quai (1) (2) (3) (4) (5) et (6) et les trois bifurcations en « X » (X1) et simples (B1) (B2). Sur les voies (3) et (6) il n'est pas possible d'effectuer une remise en tête. Elles serviront principalement à la réception des autorails et rames réversibles ou au garage d'une rame voyageur en attente d'un service ultérieur. Les bretelles (B1) et (B2) peuvent éventuellement être doublées sur le principe de (X1).

La gare de formation : avec ses 3 voies (7) (8) et (9), les voies tiroirs (T1) (T2) et la bifurcation en « X » (X1) qui y permettent l'accès à la gare. (T2) permet de manœuvrer dans la formation sans entraver le trafic sur les voies principales. Assurez-vous que sa longueur soit suffisante pour refouler une rame vers la gare marchandise. (T1) sert à libérer la locomotive ayant amené le convoi dans la gare. Pour ce faire il est nécessaire de toujours laisser une des 3 voies (7), (8) ou (9) libre à moins d'insérer une bretelle supplémentaire (B3) qui permettrait de libérer notre machine via la voie (6). Mais dans ce cas, nous perturberions le trafic voyageur. Deux voies de garage (G1) et (G2) peuvent être ajoutées. Prenez garde lors de vos manœuvres de ne pas y enfermer votre locotracteur...

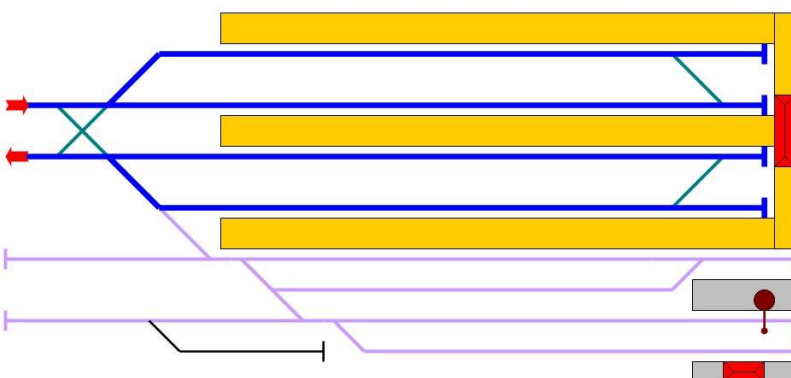
La gare marchandise : avec ses 4 voies (10) (11) (12) et (13), la voie tiroir (T3), la hâle, une grue de quai. (T3) protège la formation et permet de manœuvrer dans la cours à marchandise sans entraver le trafic sur les voies de formation.

Un dépôt diesel : avec ses 3 voies (D1) (D2) et (D3) connecté au reste de la gare par le tiroir (T3). Je dois encore vous en parler plus en détail, encore un peu de patience...

Etape 3 : trop grande pour votre espace de jeu ?



Réduisez le nombre de voies jusqu'à sa plus simple expression si nécessaire.



Mais pour lui garder une certaine importance et justifier la double voie, contentons nous plutôt de n'y supprimer que quelques voies

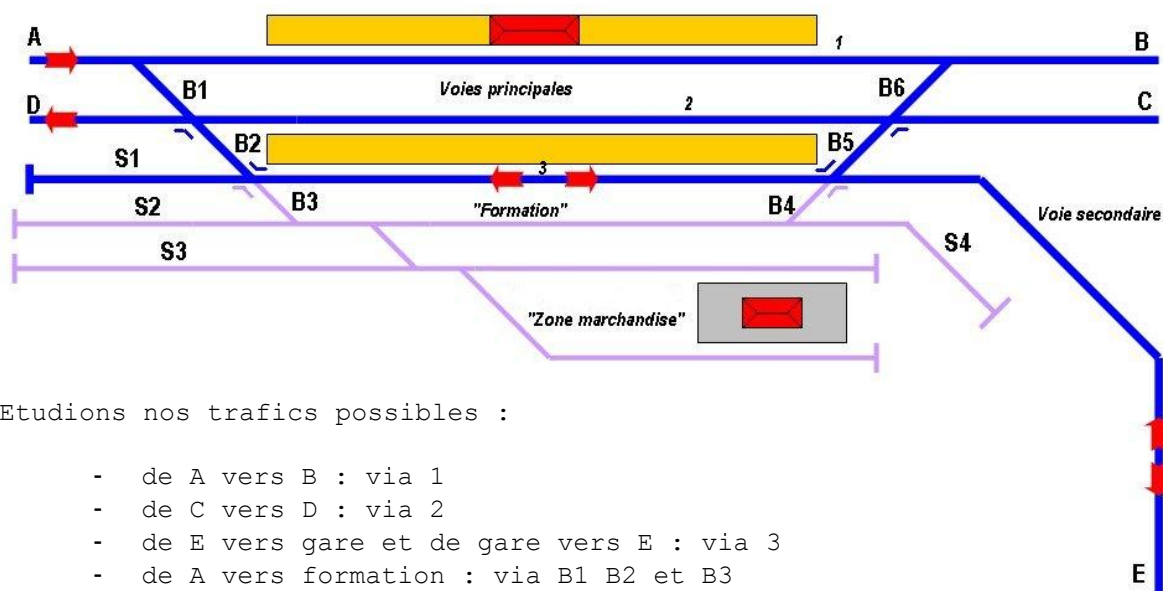
Allez, il nous reste bien une page ou deux pour cette fois...

Etape 4 : Gare de passage à double voie avec départ de ligne à voie unique

A nouveau, cette gare se veut minimaliste, mais bien entendus, il vous sera loisible de la complexifier en y banalisant les voies en gare ou en y ajoutant des voies de débord, de formation, de marchandise ou de garage et un dépôt comme je vous l'ai précédemment appris.

Pour préserver une optique compacte, j'y utilise quand même des traversées jonctions mais elles seront simples le plus souvent possible afin de préserver l'optique que nous venons de nous fixer.

Pour garantir la sécurité, la gare est conçue pour rendre indépendant le trafic voyageur double voie de celui de la voie unique. De même tout trafic marchandise de notre ligne secondaire n'interférera pas avec le trafic de notre voie principale. Malheureusement, il n'en sera pas de même pour le trafic marchandise en voie principale, pour entrer en gare marchandise, il devra couper la voie unique. Signaleurs soyez attentifs et prudents !



Etudions nos trafics possibles :

- de A vers B : via 1
- de C vers D : via 2
- de E vers gare et de gare vers E : via 3
- de A vers formation : via B1 B2 et B3
- de formation vers B : via B4 B5 et B6
- de C vers formation : via B5 et B4
- de formation vers D : via B3 et B2
- de E vers formation et inversement : via B4
- de A vers E : via B1 B2 et 3
- de E vers D : via 3 et B2
- de C vers E : via B5 et 3 avec rebroussement ou remise en tête via B2 D 2 C et B5
- de E vers B : via 3 B5 et B6 avec rebroussement ou remise en tête via B2 D 2 C et B5

Je vous laisse manœuvrer par vous-même, bien qu'il ne vous sera pas toujours possible d'éviter quelques perturbations en voie 3, les tiroirs S1, S2, S3 et S4 vous aideront à ne pas interférer avec le trafic des autres zones.

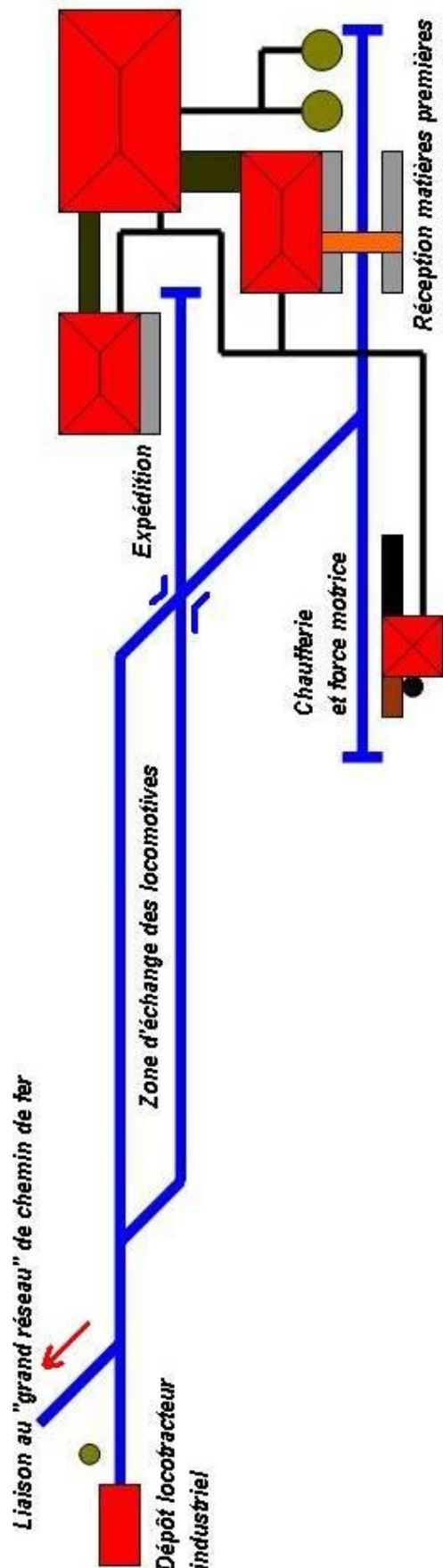
Encore une petite page ? Allez juste une petite étape récréative..

Etape 5 : c'est la récréation ! Jouons avec un embranchement industriel.

Notre Ami Gérard Callebaert est propriétaire de la société G. Cal. Fer, leader mondial de la fabrication de frigo pour l'industrie. Il reçoit ses matières premières et expédie toute sa production uniquement par train car c'est plus économique... Oui je sais je rêve ! (Ndlr : on l'a souvent remarqué aux réunions du vendredi). Mais si nous arrêtons de rêver, autant arrêter de jouer aussi ! Son usine est donc raccordée au grand chemin de fer.

Malgré de nombreuses protestations, il s'est vu imposer l'installation d'un aiguillage de sécurité qui ne peut être actionné que par la gare voisine. Ainsi protégé, le grand chemin de fer est à l'abri de toute erreur commise dans l'enceinte industrielle. Opportuniste de nature, Gérard a transformé cette voie sans issue en dépôt pour son locotracteur. Un petit bâtiment sert à abriter le véhicule pour toutes les opérations de remisage et d'entretien. Un petit poste à gasoil est également présent pour satisfaire aux besoins du locotracteur. Régulièrement, l'entreprise reçoit du grand réseau un wagon citerne destiné à réapprovisionner en fioul ces réserves en combustible.

La voie industrielle se divise ensuite en deux voies parallèles. C'est dans cette zone d'échange que les locomotives de ligne sont découplées et retournées sur le grand réseau par la voie de débord. Notre locotracteur entre alors en action pour distribuer les wagons du convoi dans les différentes zones de notre industrie. C'est également ici que seront formés les convois à réexpédier en ligne. Il est donc primordial de toujours laisser une des deux voies libre, pour assurer aux locomotives la liberté de mouvement dont elles ont besoin pour l'accomplissement de leur tâche.



Notre usine dispose encore de trois zones distinctes :

La zone d'expédition : c'est sur cette voie que les wagons couverts seront amenés pour y être chargés de frigos emballés, comme il se doit, dans des caisses en cartons ou en bois en fonction de leur taille. La halle d'expédition dispose d'un quai haut permettant de charger directement et facilement nos frigos qui, bien qu'encombrants, sont finalement très légers. Deux hommes utilisant quelques diables suffisent pour mener cette tâche à bien. Les affaires vont bien, chaque jour deux couverts à deux essieux sont remplis pour expédition. Le locotracteur les déposera en zone d'échange où ils seront repris en charge par une locomotive du grand chemin de fer.

La zone de réception des matières premières : C'est étonnant tout ce qu'il faut pour fabriquer un frigo. Moteur électriques, éléments pour système de réfrigération, métaux (tôles et tubes), peinture, charnières, matériaux isolants, gaz réfrigérant, papier, bois et cartons d'emballage. L'usine possède pour le stockage de ces matières premières d'une halle desservie par une voie, un quai haut et une grue portique pour décharger les éléments les plus lourds tels les paquets de tôles. Des citernes sont également présentes pour le stockage du gaz réfrigérant. Je vous laisse le soin de choisir dans votre parc marchandise les wagons les mieux appropriés à transporter ce chargement.

La chaufferie : Cette usine héritée de son père est déjà assez ancienne, Gérard n'a jamais pris le temps de la rénover de fond en comble. La génération de la force motrice et du chauffage sont toujours assurée à l'aide de chaudières fonctionnant au charbon, lui aussi acheminé par chemin de fer. Pour des questions de propreté, la chaufferie est située à l'écart du reste des bâtiments. En effet, poussière de charbon et frigos font assez mauvais ménage... Un système de tuyauterie et de câbles distribue chaleur, vapeur et électricité dans les différents bâtiments de l'usine. Régulièrement un tombereau est poussé jusqu'à la chaufferie afin d'y reconstituer les réserves de charbon nécessaires au bon fonctionnement de l'entreprise. Les cendres et scories de combustion sont stockées à l'arrière de la chaufferie et régulièrement chargées dans un tombereau pour être emportées et mises en décharge.

Vous n'aimez pas les frigos, vous préférez construire des tondeuses ou des tracteurs agricoles ? C'est comme vous voulez ! Il vous reste juste à adapter vos zones de réception et d'expédition ainsi que votre parc marchandise à vos matières premières et produits finis.

Et voilà ! 6 pages encore bien remplies. Terminé pour cette fois !

A bientôt pour de nouvelles aventures.

Texte, illustrations et autres bêtises par Laurent Maghe.