

P 44	PROPOSITION DE LIEU : TOUR DE PIECE	Le projet du mois DE LUSIGNEAU À BARONIEUX
	RÉSEAU HO	
	TEXTE ET ILLUSTRATIONS: JEAN-CHRISTOPHE HAUGUEL	
Jean-Christophe Hauguel a un ami, récemment émerveillé et tenté par Luzy, de Renaud Yver, sans avoir l'espace pour un tel projet. Il a donc adapté l'idée à son garage de « seulement » 5 x 3 m.		

Le principe d'une double voie en os de chien est repris, mais la longueur des rames de grandes lignes sera limitée à 200 cm (six voitures longues ou TGV PSE à huit caisses) et 130 cm (quatre à cinq voitures courtes) pour le terminus. Les deux gares cachées comporteront chacune trois voies de stockage. L'altimétrie des trois niveaux permet de ménager un espace de 32 cm au-dessus de la coulisserie (pour intervenir) et de 40 cm au-dessus du niveau principal (pour admirer). La rampe hélicoïdale à quatre voies, qui relie les trois

niveaux, descend ainsi de trois tours vers les voies cachées, et monte de quatre tours vers le terminus en voie unique. La cinquième voie, la plus au centre, est en fait une raquette de retournement de 530 mm de rayon, totalement plate. Chaque tour correspond donc à 10 cm de dénivelé, ce qui dégage une hauteur libre de 9 cm (plateforme de 1 cm d'ép.). Les rayons de courbure sont respectivement de 590, 650, 705 et 760 mm, dont l'entraxe est compatible avec le gabarit de passage en courbe des plus longues voitures selon la norme NEM 103. Les rampes ascendantes sont à 2,1 et 2,4 %, les rampes descendantes à 2,3 et 2,7 %. Attention, si l'on souhaite retourner le plan, les sens de circulation seront inversés, comme en région AL où les trains circulent à droite. Les rayons de courbure en partie décorée sont compris entre 900 et 1700 mm, et le pourcentage des rampes entre 1,1 et 2,5 %. Dernière concession et faute de place, le grand dépôt vapeur a disparu, ce qui n'était pas une priorité pour notre ami non-fumeur.

La construction

La rampe hélicoïdale sera assemblée en premier, au centre de la pièce, de façon à pouvoir travailler de l'extérieur, sur tout son pourtour (principe de construction dans LR 898). Lorsque la menuiserie sera réalisée et les niveaux bien réglés, la voie posée, câblée et testée, ce gros module sera installé et fixé définitivement dans l'angle de la pièce. Le

reste du réseau est uniquement construit en étagères, qui reposeront sur des pieds en façade, tasseaux ou cornières métalliques, et sur équerres côté murs. Les deux ponts-levis réclameront un peu de minutie. Un éventuel bandeau périphérique au niveau 170 cm pourra venir coiffer l'ensemble du réseau.

L'exploitation

Tout comme l'œuvre d'origine, le site de Lusigneau est à la fois une gare de passage sur une ligne reliant deux destinations fantômes, figurées en rouge et bleu, mais aussi une gare de bifurcation vers un terminus bien réel : Baronieux. Un parc de quatre trains express se succèdent ou se croisent en gare principale, tandis que deux omnibus régionaux et deux autorails bi-caisses assurent en alternance la desserte du terminus, via la troisième voie à quai. Aux heures creuses, une rame de fret de quatorze wagons à essieux traverse la gare à faible vitesse, ou bien dépose sept wagons sur la voie de service avant, soit de poursuivre son trajet, soit de rejoindre le terminus. Pendant ce temps, les deux locotracteurs dédiés échangeront les sept wagons respectifs sur les différents EP (embranchements particuliers). De retour du terminus, la rame de fret effectuera la manœuvre inverse. À titre indicatif, un tour complet à 70 km/h sans arrêt prendra 6 mn 30 s. Une alimentation DCC sera privilégiée pour exploiter pleinement les multiples possibilités de jeu. ■

LE PROJET EN BREF

- ÉCHELLE: HO (1/87)
- ÉPOQUE: III (HORS VAPEUR) A VI
- PRINCIPE: OS DE CHIEN
+ ANTENNE TERMINUS
- RÉGION: TOUTES
- DIMENSION: 500 X 300 CM
- LOCAL: GARAGE,
CHAMBRE, GRENIER...
- VOIE: PIKO A CODE 100
- RAYON MINI: 900 MM
PARTIE VISIBLE
- HAUTEUR DES PLANS DE
VOIES: 58 – 90 – 130 CM
- ALIMENTATION
RECOMMANDÉE: DCC

