

HO



LES ORGANES DU DÉPÔT

CONSTRUIRE UN

QUAI À CHARBON

LE TOMBEREAU
EST DÉCHARGÉ. IL
FAUT MAINTENANT
AMONCELER LE
CHARBON AU PLUS
PRÈS DE LA VOIE
DE LA REMISE
POUR FACILITER
LE PROCHAIN
RAVITAILLEMENT
DES LOCOMOTIVES.

Poursuivons notre tour d'horizon des différents organes du dépôt vapeur. Ce mois-ci, découvrons le quai à charbon et voyons comment en construire.

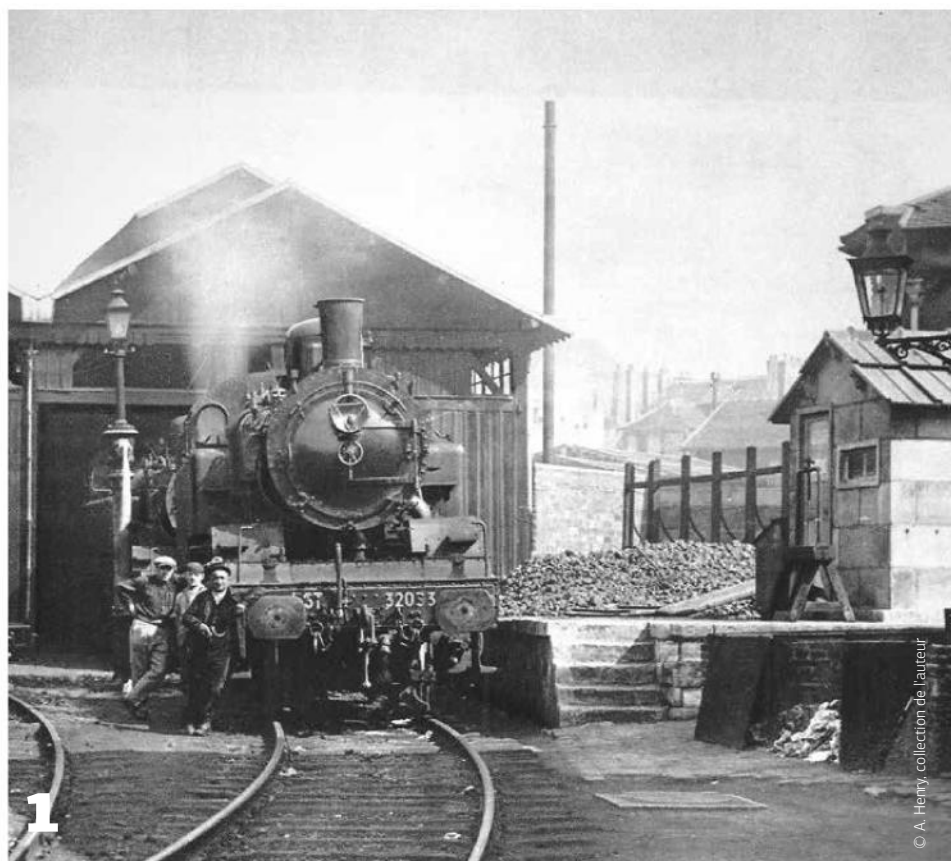
Texte et illustrations : Jean-Louis Gamba

Si les quais de chargement sont omniprésents dans les gares, on sait moins qu'il en existait aussi dans de petits dépôts (ou annexes traction) non mécanisés pour soulager (au moins un peu) les agents chargés d'approvisionner les locomotives en charbon. Comment cela ? Les tombereaux remplis de houille étaient déchargés à la pelle, le charbon stocké en attendant sa distribution aux locomotives. En l'entreposant sur un

quai surélevé, on réduisait la hauteur à graver sur une échelle pour ensuite le déverser dans la soute de la locomotive ou du tender, réalisant ainsi un gain de fatigue et de temps. Souvent modestes car installés dans de modestes établissements, de tels quais ont parfois perduré tardivement, comme par exemple à l'annexe-traction de la gare de la Bastille (**photo 1**). Celui de Sembadel est resté longtemps comme vestige du temps passé et de la sueur des hommes.

LE MATERIEL NECESSAIRE

- PAVÉS JUWEELA FLEXYWAY 28259
- TRAVERSES DÉCAPOD 87TRA02
- CARTON DE CALENDRIER D'ÉPAISSEUR RÉGULIÈRE 1,25 MM
- PAPIER AQUARELLE CANSON ARCHES GRAIN TORCHON 300 G
- PAPIER FORT BLANC ÉPAISSEUR 0,3 MM
- GOUACHE NOIRE
- HUMBROL 62, 33
- PATINE AK 013 RUST STREAKS
- TERRE À DÉCOR GRIS FONCÉ, NOIRE, ROUILLE
- VERNIS ULTRAMAT AK 183
- TAMIYA XF-1
- CRAYON AQUARELLE BLANC
- CRAYON NOIR AK 10001 (PAS DE CRAYON À PAPIER !)
- POLYSTYRÈNE EXTRUDÉ ÉPAISSEUR 30 MM
- CHARBON VÉRITABLE CONCASÉ ET TAMISÉ PAR MES SOINS
- SAUF CAS PARTICULIERS MENTIONNÉS, TOUS LES COLLAGES SONT FAITS À LA COLLE VINYLIQUE.



131 TB 33 à la SNCF, la 32033 est ici vue au quai à combustible de l'annexe-traction de la gare de la Bastille dans les années 1930. L'escalier d'accès est bien visible le long de la voie desservie.

© A. Henry collection de l'auteur



Chargement à la pelle d'une Mallet du Vivarais depuis le quai à charbon de Lamastre. Le travail serait encore plus dur si le charbon était entreposé au niveau du sol.

Lamastre, sur le réseau du Vivarais (**photo 2**), Langres et les dépôts du Chemin de fer de L'Est de Lyon en comptaient aussi. Les photographies sont rares, les «ferroviphiles» ayant de tout temps préféré immortaliser les locomotives.

Pour Vincourt

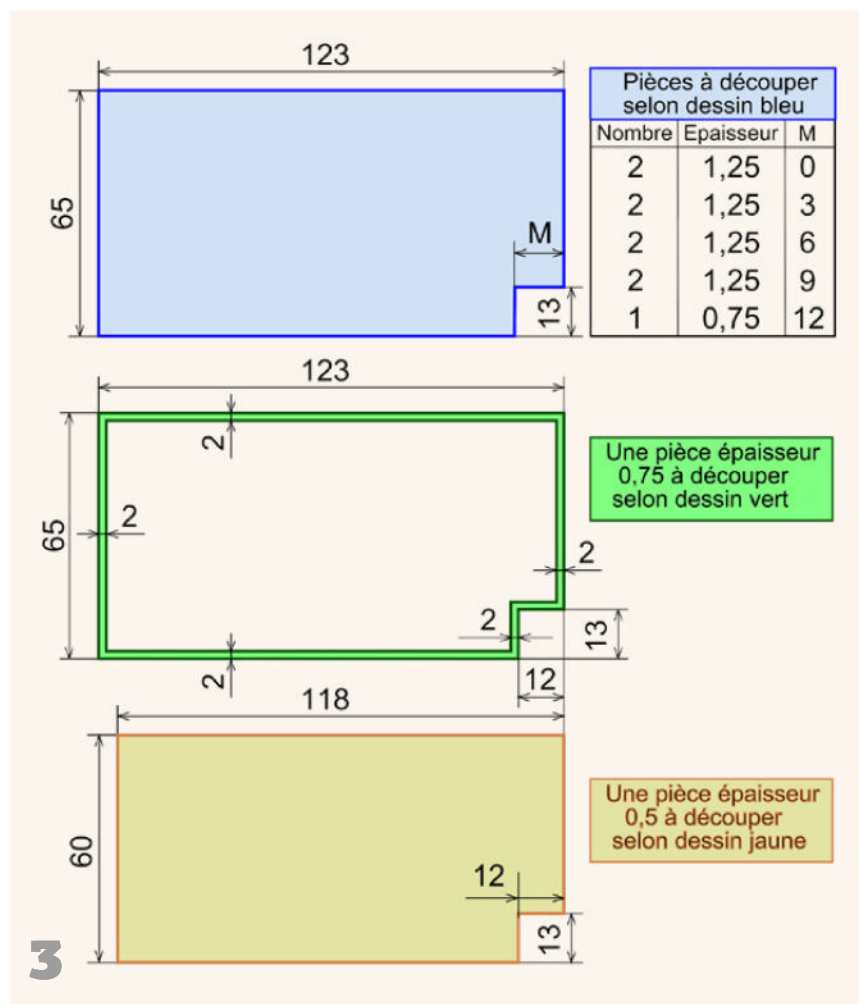
Le parc à charbon de Vincourt étant amovible, j'ai souhaité pouvoir varier l'ambiance du dépôt en disposant un quai à charbon interchangeable. Une forme de dépôt évolutif...

Mon cahier des charges définit les contraintes suivantes pour ce quai :

- Son emprise au sol doit correspondre à celle du parc à charbon existant.
- Côté voie des wagons, sa hauteur avec un rang de traverses ne doit pas entraver l'ouverture des portes des tombereaux.
- Il doit comporter quelques marches d'accès, conformément aux photos d'époque.
- Son rebord en pierres doit être strictement au même niveau que la surface pavée afin que nos agents Preiser ne risquent pas de trébucher.
- Sa longueur doit être telle que les rangées de pavés ne seront pas mutilées (uniquement des rangées entières)

La réalisation du quai lui-même

Après une campagne de mesures et quelques calculs, je détermine les dimensions des pièces qui, par empilement, formeront le volume du quai. Le plan (**illustration 3**) définit leurs cotes, y compris l'épaisseur des cartons et papiers nécessaires. La pièce selon dessin jaune est issue d'une feuille Canson Arches 300 g. Les pièces sont découpées grâce à la machine laser du club de modélisme ►►

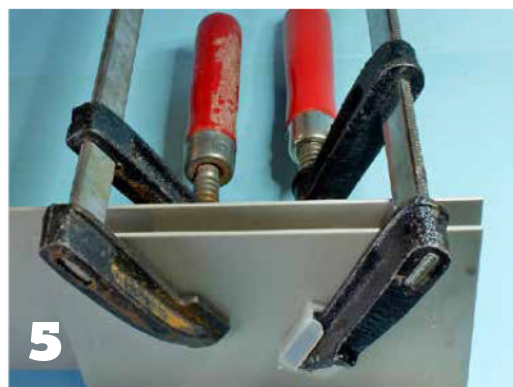


3 : Ces plans seront réalisés avec un logiciel compatible avec la machine de découpe laser (LightBurn dans ce cas).

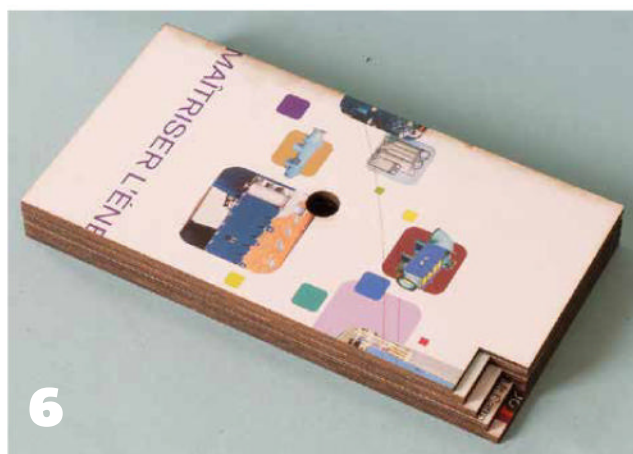
4 : La machine du TRAC87 a été mise à contribution pour découper les 11 pièces nécessaires. Merci Christophe ! Sans

machine, le découpage manuel reste possible, d'autant que les formes sont simples.

5 : Deux plaques de métal bien parallèles permettent de serrer les pièces superposées. Il est essentiel d'éviter un décalage.



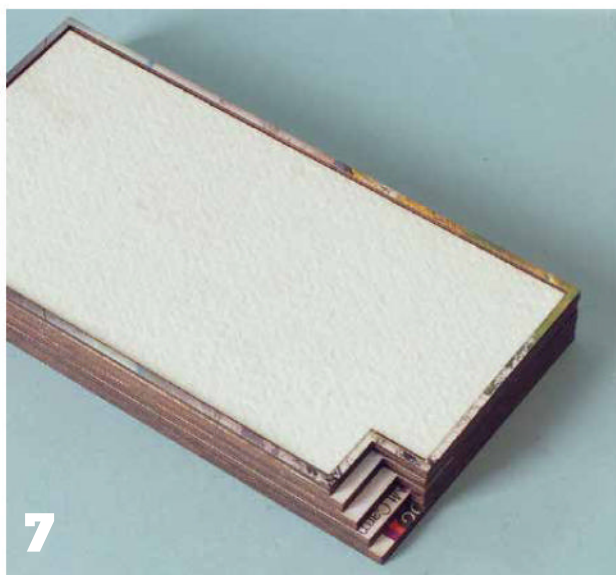
► ferroviaire de Chassieu. La précision dimensionnelle obtenue est très appréciable pour le pourtour et l'escalier (**photo 4**). Les neuf pièces bleues du plan sont superposées, sans décalage. Pour leur collage, je les presse entre deux plaques de métal (**photo 5**). Après séchage, j'obtiens un bloc solide dont l'escalier comporte les quatre marches du bas et une demi hauteur de marche en haut (**photo 6**). L'édification continue en couronnant le bloc par la pièce verte dont les côtés doivent être parfaitement rectilignes. La dernière marche est maintenant entière. La pièce selon dessin jaune peut être mise en place. Pour éviter qu'elle ne se gondole au collage, je l'encolle plutôt que le bloc afin que le papier puisse s'allonger avant d'être posé (**technique du papier peint, photo 7**). Il subsiste un évidement dont la largeur de 60 mm correspond exactement à celle de la bande Juweela Flexyway. Parfait ! Pas de recoupe dans ce sens ! Dans le sens de la longueur on est exactement à pavés entiers ce qui satisfait au cahier des charges (**photo 8**).



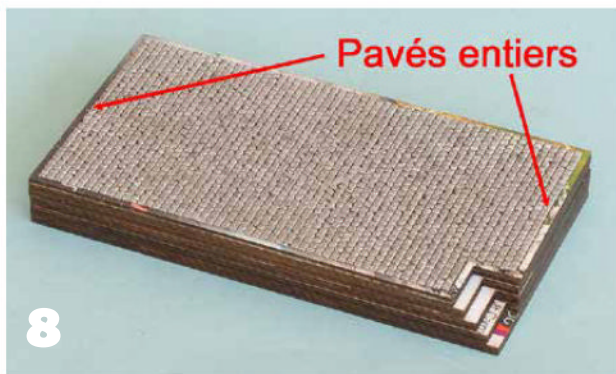
Le bloc est constitué des neuf premières pièces.

Le collage est accompagné d'un serrage à la presse pour obtenir une surface finie bien plane. À ce stade, les pavés dépassent légèrement de la pièce verte. Une bande de papier Canson est découpée au laser. Sa

largeur est égale à la hauteur du bloc carton, sans compter le petit dépassement des pavés. Seul l'espacement des marches est gravé en tant que repères pour positionner mon régle. En effet, plutôt que de graver



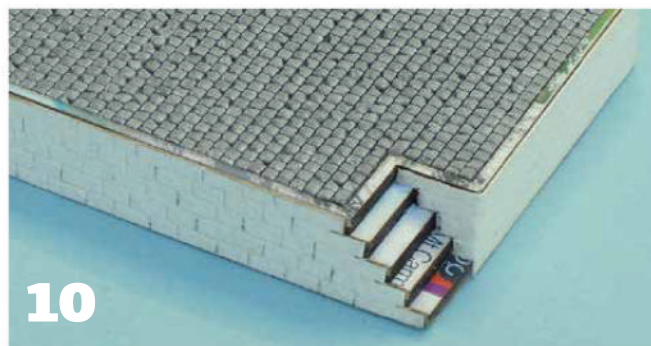
7



8



9



10

7 : La pièce du dessin jaune est insérée et collée dans le creux créé par la pièce verte.

8 : Un nombre entier de rangées de pavés s'inscrit tant dans la longueur du quai que autour de l'escalier,

évitant des coupes peu esthétiques.

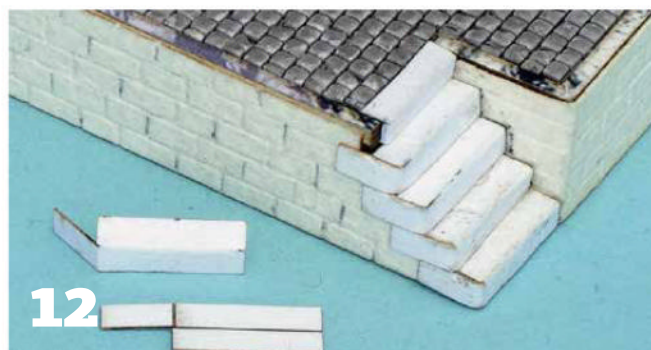
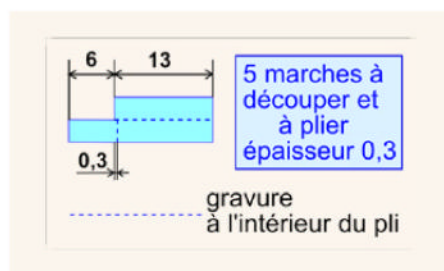
9 : Je commence par graver les joints de pierres longitudinaux.

10 : Les moellons gravés manuellement sont tous légèrement

différents, à mon sens plus réalistes que ceux issus de la gravure trop régulière d'une machine.

11 : Les marches seront découpées à la machine selon ce plan.

11



12

Habillage des marches en papier plié (voir astuce) avec un retour latéral.

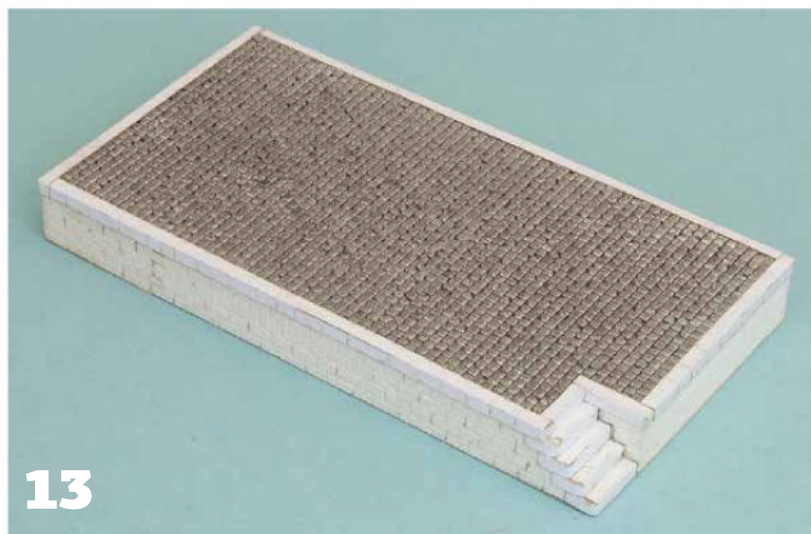


ASTUCE

Habituellement on incise le carton à l'extérieur du pli, mais cela génère deux "lèvres" que je voulais éviter. À cette fin, avec une lime de section triangulaire, j'ai élargi le trait de gravure venu de machine. Le pli coté gravure est alors facile, à angle vif, sans lèvres, donc plus réaliste.

les pierres à la machine qui générerait des joints trop sombres voire noirs, je procède à une gravure manuelle me laissant toute liberté d'action pour la mise en couleurs (photo 9). La bande est mise en forme autour du bloc, ce qui me permet de graver les pierres d'angle à leur juste place, en respectant la logique de construction aux angles. Elle est ensuite collée autour du bloc (photo 10). Le garnissage des marches

(papier blanc de 0,3 mm) est découpé à la machine selon le **plan illustré en 11**. Les plis très exactement positionnés sont faits côté gravure (voir l'astuce). Il ne me reste plus qu'à ajuster les pliages sur l'emmarchement en partant du bas (photo 12). C'est aussi à la machine que sont découpées les bandes de papier blanc de 0,3 mm destinées à habiller le pourtour des pavés, d'une largeur de 5,2 mm, avec ►►



13 : Les bandes formant chaînage d'angle sont positionnées contre les pavés et non pas sur les pavés, conformément au quatrième alinéa du cahier des charges.

n°14 petit gris, surtout pas une touffe fine et dure (proscrire les soies de porc !).

14 : Pour obtenir l'effet illustré, il est primordial d'utiliser un gros pinceau à poil très souples, ici un

15 : Ici un pinceau fin à poils raides et un peu ébouriffés est idéal pour peindre le chaînage dont les surfaces verticales sont un peu plus claires et montrent des fines coulures.

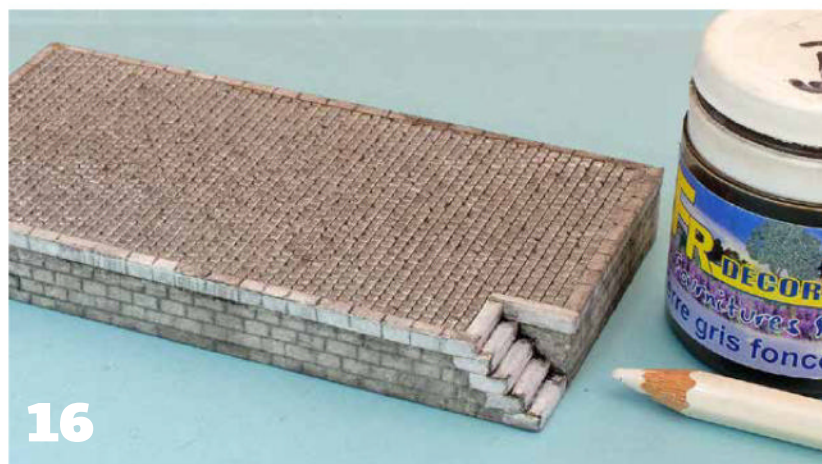


► un trait de pli à mi-largeur. Ces bandes sont gravées à la main avant collage (**photo 13**). La construction du quai proprement dit est terminée. Il reste à le patiner, ce qui va se faire très simplement !

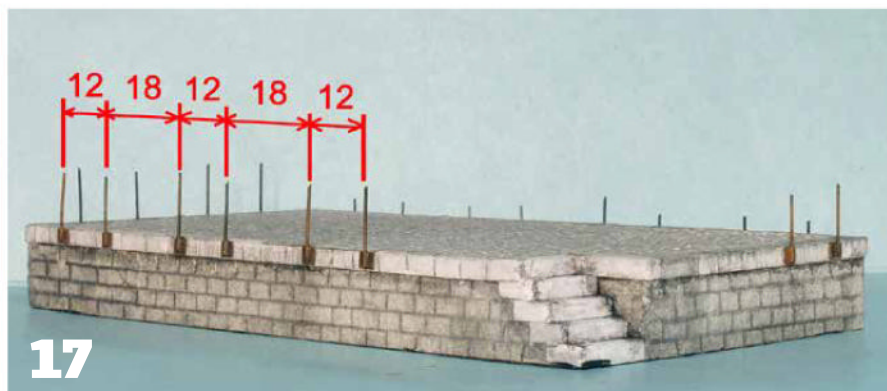
Une patine facile !

Le pourtour en moellons reçoit un jus de noir appliqué en une couche uniforme. Le noir est issu d'un tube de gouache. Qui dit jus dit importante dilution à l'eau. Le jus se répartit et marque les joints avec un effet très réaliste immédiat. Le grain du papier contribue lui aussi au réalisme (**photo 14**). Ne pas hésiter à faire un essai préliminaire sur un coupon de papier gravé. Après séchage, le chaînage peut être traité. Cette fois, il s'agit davantage d'appliquer un lavis, c'est-à-dire un mélange du même genre que ci-dessus mais moins dilué, appliqué par petites touches, en laissant des zones plus claires et figurant tâches et fines coulures. Les recoins de l'escalier sont plus encrassés,

et sous le chaînage un filet de crasse est ajouté (**photo 15**). Avec une terre à décor gris foncé (surtout pas noire !) j'ajoute des traces verticales sur les moellons, je souligne le chaînage, et je salis le pied des murs. Avec un crayon aquarelle blanc passé à sec, j'éclaircis le nez des marches. Un crayon AK 10004 aurait aussi bien fait l'affaire (**photo 16**).



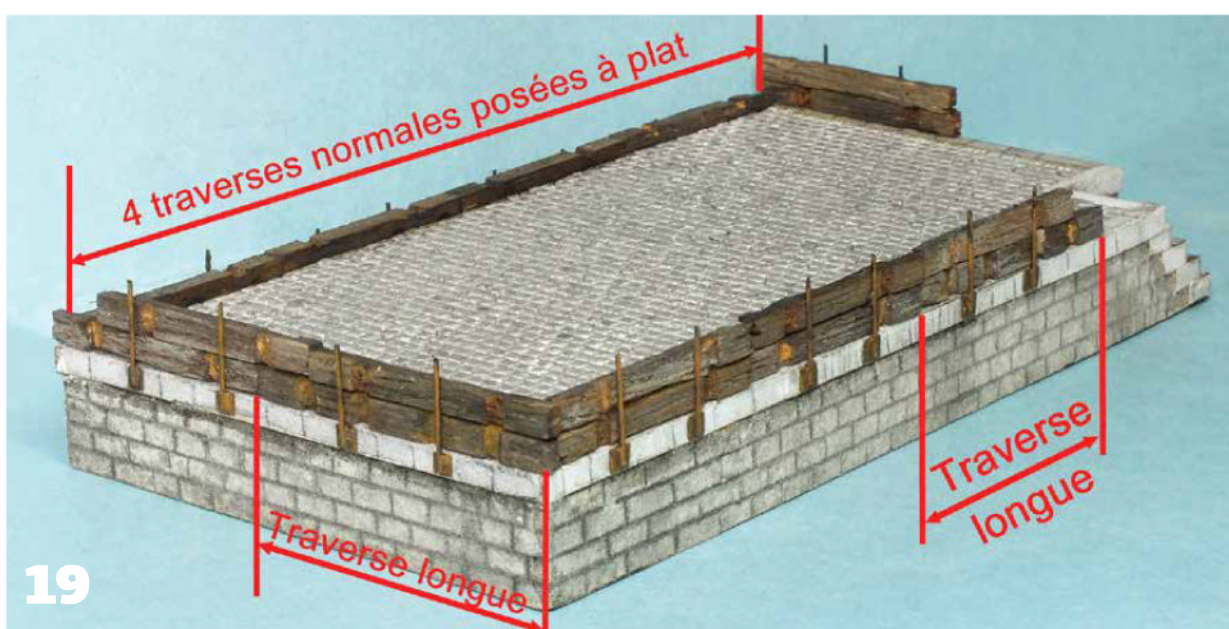
Avec cet aspect, ce quai pourrait trouver place comme vestige du passé dans un ancien dépôt vapeur, reconverti au thermique ou à l'électrique. Mais pour un dépôt vapeur actif, il faut aller plus loin...



17 Chaque traverse s'appuiera sur deux fers espacés de 12 mm.



18 Assortiment de traverses, la plupart issues de pleine voie, les deux plus longues issues d'un branchement.



19 Les traverses sont immobilisées tout contre les fers par deux points de colle cyanoacrylate.



20 Une fois en place, les surlongueurs des ferrures sont éliminées.

La rehausse à charbon

Dans la réalité, pour en augmenter la capacité de stockage (et éviter les débordements), les quais ont souvent été munis de rehausses plus ou moins hautes en vieilles traverses retenues par des fers. Pour les fers, je soude un rond en laiton diamètre 0,5 mm sur une platine carrée de 2,5 mm de côté, de 0,2 mm d'épaisseur.

Après brunissage, ils sont peints au Humbrol 62 puis patinés au AK 013. Après séchage complet, je les colle sur le pourtour du chaînage de telle sorte que chaque traverse s'appuie sur deux fers (photo 17). Les sur-longueurs seront coupées après installation des traverses, au ras de celles-ci. Les collages de ce chapitre sont faits à la cyanoacrylate. Des

traverses usagées peuvent être acquises chez Decapod ou bien taillées manuellement dans du balsa ou du tilleul de 2 mm d'épaisseur. C'est le cas pour deux traverses plus longues nécessaires pour satisfaire à la largeur du quai et sensées avoir été récupérées sur un branchement. Toutes sont préparées selon la méthode présentée dans LR 946 (photo 18). Les rehausse comportent deux traverses superposées mais j'ai posé un simple alignement de quatre traverses à plat du côté de la voie des wagons. Une traverse longue s'ajuste parfaitement avec une traverse normale pour équiper la largeur du quai (photo 19). Pour éviter qu'elles basculent à l'arrière, je suggère que les traverses sont maintenues par des fers verticaux scellés dans le pavage. Il suffit de tronçons de rond de 0,5 mm brunis puis collés en place (photo 20). Je sectionne les surlongueurs et retouche la coupe d'une pointe d'AK 013.



21



22

21 : La terre à décor noire saupoudrée sur le lavis avant son séchage colle très bien sur celui-ci.

22 : La méthode de réalisation du tas de charbon a été détaillée dans LR 946.

23 : Il ne reste plus qu'à le mettre en place.



23

Au charbon !

J'applique un mélange de vernis ultramat AK 183 et de Tamiya noir XF-1 sur la surface des pavés. Ce lavis s'infiltre dans les interstices qui prennent un aspect noirâtre évoquant très bien les résidus de charbon accumulés entre les pavés, lesquels restent plus clairs. Si nécessaire, j'essuie leur surface après application du lavis. Le long des quatre traverses posées à plat, et avant séchage du lavis, je saupoudre grassement de la terre à décor noire (photo 21). Le tas de charbon est issu d'un bloc de polystyrène sculpté, peint en noir mat Humbrol 33 puis enduit de colle blanche sur laquelle je saupoudre du charbon véritable calibré (photo 22). Après séchage, le bloc peut être collé sur le quai (colle époxy rapide à deux composants).

Finitions

Le monticule de charbon étant bien fixé, je peaufine sa liaison avec le sol et les rehausses. Je colle du poussier ou du calibré avec parcimonie mais en prenant soin de bien combler toute lacune et de figurer le poussier résiduel autour du tas. Là où de la terre à décor noire avait été saupoudrée (cf étape 21), il est nécessaire d'ajouter un peu de liquide vaisselle dans la colle blanche. Je laisse bien sécher.



24

Dans le dépôt non mécanisé, les agents voient leur labeur quelque peu soulagé.

Pour terminer, je figure des traces de rouille sous les fers verticaux. Un pinceau fin et une terre à décor de teinte assortie à celle des embases suffisent pour ce faire (photo 23). Le quai prend place entre la voie des wagons et une voie de la remise, exactement en lieu et place du parc précédemment réalisé (photo 24). ■

*Le mois prochain,
intéressons-nous
aux briquettes !*