

De l'air frais pour une HGe 4/4I

BEMO-Post 12, p. 14-15

On peut souvent observer une locomotive HGe 4/4I du FO roulant avec les portes du compartiment à bagage ouvertes. Sur son pendant BEMO, le modèle est exécuté avec des portes fixes fermées. Cependant, par quelques interventions habiles, le modéliste peut aérer sa locomotive.

Il est vrai que la vue au travers de la caisse va être gênée par la présence du mécanisme du bogie moteur. En outre, la caisse doit être enlevée, les portes en être extraites et le vitrage écarté. Il faut, au préalable, enlever les superstructures du toit sous lesquelles on trouvera les vis qui fixent la caisse au châssis. Comme sécurité complémentaire, il faut protéger les faces frontales de la caisse.

Maintenant il faut fraiser autour des baies des portes, les supports pour les portes et les fenêtres. Il est possible d'exécuter ce travail au moyen d'un scalpel. Il faut, en tout cas, finir les angles au moyen d'une lime carrée, à la rigueur d'une fine lime ronde. Stabiliser les flancs de la locomotive en remplissant la caisse au moyen d'un tampon aide beaucoup dans ce travail. Dans la masse du châssis, il faut ménager une encoche en s'aidant soit d'une fraise, soit d'une scie circulaire de modéliste. Il va de soi qu'il faut, au préalable, démonter le bogie moteur pour éviter d'encrasser celui-ci avec de la limaille. Pour libérer le bogie, il faut au préalable dessouder les fils qui le relie au circuit imprimé central, au milieu de la loco, fixé au châssis et ce en prenant soin d'identifier l'emplacement des connections. Ensuite, enlever la goupille de fixation du bogie en pressant au moyen d'un instrument pointu. On peut alors enlever le bogie et le circuit imprimé par le bas.

Il faut maintenant poser le châssis principal, sur la tête, sur la table de sciage et ajuster minutieusement la hauteur de la lame de scie de sorte qu'elle n'endommage pas la partie visible du châssis du modèle et que, surtout, le trou de fixation de la goupille du bogie reste intact. Ainsi apparaît l'encoche quelque peu étrange montrée sur la photo. Les faces sciées peuvent être retouchées au moyen d'une peinture noire mate. Il suffit, maintenant de remonter le bogie. Le peu esthétique mécanisme du moteur en mouvement peut être couvert au moyen d'un dôme en léger carton noir, à la mesure convenable, que l'on fixe à la platine du moteur.

Le dernier travail est l'imitation de la partie des portes qui reste visible en position ouverte. Ce reste de porte est réalisé au moyen d'une languette de Polystyrol de 1,5 mm de largeur et 0,5 mm d'épaisseur peint en couleur argentée. La poignée est réalisée au moyen d'un morceau de matière récupérée de la porte originale. Cette poignée est, comme dans le cas des portes fermées, enfoncée dans de petits trous.

Cette transformation est un travail fascinant pour une froide soirée d'hiver. Il offrira au modéliste la possibilité de donner une touche personnelle à son modèle et d'en faire une pièce unique !

Cet infernal équipement !

En déballant une nouvelle loco HGe 4/4I du FO ou du BVZ, on ne peut dissimuler son étonnement ; il y manque quelque chose ! En effet, les mains-courantes et rambardes des plates-formes caractéristiques à l'avant et à l'arrière de la locomotive sont jointes aux accessoires et doivent encore être installées. L'impression d'ensemble de la locomotive du Glacier Express est à juste titre donnée par les rambardes de ses plates-formes. BEMO ne les a pas perdues de vue et a veillé, au contraire, à en produire une fidèle imitation. Cet unique accessoire n'est pas en matière synthétique mais bien en fonte injectée soigneusement filigranée et d'une exécution très stable. Pour le montage des rambardes, on commence par les quatre supports frontaux.

Ils sont détachés de la branche des accessoires en fonte au moyen d'une pince coupante et fixés verticalement dans les perforations de la plate-forme au moyen d'une gouttelette de colle seconde. Ensuite, on fixe les poignées en fil préformé dans les perforations des supports mais sans les coller.

Vient maintenant le tour des supports latéraux dans lesquels viennent se fixer le bout encore libre des poignées des rambardes.

Si le tout répond correctement au modèle, les balustrades peuvent être fixées au moyen d'une minime gouttelette de colle seconde. Si on devait constater que la balustrade est, malgré le soin qu'on y a apporté, encore un peu de travers, une légère correction est toujours possible. Pour la fixation des poignées à la caisse, on sépare celle-ci du châssis. On sera très prudent afin de ne pas endommager la peinture de la caisse et on tiendra les poignées entre le pouce et l'ongle de l'index pour les introduire dans les perforations. Si celles-ci n'admettent pas la pièce, il est toujours possible de les agrandir au moyen d'une grosse aiguille, d'un foret très fin ou, à la rigueur, d'un scalpel pointu. En principe, les poignées devraient tenir sans utilisation de colle. Tous les autres accessoires en matière synthétiques sont fixés de préférence en s'aidant d'une pincette rayée en travers et d'une minime quantité de colle seconde que l'on dépose sur l'ergot de la pièce. On réalise ainsi une liaison solide entre le châssis en métal et son accessoire en matière synthétique. Les ergots des blocs de freins doivent être écourtés à une longueur de 2 à 3 mm. La prudence est recommandée avec les prises de courant qui souvent, sautent comme des puces lorsqu'on les détache de la branche des accessoires. Lorsque tous les accessoires sont montés, le modéliste peut encore, au moyen d'un peu de peinture, donner une touche personnelle à son modèle, par exemple vieillir les grilles d'aération au moyen d'un peu de peinture noire diluée ou donner un aspect hivernal aux superstructures de la toiture.

Wagons à parois coulissantes

BEMO-Post 12, p. 8-9

En 1980, la firme Josef Meyer, de Rheinfelden (JMR), a livré aux Chemins de fer Rhétiques une seconde série de 25 wagons couverts à parois latérales coulissantes. Ils reçurent l'immatriculation Haik-v 5121-5135 et Haik-qy 5161-5170.

Deux wagons pratiquement identiques échouèrent en 1980 au BVZ – Chemin de Fer de Zermatt – où ils reçurent l'immatriculation Haik-v 2471-2472. Avec la troisième série de wagons à nouveau perfectionnés Hai-v 5136-5140 et Hai-qy 5171-5176, livrés depuis 1992, les RhB disposent d'un nombre imposant de ce type de wagons.

Contrairement à la première série de wagons grand volume de la première génération Haik-v 5101-5120 livrés 10 ans plus tôt par la Schweizerische Industrie Gesellschaft (S.I.G.) à Neuhausen, la seconde série se caractérise au premier coup d'œil par une caisse plus haute, une plate-forme de manœuvre que surplombe le toit prolongé en auvent et des parois coulissantes lisses.

Le poids en service de ces wagons, d'une longueur de 14.670 mm se situe entre 15.550 kg 16.000 kg ou, selon le cas, entre 16.540 et 17.980 kg dans le cas des wagons isothermes. Les wagons 5121 à 5135 n'ont ni isolation thermique, ni d'installation de chauffage ou frigorifique.

Les wagons à parois coulissantes sont utilisés sur le réseau grison pour le transport de marchandises à protéger contre l'humidité ou qui, selon la saison, doivent être protégées contre les excès de chaleur ou de froid au moyen de l'appareillage approprié. Pour cette raison, quelques wagons sont équipés d'une installation de chauffage, d'autres d'une installation frigorifique. Le chauffage électrique dans les wagons 5161-5170 consiste en la présence de résistances de chauffage installées dans le plancher du wagon. Vu les différentes tensions d'alimentation sur le réseau RhB, le système de chauffage de ces wagons à parois coulissantes doit être compatible, éventuellement commutable, avec elles.

Ainsi, les wagons 5162-5170 sont équipés d'un système de chauffage au plancher commutable entre le système à 1.000V CC de la Bernina et le système 300V courant alternatif du réseau principal. Le wagon Haik-qy 5161 dispose, lui, d'un système de chauffage au sol sur trois tensions pour être, en outre, utilisable sur la ligne d'Arosa en 2.400V CC. Les wagons 5162-5164 réservés au transport des denrées alimentaires sont, en outre, équipés d'une installation de climatisation qui peut aussi fonctionner sur carburant.

Le câble d'alimentation pour la tension du réseau principal se trouve, comme sur les voitures à voyageurs – aussi 300V – du côté gauche de la face frontale et, à l'opposé, donc à droite, se trouve la prise de connexion.

Sur la ligne de la Bernina, les contacts pour la transmission du courant de chauffage se trouvent, aussi pour les voitures à voyageurs, sous le rebord du dôme du toit.

Pour le système de chauffage particulier à la ligne d'Arosa, lequel appartiendra bientôt au passé, un système de raccordement à perche a été installé sur la toiture du wagon Haik-qy 5161. Ce système n'étant pas symétrique, le wagon doit toujours circuler dans la même orientation sur cette ligne. La mise en service ou hors service de l'installation de chauffage se fait au tableau de commutation des appareils installés, selon les wagons, à l'une des faces frontales des wagons.

Description et affectation

Haik-v 5121-5126 Valser

Les wagons décorés au sigle de WALSER-St PETERQUELLE – Sources Walser-St Pierre – furent affectés, avec ceux marqués VALSER de la première génération et d'autres sans marque, exclusivement au transport de l'eau minérale entre le lieu de chargement à Ilanz et le centre de distribution de Untervaz.

Haik-v 5127-5132 RhB

Les wagons actuellement porteurs du sigle RhB en noir et d'une bande rouge sur toute la longueur de leurs flancs se rencontrent sur tout le réseau des RhB. Ils ont déjà porté le logo répondant à d'autres conceptions, notamment une bande bleue et le logo en rouge.

Haik-v 5133

Ce wagon circule, assez discrètement, avec une petite inscription en noir et les portes coulissantes argentées.

Haik-v 5134 HG-COMMERCIALE

Ce wagon, portant le sigle d'un centre de bricolage du bâtiment et se rencontre principalement entre l'Engadine et Landquart.

Haik-v 5135 Kuoni

Le dernier wagon de ce groupe transporte des marchandises pour un service de messageries entre Coire et Samedan.

Haik-qy 5161 et 5170 Calanda Brau

Ces deux wagons isothermes à parois coulissantes sont utilisés par le centre de distribution de boissons de Felsberg vers Arosa, Davos et l'Engadine.

Haik-qy 5162 et 5163 COOP

Ces deux wagons dotés d'installations de chauffage et de réfrigération transportent des denrées alimentaires entre le centre de distribution de Coire et celui d'Engadine. Ils portent une décoration différente, l'un sur une caisse blanche, l'autre sur une caisse grise.

Haik-qy 5164-5167 USEGO

Ces quatre wagons pour denrées alimentaires sont mis en service au départ de Landquart-Ried par cette chaîne de magasins. Le Haik-qy 5164 est doté, comme les deux COOP d'une installation

frigorifique, les trois autres seulement d'une installation de chauffage commutable. La décoration latérale figure d'un côté des légumes, de l'autre côté des fruits.

Haik-qy 5168 RhB

Initialement, ce wagon portait également la marque USEGO mais en est revenu, entre-temps à une décoration neutre RhB, le sigle moderne étant apposé d'un côté en allemand, de l'autre en italien.

Haik-qy 5169 RhB / VOLG

Ce wagon est mis en service décoré d'une large bande bleue et de l'inscription RhB en allemand et en romanche ainsi que du logo VOLG-Frischdienst (Volg-Service du frais).

Identification des séries et types

H = wagon couvert de type particulier

a = à bogies

i = à parois coulissantes

k = sur bogies, capacité de charge inférieure à 30 t

q = chauffage électrique et/ou chauffage commutable sur plusieurs tensions

v = chauffage électrique et/ou installation de chauffage pour tension unique

y = avec isolation

Au pays de Saanen

BEMO-Post 12, p. 12-13

Le pays de Saanen (Saanenland) est la haute vallée de la Sarine (Saane en allemand), à l'extrémité sud-ouest du canton de Berne. Le Crystal Panoramic Express à l'aspect futuriste du Montreux-Oberland Bernois parcourt sur sa voie étroite un des plus impressionnants paysages de la Suisse occidentale. Il relie Montreux, sur la rive du lac de Genève, via le Sud de la Gruyère, au pays de Saanen et à la haute vallée des deux Simmes (Zweisimmen). Incontestablement, ce parcours à voie métrique où circulent les trains bleu et beige nous offre un choix varié de paysages qui méritent d'être reproduits en miniature. Le tracé de Gstaad à Schönried impressionne en particulier par son tracé riche en courbes et surtout par le motif le plus connu du réseau MOB : le pont à caissons porteurs en amont de la gare de la station mondaine de sports d'hiver de Gstaad. Le point de vue, que constitue la courbe en demi-cercle et le pont comme motif central derrière et au-dessus de la gare de Gstaad, constituait une gageure pour notre équipe de modélistes expérimentés que sont Hubert Diebold et Thomas Wendandt. Le manque de place empêche, il va de soi, une reproduction fidèle du paysage ; il faut bien comprimer en sélectionnant les motifs les plus remarquables du pays de Saanen. C'est ce à quoi se sont attachés nos modélistes pour présenter leur réseau modèle à la foire de Berne.

D'une idée ...

Le réseau devait être en forme de L et, pour faciliter le transport, être construit en deux modules de 130 x 180 cm. Autre élément du réseau de démonstration : un parcours à voie normale en forme de simple ovale avec deux points de croisement. Cela devait permettre de mettre en scène une correspondance entre un train international à voie normale (SBB-IC ou DB-ICE) et les trains du MOB. Sur le parcours à voie métrique, le trafic devait être varié et réglé automatiquement par ordinateur. Le tracé de la voie et la création du paysage ont été laissés à l'appréciation des modélistes.

... au tracé des voies

Par manque de place, le tracé des voies de la gare de Gstaad a été ramené à celui d'une gare de transit. Comme le montre le plan, le tracé HO en contrebas comprend une double voie à quai visible et une autre sous forme de petite gare cachée qui permet de varier le trafic.

Le tracé à voie métrique comprend la gare de Gstaad avec la courbe qui conduit au viaduc de Grubenbach et, après une tranchée, à une gare de croisement ou de dépassement qui a reçu le nom de Gruben soit le prochain arrêt réel. Le tracé revient ensuite par une courbe en galerie et une descente cachée sans gare à la gare de Gstaad.

Ossature et paysage

On opta pour une construction légère du type charpente. Un plan sur PC facilita grandement le travail de sciage des poutres de support et la pose des voies par une rencontre exacte des coordonnées X, Y, Z. Vu que cette installation de démonstration devait, en raison des impératifs de transport, pouvoir être divisée en son milieu, il fallait apporter un soin particulier aux broches d'accouplement. Un pied à vérin permet de racheter d'éventuelles différences de hauteur. Comme ce fut le cas pour des réseaux précédents, nous avons opté pour une circulation digitalisée Selectrix commandée par un PC programmé par la firme Maile. Une signalisation commandée par le train, l'éclairage des gares et une riche variété de circulation sont ainsi possible sans astuce particulière. Les connections électriques entre les deux éléments sont réalisées au moyen de câble d'informatique et un transformateur fournit la puissance nécessaire. Pour le parcours HO, nous avons opté pour une voie ROCO-Line avec commande électromagnétique ; pour la voie étroite, la voie Code 70 fut choisie avec des aiguillages motorisés. Les voies, collées et garnies de ballast, reposent sur un lit de liège. Le relief du paysage consiste en prés et parties rocheuses et est formé au moyen de treillis en aluminium d'Heki recouvert d'une couche de plâtre de modelage. Les éléments de finition tels que roches, murs de soutènement, arcades des galeries arbres et autres sont implantée dans ce plâtre. L'herbe est fixée dessus. Le tout provient des assortiments d'Heki, Noch et Woodland. Les bâtiments typiques sont issus du programme Emmental de Kibri. Pour la gare de Gstaad, le choix s'est porté sur le bâtiment à l'exemple de la ligne du Brünig. De nombreux sujets, dont les vaches blanches-noires de Preiser donnent de la vie aux sujets évoqués. Une gageure particulière fut la conception et la construction du viaduc de Grubenbach. La construction métallique remarquable est réalisée en éléments trouvés chez Kibri qui reposent et prennent appui sur des piliers et des culées de pont de Faller. Conçu pour une voie normale HO, ce pont a, pour des raisons optiques, dû être rétréci, ce qui a demandé un travail minutieux. Sur les sections visibles, il a été fait appel à la caténaire Sommerfeld, avec éclairage fonctionnel des gares tandis que dans les tunnels, la caténaire Noch fut installée.

Entre Gstaad et Gruben

Venant d'Allemagne par l'ICE, les voyageurs débarquent à la gare inférieure qui donne correspondance à la Golden Pass-Route. L'ICE disparaît à la première courbe et rapidement, le système de bloc automatique fait apparaître en sens inverse, un train de marchandises des SBB. Via le passage pour piétons, les voyageurs atteignent le quai du MOB et peuvent jeter un premier coup d'oeil sur le train de prestige qui sort du tunnel. Visiblement, les touristes qui veulent jouir d'un beau jour d'automne par un voyage en train alpestre ne sont pas si rares. Sur la voie 1, un train de travaux attend de pouvoir regagner un chantier juste après le viaduc de Grubenbach où des rails doivent être remplacés. Une partie de l'équipe a pris place sur les wagons à ballast pour un voyage à l'air libre. Rapidement, le Crystal Panoramic Express décrit sa courbe dans les prairies alpestres, ralentis sur le viaduc de Grubenbach pour traverser le chantier et atteint rapidement Gruben. Sur une autre voie, un train attend de pouvoir croiser le nôtre. Nous, nous choisissons de quitter le train pour une promenade pédestre vers une fromagerie d'où nous jouissons d'un splendide panorama sur le viaduc et Gstaad.