

La Petite Ceinture de Paris

avec ses extensions ferroviaires

n° 11

Septembre 2020

INFORMATIONS - ETUDES TECHNIQUES - LES TRAVAUX DANS LES ASSOCIATIONS



L'édito

Depuis mars dernier, toutes les activités de l'UAICF ont été arrêtées, et pour notre discipline, notre candidature pour présenter le réseau « Petite Ceinture » à la Cité du Train est reconduite pour participer à l'exposition de l'année prochaine qui aura lieu les 18 et 19 septembre 2021.

Dans les associations, la construction des show-cases « Petite Ceinture » a pris parallèlement un certain retard ainsi que les travaux initialement programmés le 12 mai dernier pour définir les normes au niveau électrique. Toutefois, quelques échanges ont été effectués entre les associations et les délégués de la CTN afin d'avancer sur certains points. Par exemple, le club de Mainvilliers-Chartres va construire les deux boucles de retournement qui seront installées aux extrémités du réseau. Toujours au niveau de l'exploitation, il est apparu nécessaire de disposer à chaque regroupement d'un faisceau pour engager les trains sur le réseau et un deuxième pour retirer les convois.

Aujourd'hui, il devient important (et relativement urgent) de définir l'alimentation électrique de l'ensemble du réseau dont la majorité des associations inscrites dans ce projet, préfère utiliser le mode digital. Vous trouverez en page 2 de ce bulletin les grandes lignes des réflexions des délégués de la CTN et nous souhaitons vous inviter à vous exprimer sur le sujet. Une réunion, certainement en vidéo conférence, est envisagée prochainement avec les délégués de la CTN et les six associations UAICF qui réalisent un ou plusieurs show-cases « Petite-Ceinture » (Tergnier, Amiens, Mouy-Bury, Nantes, Mainvilliers-Chartres, et Perpignan).

Parallèlement à la première présentation du réseau à la Cité du Train en 2021, l'UAICF étudie avec la FFMF une présentation du réseau « Petite Ceinture » à la prochaine exposition de Sedan, sur un espace commun FFMF-UAICF.

Dans l'immédiat, les délégués de la CTN vous souhaitent une bonne reprise de vos activités.

Pierre Lherbon



Technique : l'alimentation du réseau



Afin de transmettre tous les éléments techniques aux associations, des précisions doivent être apportées au niveau électrique. A ce jour, deux orientations se distinguent pour un câblage. Une **Proposition 1** permettra un fonctionnement "automatique" du réseau, et une **Proposition 2** permettra un fonctionnement du réseau en mode "manuel".

Le débat est ouvert !

Une vidéoconférence, UAICF-FFMF principalement avec les associations réalisant ou souhaitant réaliser un show-case "Petite Ceinture" est programmée le :

Samedi 10 octobre à 14h30

Proposition 1

L'exploitation du réseau digital est automatique (autonome). Les ralentissements et les arrêts s'effectuent avec une décélération des trains.

A savoir :

- une variante de diviseur scénique selon la longueur module adjacent : avec et sans cantonnement.
- besoin de 12V continu dans tous les diviseurs scéniques avec cantonnement.
- câblage supplémentaire pour détecter la consommation de courant sur les voies principales (et le dernier wagon doit avoir les essieux graphités).
- besoin d'un feeder courant DCC pour les voies secondaires (évitements impasse)
- coût élevé des modules CDF (2 modules par diviseur : 116 € prix public)

Proposition 2

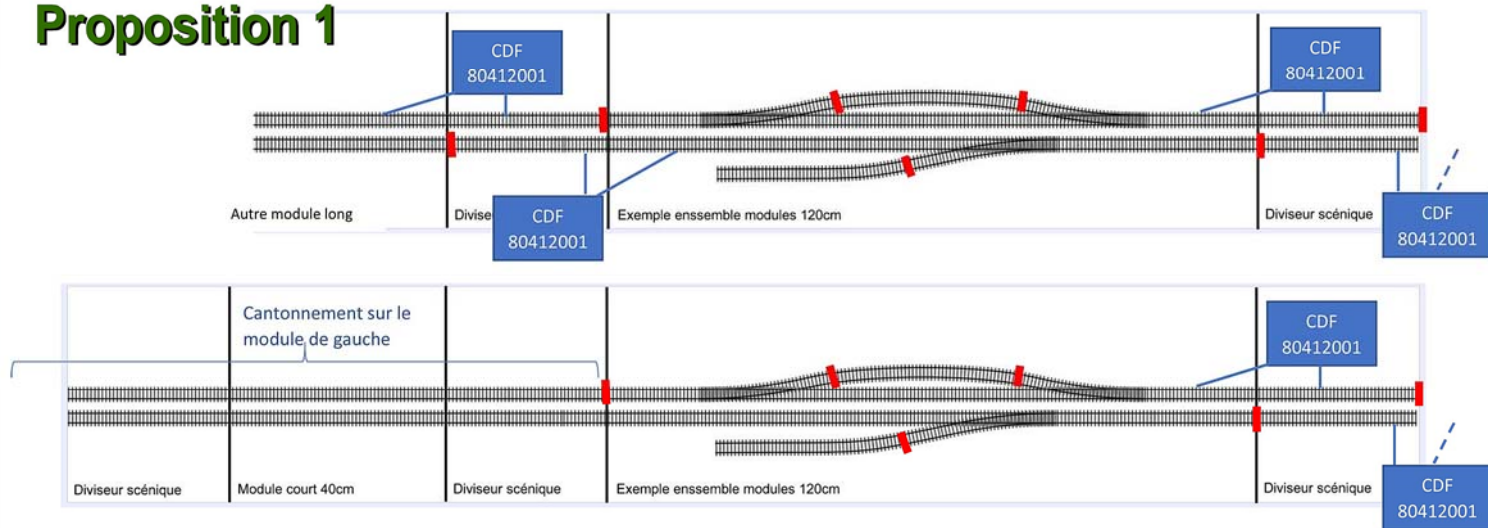
L'exploitation du réseau digital est manuelle. Tous les diviseurs scéniques possèdent des interrupteurs pour isoler chaque voie par sécurité (soit pour un cantonnement manuel ou soit pour se protéger lors d'un arrêt afin d'effectuer une manœuvre par exemple).

Des leds peuvent afficher si la section en amont est alimentée ou non. Le câblage est plus simple, plus fiable, et moins coûteux.

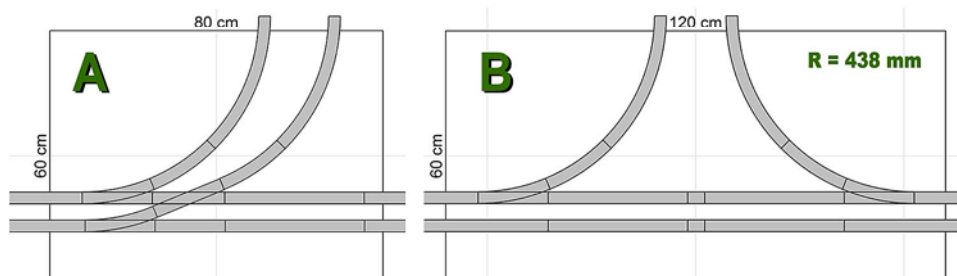
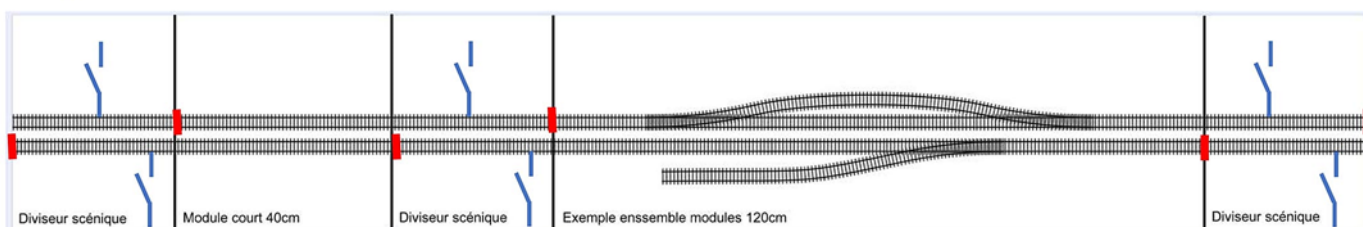
A savoir :

- si le modéliste "conducteur" n'est pas vigilant, l'arrêt de son train sera brutal sur les 30 cm du diviseur scénique.
- l'exploitation d'un grand réseau, avec plusieurs trains, nécessite plusieurs animateurs (un animateur pour un train).

Proposition 1



Proposition 2



L'engagement des trains

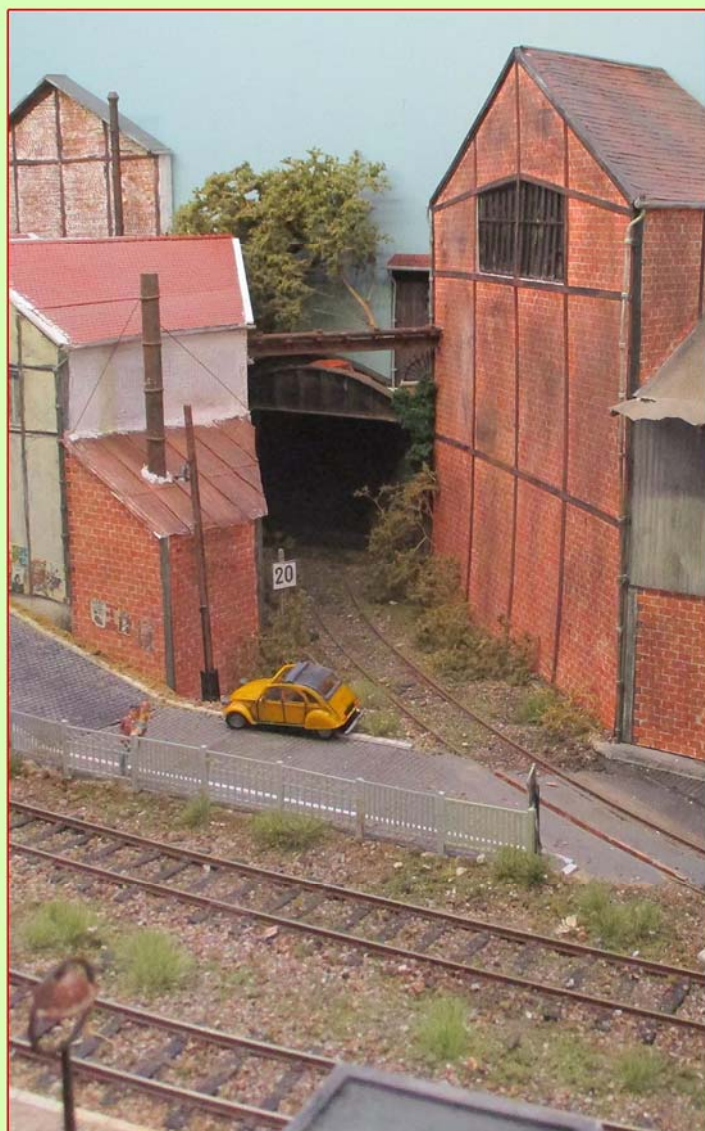
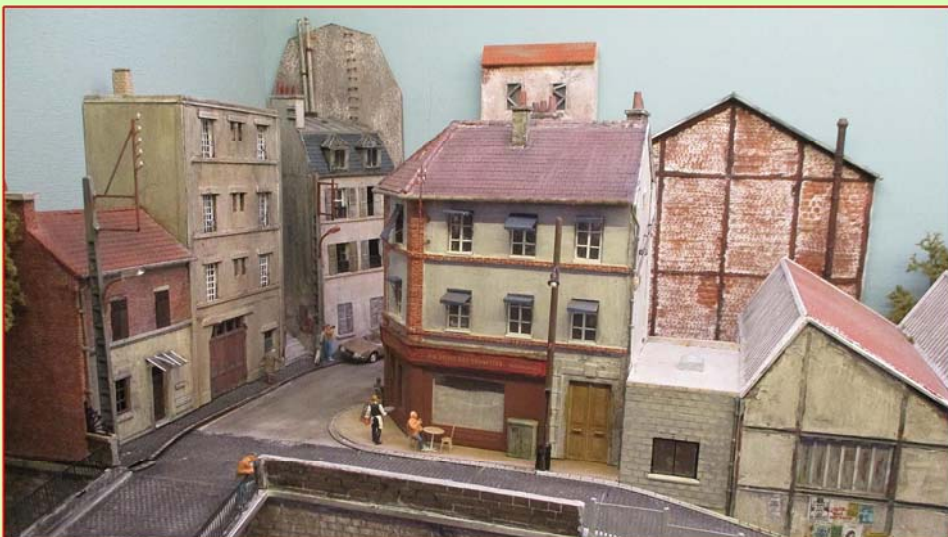
Un autre point à traiter concerne l'engagement des trains et le retrait des trains du réseau. Deux principes de notre bifurcation sont illustrés ici avec les schémas A et B.

A savoir : ces plans de voie peuvent soit faire l'objet d'un show-case décoré (nota : la solution B peuvent faire l'objet de deux show-cases décorés), ou soit en étant traités comme un grand diviseur scénique.

Modélisme : les faubourgs industriels



Lors de notre présence à TrainMania en 2019 (Lille), nous avons eu le plaisir de découvrir, en face du stand UAICF un ensemble « Petite Ceinture », particulièrement bien traité, et réalisé par trois modélistes, Messieurs François Joyau, Frédéric Mouget et Jean-Michel Tête, dont celui de Monsieur François Joyau a fait l'objet d'un reportage dans le bulletin n°10. Aujourd'hui, nous vous présentons "Rue des Epinettes" composé de deux show-cases, dont le décor s'attache à mettre en valeur des embranchements industriels dans un secteur urbain.



Histoire : Paris-Bestiaux



Les trains de bestiaux pouvaient être tractés par des locomotives du Chemin de fer de Ceinture mais aussi par des machines de compagnies dont étaient originaires les trains (PO et Ouest-Etat). Dans ce dernier cas, l'équipe de conduite restait à bord et était accompagnée sur le parcours de la Petite Ceinture par un pilote membre du Chemin de fer de Ceinture.

Bruno Bretelle

A droite, un plan de 1914 de Paris-Bestiaux (Col. Pierre Tullin)

Ci-dessous, un train P.O. en gare de Paris-Bestiaux vers 1900 (Col. Bruno Bretelle)

