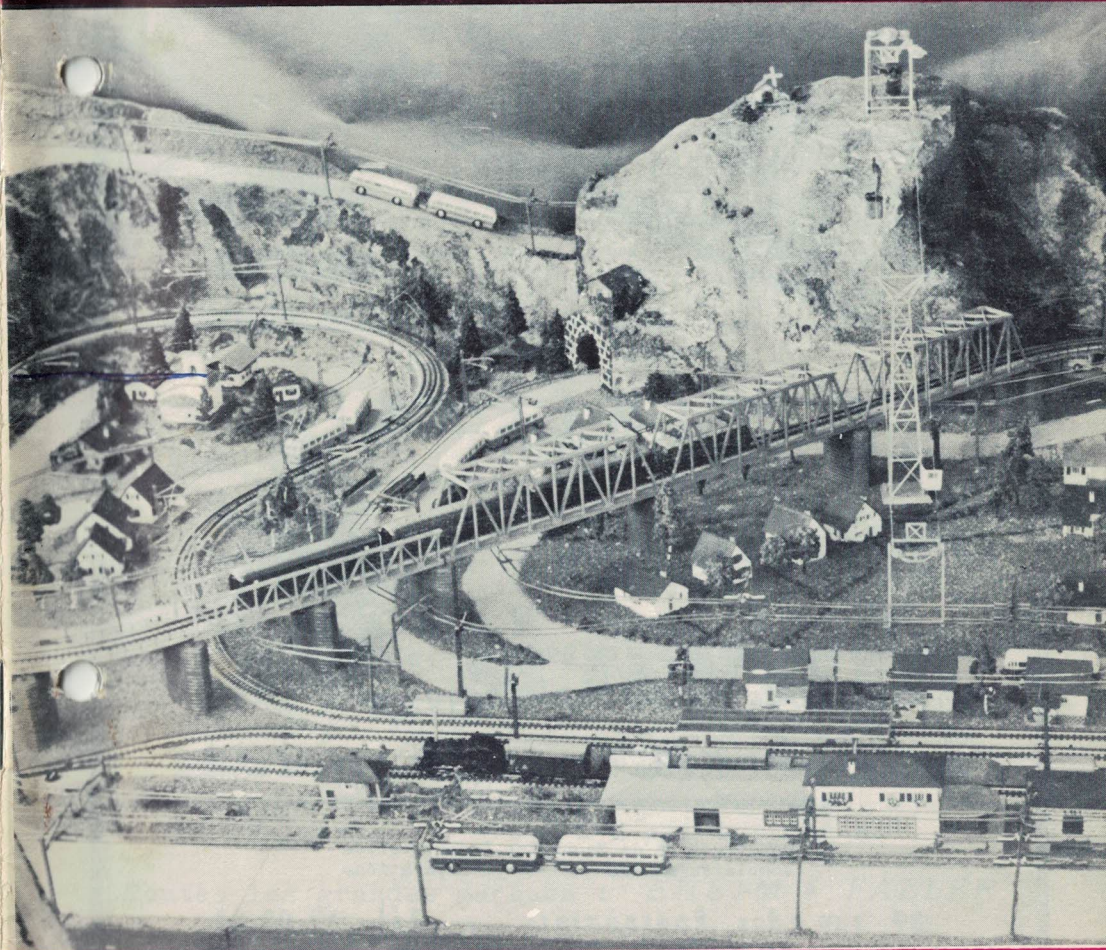


FERROVIA



N° 1

LES CHEMINS DE FER MODELES DANS LE MONDE



Sommaire

15 Plans de

réseaux

FERROVIA se présente.

Définition du Ferromodélisme.

L'attrait d'un réseau dépend-t-il de sa dimension ?

Fermeture automatique des portes de Remises à locomotives.



* M I N I M E C A N I C *

vend la gamme complète des trains et accessoires

TRIX - EXPRESS * FLEISCHMANN

* Tramways H A M O *

Trolleybus & Téléphériques EHEIM

Accessoires KIBRI FALLER VOLLMER

Construction de Maquettes Industrielles
Complexes animés - Réparations

39 rue des Eperonniers - Tél. 12.02.24

B R U X E L L E S

MODELES REDUITS

Marine • Chemins de fer • Industriels

IMPORTATEUR & CONSTRUCTEUR

J. R. EDOUARD

Ingénieur E.C.A.M

BUREAUX :

94, avenue Albert

FOREST-BRUXELLES — Tél. 43.25.09

MAGASIN-EXPOSITION :

64, avenue de la Jonction

En magasin, toujours le plus grand choix :
Locos - Wagons - Rails - Accessoires - Décoration
Toutes les marques et pièces détachées en HO & O
Spécialiste : Réparations et Transformations

Réseaux animés, dioramas, ponts, grues et charpentes métalliques
à échelle réduite

CATALOGUE GENERAL ILLUSTRE : 15 Frs AU C. C. P. 3364.44



VISITEZ LE DEPARTEMENT

TRAINS

HO

SCIENTIFIC

A N V E R S.
102, chaussée
de Malines.



B R U X E L L E S.
11a, rue des
C h a r t r e u x.

Toutes les grandes marques : EHEIM * FALLER

FLEISCHMANN * HAMO * KIBRI * MÄRKLIN

POCHER * PREISER * RIVAROSSA

FERBER

MÄRKLIN

H0

Le Spécialiste du Train

MÄRKLIN

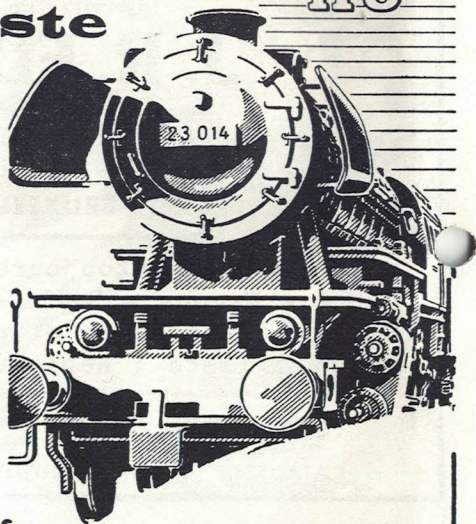
LILIPUT

FLEISCHMANN

HAG

RIVAROSSİ

POCHER



Tous les accessoires

FALLER

WIAD

CREGLINGER

KIBRI

Jeux scientifiques

41, rue Saint Jean,
BRUXELLES 1

tél.12.91.01

138, rue Hotel des Monnaies, tél.37.65.42
SAINT-GILLES (BRUXELLES)

14, avenue Legrand,
BRUXELLES (BOIS)

tél.48.63.10

Agent général pour la Belgique

des Trains

WESA

ED. R. JAMOTTE.

Tél. 12.47.75

12, RUE DU CHAMP DE MARS



BRUXELLES (Porte de Namur)



PRESENTE UNE SELECTION DES GRANDES MARQUES

DE

TRAINS HO 2-RAILS

DECORATION & ACCESSOIRES DE RESEAUX

SES SERVICES DE REPARATIONS

DE TRANSFORMATIONS

D'INFORMATIONS TECHNIQUES

APERÇU sur les NORMES " M O R O P "

Depuis 1950, le Congrès MOROP, pour la normalisation du Modèle Réduit de Trains, se réunit chaque année dans une grande ville d'Europe. Il a défini des NORMES OFFICIELLES et INTERNATIONALES qui se caractérisent, en particulier, par l'adoption de :

- A) Voies à seulement 2 rails isolés;
- B) Moteurs de locos à courant continu 12 à 14 volts;
- C) Boudins de roues de faible épaisseur, ainsi qu'un grand nombre de détails trop longs à énumérer ici.

L'adoption de ces normes officielles par un grand nombre de constructeurs peut seule procurer aux amateurs les avantages suivants :

- A) La possibilité d'employer sur leurs réseaux du matériel de marques différentes, leur assurant ainsi un choix beaucoup plus étendu ;
- B) La sécurité pour l'avenir de n'être plus à la merci de changements techniques susceptibles de rendre leur matériel inutilisable;
- C) De gros perfectionnements, résultat des efforts conjugués de tous les ingénieurs spécialisés travaillant tous dans le même sens.

Pressentant ces énormes avantages pour les amateurs, nous nous sommes spécialisés, dès 1948, dans ces nouvelles normes, par la vente de matériel américain, ainsi que des trains

RIVAROSS première marque européenne en date à les adopter. Par la suite, les Congrès MOROP confirmant que nous avions vu juste, nous nous sommes adjoint d'autres marques normalisées : **FLEISCHMANN, LILIPUT, TENSHODO,**

En tant que commerçants, nous avons couru un très gros risque, considéré par beaucoup comme une folie. Mais les amateurs, par la confiance qu'ils nous ont accordée, nous ont largement récompensé de ces dix années consacrées à défendre leur intérêt.

Et nous pouvons affirmer que nous avons toujours été et que nous sommes : **LE PREMIER SPECIALISTE et LE PLUS IMPORTANT DISTRIBUTEUR** pour la BELGIQUE des TRAINS MINIATURES aux NORMES OFFICIELLES & INTERNATIONALES.



220 chaussée de Wavre

Tél. 48.15.18

BRUXELLES - 4

Près de la rue du Trône et de la Gare du Luxembourg.
Trams : 33, 34, 35, 41, 45, 54, 93, 94, 96, 98, AUTOBUS.
Parking facile.

FERROVIA

Revue bimestrielle de vulgarisation ferromodéliste.

Direction & Rédaction : Fr. DE CUYPER.

24, rue de la Bienfaisance.

BRUXELLES 1. Téléphone : 17.57.98.

le numéro : 15.-

abonnement, 1 an (6 num.): 80.-

Bienvenue à "FERROVIA"

C'est avec beaucoup d'émotion que nous voyons renaître un titre particulièrement cher à tous les anciens de ce qui allait devenir l'Association Royale Belge des Amis des Chemins de fer.

En effet, FERROVIA a été le premier nom de notre revue officielle il y a plus de vingt cinq ans; les quelques numéros qui virent alors le jour ne furent pas nombreux car, si l'enthousiasme y était, il nous manquait, non seulement l'expérience, mais surtout les moyens matériels de poursuivre cet effort trop grand pour les jeunes gens que nous étions alors; de plus, la grande crise économique qui ravageait alors le Monde était peu favorable à des initiatives de ce genre.

Il fallut attendre la fin de la dernière guerre pour voir naître, enfin, RAIL ET TRACTION qui faisait suite à un autre essai de 1938 interrompu par la tourmente de 1940 : l'AMI DU RAIL déjà mieux équilibré et en harmonie avec nos moyens techniques et financiers de l'époque.

RAIL ET TRACTION poursuit maintenant sa route sur une voie fort différente de celle du vieux FERROVIA de 1932; elle s'est, par la force des choses et la loi du nombre, tournée vers les chemins de fer et tramways réels et ce n'est pas sans regret que nous nous étions résolus à abandonner le petit train compagnon de notre jeunesse persistante et qui, lui aussi, a évolué et progressé pour devenir ce qu'il est aujourd'hui.

De plus, chaque année, le nombre de ses enthousiastes s'accroît; il y avait donc là une lacune de plus en plus importante qu'il convenait de combler.

C'est ce que notre vieil ami, François De Cuyper a compris et c'est avec joie que nous lui avons cédé notre ancien titre FERROVIA pour qu'il en coiffe la première revue belge de modélisme ferroviaire qui naît aujourd'hui.

Cette mission dont il se charge sera, nous en sommes persuadés, couronnée de succès car il allie compétence, expérience et tenacité; d'ailleurs, les attaches qu'il a noué parmi nous depuis tant d'années la part qu'il prend à nos diverses activités, la confiance dont nous l'investissons en lui confiant d'importantes missions au sein des organismes internationaux de modélisme ferroviaire, la place qu'il a prise depuis quelques années dans l'industrie du modèle font de notre ami François De Cuyper, une figure fort connue et fort sympathique.

FERROVIA jeune et jolie revue consacrée uniquement aux modèles ferroviaires et à tout ce qui peut graviter autour de cette moderne, intéressante et saine distraction, vient donc à son heure.

L'Association Royale Belge des Amis des Chemins de fer est donc fort heureuse de cette naissance qui réalise un de ses vœux les plus chers.

Nous engageons instamment tous les modélistes d'expression française à suivre FERROVIA qui sera, n'en doutons pas, leur revue et ce premier numéro leur indiquera ce qu'un prometteur avenir leur réserve.

Bonne chance donc et prompt succès à notre nouvelle consœur dont la destinée ne pouvait tomber en de meilleures mains.

H.F. GUILLAUME

Président de l'A.R.B.A.C.

Rédacteur en chef de RAIL ET TRACTION .

FERROVIA

SE PRÉSENTE...



Nous entendons déjà certaines exclamations : "Encore une revue!!" Eh oui, encore une revue; mais celle-ci n'a rien de commun avec ce qui existe jusqu'ici en langue française : FERROVIA ne publiera que des articles, des plans et des photos ayant un rapport immédiat avec le MODELISME FERROVIAIRE et rien que le Modélisme ferroviaire, à l'exclusion des petits échos, des documentations et des historiques se rapportant au grand frère : le chemin de fer réel. Nous estimons que le prototype à sa disposition suffisamment de moyens de vulgarisation tandis que le "petit train" cherche sa voie et demande de plus en plus de documentation. Il fallait donc mettre à la disposition des amateurs et des modélistes un guide, un conseil et même un initiateur.

Créer de toutes pièces une revue nouvelle n'était certes pas facile. Il fallait disposer d'une grande réserve d'articles, de photos et de plans. Il fallait surtout trouver ceux qui allaient les rédiger et les dessiner. Cette difficulté fut tournée grâce à la grande amabilité des rédactions des plus importantes revues spécialisées de langue étrangère parmi lesquelles nous citerons par ordre alphabétique :

- DER MODELLEISENBAHNER (Allem. Orient.)
- HO-RIVAROSSO (Italie.)
- ITALMODEL (Italie.)
- MINIATURBAHNEN (Allem. Occid.)
- MODEL RAILROADER (U.S.A.)
- MODEL TRAINS (U.S.A.)

Les éditeurs de ces revues nous ont autorisé à publier les traductions ou les résumés de tout ce qui a paru ou paraîtra dans leurs publications respectives. Nous profitons de l'occasion qui nous est offerte pour les

remercier encore de l'aide et du soutien qu'ils apportent ainsi à FERROVIA en particulier et à tous les modélistes ferroviaires de langue française en général.

Cette solution nous procure une source inépuisable d'articles infiniment variés et du plus haut intérêt. C'est ici que se justifiera le sens du sous-titre de notre revue : LES CHEMINS DE FER MODELES DANS LE MONDE puisque FERROVIA donnera un aperçu général des articles les plus intéressants publiés dans le monde entier concernant le ferromodélisme.

Quantité de modélistes peu au courant des langues étrangères trouveront ici un moyen de se tenir à la hauteur des techniques modernes.

Ceci ne signifie nullement que nous ne traiterons jamais de sujets entièrement nouveaux, qui auraient été écrits par notre rédaction ou qui nous auraient été envoyés soit par des modélistes, soit par des techniciens soit même par les fabricants. Nos colonnes seront ouvertes à quiconque aura comme but commun avec nous de promouvoir, d'encourager et de faciliter le modélisme ferroviaire.

A côté des articles divers, nous avons également l'intention de créer quelques rubriques spéciales telles que : le Fourgon postal, l'Étagère aux nouveautés et le Mécanicien de service.

Le Fourgon postal sera en somme le courrier des lecteurs. Si une partie de ceux-ci était susceptible d'être intéressée par le contenu entier ou partiel des lettres que nous aurons reçues, nous en publierons soit l'entièreté, soit la partie la plus saillante en y ajoutant éventuellement quelques commentaires. Ce sera l'occasion pour chacun d'y exposer ses desideratas concernant le genre d'articles qu'il préfé-

re ou qui lui semble faire défaut dans la revue,

L'Étagère aux nouveautés contiendra une description illustrée des nouvelles fabrications venant de sortir et pour lesquelles les fabricants ou l'importateur nous aura envoyé le texte et les gravures qu'il désire que nous insérions. Lors d'expositions, de salons ou de foires, nous y publierons aussi des reportages réalisés par notre rédaction et décrivant sommairement les nouveautés les plus sensationnelles ou les plus intéressantes.

D'autre part, le Mécanicien de service répondra aux demandes de renseignements concernant la construction, l'exploitation, la transformation, la réparation et en général tout ce qui se rapporte au modélisme ferroviaire.

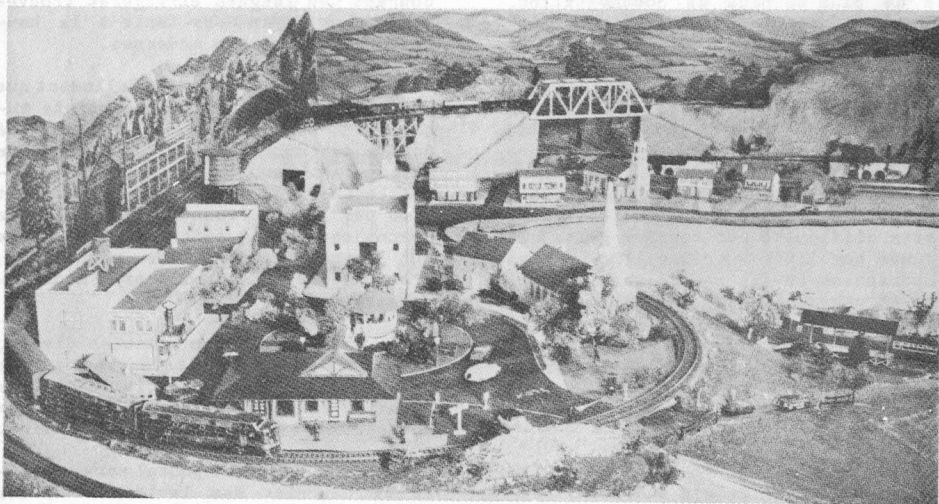
Enfin, chaque numéro contiendra un plan de réseau, une page consacrée à la Fédération Belge de Modélisme Ferroviaire, des petites annonces particulières et de plus une partie réservée aux annonces publicitaires. Suivant la place disponible, quelques caricatures ferroviaires compléteront cette table de matière.

Le format adopté vous semblera peut-être petit; il aura évidemment un inconvénient lorsqu'il s'agira de publier des plans assez grands. Il restera toujours dans ce cas la ressource de les publier hors-texte. D'autre part, une dimension réduite permet de loger la revue dans la poche et en fait ainsi le compagnon idéal dans vos déplacements.

Pour la première année, nous sortirons tous les 2 mois et nous imprimons en offset pour des raisons d'économies. Aussitôt que le départ sera donné et que nous aurons atteint un tirage suffisamment élevé, nous envisagerons alors d'améliorer la présentation, de sortir tous les mois et d'augmenter le nombre de pages.

Comme vous le voyez, nos ambitions sont grandes, seuls nous ne pourrions pas les réaliser; tous les amateurs de chemins de fer modèles se doivent de nous aider en lisant, en propageant "leur" revue, et en y participant activement.

Amis modélistes ferroviaires, nous remettons le sort de FERROVIA entre vos mains !



Vue partielle du réseau de Monsieur Webster J. Cays. Cette photo donne une idée des possibilités de décoration : le raccord entre le réseau lui-même et le paysage reproduit sur les murs donne une parfaite impression de profondeur alors qu'il n'a que 3,50 m. de large y compris le couloir de circulation au centre. Il est construit dans un sous-sol.

(Photo Jim Trot, Model Railroader)

Définition du

Ferromodélisme



Le ferromodélisme (ou ferroviopathie) est l'affection dont est atteint celui qui s'intéresse de près ou de loin à un modélisme ferroviaire. Il ne faut évidemment pas prendre le mot "affection" dans le sens médical mais plutôt comme synonyme d'amitié.

Parfois malgré tout on en arrive à la première signification mais ces cas sont heureusement rares.

Quoique certaines personnes du sexe opposé en soient atteintes, cette affection frappe surtout les hommes de quelque âge qu'ils soient. Il y a toutefois une période de la vie qui semble immunisée contre le virus ferroviathe : cette période va de 18 à 25 ans environ ; probablement les jeunes gens de cet âge ont-ils d'autres idéaux ?

En tous cas, celui qui en fut atteint dans sa jeunesse, ne tarde pas à revenir à ses premières amours et bientôt une naissance (pourvu que ce soit un garçon !) fournit l'excuse pour reprendre le Hobby un moment délaissé.

Mais je parle ici d'EXCUSE. Pourquoi chercher une excuse ? Il y a des quantités de passe-temps, de violons d'Ingres, de hobbies. Pourquoi la ferroviopathie serait-elle une parente pauvre ? Tant de gens collectionnent des objets divers : des timbres-poste, des bandelettes de cigare, des étiquettes de boîtes d'allumettes ou des emballages de sucre. Tant d'autres construisent des bateaux, des avions ou s'occupent à n'importe quel bricolage.

La vérité est beaucoup plus simple : tout homme doit avoir un hobby, un dérivatif aux ennuis, aux tracas et aux responsabilités journalières. Et lorsque le soir, après une journée bien remplie l'ouvrier, l'employé, le médecin l'avocat, pour ne citer que quelques occupations, retrouvent leur chemin de fer qu'ils fignoient, qu'ils transforment et qu'ils font rouler à leur guise, tous les tracas disparaissent et la détente de l'esprit est complète. Il ne faut pas pour cela que le réseau soit grand : il suffit qu'il procure une distraction.

En parlant de réseau, je ne veux pas dire ici que le ferroviathe doit nécessairement posséder un réseau. Le modélisme ferroviaire se divise en plusieurs classes, ou plutôt en plusieurs groupes. Le premier groupe est celui où l'amateur accumule de la documentation en collectionnant les catalogues et en lisant des revues ferroviaires. L'établissement de plans, de croquis est un stage intermédiaire. Ensuite viennent les constructeurs. Ici encore, il y a ceux qui construisent tout : voie, matériel roulant, décors. D'autres se spécialisent dans un seul de ces départements. Combien n'y en a-t-il pas qui préfèrent construire de la voie, figoler un beau grill d'entrée de gare et ensuite démolir tout pour passer à une autre combinaison de voies ? Certains sont attirés par la construction de locomotives ou de wagons tandis que d'autres ne sont intéressés que par l'exploitation (au sens ferroviaire) de leur réseau.

Tous ces aspects du problème sont valables; ils tendent tous vers le même but : la distraction.

Il y a parfois un résultat inattendu mais non imprévisible. L'enfant qui a eu, depuis sa jeunesse, l'occasion de se familiariser avec la technique de l'électricité en construisant et en perfectionnant son train acquerra vite des connaissances supplémentaires pouvant influencer son avenir. Je connais personnellement un jeune homme qui s'est lancé hardiment dans la branche électrotechnique et dont la vocation fut définitivement arrêtée à la suite de l'étude et de l'utilisation de relais dans le montage d'un train électrique.

Au point de vue de l'organisation, vous savez probablement que des

clubs existent dans tous les pays du monde. Les clubs de la plupart des pays se sont formés en Fédérations nationales. La majeure partie des fédérations européennes à leur tour ont créé la Fédération Européenne de Modélisme Ferroviaire (en abrégé MOROP). Un des buts poursuivis par cette Fédération est la normalisation de tout le matériel ferroviaire miniature. Mais ceci est une autre question sur laquelle nous reviendrons plus tard.

Fr. De Cuyper
délégué technique de la Belgique
auprès de MOROP.

L'ATTRAIT D'UN RÉSEAU

par HANSOTTO VOIGT

DÉPEND-T-IL DE SA DIMENSION ?

traduit de la revue
"DER MODELLEISENBAHNER"
(République démocratique allemande)

La place réservée à un réseau ne doit pas toujours être immense et on peut très bien réaliser un ensemble très attrayant sur un emplacement ne dépassant pas 1,10 m sur 2 m. Le projet illustré ici donne un exemple d'une voie principale passant dans une gare dans laquelle il donne correspondance à une ligne départementale. Il a été nécessaire de faire sortir la voie principale en double voie de la gare parce que le placement d'un aiguillage à cet endroit aurait été impossible sans allongement du réseau ou sans raccourcissement notable des voies à quai. D'autre part il n'était pas possible non plus d'intercaler un aiguillage à l'entrée du tunnel parce que, là aussi, il aurait été nécessaire d'élargir le réseau.

Les rampes de la ligne secondaire sont de 3%. Toutefois au début de cette voie, au sortir de la gare jusqu'au tunnel, la rampe n'est que de 2%. La voie principale est au niveau 0 sur toute sa longueur, ce qui simplifie beaucoup la construction. Afin de

donner une idée des possibilités de manœuvres et de circulation de ce réseau et de sa voie secondaire, nous avons réalisé un projet d'horaire. Afin de mieux comprendre celui-ci, il y a lieu de donner quelques explications préliminaires. La gare principale est celle de Prédacey; à gauche la voie conduit vers Carloburg; à droite vers Nivellais. Il s'agit ici d'une voie principale sur laquelle il n'y a pas beaucoup de circulation.

Dans la gare de Prédacey, le trafic des marchandises ne se fait que dans le sens Nivellais-Carloburg, et le triage s'effectue dans ces deux villes. Par exemple un wagon de marchandises chargé à Prédacey et qui est destiné à une gare dans la direction de Nivellais est d'abord acheminé vers Carloburg qui est distant d'environ 15 Km; là il est incorporé à un train direct Carloburg-Nivellais. Même dans les grands chemins de fer cette pratique est courante; c'est pour cette raison que la plupart des voies de garage dans un secteur

déterminé sont placées d'un même côté des voies. Ceci dépend du sens dans lequel on prévoit le trafic le plus fort.

Dans ce réseau, on a considéré que Carloburg est la ville la plus importante; ceci peut d'ailleurs se vérifier par le fait que le tronçon Prédoucey-Carloburg est à double voie.

Le point terminus de la voie secondaire est la gare de Vilmont qui est considérée comme un lieu de villégiature dans la montagne, et où se trouvent plusieurs hôtels. Une remarque s'impose ici : ultérieurement il est possible d'agrandir ce réseau en prolongeant la voie secondaire au delà de Vilmont; il est également possible de relier ici le réseau existant à un nouveau réseau à construire. Le trafic sur la voie secondaire peut être réalisé au moyen d'un autorail ou d'un train léger ainsi que de petits trains de marchandises. Pour les week-end et pour les périodes de vacances, il a été prévu des trains spéciaux reliant la capitale à Vilmont au moyen de voitures express directes.

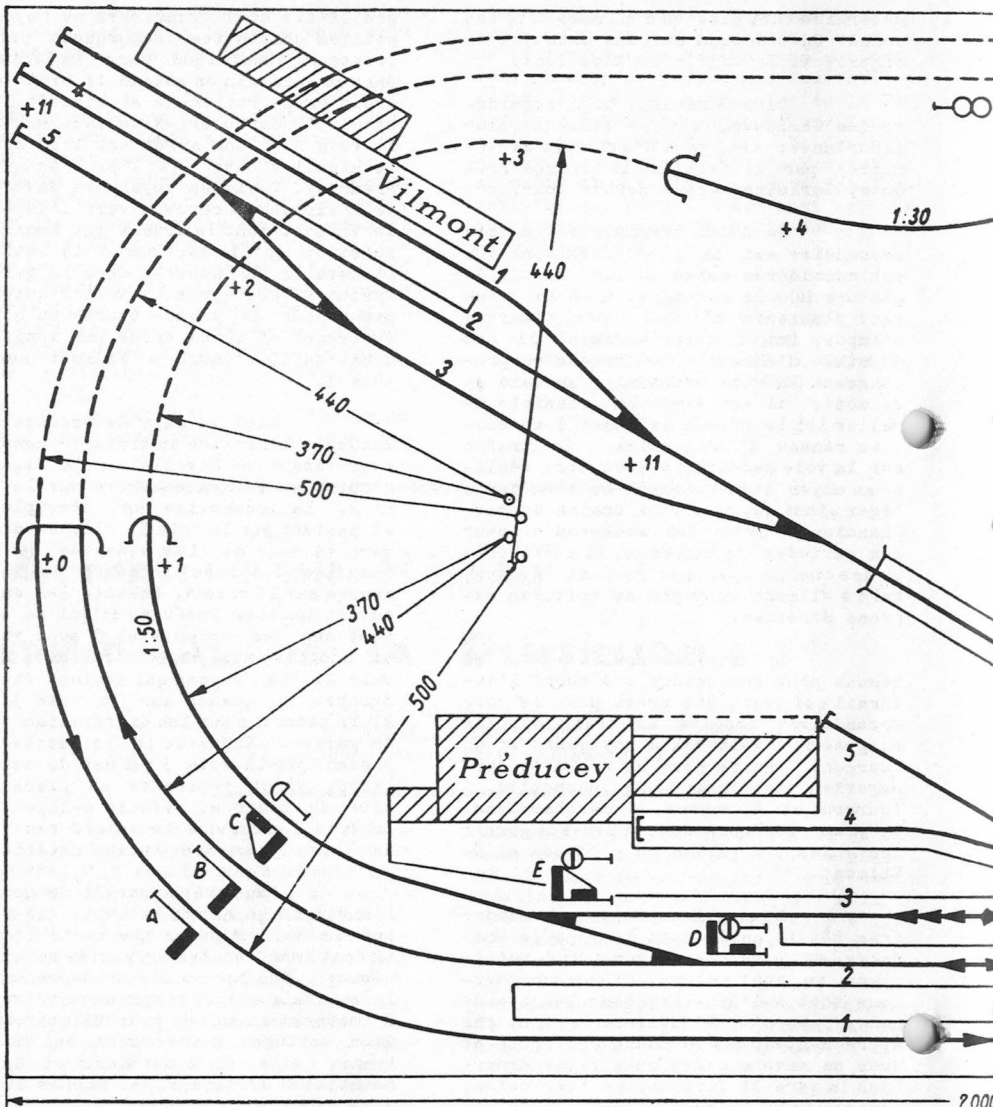
Le matériel roulant pour ce réseau peut comprendre : d'abord l'autorail qui avait été prévu pour la voie secondaire, ensuite un train express composé de 4 voitures à voyageurs et un fourgon. D'autre part un train de messageries comprenant une locomotive, 1 fourgon et 4 wagons à marchandises. De plus, quelques wagons peuvent garnir les voies de garage de Prédoucey et de Vilmont.

Nous allons donc nous rendre très tôt le matin dans la gare de Prédoucey et nous chercherons une petite place au bout du quai d'où nous pourrions tout à l'aise regarder les trains qui y passent. N'oublions surtout pas notre manteau car le matin est froid et nous ne savons quand nous reviendrons. Dans la gare il fait encore très calme, toutes les voies sont vides; toutefois devant la remise à marchandises se trouvent deux wagons fermés qui sont prêts au départ. Dans la cour à marchandises 3 hommes sont en train de décharger quelques wagons de charbon sur un camion. Mais voici les premiers voyageurs arrivant sur le quai, le signal d'entrée de la voie secondaire s'ouvre et bientôt apparaît l'autorail venant de Vilmont. Il entre sur la voie 3, et il en descend quelques voyageurs qui attendent la correspondance avec l'express venant de Nivellais. Les bagages sont déchar-

gés et ils sont transférés au moyen de petites charrettes remorquées par un tracteur électrique vers la voie 1. Dans le lointain on entend le bruit d'un train qui se rapproche et bientôt l'express 310 Carloburg-Nivellais entre sur la voie 1. Son arrêt est très court; le signal s'ouvre et l'express quitte Prédoucey. Quelques voyageurs descendus de l'express se rendent vers l'autorail de Vilmont dont le départ est imminent. Aussitôt qu'il est sorti le silence s'installe de nouveau dans la gare de Prédoucey. Peu après on voit l'autorail passer sur la grande courbe au sortir du tunnel et il ne tarde pas longtemps avant qu'il n'entre à Vilmont sur la voie 1.

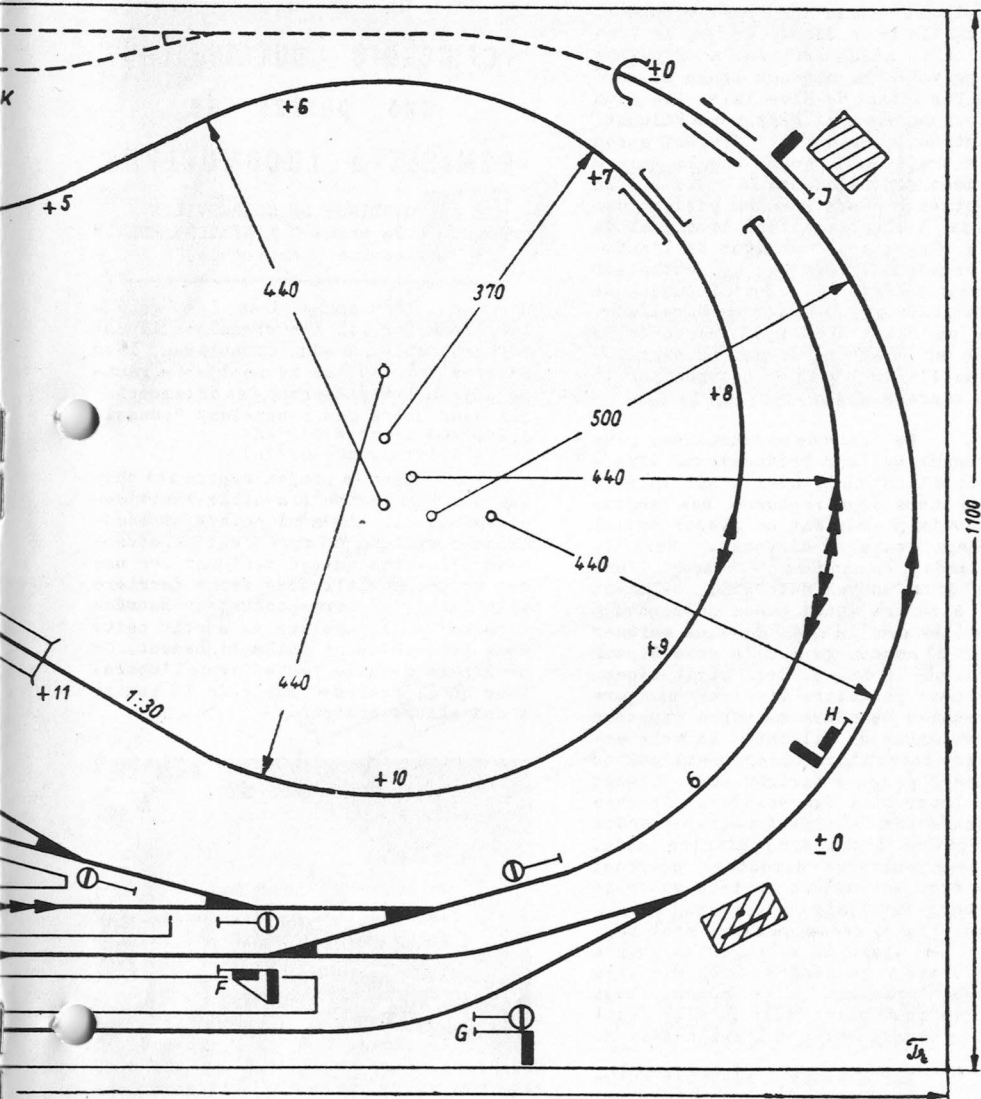
Dans la gare de Prédoucey est annoncée l'arrivée du train de messageries venant de Nivellais. Le signal H s'ouvre et le train rentre sur la voie n° 2. La locomotive est découplée et en passant par la voie 3, elle se dirige vers la voie 6. Les 4 wagons de marchandises destinés à Prédoucey sont alors amenés sur la voie 3. Ensuite les wagons devant quitter Prédoucey et qui se trouvent sur les voies 4 et 5 sont repris et ajoutés aux wagons restant sur la voie 2. Les wagons qui avaient été décrochés et amenés sur la voie 3 sont alors répartis sur les différentes voies de garage. Ensuite la locomotive, en passant par la voie 3 qui est de nouveau libre, vient reprendre sa place à la tête du train et refoule celui-ci sur la voie 6 afin que la voie 2 redevienne libre pour les trains ultérieurs.

Peu après apparaît de nouveau l'autorail venant de Vilmont; il entre sur la voie 2 parce que cette fois-ci il doit immédiatement repartir vers Carloburg. Peu après l'express venant de la capitale et qui comprend entr'autres 2 voitures directes pour Vilmont. Ces deux voitures se trouvent en tête du train; elles sont dételées et la locomotive de l'express les amène sur la voie 2 qui est devenue libre après le départ de l'autorail. Le train express considérablement raccourci puisqu'il ne comporte plus que deux voitures et un fourgon, continue son voyage en direction de Nivellais. C'est la locomotive du train de messageries qui viendra prendre les deux voitures directes à destination de Vilmont; elle va se placer en tête du train et bientôt elle s'ébranle vers le lieu de villégiature où elle arrivera sur la voie 2.



Nous ne pouvons pas non plus négliger le sens de circulation Nivel-lais-Carloburg, car les habitants de Nivel-lais, veulent également avoir la possibilité d'arriver dans la montagne tôt le matin. Ici nous devons de nouveau faire appel à l'autorail, et même deux fois. Le premier autorail s'ar-rête à Préducey sur la voie 2 et, après un court arrêt, repart vers Carloburg; le deuxième autorail qui passe 10 minu-

tes plus tard va vers Vilmont (heureu-sement le numéro du véhicule n'était pas trop clair sinon nous serions aperçu qu'il s'agissait chaque fois du même). Entretemps plusieurs manoeuvres ont lieu à Vilmont : la locomotive s'est remise à l'autre extrémité du train et a refoulé celui-ci sur la voie n°1. Ensuite elle a repris les cinq wagons se trouvant sur les voies de garage, les a accouplés et elle attend sur la



voie 2 puisque les voies 1 et 3 sont occupées. Peu après le train de messageries quitte Vilmont en direction de Préducey où les wagons de marchandises sont ajoutés à ceux se trouvant encore sur la voie n°6. Avec ce train relativement long, la locomotive quitte Préducey en direction de Carloburg.

On peut prévoir maintenant dans l'horaire le passage d'un train

express dont l'arrêt à Préducey n'est pas prévu. On peut également faire passer un train de messageries direct Nivelais-Carloburg.

Le temps passe vite il est déjà midi et il faut bientôt songer à reprendre à Vilmont les voitures directes qui y avaient été amenées dans la matinée. Comme la locomotive de marchandises nous est nécessaire pour opérer cet-

te liaison et comme nous n'avons pas la possibilité de la découpler dans le tunnel où elle s'est arrêtée, nous devons donc prévoir un nouveau train de marchandises venant de Nivellais. Les deux premiers wagons sont destinés à Vilmont, les autres à Prédacey. Ceux-ci après que le train est rentré sur la voie 2 sont donc refoulés sur la voie 6. La locomotive avec ses 2 wagons revient sur la voie 3 où elle attend le signal de sortie. On attend l'arrivée de l'autorail venant de Vilmont et qui entre sur la voie 2 de façon à ce qu'il puisse de là continuer son chemin vers Nivellais. Après un court arrêt, il parcourt le tunnel et s'arrête devant le signal K puis que l'autre voie est occupée par le train express.

Le train de marchandises peut maintenant quitter Prédacey en direction de Vilmont où il arrive sur la voie 2. La locomotive repousse ses wagons sur la voie 5 et vient se placer devant les deux voitures directes. Vers le même moment, on annonce à Prédacey, l'arrivée d'un nouvel autorail; celui-ci vient à contre voie, passe au signal B et de là sur la voie 2; sans marquer l'arrêt il manœuvre sur la voie 6 pour revenir sur la voie 3. Ceci était nécessaire pour permettre l'entrée en gare de Prédacey des deux voitures directes en provenance de Vilmont. La voie secondaire étant libre, l'autorail quitte la voie 3 pour se diriger vers Vilmont et la locomotive des voitures directes manœuvre par la voie 3 pour reprendre la tête du train dans l'autre sens. Les deux voitures directes pourront alors être accouplées en tête du train Carloburg-Nivellais qui passera bientôt. Lorsque toutes ces manœuvres sont terminées le train de messageries pourra se reformer et reprendre son chemin vers sa gare d'origine. A ce moment tout aura repris sa place telle qu'elle était avant le commencement de l'exploitation.

Auriez-vous pu imaginer qu'un réseau de dimensions aussi petites aurait pu donner l'occasion d'un service aussi réel et aussi plein d'attrait ? Ceci prouve que la dimension du réseau, si petite soit-elle, n'enlève rien de son charme pourvu que l'on s'attache à une exploitation proche de la réalité.

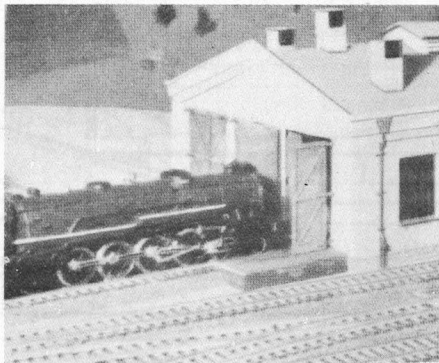
N.B. Entre chaque manœuvre ou circulation, les trains s'arrêtent dans le tunnel afin de rendre l'horaire plus réel.

Fermeture automatique des portes de REMISES à LOCOMOTIVES

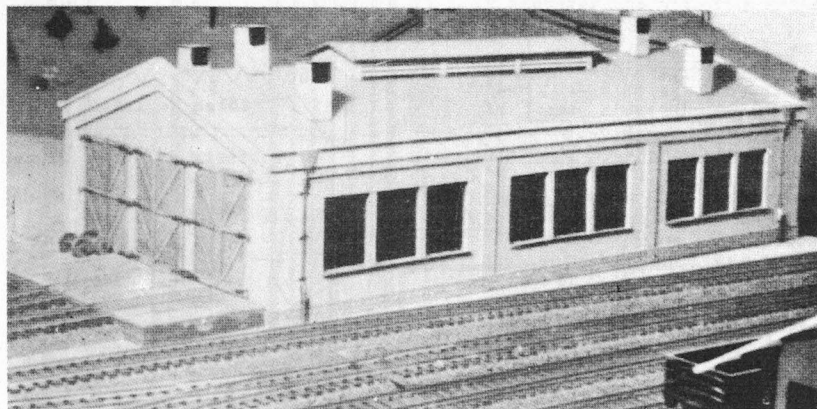
par GORDINOU DE GOUBERVILLE
traduit de la revue " MINIATURBAHNEN "
(Allemagne Occidentale)

Tout comme dans les grands chemins de fer, il est normal et il est recommandable que nos locomotives, leur service terminé, se rendent à la remise afin de les préserver des intempéries qui dans notre cas s'appellent "poussière".

Dans le projet exposé ici chaque porte de remise travaille individuellement. Il n'y a ni moteur ni mécanisme compliqué puisque c'est la locomotive elle-même qui en rentrant sur une des voies de la remise ferme derrière elle la porte correspondante. De même lorsque la locomotive va sortir cette même porte s'ouvre automatiquement. Ce mécanisme demande toutefois de l'opérateur qu'il rentre et sorte de la remise à une allure modérée.

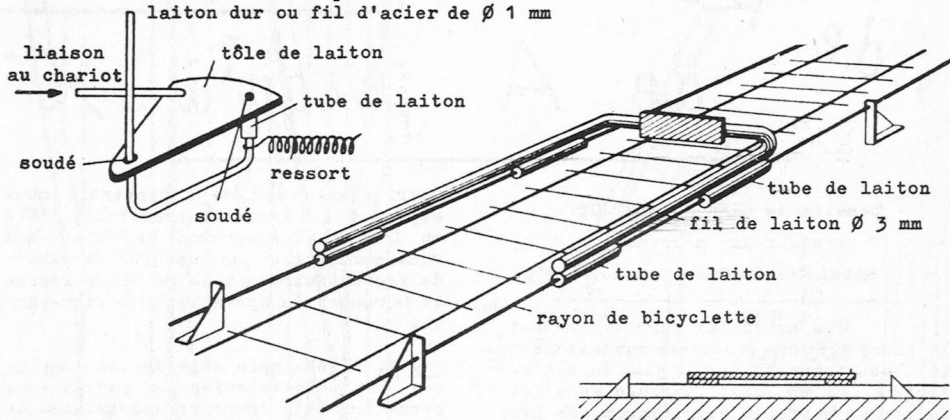


Tout au long des voies intérieures de la remise courent deux tringles en laiton ou en acier (en l'occurrence des rayons de bicyclettes) supportées par 4 petites équerres en laiton. Sur ces deux tringles-supports coulisse un petit chariot composé de fils de laiton de 3mm de diamètre ayant la forme d'un U et supporté par quatre petits tubes de laiton dont le diamètre intérieur est légèrement supérieur aux tringles longitudinales. Les petites équerres



photos
et
dessins
de
l'auteur

charnière de la porte :
laiton dur ou fil d'acier de $\varnothing 1$ mm



en laiton servent non seulement à supporter les tringles mais aussi à limiter la course du chariot.

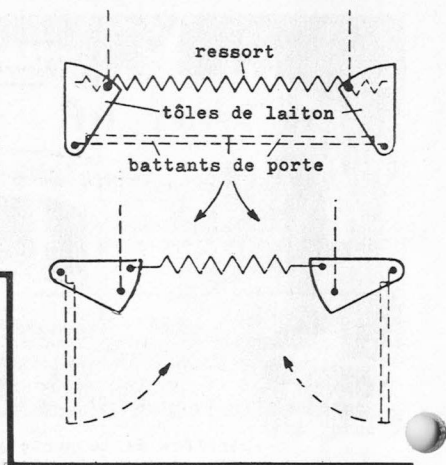
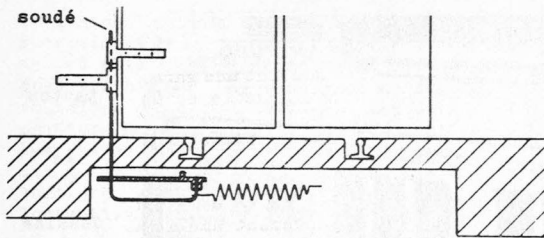
Sur la partie arrière du U est fixée une plaque de tamponnement en laiton qui peut être garnie d'un petit morceau de cuir ou de caoutchouc afin de supprimer le bruit et le choc des tampons de la locomotive. De chaque extrémité du chariot, part un fil de nylon qui relie le chariot au mécanisme de la porte. Celui-ci doit être réalisé avec des pièces de petite dimension de façon à ce qu'il puisse se loger dans le socle de la remise.

Le ressort de rappel est une des pièces principales du mécanisme; de celui-ci dépend le fonctionnement impeccable des portes. Il doit être suffisamment fort pour refermer les battants de la porte et en même temps ramener le

chariot à sa place habituelle. D'autre part, il doit être suffisamment souple pour que la locomotive puisse le détendre. Pour la confection du ressort, il est recommandable d'utiliser de la corde à piano de 0,2 mm roulée sur un noyau de 2,5 mm. Le nombre de tours doit être fixé d'une façon empirique puisqu'il dépend en grande partie des dimensions du mécanisme et de la liberté de mouvement des portes elles-mêmes.

Il est évident que ce système est utilisable pour des locomotives de tous types, vapeur ou électriques, et pour des remises à locomotives de n'importe quelle forme.

En ce qui concerne le mécanisme des portes mêmes, les croquis sont suffisamment clairs, croyons-nous, et ne nécessitent aucun autre commentaire.



Projets de Réseaux de A jusqu'à X*

Dessins de LINN H. WESTCOTT
traduit de la revue :
MODEL RAILROADER (U.S.A.).

Le modélisme ferroviaire est le hobby qui vous procurera certainement le plus d'amusement et le plus de satisfaction : il vous est loisible en effet de parler de trains électriques, de les construire, de les collectionner et aussi de les faire rouler tout comme un grand chemin de fer. Toutefois, si vous ne disposez que d'un cercle ou d'un petit ovale de voies, le plaisir que vous trouvez dans son opération sera vite émoussé. Tout le secret réside à décider d'un plan bien établi et de le réaliser progressivement.

Les quelques plans que vous trouverez ci-joint ont été conçus dans le but d'arriver à un fonctionnement parfait et intéressant. Si vous disposez d'une place plus grande que celle occupée par un des circuits illustrés ici, il vous sera toujours possible d'agrandir ceux-ci de telle sorte qu'ils s'adaptent à la place dont vous disposez et ainsi ces figures deviendront moins géométriques. D'autre part, si

votre réseau est déjà construit nous espérons que vous trouverez ici l'une ou l'autre disposition de voies qui vous permettra, par un jour de pluie, de reconstruire un coin de votre réseau et de rendre son opération plus attrayante.

Fig.1. Une simple voie droite complétée de quelques voies de garage vous permettra déjà de trier des trains, de les reformer, même si vous ne pouvez pas encore les faire rouler sur un circuit complet.

Fig.2. Cette gare de formation se présente mieux, mais elle nécessite une plus grande longueur, qu'il vous est loisible de replier dans un coin de votre place de façon à n'utiliser que deux pans de mur.

Fig.3. Cette gare de formation est dérivée de la Fig.1. mais on y a ajouté quelques voies dans les deux extrémités de façon à augmenter le nombre de voies de garage.

Fig.4. Lorsque vous repliez votre gare de formation dans un coin de la place, il vous reste un emplacement disponible pour placer une plaque tournante ou pour

*) Comment vous proposerait-on des Projets de A jusqu'à Z ? Un réseau est sensé ne jamais être complet. Qui trouvera jamais le projet idéal susceptible de satisfaire chaque modéliste en particulier ?

y aménager une voie de raccordement industriel.

Fig.5. Bien souvent une gare de formation peut être agrandie en lui donnant la forme d'un U. Ceci ne prend pas beaucoup plus de place qu'un simple ovale.

Fig.6. Le plan de voie le plus simple peut être grandement amélioré en lui ajoutant une gare de formation. Ce réseau permet toutes les manoeuvres de garage et de triage et, comme son ovale comporte deux voies d'évitement, il vous est possible également de faire rouler deux trains en même temps dans une direction opposée.

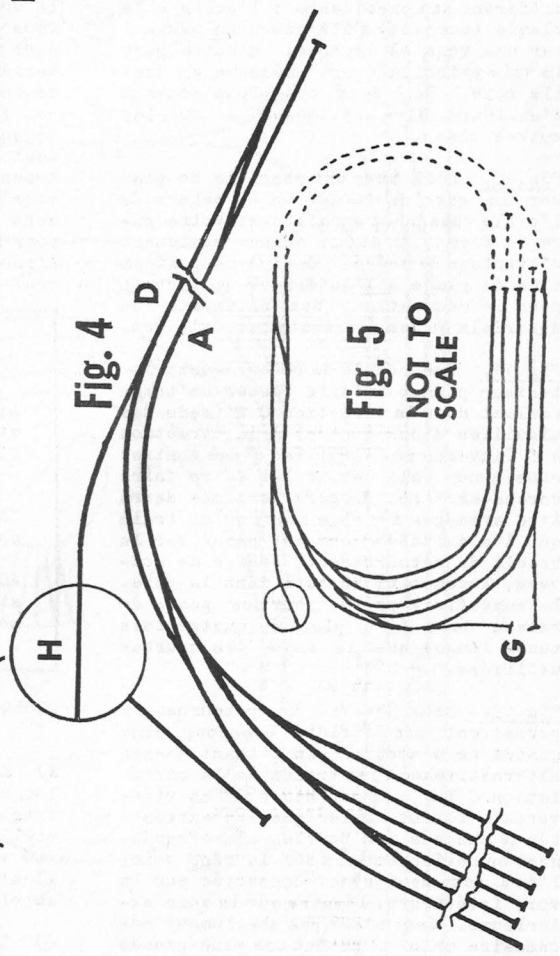
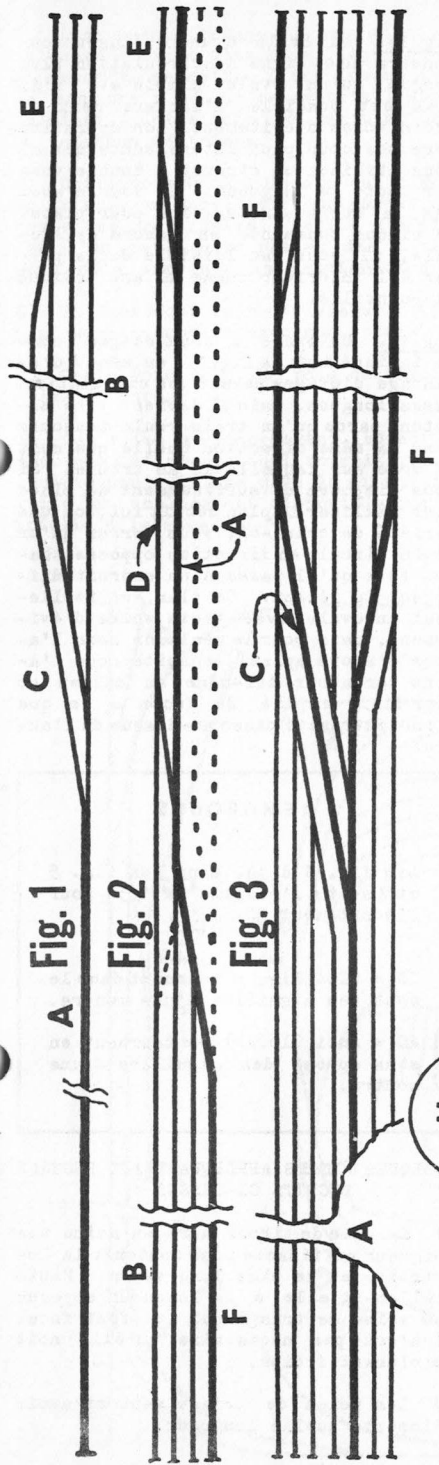


Fig.7. L'opération des trains dans un ovale ne devient vraiment intéressante que si l'on y ajoute quelques voies de garage pour manoeuvrer les trains. Ce petit réseau comporte une formation, deux voies d'évitement, un raccordement industriel et une plaque tournante avec remise à locomotives. Il est possible de le construire sur un emplacement de 1,20 m sur 1,75 m en écartement HO.

Fig.8. Ce plan est très semblable à celui de la Fig.7, mais il saute aux yeux combien plus intéressant il devient lorsqu'on peut l'allonger un petit peu. Des raccordements industriels dessinés en traits légers peuvent être ajoutés en différents endroits.

Fig.9. Ce plan ovale est légèrement différent des précédents : l'accès à la plaque tournante a été prévu en passant par une voie en impasse; d'autre part la voie principale est aménagée en double voie. Ces deux solutions peuvent d'ailleurs être appliquées à tous les autres plans.

Fig.10. S'il vous est possible de placer la gare de formation en dehors de l'ovale vous pourrez allonger votre gare de formation et lui donner également d'avantage de voies. Ceci laisse aussi plus de place à l'intérieur de l'ovale pour la décoration, des bâtiments industriels et des bâtiments ferroviaires.

Fig.11. Une boucle de retournement intérieur permet de faire passer un train roulant dans la direction C W (sens des aiguilles d'une montre) à la direction A C (inverse aux aiguilles d'une montre) sans pour cela devoir lui faire faire marche-arrière. La gare terminus devra être arrangée de telle façon qu'un train qui l'a quittée et qui est passé sur la boucle de retournement, rentre de nouveau, locomotive en tête dans la gare. La superficie prévue pour ce genre de réseau doit être plus de quatre fois aussi longue que le rayon des courbes utilisées.

Fig.12. Deux boucles de retournement permettent une variété beaucoup plus grande de manoeuvres en faisant passer alternativement les trains de la circulation C W à la circulation A C et vice-versa. Il est à noter que les extrémités de chacune des boucles de retournement ne reviennent pas sur la même voie; l'une des deux étant connectée sur la voie intérieure, l'autre sur la voie extérieure. Ceci n'est pas absolument nécessaire mais il permet une plus grande variété de mouvements.

Fig.13. Un ovale à deux étages nous donnera une ligne de circulation plus longue qu'un ovale simple et, s'il vous est possible d'inclure deux ou trois voies d'évitement, son opération sera beaucoup plus intéressante que si vous utilisez un circuit à double voie sur toute sa longueur. Si vous n'avez pas la surface nécessaire pour placer la plaque tournante en dehors de l'ovale, il vous est loisible de la placer à l'intérieur comme il est indiqué en pointillé.

Fig.14. Un ovale à deux étages (comme indiqué dans la fig.13, ou même à d'avantage d'étages permet des circulations assez longues, mais il devient vite monotone parce qu'un train roule toujours dans la même direction quelle que soit la voie sur laquelle il se trouve. Si vous disposez de suffisamment de place pour réaliser le plan décrit ici, ou une variété de celui-ci, vous verrez qu'un train circule en direction opposée chaque fois qu'il passe à un endroit différent du réseau. Ce plan est réellement un ovale avec trois voies d'évitement, mais pour le réaliser nous l'avons d'abord aplati, ensuite nous l'avons torqué sur lui-même au milieu et pour finir replié de façon à ce que l'une extrémité passe au-dessus de l'autre.

REMARQUES

Les fig. 1 à 14, sauf les fig. 5 et 7 sont à l'échelle de 1/5e pour l'écartement HO.

CW = ClockWise = tournant dans le sens des aiguilles d'une montre.

AC = Anti Clockwise = tournant en sens opposé des aiguilles d'une montre.

QUELQUES NOTES S'APPLIQUANT AUX RESEAUX DECRIITS CI-DESSUS :

A) La voie de tiroir aura au moins une longueur suffisante pour contenir la locomotive et le plus long wagon. Habituellement elle a la longueur moyenne des voies de triage qui lui font face. Il n'est pas nécessaire qu'elle soit absolument droite.

B) Les voies de triage peuvent avoir n'importe quelle longueur.

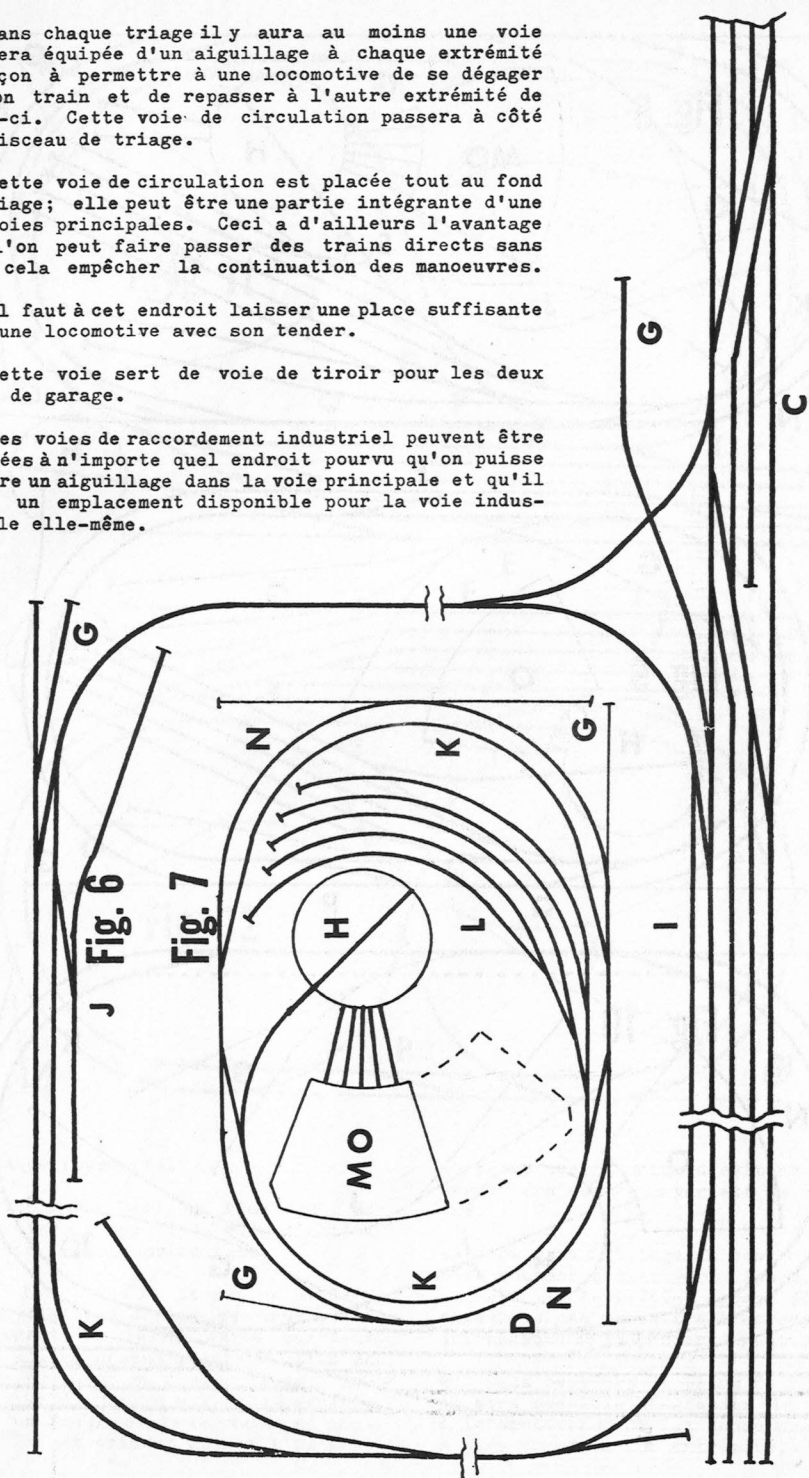
C) Dans chaque triage il y aura au moins une voie qui sera équipée d'un aiguillage à chaque extrémité de façon à permettre à une locomotive de se dégager de son train et de repasser à l'autre extrémité de celui-ci. Cette voie de circulation passera à côté du faisceau de triage.

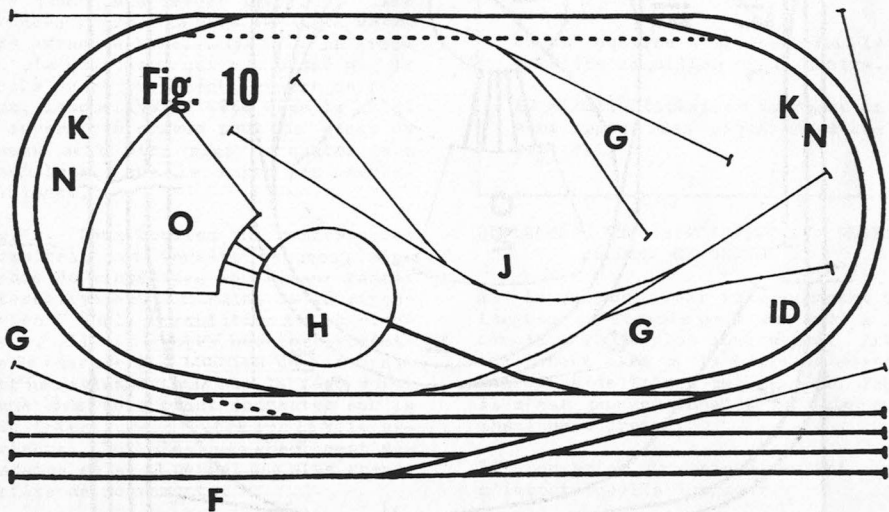
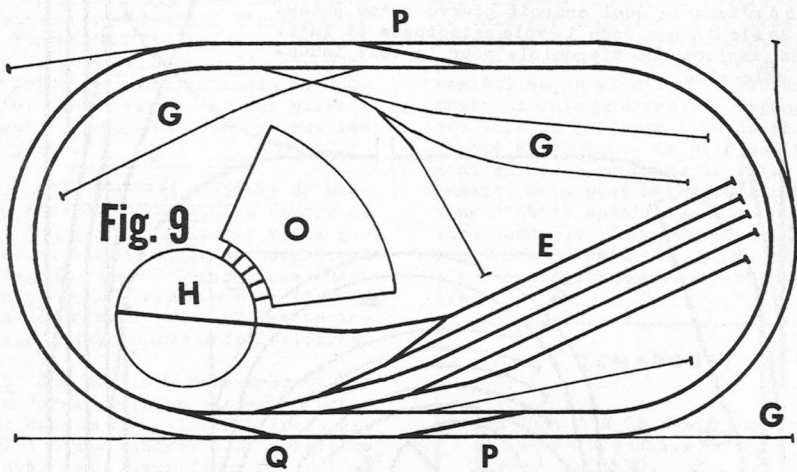
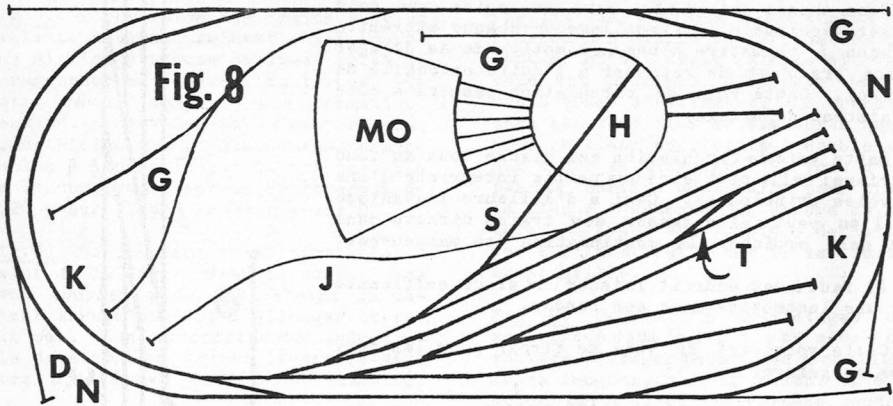
D) Cette voie de circulation est placée tout au fond du triage; elle peut être une partie intégrante d'une des voies principales. Ceci a d'ailleurs l'avantage que l'on peut faire passer des trains directs sans pour cela empêcher la continuation des manœuvres.

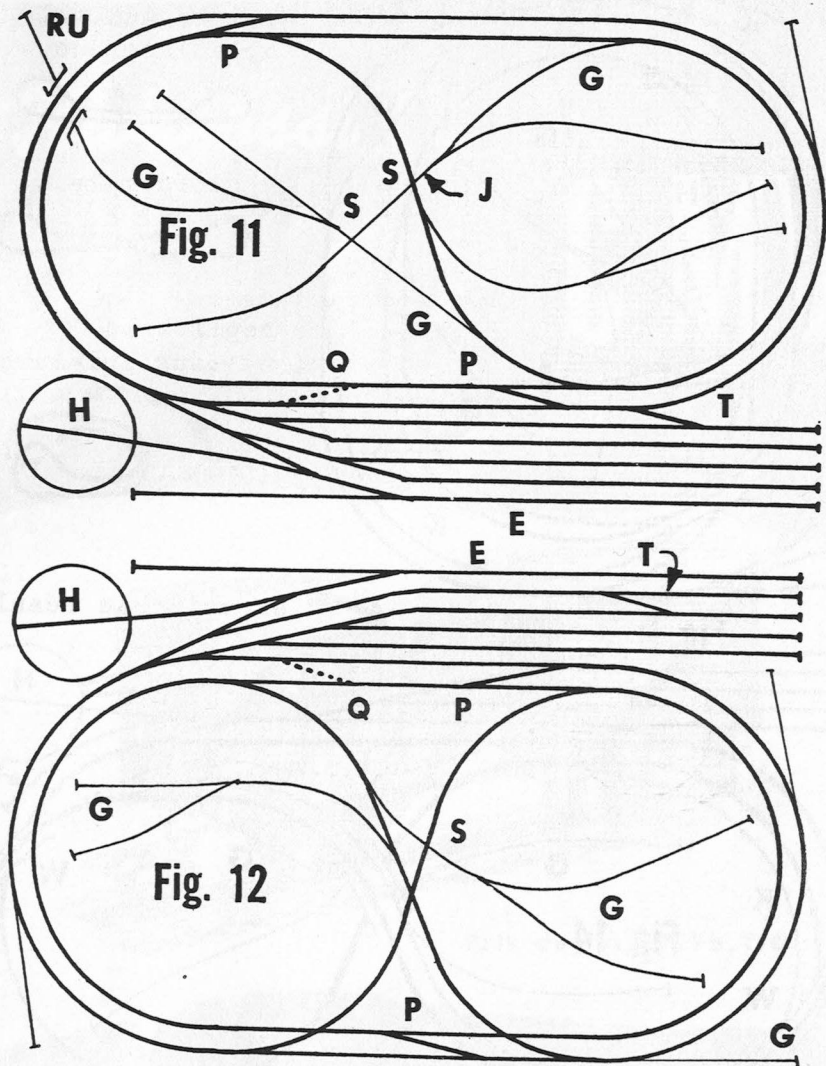
E) Il faut à cet endroit laisser une place suffisante pour une locomotive avec son tender.

F) Cette voie sert de voie de tiroir pour les deux voies de garage.

G) Des voies de raccordement industriel peuvent être ajoutées à n'importe quel endroit pourvu qu'on puisse inclure un aiguillage dans la voie principale et qu'il reste un emplacement disponible pour la voie industrielle elle-même.







H) Plaque tournante.

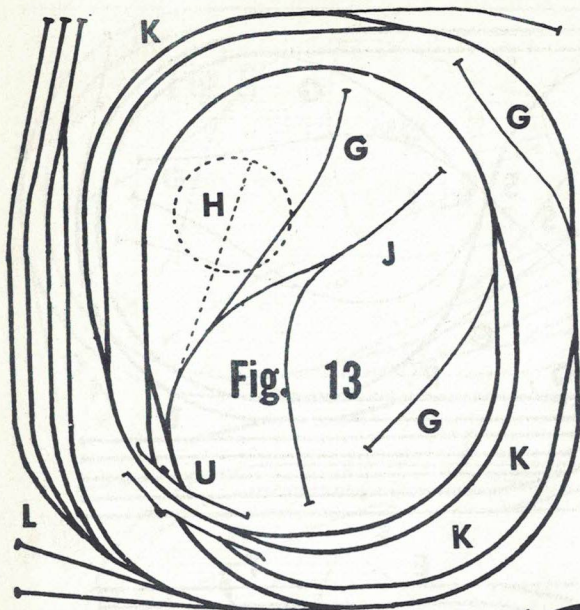
I) Cette voie sert en même temps de voie de circulation et de voie d'évitement pour la voie principale.

K) Si la place le permet un ovale à simple voie sera équipé de deux voies d'évitement de telle sorte que deux trains allant en sens contraire l'un de l'autre puissent se croiser sans s'arrêter. Ceci est plus agréable à exploiter qu'un double ovale sur toute sa longueur. Il est évident que si l'on peut

se permettre 3 voies d'évitement ceci augmentera encore la variété de manoeuvre.

L) Une gare de triage en courbe permet bien souvent d'allonger la longueur des voies; il a toutefois le grand désavantage de ne pas permettre l'accouplement automatique de la plupart des attelages.

M) Dans beaucoup de plans de réseaux, il sera possible d'agrandir la remise à locomotives si on lui donne une forme à pans coupés à une extrémité.



faites un ovale et
aplatissez-le...



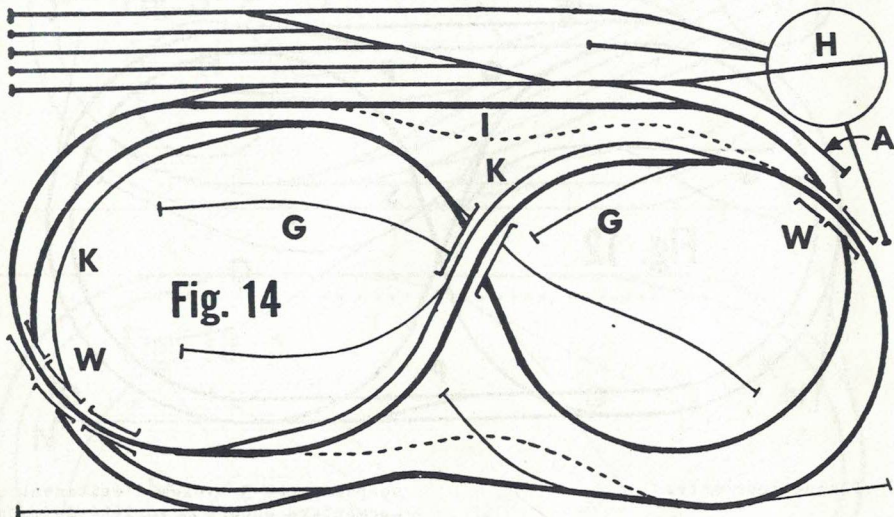
tordez-le...



repliez-le
sur lui-même...



et voici le résultat



N) Dans un réseau relativement petit, les voies d'évitement en courbe aux deux extrémités permettent d'allonger celles-ci sans prendre autant de place.

O) A l'endroit où les voies rentrent dans la remise elles devront être espacées d'au moins 6 cm. La longueur des voies dans la remise devra être égale

à la longueur de la plaque tournante. Toutefois quelques-une des voies pourront être plus courtes.

P) Ces bretelles permettront le passage des trains sur le cercle extérieur pendant que l'on manoeuvre sur le cercle intérieur.

Rivarossi

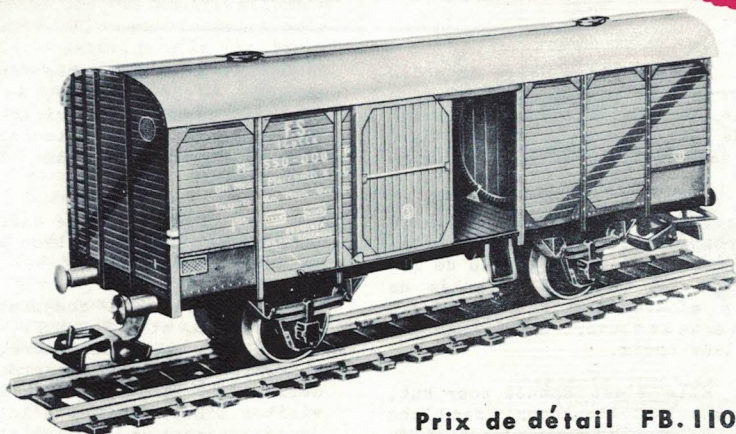
A CREE POUR VOUS :

Wagon fermé type "MVA" avec
fûts pour le transport de vins.

Portes ouvertes fixes.

Coloris gris
avec inscriptions blanches.

CMV



Prix de détail FB. 110.-

Dépliant
illustré
gratuit
sur
demande

Concessionnaires exclusifs
Belgique et Luxembourg

CODACO sprl.

1072 chaussée de Ninove 1072
BRUXELLES 8

CODACO ne vend en aucun cas
directement aux particuliers

Q) Cette bretelle permet aux trains de marchandises de se rendre immédiatement sur la voie de circulation après avoir quitté le triage.

R) Un raccordement industriel passant au-dessus ou au-dessous de la voie principale, forme un ensemble très attractif et cela permet de construire des rampes très fortes à certains endroits de ces raccordements.

S) Si vous ne désirez pas avoir de croisement dans votre réseau, vous pouvez placer autrement cette voie industrielle. Parfois, il est possible également de placer les voies à des niveaux différents de telle sorte qu'elles passent l'une au-dessus de l'autre.

T) Cette bretelle transforme une des voies de triage en voie de circulation.

U) Lorsque deux voies passent l'une au-dessus de l'autre, aucune des deux ne reste au niveau normal. En faisant descendre celle d'en dessous on n'oblige pas la supérieure à grimper aussi haut : elles se partagent donc la différence de niveau, ce qui rend les rampes plus aisées et permet de rouler avec des trains plus longs.

W) Les deux voies qui se croisent au pont central resteront de niveau depuis les points W à W. Pour une circulation aisée les rampes ne pourront pas dépasser 3%.

FEDERATION BELGE DU MODELISME FERROVIAIRE

La Fédération Belge du Modélisme Ferroviaire a été fondée à Bruxelles le 1er juillet 1954 à l'initiative de l'A.R.B.A.C. et du Club Ferroviaire de Bruxelles, aujourd'hui disparu.

Depuis sa fondation plusieurs autres groupements ont demandé et obtenu leur admission. Il y a lieu de remarquer que les modélistes isolés ne peuvent y adhérer à titre individuel, mais bien sous le couvert d'une Association de leur choix.

Elle s'est donnée pour but, tout en respectant l'autonomie des clubs affiliés, de grouper toutes les activités concernant le modélisme ferroviaire belge en vue d'en assurer, sur le plan international, la représentation à l'étranger et, à cet effet :

- de participer aux conférences et congrès internationaux comme représentant officiel du modélisme ferroviaire belge;

- de s'affilier, en tant que de besoin aux associations européennes et mondiales de modélisme ferroviaire;

- de recevoir en Belgique les délégués étrangers et d'y organiser les conférences et congrès dont la Belgique serait désignée comme siège.

La Fédération s'interdit formellement toutes questions, discussions et manifestations politiques et religieuses et généralement toutes autres, étrangères à son objet et à ses buts.

Afin de répondre au but qu'elle s'est assigné, la F.B.M.F. coopère, depuis leur origine, aux travaux administratifs et techniques de la Fédération de Modélisme Ferroviaire M O R O P.

C'est dans le cadre des travaux M O R O P qu'a eu lieu à Bruxelles le congrès de 1958.

Organisé conjointement par l'A.R.B.A.C. et la F.B.M.F., ce congrès tenu du 11 au 16 septembre, a permis aux représentants étrangers et aux modélistes affiliés de tous les pays de visiter l'Expo 58 et de s'intéresser au fonctionnement de l'exploitation et des ateliers de nos principales sociétés exploitantes de chemins de fer et de tramways.

Les Normes Européennes de Modélisme Ferroviaire (N.E.M) sont l'oeuvre du Comité technique de M O R O P.

Poursuivi sans relâche depuis plusieurs années, ce travail vise à publier et à faire adopter dans les différents pays membres des feuilles de normes visant, comme leur nom l'indique, à unifier les fabrications commerciales, artisanales ou de particuliers dans toute la mesure où elles ne sont pas couvertes par des brevets, ainsi que les réseaux d'amateurs afin de permettre, comme dans les chemins de fer réels, des échanges faciles de matériel.

Celles de ces normes, dont l'étude est achevée sont, d'ores et déjà, scrupuleusement suivies par plusieurs firmes importantes qui n'ont pas hésité à modifier des fabrications existantes et des habitudes vieilles de plusieurs années pour s'y conformer avec une souplesse telle que certains amateurs modélistes s'en sont à peine aperçus.

Les principaux objets actuellement à l'étude sont les échelles de réduction (correspondant aux écartements TT, HO, S, O, I) les gabarits, le tracé de voie, sa construction, les essieux, les roues, les attelages et l'équipement électrique.

Il y a cependant lieu de remarquer, qu'avant de se conformer aux normes N.E.M. et de rompre avec le passé certaines firmes ont une énorme clientèle à satisfaire non seulement dans le domaine du modélisme, mais aussi dans celui du jouet; cette clientèle ne doit pas être lésée par des modifications à apporter aux modèles existants et cela implique bien souvent, pour le constructeur l'obligation de poursuivre simultanément plusieurs sortes de fabrications.

En tout état de cause, on peut dire que la normalisation se fait lentement mais sûrement!

Bientôt, espérons-le, se réalisera un des voeux les plus chers de tout modéliste : voir rouler sur son réseau un train composé de voitures ou wagons de marques diverses, tracté par une locomotive quelconque en prenant avec sûreté, par la pointe ou par le talon n'importe quel aiguillage du commerce.

Comment le modéliste amateur Belge peut-il apporter une aide efficace à la réalisation de ce vœu? Tout simplement en demandant au Comité de son Club de seconder notre oeuvre commune par son affiliation à la Fédération Belge du Modélisme Ferroviaire, Château de Sept Fontaines, à Rhode Saint-Genèse.

JEAN TIMBERMAN
Président de la
F.B.M.F.

Sauf convention écrite, l'envoi d'articles, de documents ou de photos est considérée comme une contribution bénévole à la rédaction de la revue. Ces articles sont publiés sous l'entière responsabilité de leurs auteurs.

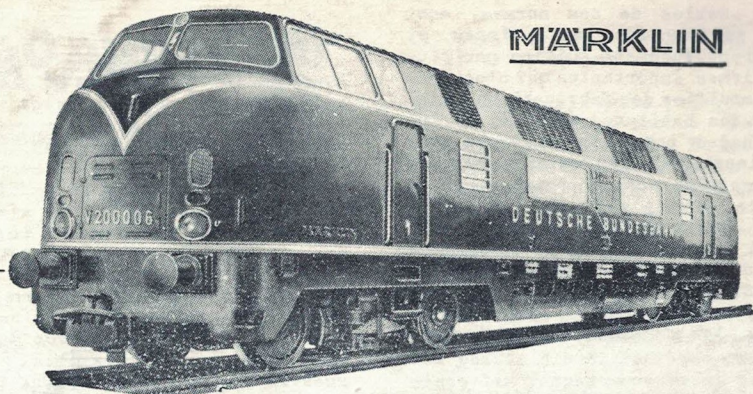
Par suite des accords intervenus entre notre revue et les éditeurs dont nous traduisons les articles, toute reproduction totale ou partielle des textes ou clichés est strictement interdite.



Essais de traction
(Der Modell Eisenbahner)

Dans le prochain numéro :

- Le courant pulsé; ses avantages et ses inconvénients. ●
- Circulation en courbe de véhicules à 3 essieux. ●
- Construction d'un moteur d'aiguillage. ●



MARKLIN

MAISON ALBERT LUC

9, RUE LE TITIEN — BRUXELLES
(Square Marguerite) Téléphone : 33.21.84

Trams : 28, 31, 39, 40, 59, 60, 63, 74 et 76 - Trolleybus 54
OUVERT EN SEMAINE DE 9 à 20 H. -- DIMANCHE DE 10 à 13 H.

MARKLIN - TRIX - FLEISCHMANN - RIVAROSSO - POCHER
HAG - SMCF - FALLER - KIBRI - PREISER - GILBERT

PLATEAU PERMANENT DE DEMONSTRATION

Fleischmann

le
TRAIN

dont la **QUALITÉ**
ne se discute plus