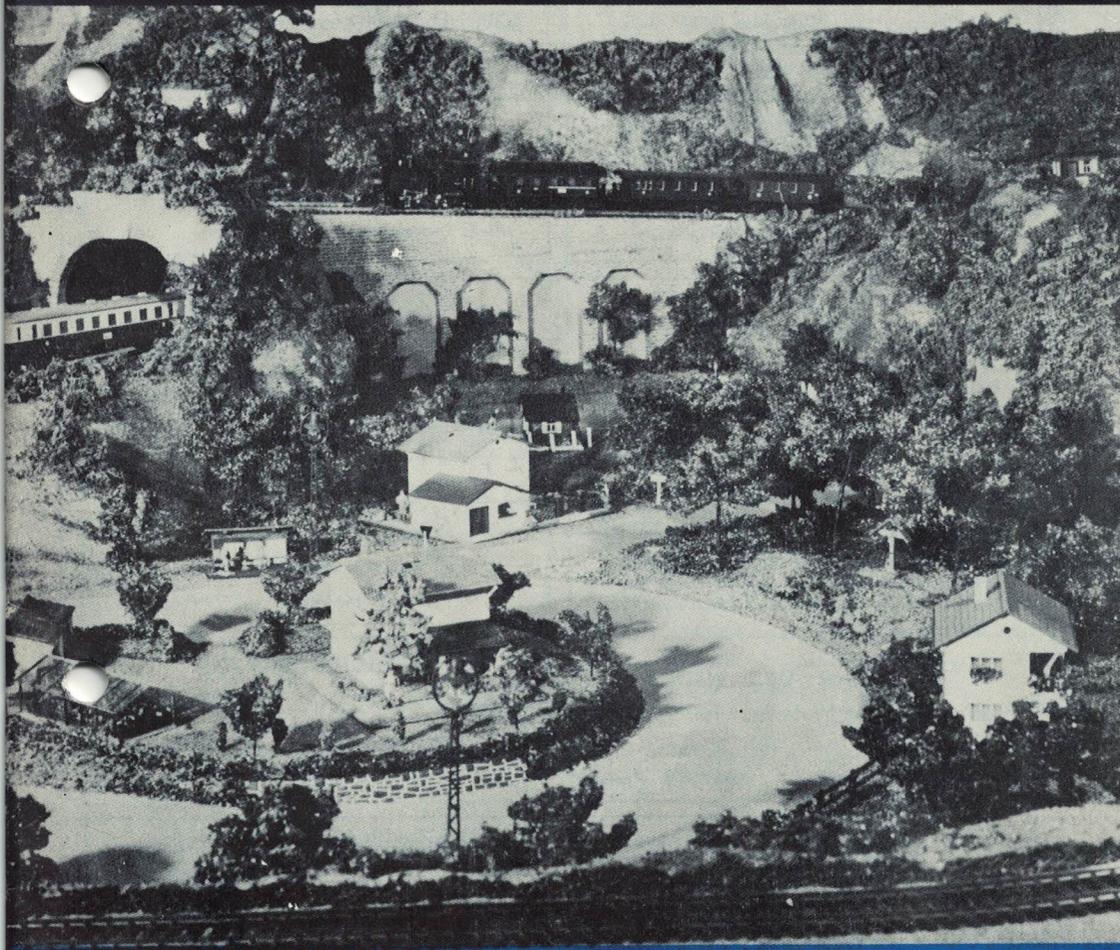


FERROVIA



N° 12

LES CHEMINS DE FER MODELES DANS LE MONDE



SOMMAIRE

I PLAN EN HORS-TEXTE

Que représente un Prix de Vente ?

Abonnements 1961.

De l'art de "vieillir" les bâtiments.

Le réseau de la S.N.C.B. (Société Nationale des Chemins de fer Belge-bourgeois).

Construction d'un réseau avec de multiples Embûches.

L'étagère aux nouveautés : Les Mini-Cars Angulas.

Quelques bonnes adresses ...

à Bruxelles

BOKI

220, Chée de Wavre Tél. 48.15.18

FLEISCHMANN et tout matériel aux normes
internationales

Maison BRAND

60, Marché aux Herbes Tél. 12.48.93

Vend et répare Märklin depuis 1900

J. R. EDOUARD Ing. ECAM

530, Chée d'Alseberg Tél. 43.25.09

Chacun trouvera la marque de son choix
Spécialités : locos, wagons (V. B. - Américains)

Réparations - Transformations

FERBER

14-16, Av. Legrand Tél. 48.63.10

succursale

138, rue Hôtel des Monnaies

Tél. 37.65.42

Le spécialiste du Train

GRABER

41, rue St-Jean Tél. 12.91.01

FLEISCHMANN - RIVAROSSO - POCHER - ETC

Spécialiste trains MARKLIN

Réparations - Entretien

IDEAL - TRAIN

8, Rue Bara Tél. 21.45.96

Neuf et Occasions

Plans Ferroviaires - Réparations

Technicien A. WALDSCHMIDT

JAMOTTE

12, rue du Champ de Mars

(Porte de Namur)

Tél. 12.47.75

FLEISCHMANN LILIPUT, etc

Tout le matériel HO

Réparations - Transformations

Maison ALBERT LUC

9, rue Le Titien Tél. 33.21.84

Trains miniatures HO

Fleischmann - Gilbert - Hag - Märklin

Pocher - Rivarossi - Trix - Wesa

MINIMECANIC

39a, rue du Lombard Tél. 12.02.24

Vend et répare les trains et accessoires

Fleischmann-Trix Express-Faller-Vollmer, etc

Les plus beaux jouets scientifiques

PALAIS DU JOUET

130, avenue Louise Tél. 48.10.42

Toute l'année en magasin :

MARKLIN

ROYAUME DES JOUETS

274, Chée de Waterloo Tél. 37.01.90

ROKAL TRIX EXPRESS

Faller - Vollmer - Kibri - Preiser

SCIENTIFIC

11a, rue des Chartreux BRUXELLES

FLEISCHMANN - MARKLIN

et tous les accessoires de marque

Maison A. SERVIS

119, rue Louis Hap Tél. 47.15.37

TRAINS FLEISCHMANN

Constructions : LEGO - AIRFIX - LINO

CHRISTIAENSEN & Co S. A.

12, rue des Tanneurs ANVERS

36, Marché aux Herbes BRUXELLES

31, rue de la Clef Mons

TOUTES LES RÉPARATIONS

Quelques bonnes adresses ...

à Anvers

à Gand

<p>JANSSENS - BAZAR UNIC 119, Grande Chaussée Tél. 39.23.26 Berchem Faller - Vollmer - Kibri - Revell etc...</p>	<p>Ets MAES 1, rue Savaen Tél. 25.07.10 Choix complet de trains et accessoires MARKLIN - TRIX - FLEISCHMANN FALLER - VOLLMER - KIBRI - WIAD</p>
<p>MODELBOUW 22, Eikenstraat Tél. 33.21.78 De kleine Lucht en Zeevaart TREINEN FLEISCHMANN</p>	<p>à Huy</p>
<p>SCIENTIFIC 102, Chée de Malines ANVERS FLEISCHMANN - MARKLIN et tous les accessoires de marque</p>	<p>CINÉDISC 14, Quai Batta Tél. 135.00 4, rue Montmorency Tél. 111.00 MARKLIN - FLEISCHMANN - TRIX Tous décors et accessoires</p>
<p>à Bruges</p>	<p>à Jumet</p>
<p>HOBBY HOUSE 17, Dweerstraat Tél. (050) 378.70 LA MAISON SPÉCIALISÉE DANS LES FLANDRES</p>	<p>Maison J. DEVAUX 117-119, Ch. de Bruxelles T. 35.15.48 MARKLIN - TRIX - DUBLO EHEIM - HAMO - FALLER - VOLLMER KIBRI - WIAD - POCHEUR - LILIPUT</p>
<p>à Courtrai</p>	<p>à Malines</p>
<p>Ets Léon DE CLERCQ 7, rue de Buda Tél. 200.79 Trains MARKLIN Décoration et Accessoires de Réseaux Jeux scientifiques</p>	<p>VAN GEYSEL 50, Rue Ste-Catherine Tél. 112.80 FLEISCHMANN - JEUX SCIENTIFIQUES Décoration et accessoires de réseaux Réparations et entretien</p>
<p>AU TAMBOUR D'OR 6, rue de Lille Tél. 244.41 MARKLIN - TRIX - RIVAROSSI Faller - Vollmer - Kibri - Revell - Monogram Lindberg - Aurora - Jeux scientifiques</p>	<p>à Ostendes</p>
	<p>Maison SERVAIS 5, rue de la Bride Le spécialiste du train sur la côte MARKLIN - FLEISCHMANN TRIX - RIVAROSSI - ETC ...</p>

2 TRAINS

SUR LA

même voie

grâce à

H A M O

MULTIPLIX

applicable à toutes les marques

FERROVIA

Revue bimestrielle de vulgarisation ferromodéliste

Direction & Rédaction : Fr. DE CUYPER

24, rue de la Bienfaisance

BRUXELLES 1

Téléphone : 17.57.98

Compte Ch. Post. : 378.62

le numéro : 15.- FB.

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



Que représente un PRIX de VENTE?

Traduit de la revue MODELRAILROADER.

Dans les temps actuels, où les superlatifs les plus ronflants sont appliqués aux articles les plus divers, depuis la pâte dentifrice jusqu'aux locos HO, le modéliste-acheteur peut aisément se perdre parmi l'avalanche de slogans et de prix-amorces. En soi, chaque article est bon ; aucun n'est mauvais ni inférior. Il est curieux de voir combien d'articles sont dénommés : "standard". Parmi cette multitude de slogans et de superlatifs, chaque modéliste doit bien soupeser les articles qu'il désire acheter en fonction du réseau qu'il est en train de créer pour sa propre satisfaction.

Bien souvent il n'en est pas capable.

Comment peut-il savoir ce qui est bon et ce qui ne l'est pas ? L'expérience est le meilleur professeur mais elle coûte souvent cher. Parfois en voyant un article nouveau, il s'aperçoit immédiatement que c'est celui-là qu'il lui faut ; parfois,

(voir suite page 6)

ABONNEMENTS 1961



Chers Lecteurs,

Notre revue est arrivée au terme de sa seconde année. Nous espérons que chacun d'entre vous aura été satisfait des articles que nous avons publiés. D'après les témoignages approuvés et encourageants qui nous sont parvenus de tous côtés, nous croyons avoir atteint au moins partiellement les buts que nous poursuivions. Ceci a été pour nous un stimulant pour augmenter la diversité des articles et la variété de la documentation.

Il est évident que nous n'allons pas nous endormir sur nos lauriers et que nous tâcherons de faire mieux dans le courant de l'année à venir.

Le nombre de nos lecteurs s'est considérablement accru en 1960 et il s'en trouve maintenant dans tous les coins de l'Europe. Nous désirerions toutefois augmenter progressivement le nombre de pages et peut-être en venir à une parution mensuelle. Pour cela, chacun d'entre vous doit nous aider et se persuader que la récompense viendra automatiquement puisque, le nombre de lecteurs augmentant, nous serons en mesure d'augmenter le nombre de pages sans majoration de prix.

En ce qui concerne les abonnements pour 1961, vous n'ignorez certainement pas que la plupart des abonnements cessent au 31 décembre. Ne tardez donc pas à virer à notre C.C.P. 378.62 la somme de 80.- FB qui vous garantira la livraison régulière de notre revue pendant toute l'année 1961.

Les abonnements pour l'étranger sont acceptés au même prix que pour la Belgique. Pour les lecteurs qui éprouveraient quelque difficulté à faire le paiement, il leur suffira de nous envoyer une petite carte nous signalant le fait et nous enverrons immédiatement une facture pro-forma qui les mettra en mesure de le faire sans complications.

Que représente un Prix de Vente?

(suite de la page 5)

L'"Homme derrière le comptoir" peut le guider dans son achat ; parfois aussi un ami qui a quelque expérience peut être de bon conseil. Mais en dehors de ces secours, comment pourrait-il savoir, par exemple si une locomotive vaut le prix marqué sur l'étiquette ? Il est parfaitement possible qu'une autre, semblable mais moins chère, la vaudrait largement. Est-ce que la locomotive Ickszet est une replique vraiment parfaite de cette fameuse 1-4-0 ? L'égalité de prix entraîne-t-elle automatiquement l'équivalence de qualité ?

Il arrive souvent qu'un article bon marché soit en même temps un bon article mais il semble que trop de modélistes attachent une importance primordiale au prix, et au prix seul. Toutefois, il faut bien se persuader que le modélisme ferroviaire n'offre plus aucun agrément lorsque, sous la pression de la concurrence par exemple, certaines usines ont réduit la qualité à un point tel que les mécanismes de locomotives ne fonctionnent plus régulièrement. Ceci est le cas également chez certains fabricants qui sont obsédés par la production de formidables quantités de wagons, de locos et d'accessoires qui sont inadaptes tant au point de vue aspect que performance. La perfection du résultat final - notre réseau en l'occurrence - est la pierre d'achoppement de notre passe-temps. Si tout ne roule pas

convenablement ou n'offre pas un aspect réel, alors l'engouement disparaît. Il n'y a aucun plaisir à réaliser un tas de choses disparates n'ayant d'autre ressemblance qu'à du jouet. Nos chemins de fer doivent tout simplement être des répliques aussi fidèles que possible du prototype ; si nous n'arrivons pas à ce résultat, nous n'aurons jamais que des déconvenues.

Ne perdons pas de vue, ce but primordial et encourageons les fabricants qui nous procurent des choses patentes plutôt que de beaux slogans. Surtout, efforçons nous de ne pas faire nos achats uniquement sur la base du prix. En modélisme ferroviaire, comme en toute chose, on en a toujours pour son argent.

PAUL LARSON.

De l'art de * "VIEILLIR," * les bâtiments

par Bernd Schmidt.

Traduit de la revue MINIATURBAHNEN.

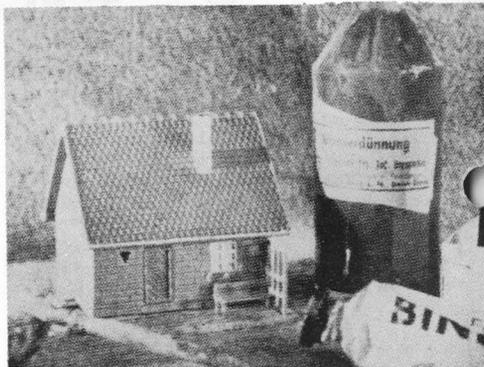


Fig. 1. Les ustensiles nécessaires : des couleurs Placolor, du bois plastique, des godets en verre, des pinces et beaucoup d'allonge.

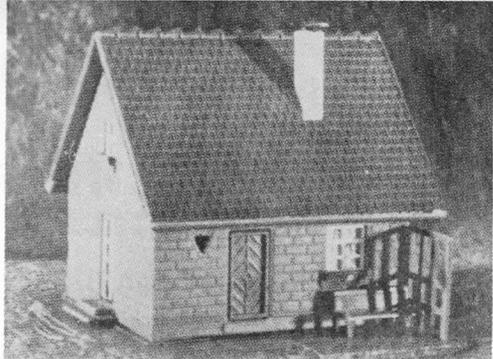


Fig. 2. La "Victime" ignorant encore les "Tortures" futures.



Fig. 4. L'opération n'est pas encore terminée mais déjà on peut voir les plaques effritées sur les murs.

Savez-vous pourquoi j'ai un certain talent pour faire paraître mes bâtiments vieux et usagés ? Tout d'abord parce que je ne suis pas pédant (mais plutôt un peu saboteur) et ensuite parce que, dans ma boîte à peinture, règne un vrai désordre. Ce sont en effet deux choses essentielles.

Celui qui peint ses modèles avec une trop grande minutie, n'obtiendra jamais un effet réellement "ancien". Il faut naturellement que les maisons soient proprement assemblées ; là il faut travailler correctement (lorsqu'il ne s'agit pas vraiment d'une vieille baraque). Le secret c'est de "maquiller en ancien" les différentes pièces, autant qu'il est possible avant l'assemblage. Il est beaucoup plus facile de peindre les

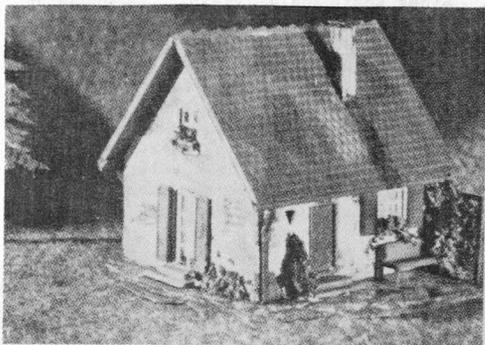


Fig. 5. Elle est maintenant considérablement vieillie. La couleur noire fort diluée à fort aidé à obtenir ce résultat. Ceci va très vite si l'on n'épargne pas l'allonge et que l'on connaît les "bons" endroits (par exemple : le dessous de la cheminée).

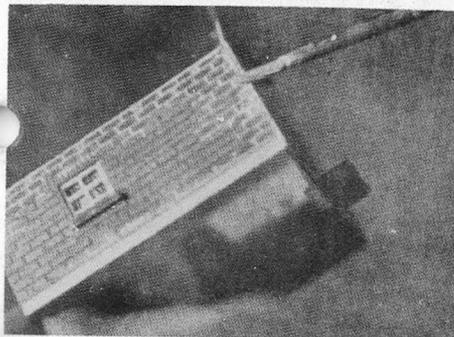


Fig. 3. La couleur Placolor convenablement allongée coule aisément dans les joints des briques lorsque l'inclinaison est favorable.

pièces séparément lorsqu'elles ont encore le jet de coulée. Il faut toutefois bien se pénétrer du but final à atteindre.

Comme peinture j'utilise de la couleur Placolor. Celle-ci me permet d'obtenir les effets suivants : des murs en briques ou des imitations de boiseries (colombages) peuvent être teintés d'une couleur déterminée tandis que les joints ou les planches sont recouverts d'une couleur différente. Si le ton de base du mur en plastique correspond à la teinte désirée pour les joints, cela facilite fort le

(voir suite page 20)

LE RESEAU DE SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS

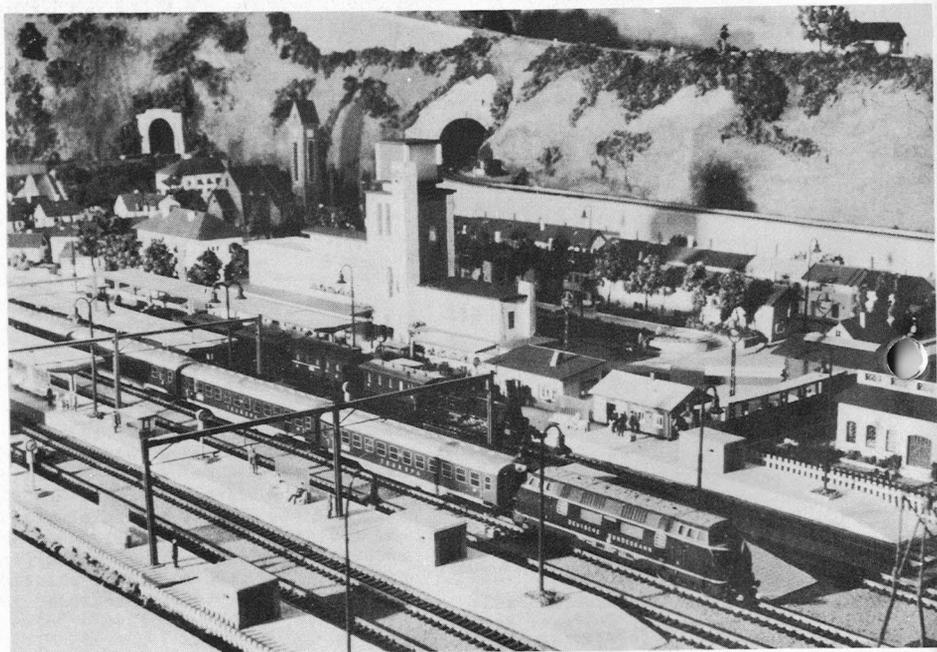
GENERALITES

Le "Chemin de Fer de Belnebourg" a été conçu dans un but publicitaire et il se compose en majeure partie de matériel FLEISCHMANN, WIAD, HERPA, SCHNEIDER, Ses dimensions sont relativement importantes puisqu'elles atteignent 12 mètres de long sur 2 mètres de large. Il en résulte que, pour des raisons de transport, il devait être réalisé en sections aisément maniables. La table proprement dite se compose de 12 panneaux de 1 x 2 mètres renforcés sur leurs quatre bords de cornières perforées afin de permettre un assemblage et un ajustage rapides et sûrs.

SITUATION GEOGRAPHIQUE

Le Belnebourg est un petit pays situé aux confins de l'Allemagne et de la Belgique. La capitale, Préducey, s'étend dans la vallée au pied de la chaîne de montagnes du Taufel et elle est dominée par le château de Belnebourg, berceau de la famille régnante. Le château est situé à proximité de la gare de Granové, petit village caché dans une vallée située un peu plus au Nord.

A l'extrémité Est du pays nous trouvons le petit village de St. Willibrord, très fréquenté par les habitants de Préducey qui viennent y prendre l'air au bord du lac. Celui-ci est bloqué au pied d'une montagne sur la-



LA S.N.C.B. DE FER BELNEBOURGEOIS)

quelle se trouve la chapelle de St. Willibrord qui a donné son nom au village et qui est le but de multiples pèlerinages.

Ce petit pays possède une industrie assez florissante et nous trouvons entr'autres une usine de produits chimiques située à mi-chemin entre Préducey et St. Willibrord le long de la ligne de chemin de fer. Sur les coteaux de ce dernier village nous trouvons également quelques vignobles.

Une route assez large part des environs du petit lac et, gravissant allègrement les collines, elle dessert Granove avec sa gare ainsi que le château de Belnebourg.

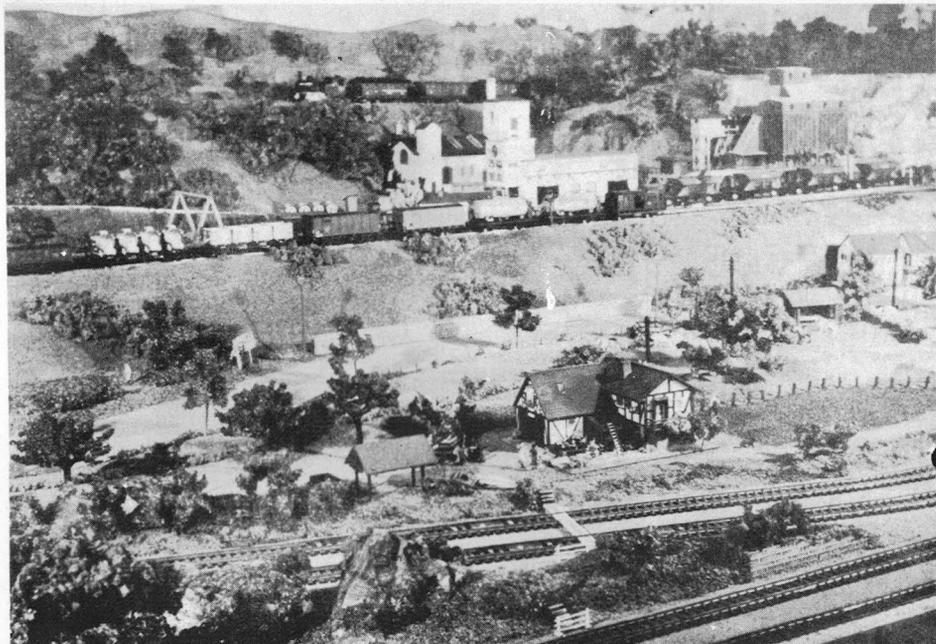
RESEAU FERROVIAIRE

La gare principale du pays est Préducey, qui comporte 6 voies à quai, dont 2 sont en cul-de-sac. Les 4 autres sont réservées au trafic express et sont parcourues par de nombreux trains internationaux. Il en résulte que l'on y voit passer du matériel de plusieurs nationalités différentes : ceci rend le trafic très varié.

Les voies en impasse servent de terminus au petit train local qui quitte la gare par la sortie Est et s'en va desservir St. Willibrord et Granove.

Nous trouvons également dans la gare de Préducey, un parc pour les





voitures à voyageurs, une plaque tournante, un atelier de réparations, une remise à locomotives et différentes voies de service sur lesquelles nous trouvons, entr'autre matériel, un train de secours avec une grue de 50 tonnes. Il s'y trouve également un raccordement industriel pour un entrepôt de matériaux de construction.

Tous les quais de Prédacey comportent une marquise qui les recouvre partiellement et sous laquelle sont établis les escaliers descendant vers un passage souterrain qui permet aux voyageurs de passer aisément d'un quai à l'autre. Des cages d'ascenseurs situées en bout de quai du côté Est facilitent le transbordement des bagages.

Les 4 voies réservées au trafic express sont équipées de caténaires compound supportées par des portiques enjambant les voies et faisant corps avec les marquises. Ces voies sont d'ailleurs parcourues par des trains remorqués par des locomotives des 3 types de traction : vapeur, électrique, et diesel.

La sortie Ouest de Prédacey est beaucoup moins complexe que la

sortie Est. Elle ne comporte que 2 voies qui passent immédiatement sous un pont à simple voie faisant partie du saut-de-mouton par lequel la ligne réservée au trafic marchandises s'écarte de la ville et de la gare de Prédacey afin de ne pas encombrer inutilement celle-ci. Le trafic y est en effet déjà très près de la saturation. La présence d'une agglomération assez dense a nécessité en cet endroit l'implantation d'un passage à niveau.

Immédiatement après celui-ci, les voies tournent légèrement et nous nous trouvons devant les signaux protégeant la jonction des voies voyageurs et des voies marchandises. C'est en cet endroit que la ligne disparaît dans un tunnel creusé dans le rocher sous le château de Belnebourg.

En sortant de Prédacey par l'Est, et immédiatement après avoir dépassé le parc à voitures, la ligne présente 4 voies parallèles qui se dirigent vers la gare de St. Willibrord.

Comme les trains express ne s'arrêtent jamais ici, les voies qui leur sont réservées ne comportent pas de quais. Par contre, comme il existe un service de navette par autorail entre

Préducey et St. Willibrord, et afin que les manoeuvres de l'autorail ne gênent point les trains de Banlieue qui poursuivent leur chemin, la disposition des voies y est un peu spéciale. En effet, la voie en impasse destinée à l'autorail est située entre les voies montante et descendante. Il en résulte qu'il n'y a jamais de recouplements et que l'entrée ou la sortie de l'autorail ne vient jamais bloquer que la voie qu'il quitte ou qu'il rejoint.

Poursuivant leur chemin vers l'Est, les voies express prennent une large courbe et entrent à nouveau en tunnel.

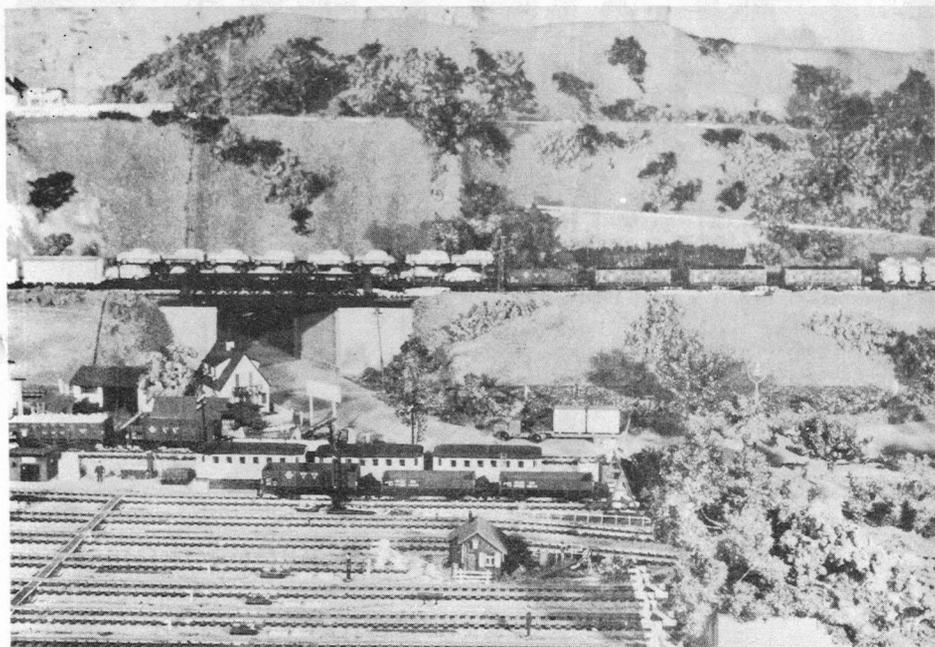
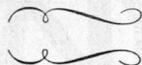
Le relief montagneux de la région nécessite malheureusement la réalisation de beaucoup d'ouvrage d'art très coûteux.

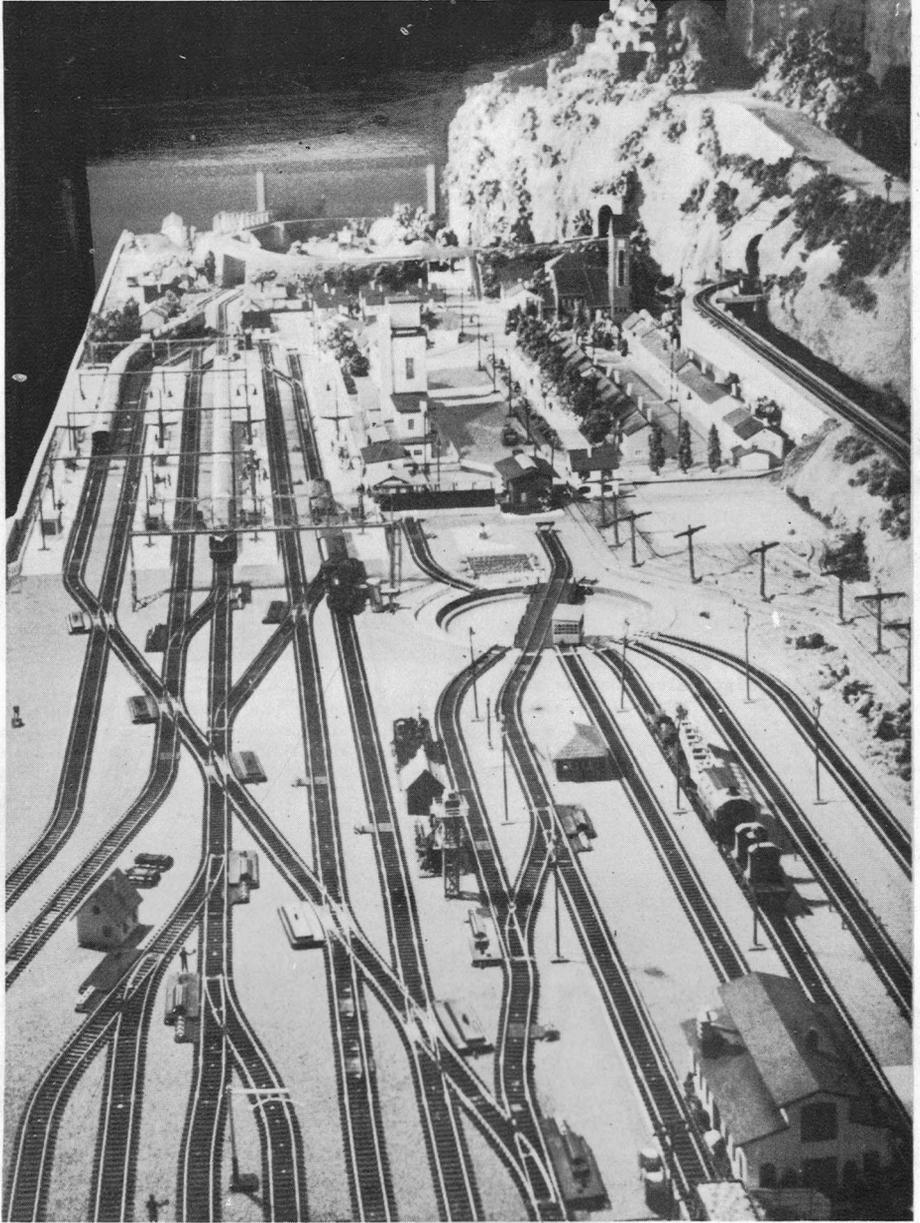
Quant aux voies d'intérêt local, elles amorcent une rampe assez prononcée qui, par une ligne sinueuse les amènera jusqu'à la gare de Granove et ensuite vers les villages se trouvant sur l'autre versant de la montagne.

Nous avons dit que, du côté Ouest, les trains de marchandises quittent les voies principales pour ne pas

encombrer la gare de Préducey. Elles le font par un saut-de-mouton dont une des voies enjambe les voies express. Lorsque les voies marchandises montante et descendante se sont rejointes, nous nous trouvons déjà en dehors de l'agglomération et nous trouvons alors au flanc de la montagne une usine de produits chimiques raccordée au chemin de fer et possédant un petit bout de réseau propre qui lui sert surtout à évacuer les déchets sur un crassier attenant. Après avoir dépassé ces exploitations industrielles, les voies disparaissent à leur tour dans un tunnel pour aller rejoindre la ligne express. Cette jonction se fait dans une autre vallée car la situation du lac de St. Willibrord et de la ligne locale ne permettait pas de faire se rejoindre ces lignes plus tôt.

A proximité de la remise à locomotives de Préducey, se situe également un dépôt de tramways. Cette ligne est en construction et se rapproche déjà de la ville, mais les expropriations n'ont pas encore pu être effectuées et ceci a évidemment retardé les travaux.





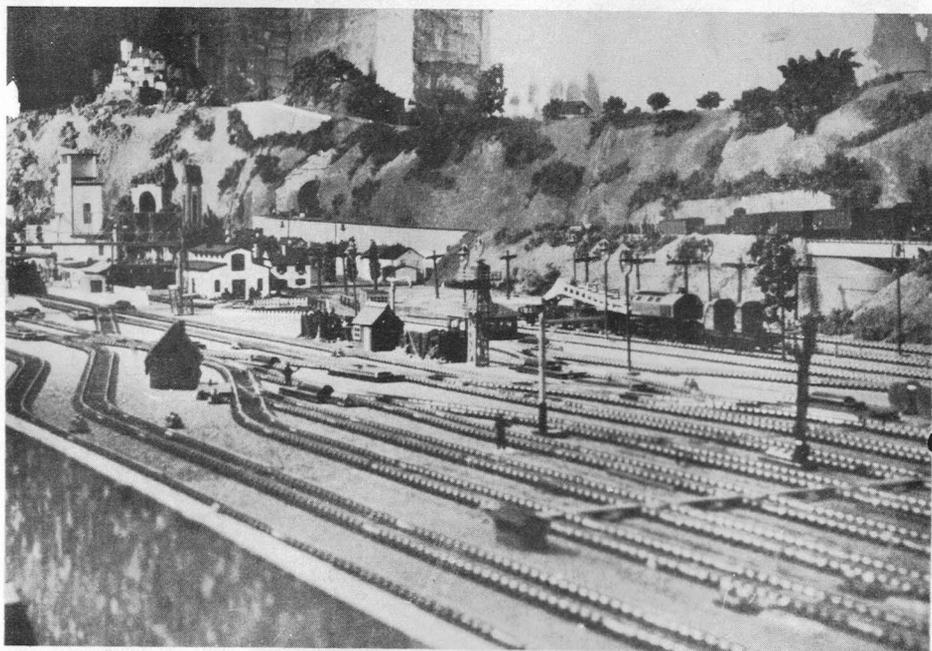
LE CHEMIN DE FER BELNEBOURGEOIS

VUE VERS L'OUEST



LE CHEMIN DE FER BELNEBOURGEOIS

VUE VERS L'EST



MATERIEL ROULANT CONSTRUCTION TECHNIQUE

Comme il a été dit plus haut, Préducey se trouve sur une grande ligne internationale reliant la Belgique et l'Allemagne. Nous y voyons donc circuler des trains composés de matériel de ces 2 pays et d'autres pays plus lointains.

Sur les lignes express le matériel Belnebourgeois est assez rare

Le matériel local se compose pour sa part de locomotives tender à 3 essieux du type T3 assez ancien, ainsi que de voitures à 2 essieux datant de la même époque. Un remplacement progressif par des autorails a été prévu et déjà un de ceux-ci fait la navette entre Préducey et St. Willibrord et son utilisation facilite beaucoup le trafic.

Le block automatique intégral a été prévu dans tout le réseau. Il comporte des unités de blocks très variables suivant leur emplacement et leur convoisage. Les différents types utilisés peuvent se résumer dans les 4 schémas reproduits ci-dessous :

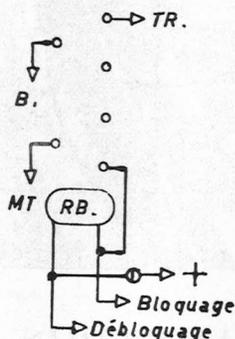
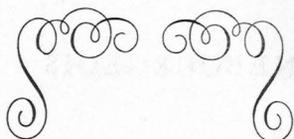


FIG. 1



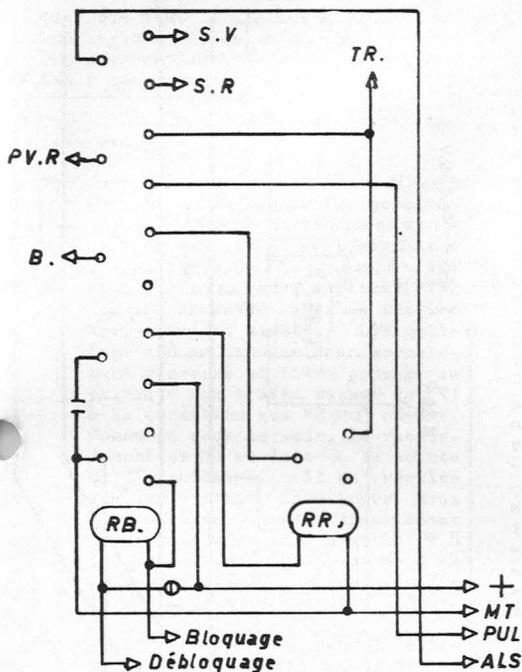


FIG. 2

1°) Block normal sans signalisation et avec démarrage direct (voir fig. 1)
Ce type sert dans les endroits non visibles où il ne faut donc pas prévoir de ralentissement préalable devant un block fermé, ni de départ progressif, ni d'implantations de signaux.

2°) Block normal avec signalisation et démarrage progressif (voir fig. 2).
Ceci est le type normalement utilisé partout où l'entièreté du block est visible. Nous trouvons ici en cas de fermeture du block : ralentissement préalable, signal avertisseur orange et signal d'arrêt rouge. Dès que le block est ouvert, les signaux passent au vert et la section de voie qui précède immédiatement le signal d'arrêt reçoit du courant pulsé qui provoque un démarrage lent. Au bout de 3 à 4 secondes, le courant pulsé est remplacé par du courant normal. Il résulte donc de ceci que la petite section de contrôle placée devant le signal d'arrêt peut être alimentée de 3 manières différentes et successives : sans courant, courant pulsé, courant normal.

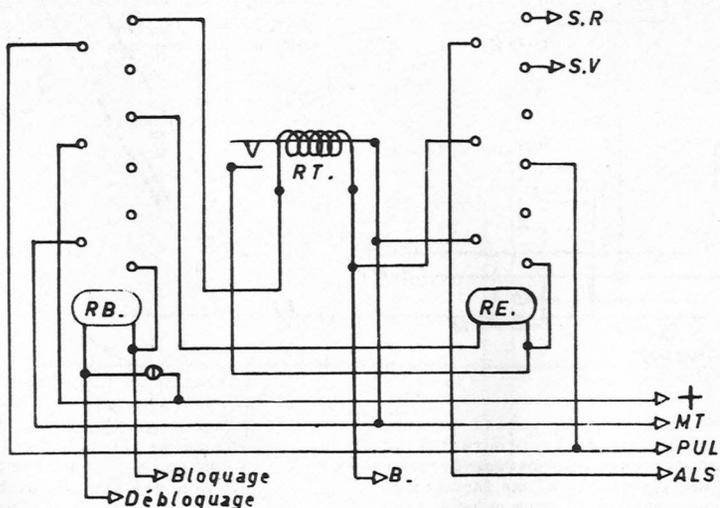


FIG. 3

3°) Block avec signalisation et départ différé (voir fig. 3). Lorsqu'un train arrive dans une gare et que l'on désire qu'ils s'y arrêtent quelques instants quelle que soit l'occupation du block suivant. En entrant dans une gare équipée de ce système, les trains trouvent toujours le signal au rouge et la section de contrôle sans courant. C'est en s'arrêtant dans cette section de contrôle que la locomotive demande elle-même l'ouverture du signal. Le procédé est simple ; le courant d'alimentation de la section de contrôle passe par une bilame à haute résistance ohmique. De ce fait, la bilame chauffe mais le courant qu'elle laisse passer est insuffisant pour que le moteur de la locomotive tourne. Au bout d'un certain temps la bilame ferme le contact et opère le relais d'enclenchement. Celui-ci est nécessaire à maintenir le courant dans la section de contrôle ; en effet dès que la bilame a opéré son contact, elle s'est mise en court-circuit et commence donc immédiatement à refroidir. Elle a par conséquent une tendance à rouvrir le contact et ainsi de suite. Ceci provoquerait des départs par saccades prolongées ; le relais obvie à cet inconvénient.

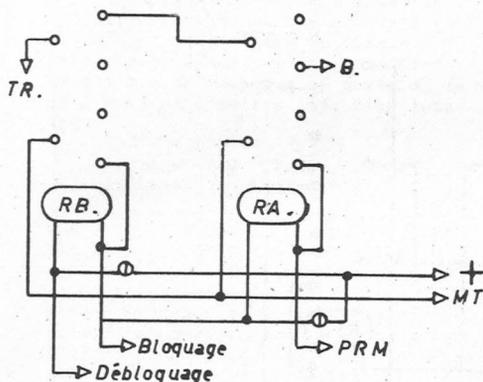


FIG. 4

4°) Block sans signalisation et avec départ commandé par programmeur (Fig. 4). Afin de ne pas laisser rouler les trains d'une façon anarchique qui aurait pour conséquence d'empiler tous les trains derrière celui qui roule le plus lentement, il a été prévu que, dans chaque

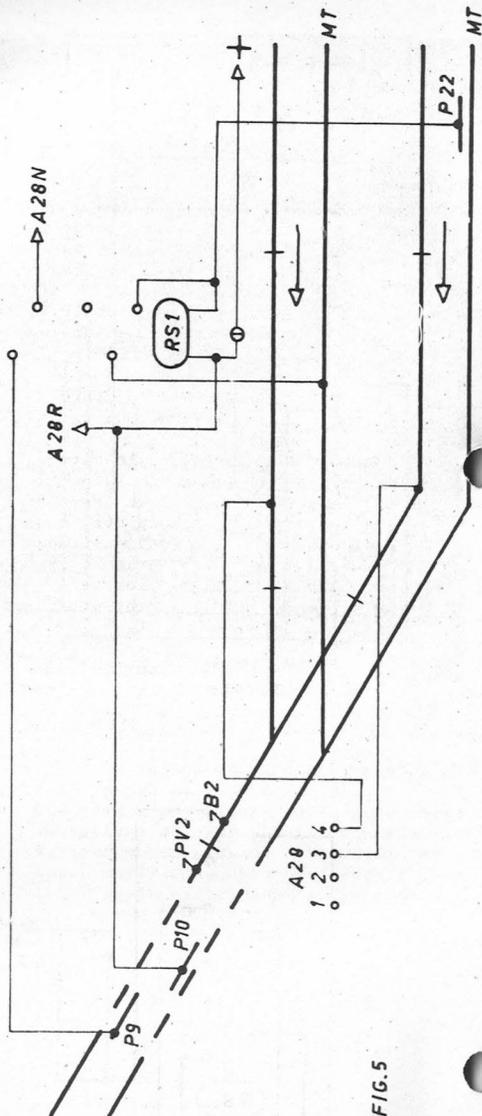


FIG. 5

circuit, un block serait commandé simultanément par l'occupation du block suivant et par un contact envoyé par le programmeur. Afin de ne pas compliquer inutilement le câblage des blocks visibles avec signaux et démarrages progressifs ou différés, il a été décidé de n'appliquer ce système qu'à des blocks invisibles.

On peut, de prime abord, préciser que tout le cablage du réseau est basé sur ces 4 types de blocks. Toutefois leur emplacement même peut donner lieu à quelques variantes.

Deux de celles-ci sont étudiées ci-après :

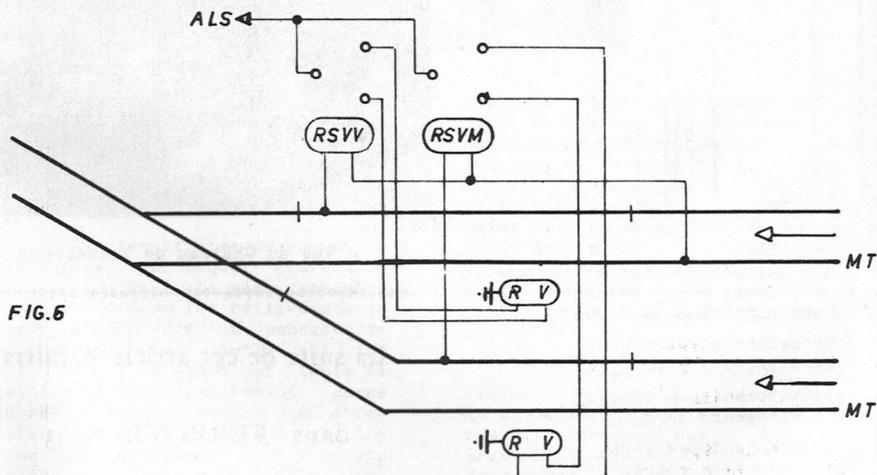
- 1°) Jonction de 2 lignes. (voir fig. 5) Prenant pour exemple la jonction située à l'Ouest du réseau et où la section PV8 et PV1 se rejoignent à l'aiguillage A28, le principe a été établi que les voies express (PV1) ont la priorité absolue sur les trains venant de PV8. L'aiguillage A28 se trouve donc normalement renversé et livre passage en priorité aux trains venant de PV1 à la condition que B2 soit ouvert. Comme on peut le voir, le raccordement de B2 se fait à la pointe de l'aiguillage. Il en résulte que les relais incorporés dans l'aiguillage lui-même distribuent le courant vers la branche PV 8 ou PV1 suivant la position de A 28 à la condition bien entendu que le block B2 soit ouvert.

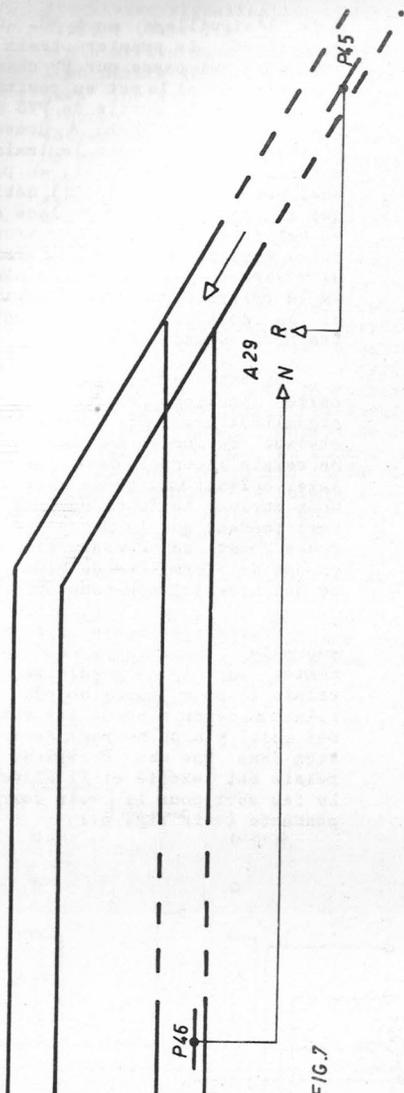
Afin de pouvoir s'insérer dans le circuit, le train de marchandises venant de PV8 actionne une pédale P 22 juste avant de pénétrer dans la section de contrôle dépendant de A28. Cette pédale P 22 excite et bloque le relais RS 1 qui met en liaison la pédale P 9 avec la bobine côté

N de l'aiguillage en A 28. Par conséquent, le premier train de voyageurs qui passe sur P9 change l'aiguillage et le met en position favorable à la sortie de PV8 dès que le block B2 sera à nouveau ouvert. A ce moment le train de marchandises démarre et, en passant sur la pédale P 10, il débloque le relais RS1 et replace A28 en Renversé. Dès lors, le circuit est à nouveau libre pour les trains de voyageurs qui disposent ainsi de la priorité jusqu'à l'arrivée et la sollicitation d'un autre train de marchandises.

Un autre point important de cette jonction réside dans la signalisation. Si les signaux étaient raccordés sur les bornes du relais incorporé dans l'aiguillage, suivant le procédé habituel, nous aurions toujours un signal vert pendant que le second serait rouge ; ceci se présenterait même en cas de fermeture du block B2, ce qui serait un non-sens évident.

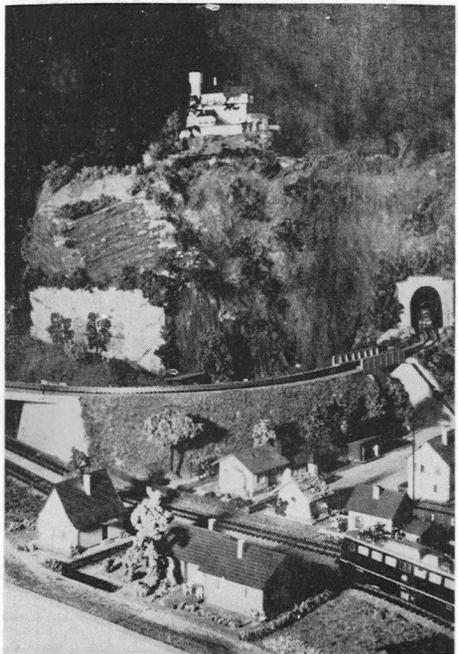
Pour éviter cette situation anormale, les signaux sont alimentés par l'intermédiaire de 2 relais (1 pour chaque voie). Ces relais au repos donnent feu rouge. Dès qu'il y a du courant de traction dans une des 2 voies, le relais est excité et il alimente le feu vert pour la voie correspondante (voir fig. 6).





2°) Bifurcation de 2 lignes. Ici le cablage est très simple. En partant du principe que les locomotives FLEISCHMANN possèdent sous le châssis un champignon relié à la masse et qui est légèrement désaxé par rapport à l'axe longitudinal de la locomotive, il suffit de prévoir des locomotives ayant un champignon à gauche et d'autres l'ayant à droite pour obtenir automatiquement un triage sûr de toutes les rames (voir fig. 7).

Les autres blocks ne présentent que des petites modifications de détail. Il est évident qu'en partant des quelques types de base, il est possible d'obtenir toutes les combinaisons et de prévoir toutes les protections.



Vue du Château de Belnebourg.

Les 2 signaux protégeant la jonction peuvent donc présenter les 3 combinaisons suivantes :

- Voie marchandises rouge.
- Voie voyageurs rouge.
- Voie marchandises rouge.
- Voie voyageurs vert.
- Voie marchandises vert.
- Voie voyageurs rouge.



La suite de cet article paraîtra

dans FERROVIA n°13

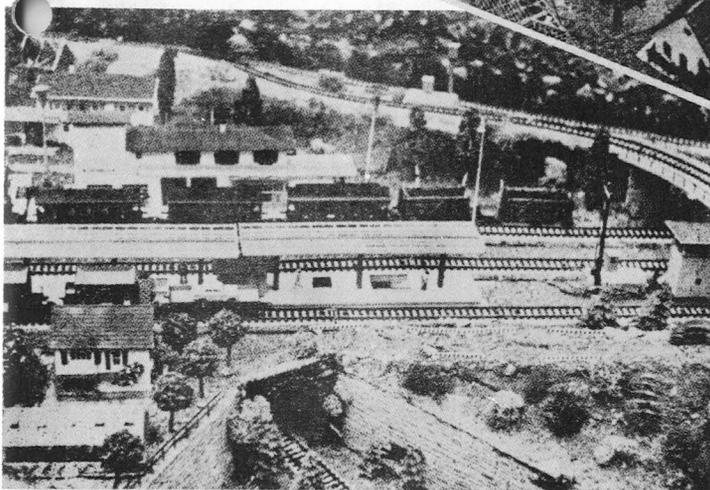
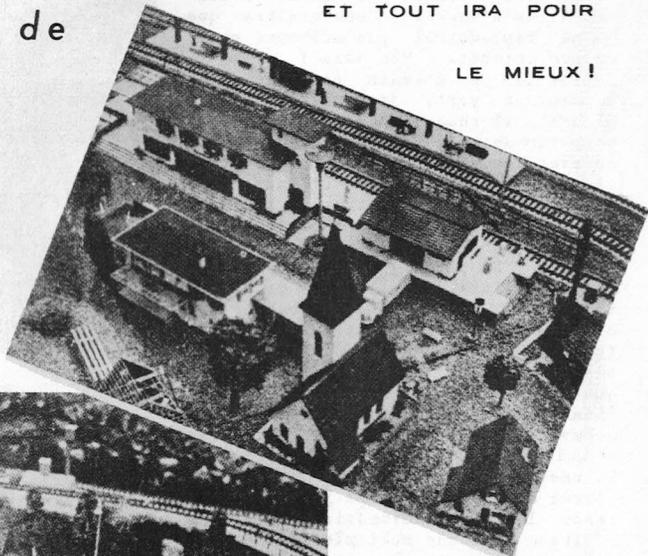
Construction d'un Réseau avec de multiples Embûches

PRENEZ LE DU BON CÔTE

ET TOUT IRA POUR

LE MEUX !

Par Gerd Heikhaus
Traduit de la revue
MINIATURBAHNEN.



(pourquoi
celà irait-il
mieux chez
les autres?)

Quel bienfait que de pouvoir construire un réseau dans mon jardin sous les rayons d'un magnifique soleil. Ma chère femme n'était évidemment pas de mon avis, mais quand nos épouses le sont-elles donc ?).

Ce devait être un réseau de 2,45 x 1,25 m. sur lequel pourraient rouler 5 trains. La gare avec les relais incorporés et les rails-contacts seraient montés sur un panneau de 19 mm. d'épaisseur. Voilà qui fut fait ! Ce fut un échec sur toute la ligne !! et cela uniquement parce qu'un relai ne fonctionnait pas. J'introduisis un doigt dans mon nez (ce dont ma femme a horreur) et je me mis à réfléchir. Après vérification com-

plète je constatai que tout fonctionnait normalement mais que mon relai ne recevait vraisemblablement pas de courant et cela malgré la tension qui régnait dans l'air et que je percevais personnellement. Je me tapai le poing sur le crâne tout en lachant un juron qui ne retentit cependant pas plus haut qu'un léger murmure par égard pour ma tendre moitié (car en vieillissant j'ai appris à être prudent).

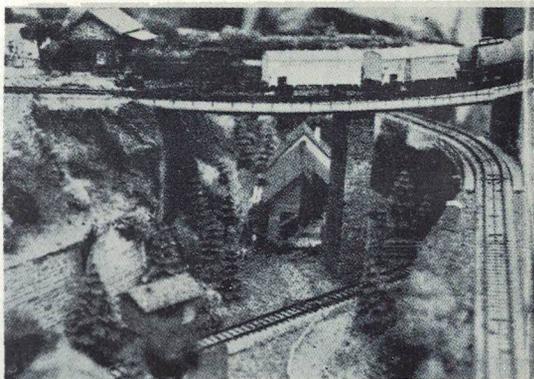
Lorsqu'ensuite je laissais rouler 3 trains, je remarquai qu'invariablement le dernier wagon restait stationner sur le rail-contact. Ergo : l'itinéraire devait être changé. Entretemps, j'attrapai mon premier

coup de soleil, ce qui fournit à ma femme l'occasion de faire les commentaires d'usage. Commentaires que je ne reproduirai pas ici dans votre propre intérêt. Mes amis ! si à ce moment là je n'avais pas mis mes signaux au vert, je crois bien que j'aurais vu rouge ! Seules les âmes compatissantes apprécieront l'héroïsme avec lequel j'ai continué à m'occuper de mon réseau. L'étape suivante était la construction de la rampe qui conduisait à la gare au 1er étage et qui symbolisait l'ambiance "croisante". La pente était de 4% et je pensais qu'une dénivellation de 5 à 6% était encore possible pour garantir une circulation sans patinages. La gare fut évidemment équipée de rails-contacts. Ce fut un vrai miracle lorsque tout fonctionna normalement et que finalement le 2e étage fut également achevé. J'avais soudé les fils de tous les signaux, relais et aiguillages à une prise multiple de 30 fiches (après avoir sacré comme 30 démons) et rendu le tout automatique. Si je retirais la fiche multiple, je pouvais faire fonctionner le tout à la main. Le réseau était techniquement achevé, le constructeur l'était physiquement ! En avant, pour les essais !

Savez-vous comment il faut faire pour être en nage sans avoir fait le moindre effort ? Une bonne recette : invitez votre femme et votre belle-mère à assister au premier départ et lisez leurs mépris sur leurs charmantes frimousses car bien entendu malgré des essais précédents, rien ne fonctionne. Si on avait recueilli ma transpiration on en aurait eu suffisamment pour y baigner un demi hippopotame.

Le réseau était placé sur deux chaises, ce qui me contraignit à faire quelques dizaines de genuflexions pour le sonder et le vérifier. "Voilà ce que TU obtiens avec TES petits trains !" Ainsi parlait ma famille ! Après avoir démonté et remonté 4 fois l'automatisme cela finit par fonctionner. Je me frappai la poitrine et me louai moi-même. Messieurs, cela vous donne confiance en vous ! A ce moment mon odorat m'avertit que quelque chose brûlait, mais heureusement, après avoir tout vérifié à nouveau, je constatai que c'était le voisin qui brûlait des mauvaises herbes dans le jardin d'à côté. Que pouvait-il encore arriver maintenant ?

Pour le paysage, ce fut



vite baclé : un peu de papier crêpe et de plâtre recouvert de couleur à l'eau et de poudre de décoration, un peu de mousse de-ci, de-là, quelques maisons, et voilà tout !

Ce que ma femme en dit ? - "N'est-ce pas magnifique ce que NOUS sommes parvenus à réaliser ?!"

Si elle n'était pas aussi jolie, je crois bien que je l'aurais mangée (par amour bien entendu !).

De l'art de "vicillir" les bâtiments

(suite de la page 7)

travail. Dans ce cas, on prend de la peinture rouge brique, on y trempe le bout du doigt et, telle qu'elle, on tamponne prudemment le mur à décorer : aussitôt on obtient un mur de briques inégales avec des joints beaucoup plus clairs. Mais il ne faut pas prendre trop de couleur à la fois ni surtout la rendre trop liquide sinon vous remplirez aussi les joints. Pour obtenir un mur vraiment ancien, mélangez de façon inégale un peu de noir ou de gris à votre rouge.

Maintenant il arrive très fréquemment que dans les boîtes de construction les murs de briques soient en plastique rouge. Dans ce cas c'est un peu plus difficile. J'ai pourtant fait un essai qui permet d'obtenir les mêmes résultats. La peinture fort

C'est l'heure

H

Rivarossi



PRIX DE DÉTAIL

890 - Frs.

Rivarossi

Le 428 / R

1988

DÉPLIANT ILLUSTRÉ
GRATUIT SUR DEMANDE
Concessionnaires exclusifs
Belgique et Luxembourg

Codaco

C^{ie} d'Agences Commerciales
1072, chaussée de Ninove, 1072,
Bruxelles 8.

CODACO ne vend en aucun cas
directement aux particuliers.

NE MANQUEZ PAS D'ALLER VOIR

LE GRAND RESEAU

Fleischmann

au

Salon International

des CHEMINS DE

FER

à la GARE CENTRALE à BRUXELLES du 22

OCTOBRE au 7 NOVEMBRE

