

LES PAGES MODÉLISME DE L'UAICF



Avec le Module Junior... partageons notre loisir du modélisme.

Texte et photos
Pierre Lherbon – UAICF

Sous le nom de « Module Junior », qui aujourd'hui a largement fait ses preuves, se cache bien des choses ! Ce petit module que vous connaissez certainement, est seulement la face visible de l'iceberg !

Le principe général

À la SNCF ou ailleurs, on distingue deux secteurs pour organiser l'exploitation ferroviaire : les gares où l'on peut modifier l'ordre des trains, et la pleine voie (les voies entre deux gares), où les trains peuvent seulement circuler. Pour le Module Junior, c'est pareil.

Le Module Junior, le standard, est un simple module à voie unique qui permet la circulation des trains en pleine voie. Ce module est fréquemment appelé : module de passage.

Le Module Junior, plus élaboré, qui permet d'organiser l'exploitation d'un réseau est lui baptisé : gare de croisement.

Lors de la conception d'un réseau, nous avons besoin de modules de passage et de gares de croisement, mais aussi des modules techniques qui sont soit des boucles de retournement, soit des raquettes. Avec la mise en place progressive du digital,

un nouveau module technique est utilisé pour la programmation des locomotives.

Dans la pratique, c'est-à-dire dans les clubs, les modules de passage peuvent faire l'objet d'un travail individuel, et les gares de croisement s'adressent plus volontiers à un groupe pour réaliser un travail collectif.

Une pédagogie pour apprendre

Dans notre loisir, ceux qui s'attachent à construire des réseaux ou des modules doivent traiter au moins quatre domaines techniques : la menuiserie, la pose de la voie, l'électricité et le décor. En réalisant un Module Junior, vous allez découvrir l'essentiel de notre loisir d'une manière très simple.

Le Module Junior, c'est un programme adapté pour chaque niveau ou tranche d'âge.

Niveau 1 : pour les enfants de 6 à 11 ans (école primaire), c'est la découverte du modélisme avec le **Module Junior « Techno »**. L'UAICF associe le concept du diorama et du système modulaire. L'enfant, accompagné de ses parents, réalise seulement un diorama (le décor) et l'animateur d'un club fabrique le caisson (menuiserie, électricité et pose de la voie) pour recevoir deux dioramas de 15 cm x 54 cm.

Niveau 2 : pour les jeunes de 11 à 15 ans (collège), c'est l'apprentissage des bases du modélisme avec le **Module Junior « Classique »**. Avec l'aide d'un adulte, l'enfant réalise l'ensemble des 4 opérations : la menuiserie, l'électricité, la pose de la voie et le décor, en construisant intégralement un module de dimensions raisonnables, par exemple de 40 cm x 54 cm.

Niveau 3 : pour les adolescents et les adultes à partir de 15 ans (lycée et au-delà), c'est l'application des connaissances avec le **Module Junior « 3D »**, en intégrant éventuellement un système Arduino. Ici, le modéliste développe en priorité sa créativité artistique.

Une invitation pour exposer

L'UAICF a pour principe de valoriser les travaux de ses adhérents en organisant régulièrement des manifestations pour toutes ses disciplines. Le Module Junior ne coupe pas à la règle, et c'est un rendez-vous que nous invitons à inscrire dans votre agenda pour venir présenter vos modules de passage ou vos gares de croisement à notre exposition nationale, baptisée « Rassemblement Module Junior » qui se déroule chaque année durant les vacances scolaires de Toussaint.

Jouer en analogique ou en digital ?

Dernièrement, le digital s'est imposé, mais l'analogique conserve encore des atouts.

Comment exploiter un réseau Module Junior en analogique ?

Comme diraient les anciens : « Ça, c'est du vrai Chemin de fer ! ». Et oui, en analogique, le modéliste est simultanément un conducteur de train et un agent circulation pour gérer les trains. Dans la pratique, le modéliste prend son service dans une gare de croisement. Cette gare est équipée d'une alimentation analogique (transformateur) qui permet de gérer les trains dans sa gare et sur une section de pleine voie composée de modules de passage. Avant d'expédier son train vers une autre gare, le modéliste devra en demander l'autorisation à l'une des gares encadrantes pour bloquer le canton et faire rouler son train.

Comment exploiter un réseau Module Junior en digital ?

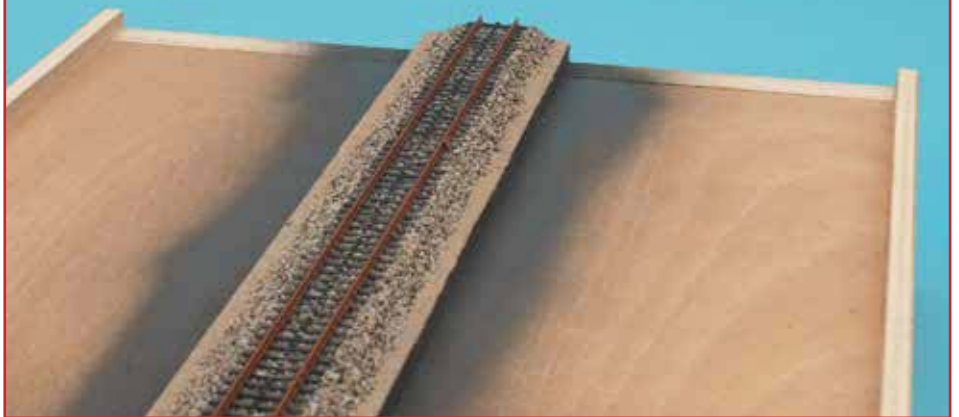
Tout change ou presque ! Il y a toujours des trains et il y a toujours des gares, sauf qu'ici, on sépare les métiers. Un groupe de modélistes assure la conduite des trains en suivant leur convoi de gare en gare (système ROCO) pendant que les autres modélistes sont affectés à leur gare pour assurer la sécurité des circulations, en clair, effectuer les opérations de cantonnement en voie unique.

Et demain ?

Depuis l'année dernière, nous souhaitons enrichir l'exploitation du réseau en intégrant de nouvelles contraintes très ferroviaires. En s'appuyant de l'expérience des modélistes espagnols du groupement CIM-HO, nous allons élaborer des horaires pour les trains ainsi que des roulements de rame en fonction de la configuration du réseau qui sera assemblé pour une exposition.

Le Module Junior, c'est une méthode simple et attractive. Rejoignez-nous !

Niveau 1 Le Module Junior « Techno »



Niveau 2 Le Module Junior « Classique »



En haut : la plateforme ferroviaire, d'une largeur de 7 cm, est placée au centre du module pour laisser libre deux espaces afin de permettre la présentation de deux dioramas. C'est le Module Junior « Techno » qui peut être régulièrement réutilisé.

Ci-dessus : le Module Junior « Classique » avec son décor de part et d'autre de la voie ferrée.

Ci-dessous : toute la façade de l'usine du Module Junior « 3D » est construite en relief sur le fond de décor.

Niveau 3 Le Module Junior « 3D »





Les X-2100 et X-2200, hier de Lima, et aujourd'hui de Jouef.

Tous ces autorails sont aujourd'hui radiés. Néanmoins, certains d'entre eux ont pu être affectés à des associations de préservation du patrimoine ou à des chemins de fer touristique. Déjà, durant leur carrière, les X-2200 et leurs remorques avaient assuré des prestations touristiques sur le « Train des Merveilles ». Les X-2100 quant à eux, ont également transporté de nombreux touristes entre Auray et Quiberon sur les navettes du « tire-bouchon ».

En modélisme, c'est la firme Lima qui à la fin des années 80, s'est lancée dans la reproduction de ces autorails et de leurs remorques. Avec la création des TER (mars 1987), et l'engagement de certaines régions, ces autorails ont reçu diverses décorations. Aujourd'hui, Jouef a repris la production de ces modèles, sans avoir réellement apporté d'amélioration.

Discrètement, les X-2100 et X-2200 ont formé une petite famille d'autorails mono-caisses qui a pris dignement la relève des célèbres X-3800, X-2800,...

En haut : un autorail X-2200 (Jouef) en livrée jaune TER.

Ci-dessous : En gare de Plouharnel-Carnac (ligne Auray – Quiberon), le tout nouveau XAB-2142 assure en solo le « tire-bouchon » durant l'été 1982.

En bas : les premières productions de Lima (réf 208258L), avec précisément, l'XAB 92102 - XRABD 96001, du matériel financé par la région Pays-de-la-Loire dans une livrée spécifique, et 30 ans après, l'autorail Jouef (réf 2318) XAB 92101 en livrée TER.





Dans les années 80, le nombre croissant de défaillances constatées sur les dernières locomotives à vapeur du Harz (les 151 de la série 99 72), livrées dans les années 50 (voir CFRT 397), et l'état d'usure des locomotives Mallet datant de la fin du XIXe siècle, toujours en service, imposent de renouveler le parc des engins moteurs sur le réseau et de changer pour l'acquisition de locomotives diesel. Afin de réduire les coûts, il a été décidé d'équiper les BR 110, des locomotives à l'écartement international, avec des bogies à voie métrique. En 1988, deux machines, les 199 863 et 199 871 sont livrées pour une campagne d'essais qui permet de valider cette adaptation peu courante. Afin d'assurer un service pour les voyageurs et de maintenir le trafic des marchandises, encore très important à l'époque, une trentaine de machines est commandée, mais avec la chute du mur, la série ne recevra que 10 locomotives qui ont été affectées au tout nouveau réseau du Harz, le HSB, créé en 1992.

Le modèle, traité avec soin par la firme Brawa (réf. 41274), traduit parfaitement les volumes de l'imposante locomotive. La curiosité et la particularité du modèle concernent les bogies dont le fabricant a utilisé plusieurs pièces : la structure du bogie, les boîtes et la suspension forment une pièce grise placée à l'extérieur, et les équipements du frein avec les semelles sont placés en retrait avec une pièce colorée en marron. Le modèle est proposé avec des essieux pour une voie métrique (HOM - 12 mm) mais le modéliste peut changer l'écartement avec les 6 essieux fournis dans la boîte pour une variante en voie étroite (HOe - 9 mm).

Les diesel BR 199 du Harz par Brawa.



Ci-dessus : la 199 861, dans sa livrée d'origine, assure la manoeuvre des rames voyageurs à Wernigerode.

