

Aller à la rencontre des modélistes, c'est découvrir un regard différent sur notre loisir.



Se prendre pour un aiguilleur, donner l'autorisation de départ au mécanicien, organiser les itinéraires. N'avons-nous jamais eu envie de gérer et surtout d'organiser la circulation des trains, même à l'échelle HO ? Surtout lorsque l'on a été soi-même conducteur de train. C'est ce qui m'a poussé à faire partie de la délégation de l'UAICF (Union Artistique et Intellectuelle des Cheminots Français) qui s'est rendue en Espagne, à Pampelune plus exactement, afin de découvrir comment on peut jouer au train, mais en devant respecter des règles très strictes. Circuler en respectant les horaires à la minute près, obéir aux signaux, ou encore intégrer des manœuvres au milieu des circulations. Les modélistes espagnols font cela très bien, et depuis plusieurs années. Venant de toute l'Espagne, ils sont modélistes individuels ou en club, et se réunissent deux ou trois fois par an dans une grande salle pour y assembler un énorme réseau modulaire, souvent de plus de cinq cents mètres carrés de surface. Ils inscrivent leurs modules et indiquent les caractéristiques des trains qu'ils feront circuler, vitesse, FRET ou voyageur, direct ou omnibus, train de desserte, chargement et déchargement. Ne reste plus au chef régulateur qu'à créer un graphique des circulations sur une durée d'une heure. Celui-ci sera remis aux gares de commande réparties sur le réseau, qui respecteront avec précision les horaires de passage ou de départ des trains. Nous avons été bluffés par le résultat. Après une première heure qui a vu quelques petits problèmes, comme l'on peut connaître parfois, la mécanique était bien rodée dès la seconde séance. Les modélistes espagnols trouvent dans cette façon de s'amuser un nouvel intérêt, les obligeant à une grande rigueur et beaucoup de sérieux. C'est tout cela que nous sommes allés découvrir en Espagne, avec la ferme intention de promouvoir cette approche du modélisme ferroviaire sur notre territoire.

Frédéric Brunel



au Monopoly, les règles sont connues à l'avance ! Mais l'histoire ne s'arrête pas là, ces modélistes de l'extrême sont également des « pros » du numérique : rien ne leur échappe ! Lors de notre rencontre en octobre dernier à Pampelune, nous avons noté : des bornes WIFI réparties sur différents points du réseau, mais des accessoires très utiles. La Zeta et le feeder, deux équipements pour garantir une exploitation sans faille en exposition.

Pierre Lherbon (UAICF Comité Ouest)



Certains disent : « la curiosité est un vilain défaut ! », et pourtant les modélistes que nous sommes, aiment bien voir l'envers du décor. En se rendant en Espagne, l'UAICF a découvert les principes d'exploitation d'un réseau modulaire en mode digital, tout simplement, avec la souris ROCO. En insérant nos Modules Juniors dans leur réseau d'exposition, les modélistes de la FCAF nous ont expliqué comment installer l'équipement dans un réseau modulaire et comment s'effectue la gestion des trains : une belle expérience et une belle collaboration ! Merci à nos amis de la FCAF (La Federació Catalana d'Amics del Ferrocarril) qui depuis quelques années viennent à Fédé Rail pour connaître nos loisirs à la française !

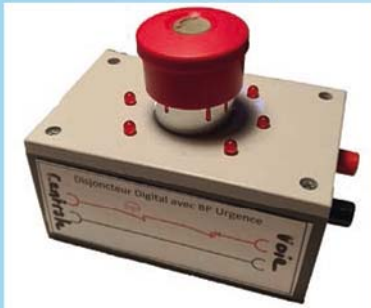


**FEDERACIÓ
CATALANA
D'AMICS DEL
FERROCARRIL**

Dernièrement, nous avons rencontré un autre groupe de modélistes qui partagent entre l'Espagne et le Portugal, la passion des réseaux modulaires : le CIM-HO (Club Ibérico de Modulos – HO) qui assemble des grands réseaux, comme le font les allemands avec le système FREMO. Leur objectif est l'exploitation ferroviaire au sens noble du terme : une approche très singulière qui associe de multiples compositions des trains, roulement des rames, des manœuvres en gare, des classements par époque, des graphiques journaliers de circulation. Bref un vrai spectacle, mais surtout un vrai jeu où comme



La Zeta et le feeder, un duo parfait !



Si vous exploitez un réseau en digital, vous savez qu'un déraillement ou une mauvaise manipulation lors de la pose d'une locomotive sur la voie peut provoquer une disjonction de la centrale et par conséquent l'arrêt de toutes les circulations sur le réseau. La solution est d'intercaler un système, la Zeta, sur une partie ou une section du réseau, au niveau du circuit d'alimentation de la voie afin d'obtenir une disjonction plus rapidement qu'une centrale classique. Lors de la conception du réseau, il est déterminé les zones à risque où les trains peuvent dérailler (entrée de gare principalement) et chaque section « à risque », plus ou moins grande, est équipée d'une Zeta. Pour garantir une alimentation parfaite de tous les modules sur une quinzaine de mètres, un feeder (câble électrique d'une section de 1,50 mm²) alimente directement chaque module indépendamment. Nous étudions l'animation d'un stage UAICF pour la fabrication d'une Zeta.

Romain Lecomte (UAICF Comité Nord).

