

P 43	PROPOSITION DE LIEU : PIÈCE DÉDIÉE	Le projet du mois
	RÉSEAU HO	FORT TRAFIC EN TERRAIN ACCIDENTÉ
	TEXTE ET ILLUSTRATIONS : CÉDRIC SCHIRRA	

Le principe de ce réseau est simple : sur une surface réduite, des trains doivent rouler continuellement, mais aussi desservir une gare terminus ! Un tracé sinueux s'impose.

Le schéma du point à boucle s'invite logiquement, envisageable sur une surface de 2,50 x 1,70 m. Je propose de l'agréments de plusieurs zones de jeu, embranchements particuliers (EP) ou autres. Pour éviter un plateau trop large qui empêcherait toute intervention, j'évite le centre. Le spectateur se trouvant en périphérie, j'étagé les voies: la boucle en bas, et la voie unique qui monte vers le terminus, plus haute, en arrière-plan. La voie unique (VU) fera un tour complet du réseau avant de parvenir au terminus. Je dois également intégrer une coulisserie afin de varier les convois.

La boucle, plus en détail

Tout en bas, on a donc une coulisserie à six voies. En suivant le sens anti-horaire, la voie monte par une boucle vers la gare de passage (niveau 0) que j'imagine dotée d'un bâtiment voyageur (BV) avec halle à marchandise (HM) accolée. Dans le pro-

longement de la HM, une voie en impasse avec un portique permet le chargement de wagons de bois. De l'autre côté de la gare, on installera un petit EP, par exemple un petit silo. Si on suit le parcours, la voie va redescendre pour retourner vers la coulisserie, bouclant le tracé, ce qui permet de faire circuler un train en permanence. De cette gare, se détache une VU qui grimpe vers la gare terminus.

La voie unique

Dès la sortie de la gare, la VU monte continuellement en rampe de 25 pour mille vers la gare terminus. Elle fait le tour du réseau, entre tunnels et zones visibles. Quand elle repasse côté gare de passage, elle a pris 10 cm d'altitude et trône sur un beau mur de soutènement, elle passe alors au-dessus de l'entrée de la gare de passage et poursuit son ascension. Elle franchit un passage à niveau et arrive au terme du parcours.

La gare terminus

Avec trois voies à quai, plus une voie en impasse pour un autorail, il y a de quoi manoeuvrer, ici. Bien évidemment, on y trouve également une HM. Dans le prolongement de la troisième voie à quai, j'installe une remise pour le repos des machines. De l'autre côté de la gare, une voie en impasse sert de tiroir. Derrière celle-ci, il me restait un peu de place, alors un nouvel EP prend place.

Côté technique

Si je n'ai quasiment choisi que des éléments de voie standard Piko, la menuiserie de ce réseau sera tout de même complexe à construire, du fait des différentes rampes... Mais, c'est ce qui fait son charme. Idéalement, entre dessertes marchandises, trafic et correspondances des trains de voyageurs dans la gare de passage, ou encore, ravitaillement et remise en tête des machines en gare terminus, sans parler des EP, nous avons ici un bel espace de jeu. La place du spectateur, à l'extérieur du réseau, lui permet d'admirer les trains montant ou descendant, dans des panaches de vapeurs typiques de l'époque III, avec des trains courts, dans un environnement que j'imagine très montagneux. ■

LE PROJET EN BREF

- ÉCHELLE: HO (1/87)
- ÉPOQUE: ANNÉES 50 À 70
- PRINCIPE: POINT À BOUCLE
- RÉGION: MONTAGNEUSE
- DIMENSIONS: 250 X 170 CM
- VOIE: PIKO A
- ALIMENTATION: NUMÉRIQUE



LE MATÉRIEL DE VOIE NÉCESSAIRE (PIKO A)

Voie PIKO A	Réf.	Coulisse	Boucle/ gare	Ligne vers terminus	Terminus
Aiguille gauche	55220	3	3		3
Aiguille droite	55221	3			2
Aiguille enroulée gauche	55227		2		
Aiguille triple	55225	2	1		
TJD	55224				2
Courbe R3 [R 484 mm]	55213	12	3	2	
Courbe R4 [R 546 mm]	55214	2	9	4	2
Courbe R9 [R 908 mm]	55219	6	7	3	10
Droit [239 mm]	55200	2	4	4	4
Droit [231 mm]	55201				7
Droit [119 mm]	55202	1	4		
Droit [115 mm]	55203		2		
Droit [107 mm]	55204				2
Droit [62 mm]	55205	2	3	1	2
Voie courbable [940 mm]	55209	10	2		3

