

La Gazette des Petites Échelles – s18 - 2021

Bonjour à tous,

Benoît Bouchez nous a fait parvenir un nouvel article.



Pour cet article (qui sera, je l'espère, un des derniers avant que nous puissions tous nous retrouver à Oignies), après avoir évoqué les passionnés anglais qui se battent pour préserver le capital historique de Meccano, je vous propose de rester du même côté du "Channel".

Après la mécanique, place à mon domaine de prédilection : l'électronique, afin de vous présenter un groupe de passionnés britanniques pratiquement inconnu en Europe continentale, le MERG (Model Electronics Railway Group).

Fondé en 1967, le MERG est un groupe d'amateurs passionnés dont l'activité principale est de concevoir des modules électroniques destinés au modélisme ferroviaire, quelle que soit l'échelle pratiquée. Le MERG n'est pas un club dans le sens couramment admis (le terme anglais est "society" - qu'on peut traduire ici par "association", mais surtout pas en "société"). Mais la philosophie en est très similaire, avec l'idée de partager savoir-faire et connaissances pour permettre aux modélistes non-électroniciens de monter toute sorte de cartes électroniques sur les réseaux et matériels roulants.

Il est difficile de comparer le MERG avec ce que l'on a l'habitude de voir dans le domaine du modélisme ferroviaire.

Les chiffres parlent d'eux-mêmes : plus de 3000 membres rien qu'en Angleterre !

Connu pratiquement dans tout le Commonwealth, avec plus de 8000 membres au total, répartis entre Angleterre, Écosse, Irlande, Australie, Canada.

Bizarrement, le MERG est presque inconnu chez nous, car nous ne sommes que 25 Français à faire partie de ce groupe (personnellement, je suis le membre M8718 du MERG).

Pour un groupe consacré exclusivement à l'électronique pour le modélisme ferroviaire, ça laisse rêveur !

Le MERG est incroyablement actif, avec nombre de publications techniques et organisation de présentations techniques consacrées à de nombreux sujets. Et même si la crise sanitaire a rendu les rencontres en présentiel quasi-impossibles depuis un an, les échanges ont basculé vers des présentations à distance via les outils Skype ou Zoom.

Les bulletins techniques vont de l'électronique de base (comme par exemple expliquer le montage de LEDs dans des feux de signalisation) jusque des systèmes très complexes impliquant des ordinateurs couplés entre eux par un réseau informatique. Le groupe publie également un trimestriel (le dernier faisait 65 pages...). Le plus incroyable, quand on voit la qualité des échanges entre les membres du groupe, est de considérer que la cotisation annuelle est d'à peine 16 livres sterling (soit environ 20 euros) !

Mais outre le partage des connaissances, le MERG a une particularité absolument unique : il propose à ses membres des kits électroniques complets, à des prix très compétitifs. Et on parle ici de kits complets : circuit imprimé, composants, mais également tous les éventuels logiciels nécessaires. Grâce à ses nombreux membres, le groupe peut négocier des tarifs groupés pour l'achat des composants. Ajoutez à cela le fait que les concepteurs partagent leurs projets sans demander de rémunération en retour, et que le but premier de cette association n'est pas de faire des marges sur les ventes, vous obtenez des prix imbattables.

Un petit exemple : la carte que l'on voit à droite de la photo est une centrale DCC complète, capable de fournir 2A.



Certes, c'est juste suffisant pour un petit réseau, mais le MERG propose également des boosters capables de fournir 5A et 10A. Bien entendu, toutes les fonctions DCC sont intégrées comme la programmation des décodeurs.

Prix du kit complet (sans le boîtier toutefois) : 23.79 livres, soit moins de 29 euros !!!

À comparer avec le coût d'une centrale Lenz LZ100 vendue à plus de 150 euros ou LZV200 à 250 euros...



Le MERG propose également une télécommande en kit, comme disait le regretté Coluche dans le sketch du Schmilblick "qui tient dans la main". On trouve également des décodeurs d'accessoires, d'aiguillage, des modules pour construire des TCO, des détecteurs d'occupation des voies, bref "la totale" pour rendre dingue tout amateur de digital qui se respecte.

Et pour ceux qui n'ont pas d'attirance particulière pour le Digital, on trouve également des kits utilitaires comme des contrôleurs de feux, des contrôleurs de pont tournant, des automatismes d'arrêt automatique, etc.

Bref, de quoi satisfaire les besoins de tous les modélistes même sans compétences particulières en électronique.

Mais le MERG fait encore plus fort...

Il y a une dizaine d'années de cela, plusieurs membres en ont eu assez du manque d'ouverture et de communication des principales marques impliquées dans le DCC (Lenz, Roco, Märklin, etc.) quant aux possibilités d'extension de leur système. Un exemple typique est le bus RS Lenz (bus de rétro signalisation), dont les caractéristiques techniques officielles n'ont jamais été publiées (mais étrangement, des sociétés allemandes arrivaient à les obtenir...).

La logique des industriels est évidemment facile à comprendre : un système ouvert est un système sur lequel vous permettez à de potentiels concurrents de se connecter à vous, donc des ventes en moins. Le système Märklin MFX en est un exemple frappant, le protocole étant carrément protégé par un brevet. Même le système XPressNet de Lenz, dont les spécifications sont partiellement publiques, pose des problèmes. En effet, Lenz ayant toute autorité sur le système sans devoir demander le moindre avis aux utilisateurs, il lui est possible de changer tout ou partie de celui-ci sans demander l'avis de qui que ce soit (bilan : 3 versions du système XPressNet).

Ce constat a amené l'un des membres les plus actifs de MERG (Mike Bolton pour ne pas le citer) à imaginer un système de communication totalement ouvert et libre d'utilisation : le système CBUS MERG, système dont je vous parlerai dans un prochain article, dans le cadre d'un projet que j'espère pouvoir présenter très prochainement dans les murs du CMCF Oignies.



Retour sur la reproduction en miniature (1/87^{ème}) de la projection de ce que pourrait bien devenir le site de la section **Atelier de restauration du matériel réel**.

Jean-Marie Craye nous présente ici le groupe de bâtiments comportant notamment l'atelier, dans son état actuel d'avancement.



Jean-Claude Dhilly nous adresse ces trois photos

On sait que **Jean-Claude** est un grand amateur de matériel ferroviaire américain.



Mais, il est aussi fan des Mercedes Unimog.

Il nous présente ici deux camions en service sur le réseau du métro de Lille d'où le jeu de roues horizontales servant au guidage.



Ci-contre, un modèle 406 avec lame avant et pneumatiques spéciaux.

C'est un des effets des événements de 1968 !

Il a été en service à Lille, mais il y a fort longtemps...



Humour



Bizzarerie ferroviaire

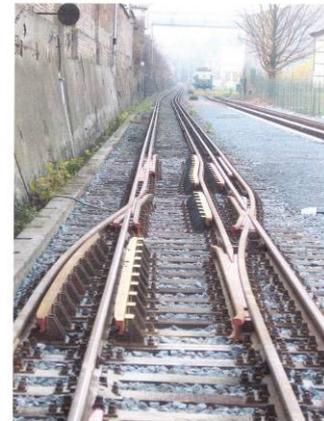


Francis Pourpoint, Président de **RAIL 59 Tourcoing**, a déniché sur Pinterest ce bien curieux appareil de voie.

Double file de rail, changement d'écartement ???



Frédéric Cartier, notre correspondant à Derby (G.B.) où il est ingénieur ferroviaire, a peut-être trouvé la solution.



*L'appareil de voie est assez surprenant, en effet !
Je vois deux voies normales imbriquées : une déviée et une directe ;
J'y vois aussi une voie "étroite".*



Je dirais que cela permet d'avoir trois voies et deux écartements différents qui passent au même endroit mais sans vraiment rouler sur les mêmes rails.

Il y a des exemples en France de voies imbriquées, pas aussi compliqués bien sûr, mais dus à un gabarit réduit, comme un pont ou un tunnel qui permet à une voie double de passer sur un tronçon commun mais sans risque d'erreurs lorsque les voies se séparent, surtout si les trains passent dans un sens opposé. De plus, cet appareil de voie n'a aucune partie mobile ce qui améliore la sécurité et réduit les risques de collisions puisque qu'il ne peut y avoir d'erreurs d'itinéraires.

À cela s'ajoute le problème de la gestion des circulations à double sens sur la voie étroite unique.

Il y a sûrement un appareil similaire de l'autre côté.

Et bien sûr les circulations sont soumises à une signalisation appropriée interdisant toutes pénétrations intempestives...

À Lille, il existe des bosses sur les tramways. Elles ne sont que sur les voies déviées qui ne sont pas normalement en service, ce qui permet en fait d'avoir une continuité en voie directe, sans tac-tac, etc.

Une sorte de mini saut de mouton en voie déviée en quelque sorte, c'est privilégier le confort de tous les jours et une p'tite bosse à monter de temps en temps et à vitesse très réduite ne pose pas réellement problème !

Fred.

Vient de paraître



Chez LR-Press, voici le 111^{ème} numéro du bimestriel Ferrovissime.

Au sommaire de cette édition nous trouvons notamment :

Histoire au présent :

Nouvelles diesel à forte puissance : les EURO 4001 Captrain ;

Six BB 22200 RC PACA montent en Hauts-de-France ;

Fin des BB 26000 sur Paris/ Cherbourg ;

Sur la Dore, un Pédalo remplace un Sous-marin ;

BB 36000 : de nouvelles Astride sur la Côte d'Azur ;

L'itinéraire fret Gisors/Serqueux est en service ;

Deux applications nouvelles de livraison sur des automoteurs.

Montez à bord :

- Trésors d'archives : Novembre 1989 : une BB 7200 en essai sur la ligne des Causses.

- Comment ça marche ? La réglementation des mécaniciens.

- Star du rail : Dans les coulisses d'une tournée Mauzin.

Le Monde des cheminots :

- Cœur des métiers : Avec la BB 60139 sur une desserte d'ITE.

- Gares et installations : Le dépôt de Nevers, un seigneur au royaume de la vapeur.

- Matériels roulants d'hier : Introduction aux wagons type Standard d'après-guerre ;
Les couverts à primeurs Standard D Ghks 6.14.

- Des trains sous la loupe : Les BB 12000 en renfort dans les Alpes.

- Et dans le cadre de la série « Les portraits du rail » : La grande famille des autorails Billard.

Cette revue est disponible en kiosque.

Communiqué de Presse relatif à Trainsmania 2021 (extrait)



TRAINSMANIA 3^{ème} édition : RETROUVONS-NOUS CHEZ VOUS !

Cette 3^{ème} édition ne se tiendra pas à Lille comme prévu.

La situation sanitaire ne nous a pas permis de maintenir la version « physique » de notre grand rendez-vous bisannuel dans des conditions de sécurité suffisantes.

La grande fête du train miniature s'invite gratuitement chez vous les 7 et 8 mai prochains !

Seul prérequis : disposer d'un peu de temps et d'une connexion internet confortable.

Vous retrouverez sur le site régulièrement mis à jour, tout le programme au fur et à mesure de son élaboration, les liens pour vous connecter et toutes les explications utiles pour faire de cette expérience un moment inoubliable.

Programme et inscription sur : <https://www.trainsmania.com>

Allez donc jeter un œil sur le site **Trainsmania 2021** et tapez sur la case « **Liste des Exposants** » ; en faisant défiler, pour pourrez découvrir un diaporama, une vidéo, diverses photos commentées et un texte présentant le profil et les activités du **CMCF Oignies** pour la promotion de notre association.

Cette prestation a pu être réalisée principalement avec le fonds d'archives photographiques du **CMCF**, des clichés de **Dominique Hoffmann**, de **Julien Defournier**, de **Laurent Gosselin**, de **Bernadette Specq**, d'**Yves Broncard** et de la vidéo de **Jean-Michel Lapava**.

Remerciements particuliers à **Fanny Dekeyne** pour son aide et ses précieux conseils dans l'élaboration du diaporama, ainsi qu'à **Christian Fournereau**, directeur des publications LR Presse, pour sa confiance et, pour sa patience et son efficacité, à **Benjamin Fournereau** avec lequel nous avons pu mettre au point ce projet bien que nous l'ayons soumis hors des délais impartis.

À bientôt

Maurice Vroman avec la collaboration de **Benoît Bouchez**, de **Jean-Marie Craye**, de **Jean-Claude Dhilly**, de **Francis Pourpoint**, de **Frédéric Cartier**, de **Michèle Corbihan**