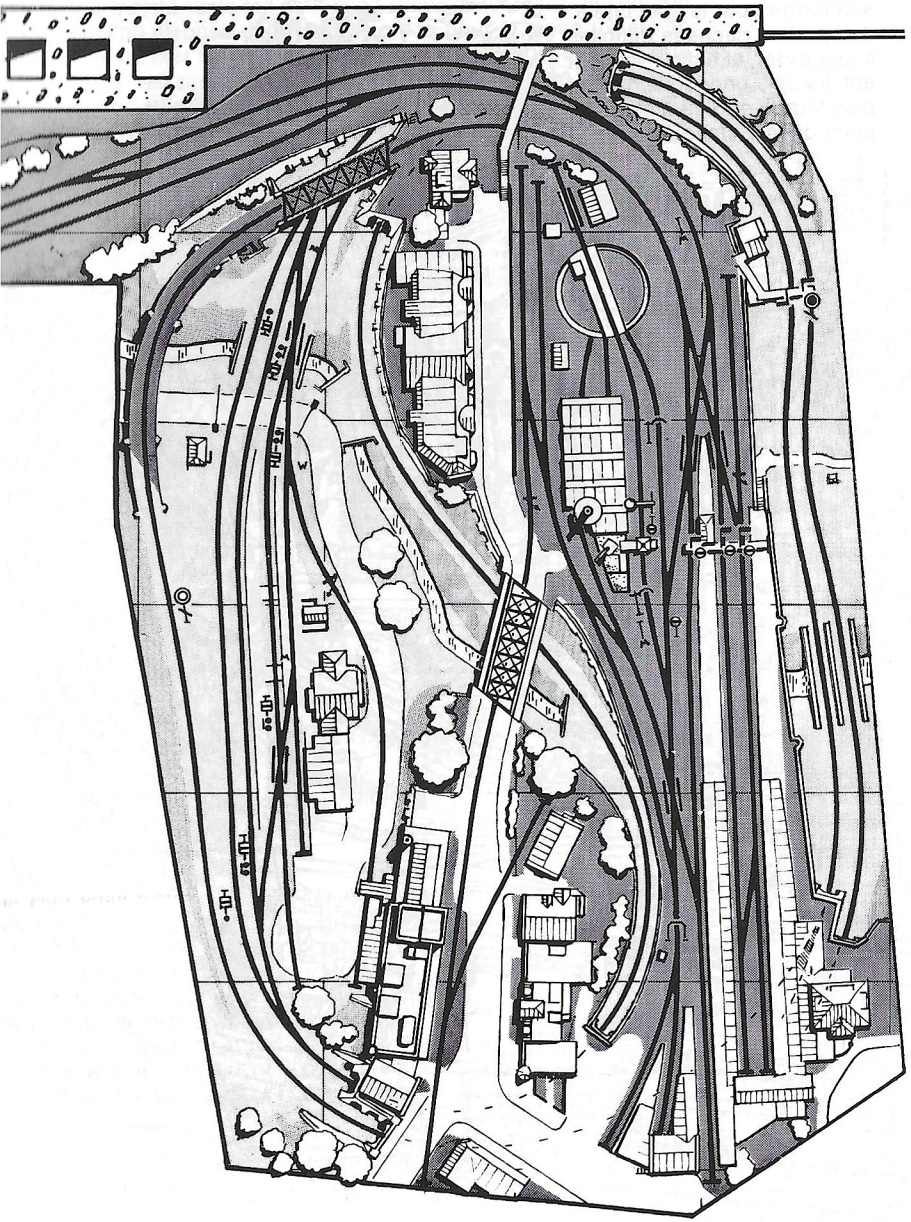
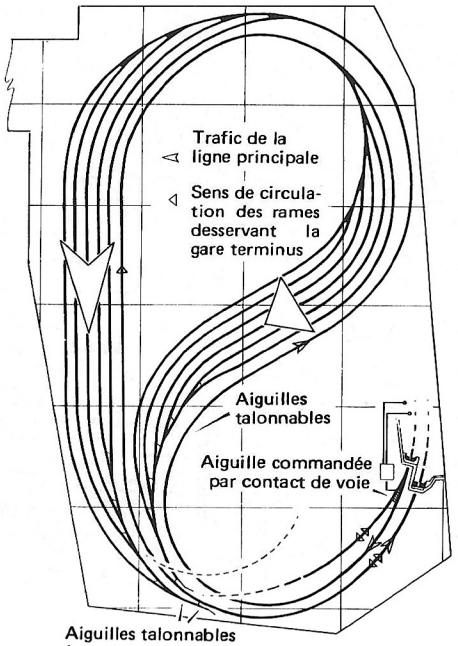
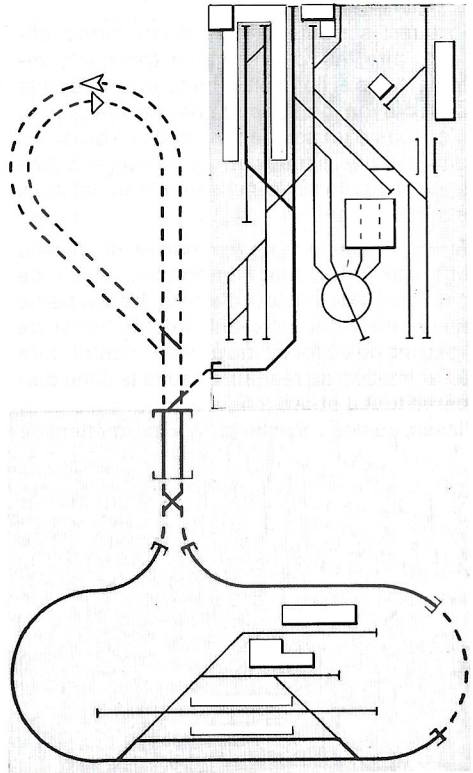


Mais il est bien possible que cette forme plus ou moins rectangulaire soit la seule envisageable, lorsque l'emplacement des portes et des fenêtres, ou bien celui d'étagères par exemple, interdisent une autre conception. On ne pourra alors plus adosser qu'un petit côté de cet ensemble compact au mur, pour que toutes les parties du réseau restent accessibles.

Si l'on veut obtenir une grande intensité de trafic, le tracé des voies est presque inévitablement très dense et sinueux. Et si l'on veut rester un tant soit peu fidèle à la réalité, on pourra difficilement situer un tel réseau dans un contexte rural, mais plutôt dans un environnement urbain et industriel. De grands immeubles, des voies sur des niveaux différents, séparés par des murs de soutènement, seront donc la base du décor d'un tel réseau, pour qui veut maîtriser avec succès son sujet.

Si la gare tête-de-ligne surélevée, relativement courte, ne peut pas recevoir de très longs convois, ceux-ci ont à leur disposition, en contrebas, une section en double voie prévue





tout spécialement à leur intention, et que nous appelons voie de « parade », puisqu'elle est uniquement destinée à faire circuler comme « à la parade », pour qu'on les admire, des rames très longues qui n'auraient sans cela jamais l'occasion de le faire. Pour cette raison, les trains sont stationnés, en fonction de leur taille, sur deux faisceaux de voies distincts, dans la partie cachée. Le choix de l'itinéraire à la sortie des faisceaux cachés, vers la gare ou vers le parcours circulaire de la « parade », est effectué par les convois eux-mêmes, grâce à un contact placé sous la machine, qui commande l'aiguille de sortie.

Dimensions en HO : env. 3,10 X 2,50 m (dimensions du réseau), 4,00 X 3,00 m (dimensions minimales souhaitables pour la pièce), grand rayon de courbure de 50 cm, et aiguilles avec un angle de déviation de 10°. ■