



Compte rendu n° 24 d'octobre 2023

La gare d'Austerlitz garde toujours pour moi une odeur d'enfance mêlée à celle de la fumée noire des locomotives, au parfum d'encre des illustrés qu'on achetait au kiosque, dans la salle des pas perdus. Ce nom qu'on donne au vaste hall où se pressent les voyageurs me ravissait. Imaginant ces milliers de pas égarés à la recherche d'un chemin qu'ils ne trouveraient peut-être jamais, un vague sentiment d'inquiétude m'envahissait peu à peu à l'idée que les miens propres pourraient rejoindre la cohorte de ceux qui s'étaient déjà perdus.

Régine Desforges, *Rencontres ferroviaires*

samedi 7 octobre

Nans est là et avec notre président, il a passé une partie de l'après midi au téléphone avec Antoine de l'Escale alias Toinon. Ah !?! Pourquoi ? Pour mettre la dernière main au TCO, en d'autres termes pour le réglage du TCO de la gare de *Saumane*. Vous vous rappelez que le TCO, c'est le tableau de contrôle optique qui permet de faire des itinéraires, ici dans la gare de *Saumane*, sans passer par l'ordinateur.



Ce travail sur le logiciel, complexe et qui se fait ce jour-là à distance, a permis d'avancer mais il y a encore une aiguille qui ne répond pas correctement.

On va s'en occuper !

Jean-Paul travaille à égaliser la surface de la tranchée qui mène à la rampe hélicoïdale. Ceci fait, on pourra commencer le décor dans cette partie de l'extension.

Gérard a mis en place les planchers en bois qui permettent aux usagers de traverser les voies, comme en vrai.



samedi 14 octobre

Tout le monde est là ! Pierre poursuit son long mais indispensable travail de peinture des rails.

Nans et Toinon ont à nouveau échangé des informations, toujours en vue de mettre au point le TCO de *Saumane* et enfin, ça a marché. Ne restait que l'affichage des signaux à parfaire mais les itinéraires étaient bons.

Antoine, rassuré, a donc pu reprendre le collage des rails des voies de garage de la gare de *Carabès*.

Savez-vous que le col de Carabès a été, au cours de la seconde guerre mondiale, un haut lieu de la lutte des maquisards du réseau FER, celui des cheminots de Veynes ? Les villageois et cheminots veynois venaient ravitailler le maquis en passant par les montagnes et le col de Carabès... Ce nom de gare, nous l'avions choisi sans en connaître l'histoire.

Je crois que c'est Hélène qui l'avait proposé... Bien joué !

Grâce à Gérard, la halle du *Pré-Haut* a, maintenant, son nom affiché sur un panneau officiel.



Nouveau chapitre où l'on reparle d'extension.

Pas celle que nous connaissons ? Non, une nouvelle ! Aïe ! Aïe ! Aïe !

Gros travaux en perspective ? Pas vraiment.

En septembre, Nans et Antoine avaient fait des essais dans la gare de la *Méridienne-Chavin* et ils avaient été confrontés à certaines difficultés de manoeuvre d'où la décision de prolonger le "tiroir" d'au moins 1 mètre.

Cette nouvelle extension permettra de manoeuvrer sans emprunter la voie principale. Jean-Paul va s'atteler à la tâche.

NB : un tiroir est une voie dédiée au rebroussement des rames.



samedi 21 octobre

D'entrée de jeu, l'équipe a cherché et trouvé la solution pour fixer et enlever facilement en cas de besoin des panneaux de plexiglas qui protégeront le réseau sans l'occulter pour autant.

Quelles nouvelles du TCO ?

- itinéraires et aiguilles ? Opérationnels.

- feux de signalisation ? Presque au point, corrections mineures demandées.

Michel se charge de confectionner un support de tablette qui servira à piloter les machines évoluant sur la gare de *Saumane*.



De nouveaux accessoires de décor apparaissent :

- deux panneaux, dont l'un est en photo, concernant la gare de *Saumane*.

Les voyageurs sauront où ils sont !



- et, un pour la gare de *Carabès*, c'est un pont-bascule pour peser les wagons.

Ces éléments qui donnent un caractère plus réaliste au réseau ont été réalisés par Gérard.

Jean-Paul, lui, a conçu et fabriqué le support du tiroir. L'extension, la nouvelle, se met en place.



Mais, en milieu d'après midi, alors qu'on était en pleine exploitation du réseau, catastrophe ! Un moteur d'aiguille ne fonctionnait plus. Le train a donc pris une mauvaise direction, ce qui a entraîné un déraillement.

Qui est responsable ? Un court-circuit au moment où tournait le moteur ! Conséquence, une perte d'adresse, aucune information ne pouvait lui parvenir. Après re-programmation du moteur, la circulation a pu reprendre.

Par la suite, petite déception... On vous explique :

On a compris que le réseau peut fonctionner soit avec un ordinateur qui pilote tout. Une seule personne peut alors l'utiliser mais elle ne peut pas tout surveiller.

Soit avec un TCO qui est limité à une seule gare. Ce n'est pas un défaut, au contraire, car le TCO gère tous les itinéraires de cette gare et avec une tablette ou un téléphone on pilote les locos, indépendamment de l'ordinateur.

Il faut, bien évidemment, une coordination entre le "gérant" de l'ordinateur et celui du TCO !

Antoine et Nans espéraient utiliser deux ordinateurs en symbiose pour diriger les manoeuvres sur l'ensemble du réseau. Essais peu concluants d'où leur déception, on en restera aux tablettes et téléphones.

samedi 28 octobre

Antoine, Gérard et Anne-Lise, Nans et Juline ont visité *Savoie Modélisme*, un des plus importants salons de l'année, qui se déroule à Chambéry. Beaucoup de beaux réseaux et une exposition de matériels.

Quelques images de réseaux :



Autre réseau, un endroit que nous connaissons bien (à l'échelle N, deux fois plus petit que notre HO) : C'est le poteau Saint Luc, entre Veynes et Aspres, qui sépare les voies vers Marseille, Valence et Grenoble.



Gérard et Anne-Lise ont visité le lendemain un des plus beaux bâtiments ferroviaires de France : la rotonde de Chambéry, mais une partie seulement car elle toujours en service. Gérard, enthousiaste et lyrique, écrit : “Superbe architecture, superbe coupole laissant entrer la lumière et, sous laquelle se détache l’ombre des éléments de la belle charpente rivetée de type Eiffel.” Du matériel est là, entreposé. La CC 20000, prototype de la première locomotive fonctionnant sous courant alternatif et la CC 7102, soeur de la 7107 détentrice du record de vitesse de 1955, 331 km/h et bien d’autres !

A voir si vous le pouvez, le lien:

<https://www.chambery.fr/agenda/23789/153-visite-guidee-la-rotonde-ferroviaire.htm>

Suivent quelques photos avant de nous quitter, celles de Gérard :

La fameuse structure rivetée à chaud

La 2 CC 2, sauvegardée et en état de marche

La “boite à sel”, loco de manoeuvre électrique

