



## Compte rendu n° 27 du mois de janvier 2024

Que serait une voie ferrée sans les traverses qui permettent de “transmettre au ballast les charges des véhicules”. Wikipédia

Elles étaient en bois, elles sont maintenant le plus souvent en béton.

Il y a comme dans tout corps de métier un “jargon”, rien de péjoratif c’est le terme utilisé pour désigner ce vocabulaire propre à une profession.

Le jargon lié à la traverse, en tous cas celui que j’ai retenu, ce sont, entre autres, ces expressions :

**Travelage** : nombre de traverses au kilomètre. En France, c’est 1666 traverses/km. Et sur le réseau de SER 05 ? Il faudra les compter !

**Frettage** : consiste à cercler les têtes des traverses avec des feuillards métalliques.

Il y a une expression assez inattendue c’est :

**La table de sabotage** : la partie supérieure des traverses est entaillée aux endroits où seront fixés les rails : cette zone porte le nom de table de sabotage, elle présente l’inclinaison requise pour le rail. C’est le Ministère de la Culture (un peu surprenant, non ?) qui donne officiellement ce renseignement et la photo du frettage (très belle).



samedi 6 janvier

Pourquoi parle-t-on de traverses ? Parce que Jean-Paul a entrepris un assez long chantier. Faire des murs de soutènement pour consolider la route d'accès à la gare de Saumane avec des traverses de chemin de fer.

Des poids lourds vont circuler sur cette route.

Attention, Jean-Paul, la législation est drastique en ce qui concerne le réemploi des traverses mais nous n'en parlerons pas ce mois-ci...



Cette année, on remet en place certains éléments du décor qui avaient dû être enlevés pour raccorder le réseau initial à l'extension. Les travaux remontent à quelques mois. Nous en avons parlé et les locomotives du mois de décembre s'étaient moquées, scier la scierie, quelle hérésie !

Aujourd'hui, donc, elle commence à reprendre sa place. Tant mieux, c'est un bel élément du décor.



Un projet est à réaliser : construire une voie étroite (écartement en réalité: 0,60m) qui ira de la scierie jusqu'à la gare de Carabès, entre la voie normale et le mur de protection que va bientôt fabriquer Gérard.

Du côté du TCO-triage de Fontarache (je rappelle à nouveau la signification de l'acronyme : Tableau de Contrôle Optique), les ajustements se poursuivent. Un problème d'alimentation qu'il va falloir résoudre. Les aiguilles n'obéissaient plus par manque de puissance. La solution est trouvée : mettre un transformateur plus puissant.

Un visiteur Alain Bricet qui habite Aspres-sur-Buëch, un amateur de trains miniatures bien sûr, est venu demander des conseils, il voudrait construire son propre réseau en HO. A suivre...

samedi 13 janvier

Après la réinstallation de la scierie, on continue à remettre en place l'ancien décor, des parois rocheuses qui doivent être soutenues. Etant auparavant de plain-pied, elles sont maintenant au-dessus du vide.

Jean-Paul apparemment spécialiste du soutènement, fabrique des supports en porte à faux. Ils sont en bois brut et ne se fondent pas dans la base des modules de couleur noire. Les supports, un peu trop présents, Michel les peint donc en noir pour les rendre, paradoxalement, plus discrets.

Pour le TCO, la solution envisagée était la bonne. Un autre transformateur plus puissant a été installé. Ça marche !

Et, puis, c'est le train-train, (oups, pardon !) mais de fait, Jean-Paul continue à construire les murs de soutènement, Pierre et Antoine peignent les rails du côté de la gare de Carabès.

Information importante : Ne ratez pas la dernière saison de "Plus beau le rail !". Le feuilleton tire à sa fin.

Michel, lui, "sécurise" les prie-Dieu".

L'information semble relever d'un message codé. Il n'en est rien. Les prie Dieu sont ces espèces d'escabeaux destinés aux enfants pour pouvoir regarder tourner les trains à leur hauteur. Michel les aménage en prolongeant les pieds au sol pour éviter une éventuelle bascule en arrière.

Nathalie est venue nous rendre visite avec un couple d'amis. Une démonstration des circulations des trains sur le réseau leur a été faite. C'est Gérard qui s'est chargé des manoeuvres en gare de Saumane à l'aide du TCO pour le choix des itinéraires et de la tablette pour la conduite des locomotives.

Les visiteurs étaient contents !

samedi 20 janvier

Gérard, on vous l'avait dit, fabrique un mur qui va longer la double voie principale de la gare de marchandises de Carabès afin de protéger les



cheminots de la SM (service maintenance) qui interviennent dans cette gare. Comme en vrai.

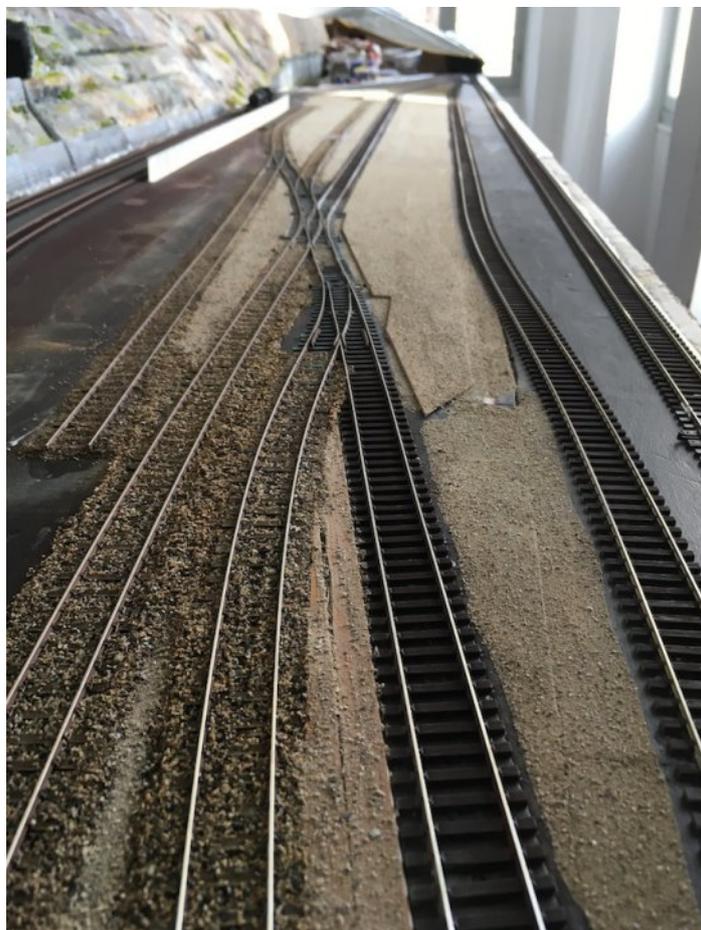
Les deux Antoine, le nôtre et celui de l'Escale (Toinon) installent le nouveau pont tournant de la gare de voyageurs *La Méridienne Chavin*. Mais des réglages électroniques sont à prévoir pour parvenir à un bon fonctionnement. La difficulté est de supprimer tout décalage entre les voies extérieures et la voie du pont tournant.

Jean-Paul commence à prévoir l'installation d'une plaque de plexiglass qui protégera le viaduc. Opération délicate si ce n'est complexe car la protection de cet ouvrage d'art nécessite une adaptation au module existant. De façon générale, les plaques de plexiglass doivent entrer parfaitement dans les glissières, dans ce cas précis la difficulté s'accroît du fait de cette surface qui n'est pas tout à fait plane.

Alain Bricet a pris son adhésion. Nous sommes toujours contents d'accueillir un nouveau membre. Bienvenue à lui !

samedi 27 janvier

Gérard fait pousser la terre, mais oui, l'image est audacieuse mais bien adaptée, autour de la gare de marchandises de Carabès.



Après certaines modifications apportées par Antoine de l'Escale, Antoine, notre président, remplace le "coeur électronique", le processeur du pont tournant. Opération pas assez concluante, les intéressés poursuivent leurs efforts.

Jean-Paul met en place les glissières destinées à recevoir la plaque de plexiglass qui doit protéger le viaduc.



Voilà, les travaux se poursuivent et se ressemblent parfois mais c'est ainsi qu'un petit monde se construit.