

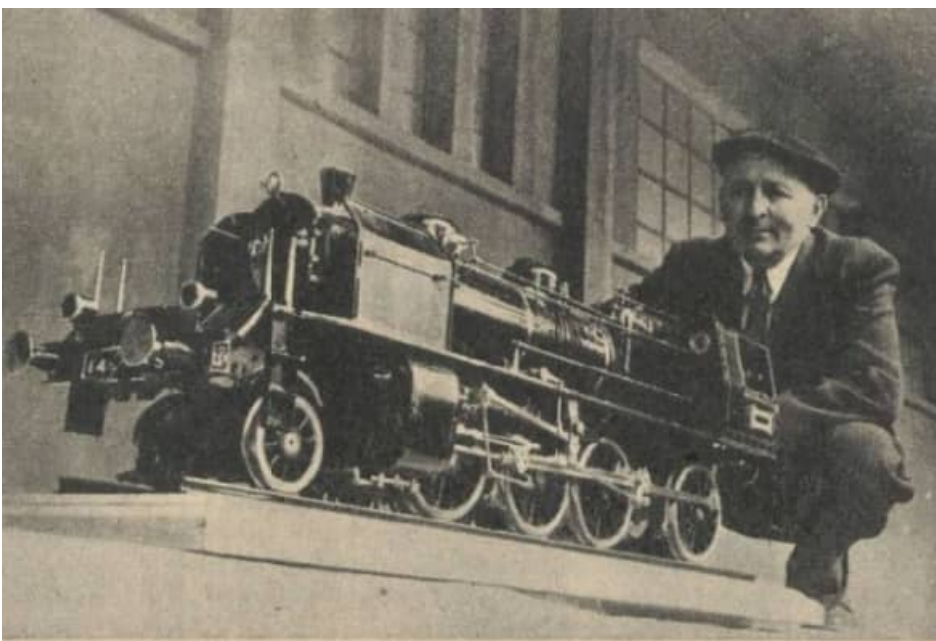


Compte-rendu n°29 du mois de mars 2024

La trouvaille du mois, c'est celle-là, sur *OverBlog Cheminot Transport* :

Une autre œuvre spectaculaire est celle de M. Fenouillet-Béranger, conducteur principal d'autorail à Grenoble. En fait il s'agit d'une œuvre d'artiste car ce brillant personnage est allé bien-au-delà de la simple construction d'un modèle réduit.

Il a tout d'abord fabriqué les outils nécessaires : machine à percer, tour parallèle etc. Il a ensuite reconstitué et dessiné les plans à partir des cotes qu'il a lui-même relevées lorsqu'il conduisait ce type de locomotive sur la ligne de Veynes. Il a enfin produit de sa main toutes les pièces qu'il a forgées, trempées, percées et ajustées. Cette œuvre d'une vie lui a pris une quinzaine d'années et a nécessité plus de 4 000 h de travail pour en venir à bout. La 140 B de 70 kgs pouvait fonctionner aussi bien à la vapeur qu'à l'air comprimé.



samedi 2 mars

Ce jour-là Antoine effectue le ballastage d'un croisement de voies pour sortir des gares Fontarache-triage et Méridienne Chavin. C'est une opération délicate parce qu'il faut éviter, le mot est faible, de mettre des graviers dans les contrerails et les coeurs du croisement.

Il faut aussi, lors de cette séance, mettre en place les TCO de la gare Méridienne-Chavin. Des réglages devront être faits car la position des aiguilles n'est pas reportée dans l'ordinateur central d'où risques de déraillements. Ces imperfections s'expliquent car le système est nouveau mais l'ensemble est prometteur. Toinon travaille à y remédier et on va dans la bonne direction.

Les autres poursuivent les travaux en cours.

Antoine a commandé et reçu une photo de 2 m 50 sur 30 cm de hauteur pour servir de fond de décor. On y voit un village d'aujourd'hui dans la campagne.

samedi 9

Jean-Paul et Michel s'occupent des plexiglass de protection du viaduc. Opération, on l'a dit, qui va demander du temps et de la minutie. Mais Jean-Paul et Michel ont la qualité du sage : la patience ! En effet, ils se sont attaqués à un travail de longue haleine, pour protéger le réseau il faudra 17 m de plexiglass... Ils en sont à 5 m...

Pierre, ancien cheminot on le rappelle, s'initie ce jour à la conduite via le TCO et la tablette d'Antoine. Les problèmes de la semaine précédente, à savoir le positionnement des aiguilles non détectable sur l'ordinateur central, nuisent un peu à l'exercice... Quelques déraillements montrent combien il va être nécessaire d'établir ce dialogue entre ordinateur central et TCO périphériques.

Hélène et François Huron qui sont venus nous rendre visite assistent à ces difficultés mais restent impressionnés par l'évolution du réseau.

samedi 16 mars

Antoine programme sur l'ordinateur les itinéraires entre le pont tournant de Fontarache-triage et ses voies de remises correspondantes.

Les locomotives sautent et puis dérailent !!! C'est à cause des différences de niveau entre les deux rails du pont et ceux des voies de remises donc Antoine rabote les rails d'entrée de remise du dépôt de Fontarache.

Pourquoi raboter ?

Parce que c'est une question de code... C'est quoi le code ?

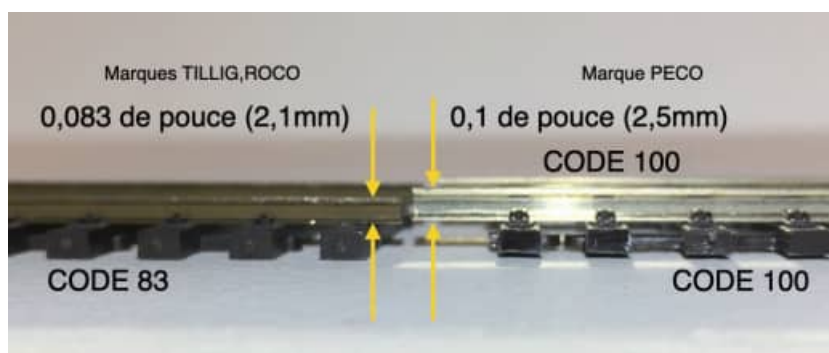
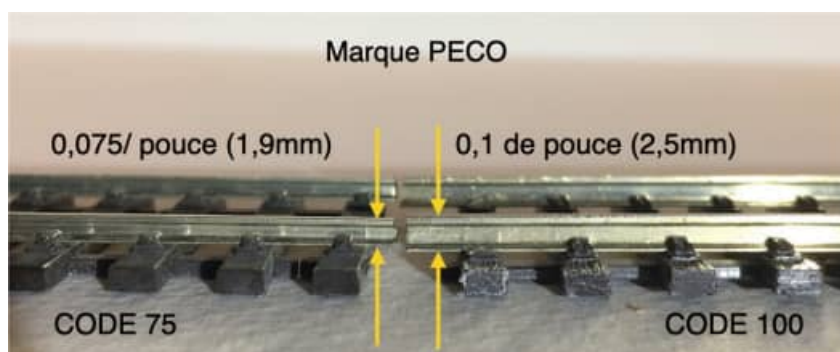
C'est la hauteur du profilé de rail...

Les plus courants en HO sont le code 100, le 83 et le 75

La formule est la suivante : valeur du code x 0.0254 = valeur en mm.

Donc :

- Le code 100 correspond à une hauteur de 2.5 mm pour le rail (100 x 0.0254)
- le code 83 : (83 x 0.0254) = 2.1 mm
- le code 75 (75 x 0.0254)= 1.9 mm
- le code 70 (70 x 0.0254)= 1.78 mm



Imaginons ce que ça ferait en réalité ! Ça ferait 35 mm de différence ce qui n'est pas négligeable, surtout pour un TGV lancé à 320 km/h !!!

On comprend, alors, que raboter les rails permet de les mettre au même niveau. Mais, pourquoi se complique-t-on la vie en n'utilisant pas le même code ? Parce que le pont tournant, du triage Fontarache, a été construit il y a plusieurs années en code 83. Code que l'on a préféré changer au profit du 75 pour le réseau d'aujourd'hui. Les nouvelles voies, celles du nouveau réseau sont donc en code 75 plus réaliste.

Il faut dire que selon les constructeurs ou les pays certains codes sont privilégiés au détriment d'autres et ce, pour la même échelle HO.

Gérard fait dans la restauration de tableau.

Il s'agit de retrouver la teinte raccord avec celle de l'ancien mur de la scierie. Il recherche donc la nuance qui convient pour qu'ancien et nouveau mur soient en adéquation. Un artiste doublé d'un carrier, celui qui travaille dans

une carrière, puisqu'il s'attaque ensuite au relief du bas de la scierie. Avec des morceaux d'extrudé*, il va créer des volumes qu'il décorera ensuite.

*L'extrudé c'est comme du polystyrène mais plus dense utilisé en général comme matériau d'isolation.

Michel fabrique un support en bois de 60X20 cm pour le TCO et la tablette de Carabès. Il sera placé contre le réseau en extérieur.

C'est le baptême du feu pour Alain, il prend son premier cours de ballastage aidé des conseils de Gérard.

Jean-Paul et Pierre avaient préparé le support du fond de décor en assemblant parfaitement trois panneaux de bois. C'est sur ce support que le diorama, "petit village dans la campagne" sera collé.

Le premier diorama a été celui de Daguerre nous apprend Wikipédia :

Le diorama de Louis Daguerre — appelé « polyorama panoptique » — est un dispositif illusionniste élaboré à Paris au début du xix^e siècle, conçu comme un divertissement théâtral par son inventeur, le peintre et décorateur Louis Daguerre.

L'unique exemplaire subsistant est conservé dans le chœur de l'église Saint-Gervais-Saint-Protais de Bry-sur-Marne, dans le Val-de-Marne. Achievé en 1842, il est le dernier des dioramas peints par Daguerre. Il est classé Monument historique depuis 1913.

Oui, Daguerre, celui qui a inventé le daguerréotype, l'ancêtre de la photo. Mais là, il peint.

samedi 30 mars

Et, puisque c'est Pâques et la "fête aux oeufs", un blogueur Jean-Pierre Lavabre raconte :

C'est mon médecin, totalement effarée à la lecture des dernières analyses, qui a compris d'où venait le mal, sournoisement présent sous forme de cholestérol...

Je fais pourtant attention à ne pas me jeter sur le plateau de fromages, j'évite l'association beurre/saucisson mais je n'avais pas pensé à la question des œufs.

Ces temps-ci, je les consomme durs, mollets, à la coque, au plat, meurette, mimosa, brouillés, pochés, cocotte, en omelettes. Je bats les blancs en neige, je dore mes tourtes avec les jaunes (il paraît que c'est le jaune le plus terrible !). Les jours de paye, je craque pour des œufs pochés à la beaujolaise ou les œufs brouillés aux truffes façon Paul Bocuse... Bref, j'en mange tous les jours à tous les repas et cela finit par avoir des effets néfastes sur ma santé. Tout ça pour des boîtes...

J'ai prévu de modeler le relief de mon nouveau réseau avec la mixture « pâte de boîtes à œufs + plâtre de Paris » comme je l'ai vu faire dans Loco-Revue.

Après avoir abandonné, momentanément la réalisation des décors, il termine son article :

Je vous laisse pour cette semaine, je vais commencer par aller manger un œuf... en chocolat !

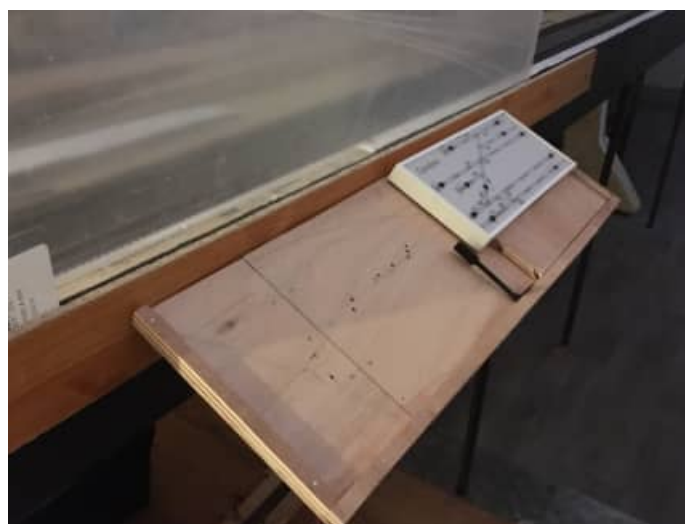
Antoine branche tous les TCO, tous les 4, sur la même alimentation. Cela peut être un détail pour vous mais pour nous ça veut dire beaucoup, ça veut dire que c'est plus stable, de meilleure qualité.

Pendant ce temps, Jean-Paul préparait une rallonge électrique qui passera dans un passe-câble posé au sol, une sorte de tunnel qui le protège.

Gérard poursuit le décor. Après avoir taillé des montagnes il leur donne couleur et volume quand il ne fait pas pousser de l'herbe.



Michel corrige les supports de TCO et de tablette de la gare de Carabès pour faciliter le passage des travailleurs ou des visiteurs.



Des personnes très chères, Romain, Valérie et Andréa sont venues admirer les progrès réalisés depuis leur dernière visite, il y a des mois, et du coup Alain n'a pas pu poser le ballast.

En effet, impossible de faire rouler des trains au moment où la colle nécessaire au ballast n'est pas parfaitement sèche. En effet, la colle mouillée provoque une détection qui fait croire à l'ordinateur qu'il y a un train là où il n'y en a pas. Vous imaginez la confusion !

Alain, de ce fait, a continué à s'entraîner à la conduite et au maniement du TCO.

La prochaine étape c'est de faire tourner le réseau avec tous les TCO et le personnel nécessaires.

ON RECHERCHE DES REGULATEURS ET DES CONDUCTEURS !!!