



Compte rendu n°30 d'avril 2024

Un peu d'histoire :

“... Mais tous ces travaux de génie civil ne relèvent pas d'un domaine spécifiquement nouveau : quand on construit les premières lignes de chemin de fer au début du XIXe siècle, cela fait déjà des millénaires que l'homme creuse le sol, le déplace, le consolide avec des ouvrages d'art.

La seule dimension nouvelle est le volume considérable des travaux, notamment en matière de longueur des tunnels ou de hauteur des viaducs. Par contre, l'utilisation en très grande quantité du fer est nouvelle, et ne manque pas de poser des problèmes qui apparaissent comme insurmontables : comment, en particulier, construire des voies ferrées dont les rails ne se brisent pas sous les trains ?

Ce fut bien le premier grand problème technique auquel la construction des lignes de chemin de fer se heurta directement : les rails, brisés, se redressaient et traversaient le plancher des trains, tuant les voyageurs. »

Qui nous apprend tout ça ? Clive Lamming, bien sûr !

Et après recherches sur le net, on complète ces informations par quelques précisions techniques :

Aujourd'hui, les rails, les vrais, sont en acier (acier auquel on a ajouté du silicium pour une meilleure résistance et du manganèse pour lutter contre le magnétisme) et les rails sur les réseaux de modélisme sont en maillechort (alliage de cuivre, de zinc, et de nickel) qui ne rouille pas et qui est un très bon conducteur électrique.

Et moi, j'ajoute que le maillechort est aussi utilisé en joaillerie. Que tirer de cette précision ? Que nos modélistes sont des orfèvres, pardi !

Samedi 6

Antoine poursuit le ballastage des aiguilles, opération toujours délicate, car il ne faut surtout pas entraver le fonctionnement des lames mobiles.

Jean-Paul termine le ponçage du support du fond de décor, panoramique représentant un village dans la campagne, nous en avons déjà parlé. Il sera au niveau de la gare de Saumane. On discute du meilleur moyen de le coller. Le mouiller ou pas avant de le coller... Les avis sont partagés. L'opération n'est pas facile à maîtriser.

Puisqu'on est dans les supports, Michel s'est occupé, lui, de mettre une seconde couche sur le support TCO Carabès.

Gérard, au moment de la pose des quais de Carabès et de La Méridienne Chavin s'aperçoit que le ballast déjà posé nuit à leur installation d'où emploi d'un « marteau-piqueur » pour dégager le ballast. Il faut, en effet, que les marchepieds des voitures ne touchent pas les quais, car cela empêcherait la circulation des voitures voyageurs. Moralité : à l'avenir, on posera les quais avant de ballaster les rails.

Cette mésaventure s'est réellement produite. Il y a dix ans, près de 1300 quais ont dû être rabotés dans toute la France. 50 millions d'euros à sortir pour la SNCF. Gérard a donc enlevé du ballast pour intégrer correctement le quai et c'est revenu moins cher à SER 05 !

Puisqu'on est dans le ballast, Alain ballaste la voie 2 qui contourne Carabès. La voie 2, la voie 2 ? Il faut savoir qu'on a toujours fait partir les trains de Paris donc la voie 1 c'est celle qui part de la capitale. Voie et numéros de train sont de ce fait toujours impairs au départ de Paris.

Sur le réseau de SER 05, notre Paris c'est la Méridienne-Chavin, donc Alain a ballasté la voie qui monte à notre « capitale » soit la 2.

Pendant ce temps, Jean-Paul ausculte, avec une inquiétude grandissante, sa scie circulaire à onglets. Il a apporté dès le début des travaux cet outil indispensable qui est constamment utilisé. Le diagnostic est sans appel. Le moteur vient d'expirer. Catastrophe ! Comment va-t-on faire ? On le saura bientôt...

Samedi 13

Les 4 TCO sont prêts à être utilisés ensemble. Le processeur va être beaucoup sollicité. Le suspense est à son comble. Saturation ou non ? Le résultat est positif ! Pas de saturation.

Autre satisfaction et non des moindres, c'est la résurrection de la scie !!!

Déroulement des faits, nous avons la semaine dernière assisté à la première étape : Jean-Paul dépose le moteur et constate la mort d'un roulement. Va-t-on devoir trouver une nouvelle scie ?

C'était sans compter avec Michel.

En effet, deuxième étape : Michel a, « en magasin, » un roulement étanche. Qu'est-ce qu'un roulement étanche ? C'est un roulement que l'on n'a pas besoin de graisser, car les cages à billes sont fermées. Les billes nagent donc dans la graisse à jamais. Tous les roulements à billes des anciennes motos, celles des années 30, en étaient pourvus. On ne s'étonne plus d'en avoir trouvé dans la caverne d'Ali Baba qu'est L'Estanco, le musée fabuleux de Michel.

Troisième étape : la scie fonctionne à nouveau et tout le monde a retrouvé le sourire.

Gérard, lui, a fabriqué trois beaux heurtoirs en rails soudés comme en vrai. Il les installe à Carabès. Il faudra qu'il en fasse un quatrième pour remplacer un provisoire en plastique. L'harmonie sera ainsi respectée.



Certes, on trouve des heurtoirs dans le commerce, mais ils sont très onéreux, environ 20 euros... et, ils sont moins beaux !

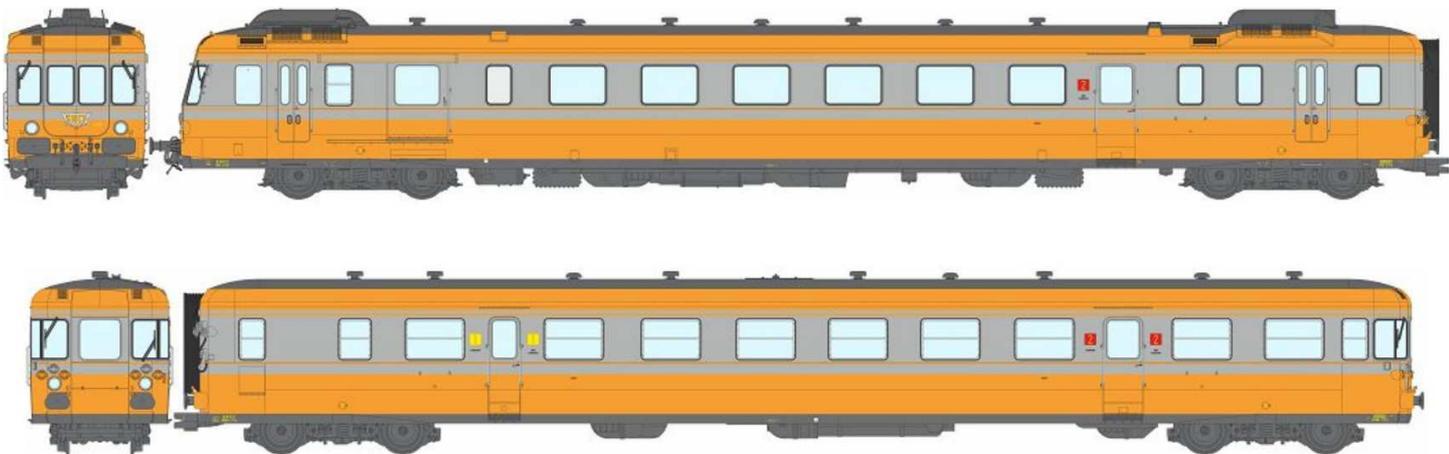
Et puis, et puis, c'est l'étalonnage d'un nouvel arrivant.

Un autorail RGP 2 de chez REE modèles.

On fait appel à Antoine pour qu'il nous donne les caractéristiques de ce nouvel engin. Tout d'abord RGP, que signifie cet acronyme ? RGP : rames à grand parcours. Les rames sont composées d'une motrice diesel et d'une remorque indissociables, chacune avec cabine de conduite. Ces rames sont destinées à couvrir de longues distances sur des lignes non électrifiées.

Et, moi, j'ajoute des détails qui me séduisent toujours, les surnoms et les livrées. Ces RGP 2, on les a d'abord surnommées « lézard vert » parce que, au début, leur livrée était vert et crème. Oui, on parle de livrée pour désigner la couleur des motrices...

Ce nouvel autorail porte, lui, une livrée orange et aluminium et il a donc été mis en service sur le réseau ce samedi !

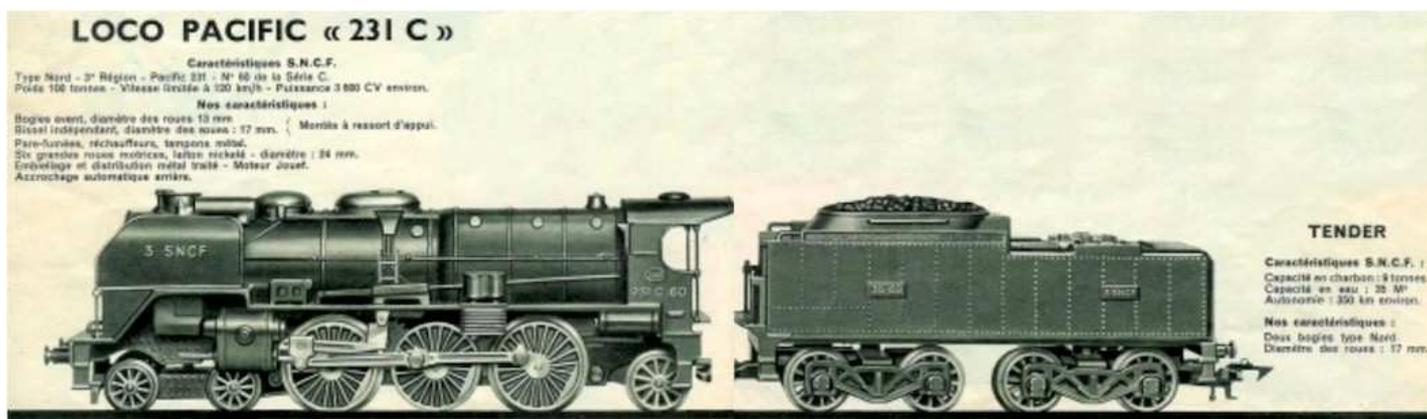


samedi 20

Jean-Paul et Michel s'emploient encore et toujours à la mise en place des supports de protection en Plexiglas.

Antoine corrige des itinéraires automatiques. Certaines vitesses sont trop faibles. Il faut revoir aussi les positions d'arrêt aux quais.

Alain est venu avec une très ancienne machine, une 231 Jouef, soixante ans d'âge environ, dans laquelle il veut installer un décodeur.



Il veut l'utiliser sur des circuits à commande digitale. Après un premier échec, le deuxième essai est satisfaisant, la vieille locomotive fonctionne. Subsiste un problème avec les feux blancs et rouges. À suivre...

Antoine et Alain sont maintenant au chevet de l'autorail RGP 2. Il a déraillé après la sortie de la Méridienne-Chavin. Quoi? Celui qui a été mis en circulation la semaine dernière? Oui. Mais après analyse, ils constatent qu'il n'arrive pas à franchir l'amorce du dévers de la courbe. Pas de problème. On creuse un peu sous le ballast et l'autorail ne déraille plus. Ouf!

Cet incident réglé, Alain s'entraîne. Il gère une gare, fait des itinéraires au TCO à boutons et pilote les locomotives depuis son iPhone.

Samedi 27

Gérard travaille sur les quais de la gare de la Méridienne-Chavin. Il réalise les bords du quai avec du papier Canson.

Sous forme de recette, voilà ce que ça donne :

Prenez une feuille de papier Canson. Découpez deux bandes de la largeur voulue. Collez les deux bandes à angle droit sur le support choisi. Donnez un coup de crayon à papier tous les centimètres pour imiter des dalles de pierre sur l'angle du quai. L'illusion sera parfaite. Je n'ai pas eu le temps de soumettre la recette à Gérard. On attend ses commentaires...

Jean-Paul met la dernière main à la réalisation des supports en bois pour les Plexiglas et Michel peint tout ce qui reste à peindre.

Une séance comme on les aime, sans surprise et productive.

Assemblée Générale :

Notez dans vos tablettes la date du 24 mai 2024 qui sera celle de l'assemblée générale de SER 05. Les convocations vont suivre.