

CRÉATION D'UNE NOUVELLE VOIE DE GARAGE

Pendant la rénovation des voies de la gare de Noyers, l'idée m'est venue d'ajouter une nouvelle voie de garage (voir la photo ci-contre) afin de pouvoir placer davantage de matériel roulant.

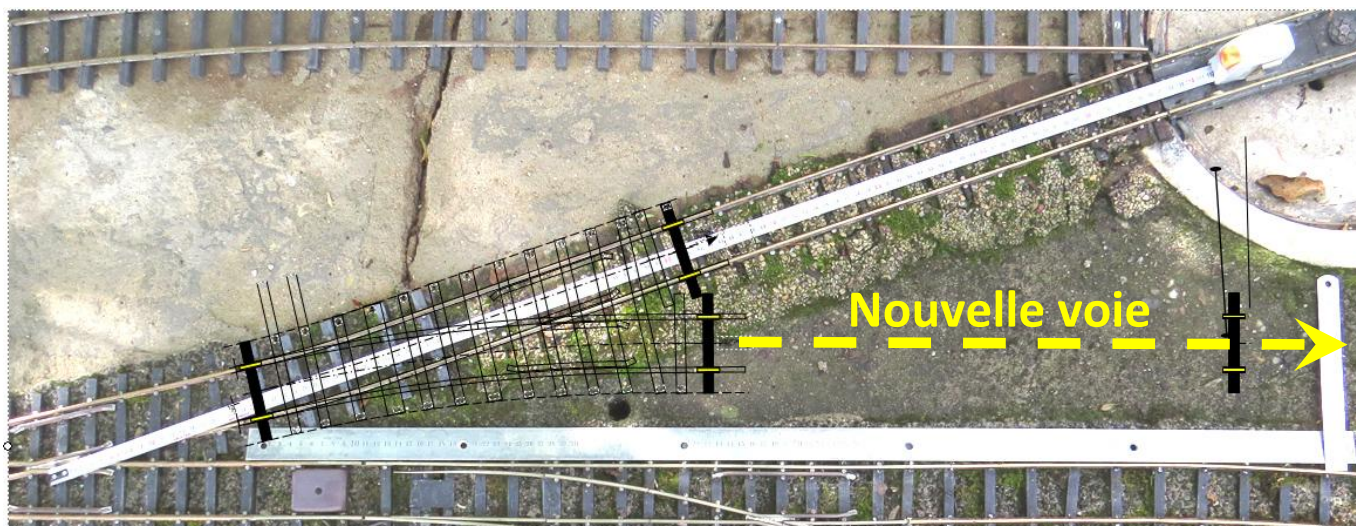
Quand la voie principale (au premier plan, initialement en impasse à droite) a été prolongée vers le viaduc, j'avais déjà créé une voie de garage. (En deuxième position.) Celle dont la construction est décrite ici est en troisième position, entre la précédente et le pont tournant.



Pour la desservir, une aiguille a dû être construite sur mesure pour s'insérer sur la voie de desserte du pont tournant, voie qui, de toutes façons, devait être renouvelée en raison de la disparition des traverses en bois, posées une trentaine d'années auparavant.

Pour dessiner le plan de cette aiguille, j'ai inséré la photo ci-dessous dans un document Publisher puis déterminé ses principales cotes. J'ai ensuite réduit le plan de l'aiguille à la même échelle et l'ai ajusté pour que cela « colle ». J'ai imprimé le plan sur un calque et l'ai posé sur le terrain pour vérifier l'implantation.

Il a fallu rectifier le plan en déplaçant la partie droite de 5 mm vers le bas; cela a même facilité l'insertion des lames d'aiguille.



Une fois validé, le plan a été imprimé sur deux feuilles A4 puis collé sur une chute de panneau bien plan. Les traverses, préalablement façonnées dans du PVC de 10 mm d'épaisseur, ont été collées en place avec un morceau de double-face : ➔

La pointe de cœur avait été brasée à l'argent en fixant les rails devant la constituer sur une tôle épaisse en acier. Elle a été tirefonnée sur les traverses avec les pattes de lièvre en respectant le plan comme on peut le voir sur ce détail :



Les tirefonds sont des pièces Sunset de Ø1,2; avant leur enfoncement au marteau avec un chasse-pointes, les traverses sont percées à 1,1 contre le rail bien positionné. Entre la pointe et les pattes de lièvre, ce sont des pointes tête plate en inox de Ø1,1, afin de maintenir en même temps les deux rails voisins.

Pour la coupure (électrique) devant isoler la pointe de cœur, le patin des bouts des rails sont percés et tirefonnés suivant le même principe que précédemment ; cela évite toute velléité de déplacement et assure le parfait alignement des rails, à condition toutefois de ne pas bouger quand on perce l'avant-trou dans la traverse ; noter que cette traverse est un peu plus large que les autres. (12 mm contre 9 mm)



Les lames d'aiguille et les contre-aiguilles sont amincies et meulées grâce à la ponceuse à disque Proxxon TG 125/E. Pour leur fixation à leurs deux extrémités, des petites pattes

en laiton d'épaisseur 0,5 mm y sont soudées ; Des vis M 1,6 assurent le maintien. La barre de commande des deux lames est en PVC de 4 mm.

Sur l'une des deux traverses devant supporter le levier de commande est fixé un micro inverseur miniature qui, commandé par une petite équerre en laiton fixée sur la barre de commande, permettra la commutation de la pointe de cœur en fonction de la position des lames ; ainsi, pas de lacune électrique au franchissement de l'aiguillage.

Comme pour la coupure électrique, les contre-aiguilles sont tirefonnées sur les traverses à travers le patin du rail afin que celui-ci ne puisse bouger avec la pression des lames poussées par le contrepoids du levier.

Le levier de commande est réalisé comme montré dans Voie Libre N°23 :



Le contrepoids est en plomb (fondu dans un moule en bois) et le cadre du support est brasé à l'argent pour plus de solidité. La tringle de commande, en barre de laiton de Ø 2 mm se raccorde à la barre de commande des lames par un morceau de tube laiton de 3/2 mm. Ecrasé et percé à 2,2 mm à une extrémité On peut

ainsi finement régler la position du levier avant de souder la barre ronde en laiton dans le tube. Et si besoin ce réglage pourra être facilement modifié sur le terrain en chauffant la soudure au fer.

L'aiguille terminée, il ne restait plus qu'à vérifier sa bonne insertion sur le terrain :



NB : les rails de liaison avec la plaque tournante avaient été démontés.

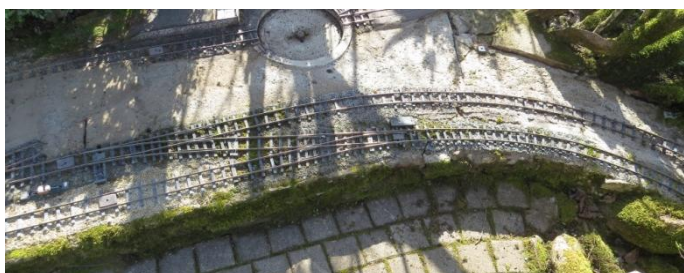
La reconstruction de la voie d'accès au pont tournant s'est faite comme pour l'aiguille sur des traverses en PVC et avec des tirefonds Sunset ; elle sera ajustée en longueur lors de la pose.

La voie de garage proprement dite a été faite avec des éléments de récupération dont l'esthétique importe peu du fait qu'elle sera noyée dans le sol. Il s'agit de traverses LGB démontées d'ailleurs et de rail Weber de 8 mm récupéré d'autres sections refaites précédemment avec un autre rail. Quelques traverses en PVC de 8 mm maintiennent le tout de place en place. Sur la photo ci-contre, la partie droite de la voie de garage et l'amorce de la partie courbe qui fera 1,50 m. Voir ci-après sur les photos de la pose.

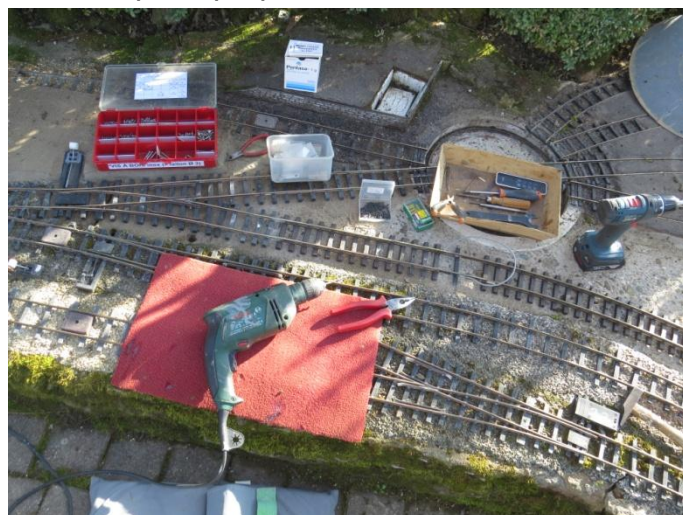
La pose de l'aiguille a nécessité d'enlever le mortier de finition déjà présent pour laisser la place au levier de commande :



Avant la pose de l'aiguille et de la voie, un nettoyage de la plateforme au Kärcher fut effectué lors de la première journée de beau temps, fin février ; puis vint la pose proprement dite le 1^{er} mars :



Le temps magnifique permet de terminer la mise en place dès la fin de journée !

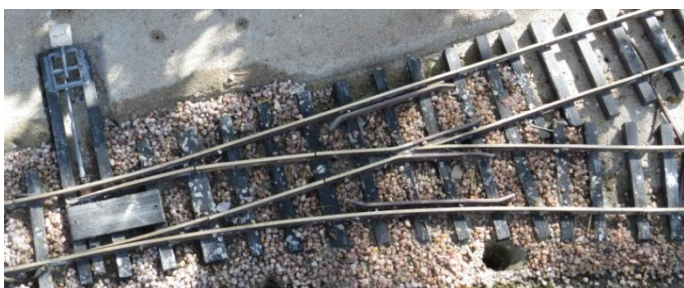


Un heurtoir, confectionné durant l'hiver, comme les autres avec des chutes de rail et une barre en PVC, termine cette nouvelle voie : ↓



Les connexions électriques, destinées à raccorder les coupons isolés par construction, du fait des pointes de cœur métalliques commutées, sont faites avec des chutes de fil soudées sur le côté des rails avec un fer de 200 W.

Après des essais concluants, cette voie a été noyée dans du mortier fin afin de finir la cour de la gare et aussi de cacher la hauteur trop forte du rail utilisé, rail de réutilisation provenant de la soue quand ils avaient été changés.



Auparavant, l'aiguille et la voie vers le heurtoir ont été ballastées. Puis du mortier au sable fin est inséré entre les voies et au milieu de celles-ci :



Un dressage à la règle puis un saupoudrage avec du sable fin termine cette phase. Ce remplissage avec du mortier a aussi permis de cacher les fentes et déformations du plateau de la gare et de finir l'encastrement du dépôt.

