

## Construction d'une voie sur traverse Bi-Blocs.

Lors de mes participations à de nombreuses expositions depuis septembre 1986, j'ai toujours remarqué que la voie sur traverses bi-blocs n'a jamais été reproduite. Aussi lorsque en mai 1988, pour les dix ans du club, le comité lança un concours de dioramas ferroviaires, j'ai eu l'envie de reproduire ce type de voies. Après concertation avec un autre membre du club, nous avons décidé de construire un ensemble indéformable de quatre modules aux normes belges.



Sur cet ensemble, j'ai reproduit la séparation de deux voies uniques, dont l'une était sur traverse bois, l'autre, la plus longue des deux, sur traverses bi-bloc. Cet ensemble a été présenté lors de plusieurs expositions, dont Mulhouse en 1991, avec le premier prix catégorie diorama à la clef.

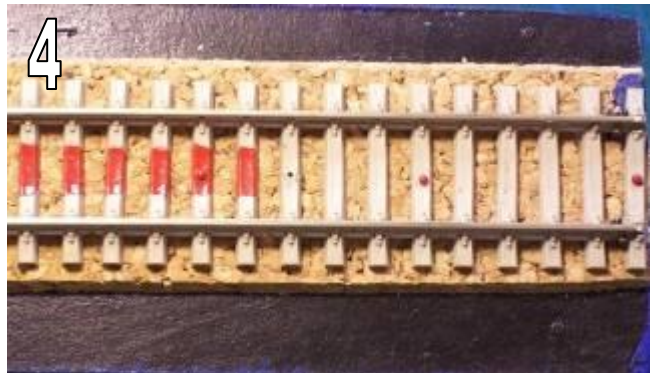
Comme ces modules étaient statiques, j'ai construit en 1994 un premier réseau fonctionnel, mais malheureusement (car j'y ai pensé trop tard) sans voies bi-bloc. Comme tout réseau doit évoluer, en 2000, j'ai agrandi et transformé ce réseau, qui est devenu le réseau vu entre autre à Genk en octobre 2005, ou Malines en octobre 2006, ainsi que Marche-en-Famenne en Novembre 2006, où nous avons obtenu le second prix du public.

Cette fois-ci, je n'ai plus oublié ma chère voie bi-bloc, car les deux tiers du réseau en sont constitué. Comme ce type de voie n'existe pas dans le commerce, une seule solution s'est imposée : la fabriquer soi-même.

Comme base, je prends la voie sur traverses béton de Peco ; elle existe aussi en Roco, avec une forme de travelage différente; seule différence: la manière dont elles sont construites. En effet, les traverses sont réunies par quatre chez Peco, alors qu'elles ne le sont que par deux chez Roco, ce qui rend le travail plus long et plus ardu pour celle-ci. Pour celui qui préfère la forme du travelage Roco, mis à part le travail de préparation qui est plus long, tout est identique. (photos 1 et 2)

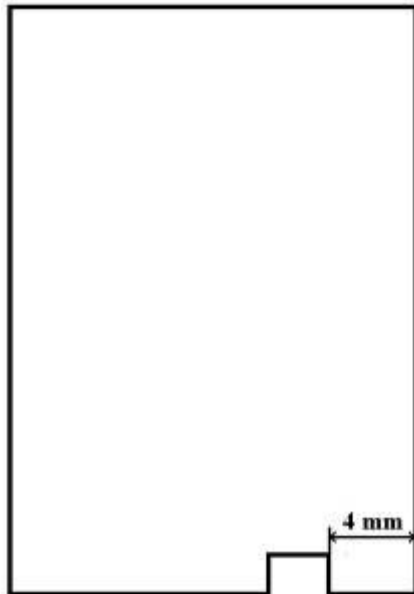


Comme pour n'importe quelle voie, il faut d'abord poser la dite voie sur le réseau, car ce n'est qu'une fois installée que l'on peut la transformer. Il est inutile de la fixer de manière forte, par de nombreux clous, entre autre, car ils seront supprimés.



Vient ensuite la principale difficulté: la réalisation du travelage bi-bloc; en voici les opérations. Comme son nom l'indique, la traverse est constituée par deux blocs de béton, réunis par une cornière métallique, noyée dans le ballast (photo de voie bi-bloc). Il va donc falloir représenter les deux blocs de béton; comme la cornière est noyée dans le ballast, on peut l'oublier. Photo 4

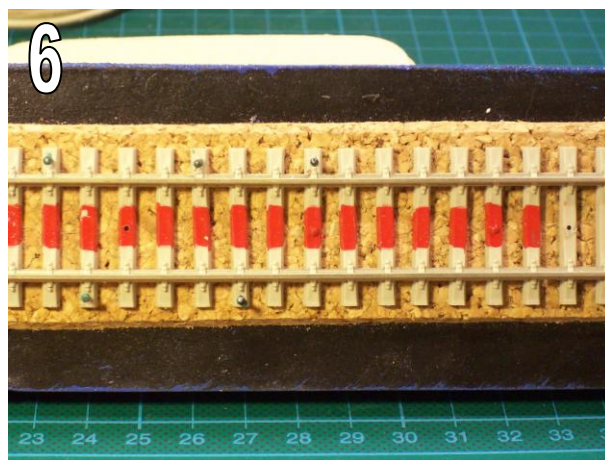
Pour couper les blocs à bonne dimension, il va falloir fabriquer un gabarit de coupe . Pour simplifier, je passe sur les recherches et les calculs, pour arriver tout de suite aux dimensions de ce gabarit :



Voici le dessin avec la cote pour la découpe de la traverse :

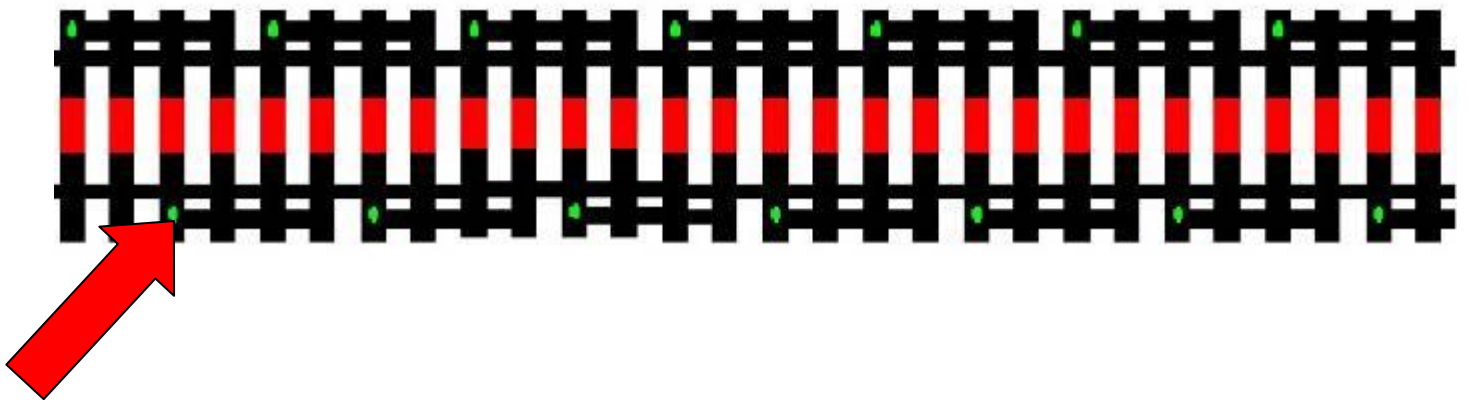
La découpe dans le gabarit correspond au profilé du rail.

Une fois en possession de ce gabarit, on trace, avec un marqueur la ligne de coupe sur les traverses ; ce travail se fera avec un marqueur à pointe fine, pour chaque file de rail , ce qui délimitera la zone à découper. (photos 5 et 6)

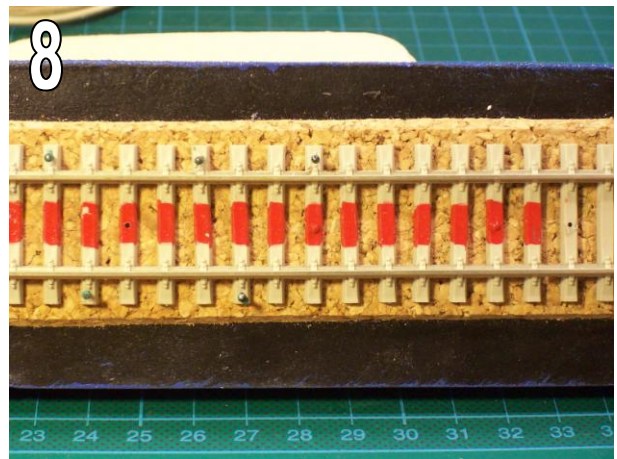
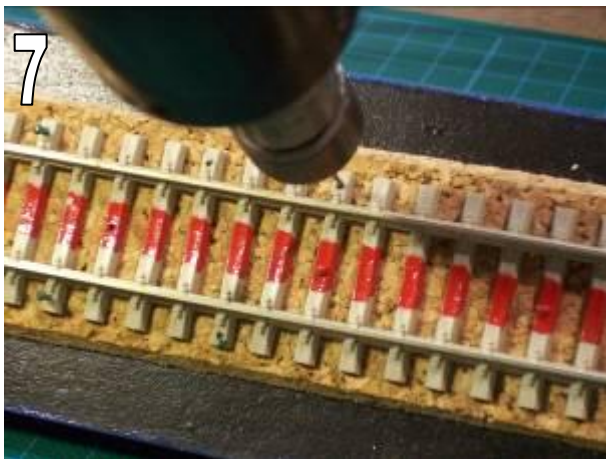


Mais avant de couper, attention, car si l'on coupe les traverses maintenant, les profilés ne seront plus tenus entre-deux, avec pour résultat que plus rien ne sera en place, écartement et position des blocs de traverses. Comment éviter cela ? C'est à la fois simple et compliqué, et c'est ici que la voie Peco attrape son avantage sur la Roco.

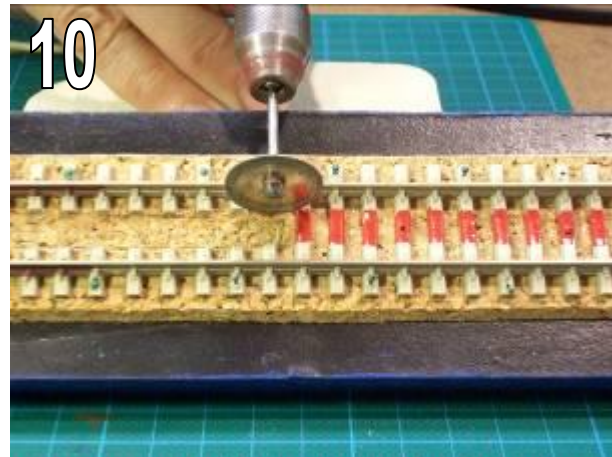
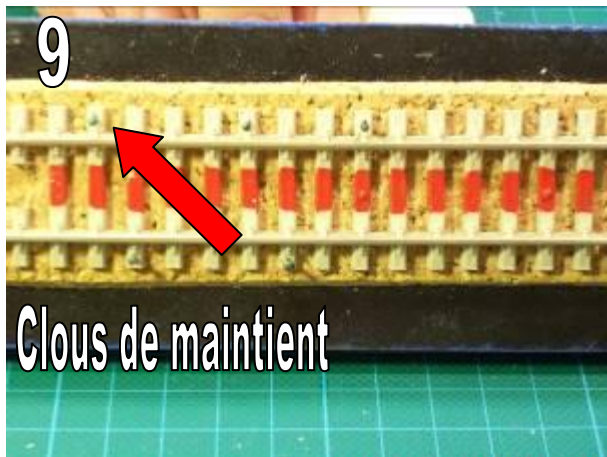
Comme dit plus haut, les traverses chez Peco sont reliées par quatre de façon alternative. Afin de fixer la voie définitivement, forer un trou de 1mm de diamètre toute les 4 traverses, et ceci de chaque coté de la voie ( je sais, c'est un travail long et fastidieux, mais il est très important) ; placer ensuite dans chaque trou un clou Roco - c'est celui qui va le mieux, et sa tête disparaîtra avec la mise en peinture.



En vert : trous pour les clous (flèche) ; en rouge (au centre du rail) : partie à supprimer.



Cette fixation terminée, les clous centraux provisoires seront enlevés, et la partie centrale des traverses disquées, afin d'être supprimée. (Photos 9 et 10)



Vient maintenant la mise en peinture de la voie : les blocs béton (c'est ici que l'on se rend compte du nombre ) en teinte gris-béton, plus ou moins propres ou patinés anciens selon le goût, ainsi que les cotés des rails.



Après séchage, ballaster et encoller suivant votre méthode habituelle.  
Voici ce que cela donne sur mon réseau  
MENCHIOR Jean-Claude

