



Le Train Jaune

Les fiches documentaires

N°2 – Septembre 2012



par Pierre Lherbon



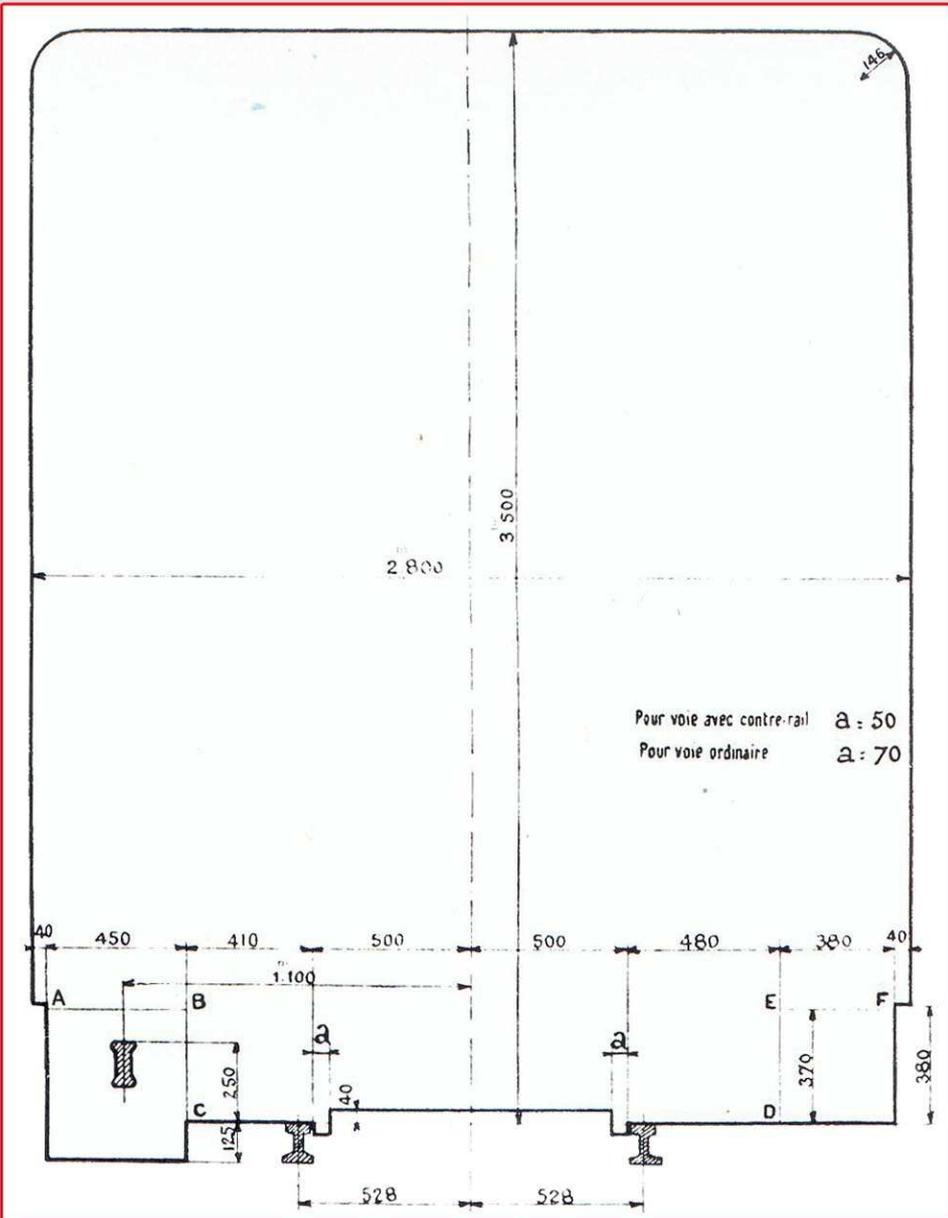
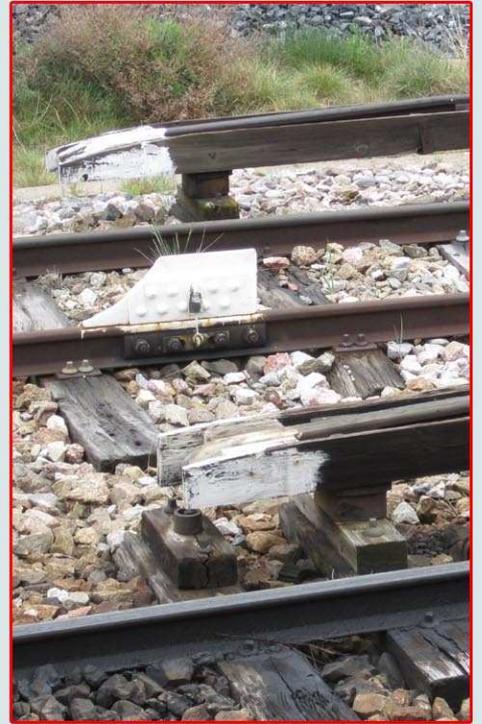
LA VOIE

Avant d'engager la construction des premiers modules du nouveau projet de la Commission Nationale Modélisme et Patrimoine de l'UAICF, nous devons tous découvrir le célèbre « Train Jaune » et faire plus ample connaissance avec l'authentique chemin de fer de montagne. L'intérêt historique de la ligne et de son matériel roulant sera au programme, mais c'est surtout ses caractéristiques techniques qui feront l'objet de fiches documentaires pour nous faciliter la reproduction des nombreux sites de la ligne.

Aujourd'hui, nous commençons par observer l'environnement de la voie, car sur le « Train Jaune », la voie est synonyme de courbes très serrées, d'un troisième rail, d'un gabarit du train, de traversées de voie par les voyageurs dans les gares.

En gare de Font-Romeu, une plaque hectométrique est implantée dans le ballast le long du troisième rail. Notez les protections en bois contre le troisième rail installées dans les gares, aux abords des PN et dans le dépôt de Villefranche (Mars 2001).

<http://modelisme.uaicf.asso.fr/>



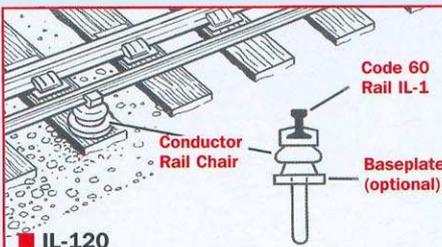
(En haut, à gauche), vue générale de la plate forme ferroviaire de la ligne du "Train Jaune" avec l'implantation du troisième rail (Avril 2011).

(Au-dessus), l'extrémité de certaines protections en bois du troisième rail sont peints en blanc (Avril 2011).

(A gauche), le gabarit de la ligne avec l'implantation du troisième rail situé à 25 cm au-dessus au plan de roulement et à 1,10 m de l'axe de la voie.

(Ci-dessous), les deux modes de fixations du troisième rail (Avril 2011).





CONDUCTOR RAIL CHAIRS

These accurately detailed mouldings are a slide fit onto Peco Code 60 rail, (IL-1).

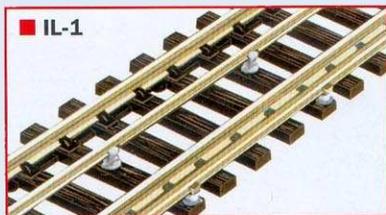
A separate baseplate is included to allow for different rail heights. Ideal for S.R. outside third rail system and the Underground (use them for the centre rail also). (100)

Conductor Rail Chairs **IL-120**

(En haut, à gauche), intégration de sections de troisième rail dans les aiguillages à Mont-Louis (Avril 2011).

(Au-dessus), pour éviter la traversée des voies, des barrières ou des grillages sont installés entre les voies (Avril 2011).

(A gauche), extrait du catalogue PECO montrant l'installation d'un troisième rail en modélisme.



CONDUCTOR RAIL

Special section, code 60 flat bottom nickel silver rail for use with the Conductor Rail Chairs (IL-120). 610mm/24in lengths (6).

Conductor Rail **IL-1**

(En bas, à gauche), plaque tournante à Font-Romeu (Mars 2001).

(Ci-dessous), signalisation d'un PN à Font-Romeu (Mars 2001).



WOOD TYPE SLEEPERS

Brown moulded plastic (approx. 96) 33.5x3.5mm
Wood type Sleepers **IL-111**

PANDROL-TYPE RAIL FIXINGS

(approx. 200)
Pandrol-type Rail Fixings **IL-112**





(A gauche), en gare de Font-Romeu, un attelage automatique complète la traverse du heurtoir (Mars 2001).

(Au-dessous), comme pour le "grand" chemin de fer, un levier à cran équipe l'aiguillage situé sur la voie principale de Font-Romeu (Mars 2001).

(En bas), par contre, en gare de La Tour de Carol, c'est un simple levier sans enclenchement qui est installé à l'entrée de la gare (Mars 2001).

(En bas, à gauche), de nombreuses plaques de signalétique rappellent les dangers de l'alimentation par le troisième rail (Avril 2011).

