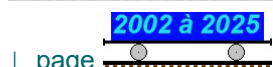


Retour : <https://letraindepapicoco.ovh/index.php/>



Retour : <https://letraindepapicoco.ovh/index.php/#aprop>



↓ page

1 10/04/2002 ► création du site

1 2014 ► utilisation de JAO 2013

↓ page

1 2016 ► 1<sup>er</sup> pilotage avec JAO 2013

4 2023 ► nouvel hébergeur OVH et nouveau **µ** réseau

⚠ Si le clic sur un URL n'ouvre pas directement un site, il peut être nécessaire de recopier cet URL dans la barre d'adresse du navigateur...



10/04/2002 ► création du site

Première mise en ligne de mon site, hébergé dans les **Pages Perso d'Orange**. A cette date, mon **premier réseau** a déjà disparu et a été remplacé par le réseau **PRCIMINI** fonctionnant déjà avec le logiciel **JAO Système** (version d'origine sous DOS) depuis 1997. Etudes d'un grand réseau **PRCIMAXI** avec début de construction jusqu'en 2006 (*voir les wagonnets attelés au wagon réseaux*).

## 2006

En prévision d'un déménagement prévu en 2007, « déconstruction » des réseaux **PRCIMINI** et **PRCIMAXI**. Etudes et premiers travaux d'infrastructure d'un nouveau réseau de type « valise » (plus petit et plus logeable), dénommé, à l'origine, **PRCIµ**, puis **PR / réseau actuel** et enfin **PR** (tout court) au moment de son abandon en 2023 (*voir page 5*), puis, après le déménagement, mise en sommeil de mon site internet et, globalement, de mon activité de modélisme ferroviaire.

2014 ► utilisation de JAO 2013

Après 7 années de latence, reprise en main de mon site internet et reprise des travaux sur **PRCIµ** (création **bloc-alim** et **générateur -VR / 12V~ réglable**, adaptation du **rack JAO...**). Mise en service du PC Surface Pro2 (cadeau départ en retraite...) sous Windows 8.1 (passé par la suite à Windows 10).

Installation de la version **JAO 2013** sous Windows et premier pas dans le nouveau logiciel avec transfert des fichiers issus de l'ancienne version DOS (pour certains) et création ou réécriture (pour d'autres, notamment le **Dessin** obligatoirement à refaire).

2016 ► 1<sup>er</sup> pilotage avec JAO 2013

1<sup>ère</sup> phase de pilotage avec 3 convois circulant à la queue-leu-leu sur les 2 boucles de la ligne principale (y compris avec des itinéraires provoquant des arrêts temporisés et des séquences de rebroussement) ; suivi par une 2<sup>ème</sup> phase avec 5 convois par adjonction de la circulation en alternance de 2 convois en va-et-vient sur la ligne secondaire en impasse ; les 2 lignes restant indépendantes.

## 2017

Des anomalies (notamment, blocage intempestif des convois) seront corrigées par moi-même (mauvais contact, erreur de **Description...**) ou par échanges avec la société **JAO SYSTEMES®** après lui avoir transmis des fichiers **Compte-rendu de fonctionnement**. (*voir la vidéo **séance de pilotage perfectible...***). Pour limiter les manipulations du PC Surface Pro2 (causant une dégradation de la connectique) et les actions de l'antivirus (trop agressif face à **JAO 2013** détecté « malveillant » !), remise en service d'un ancien PC de bureau HP, installé à demeure dans la **chambre du train** avec, comme couple navigateur / antivirus, Firefox/ Internet Sécurité (au lieu de Chrome / Norton) qui, à mon avis, sont plus pratiques.

## 2018

Important travaux de modifications se prolongeant jusqu'en 2019 :

Mise en service du **boîtier test & commande manuelle**.

Implantation du **bloc-alim** à l'intérieur du **rack JAO**.

Changement d'affectation de certains des 50 fils du toron (notamment concernant la commandes des signaux), 3 liaisons, se retrouvant libres, auraient pu ramener dans le **rack JAO** l'information des 3 capteurs infrarouge (positionnés aux extrémités de la ligne secondaire).

Ébauche de 2 interfaces qui seront finalement abandonnées par la suite, étant trop problématique à mettre au point :

→ **interface court-circuit** pour produire une alarme sonore unique en cas de court-circuit détecté par l'une des cartes **JAOALIM**.

→ **interface PN & CT** logique câblée pour gérer l'automatisation du passage à niveau **PN** ainsi qu'une commande filaire extérieure imposant une **Circulations Temporisée** limitée à 5 minutes.

Modification générale de la connectique du réseau avec remaniement du toron et de ses 10 **connecteurs bleus 10** de liaison avec le réseau, répartis sur les 4 modules **A**, **B**, **C** et **D**.

Regroupement de divers circuits répartis sur le réseau, en une seule **interface relais** placée sur le module **D** et adaptée (au moyen d'une double connectique) à une éventuelle utilisation de la motorisation des aiguillages avec **DL Ymoteur**.

Construction ou adaptation de la signalisation avec :

→ signal mécanique **S6** (sémaphore « unifié »)

→ signal lumineux **S5** (sémaphore 2 feux type BAPR)

→ signal lumineux **S3** (carré violet « décoratif » à feu **violet** fixe)

Simplification du réseau avec suppression des aiguillages **A5** et **A6** et leur voie en impasse attenante ainsi que suppression des inverseurs de longueur de zone d'arrêt désormais fixée sur « courte », soit environ 33cm (très court à l'échelle HO), nécessitant donc, dans **JAO 2013**, un réglage pointilleux des vitesses de ralenti et des décélérations.

## 2019

Evolutions du site internet (remaniement complet de l'organisation des wagons / wagonnets et lorries, et nombreux ajouts).

Dans le **rack JAO**, remplacement des cartes **JAOALIM** par des **JAOALIM-G** avec l'option signalisation, mais en neutralisant l'option éclairage permanent (strap).

Concernant l'**interface relais**, des anomalies ont mis en évidence la nécessité d'augmenter la tension d'alimentation des relais DIL de **12V** à **16V** et d'adjoindre un filtrage RC aux bornes de leur bobine.

Après constat de l'augmentation intempestivement de la tension médiane de l'alimentation des moteurs **Tortoise** de **12V** jusqu'à 16,6V (à cause de son trop faible débit, alors qu'elle sert aussi à former l'alimentation **24V**), la mise en place de 6 diodes Zéner 12V (montées en parallèle) a supprimer le phénomène.

Compte tenu de l'apparition d'anomalies de pilotage avec **JAO 2013**, le doute s'installe quant à la possibilité d'obtenir un fonctionnement fiable ; je décide donc de remettre à plus tard la recherche de solutions et je me lance dans la conception d'une commande automatique de substitution dénommée **PRCA** (finalement abandonnée en **2021** avec retour au pilotage **PRCI** avec le **JAO Système**...).

Cette nouvelle commande impliquait la construction de cartes électroniques à base de circuits intégrés logiques et de relais selon le principe utilisé par le passé pour mon **premier réseau**. L'idée était de disposer d'une 3<sup>ème</sup> possibilité pour faire circuler des trains, en plus des commandes **PRCI** (avec ordinateur et **JAO Système**) et **PRCM** (entièrement manuelle par un pupitre TCO).

## 2020

Mise à jour du PC fixe *chambre du train* avec Windows 10 (fin du support Microsoft Windows 7).

Annnonce de la cessation d'activité de la société **JAO SYSTEMES®**, mais son site internet serait toujours en ligne avec un lien proposant le téléchargement du logiciel **JAO 2013** (vu le 20/02/26). A ce moment-là, je suis conforté dans la nécessité de mettre en œuvre ma commande de substitution **PRCA**. Mais cette impression ne va pas durer longtemps à cause des difficultés, très chronophages, rencontrées dans la mise au point des nouvelles cartes électroniques.

## 2021

Plusieurs incidents techniques lors de nouveaux essais du **boîtier test & commande manuelle** :

- Commande de l'aiguillage **A3** défaillante (remplacement contact défectueux sur l'inverseur qui le commande)
- Commande **C6p** ne provoque pas le passage au **rouge** du signal **S134** (diode oubliée entre l'inverseur **C6p** et le point commun des inverseurs **C6** et **C6(s1)**)
- Pas d'arrêt en **sens0** sur la zone **C6s+** (sur le rail, au niveau du trait de coupe à la scie, les rails étaient en contact)

Premiers essais de fonctionnement de la ligne secondaire en **PRCA**. Malgré la correction de plusieurs anomalies, un problème majeur persiste : après avoir fait correctement son tête-à-queue sur **C8**, au retour sur **C6**, le convoi ne s'arrête pas.

La correction de ce problème ainsi que la construction de la carte électronique gérant la ligne principale (pas encore commencée), me paraissant difficile et très chronophage, je décide alors d'arrêter définitivement, la poursuite des travaux sur **PRCA** et de reprendre les travaux sur **PRCI** avec le **JAO Système** qui était en sommeil depuis 2 ans. Donc, remise en place du **rack JAO** à la place de l'éphémère **rack PRCA** (qui sera détruit plus tard).

Pour redémarrer **JAO 2013** sur une base saine, j'avais, au préalable, désinstallé complètement et réinstallé le logiciel en respectant scrupuleusement le mode opératoire préconisé. J'avais ensuite rechargé les fichiers réseaux correspondant à la dernière **Description** qui avait fonctionné correctement en la renommant **PRCI** (tout court). J'avais tout de même réalisé un nouveau **Dessin** et simplifié certaines tables avant de relancer progressivement le pilotage. Aucune anomalie s'était manifesté concernant la ligne principale, ni avec 3 convois circulant à la queueleuleu sur les 2 boucle, ni avec 2 convois en sens inverse chacun sur sa boucle. Toutefois, j'observais toujours des déraillements sporadiques sur l'aiguillage **A2** selon le matériel roulant utilisé.

Cela n'avait pas été le cas pour la ligne secondaire. En effet, j'avais constaté que les convois très courts, constitués uniquement d'un engin moteur à 2 essieux (par exemple, autorail FNC ou draine), ne s'arrêtaient pas toujours correctement sur la zone d'arrêt en fin de canton (côté **C6**, pénétration sur le canton **C1** et, côté **C7** ou **C8**, choc contre les capteurs infrarouges **ir7** ou **ir8**), créant ainsi un désordre bloquant. La diminution des vitesses et des durées de décélération dans la description logicielle des **Convois** avait permis de solutionner ce problème.

J'avais effectué une opération non faite depuis très longtemps : avec la fonction **Préparer ou tester le matériel**, contrôler mes cartes **JAOALIM** (9), **JAOALIM-G** (11) et **JAOAIG** (5) utilisées dans le **rack JAO** ou en réserve ; le bilan des cartes défectueuses était le suivant : 2 cartes **JAOALIM-G** (fausse détection de court-circuit) et une **JAOAIG** (discordance dans l'éclairage des LED), leur dépannage était donc à prévoir...

## 2022

Beaucoup de travaux concernant majoritairement le réseau **PR** lui même et le site internet :

- Mise à jour du **matériel roulant** après test (en commande **PRCM**) de tous les engins moteurs (en circulation haut le pied et en traction de leur rame typique), et modifications concomitantes du contenu des 3 valises en bois et des cartons de "couches bébé" servant de rangement.

- Pour plus de réalisme du fonctionnement du sémaphore **S6**, ajout d'un relais et d'un contact de voie permettant d'anticiper sa fermeture immédiatement après son franchissement.
- Pour limiter le problème de déraillement au franchissement de l'aiguillage **A1** (non motorisé et configuré en talonnable, non renversable) installation d'une motorisation à bobine double et, pour gérer sa commande, d'une **interface A1** sur le module **B** avec choix avec ou sans motorisation.
- Travaux d'amélioration du passage à niveau **PN** avec reconstruction en laiton des berceaux recevant les barrières oscillantes et supportant les portillons fournis d'origine avec le passage à niveau Hornby et adjonction de feux **rouge** routiers.
- Début de réalisation du décor module **C** (réutilisant certains éléments récupérés du réseau **PRCIMINI**) soit fixés (entrée du tunnel à double voie + mur de soutènement + rochers), soit amovibles pour l'accès au câblage (entrée de tunnel voie unique + relief avec falaise) ; ébauche du fond de décor vertical des modules **B** et **C** au moyen de photos représentant la chapelle Saint Michel au milieu du lac de Serre-Ponçon qui étaient restées en attente de collage ; démarrage des travaux d'aménagement de la gare avec BV type PLM modifié par mes soins, quai en carton avec abri, hôtel issu d'une transformation, le tout étant éclairé.
- Diverses mises à jour du site de temps en temps, principalement dans les wagonnets **divers bonus**, **musique** et **vélorail virtuel**.

## 2023 ► nouvel hébergeur OVH et nouveau µ réseau

12/08/23

Mise à jour de mon site (sans me rendre compte que c'était la dernière que je faisais sur les **Pages Perso d'Orange**... !) avec, entre autres, une première approche de la mise en œuvre de **macro-commandes** pour obtenir le fonctionnement automatique du passage à niveau **PN** commandé par **JAO 2013**. Hélas, ceci n'avait eu aucune suite concrète et le bref enthousiasme allait être balayé par le double chamboulement intervenu le mois suivant.

08/09/23

Deux grands chamboulements définitifs avaient marqué cet automne :

1<sup>er</sup> chamboulement, le 05/09/23 : Orange ayant décidé d'arrêter définitivement son service d'hébergement de site internet **Pages Perso d'Orange** gratuit pour leurs clients abonnés, le site n'était plus visible par les internautes. Les clients d'Orange qui utilisaient ce service étaient invités à choisir un autre hébergeur... Après avoir décidé de maintenir mon site en ligne, j'avais choisi une offre payante d'**OVHcloud** pour l'héberger ainsi que le logiciel d'édition **WordPress** pour le gérer. Cela avait nécessité de prendre en main ce nouveau logiciel afin de procéder au transfert et à l'adaptation de tout le contenu. Mon site s'était donc retrouvé temporairement dégradé en fonction de l'avancement du chantier. Les différentes phases successives avaient été les suivantes :

- Abonnement annuel à l'hébergement **OVHcloud** (formule **Starter** dans un premier temps, peu onéreux mais suffisant pour débiter) avec achat du nom de domaine **letraindepapicoco.ovh** (**.ovh** moins onéreux que **.fr**).
- Création d'une adresse de courriel à faire apparaître sur le site pour être utilisée par les internautes voulant me contacter : [papicoco@letraindepapicoco.ovh](mailto:papicoco@letraindepapicoco.ovh).
- Souscription à l'éditeur de site internet **WordPress** proposé gratuitement dans l'hébergement **OVHcloud** pour créer ou modifier directement le contenu du site en ligne.
- Nouveau paramétrage de l'outil FTP **FileZilla** (précédemment utilisé avec les **Pages Perso d'Orange**) pour utilisation éventuelle en transfert de ou vers les serveurs d'**OVHcloud**, en particulier pour sauvegarder le site.
- Selon la possibilité proposée par Orange, destinée aux internautes qui tenteraient de se connecter avec l'ancienne adresse du site chez **Pages Perso d'Orange**, validation de la redirection automatique temporaire vers le nouvel hébergeur.

→ Etude des fonctionnalités de **WordPress** pour remplacer la page d'accueil affichée d'origine (petit oiseau / « Bonjour tout le monde ! ») par mon propre contenu à mon image (onglets déjà existants en forme de wagon, wagonnet et lorry)

→ Début des travaux de réadaptation du contenu, par exemple, avant de des transférer, modifications des fichiers média **.doc** en **.txt** et **.bmp** en **.jpg** pour, à la fois, les rendre moins volumineux et plus compatible avec **WordPress**.

2<sup>ème</sup> chamboulement : contrairement au changement d'hébergeur, indépendant de ma volonté, il s'agit ici d'une décision arbitraire personnelle. En prenant en considération certaines contraintes se profilant à l'horizon, je décidais d'arrêter la poursuite des travaux sur le réseau **PR**, libérant ainsi la *chambre du train* de son emprise. Donc, il fallait, d'une manière ou d'une autre, que je me débarrasse du réseau lui-même, de son châssis, du matériel servant à la commande **PRCI**, mais aussi de la grande majorité du décor et du matériel roulant stocké.

Seulement quelques éléments ont été conservés pour le projet **μ réseau** qui est du genre « vitrine ». Encore plus petit que **PR**, je l'ai conçu pour faire circuler en va et vient sur une très courte section de voie (environ 85cm de long) des convois ultra courts (32cm maximum), donc soit un autorail mono-caisse, soit un locotracteur avec un seul wagon. Les éléments de base de sa construction sont le **réseau-test** (notamment son infrastructure et son électronique) et l'**alim-test**, qui furent contemporains des réseaux **PRCI MINI** et **PR**. Evidemment, le **JAQ Système** n'est plus utilisé sur ce réseau qui ne comporte, en fait, qu'un unique canton, le mot canton étant même un peu trop présomptueux. Ce **μ réseau** est très probablement le dernier dont j'entreprend la construction et, étant très petit, il pourrait être récupéré plus facilement et constitué le dernier vestige de mon activité de modélisme ferroviaire...

**27/09/23**

Premières modifications et mises à jour du site :

- Suppression de l'image « oiseau » d'origine
- Ajout de l'image wagon **le train de papi coco**
- Modification du texte avec mention du courriel pour me contacter
- Suppression du commentaire-exemple inscrit d'origine
- Mise à jour de l'extension anti-spam Akismet (passage de la version 4.2.2 à la version 5.3)
- Mise à jour des thèmes Twenty Twenty-Two et des traductions

**08/10/23**

Création d'une page d'accueil statique avec texte inspiré de celui de « accueil / avertissements » de l'ancien site sur les **Pages Perso d'Orange** avec, en tête, l'image du train complet.

Suppression des pages issues de la pré installation de WordPress, notamment celle contenant la possibilité d'écrire des commentaires par les visiteurs que je trouve trop contraignante à gérer.

Mise à jour du site avec attelage du wagon **à propos** chargé avec l'**historique** des mises à jour du site ainsi que des travaux sur les réseaux, diverses **informations** sur les origines et la construction du site et, comme il se doit, les **mentions** nécessaires.

**21/10/23**

Diverses mises à jour du site :

- conversion du fichier **pdf** **la passion des trains** en page **php**.
- quelques reprises des styles et de la mise en page
- fin du chargement du wagon **Serre-Ponçon**, avec, notamment, la mise en place d'"ancres" (il restera toutefois à remplir le lorry **adaptation μ réseau** encore en état de projet)
- début de chargement des **anciens réseaux**
- modifications dans la page d'**accueil** (avec ajout d'illustrations extraites du contenu) et dans lorry **archéologie ferroviaire**
- premières incrustations d'"ancres" permettant à un lien sur une photo ou un dessin, de renvoyer à un "bloc" quelconque sur la même page ou sur une autre.



13/12/23

Fin du rechargement du wagon **bonus**, avec une organisation des wagonnets et lorries (par exemple **historiette** et **escapades à Entrevaux** traités en wagonnets au lieu de lorries car jugés trop volumineux) mais très peu de modifications du contenu par rapport à la dernière version sur les **Pages Perso d'Orange** (12/08/23). Poursuite de la mise en place d'"ancres" et de liens pour faciliter la circulation sur la ligne.

Rechargement du wagon **documentation & liens** avec ses 3 wagonnets : **lexique** (abréviations utilisées dans le site), **vélorail virtuel** (liens vers plus de 800 vidéos montrant les lignes ferroviaires vues depuis la cabine de conduite des trains) et **autres doc. & liens** (tous les médias qui me plaisent et qui sont mes sources d'inspiration, que ce soit des livres, des DVD ou des sites internet).

2024

01/01/24

Premiers travaux préparatoires à la construction du **u réseau** avec, d'une part, démontage du boîtier **alim-test** (précédemment fixé sur le châssis du réseau **PR**) et réalisation de la modification portée sur le schéma (tension **T**) et, d'autre part, démantèlement du **réseau-test** pour récupérer, notamment, le séquenceur du va et viens. Ce nouveau réseau sera réduit à sa plus simple expression, c'est à dire un simple tronçon de voie rectiligne d'environ 85cm sur lequel un unique convoi ultra-court fera des va-et-vient entre une partie cachée dans un tunnel et une partie visible avec une petite gare ressemblant à un simple terminus en pleine ligne, sachant que cet unique module pourra prendre place, en ordre de marche, dans une vitrine d'un meuble bibliothèque existant.

10/02/24

Mise au point du schéma et construction de l'infrastructure du **u réseau** sur la base de l'ancien **réseau-test** dont je réutilise l'alimentation, le séquenceur et les supports en contreplaqué ; quelques ajouts et modifications minimales dans **spéléologie** et **musique** ; de temps en temps, ajout de lignes dans **vélorail virtuel** ; dorénavant, il ne devrait y avoir que de petites modifications sauf concernant les wagons **PR**, restant à compacter et à intégrer dans une page unique consacrée aux **anciens réseaux**.

28/02/24

Suppression du wagon qui était dédié à l'ancien réseau **PR**, son contenu étant désormais intégré dans le wagon **anciens réseaux** sous la forme d'un wagonnet ajouté aux 3 wagonnets déjà présents. Concernant le **u réseau**, poursuite des travaux de son infrastructure (conception d'un système d'étrier pour y maintenir en place le boîtier de l'**alim-test** tout en permettant son retrait facile pour servir, par exemple, d'alimentation de "laboratoire") et réflexion sur la possibilité de remplacer le signal lumineux 3 feux initialement prévu par un signal mécanique au fonctionnement plus attractif.

16/03/24

Mise au point du signal mécanique unifié à double cocarde "carré" + "avertissement", motorisé par 2 servomoteurs **DLYmoteur** commandés par la carte microprocesseur **DLY-400-8**. Tout ceci était déjà en ma possession, stocké sans usage après avoir été testé sur le réseau **PR** mais non retenu à l'époque, car j'avais préféré continuer d'utiliser les moteurs **Tortoise**. Mais, sur le **u réseau**, 2 moteurs **Tortoise** n'étaient pas logeables car trop volumineux. Après réglages mécaniques et essais sur table, la platine supportant le signal et ses motorisations reste à installer et à décorer.

31/03/24

Refonte intégrale (et remise en ligne dans la page d'**accueil**) du ► **plan du site**, qui était absent depuis le transfert chez **OVHcloud**. Ajout du lorry **le dur** dans le wagonnet **divers bonus**.

21/04/24

Poursuite des travaux de construction du **u réseau** avec réalisation, test et mise en place du TCO et installation de la platine basculante (montée sur charnière) destinée à supporter la zone montagneuse (comprise entre l'emplacement de l'alimentation et l'entrée du tunnel) et sous laquelle sera placée la future platine de relais. Prochains chantiers : création de la platine supportant les 4 relais et mise "au propre" du circuit imprimé du séquenceur avec ses 2 circuits intégrés (déjà testé).

28/06/24

Mise en ligne (provisoirement sur YouTube), d'une vidéo que j'avais filmée en 1984, montrant, principalement, les manœuvres du train de citernes en gare de Brives-Charensac (Haute-Loire). A cette époque, j'avais eu l'intention de produire, avec mon matériel d'amateur, un film pour le présenter au festival de l'audiovisuel ferroviaire de Brioude, mais ce projet est resté finalement inachevé, comme la ligne qui en était le sujet...

Le lien pour lire cette vidéo ([Le Puy-en-Velay / Brives-Charensac](#)) est placé en page d'[accueil](#) et dans le lorry [archéologie ferroviaire](#) paragraphe ► [Le Puy / Lalevade d'Ardèche](#) juste après les photos extraites de la vidéo.

01/07/24

Je viens de tourner une page dans mon épopée ferroviaire, et pas la moindre, avec l'élimination du réseau [PR](#), permettant ainsi de pouvoir installer, sans délais, un 2<sup>ème</sup> couchage en « 90 » dans la *chambre du train*. Cela n'aurait pu être que temporaire, mais, c'est décidé, le point de non retour est atteint, rien ne sera remonté.

Je commence par récupérer certains éléments pouvant être réutilisés sur le nouveau [u réseau](#) (charnières, roulettes, équerres, tasseaux, composants électriques, décor etc.). Pour le moment, seuls seraient conservés ailleurs, le châssis replié, ainsi que le [rack JAO](#) et tout son environnement technique (connectique, alimentations, cartes électroniques de rechange etc.) encore en état de marche.

13/07/24

La taille de la [base de données](#) sur les serveurs d'[OVHcloud](#) s'approchant du maximum prévu dans la formule d'hébergement [Starter](#) (256Mo), pour éviter un blocage lors d'une prochaine mise à jour, je suis obligé de migrer vers la formule supérieure [Perso](#) (avec paiement de la plus-value...), dans laquelle l'espace dédié à la base de données est doublé.

Bien que le réseau [PR](#) soit désormais démantelé, je poursuis la transformation des anciens fichiers [pdf](#) avec l'adaptation du lourd lorry [PRCI](#) transportant la mise en œuvre du [JAO Système](#). Les travaux sur le [u réseau](#) ne devraient reprendre que vers la fin de l'été, même si la transformation n'est pas complètement terminée (le [matériel roulant](#) qui était utilisé sur [PR](#) sera aussi à traiter de la sorte).

26/07/24

Compte tenu de l'espace supplémentaire d'hébergement dont je dispose, j'ai rapatrié dans mon site la vidéo [Le Puy-en-Velay / Brives-Charensac](#), initialement mise en ligne sur YouTube. J'ai aussi décomposé le lorry [PRCI](#) en créant plusieurs autres, chacun dédié à une composante matérielle ou logicielle de la mise en œuvre du [JAO Système](#), certains restant, pour le moment, incomplets ou vides.

29/07/24

Alors que je poursuivais le transfert du contenu relatif au [JAO Système](#), une erreur inattendue [WordPress](#) s'est affichée sans explication. Ce plantage m'empêchait d'accéder à la page [anciens réseaux](#) via son menu [Modifier](#), alors qu'elle restait visible par les visiteurs (seule cette page était affectée par ce problème, toutes les autres pages restaient modifiables).

Pour sortir de ce pétrin avec un minimum de "casse", j'ai eu recours, avec succès, à une mise à jour "arrière" de la [base de données OVH](#). Heureusement, pour pallier ce genre de problème, [OVH](#) génère automatiquement une sauvegarde journalière de cette base de données, chacune étant conservée sur le serveur durant un mois. Dans un premier temps, j'ai utilisé la sauvegarde de la veille, mais celle-ci était déjà infecté par le problème. Il a fallu que j'utilise la sauvegarde de l'avant veille pour voir disparaître le problème. J'ai poussé un "ouf" de soulagement, mais tout le travail effectué entre-temps (début de rechargement de la partie [PRCI](#)) est à recommencer.

Je suppose (à tort ou à raison) que le problème est dû au fait que cette page était devenue trop lourde au fil des chargements successifs des lorries constituant le réseau [PR](#). J'ai donc décidé de répartir son chargement en 3 wagons distincts, en gardant le même nom pour tous et en ne les différenciant que par l'ajout des mentions [1/3](#), [2/3](#) et [3/3](#).

Ainsi, **anciens réseaux 1/3** transporte les 3 plus anciens réseaux, **anciens réseaux 2/3** est entièrement réservé au réseau **PR** récemment abandonné, à l'exclusion de tout ce qui concerne sa commande informatique **PRCI** (mise en œuvre du **JAO Système**, logiciel **JAO 2013**) placé dans **anciens réseaux 3/3**. Cependant ce changement implique un travail supplémentaire qui va prendre un certain temps, je dirais même plus un temps certain (déplacement de données, correction de nombreux liens...).

Une autre cause possible du problème pourrait être une mauvaise manipulation de ma part faite par inadvertance, comme un copier-coller d'un texte directement à partir d'un fichier **Word** (déconseillé dans les aides **WordPress**) sans passer par un état transitoire en fichier **.txt**.

05/08/24

Le transfert de toute la partie matérielle de la commande **PRCI** (utilisant le **JAO Système**) est terminé ; il ne me reste plus qu'à transférer la partie logicielle (mise en œuvre de **JAO 2013**) ; mais c'est un très gros, et même peut-être le plus gros, chargement qu'il me reste à faire.

24/08/24

Le transfert de l'énorme partie logicielle du **JAO Système** se révèle plus gourmand que prévu, à tel point que la base de données du site s'approchant à nouveau du maximum possible, je suis obligé d'interrompre les transferts. Donc certains lorries restent encore incomplets.

Quant au wagon **µ réseau**, son évolution doit être prudente afin d'éviter une mauvaise surprise : risque blocage empêchant tout ajout ou modification, ce qui obligerait à faire une nouvelle mise à jour "arrière" avec perte de données... J'ai tout de même commencé à arranger son lorry **matériel roulant** en le mettant sous la forme d'un tableau.

28/08/24

Mise à jour du tableau du **matériel roulant** prévu pour circuler sur le **µ réseau**, après l'avoir trié et rangé dans la valise en bois **5 / 6**. Celle-ci est désormais réservée au matériel utilisable sur le **µ réseau** (au total 30 engins moteur et 34 wagons) pour constituer des convois ultra-court (un engin solo ou 2 éléments courts). Le sort du reste du matériel, rangé dans les 2 autres valises (**5 / 2** et **3 / 4**) et dans des cartons (type boîte de « couches bébé » contenant aussi les boîtes d'origine vide du matériel rangé dans les 3 valises), reste incertain...

02/11/24

L'ancien réseau **PR** est effectivement passé à la trappe (c'est à dire à la déchèterie). Le vieux PC de bureau HP a suivi le même chemin. Désormais, le seul PC possédant encore le logiciel **JAO 2013** reste donc actuellement Surface Pro 2, mais il est aussi en sursis. Cependant, l'ancien châssis pliant du réseau, le matériel roulant non utilisable sur le **µ réseau** et le **rack JAO** restent encore stockés.

L'avancement des travaux sur le nouveau **µ réseau** a permis de faire circuler un locotracteur en mode automatique de va et vient entre le tunnel et la gare ; ceci sera explicité dans une mise à jour ultérieure. Cette mise à jour comporte l'ajout, dans le wagon **Serre-Ponçon**, du lorry **adaptation µ réseau** personnelle et imaginaire par rapport à l'environnement réel. A cette occasion, dans le wagonnet **vélorail virtuel**, en plus du contrôle des 838 liens existants, ajout d'une vingtaine de nouveaux liens internet librement choisis parmi des récents "cab ride" parus ; ainsi que, dans le wagonnet **autres doc. & liens** / lorry **lignes Veynes / Briançon, Chorges / Barcelonnette & Serre-Ponçon**, un lien internet vers le site **INVENTAIRE DES TUNNELS FERROVIAIRES DE FRANCE** (association Chemins à Fer) me paraissant indispensable aux amateurs d'**archéologie ferroviaire**.

21/11/24

Outre quelques modifications par ci par là et des ajouts de nouveaux liens "cab ride" dans **vélorail virtuel**, pour éloigner le spectre de la "base de données saturée", j'ai pris 2 décisions :

→ carrément doubler sa taille en passant de la formule **Perso** à la formule **Pro** (donc de 500Mo à 1Go) malgré un abonnement plus onéreux

→ retransformer les wagonnets des **anciens réseaux** (créées par **WordPress** au format **.php**) en documents **.pdf** moins volumineux (même si cela devient moins pratique pour les visiteurs...)



2025

01/01/25

La reconversion en documents .pdf du lorry **PRCI "logiciel"** (le dernier qui restait à traiter pour le réseau **PR**) est enfin terminée. En plus, j'ai ajouté la vidéo **séance de pilotage perfectible...** filmée lors des anomalies de pilotage survenues en 2017, par la suite, solutionnées (*voir page 1*). Maintenant, même après l'ajout des documents .pdf et de la vidéo .mp4, le volume du stockage des médias reste très loin du maximum autorisé ; par contre, le volume de la base de données (qui, lui, était devenu critique) a été divisé par 2, ce qui me redonne de la marge (à suivre...).

Les travaux relatifs au **u réseau** vont « bientôt » reprendre.

19/01/25

Quelques ajouts dans l'accueil, le wagonnet **vélorail virtuel** et les lorries **archéologie ferroviaire** et **Flavie et Théo**. Je « retravaille » le schéma du **u réseau** en le simplifiant afin qu'il soit le plus facile à exploiter et à maintenir, quitte à remettre en cause les choix initiaux concernant son électronique de commande ; mais pas encore de reprise des travaux sur le réseau lui-même.

27/07/25

Les opérations précédentes (remplacement d'une grande quantité de texte, contenant de nombreux liens, par des fichiers .pdf) ont permis de diviser par 2 le volume de la base de données (de 511Mo à 224Mo). Je suis donc revenu à une offre d'abonnement inférieure en repassant de la formule **Pro** (utilisée pendant un an) à la formule **Perso** (*voir page précédente*).

Cette mise à jour ne comporte, principalement, que des ajouts dans **vélorail virtuel** (dont le contenu approche les 1000 lignes) et, pour le moment, il n'y a pas d'avancée dans les travaux sur **u réseau**. Quelques modifications sont en préparation, par exemple, l'ajout d'une page **accès réservé** pour y stocker des données privées qui ne seraient accessibles que par la saisie d'un mot de passe.

08/10/25

Mises à jour en complément des précédentes modifications :

- réorganisation de la page d'**accueil**
- dans **documentation & liens**, à nouveau quelques ajouts de lignes dans **vélorail virtuel** portant le nombre de lignes à 1040
- dans **bonus** / **divers bonus**, ajout du lorry **bas en haut de La Rhune**
- quelques corrections de fautes d'orthographe (il doit en rester d'autres...)

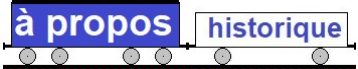
02/11/25

Les travaux sur **u réseau** viennent de reprendre ; pour en tenir compte et en prévision d'une mise à jour importante, le wagon est temporairement vidé pour en réorganiser le chargement. Des liens conduisant à l'intérieur du wagon peuvent donc ne plus fonctionner.

2026 ==> voir le lorry **récents**

---

**le train de papi coco** **accueil**  
*Retour*  : <https://letraindepapicoco.ovh/index.php/>

**à propos** **historique**  
*Retour*  : <https://letraindepapicoco.ovh/index.php/#aprop>

*Retour page 1* <https://letraindepapicoco.ovh/wp-content/uploads/2026/03/lt2pc101.pdf>

---

Page modifiée le 22/03/26 © Papi Coco 2002 – 2026

---