

BONNE Nouvelle

La gazette de l'ADEMAS

N°33 - Mars 2004

ÉDITORIAL

« Paris-Versailles : les nouvelles destinées du Sprague pour 2004... »

La rame historique de la RATP sera remise en circulation à partir de la fin du premier semestre après d'importants travaux sur les organes d'attelage. Un arrangement sur les conditions financières de mise à disposition de la rame étant envisagé, notre circuit nocturne de juin s'effectuera en Sprague; il s'agira toutefois de circuits légèrement différents où le nombre de participant n'excédera pas les 180 (contre 240 en MF 67 ou MF 77) pour un prix de la place porté à 40 EUR environ. Du côté de la RATP, des acteurs motivés continuent à faire circuler le Sprague en service voyageur, et notamment sur la ligne 7 pour les Journées du Patrimoine les 18 et 19 septembre prochains.

L'ensemble des collections « Métro » appartenant à la RATP devrait rejoindre une réserve unique, mise en sûreté et accessible par voie ferrée ; ce sera - et c'est heureux - la fin des réserves « externalisées » en Seine-Saint-Denis ou dans le Loiret. Parmi les matériels concernés, on trouve un élément de « Matériel Articulé », une voiture de première classe Nord-Sud, du matériel Sprague de différentes séries de 1909 à 1935. Dans le cadre d'un partenariat avec le département Patrimoine de la RATP, la remorque mixte ABm.51 appartenant à l'ADEMAS a rejoint cette nouvelle réserve dans l'attente

d'une rénovation future à Versailles tandis que la remorque mixte présente à Versailles (dont le caractère unique de la caisse et des bogies incite à la prudence) sera remplacée par une belle remorque de première classe, la Ab.284, équipée d'un graisseur de voie qui sera utile sur la boucle des Matelots.

À Versailles, la pression monte... nous sommes sollicités pour des circulations importantes et tant reste à faire sur le matériel roulant pour offrir de bonnes conditions de sécurité et de fiabilité ! Plus que jamais, nous sommes au cœur de l'activité de l'ADEMAS: restaurer, entretenir et faire rouler du matériel Sprague. Les projets de présentations muséographiques existent déjà tant à Mulhouse pour les chemins de fer qu'à l'AMTUIR pour les transports urbains. On profitera de l'occasion pour dénoncer les procédés qui conduisent à l'abandon probable

du projet de Colombes alors que l'État et le Conseil général des Hauts-de-Seine avaient signé en grande pompe une convention pour la réalisation du Musée ; si la parole des pouvoirs publics peut être à ce point reniée par ceux qui l'ont donnée, qui montrera l'exemple ?... La qualité requise pour des restaurations de matériels destinés à des musées dépasse généralement ce qu'une association peut offrir (locaux chauffés, personnel hautement qualifié et rémunéré, achat de matériaux rares ...). Il faut parfois accepter des écailles sur une tôle vitrifiée ou une petite coulure sur une surface peinte pour consacrer ses moyens à la pose de câblages conformes ou à la résorption de fuites dans un circuit de freinage... que les compteurs de rivets restent chez eux ! Voilà que statutairement, le temps de l'élection est venu (AG du 24 avril), mais plus encore aujourd'hui, le temps est à l'action. ■



Ambiance nocturne avec la rame historique Sprague-Thomson lors d'un circuit. (photo Yo Kaminagai)

sommaire

nouvelles de l'Association • assemblée générale • combat contre la gutta-percha p.2 ■
activités à Versailles et dans le Métro p.3 ■ une Sprague « au pays du Soleil levant » • librairie p.4

association

ADHÉSIONS 2004

Pensez à renouveler votre cotisation !

Les adhérents à jour de leur cotisation trouveront ci-joint – sauf erreur ou omission à signaler au secrétariat – leur carte d'adhérent pour 2004. Nous invitons les autres adhérents à renouveler leur cotisation pour cette année, au taux inchangé de 25 EUR (ou plus !).

COMITÉ DIRECTEUR

Un candidat de moins...

Après douze années de mandat, Benoît Renard n'a pas souhaité se représenter mais continuera à être membre de l'équipe «matériel roulant».

SECRÉTARIAT

Avis de recherche

L'augmentation du nombre de circuits et d'activités simultanées accroissent de façon importante la charge de travail administratif, rendant parfois difficilement compatible ces travaux à la vie professionnelle et privée de ceux qui en ont la charge.

L'Association invite ainsi ceux qui disposeraient d'un peu de temps pour y participer à se faire connaître.

RENDEZ-VOUS

Assemblée générale

Venez participer aux « élections » le samedi 24 avril prochain !

L'assemblée générale ordinaire 2004 se tiendra au centre d'instruction RATP de la Gare du Nord, le samedi 24

avril 2004, à 10 heures précises (accès par l'entrée à l'angle de la rue Lafayette et du boulevard de Denain). Il sera demandé aux

adhérents, après audition des différents rapports (moral, d'activité et financier) :

- d'approuver les comptes ;
- d'élire le comité directeur.

L'assemblée sera suivie d'un déjeuner en commun puis l'après-midi d'une visite du centre d'instruction de la RATP

avec initiation à la conduite et projections vidéo (bulletin d'inscription joint) ■

Note : le présent avis tient lieu de convocation à l'assemblée générale. Possibilité de voter par correspondance (documents joints).

VERSAILLES

Combat contre la gutta-percha

Où les durs labeurs permettant de retrouver pour la M. 340 une fiabilité de fonctionnement.

L'appel lancé dans le dernier bulletin a été fructueux ; à ce jour 15 personnes ont adhéré au Club sportif et artistique du 5^e Régiment du Génie (section patrimoine) pour pouvoir participer aux travaux dans l'enceinte du camp. Après une séance le 10 janvier où les matériels roulants ont été présentés, les participants sont entrés dans le vif du sujet : dévissage d'écrous rouillés, portes coincées, recherche d'avaries dans des chemins de câble complexes et tortueux... tout ce qui fait la joie d'un Sprague qui n'a pas transporté de voyageurs depuis 28 ans !

Effectivement, il a fallu se résigner à effectuer des travaux d'ampleur, au moins sur la M. 340, notre seul engin moteur pour le moment. L'état du câblage d'une part et des circuits pneumatiques d'autre part nous ont conduit à immobiliser la motrice.



La M. 340 en levage, vue le 12 mars 2004. (photo Julian Pepinster)

Le levage de la partie avant a été effectué avec succès du 15 au 17 février, permettant la révision (changement des sabots de frein, des suspensions et des pièces d'usure, remise en état des sablières) et la mise en peinture du bogie. Les câbles d'alimentation, gainés de gutta-percha et datant pour la plupart d'entre eux de 1936, flanquent les uns après les autres. Installés dans des tuyaux, les torons composés de 9 ou 5 fils s'avèrent en bien mauvais état : soit un câble vient à toucher la masse et c'est l'immobilisation du train (situation pénible mais non dangereuse), soit les fils se mettent en contact et là tout est possible, notamment le maintien du courant dans le circuit de commande même en ayant ramené le manipulateur en position « 0 »... on imagine les conséquences.

Les accommodages et les sur-

câblages ne faisant pas partie de notre politique de rénovation du matériel, nous sommes conduits à recâbler une grande partie de la motrice. Une demande de câble a été effectuée auprès de la RATP. Elle a pu nous fournir des câbles isolés pour des tensions spécifiques (750 V ou 1 500 V) introuvables dans le commerce de détail et nécessitant un volume de commande de beaucoup supérieur à nos besoins.

La partie pneumatique inspirait également des inquiétudes : outre la nécessaire mise en épreuve des réservoirs d'air, de multiples fuites affectaient le rendement du compresseur (le fatiguant inutilement) ainsi que la stabilité de la pression. Le gommage des tiroirs de la triple-valve rendait le freinage incertain, en tout cas trop imprécis, et le non fonctionnement des sablières occasionnait des dérives de 30

mètres sur rail mouillé.

Sur la M. 268, le freinage est remis en état (changement des anciens réservoirs concaves et de la triple-valve) et un compresseur sera reposé, pour accroître la production et la réserve de pression d'air disponible. Le fonctionnement manuel des portes a été rétabli (en attendant le fonctionnement électropneumatique), et une remise en peinture de celles-ci est en cours.

Une fois reconstituée la rame M. 340 - AB 5338 (bientôt remplacée par la Ab. 284) - M. 268, les efforts de l'équipe se porteront vers la constitution d'un deuxième engin moteur, obtenu à partir d'un tracteur Sprague qui recevra un groupe électrogène de grande puissance (360 kVA) sur sa plate-forme. Ainsi disposerons nous d'un engin de manœuvre et de secours... et d'une deuxième rame ! ■

activités

Dans le Métro

Journée du samedi 24 avril 2004 : assemblée générale ordinaire 2004, repas en commun, initiation à la conduite du MF 67. *Documents d'inscription et de vote joints*

AU BOUT DE LA NUIT

En Sprague !

Un circuit nocturne aura lieu en juin. Inscrivez-vous rapidement ; il ne reste que peu de places... *documentation jointe*

À Versailles

samedi 3 juillet 2004 : circulation sur la boucle du 5^e Régiment du Génie à Versailles de la rame Sprague de l'ADEMAS à l'intention des adhérents, avec séances de conduite (documents d'inscription envoyés ultérieurement), pique-nique.

Journées du Patrimoine

samedi 18 et dimanche 19 septembre 2004 : Journées du Patrimoine. Portes ouvertes aux ateliers de Choisy (Grande révision du MF 67), circulation de la rame Sprague sur la ligne 7, circuit nocturne ADEMAS en rame Sprague au départ des Ateliers de la Villette (documents d'inscription envoyés ultérieurement), et circuit de soirée en préparation par le COPEF.

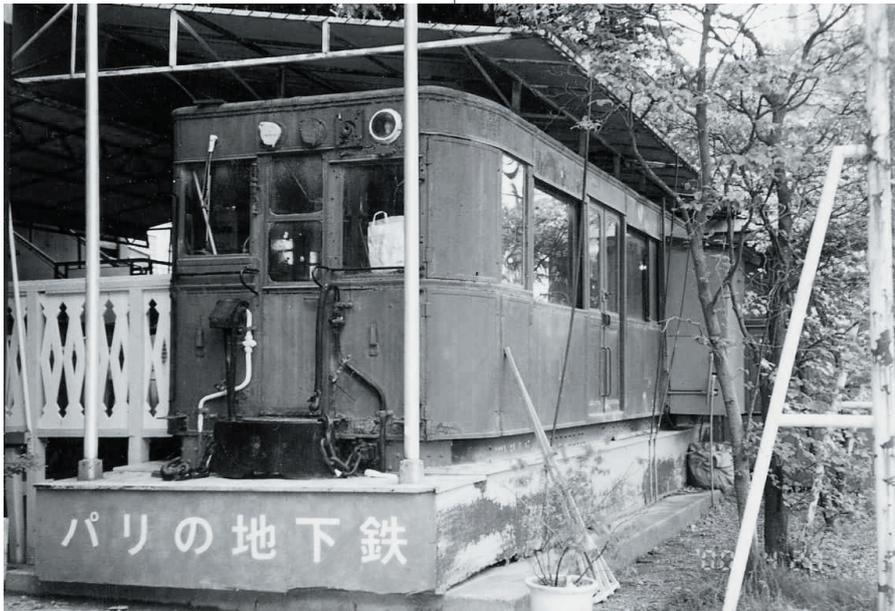
Le détail des manifestations sera confirmé ultérieurement



Vue détaillée des travaux engagés sur le bogie avant de la M. 340. Les quatre ressorts de suspension ont été déposés et seront remplacés par des neufs. La timonerie a été démontée, chaque pièce a été réparée ou remplacée. Dans la mesure des stocks disponibles, les pièces d'usure sont remplacées par des neufs. Le bogie a enfin été gratté et décapé, puis repeint. Vue prise le 12 mars 2004. (photo Julian Pepinster)

Des voitures Sprague « au Pays du Soleil Levant »

Ce premier article inaugure la série –forcément limitée– des voitures du Métro parisien parties en voyage à l'étranger.



La M. 330, vue dans sa demeure actuelle en banlieue de Tokyo, prise le 28 avril 2000 (photo Osamu Abe).

En avril 1972 était rachetée par les grands magasins japonais Takashimaya la remorque de première classe A 1010 ex. Nord-Sud, construite en 1910. Elle est repeinte en rouge avant son départ, de façon à être plus « représentative » du métro parisien (cette voiture avait été choisie dans la mesure où, en 1972, aucune voiture de première classe « CMP » n'était disponible pour la vente). Elle quitte Le Havre en mai 1972 (complète avec ses bogies) puis, au terme de son voyage, est exposée dans Yokohama à l'occasion d'une opération de communication d'ampleur sur les produits français. Elle sera ensuite confiée à un jardin d'enfants où, après plusieurs années laissée à l'extérieur, elle sera détruite compte tenu du mauvais état dans lequel elle se trouvait finalement.

Il faut attendre 1984 pour que, à nouveau, une voiture Sprague soit à nouveau présentée au Japon. C'est alors la M. 330, de 1936, ayant terminé son service sur la ligne 5 en avril 1980 et utilisée comme tracteur de travaux pour les convois inter-ateliers (essentiellement Fontenay-Lilas) qui

est choisie, après une première tentative infructueuse de l'exposer en monument dans Fontenay-sous-Bois.

La société japonaise Seibu –une autre chaîne de grands magasins– en fait alors l'acquisition en vue d'une nouvelle opération promotionnelle sur les produits français. Sa caisse quitta définitivement ses bogies le 26 juillet 1984, et un camion la transporta jusqu'au port d'Anvers où elle fut transportée par bateau jusqu'à Tokyo. L'exposition s'est déroulée à Tokyo en novembre et décembre 1984. Le véhicule a changé plusieurs fois d'acquéreur jusqu'à la fin des années 1990 où il s'est retrouvé sous un auvent dans un lycée technique en périphérie de Tokyo (Ikuei Technical College), servant de café-téria aux étudiants. L'auvent protégeant la caisse aura permis d'éviter la corrosion qui aura été funeste à la voiture Nord-Sud.

La M.330 est ainsi l'une des trois derniers représentants des motrices à « petit lanterneau », avec la M.333 (collection statique RATP) et la M.340 (ADEMAS, Versailles) ■

Librairie

Un grand classique ...

La quatrième et précédente édition du « plan historique des voies du métro et des chemins de fer en Île-de-France » étant épuisé depuis la fin 2003, la cinquième édition –revue et corrigée– de ce remarquable document sort des presses ce mois-ci.

Elle reste en vente pour la modique somme de 5,50 EUR (frais de port en sus, 1 EUR).

PARIS

Carte des réseaux ferrés Railway Maps

Transilien

CINQUIÈME ÉDITION
FIFTH EDITION

LÉGENDE

—	RER (Réseau Express Régional) (SNCF / RATP)
—	LGV (Ligne à grande vitesse) (SNCF)
—	Autres lignes SNCF / Other SNCF lines
—	Autres lignes / Other lines (T1, T2, & ORLYVAL sont RATP)
⊙	Métro urbain, Lignes 1-14 du Métro Urbain (voir recto)
○	Gare / Station — fermée / closed
●	Gare souterraine / Underground station
⋈	PRS / Signal relay post & emergency crossovers
n	non électrifié / not electrified (e= électrifié)
f	fret seulement / freight only
A	Ateliers / workshops
GC	Grande Ceinture
MG	Propriété de MIN Rungis
PC	Petite Ceinture
RACC	Raccordement / connection
BF	Bifurcation / junction
TC	Tranchée couverte / covered way
ZI	Zone industrielle