

BONNE NOUVELLE

ADEMAS



La gazette de l'Ademas N° 61 – Décembre 2017

ÉDITO

La nécessité d'une audience accrue

Nos visites conférences maintiennent un beau succès d'estime, après quelques mois de baisse de fréquentation à la suite des événements du 13 novembre 2015. Chaque balade apporte également son lot de recettes en librairie, certes très variables selon les journées, mais significatives. Ces ressources permettent le paiement des charges fixes de l'association, et de procéder à des travaux en fait peu coûteux (mais parfois fastidieux) sur les voitures. La réfection de la toiture d'une remorque en tôle émaillée, un budget d'environ sept mille euros, constitue à ce jour le maximum de ce que l'association peut couramment financer sur ses moyens propres.

Pour permettre à nouveau la projection d'une rame Sprague sur un réseau ami le temps d'une saison, il faut se préparer. Le format idéal est celui d'une rame Sprague de cinq voitures suffisamment motorisée pour accepter des profils difficiles et accompagnée d'un engin de secours fiable. D'ici là beaucoup de travail peut être effectué avant de pouvoir financer l'achat de puissants groupes électrogènes. Lorsqu'il ne restera qu'à les installer, l'essentiel sera fait ... En 2018, nombre de finitions se poursuivront sur la rame en service, et dans tout les domaines : peinture, électricité, restauration de mobilier. La fiabilisation de notre stock de pièces détachées est aussi un élément important ; il faut s'assurer de pouvoir permuter un équipement dans une situation d'urgence. Quant à la préparation d'une seconde motrice active (et d'une autre motrice pilote) elle peut être entreprise avec les moyens actuels.

Les mécanismes de levée de fonds dans le domaine du patrimoine sont démultipliés par l'utilisation d'internet et des réseaux sociaux, même si l'ivraie y est souvent la dominante et le bon grain rare. Pour peu qu'un minimum de visibilité publique soit au rendez-vous, beaucoup de projets ont pu être financés par l'appel aux dons ; c'est un domaine dans lequel l'association devra mieux s'impliquer.

Notre rame Sprague a effectué quelques prestations à Versailles au second semestre, et on peut raisonnablement espérer qu'il en sera de même en 2018 avec qui sait quelques belles surprises. L'avancée des travaux sur le Diplodocus est nécessaire dans le cadre de notre présence au camp des Matelots avec pour objectif une seconde étape dans la remise en route de l'engin et quelques travaux esthétiques indispensables pour sa présentation au public.

Bonne année 2018 à tous !

Santé, travail, famille, patrimoine ferroviaire, ...

SOMMAIRE

- ▶ **Matériel roulant** p.2
Véhicules ex-Villiers : suite des activités
- ▶ **Matériel roulant** p.3
Premiers remontages dans la Ab.284
- ▶ **Librairie** p.3
- ▶ **Le Diplodocus** p.4
Son coeur bat à nouveau !
- ▶ **Activités du semestre** p.5
- ▶ **Voyage en Angleterre** p.6



Le 2 septembre, ce fut la fête (J. Pepinster)

Assemblée générale

Notre Assemblée Générale 2018 sera accueillie à la Maison des associations de Versailles, située à proximité de la gare de Viroflay - rive droite. Elle se tiendra le **28 avril à partir de 10 h** afin de :

- exposer et voter les rapports moraux et financiers ;
- exposer les actions menées et à venir ;
- élire les membres du bureau concernés par leur renouvellement.

La participation à l'assemblée générale nécessite le règlement préalable de la cotisation 2018.



Maison des associations - 2 bis place de Touraine - 78000 Versailles

Le présent avis tient lieu de convocation.

Les candidats se feront connaître avant le 2 avril 2018 et communiqueront leurs projets pour l'association sous forme succincte.

Après le déjeuner en commun à « La grille de l'orangerie », nous irons au Camp des Matelots et présenterons les travaux réalisés et en cours. Nous circulerons dans nos voitures.



► Matériel roulant

Véhicules ex-Villiers : suite (et pas fin) des interventions

En parallèle des travaux sur la Ab.284 et des actions sur le Diplodocus, les remorques provenant de la boucle de Villiers sont toutes préparées en vue de leur DTA (voir BN. 60).

A cette occasion, les lignes de trains sont changées et les cylindres de frein révisés. Ces opérations rendront ainsi les voitures incorporables entre deux motrices et freinées lorsque les réservoirs d'air seront renouvelés.

Ab.487

Cette remorque est donc à nouveau rentrée à l'atelier à la fin du mois d'août. Le régleur de timonerie et le cylindre de frein ont été nettoyés (ils en avaient bien besoin), réglés, graissés. Chacune de ces voitures offre des découvertes en raison de la variété des montages. En effet, il existe plusieurs modèles de régleur (Chaumont, Dabeg, ALM) dont le rôle est de compenser l'usure des sabots et de maintenir un débattement constant de la timonerie. La vérification des boîtes de jonction a imposé de couper la ligne de train, elle sera changée ultérieurement.

Bb.546

Il restait enfin la Bb.546 qui n'avait fait l'objet d'aucune intervention depuis son arrivée à Versailles en juin 2016.

Cette remorque a stationné à « l'espace Maillot » de 1992 à 2007 puis a rejoint la boucle de Villiers jusqu'en 2016. Elle avait circulé sur l'un des quatre derniers trains Sprague sur la ligne 9 le 16 avril 1983. Les vandales ont tenté quelques pillages mais ont été heureusement brisés dans leur élan.



Une trappe émaillée de numéro de voiture manquante a été refabriquée par Bretagne Emaillage et une tôle de porte subtilisée a pu facilement être remplacée.

Trois éléments conduisent finalement à privilégier la restauration de cette remorque au détriment de la Bb.753 en meilleur état :

- Victime d'infiltrations, la toiture est totalement dépourvue de peinture. Il importe de traiter le problème avant que la corrosion perforante ne fasse son apparition, ce qui n'est pas encore le cas ;

- Des éléments de mobilier sont manquants (banquettes doubles), autant entamer les recherches immédiatement ;

- Et surtout le sol en terrazolithe (ciment magnésien rose) présente quelques signes de gonflement localisé. La refabrication de terrazolithe reste à ce jour un mystère qu'il va bien falloir percer si on souhaite continuer à exploiter du Sprague dans les années futures !

La restauration de la Ab.284 étant prioritaire, les travaux sur la Bb.546 consisteront seulement dans un premier temps à peindre la toiture et le lanterneau dès que la saison le permettra. La remorque est d'ores et déjà incorporable dans la rame dans la mesure où le circuit de freinage a été révisé et la ligne de train recâblée.

Une fois les DTA effectués sur les six remorques prêtées par la RATP, il faudra réaliser ces diagnostics sur les trois motrices

Remise au propre sous la Bb.546 avant repose du cylindre de frein (C. Prodanovic)



Le cylindre de frein de la Bb.546 prêt à être reposé.. (A. Prodanovic)

M4 (M.1266, M.1308 et M.103). La tâche s'annonce assez fastidieuse, l'accessibilité n'étant pas le point fort de ces véhicules !

B. Renard



A la faveur d'une éclaircie, la Bb.546. (A. Prodanovic)



Le cylindre de frein de la Ab.487 prêt à refonctionner. (J. Pepinster)



► Matériel roulant

Premiers remontages dans la Ab.284

Sur la première moitié de caisse traitée, le mobilier a pu être remonté cet automne. Cette opération s'est avérée bien plus complexe que prévu.

Les banquettes avaient été numérotées avant leur démontage, elles ont donc logiquement et sans difficulté retrouvé leur emplacement d'origine. Les porte-chapeaux et les mains courantes ont été démontés entièrement en vue de leur décapage chimique et de leur nickelage auprès de notre prestataire. Sur ce type de voiture ils sont tous d'aspect et de montage identiques quelle que soit leur position à l'intérieur de la caisse. Toutes ces pièces ont donc été mélangées sans repérage préalable. Cette méthode n'avait d'ailleurs posé aucun souci sur la ABm.5 dont l'intérieur a été rénové en 2016.

Au retour du nickelage, l'assemblage des porte-chapeaux est déjà un casse-tête ; il y a un ordre de montage à respecter. Ensuite pour la fixation, on s'est rendu compte qu'en fait il existait trois hauteurs différentes (peu visible à l'œil nu si on n'y prête pas garde) avec un ajustage effectué grâce aux barres toutes de longueur légèrement différentes aussi. En fait, chaque montage est unique adapté à chaque siège. Trop court et on ne peut pas le visser, trop long et la banquette ne peut pas s'insérer entre le sol et la patte de fixation du porte-chapeaux. Plusieurs tentatives ont été nécessaires pour « remettre chacun à sa place » !

Les portes ont été reconjuguées, les divers autres éléments remontés, ainsi que -provisoirement- le squelette de la toiture constitué de profilés en « U ». Aucune



déformation de la structure du fait du démontage n'a été constatée.

La saison actuelle ne permettant plus d'effectuer des travaux de peinture sur la caisse, les éléments démontables de la seconde partie vont être traités : rénovation des banquettes et envoi du reste des porte-chapeaux au nickelage (avec les précautions de démontages nécessaires !).

Les tôles émaillées du plafond sont en cours de réalisation par la société « Bretagne Emaillage » dont les prestations sont fort appréciées (voir BN n°60). Il s'agit d'un budget conséquent qui va faire souffrir les finances de l'association mais mieux valait tout commander d'un seul bloc de façon à bénéficier des meilleurs tarifs possibles, et

*Remontages de banquettes et de mains courantes
(J. Pepinster)*

éviter de surcroît des différences de teinte.

Lorsque les tôles seront livrées au printemps 2018 on pourra simultanément remonter la première partie de toiture et démonter la seconde encore en place. Comme il s'agit de remplacer le montage riveté par un montage vissé, il faudra trouver sur le marché le matériel adéquat pour un résultat optimal et un aspect imitant le rivet. Par ailleurs, les conditions de température permettront alors le piquetage et la mise en peinture de la partie non encore traitée.

L'aspect actuel est déjà agréable et donne bien envie d'achever le reste de la voiture ...

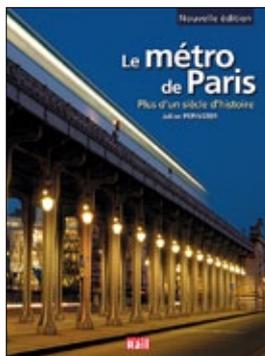
B. Renard

► Nouvelle édition d'un classique

Publié en 2010 le livre « Le métro de Paris » était désormais épuisé. Signe des temps, constaté sur notre stand de librairie, les livres grands et coûteux se vendent moins bien désormais.

Des pages ont été réorganisées pour le redimensionner et lui adjoindre quelques images marquantes de ces dernières années : prolongements de lignes, nouveaux aménagements de stations, automatisation des lignes 1 et 4 ainsi que le renouvellement du matériel roulant.

« Le métro de Paris - nouvelle édition », Julian Pepinster, format 21 x 29, 427 photos et 9 plans, 224 pages, 30 €



Cotisation 2018

Merci de penser à cette contribution essentielle à l'avancement de nos activités !

Le montant est inchangé (associé : 30€; bienfaiteur : à partir de 50€).

L'achat de fournitures coûteuses se présente (toit de la Ab.284 en particulier) - l'année 2018 sera-t-elle bienfaitrice ? A bientôt !



► Le « Diplodocus » Son coeur bat à nouveau !

Après révision et peinture, le moteur du Diplodocus a été réinstallé dans son compartiment le 29 août dernier, journée caniculaire. Une sacrée épreuve tant l'ajustage de l'emplacement est prévu au plus juste. Il a fallu ensuite traiter plusieurs accessoires afin de pouvoir envisager de le faire fonctionner. La dynamo, le démarreur, le radiateur ont été vérifiés et peints. Divers tuyaux et durites ont été réinstallés, parfois avec difficulté car l'accessibilité de certaines parties est vraiment problématique. L'aide de la grue Haulotte a été déterminante dans l'opération.

Pour démarrer le moteur, il faut du courant 24V distribué par des batteries. Inutile de préciser que les anciennes batteries au cadmium-nickel stockées depuis 20 ans étaient inutilisables. Après remplacement, on en a profité pour vérifier le circuit 24 Volts dans son ensemble. Deux courts circuits ont été découverts et résolus, le courant arrive désormais aux projecteurs d'éclairage et dans les cabines.

Quelques coups de démarreur et le moteur s'est lentement ébroué ... alimenté provisoirement par un jerrican de gasoil. Après vérification, le réservoir a pu être à son tour rempli de

façon à alimenter le moteur correctement. En général, les réservoirs de carburant non remplis depuis tant d'années sont inutilisables sans au moins un bon nettoyage, voire une restauration. Cette solution est impraticable sur le Diplodocus car la dépose du réservoir impliquerait ... le levage et le désaccouplement de l'engin (séparation du châssis fixe de la partie mobile), ce qui est évidemment impossible. En fait, à part quelques impuretés rapidement évacuées, le carburant s'écoule sans couleur ni odeur suspectes ... ouf ! Cet élément confirme l'excellente qualité de l'acier utilisé.

Le moteur diesel entraîne actuellement la génératrice de courant. Celle-ci, pourvue d'une excitatrice actuellement débranchée, produit du 220 Volts continu qui alimente les treuils ainsi que les moteurs de traction, permettant à l'engin de se déplacer à une vitesse de 8 km/h maximum flèches déployées et suspension bridées. L'étape suivante consistera à remettre l'engin sous tension après vérification. Toutefois l'aspect visuel de tous les organes électriques de commande est assez rassurant ; câbles en bon état, contacts non oxydés. Enfin, pour le pneumatique, le compresseur sera posé

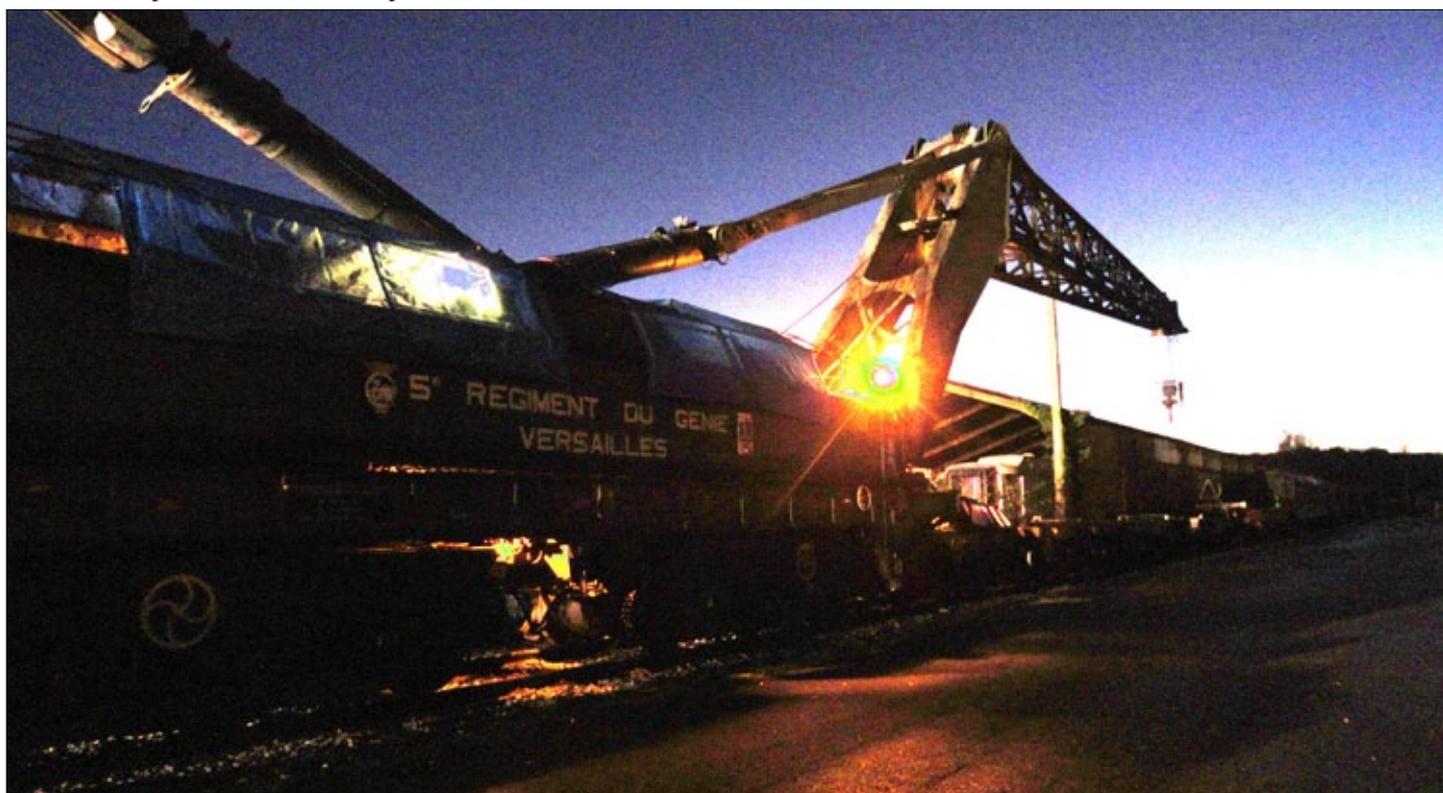
tandis que ses accessoires (déshumidificateur, refroidisseur) ont été nettoyés et repeints.

Un premier résultat encourageant pour la remise en état dynamique du Diplodocus !

B. Renard



*Repose du moteur et essai nocturne !
(D. Craquelin)*





► Activités du semestre

Voici les activités marquantes du semestre, autant à l'atelier comme lors de nos visites sur le réseau :

Le 2 septembre, Shizuko et Jean-Noël sont venus en bus à plate-forme, avec leurs invités, pour leur mariage. Avec tous nos vœux de bonheur !

Du 20 au 24 septembre, voyage en Angleterre (voir p. 6) avec des membres de l'ADEMAS et du COPEF.

Le 2 novembre, accueil à Versailles des responsables de l'unité Patrimoine culturel et production événementielle du département Communication de la RATP.

Le 9 novembre, réception d'une activité de cohésion du Centre de soutien des opérations et des acheminements (CSOA), qui a amené une partie de ses membres au camp des Matelots. Après une présentation du Diplodocus, un tour de la circulaire avec la rame verte et une visite des blindés de Balmoral green, le retour vers la base aérienne 107 de Villacoublay s'est effectué en TN6. Du 24 au 26 novembre, participation au salon Rail Expo, un de nos adhérents présentant à cette occasion une maquette métro à l'échelle « N ».

Le 30 novembre, nous avons emmené des élèves de CM1, incluant des jeunes en situation de léger handicap, visiter le métro. Les 25 octobre et 2 décembre, accueil et parcours en métro avec des services et responsables de l'Armée de Terre.

Le 21 décembre, une classe de 3^e d'un lycée Versaillais découvre également les joies du métro d'hier.

J. Pepinster



Un mariage franco-japonais. (J. Pepinster)



Vues du stand à Rail-Expo. (J. Pepinster)



Et on lève la main quand on veut parler ! (J. Pepinster)



Avec des questions parfois surprenantes, la visite s'est terminée en classe. (J. Pepinster)

Pour élaborer la carte de vœux, première formation à 5 voitures le 16 décembre. Au second plan, le merlon en cours de constitution pour abriter des regards royaux le futur atelier du tramway. (D. Craquelin)





Un voyage en Angleterre Sur l'île de Wight et à Londres

Ce voyage, qui a rassemblé 12 adhérents de l'ADEMAS et du COPEF, s'est déroulé du 20 au 24 septembre 2017.

Partis en train pour Caen, nous avons voyagé en ferry de Ouistreham à Portsmouth, puis de Portsmouth à Ryde, et parcouru l'ensemble de la seule ligne maintenue en exploitation de cette île jusqu'à Shanklin, où nous avons passé notre première nuit. Cette ligne est intégralement exploitée avec d'anciennes rames du métro de Londres, du type mis en service en 1938, et ce en raison du gabarit réduit du seul tunnel de la ligne.

Le lendemain était consacré à une visite du chemin de fer touristique de l'île de Wight, avec une visite privée des ateliers et de la collection, emploi de l'ensemble de la ligne avec les différents trains en service, puis au trajet jusqu'à Londres en ferry, train et traversée de la ville en bus.

Logé à l'hôtel St.-Athans situé dans une bâtisse Georgienne, la journée du vendredi fut consacrée à une visite du musée du métro postal, avec visite en train, et s'est poursuivie par un parcours ferroviaire à la découverte des particularités métropolitaines et banlieusardes. Après avoir traversé le premier tunnel sous-fluvial creusé au monde par le génie de l'ingénieur français Marc Brunel, nous avons déjeuné d'un traditionnel « Fish & Chips » dans une taverne historique de Rotherhithe. Après une visite du musée consacré aux Brunel (son fils Isambard continua l'œuvre paternelle), nous poursuivions en métro jusqu'à Covent Garden, où la boutique du musée des transports s'est offerte au bonheur de notre petit groupe. La fin de journée a consisté en une balade en bus ancien « Routemaster » en service historique puis à un dîner au pub à proximité de la Tour de Londres.

Le samedi, un nouveau trajet en métro nous permis de découvrir de nouvelles lignes (et de passer au pied de la tristement célèbre Grenfell Tower) et de nous rendre à Acton, où la réserve du musée des transports faisait l'objet d'une opération portes ouvertes. L'après midi, nous poursuivîmes notre découverte du réseau et terminions la journée en beauté par un bon dîner au restaurant de la Tate Modern, avec une vue imprenable sur la cathédrale St.-Paul.

Le dimanche fut consacré à une visite du musée de l'eau et de la vapeur. Il renferme les plus anciennes pompes atmosphériques en état de marche, maintenues par les bénévoles de l'association. Un rassemblement de véhicules de pompiers contribuait à la fête. Encore quelques heures en ville et nous voici dans l'Eurostar pour un retour en soirée à Paris !

J. Pepinster

Ci-dessous, le métro postal (J. Pepinster) et la station Piccadilly Circus de la Bakerloo Line (G. Lafarge). Ci-contre, la réserve du musée des transports (G. Lafarge) et notre groupe au musée de l'eau et de la vapeur (M. Ovenden).



Devant le métro de l'Île de Wight (J. Pepinster), et sur le chemin de fer touristique (G. Lafarge)



Bonne Nouvelle, gazette de l'Ademas

Lettre d'information de l'Association d'Exploitation du Matériel Sprague, association à but non lucratif régie par la loi du 1^{er} juillet 1901 – Journal officiel du 29 avril 1992
Adresse postale : ADEMAS, c/o Maison des associations, 2 bis place de Touraine, 78000 Versailles
Téléphone : 07 53 84 65 95 – Courriel : secretariat@ademas-assoc.com
Merci à tous pour avoir collaboré à cette édition ; directeur de la publication : D. Craquelin