

BONNE NOUVELLE

ADEMAS



La gazette de l'Ademas N° 70 – Octobre 2021

ÉDITO

Et le jour est entré ...

dans notre atelier. Le rideau métallique hors d'usage depuis juillet 2018 a été réparé et remis en service le 15 septembre dernier. Cette opération a été exécutée par la FMIB, une entreprise recommandée par des correspondants de la RATP. Le travail a consisté à changer l'intégralité de l'enroulement du rideau ainsi que quelques lames. Celui-ci a également été motorisé, adieu la manivelle ! Il en a coûté 5700 euros à l'association, un tarif raisonnable pour la qualité et la rapidité de la réalisation. Que les tous les contributeurs de la « cagnotte rideau » soient à nouveau remerciés.

La M.103 quitte donc l'atelier au profit de la M.268 dont les travaux vont réellement pouvoir commencer dans leur intégralité, il ne s'agissait jusqu'à présent que d'un hors-d'œuvre !

L'autre travée accueille provisoirement la M.1308, amenée à devenir la voiture pilote grise : ses travaux esthétiques commencent. Toutefois elle sera amenée à céder la place, le moment venu, à la voiture dite « Autrichienne » pour une restauration exécutée par un détachement du 19^e Régiment du Génie. À terme elle quittera Versailles pour Besançon où n'en doutons pas une place de choix lui sera faite.

La rame grise reste l'objectif principal mais il sera nécessaire de dégager un peu de temps pour finaliser certaines choses laissées de côté depuis trop longtemps comme le circuit de contrôle des portes des remorques ABm.5 et ABm.29. C'est un élément important pour la sécurité des circulations ... et indispensable si nous souhaitons faire certifier ces voitures (ce qui n'est le cas pour l'heure que des M.340, Ab.284 et M.1266).

Avec la fin des restrictions liées à l'épidémie le nombre de participants à nos visites-conférence remonte et plusieurs groupes constitués se reforment même si un délai est forcément nécessaire. Ceci apporte un peu de visibilité sur les recettes futures ... et donc également pour nos travaux.

Cotisation 2022

La nouvelle semble incroyable mais elle est confirmée ... une année s'est *réellement* écoulée depuis le précédent appel ! Les cotisations des adhérents permettent de faire avancer significativement l'œuvre collective.

Les montants demeurent inchangés :

membre associé : 30 € ; membre bienfaiteur : à partir de 50 €

Le lien ci-dessous permet de réadhérer en ligne, mais également par chèque au courrier et par tout moyen y compris carte de paiement lors des activités (Rail Expo prochainement).

Rejoignez cette page : <https://adh2022.ademas-metro.paris>

SOMMAIRE

- ▶ Travaux à l'atelier p.2
La M.268 : le grand remplacement
- ▶ Travaux à l'atelier p.3
Les autres véhicules
- ▶ Assemblée générale ordinaire 2021 p.4
- ▶ Activités et librairie p.5
- ▶ La vie passée de nos voitures p.6
Suite : les motrices transformées



La délicate insertion du nouveau tambour d'enroulement du rideau, désormais fonctionnel (J. Pepinster).

Rail Expo 2021

Le salon Rail Expo est prévu du 26 au 28 novembre au Parc des expositions de Dreux, facilement accessible depuis la gare.

Il rassemblera plus d'une centaine d'exposants : présentation de réseaux miniature, vendeurs de modèles réduits, associations, libraires et brocanteurs.

Nous y serons au stand D-9, avec de beaux supports de présentation et tout un choix de documentation sur notre réseau préféré ! Venez nombreux !

Initiation à la conduite

La session initialement prévue le 30 octobre a été décalée au 6 novembre.

Devant son succès, une nouvelle sera reprogrammée en mars ! Pour ceux qui ne reçoivent pas les avis par courriel, merci de vous manifester.





Travaux

La M.268 : le grand remplacement



L'arrivée de la M.268. (J. Pepinster)

La M.268 a intégré l'atelier principal pour être levée le 18 septembre dernier, elle devrait y rester de nombreux mois. Juste avant que la M.103 ne libère enfin l'endroit, après 3 ans d'occupation, les travaux esthétiques se sont poursuivis dans la travée adjacente. Trois tôles de la face avant, abîmées ou corrodées, ont été déposées et envoyées pour devis auprès de Bretagne Émaillage. La structure a été traitée et repeinte et la zone du frein d'immobilisation, confite dans la vieille graisse, a bénéficié d'un salubre nettoyage. Dans la loge, le tableau principal en marbre a été déposé – une opération délicate – et la zone environnante entièrement repeinte. Enfin, les inverseurs ont été retirés pour révision.

Après levage de la caisse, il est apparu que contrairement à nos naïfs espoirs, l'intégralité des 22 câbles de puissance doit être remplacée. Ils sont devenus rigides et cassants, parfois à nu : pas question de les mettre sous tension. Ces câbles unifilaires de 70 mm² de section cheminent dans un complexe de tuyaux enchevêtrés dont la dépose ne peut être envisagée. Seule solution : tirer à une extrémité. Avec la force des bras ? Un doux rêve. Non, il faut utiliser un tire-

Dessoudage des cosses issues des câbles déposés. (J. Pepinster)



En parallèle, révision de la porte de loge. La vitre ouvrante, totalement irrécupérable, a été changée par une pièce d'occasion. (J. Pepinster)



Ci-dessus, vue de la face après dépose des tôles corrodées le 3 septembre. (B. Faudeux)

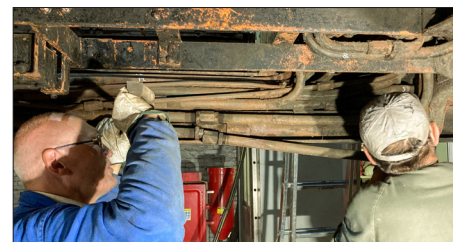
Vue de détail illustrant l'intensité de la déformation et de la corrosion. (J. Pepinster)

fort de 2,5 tonnes de force et faire preuve d'ingéniosité pour fixer l'instrument et tirer l'ancien câble dans l'axe, certains mesurant plus de 10 mètres de long. L'opération s'est avérée impossible pour certains, logés dans des tuyaux de plus petit diamètre ($\frac{3}{4}$ de pouce au lieu de 1 pouce) ; il a fallu les démançonner entièrement et lorsque la gaine restait coincée à l'intérieur, l'extraire avec un furet électrique.

Il restera ensuite à extraire les 4 câbles du circuit de commande, qui relient la loge au « piano » situé sous la caisse. Il s'agit de câbles multi-filaires gainés de gutta-percha et de caoutchouc des années 1930. Là aussi ils cheminent dans des tuyaux au profil tourmenté ; l'extraction ne sera pas chose facile.

Le changement de ces câbles est une opération dont la réussite conditionnera la remise en fonction de la M.268. En effet la suite des opérations – quoique fastidieuse – concerne des éléments entrant dans le cadre d'une grande révision classique d'une motrice Sprague-Thomson.

B. Renard



Une fois levée, la dépose des câbles traction (ils sont clairement irrécupérables) au sein de l'enchevêtrement des tubes du châssis a pu être initiée, tout en procédant au dégrasage de la zone précédemment à sa peinture. À droite, le furet électrique employé à extraire des tubes les débris d'isolant y subsistant. (J. Pepinster)



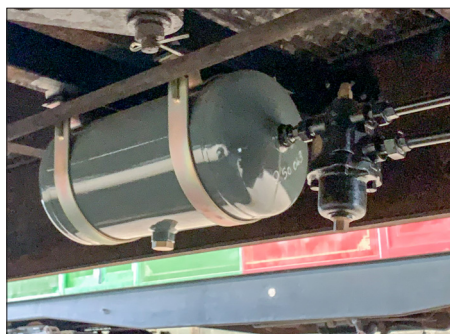
Travaux

Des avancées pour les autres véhicules

M.1308 et Bb.782 : de petites avancées

La Bb.782 est redevenue active au freinage après remplacement de son réservoir auxiliaire (voir BN 69). La tuyauterie a dû être légèrement modifiée en raison du changement de type de support. À ce stade, quatre remorques doivent encore bénéficier de la même opération (Ab.487 – Bb.546 – Bb.572 – Bb.753).

Sur la M.1308 les montants de caisse de la face gauche ont été traités et peints. Ainsi quand les portes correspondantes seront terminées elles pourront immédiatement être remontées. Sur les portes déjà repeintes, des loqueteaux et poignées renickelées ont été remontés.



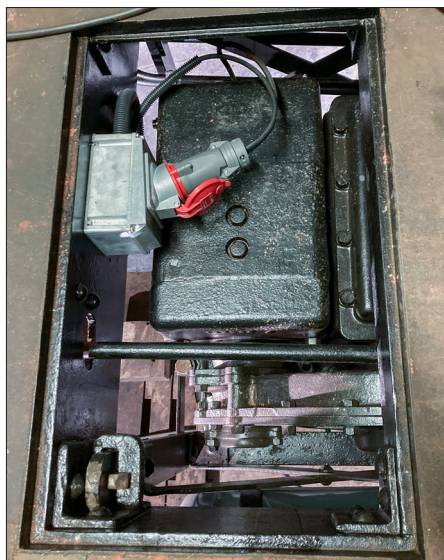
La remise en fonction du freinage de la Bb.782 a donné lieu au remplacement du support de réservoir et, non visible sur la photo, au façonnage et au remplacement des connexions pneumatiques de façon à faciliter les interventions ultérieures. (B. Faudeux)

M.103 : retour (partiel) à la vie avant sa sortie de l'atelier.

Son cœur bat à nouveau ! Après 25 ans de silence, le compresseur fonctionne. La M.103 est désormais alimentée grâce à une prise d'atelier reliée à un petit redresseur. Le freinage ainsi que les différents autres circuits pneumatiques sont opérationnels.

Pour le circuit de commande, seul l'inverseur du groupe 2 ainsi que les contacteurs principaux afférents sont fonctionnels. Malheureusement une panne probablement située dans le rhéostat de commande empêche toute progression des crans. Le temps nous a manqué pour traiter cette avarie alors que la M.103 devait laisser place à la M.268. C'est partie remise !

Enfin, grâce à l'achat d'un lot de mobilier, la dernière banquette manquante et deux mains courantes supplémentaires ont été posées.



Le compresseur révisé a retrouvé une place assainie sous la caisse, ainsi qu'une connexion électrique et pneumatique plus fiable et plus maintenable que le dispositif d'origine. (J. Pepinster)



Quelques uns des mobiliers dont l'on fit acquisition - prestement remis en place. (J. Pepinster)

Le coup de vent du 20 octobre

Il n'a occasionné que dégâts mineurs, vite résolus : la bâche de protection de la Bb.753 a été remplacée le samedi 23 octobre.



Sitôt déchirée, sitôt changée ! (A. Cicanovic)

Le Diplodocus

Les derniers beaux jours ont été mis à profit pour corriger la géométrie de l'élément mobile de la cabine B.

Une fois les rails permettant son ouverture remis en place, la cabine a été reposée fin août préalablement à une présentation militaire. Le défaut de la forme trapézoïdale de l'élément central de la cabine est alors apparu flagrant. Il a donc fallu ... redéposer l'ensemble à la grue, meuler les soudures pour, d'un côté, ouvrir l'angle et, de l'autre le resserrer.

B. Renard



Une fois la géométrie corrigée, quatre bandes de soudure sont venues figer le résultat obtenu. Au second plan, l'élément de fond de cabine déposé à la grue pour pouvoir intervenir. (J. Pepinster)



► Assemblée générale ordinaire 2021 Dans la continuité

L'Assemblée générale ordinaire est ouverte par le président Dominique Craquelin le 26 juin à 10 heures au camp des Matelots. Le rapport moral fait part du contexte difficile à la suite de la perte de recettes considérable au cours de l'année écoulée. Certains travaux comme la M.268 ont malgré tout bien progressé ainsi que la M.1308 dont la restauration a débuté. Malheureusement la participation à la fête de la vapeur en Baie de Somme n'a pas été possible cette année pour des raisons économiques. De même des obstacles administratifs empêchent pour le moment la venue des groupes de visiteurs à Versailles mais une solution est recherchée. Le président remercie les donateurs et les contributeurs financiers qui ont permis cette année que l'association puisse progresser dans ses actions. Enfin, une mention spéciale est faite à l'équipe informatique active sur le site internet et sur la présence de l'Ademas sur les réseaux sociaux. La constitution d'une base informatique pour la gestion des matériels et de l'exploitation progresse.

Le trésorier présente des comptes fortement impactés par la situation sanitaire et la quasi-disparition des recettes liées aux activités. Évidemment les dépenses liées aux travaux ont été limitées sur la période pour assurer le paiement des postes obligatoires (assurances, cotisations aux organismes, certification des colonnes de levage). L'excédent réalisé provient des dons reçus de généreux membres et de la revente de matériel radio au chemin de fer de la Vendée.

Les comptes et le renouvellement des membres du bureau dont le mandat venait à échéance sont votés à l'unanimité (35 présents et 44 représentés).

Le bureau répond aux questions posées et l'assemblée est close à 11h45. Une visite de l'atelier suit, puis le repas est pris dans le bâtiment devant la motrice M.517. L'après-midi est consacrée aux circulations à bord de la rame M.340-Ab.284-ABm.29-M.1266. À l'issue de la journée, l'autobus TN6 conduit les adhérents aux gares de Versailles.

Le compte de résultat 2020.

Dépenses		Recettes	
Assurances	2439	Intérêts sur livret	19
Téléphone, internet, radio	200	Adhésions	3880
Fournitures de bureau	0	Dons	8086
Frais bancaires	109	Librairie	857
Entretien colonnes de levage	1195	Participation visites	1646
Cotisation UNECTO + Versailles associations	355	Repas	0
Fournitures atelier	1222	Prestations extérieures	3263
Équipement atelier	100		
Chantier M.268	1436		
Chantier M.103	318		
Chantier Diplodocus	253		
Achats librairie	174		
Achat objets anciens Sprague	1100		
Tôles émaillées	535		
Repas	24		
Frais de déplacement	92		
Total dépenses	9552	Total recettes	17751

Résultat 8199



Quelques vues des activités de l'Assemblée générale. (F. Muller)

Le bureau est reconduit à la suite : D. Craquelin, président ; B. Renard, trésorier ; J. Pepinster, secrétaire ; B. Faudeux, G. Potier de la Batie et J.-E. Terrier, administrateurs.



► Activités

Une reprise très progressive



Le 24 juin, accueil des cadres de la SIMMT du Camp de Satory : présentation des véhicules préservés et rénovés par l'Ademas et Balmoral Green, visite du Diplodocus, parcours en métro. (J. Pepinster)



Le 4 septembre, participation au Forum des associations de la ville de Versailles. (M.-O. Carion)

► Librairie

Des thématiques très variées

Cette publication au format d'un magazine, toutefois intégralement dédié au sujet, est illustrée avec beaucoup de variété. Elle retrace et synthétise l'évolution de l'ensemble des nos transports en commun ; c'est à dire non seulement les modes majeurs, comme les réseaux de voie publique et le métro, mais également les bateaux et les services urbains assurés en chemin de fer sur la petite ceinture.

« Les transports en commun à Paris », par Philippe-Enrico Attal, éditions Soteka, format 19 x 26, broché, 98 pages, 14,90 €.

Dans « Destination 2026 », nos amis de la revue belge « Tram 2000 » décrivent méthodiquement chacun des réseaux de tramway français par localité : tracés, matériels roulants, points particuliers, avenir. Personne n'en fait tant en France !

« Destinations 2026 » par un collectif d'auteurs, éditions tram 2000, format 14,8 x 21 cm, broché, 83 pages, 12 €.

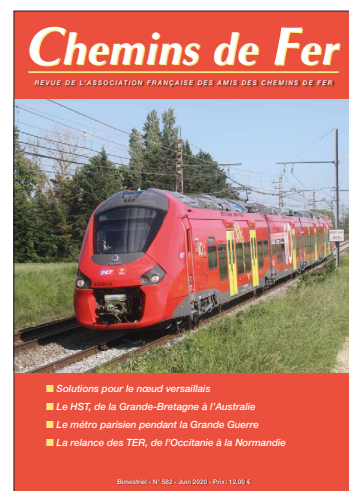
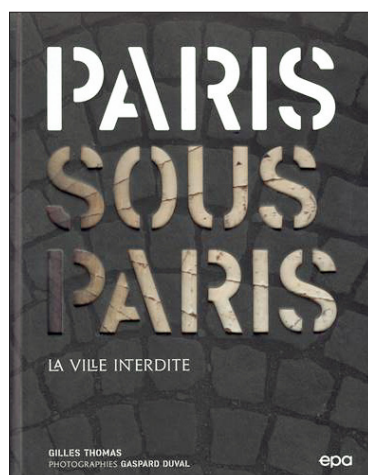
« Paris sous Paris - la ville interdite » est un nouvel ouvrage rédigé avec soin et magnifiquement illustré sur le thème plus large du monde souterrain. Cela inclut les anciennes carrières et catacombes souterraines, les adductions d'eau, les égouts, les abris de défense passive et les voies ferroviaires de toutes natures. Cet ouvrage fait le pendant avec l'un des premiers livres iconographiques sur le thème, « Paris sous terre », paru en 1980.

Par Gilles Thomas (textes) et Gaspard Duval (images), éditions EPA, format 21,7 x 27,7 cm, reliure rigide, 240 pages, 39,95 €.

Enfin dans la revue « Chemins de fer » numéro 582 de juin 2020 votre serviteur publie un article, rédigé à la faveur du premier confinement, détaillant par le menu la vie et l'évolution du métro parisien pendant la première Guerre Mondiale.

Disponible auprès de l'Association française des amis des chemins de fer (AFAC) pour 12 €.

J. Pepinster





La vie passée de nos voitures

Suite : les motrices transformées

Des voitures où rien d'initial ne subsiste, à part le numéro !

La M.103

J. Pepinster

livraison 1902	lignes 1 et 2 Nord
reconstruction 1905	parc rassemblé sur la ligne 2 vers 1910
reconstruction 1930	parc affecté à la ligne 7
juin 1972	mutation de la ligne 7 à la ligne 12
janvier 1978	garage
mars 1979	affectation à la ligne 9
16 avril 1983	fin d'exploitation
1985 à 1992	affectation seconde rame historique
août 2016	arrivée à Versailles



La M.103 à Porte de Montreuil en 1982. (G. Laforgerie)

La M.268

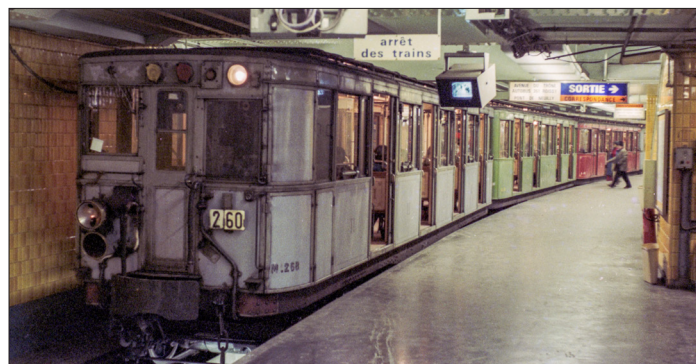
livraison 1907	parc affecté à la ligne 5
reconstruction 1912	peut avoir circulé partout sauf sur les lignes 2, 4 et 6
1915	parc affecté à la ligne 4
1918	parc affecté aux lignes 4 et 7
reconstruction 1932	parc affecté à la ligne 1
décembre 1964	mutation de la ligne 1 à la ligne 8
février 1977	mutation de la ligne 8 à la ligne 2
mai 1981	mutation de la ligne 2 à la ligne 9
juillet 1981	fin d'exploitation et affectation aux manœuvres à l'atelier de Boulogne (TA.19)
mai 1990	réforme
juin 1998	arrivée à Noisiel (en 2003 à Versailles)



La M.268 à Bastille en mai 1964. (F. Meyères)

La M.340

livraison 1904	parc affecté à la ligne 1
reconstructions 1910, 1929 et 1936	parc affecté à la ligne 4
1950-1956	parc progressivement muté sur la ligne 9
octobre 1960	mutation sur la ligne 8
janvier 1966	mutation sur la ligne 10
avril 1967	mutation sur la ligne 5
novembre 1971	retour sur la ligne 10
juin 1973	mutation sur la ligne 2
juillet 1976	mutation sur la ligne 5
juin 1979	arrêt pour transformation
septembre 1979	réemploi en véhicule de service TA.01
octobre 1998	garage
juin 2003	arrivée à Versailles



La M.268 en tête d'une rame panachée à Nation en décembre 1980. (O. Grousset)

Sources :

Notre Métro, Jean Robert, 1983

Rapports de l'ingénieur en chef en charge du contrôle des voies ferrées (période 1914-1918)

Fonds documentaire de Pascal Lesure (1934 et 1950 à 1960 : statistiques ; à partir de 1956 : mutations individuelles des voitures)

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 – SIREN 893 687 426

Adresse postale : ADEMAS, c/o Maison des associations, 2^{bis} place de Touraine, 78000 Versailles

Téléphone : 07 53 84 65 95 – Courriel : secretariat@ademas-metro.org

Merci à tous pour avoir collaboré à cette édition – Directeur de la publication : D. Craquelin