

BONNE NOUVELLE

ADEMAS



La gazette de l'Ademas N° 73 – Janvier 2023

ÉDITO

L'Ademas d'intérêt général

Après avoir constitué à l'été dernier le dossier nécessaire à l'étude par l'administration fiscale de notre demande de rescrit fiscal et avoir répondu aux questions complémentaires, nous avons reçu début janvier un courrier daté du 6 décembre y apportant une réponse positive !

Cette acceptation a pour conséquence en pratique que notre association est désormais déclarée d'intérêt général et qu'elle peut établir des reçus fiscaux pour les cotisations et les dons qu'elle reçoit. Ces reçus seront établis au terme de chaque année au premier trimestre de l'année suivante, pour toutes sommes reçues à partir du 6 décembre 2022. Cette déclaration d'intérêt général porte également la reconnaissance publique de la valeur de notre travail ; à nous de la faire fructifier.

Ces reçus permettent leur inscription dans la déclaration individuelle des revenus — en l'occurrence en 2024 sur les revenus 2023 — et, pour tous ceux étant soumis à l'impôt sur le revenu, une réduction correspondant aux deux-tiers des sommes cotisées ou données.

Cette disposition nécessite de la part de l'association quelques travaux et modifications :

- mise en place des reçus fiscaux d'une part ;
- modification de certains de nos tarifs d'autre part.

En effet, pour que la cotisation soit éligible à la déclaration de revenus, il ne faut pas qu'elle offre d'avantage pécunier aux adhérents autre que la réduction d'impôts. À ce titre, le tarif adhérent pour les visites-conférences est supprimé pour être conforme aux exigences.

Ce premier Bonne Nouvelle relate un programme de fin d'année en définitive assez riche : travaux de la M.268, permutation d'essieux d'un wagon militaire témoin de la Grande Guerre, visibilité aux Journées du patrimoine, collaboration au Centenaire de la ligne 9, salon Rail Expo et circulation à Versailles.

En parallèle est envoyé par voie postale la carte d'adhérent et la carte de vœux. Bonne année 2023 à tous !

Cotisation 2023

Tous les adhérents reçoivent leur carte 2023, avec une invitation à apporter désormais une cotisation annuelle.

Tous les membres soumis à l'impôt sur le revenu peuvent, sans inconvénient pour eux et au plus grand profit de notre cause commune, tripler leur participation à l'envi, 66 % des sommes versées étant déductibles à hauteur de 20 % du revenu imposable.

Cliquez ci-dessous pour réadhérer en ligne !

<https://billetweb.fr/adhesions-ademas>

SOMMAIRE

- ▶ **À l'atelier** p.2
M.268 : le point sur les travaux
- ▶ **Activités** p.2
- ▶ **Rame verte** p.3
Actions de fiabilisation à prévoir
- ▶ **Travaux** p.3
Passage en atelier de la Bb.572
- ▶ **Patrimoine militaire** p.4
Intervention sur un véhicule de la Grande Guerre
- ▶ **Le centenaire de la ligne 9** p.5
Un événement mémorable
- ▶ **Publications** p.5
- ▶ **La vie passée de nos voitures** p.6
Fin : les voitures de première classe et mixtes



Ultime circulation de l'année le 6 décembre 2022, avec les équipes militaires pour fêter la Sainte-Barbe, patronne des artificiers, mineurs et par extension de tous les « peuples des tunnels », chemin de fer métropolitain inclus ! (J. Pepinster).

Assemblée générale

Elle est prévue pour le samedi 13 mai - retenez la date !

Initiation à la conduite

Prochaine séance prévue le 1^{er} avril. L'inscription sera proposée ultérieurement.





► A l'atelier

M.268 : le point sur les travaux

Même si les prévisions les plus optimistes ne se réalisent pas, faute bien souvent à la densité de notre propre participation, le chantier de la M.268 avance.

Les tôles émaillées de la face avant nous ont été livrées le 3 octobre après 10 mois d'attente. Si le positionnement grossier de celles-ci est rapidement effectué, que dire de l'installation définitive... En effet on remplace un montage riveté par des vis et des écrous. Les fraisages doivent être repris et les longueurs de vis sont sensiblement différentes en fonction de l'endroit où elles débouchent à l'intérieur de la loge. Certains éléments de la ceinture de milieu de caisse devront être ressoudés car les vis ont parfois traversé le fraisage.

Tout est lié ! En effet, le remontage de la tôle inférieure droite est subordonné au câblage de l'inverseur situé juste derrière, lui-même dépendant de la possibilité de souder les cosses des câbles à la boîte de jonction des moteurs arrière. La soudure aux normes actuelles est trop pauvre en plomb et les cosses ne tiennent pas ; il va falloir travailler « à l'ancienne »...

La remise en route des quatre groupes électrogènes a pu être faite dans les meilleures conditions. En effet, un service technique



Première pose à blanc des tôles émaillées le 15 octobre ; la finalisation est bien moins simple qu'il n'y paraît. (J. Pepinster)



Vue prise le 4 décembre : la pose est définitive. Un travail subsiste sur les couvre-joints. (J. Pepinster)

de l'Armée, basé au Camp des Matelots, a prêté un banc de charge. Celui-ci, constitué d'un ensemble de résistances, est branché au groupe électrogène en marche. On augmente par palier la consommation de courant du banc pour ainsi faire fonctionner les groupes à leur puissance nominale et les décalaminer ... ils en avaient bien besoin ! Certaines sécurités défailtantes ont pu être identifiées et sont à traiter. Un démarreur doit aussi être changé. B. Renard



Le 2 octobre, dépose du cylindre de frein. (Ph. Maige)

► Activités publiques

Outre la participation au remarquable Centenaire de la ligne 9, nous avons été accueillis pour tenir un stand de présentation et de documentation lors des visites organisées par la RATP pour les Journées européennes du patrimoine les 17 et 18 septembre. Merci

encore pour cet accueil permettant de faire grandir le patrimoine (ci-dessous) !

Les 25, 26 et 27 novembre nous participons, « traditionnellement », au salon Rail Expo, pour la seconde fois à Dreux.



J. Pepinster



► Rame verte

Actions à prévoir pour accroître sa fiabilité

Le train fonctionne bien et ne présente pas de danger pour les voyageurs mais il ne faut pas en rester sur cette seule bonne impression ; il reste un travail considérable à faire. Une panne immobilisant notre train lors d'une manifestation du type « Fête de la Vapeur » en Baie de Somme n'est pas trop grave ; l'ensemble de l'opération n'est pas immobilisée. Il en serait tout autrement si notre Sprague devait être l'unique vedette d'une activité organisée autour de lui. Et si cette activité devait préfigurer un futur chemin de fer touristique, l'impression laissée serait désastreuse. Les faiblesses suivantes, d'importance inégale, ont été identifiées sur les 5 voitures en état de marche :

- M.340 : l'alimentation des moteurs arrière, ainsi que celle des fusibles traction est encore constitué de câbles d'origine en composant organiques dont l'isolement peut s'avérer problématique. L'ensemble des boulons isolants du circuit de commande n'a pas été ni démonté, ni nettoyé, ni inspecté : il existe un risque d'amorçage. Ce travail a été fait sur la M.268 et a donné lieu à la réforme de 3 boulons fendus.

- M.1266 : tout son câblage est d'origine ! La lumière, le compresseur, la ligne de train ... L'état esthétique de la loge nécessite impérativement une peinture complète, de même que le reste de la caisse. L'absence de 24 volts pour l'éclairage laisse cette voiture dépourvue d'éclairage de secours et ne rend pas possible l'installation d'une sonorisation.

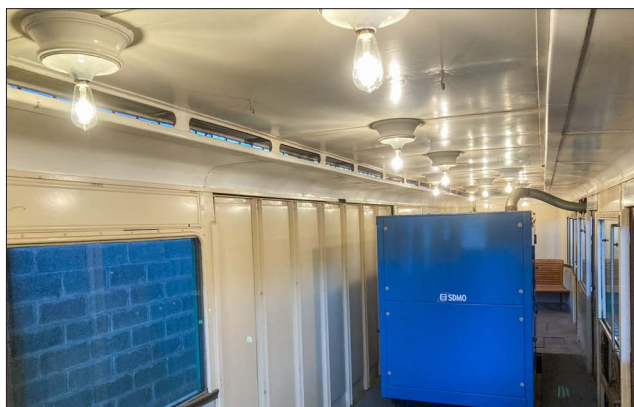
- Ab.284 : pas de 24 volts (donc pas d'éclairage de secours ni de sonorisation) et les bogies n'ont pas été démontés pour le contrôle des suspensions. Le contrôle de la fermeture des portes est encore en câble d'origine sur un côté de la voiture.

- ABm.5 : même constat que pour la Ab.284 avec là un contrôle de la fermeture des portes inexistant et à remonter.

- ABm.29 : même constat que la ABm.5 à l'exception des bogies qui ont été révisés. Le câblage des sonneries est incomplet.

Il ne serait pas judicieux d'entreprendre l'intégralité de ces travaux maintenant alors que le train fonctionne. Mais il résulte que tant que la M.268 ne sera pas prête, la situation demeure fragile. B. Renard

L'éclairage de la M.340 a été renouvelé au profit d'ampoules LED en aspect rétro et l'armoire du redresseur est équipée de nouveaux instruments de mesure (ampèremètres et voltmètres). (J. Pepinster)



► Travaux

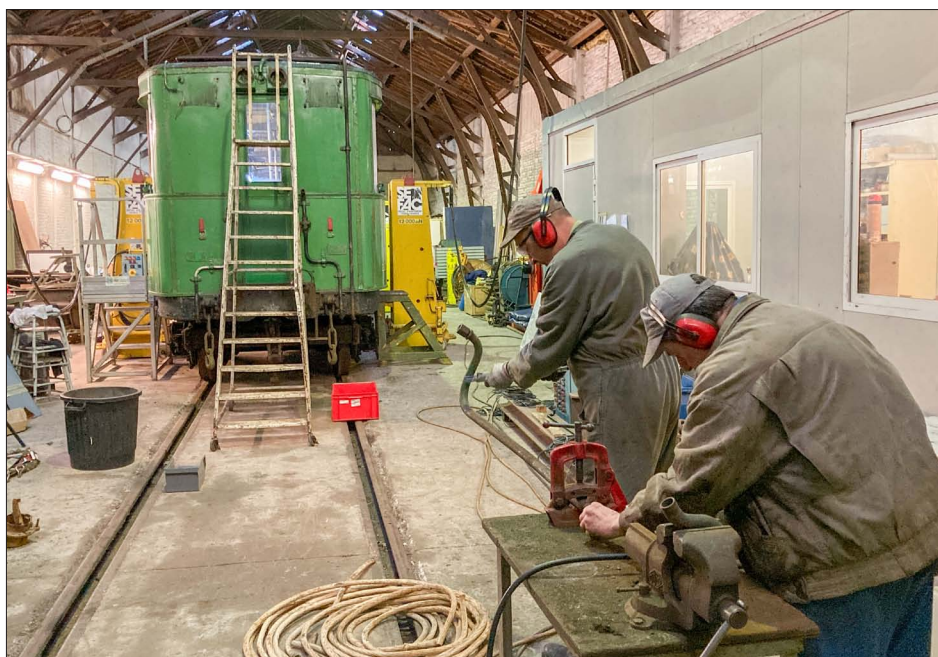
Passage en atelier de la Bb.572

La Bb.572 est l'avant-dernière voiture parmi celles nous ayant été confiées à n'avoir fait l'objet d'aucune mise à niveau depuis son arrivée à Versailles — les autres ayant été prises en charge depuis 2016.

Elle est entrée à l'atelier le 29 décembre 2022. Les opérations consistent à remettre en état les fonctionnalités de base de la voiture pour la manœuvrer en sécurité et assurer sa bonne conservation :

- révision du frein et renouvellement du réservoir correspondant ;
- échange des câbles des lignes de train et précâblage 24 volts ;
- rééquipement des pièces d'aménagement manquantes selon les possibilités ;
- assainissement et peinture du toit, reprises sur la caisse.

J. Pepinster



Les tuyaux abritant les lignes de train de la Bb.572 sont préparés avant peinture et repose. (J. Pepinster)



► Patrimoine militaire

Intervention sur un véhicule destiné au Musée de la Grande Guerre

Destiné au Musée de la Grande Guerre, situé à Meaux, le wagon B28 est l'un des rares véhicules subsistant de l'artillerie lourde sur voies ferrées, il date du début du XX^e siècle sans être précisément daté.

Ce wagon blindé était destiné à approvisionner l'artillerie en poudre et en munitions.

Partiellement remis en état de présentation par le 5^e Régiment du Génie, il demeurait une opération pouvant seulement être menée au Camp des Matelots : l'échange de l'un des essieux, de façon à ce que le « B28 » présente un bel aspect au musée, avec deux essieux identiques, à rayon — car jusqu'alors il n'était doté que d'essieux « dépareillés » (un essieu à voile, ou « plein » et un essieu à rayons).

L'opération, menée pour le compte du Musée du Génie propriétaire des matériels, a donc consisté à échanger l'essieu à voile contre un essieu à rayons présent sur un wagon couvert ancien, lui-même doté d'essieux « dépareillés ».

Au terme de l'opération, mené à l'aide de nos outils de levage et avec les membres de l'association du 22 octobre au 11 novembre, les deux wagons ont désormais, chacun, un aspect cohérent.

Il ne nous reste plus qu'à souhaiter « bon voyage » au B28, qui fera ultérieurement l'objet de travaux complémentaires par un atelier ferroviaire partenaire du Musée de Meaux pour permettre sa présentation impeccable au public.



J. Pepinster

Le 11 novembre, repose de l'essieu. (J. Pepinster)



29 octobre : levage du wagon donneur et extraction de l'essieu. (D. Craquelin)



9 novembre : préparation des boîtes à huile et peinture. (D. Craquelin)



29 octobre : les essieux échangés côte-à-côte. (D. Craquelin)



11 novembre : le « B28 » est stationné au terme de l'échange. (J. Pepinster)



▶ Centenaire de la ligne 9 Un événement mémorable !

La rame historique RATP n'étant à ce stade pas présentable, ce sont les deux voitures d'Invalides — la M.333 et la AB.5338 — qui ont été emmenées à Porte de Saint-Cloud pour fêter le centenaire de la ligne 9 du métro. Le public n'avait pas vu de véhicules historiques dans le métro depuis 2011 !

Les membres de l'association ont apporté une contribution à la conception de l'événement et à la mise en état préalable de présentation des voitures : traces de graffiti à faire disparaître et repeindre, quelques composants manquants, une porte à débloquer, compléter l'éclairage, décorer les voitures de publicité, ...

Les conférenciers de l'association ont assuré tout le week-end la présentation de l'histoire de la ligne et des voitures, les adhérents ont présenté l'association et leurs réalisations en terme de modèles réduits réalisés en LEGO®, la librairie a été ... dévalisée, au plus grand profit des travaux sur nos voitures. Bienvenue aux nouveaux adhérents nous ayant rejoint !

Bravo à la direction de la ligne 9 et à l'équipe patrimoine RATP d'avoir mené à bien cette opération aux multiples détails complexes ayant accueilli près de 3000 visiteurs.

J. Pepinster

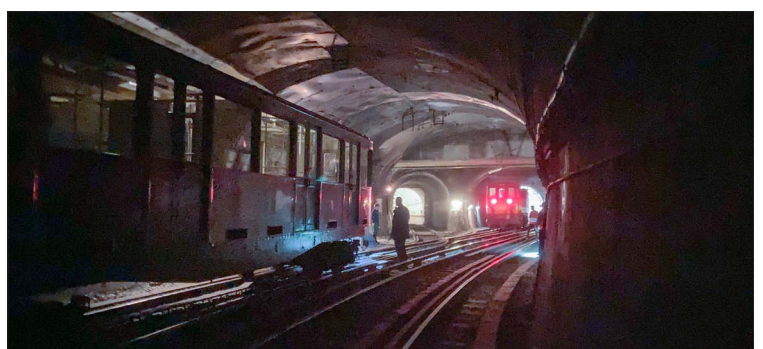
De haut en bas : Passage du convoi aller à Mirabeau (L. Hatier)

Vue d'ensemble de l'exposition (J. Pepinster)

Présentation des voitures avec l'un des conférenciers (S. Phankham)

Les modèles réduits et le panneau de l'association (J. Pepinster)

Retour des voitures à Invalides (J. Pepinster)



▶ Publications

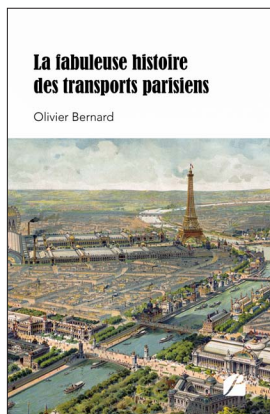
On note deux publications récentes sur nos sujets préférés.

« La fabuleuse histoire des transports parisiens », par Olivier Bernard, éditions du Panthéon, 513 pages, 26,90 €.

Un ouvrage textuel très dense, qui forme une chronique extrêmement complète de l'évolution des transports individuels comme collectifs dans la capitale.

« Le métro parisien une épopée de 120 ans », édition Le Parisien, n°21 de la collection « histoires de Paris », 98 pages, 6,20 €.

Un livret bien sympathique largement illustré offrant un panorama intéressant sur notre métro et l'illustration de nos activités.





► La vie passée de nos voitures Fin : les voitures de première classe et mixtes

La Ab.284

| | |
|-------------------|-------------------------------------|
| livraison 1931 | parc affecté aux lignes 1, 4 et 12 |
| septembre 1950 | parc affecté à la ligne 8 |
| novembre 1952 | parc affecté à la ligne 9 |
| date indéterminée | affectation à la ligne 4 |
| mai 1957 | mutation sur la ligne 9 |
| octobre 1960 | retour sur la ligne 4 |
| septembre 1963 | retour sur la ligne 9 |
| mars 1972 | mutation sur la ligne 12 |
| août 1973 | mutation sur la ligne 8 |
| juin 1977 | garage pour conservation historique |
| juillet 2004 | arrivée à Versailles |



La Ab.284 aux ateliers de Vaugirard en 1972. (J.-H. Manara)

La Ab.487

| | |
|----------------|-----------------------------------|
| livraison 1936 | parc affecté à la ligne 1 |
| août 1964 | mutation sur la ligne 4 |
| mai 1967 | mutation sur la ligne 9 |
| février 1975 | mutation sur la ligne 8 |
| novembre 1980 | mutation sur la ligne 2 |
| avril 1981 | mutation sur la ligne 9 |
| 16 avril 1983 | fin d'exploitation |
| 1985 à 1992 | affectation rame historique A.487 |
| juin 2016 | arrivée à Versailles |



La Ab.487 à Mairie de Montreuil le 21 janvier 1983. (A. Wright)

La ABm.5

| | |
|----------------|--|
| livraison 1932 | parc affecté aux lignes 9 et 11 |
| après 1935 | affectation à la ligne 11 |
| 1950-1960 | parc affecté aux lignes 2, 5, 6, 10, 11 et 14 |
| janvier 1965 | mutation de la ligne 6 à la ligne 2 |
| juillet 1967 | garage et déclassement en voiture de 2 ^e classe |
| juillet 1968 | affectation à la ligne 9 |
| août 1973 | mutation sur la ligne 14 |
| juin 1976 | reclassement et mutation sur la ligne 7 ^{bis} |
| octobre 1976 | mutation sur la ligne 3 ^{bis} |
| octobre 1981 | fin d'exploitation |
| juin 1998 | arrivée à Noireux |



La ABm.5 le 17 janvier 1981 à Porte des Lilas. (A. Wright)

La ABm.29

| | |
|---------------------|--|
| livraison 1932 | parc affecté aux lignes 9 et 11 |
| date indéfinie | affectation à la ligne 9, déclassement incertain |
| 1950-1960 | parc affecté aux lignes 2 et 13, puis ligne 2 |
| mars 1967 | fin d'exploitation |
| 1968 à 1970 et 1999 | salon d'accueil à Porte Maillot puis Invalides |
| juillet 1999 | arrivée à Noireux |



La ABm.29 au salon d'Invalides le 2 avril 1994. (C. Prodanovic)

Sources : voir précédents Bonne Nouvelle

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 – déclarée d'intérêt général le 6 décembre 2022

SIREN 893 687 426 – 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 : J. Pepinster