Belgique - België
P.P. - P.B.
4400 FLEMALLE HAUTE
BC30162

P705008

A.S.B.L.

AMICALE DES CONDUCTEURS LIEGE & HUY

Secrétariat et éditeur responsable

MICHELLE Pierre-Yves
Rue de l'arbre Saint Michel, 12
4400FLEMALLE

Composition et mise en page PY. Michelle

Destinataire

PERIODIQUE TRIMESTRIEL - DECEMBRE 2012 - N°119 - LIEGE X

151 A DU PLM

PROGRAMME DES ACTIVITES DE L'AMICALE

Vendredi 18 Janvier 2013	Assemblée Générale	19H30 Dépôt des conducteurs
Samedi 16 Mars 2013	Repas de retrouvailles	Lieu reste à définir.
Samedi 4 Mai 2013	Excursion	Pairi Daiza
Samedi 03 Août 2013	Barbecue avec sa journée détente et match de foot	RSC BEAUFAYS
Samedi 12 Octobre 2013	Bal avec son souper	Lieu reste à définir.
Vendredi 17 Janvier 2014	Assemblée Générale	19H30 Dépôt des conducteurs

Dernier train

Marc
Latet
Juin 2013

Arrivée en gare de Liège Guillemins et verre de l'amitié à la gare d'Angleur

Déjà décembre, nous voici arrivés à la veille des fêtes de fin d'année, synonyme de réjouissances à partager avec la famille ou les amis.

Nos activités, cette année encore, furent attrayantes et particulièrement réussies malgré une météo parfois capricieuse. Nous nous efforcerons, en 2013, de vous satisfaire d'avantage.

Nous avons malheureusement à déplorer le décès de Joseph Schilling ; les anciens se souviennent de cet annotateur, spécialiste du célèbre modèle L, qui fonctionna au dépôt de Liège durant plus de 20 ans. Retraité depuis 1982, il s'est éteint à l'aube de ses 91 ans.

Nous partageons aussi l'immense tristesse de notre collègue Gilbert Micha dont l'épouse vient de décéder.

En espérant 2013 plus favorable pour tous, nous vous souhaitons d'agréables réveillons ainsi qu'une bonne et heureuse année.

Jean Marenne

Je me joins au Président pour vous souhaiter à mon tour une bonne et heureuse année pour vous et tous vos proches.

Et je tiens à m'excuser pour le retard de parution du périodique.

Pierre-Yves

1932
France

« 151 A DU PLM»

Le franchissement du «Seuil de Bourgogne», sur la grande ligne Paris - Lyon - Marseille entre Laroche et Dijon, reste le problème majeur pour le réseau du PLM: véritable goulot d'étranglement où les trains ralentissent sur les dures rampes, cette partie de la ligne demande des locomotives de plus en plus puissantes. Pour ce qui est des marchandises, le PLM se lance dans une nouvelle aventure: la 151 A. locomotive à5 essieux moteurs.

Une compound originale

En 1932, le PLM étudie et commande à la firme Schneider du Creusot une locomotive nouvelle, dotée cependant de la chaudière des Mountain récentes. L'originalité de ce type de locomotive est qu'elle est une compound, mais à cylindres tous extérieurs.

Habituellement, les compounds ont 2 cylindres extérieurs et 2 intérieurs, ces derniers attaquant un essieu coudé en forme de vilebrequin. Mais cet essieu coudé est le point faible des compounds: transmettre des puissances ce l'ordre de 2000 CV, comme c'est le cas avec de lourds trains de marchandises, risque de poser des problèmes de contrainte mécanique et de déformation du vilebrequin. Les ingénieurs du PLM, en quelque sorte, coupent la machine en deux en faisant attaquer les 2 premiers essieux par les cylindres basse pression et les 3 derniers essieux par les cylindres haute pression. Les deux groupes d'essieux son-, reliés par des bielles intérieures affectant le 31: et le 4E essieu.

Contrairement à ce que l'on pourrait penser, il ne s'agit cas d'une locomotive articulée système Millet: le châssis est rigide et les 5 essieux moteurs sont bien solidaires de l'unique que châssis.

Caractéristique techniques

Cylindres haute pression:
480 x 650 mm
Cylindres basse pression:
745 x 700 mm
Surface de le grille du foyer : 5 m²
Pression de la chaudière: 20 kg/cm²
Diamètre moyen du corps du cylindrique : 1810 mm
Diamètre des roues motrices: 1500 mm
Masse total avec tender: 138 t
Longueur: 16,25 m
Vitesse maximale: 85 km/h

La carrière des 151 A

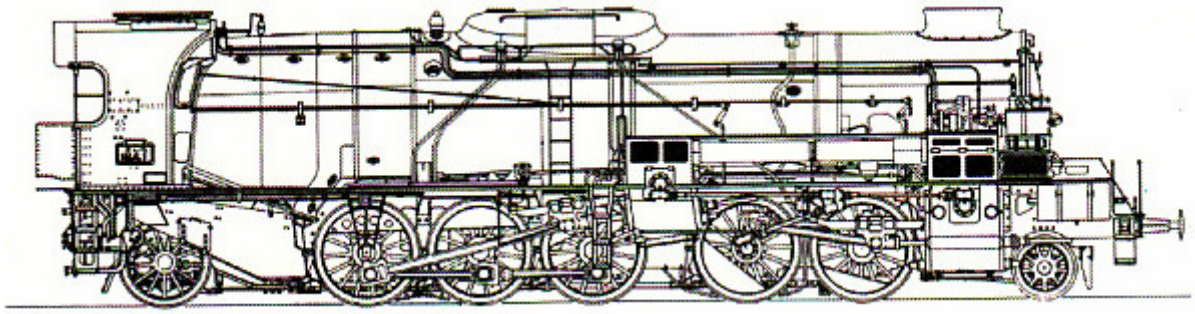
La série comporte 10 locomotives, 151 Al à 151 A10. Après quelques modifications comme l'échappement, ces machines sont capables de remorquer des trains de 1250 t en rampe de 8 ‰, ceci à 50 km/h. La puissance est limée est de l'ordre de 2550 CV, et a pu même atteindre 3000 CV lors d'essais.

Leur carrière se poursuivit lors de la création de la SNCF, et c'est seulement l'électrification de la ligne, au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, qui mit fin à leur service

Double traction et patinage

La rampe de 8 ‰ du « seuil de Bourgogne » est dure pour les locomotives des années 1930 du fait de l'accroissement considérable du poids des trains. Pour les marchandises, le PLM n'a d'autre recours que d'engager ses locomotives type 141 en double traction. Mais deux locomotives en tête d'un train n'est pas chose facile ; les deux équipes de conduite doivent bien synchroniser leur conduite, et de désastreux patinages sont toujours à craindre pour les deux locomotives si l'une décroche et s'essuie les pieds. En outre, cette solution n'est guère économique en charbon et en heures de conduite payées.

La 151A1, ci-dessous et en couverture, présentée sur le site, décidément, de Laroche-Migennes. Notez la disposition des cylindres attaquant chacun son groupe d'essieux, basse pression à l'avant et haute pression ensuite, et le passage de la vapeur reliant les cylindres. La commande de distribution se fait par arbres à cames et soupapes : les arbres de commande sont nettement visibles avec la prise de mouvement sur le deuxième essieu moteur.



Nous avons appris le décès :

- De l'épouse de notre ancien collègue Gilbert Micha
- De l'épouse de notre défunt ancien collègue Louis Hardy

A toutes les familles, ainsi qu'à leurs proches, nous présentons
encore une fois toutes nos condoléances.

Le Comité

Pour chaque visite toute simple qui nous a été faite,
pour ces fleurs que vous avez offertes,
pour chacune de ces cartes,
de ces lettres que nous avons reçues,
pour votre présence réconfortante lors du décès de

Andrée Micha-Marthus

vous expriment leurs plus sincères remerciements.

Son époux Gilbert Micha
sa fille
ses petits-fils et leurs épouses
son arrière petite-fille
et les familles apparentées

Je vous attends, je ne suis pas loin,
juste de l'autre côté du chemin.

En souvenir de

Madame
Marie MARTIN
veuve de Monsieur
Louis HARDY
née à Tavigny le 14 janvier 1923
et décédée à Bastogne le 25 novembre 2012.

Merci d'avoir été si proche de nous par votre présence, par vos prières et par votre sympathie.

La famille.

Liège Guillemins

Dépôt des conducteurs

Vendredi 18 Janvier

Assemblée générale

Venez nombreux assister à l'assemblée générale de notre amicale

Nous y ferons :

Le débriefing de l'année 2012.

Les propositions d'activités de l'année 2013.

Approbation des comptes de l'année 2012.

La réunion aura lieu le vendredi 18 janvier 2013
Au dépôt des conducteurs de Liège Guillemins
A 19h30.

Le comité de l'amicale vous souhaite
à vous et tous vos proches
une bonne et heureuse
Année 2013

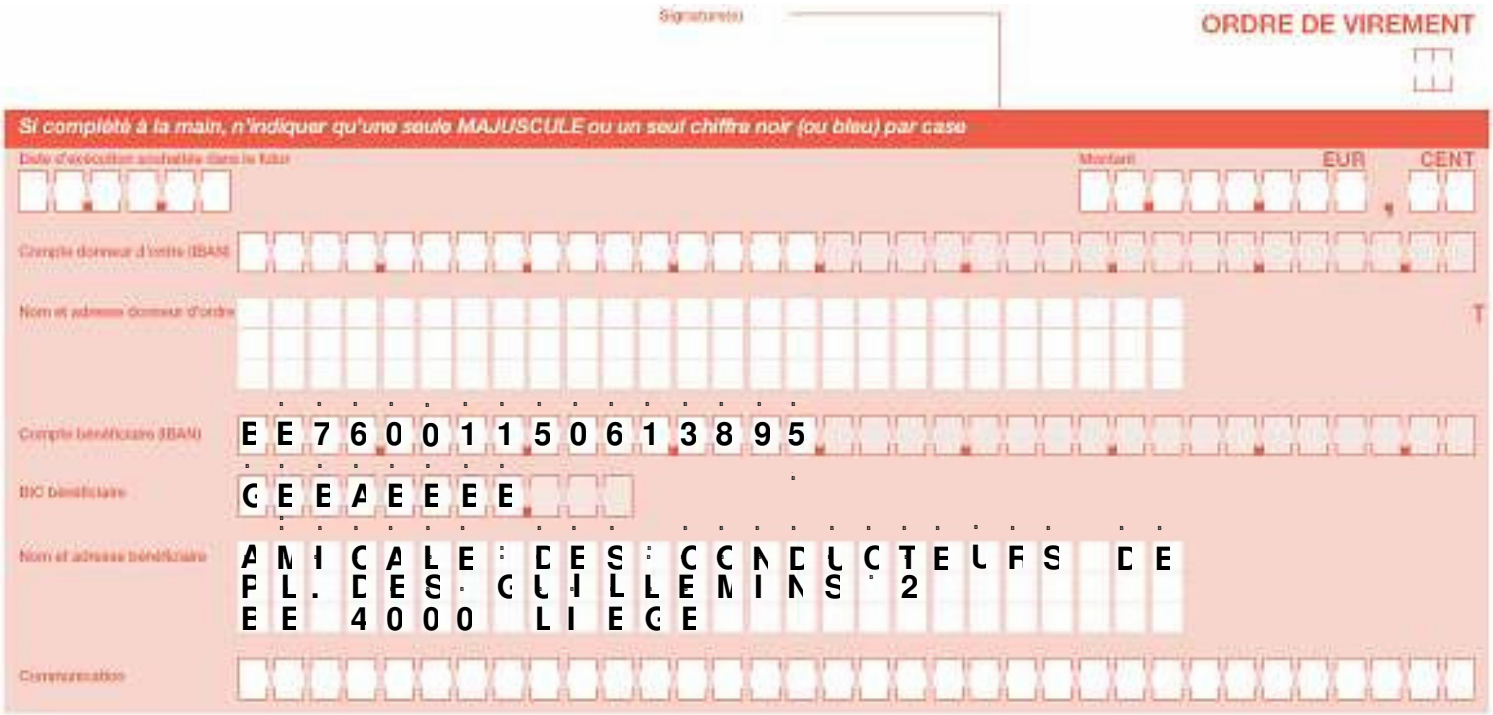
Définition : Desprogiennes

TRAVAIL D'EQUIPE : C'est la possibilité de faire endosser les fautes aux autres.

VEDETTE : Personne qui travaille dur toute sa vie pour être connue, et qui porte ensuite de grosses lunettes noires pour ne pas être reconnue.

Avec la nouvelle année,
n'oubliez pas votre cotisation 2013,
elle est de 15 € au n° de compte de
l'amicale des conducteurs de Liège Guillemins et Huy
(n° BE 76 0011 5061 3895) avec la mention cotisation 2013.

Pour ceux qui ne reçoivent pas le périodique en couleur via Internet, qui ont donc reçu la version papier du périodique un virement « couleur » se trouve à la dernière page.



Rions un peu

Au pied d'un immeuble une petite fille pleure toutes les larmes de son corps.
Un vieux monsieur, imbibé d'alcool, lui demande : - " Pourquoi pleures-tu ? "
Et la gamine de répondre : - "Ma maman s'est suicidée.
Elle a sauté du sixième étage. Maintenant elle est au ciel."
Et le poivrot de poursuivre : - " Oufti ké rebond"

On frappe à la porte :
- Bonjour, Monsieur, voulez-vous nous faire un don pour les maisons de retraite ?
Et le vieux de s'écrier :
- Germaine, mets ton manteau et prépare ta valise !

Dis papa,qu'est-ce que c'est une fiancée ?
- Une fiancée ? C'est comme si je t'achetais une bicyclette à Noël et que tu n'ais pas le droit de t'en servir avant les grandes vacances !
- AH ! C'est ça une fiancée... Mais je pourrais quand même jouer avec la sonnette ?

Nous sommes fin décembre et le juge du tribunal correctionnel est de bonne humeur. Il demande au prisonnier :
- Quelles sont les faits qui vous sont reprochés ?
- On me reproche d'avoir fait mes achats de Noël trop tôt!
- Mais ce n'est pas un crime ça. Et comment ça, trop top !
- Ben, avant que le magasin n'ouvre...

Deux blondes décident d'économiser un peu et se rendent dans les bois pour trouver un sapin pour Noël.
Au bout de deux heures de recherches intensives, la première harassée s'exclame:
- Bon j'en ai marre, le prochain qu'on voit avec ou sans boules; on le prend !

Comment avez-vous passé Noël ?
- Comme un cadeau !
- C'est à dire ?
- J'ai passé toute la soirée couché sous le sapin

Voilà pourquoi de nombreux enseignants finissent à l'asile.... Ils finissent par ne plus savoir où est la vérité !

Au fil des années, ça ne s'arrange vraiment pas. A pleurer... de rire!!!
Le rappel de quelques "perles" de nos élèves et étudiants :

MATHÉMATIQUES

- Un polygone est une figure qui a des côtés un peu partout.
- Pour trouver la surface, il faut multiplier le milieu par son centre.
- Cette figure s'appelle un trapèze car on pourrait y suspendre quelqu'un.
- Un triangle est un carré qui n'a que trois bordures.

MÉDECINE

- Pour aider les enfants à aller aux toilettes, on leur met des suppositoires de nitroglycérines. (Séverine, 20 ans, École de soins infirmiers).
- La plus contagieuse est la vermicelle.
- Quand on a plus de dents, on ne peut mâcher que des potages.
- L'opération à cœur ouvert, c'est quand on ouvre la poitrine de la tête aux pieds.
- A l'école le médecin est venu pour le vaccin anti-titanic.
- Dans les écoles, les médecins vaccinent contre le BCBG.

PHYSIQUE

- Une bouteille d'eau explose s'il gèle car, sous l'effet du froid, l'eau devient un explosif.
- Le passage de l'état solide à l'état liquide est la niquéfaction.
- Quand on a un corps et qu'on le lâche, il se casse la gueule.
- Un kilo de Mercure pèse pratiquement une tonne.
- Le cheval-vapeur est la force d'un cheval qui traîne sur un kilomètre un litre d'eau bouillante.
- Un avion dépasse le mur du son quand l'arrière va plus vite que l'avant.
- Les atomes se déplacent dans le liquide grâce à leur queue en forme de fouet.
- La climatisation est un chauffage froid avec du gaz, sauf que c'est le contraire.

GUERRES

- La drôle de guerre, cependant, n'a fait rire personne.
- Les soldats se cachaient pour éviter l'éclatation des obus.
- Les avions lançaient des espadrilles contre l'ennemi.
- A la fin, les hommes commençaient à en avoir marre d'être tués.
- Après la défaite, les Français prirent comme chef le maréchal Pétrin.
- Le 11 novembre, tous les morts de la guerre fêtent la victoire.
- Sur les champs de bataille, on voit les tombes de ceux qui sont tombés, c'est pourquoi on les appelle des pierres tombales.

MOTS CROISÉS :

HORIZONTALEMENT :
1 Sources de petit-gris – 2 Pour tirer un trait. Elle ne manque pas de piquant – 3 Prête à tirer. – 4 Plein de gloriole. – 5 Marche. Bonne pomme. – 6 Beau parleur. Douloureusement dans certain cas. – 7 Assonance. Envois. – 8 Intérrogée à fond. – 9 Passez à l'action

VERTICALEMENT :
1 Oriflammes. – 2 Pied dionysiaque. Proche du Huron. – 3 Terre de chefs. Grosse crevette. – 4 Unité de formation. On y pêche dans le désert. – 5 Aux courant d'air. Couple. – 6 En sueur par exemple. Enlevés. – 7 Répétitif. – 8 Il passa les bornes en Chine. Exécutée. – 9 Enchassez

	1	2	3	4	5	6	7	8	9
1									
2				■					
3								■	
4		■	■						
5						■			
6				■					
7					■				
8									
9		■							

MELI MASQUE :

abaisse
achat
agit
album
amont
apathie
apportent
arabie
atlantique
aval
badigeonnage
badigeonneur
boucle
briquet
butors
cache
cacophonique
cahier
celui
cerveau
ciel
cinq
cire
concours
cornichon
couplet
cour
dingo
edulis
effervescent
empli
exiler
faction
factionnaire
flamant
foncier
habilitation
hachoir
haillonneuse
inclina
inde
infanterie
jaguar
jaloux
jeudi
lapin
mulet
nantissement
nerfs
nuire
objectivisme
obnubilation
omet
pacificateur
papier
placent
plant
poser
qualificatif
rabaissement
rabbin
raccompagner
radio
sabotier
sale
seront
tabac
tacitement
tirade
tous
train
tranche
vache
vice
volontairement
wagon

r	a	u	g	a	j	a	l	o	u	x	h	j	m	t	a	c	e	p	v
e	u	q	i	t	n	a	l	t	a	a	f	e	u	n	l	a	u	l	o
t	i	e	a	i	s	o	g	v	b	t	o	u	l	e	b	c	q	a	l
a	n	h	t	r	c	a	h	i	e	r	n	d	e	m	u	h	i	n	o
p	c	e	a	a	v	a	l	c	t	a	c	i	t	e	m	e	n	t	n
a	l	q	m	d	c	i	r	e	i	i	i	p	o	s	e	r	o	n	t
t	i	u	o	e	t	i	r	l	p	n	e	r	f	s	a	p	h	p	a
h	n	a	n	a	s	i	f	u	l	a	r	a	b	i	e	m	p	l	i
i	a	l	t	o	u	s	d	i	a	o	p	o	h	a	c	h	o	i	r
e	r	i	a	n	n	o	i	t	c	a	f	i	c	b	o	u	c	l	e
i	o	f	l	a	m	a	n	t	e	a	s	s	e	a	r	t	a	t	m
n	c	i	e	l	w	a	g	o	n	e	p	a	r	r	v	a	c	h	e
f	a	c	t	i	o	n	o	i	t	a	l	i	b	u	n	b	o	n	n
a	r	a	b	b	i	n	l	a	p	i	n	n	a	o	o	a	u	b	t
n	a	t	e	g	a	n	n	o	e	g	i	d	a	b	t	c	r	u	r
t	d	i	b	a	d	i	g	e	o	n	n	e	u	r	a	i	n	t	a
e	i	f	c	e	r	v	e	a	u	t	o	c	i	n	q	i	e	o	n
r	o	b	j	e	c	t	i	v	i	s	m	e	d	u	l	i	s	r	c
i	r	a	c	c	o	m	p	a	g	n	e	r	e	l	i	x	e	s	h
e	f	f	e	r	v	e	s	c	e	n	t	t	e	l	p	u	o	c	e

.

				3	7	2		
3					6		4	5
	8		2	4		9	6	
	1		6		3	8	9	
				9				
	7	6	8		2		5	
	6	8		7	1		3	
5	4		3					1
		3	4	6				

SUDOKU :

Remplissez chaque grille avec des chiffres de 1 à 9, afin que, dans chaque ligne, chaque colonne et chaque bloc de 3 cases par 3, il y ait tout les chiffres de 1 à 9.

							1	
				3	7			6
5		3	2	6		4	7	
	3	5			9	8		
4		2	8		1	7		3
		7	3			1	6	
	2	4		8	5	6		1
3			4	1				
	8							

Une vie de la vapeur au TGV. (suite)

interminables parcours de Montchanin à Vaux-en-Pré et retour avec des thèmes divers d'essai. Au début il y eut un écueil sérieux : la couverture radio était déficiente. Ainsi l'organisation était telle qu'il fallait demander l'autorisation de départ au PC de Dijon situé à une centaine de kilomètres du lieu où nous nous trouvions.

Puis, petit à petit, les travaux avançaient et un jour, je fus le premier qui a conduit une rame de Paris à Montchanin en passant par Saint-Florentin et le tronçon sud. Hélas ! La TVM (transmission voie-machine ou cab-signal) n'était pas encore en service et nous faisions le parcours en marche spéciale dite « en train de travaux » à des vitesses variant de 30 à 80 km/h.

Un autre moment fort sur cette ligne fut la reconnaissance de concocter ou de copier sur un collègue. Beaucoup doivent se souvenir du démarrage au cran de la B B 8 100 : L 1, CRI, CRI I, C30, quatre contacteurs qui devaient être fermés. Vint alors la multiplication des engins et leur complexité croissante de sorte qu'il n'était plus possible de se satisfaire des premières méthodes.

La direction du transport mit au point deux documents complexes : le manuel de conduite et son complément utilisé à l'arrêt en cas de situation dégradée : le guide de dépannage. Malheureusement, ces documents parus vers les années 1965, Durent mal présentés ou peu expliqués. Je me souviens de ma réaction alors que j'étais conducteur : « Quoi ! C'est maintenant qu'on prétend nous apprendre à conduire une locomotive ! ». Rares étaient ceux qui utilisaient ces nouveaux documents lorsqu'un conducteur était en panne, il se débrouillait, mais étant tenu réglementairement d'utiliser les documents, il inscrivait, les numéros des pages utilisées pour être en conformité avec cette obligation. C'était absurde. Et je doute que des progrès sensibles aient été réalisés maintenant.

Quand le TGV apparut, le guide de dépannage devint indispensable. Je fus surpris, un jour d'entendre Bernard Boileau déclarer : « Le guide c'est vraiment super ; même avec une 2D2, l'autre fois je me suis bien dépanné grâce à lui. »

Sur une locomotive moderne, une intervention est nécessaire lorsqu'une avarie survient. Le TGV comporte deux locomotives, l'une en tête et l'autre en queue ; cette dernière ne peut signaler sa maladie que si elle transmet en tête des informations permettant de connaître rapidement la dégradation au moyen de lampes de signalisation de couleur, de pictogrammes, ou d'autres indications.

Partant de ces informations réparties en divers secteurs, comme les avaries du disjoncteur, les systèmes de la traction, et les auxiliaires ; il fut établi un canevas logique de procédures permettant de confirmer la défaillance puis de la soigner en isolant la partie malade. Avec le TGV, on intervient sans s'arrêter, en

manipulant des commandes à portée de main, puis en informant le régulateur, afin de prendre des mesures immédiates ou différées, selon le parcours.

Les TGV pouvant comporter jusqu'à quatre locomotives, le dépannage en est d'autant plus compliqué que cela expliquait la coopération étroite créée par le groupe chargé de mettre au point les documents de conduite qui devaient sans cesse être remis en question avec notre aide.

Le tableau de contrôle des circuits basse tension, installé dans la cabine de conduite, nous permettait de simuler la plupart des pannes tout en circulant. Plus tard, à partir des rames Atlantique, l'informatique apportera une aide appréciable à cet aspect particulier de la conduite. C'est à cette époque que je pris mon service dans cette activité passionnante d'essais et d'endurance des rames TGV.

Ma première journée sur le bolide consistait à tester avec deux rames TGV, les défauts de freinage des moteurs électriques. Ces essais se déroulèrent sur la seule ligne qui comporte les mêmes taux de pentes que la nouvelle ligne. Soit 35 millimètres par mètre.

Nous allions découvrir la ligne de Capdenac à Toulouse. Pour cela nous irions passer une semaine à Lourdes, en février 1980. La rame se trouvait aux AMPSE (ateliers du matériel de Paris-Sud-Est) situés par ailleurs sur le territoire de Villeneuve-Saint-Georges.

En route pour le Sud Ouest par Juvisy ; le pilote qui devait nous prendre en charge était absent -, le grand Gaby qui avait pris ses précautions, connaissait déjà la ligne et grâce à ses amis du Sud-Ouest, était en possession de documents adaptés, car il n'était pas question d'attendre ; notre plan de route était précis ; nous étions attendus par les plus grands spécialistes du matériel. Alors, la traction se devait d'être à la hauteur !

D'Etampes à Tours, la rame numéro 7 était impatiente de montrer ses performances en courant continu : elle fonçait à 200 km/h, dans un brouillard épais. Alors à cette vitesse, les yeux des quatre agents présents en cabine étaient rivés sur le pare-brise ; c'était le silence total, seulement accompagné du ronronnement régulier des moteurs ... Ils recherchaient le prochain signal, appréhendant le moindre obstacle. Sans oublier que le TGV étant gourmand en énergie, il avait vite fait d'épuiser toute la puissance donnée par ces vieilles sous-stations d'avant guerre ; par conséquent, la règle était de choyer doucement le manipulateur de traction et de ménager la sensibilité des disjoncteurs.

Premier arrêt : Bordeaux. Il était environ midi. On repartit après une courte pause repas ; tout le long du chemin, plusieurs inspecteurs traction vinrent visiter notre jouet tout en faisant les remarques qu'ils jugeaient utiles. L'un d'eux nous persuada de corriger une manipulation pratique permise par ce nouvel engin mais tout à fait contraire aux règles habituelles. Nous dûmes nous plier à la philosophie de Michel Gohier.

Plus nous avancions vers le sud, plus nous découvrions le vieux réseau électrifié d'avant guerre ; les sous-stations directement reliées aux usines des barrages, nombreuses dans les Pyrénées et construites par la SNCF ; puis les poteaux caténaires formant une infinie cathédrale avec ses ogives métalliques d'un assez bel effet, la suspension caténaire hélicoïdale très ingénieuse mais combien difficile à régler.

Enfin, la signalisation de block PD (Paul et Ducoussaux) : une signalisation automatique ancienne avec des signaux mécaniques qui prennent la position d'ouverture seulement à l'approche de votre train. Et bien entendu pas de téléphone de voie. Sur certaines lignes, il est prévu d'utiliser, en cas de besoin, un téléphone portable, vieille boîte en bois contenant un authentique téléphone du XIXe siècle, que l'on branche sur deux fils, parmi les dizaines courant le long des lignes. Il ne faut pas se tromper, visser les perches de branchement, raccorder, tourner la manivelle et espérer entendre une voix nasillarde vous répondre « Patientez le courant va revenir... ».

Enfin, Lourdes, en ce moment très calme en l'absence de pèlerins. L'arrivée est remarquable ; on suit le gave de Pau ; on peut apercevoir juste avant d'entrer en gare, l'entrée de la grotte de Lourdes, mais nous n'avions pas le temps de contempler, il fallait avoir l'œil à la conduite.

Le foyer des agents de conduite, bien occupé en période de pèlerinage, était désert et tous ceux qui le désiraient pouvaient être logés dans ce bâtiment vide. En outre, trouver un hôtel ouvert en cette période n'était pas aisé.

Le lendemain matin, l'équipe d'essai se retrouva au grand complet. Il y avait le très actif M. Metzler, le père du TGV, dont le comportement nous changeait des personnalités très fermées que nous avions pu côtoyer jusqu'alors. Au fil des jours, je me rendis compte que je ne connaissais pas encore bien le TGV, il n'y avait à peu près que Gaby qui dominait bien le sujet, avec les plus grands spécialistes. En effet, Gaby avait passé une bonne partie de sa carrière en bureau d'étude à établir les documents de conduite sur les BB 7200 et 22200 et hérité tout naturellement du dossier TGV à l'organisme d'études traction.

Alors que nous prenions notre petit déjeuner au buffet de la gare, arriva M. Cossié, un cheminot devenu légendaire, par sa grande compétence. Les quelques conducteurs qui faisaient partie du voyage le connaissaient bien et dès qu'il paraissait, la façon dont ces anciens conducteurs se précipitaient vers lui suffisait pour me le présenter. Dans les années 50, lors des essais de mise au point des locomotives sous courant monophasés, il faisait atteler un wagon campement derrière la locomotive d'essai et suivait sa locomotive 24 heures sur 24 en recommandant au conducteur de l'appeler s'il se produisait le moindre problème.

Combien de parcours en TGV j'ai pu faire avec lui ! Il se calait à gauche du conducteur, s'accoudait sur le rebord du pupitre de conduite et ne quittait pas des yeux les ampèremètres des moteurs dont aucune variation de l'aiguille ne lui échappait et qu'il notait sur un petit carnet ; il devait faire apporter la correction nécessaire.

Nous arrivâmes très tôt dans le faisceau où les rames étaient garées. Enfin partis, nous passâmes devant Tarbes où sont fabriqués les moteurs de traction des locomotives de la SNCF ; c'est un peu le fief de M. Cossié qui venait souvent pour des mises au point.

Et nous montâmes la rampe de Capvern ; nous fûmes très surpris, de voir passer des trains courts mais remorqués ou poussés avec deux locomotives de grande puissance tant il faut de chevaux pour vaincre la pesanteur, sur cette ligne.

À Toulouse, pendant la pause repas, nous étions obligés de nous relayer car de nombreux visiteurs étaient curieux de découvrir ce

nouveau train dont nous fermions les portes de la voiture-laboratoire. Et nous repartîmes... Quelque part entre Porte St-Simon et Boussens, une absence de courant 1500 volts nous immobilisa. Nous trouvâmes un téléphone près d'un passage à niveau.

Nous arrivâmes enfin devant la grande plongée de la pente de 35 mm/m et là, Max Baujoin nous donna des directives précises : « Roulez à telle vitesse et au top vous freinez à x bars ! » Et les techniciens enregistraient les défauts qu'ils soupçonnaient -, plusieurs jours dans la semaine, nous renouvelâmes ces relevés avec des paramètres variables de vitesse et de freinage. Les anomalies se traduisaient par un isolement automatique des moteurs de traction qui, en freinage péjoraient les performances de sécurité ; d'où l'importance de ces essais, pour en limiter les conséquences.

Au retour, en passant à Saint-Pierre-des-Corps, une délégation d'ingénieurs japonais monta à bord. Ah ! Ces japonais ! Ils exhibaient la revue des chemins de fer, en couleur et sur papier glacé, déjà traduite dans leur langue. Et document à la main, ils ne se privaient pas de poser des questions sans discontinuer, auxquelles répondait avec le même sérieux M. Cossié. En diverses occasions, on les reverra ces divers groupes de Japonais toujours incroyablement curieux, avec l'appareil photo à la main !

Je revins, avec seulement deux conducteurs pour compléter ces essais dans la rampe de Capvern. Cette fois, on était au mois de juillet et une panne nécessitant l'immobilisation de la rame l'après-midi nous permit d'aller faire notre chemin de croix vers la basilique et d'observer avec compassion ces centaines de jeunes, lourdement handicapés, pleins d'espoir et de ferveur.

Avant la mise en service de la ligne à grande vitesse, les essais avaient lieu sur les diverses lignes classiques, essentiellement en courant continu. Quelques incursions sur la ligne de Dole à Vallorbe où il y a, avec le courant monophasé, une belle rampe de 20 mm/m, nous permit de faire différents essais de mesure ont un, qui faillit mettre le feu dans une motrice. En effet, Max soupçonnait certains moteurs de ne pas tractionner sous ce type de courant. L'essai fut très concluant car les selfs d'un élément se mirent à rougir ; les gens du matériel veillaient et tout put rentrer dans l'ordre.

Un arrêt pour restauration à Frasne nous permit également de passer par la laiterie coopérative du village où l'on trouve un excellent beurre et le célèbre et délicieux fromage du Mont d'Or.

En attendant l'ouverture du premier tronçon de ligne nouvelle, de Montchanin à Vaux-en-Pré, l'essentiel de nos occupations était toujours la formation et l'accompagnement sur les rames TGV qui assuraient un ambitieux programme d'endurance, conduites par les conducteurs de Paris et de Lyon. C'est ainsi qu'une bonne douzaine de rames parcouraient Paris-Marseille. Ces accompagnements étaient mis à profit pour parfaire la maîtrise des dépannages, la détection de tous les défauts, ce que les techniciens appelaient le déverminage. Ces rames, qui ne transportaient pas de voyageurs, nous permettaient d'oser tous les cas de panne, en évitant de gêner le trafic sur la ligne qui, déjà saturée, devait absorber ce supplément de sillons. C'est lors de ces tournées aussi que les nouveaux formés venaient pratiquer et préparer activement l'examen de contrôle afin de conduire seuls à leur tour. Quelques candidats ne supportaient pas cet entraînement à outrance et nous abandonnèrent mais ce fut tout de

même rare, d'autant que l'examen raté une fois, on leur lais sait la chance de le repasser. Bien souvent l'adulte ne se rend pas toujours compte de la somme de travail à fournir pour être déclaré apte et lorsque c'est l'échec, une révision bien menée permet de rattraper la petite insuffisance ou bien d'éviter l'émotion mail maîtrisée.

Une deuxième partie du contrôle est effectuée en ligne pouf s'assurer que le conducteur sait bien mettre en pratique les procédures théoriques.

Et c'est à cette occasion que la noria des visiteurs commença et que nous fîmes connaissance avec le monde des journalistes, reporters de radio et de télévision. Enfin, la ligne nouvelle ouvrit. Il y avait eu entente entre les Parisiens et les Lyonnais qui s'approprièrent la ligne une semaine sur deux.

La première fois, quelle aventure ! Journée éprouvante : lever aux aurores, la gare souterraine de banlieue puis direction Villeneuve pour la prise de possession d'une rame ; et ce fut le départ sur la ligne classique jusqu'à Chagny. Là une locomotive diesel 67000 avec un wagon raccord, nous prenait en charge jusqu'à Montchanin ; après un refoulement par une voie spéciale en gare de Montchanin-Le Creusot-TGV, la rame pouvait enfin lever son pantographe spécial articulé lequel intrigua pas mal de monde à commencer par les Japonais bien sûr, qui ne manquaient pas une occasion de filmer cette nouveauté.

Quel dépaysement de voir cette gare de Montchanin ! Les poteaux caténaires me parurent insolites ; ils ressemblaient aux installations électriques suisses avec de larges haubans entretoisés.

Le chef d'essais, M. Metzler, nous apporta le programme : il s'agissait d'abord d'un essai de passage sur des aiguillages prévus en vitesse maximum en voie déviée à 160 km/h ; nous les franchissions à V+10, donc à 170 km/h. Cela passa très bien.

La plate-forme de la ligne étant plus large que sur les lignes classiques, on n'avait pas l'impression de vitesse. En ce qui concerne la signalisation, le simulateur avait été parfait puisque l'on s'habituait immédiatement à cette nouvelle disposition. Même à 300 km/h on a le temps de réagir calmement tant les plages d'annonce sont suffisantes.

Que de semaines j'ai passées à Montchanin et sur les inten TGV de la section de Mâcon à Sathonnay, autant dire Lyon ; mais la tension électrique n'était pas encore raccordée, entre Mâcon et le raccordement pour Genève. C'est une puissante CC 65500 qui remorqua notre rame. Nous découvrîmes la Bresse sous un autre angle. Quelques essais, et nous allions sortir côté Lyon, mais le raccordement électrique, là non plus n'était pas en service ; et c'est une autre locomotive CC 65500 qui vint à notre rencontre.

Entendu dans le train :

Entendu dans le train d'Ottignies à destination de Louvain-la-Neuve, d'une voix très enjouée: « Nous voilà arrivés chers étudiants ! Alors cette semaine... Pas trop sortir, pas trop boire de bière, aller aux cours et bien étudier hein ! Je vous souhaite une bonne semaine ! »

« Chers voyageurs, je suis en possession de tartines qu'une maman m'a laissé sur le quai avant le départ du train. Merci à la personne concernée de me les réclamer lors de mon passage »

SOLUTIONS AUX JEUX

MOTS CROISÉS :

	1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	E	C	U	R	E	U	I	L	S
2	T	E	S		O	R	T	I	E
3	E	P	A	U	L	E	E		R
4	N			F	I	E	R	O	T
5	D	E	G	R	E		A	P	I
6	A	R	A		N	O	T	E	S
7	R	I	M	E		T	I	R	E
8	D	E	B	R	I	E	F	E	E
9	S		A	G	I	S	S	E	Z

MELI MASQUE :

SUDOKU :

6	5	4	9	3	7	2	1	8
3	2	9	1	8	6	7	4	5
7	8	1	2	4	5	9	6	3
4	1	2	6	5	3	8	9	7
8	3	5	7	9	4	1	2	6
9	7	6	8	1	2	3	5	4
2	6	8	5	7	1	4	3	9
5	4	7	3	2	9	6	8	1
1	9	3	4	6	8	5	7	2

2	7	6	5	9	4	3	1	8
9	4	8	1	3	7	5	2	6
5	1	3	2	6	8	4	7	9
1	3	5	6	7	9	8	4	2
4	6	2	4	1	6	7	9	3
8	9	7	3	4	2	1	6	5
7	2	4	9	8	5	6	3	1
3	5	9	4	1	6	2	8	7
6	8	1	7	2	3	9	5	4