



Amicale des Anciens et Amis de la Traction à Vapeur



Chers Adhérents de l'AAATV - Centre-Val de Loire, chers Donateurs,

Vous étiez près de 100 membres présents ou représentés, ce 3 février dernier, à participer à **notre Assemblée Générale 2019** qui s'est tenue à la salle François Villon de Fleury-les-Aubrais, suivie d'un déjeuner amical. L'année qui s'achève a été jalonnée d'importantes réalisations dont plusieurs opérations de maintenance lourde parmi lesquelles le lancement de la requalification décennale de la chaudière de la 141R840 et la remise en circulation de la voiture Club 34 – ex-Vru DEV 65 – sont les plus emblématiques.



Le nombre de circulations commerciales a été réduit à 5 avec un taux de remplissage moyen de 37% sensiblement inférieur à celui des années précédentes ; la raison principale en est l'indisponibilité prolongée de la R840 (voir l'article ci-après) et l'engagement tardif des réservations sur notre train croisière que nous avons dû annuler, faute d'une visibilité suffisante sur le remplissage en juillet, date critique à laquelle une part importante des coûts doit être versée quel que soit le nombre définitif de voyageurs (voir l'article « Comment se fabrique un train ? » dans le BL 80 de septembre 2018).



Cependant, **le bilan le financier de l'année est resté positif**, notamment grâce à l'exploitation du 68540 dont les coûts sont largement moindres que ceux de la 141R840, en sorte que les circulations de l'année ont dégagé un bénéfice et que les dons faits via la Fondation du Patrimoine nous permettront de réaliser les travaux de la chaudière en préservant notre trésorerie.

Le bilan technique de l'année, outre les opérations rapportées dans les différents Bulletins, reste marqué par le changement de culture de maintenance résultant de **la mise en place du**

CUU-MRFP (Contrat Uniforme d'Utilisation des Matériels Roulants Ferroviaires Préservés) qui fixe les objectifs, méthodes, indicateurs et réglementations techniques de sécurité et d'interopérabilité applicables par les associations détentrices de matériels historique. Ce contrat corédigé par la SNCF et l'Unecto transfère aux associations la pleine responsabilité de la définition, de l'exécution, de la qualité et de la traçabilité de la

maintenance de leurs matériels. Il en résulte une plus grande autonomie, mais aussi une responsabilité à l'égard des tiers et de l'EPSF, assumées en totalité avec une obligation de résultat.

L'Assemblée a également validé **la feuille de route de l'année en cours** : au plan technique, le retour de la R840 pour septembre 2019, l'opérationnalité de tous nos matériels (dont le chauffage des B10 et B11) notamment. Mais, avant tout, la priorité doit être donnée au renforcement des acquis dans le domaine de la formation et au recrutement de nouveaux bénévoles, afin de faire perdurer et de transmettre notre savoir-faire. Par ailleurs, la communication de l'association poursuivra sa modernisation avec notamment, l'entrée en service du nouveau site web, un nouveau logo et des outils de mailing plus fiables, en ligne avec les dispositions relatives à la protection des données privées.

Enfin, l'Assemblée a pu procéder à un premier échange de vues sur le « **Projet 2021** » de train croisière d'une semaine au départ de Paris sur la région Grand Est en 2021. L'occasion de nous mobiliser, avec le concours d'autres associations partenaires, pour attirer des amateurs de voyages ferroviaires historiques de France, mais aussi de pays voisins : Allemagne, Suisse, Bénélux et surtout Grande Bretagne !

Je vous souhaite une excellente année et une bonne lecture de ce premier Bulletin de 2019 !

Jérôme Ansel
Président de l'AAATV Centre Val de Loire

Visite de Mme la Maire de Fleury et du Lycée Jean Lurçat à l'EVEN

La voiture B11 OCEM, d'origine PLM, construite en 1929 Dyle et Bacalan à Bordeaux, suivant un plan permettant de la transformer en voiture-hôpital en cas de conflit est, elle aussi, classée monument historique. Les dernières étapes de sa restauration portent sur la réinstallation du chauffage vapeur et des toilettes au type d'origine.



Une pièce particulièrement complexe devant être réalisée pour reconstituer les 2 conduits d'évacuation des toilettes, un partenariat a été acté avec le lycée des métiers Jean Lurçat de Fleury les Aubrais. Le prototype de la descente de toilettes de cette voiture sera présenté le vendredi 1er Mars prochain à 15h30, à l'EVEN, en présence de Mme Marie-Agnès Linguet, maire de Fleury les Aubrais, accompagnée de M. Rémi Silly responsable du service communication la ville.

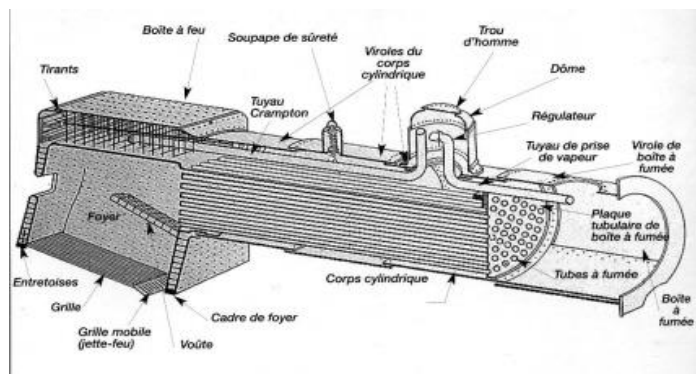


Le Proviseur du Lycée, M. Dorval et Me Françoise Petitjean, directrice déléguée aux formations, seront accompagnés de deux professeurs et de deux élèves. A l'issue de la présentation du prototype, une visite guidée de l'atelier sera organisée pour les élèves.

L'Amicale a besoin de vous ! Rejoindre l'Amicale c'est participer à une équipe de bénévoles dynamiques pour s'impliquer dans une grande variété d'activités : organisation de trains spéciaux, travail en atelier, logistique et administration. Vous contribuerez à valoriser un patrimoine ferroviaire rarissime et à perpétuer, dans des conditions réelles, la fabuleuse époque de la traction à vapeur. **Nul besoin d'avoir une expertise ferroviaire particulière**, les bénévoles de l'association seront heureux de vous faire partager leur savoir-faire. Contactez-nous par : mail@141r840.com.

Chaudière de la 141R840 : les tirants de ciel de foyer, Kezàko ?

Au cours des travaux préparatoires à l'épreuve hydraulique de la chaudière de la 141R840, l'équipe technique de l'atelier a eu la désagréable surprise de constater qu'il faudrait remplacer 40 tirants du ciel de foyer. Cette opération délicate pour laquelle aucun prestataire extérieur n'a conservé le savoir-faire, va prolonger l'immobilisation de notre locomotive jusqu'à la fin de l'été 2019.

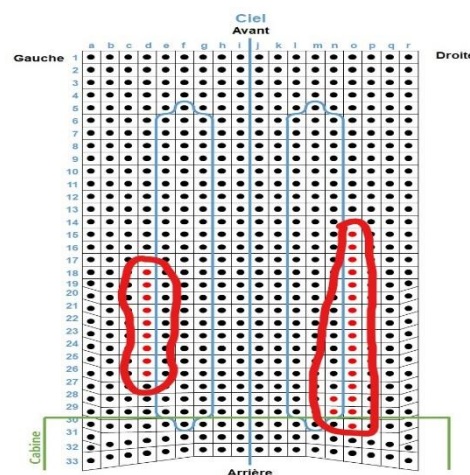


Explications :

Logé à l'arrière de la chaudière et entouré d'eau sur 3 côtés, se trouve le foyer ou « boîte à feu » de la locomotive ; un appareil imposant de 3,40 m de long et de 1,60 m de hauteur, garni de 1,5 tonne de briques en ciment réfractaire et soumis à des températures pouvant atteindre 1600 degrés. A l'avant du foyer se trouve la plaque tubulaire, départ des tubes à fumée participant au chauffage de l'eau contenue dans la chaudière.

La fixation du foyer à l'intérieur de la chaudière est réalisée par plusieurs centaines d'attaches de longueur variable en forme de tube appelées « entretoises » lorsqu'elles sont sur les faces latérales du foyer et « tirants » lorsqu'elles sont fixées sur le ciel du foyer et le maintiennent en suspension (voir diagramme ci-dessus). Les tirants sont les pièces les plus fragiles car ils sont de longueur inégale et réunissent des éléments de courbure différentes dont la dilatation crée des tensions divergentes.

Lors de la mise en chauffe, les éléments du foyer et de la chaudière (ainsi que l'eau qui s'y trouve) sont soumis à des températures très différentes et donc à des effets de dilatation très puissants. Placés au-dessus et sur les côtés du ciel, les tirants sont les pièces qui encaissent les plus grands efforts de dilatation. Pour atténuer cet effet, les 141R étaient équipées d'origine de siphons dits « de type Nicholson » destinés à accélérer le mouvement de l'eau entre les parties basse et haute de la chaudière et à tempérer les écarts thermiques (voir la circulation en bleu sur le graphique). Malheureusement, ces siphons ont été déposés en 1967 à Vierzon.



Le cliché ci-contre (pris par endoscopie) montre les effets de torsion subis par un tirant du ciel de foyer lors des dilatations et contractions successives. 40 tirants sont concernés et doivent être remplacés (voir les zones en rouge sur le graphique). La découverte de ces déformations et fissures ne pouvait intervenir avant la mise à nu complète de la chaudière et son détartrage, ce qui n'avait pas eu lieu lors de la précédente épreuve décennale de chaudière (2007).

Le remplacement des tirants est une opération longue et fastidieuse. Elle consiste d'abord par la dépose à force des tirants à changer ; puis dans le façonnage de nouveaux tirants à partir de barres cylindriques de métal qui sont coupées et filetées à dimension ; puis par la pose de chaque tirant exercée à force par dudgeonnage à chaud sur les deux faces (intérieure au foyer et extérieure de la chaudière) ; enfin, chaque tirant est percé sur toute sa longueur au foret de 6 pour faciliter son refroidissement et créer un chemin de vérification de l'étanchéité des appareils. Tous ces travaux étant à réaliser dans un espace confiné et très résonnant !

L'avancement des autres chantiers de l'épreuve décennale est par ailleurs conforme au planning : la recharge de la plaque tubulaire avant est réalisée à 100%, la réparation des tubes surchauffeurs est à 90%, le remplacement des 15 tubes à fumée est à 35%. Reste à changer les tirants de ciel de foyer...



De Vierzon à Cosne/Loire : des débuts difficiles

Initiée le 16 janvier 1976 sous l'impulsion d'André Presle, la sauvegarde de la 141 R 840 se concrétise le 21 octobre suivant par l'autorisation de la Direction de la SNCF de confier la garde de cette locomotive à l'AAATV Vierzon-Bourges, ne comptant alors qu'une poignée d'adhérents et n'étant pas encore officiellement constituée.



La 141R840 en service à Vierzon (1965)

travail s'échelonne sur le week-end ! Une bâche réformée offerte par le responsable local du SERNAM permet de protéger à minima le corps cylindrique de la chaudière. Cependant, cette dernière ne résiste pas aux forts coups de vent : régulièrement, le dépôt prévient les parents de Pascal pour intervenir, la bâche se trouvant au milieu des voies...

Considérant la situation préoccupante, nous engageons des recherches pour trouver un abri. Des reconnaissances sont faites au dépôt de Bourges équipé encore de sa rotonde et de son pont tournant, ou bien dans des petites gares comme Menetou-sur-Cher ou Saint Martin Saint Georges, sachant que la ville de Vierzon nous avait offert un hangar démonté de 25 mètres de long provenant d'anciennes halles d'exposition et qu'il fallait reconstruire. Finalement courant 1984, c'est Noël Boursin, collègue de travail de Denis qui nous fait part de son entrevue avec le Chef de gare de Cosne sur Loire ; Monsieur Senèque est particulièrement enthousiaste à l'idée de garer une 141 R sous la remise de de l'annexe traction. Le salut se trouve bien là ! Le projet de convention d'occupation d'une travée de la remise voie 13D est validé le 20 juin 1985. Même si la R840 change de région en déménageant de Vierzon à Cosne, il est fort probable que, du côté de Clermont Ferrand et de la 141 R 420, certains aient voulu garder un œil sur elle !



La R840 sous bâche à Vierzon (10.07.1982)

16 août 1983, Vierzon : les trois signataires Pascal, Denis et Alain en séance de travail.



Nous faisons ainsi la connaissance de Marius Ouard mécanicien de la 141 R 420, dépêché à Vierzon pour valider l'acheminement de Vierzon à Cosne. Et puis le grand jour arrive ! Le 14 septembre 1985 toute la petite équipe est là, c'est le premier voyage de la 141 R 840 depuis 15 ans. Même si elle est froide, pour la toute première fois, nous allons prendre place à bord, quelle fierté ! La locomotive est orientée tender en avant, elle est attelée à un wagon plat pour transport des bielles et divers accessoires ainsi qu'un fourgon type T. C'est la BB 67209 qui assure la traction jusqu'à Nevers. On organise des tours de rôle en cabine, et puis une mini équipe technique, encadrée par Raymond Gorce ancien mécanicien retraité de Nevers, est là pour effectuer les

graissages aux différents points de garage. Le lendemain matin, départ de Nevers avec la BB 67047 avec une arrivée à Cosne à 10 h. L'après-midi, nous exposons la locomotive en gare de Cosne. Les visiteurs sont nombreux ! Un certain Liliano Longinotti semble très intéressé, il nous parle même de son voisin jeune retraité et amateur de chemins de fer, qui aimerait bien, lui aussi venir nous voir de plus près. Finalement ils seront nos premiers adhérents à Cosne : Liliano, indispensable compagnon de toutes les opérations locales, et Jean Cliquet qui deviendra un secrétaire particulièrement dynamique et efficace.



20 septembre 1985 : la R840 aux côtés du tracteur lourd de la SCALEX qui l'a déplacée sur le site de la centrale de Belleville.

Mais l'opération communication ne s'arrête pas là. Dès le mercredi suivant, c'est le locotracteur de la gare de Cosne Y 7447 qui nous achemine sur l'EP du chantier de construction de la centrale EDF de Belleville sur Loire. Car le weekend, c'est portes ouvertes sur le site, et environ 13 000 visiteurs saluent la présence de la 840 qui pour l'occasion dispose d'un sifflet opérationnel à la plus grande joie des enfants. Finalement, la locomotive est de retour à Cosne le 11 octobre. On ne la voyait pas si imposante, car une fois dans la remise on ne peut à peine passer entre les murs et la machine, elle tient tout juste mais elle est à l'abri. Pas question de faire de la

mécanique à l'intérieur, nous devons la sortir à chaque séance de travail ! Mais décidemment, cette période faste en matière de communication conduit ensuite la 840 aux ateliers de Nevers Machines (ANM).

Le 2 février 1986, c'est la BB 67478 qui assure son acheminement, d'abord au dépôt où elle fait plusieurs tours de plaque avant d'être remise sous la rotonde pour enfin être exposée les 8 et 9 février aux ANM, notamment aux côtés de la 141 TB 424. A cette occasion elle reçoit la visite intéressée de Pierre Bérégovoy alors ministre de l'économie, des finances et du budget et ancien ouvrier de la SNCF. Le retour à Cosne est assuré par la BB 67023, le 16 février suivant. Le 9 avril c'est l'IFC qui nous rend visite à l'occasion d'un train spécial sur les anciennes lignes du Sancerrois avec le X 3866.



27 avril 1986, Cosne s. Loire : la R420 salue la R840 qui simule une mise en feu sur la voie de Clamecy.

Quelques jours après, nous sommes autorisés à garer la machine à la sortie sud de la gare de Cosne, sur l'ancienne voie de Clamecy lors du passage de la 141 R 420 en acheminement entre Paris à Clermont-Ferrand qui fièrement nous salue les 25 et 27 avril de cette année 1986.

A l'issue de cette période, nous allons pouvoir débiter les premiers travaux de restauration de la belle américaine...

Alain Demarez, Pascal Bouché et Denis Pasquier

**...En 2019, prenons le train
avec AAATV-CVL**



Avec la locomotive
68540
Et la
141R840



AAATV-CVL
www.141R840.com
L'Herminette Flaminienne





*Invitation
au voyage*

JUILLET 6 *VERSAILLES*
Les grandes eaux musicales

SEPTEMBRE 7 38^{ème}
Fête des Marais BOURGES
capitale du Berry | patrimoine musical

SEPTEMBRE 7 Navette ferroviaire
BOURGES-VIERZON

SEPTEMBRE 21 & 22 Journées du
PATRIMOINE *Programme En cours d'élaboration*

OCTOBRE 5 & 6 
*Direction VANNES pour
notre TRAIN CROISIERE*

DECEMBRE 14&15 
TRAINS DU PÈRE NOËL







Programme prévisionnel non contractuel

Site Internet : www.141R840.com - Contact : mail@141R840.com

Consultez le programme détaillé de la Saison 2019 et réservez vos voyages sur notre site Internet !

Des nouvelles de notre partenaire la 231E41 (AAATV-SPDC)



C'est avec plusieurs semaines d'avance sur le planning des travaux 2019 que les Compagnons de la E ont levé le châssis pour en extraire les essieux.

Pour ce faire, les Compagnons ont, au préalable, remis en service 4 colonnes de levage et ont créé une voie de stockage desservie par un chariot transbordeur de fabrication maison.

La prochaine étape sera le nettoyage du châssis afin de pouvoir procéder à son expertise. Quant aux essieux, ils sont pour le moment mis en attente en vue d'une expertise ultérieure.



Les quatre Associations de préservation de matériels ferroviaire historiques partenaires en Région Centre

