

REVUE documentaire

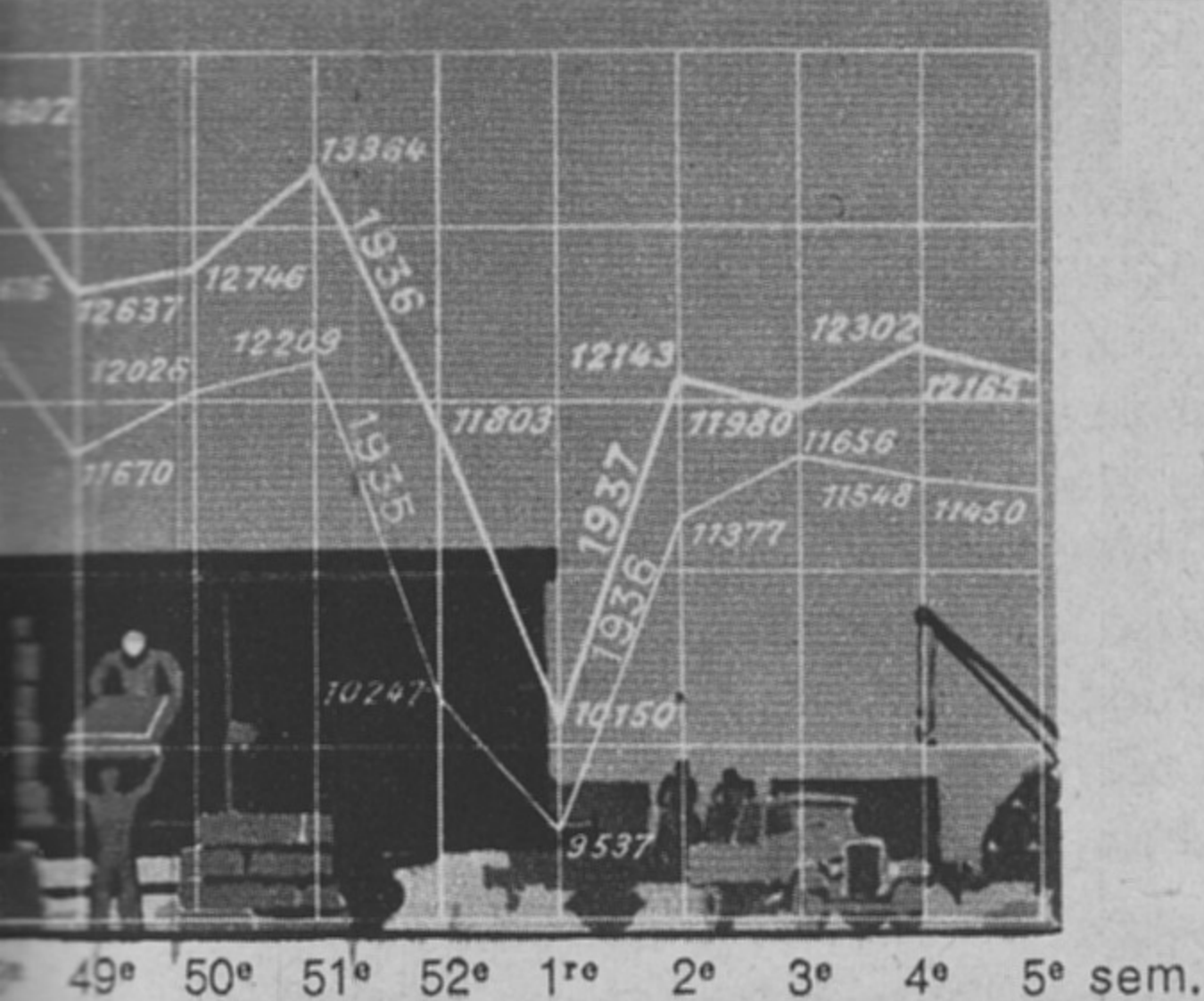


Fig. 1 — Moyenne journalière des wagons chargés.

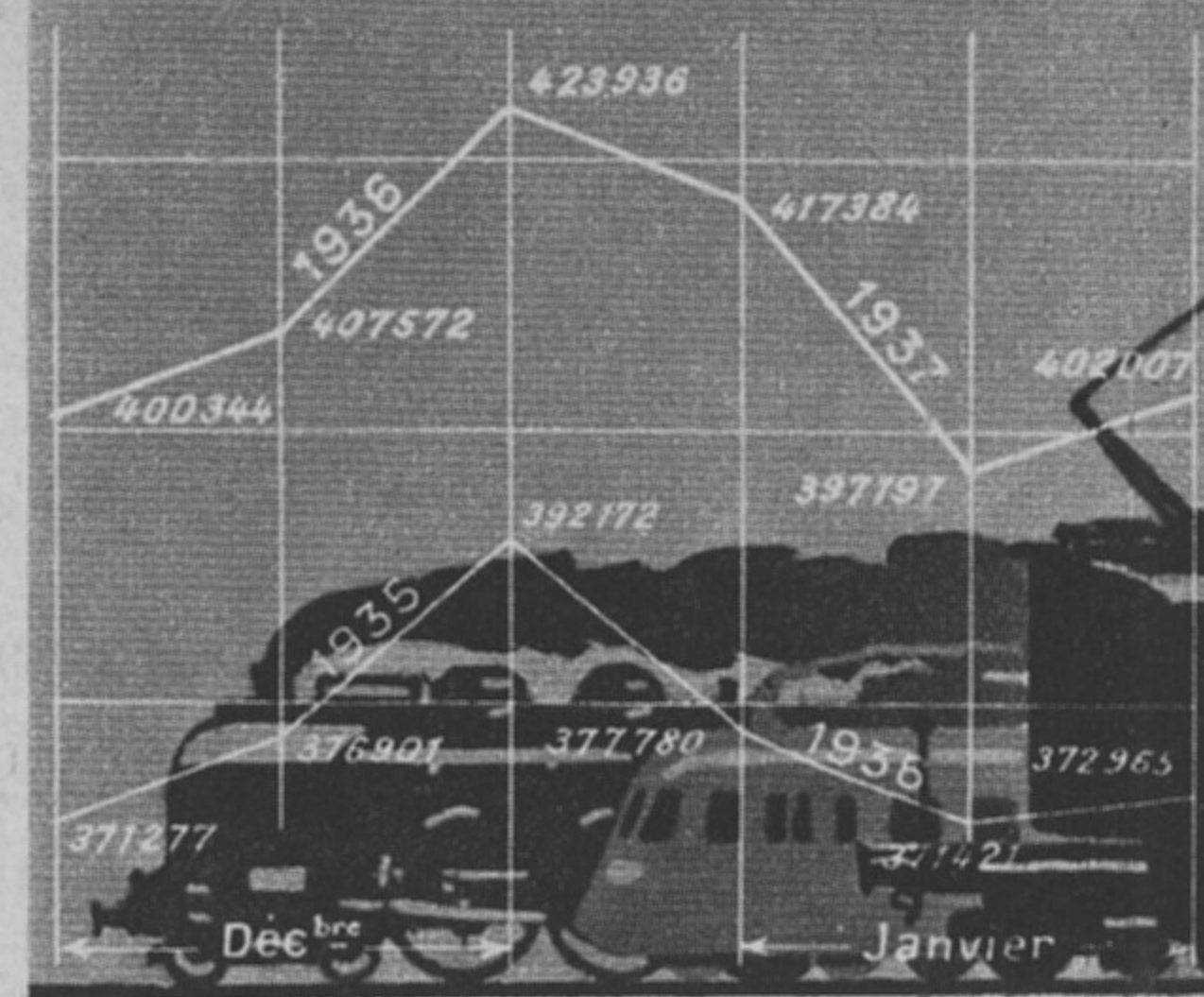


Fig. 2. — Moyenne journalière des parcours.

TRAFIC DU RÉSEAU P.L.M.

Les figures 1 et 2 présentent les variations de la **moyenne journalière des wagons chargés** durant chaque semaine du 3 décembre 1936 au 5 février 1937, et de la **moyenne journalière des parcours du matériel locomoteur** durant chaque décennie de décembre 1936 et janvier 1937.

UNE NOUVELLE SECTION DE LIGNE EST EXPLOITÉE AVEC LE BLOCK AUTOMATIQUE

Le « Bulletin » de janvier 1936 a mis ses lecteurs au courant de la première installation du block automatique par signaux lumineux réalisée sur notre Réseau, entre Villeneuve-Saint-Georges (Poste 5) et Combs-la-Ville-Quincy. Ce nouveau système de signalisation a donné depuis lors toute satisfaction.

Une nouvelle étape du programme d'équipement de la banlieue de Paris vient d'être franchie récemment : le block automatique a été mis en service le 21 janvier sur la section de ligne de Villeneuve-Saint-Georges (Poste 6) à Corbeil-Essonnes, qui intéressait cette fois des gares importantes (Juvisy, Corbeil-Essonnes). Les postes enclenchés ont été munis de tableaux schématiques lumineux, figurant les voies et les signaux, et sur lesquels les aiguilleurs peuvent suivre avec facilité la marche des trains dans la zone de leur poste. La mise en service de ce nouveau mode d'exploitation de la ligne s'est effectuée de façon très satisfaisante.

Les travaux continuent actuellement entre Paris et Villeneuve-Saint-Georges et aboutiront prochainement à la mise en service du block automatique sur ce tronçon de ligne, ce qui procurera de grandes

commodités pour l'organisation des importants mouvements de trains à prévoir bientôt à l'occasion de l'Exposition.

LA FORMATION D'APPRENTIS VIENT D'ÊTRE REPRIS

Avec le début de l'année scolaire 1936-1937, des centres d'apprentissage ont été ouverts dans 9 établissements du Matériel et de la Traction : l'atelier de voitures de Villeneuve-Saint-Georges et les 8 dépôts de locomotives de Laroche (fig. 3), Les Laumes, Dôle, Besançon, Nevers, Ambérieu, Chambéry et Nîmes. Il s'agit là de la première étape d'un vaste programme de développement et de modernisation de l'apprentissage, dont la réalisation se poursuivra au cours des mois à venir.

Ce programme répond aux demandes nombreuses émanant d'agents soucieux de donner à leurs enfants, dans le cadre de la vie cheminote, une formation professionnelle leur permettant de devenir d'excellents ouvriers. 125 jeunes gens, tous fils, petits-fils d'agents ou pupilles de la nation, ont été ainsi admis comme apprentis en 1936. Sous la direction de moniteurs dévoués et compétents, ils sont initiés à la profession d'ajusteur-mécanicien (quelques-uns apprennent le métier de menuisier-ébéniste). Une instruction théorique, dont le programme a été élaboré d'accord avec la Direction de l'Enseignement technique, leur est donnée pour compléter leur formation manuelle, développer leurs connaissances générales et contribuer à leur éducation morale.

Leur éducation physique fera également l'objet de tous nos soins et, le samedi matin, des séances de culture physique rationnelle et de sports seront organisées pour eux, en collaboration avec l'A.S.C.P.L.M.

Nous devons ajouter que les résultats obtenus jusqu'ici sont très encourageants : partout les apprentis rivalisent de zèle pour devenir de bons ouvriers, de parfaits cheminots et des hommes accomplis. Et nous ne saurions, à ce sujet, mieux terminer ce compte rendu qu'en publiant les noms des jeunes gens qui se sont classés « major » à la fin du premier trimestre d'études dans chacun de nos 9 ateliers. Ce sont : MM. F. Devoucoux, à Villeneuve-Saint-Georges ; R. Jeanneau, à Laroche ; P. Belliot, aux Laumes ; R. Uny, à Dôle ; J. Bognon, à Besançon ; G. Gauthier, à Nevers ; R. Farana, à Ambérieu ; F. Ganivenc, à Chambéry ; A. Robert, à Nîmes.

LES NOUVELLES MICHELINES TYPE 23

Notre parc de Michelinnes va s'accroître. Nous allons en effet acquérir de nouveaux engins du type 23, dont la capacité est sensiblement plus grande que celle de nos Michelinnes ZZR-1 à 6 (96 places au lieu de 56).

Ces nouveaux autorails ont fait l'objet d'une présentation à M. le Directeur Général entre Paris et Clermont-Ferrand, les 6 et 7 janvier 1937, au cours de laquelle le parcours de 419 km a été effectué en 4 heures, soit à 104,7 km/h de moyenne.

La disposition de cet autorail diffère sensiblement de celle des autres autorails ; la caisse, de 30,360 m de longueur, est supportée par 3 bogies de chacun 4 essieux. Les 2 bogies extrêmes ont le rôle de porteurs et de directeurs tandis que celui du milieu, spécialement tracteur, ne supporte que la fraction de poids de la caisse indispensable pour obtenir l'adhérence nécessaire. Ce bogie est relié longitudinalement à l'avant et à l'arrière de la caisse par des bielles transmettant les efforts de traction



Fig. 3. — L'atelier d'apprentis du dépôt de Laroche.

(Cl. GAZAGNE.)