

	Réf document	MPVTR031220141104-THENEVAULTJEAN-LAVAPEUR	Date	18/04/2016	Révision	A
	Auteur	Jacques Laouéan	Date dérushage	12/04/2016		

Dérushage de témoignage

Personne(s) interviewée(s)	Jean THENEVAULT - Mécanicien Chauffeur de locomotive à vapeur	Date(s) de naissance	22/7/1926
Sujet (principal) du témoignage	Mémoire de		
Date d'enregistrement	04/11/2014		

Time Code

- 0:00:30 Expérience de mécanicien chauffeur de 1944 à 1962. L'équipe comprenait 2 personnes: le mécanicien et le chauffeur. Le chauffeur s'occupe de la sécurité et le mécanicien des huiles.
- 0:02:45 Vérification du foyer par l'œilleton, les boulons et le plomb de sécurité.
- 0:05:00 Le feu de réserve est toujours entretenu pour alimenter la chaudière. La fosse à nettoyer. Le montage du feu. Répartition du charbon. Réactivation du feu
- 0:10:00 Le souffleur pour protéger de la fumée. Appareil (couronne) dans la boîte à fumée.
- 0:12:00 La complicité entre le chauffeur et le mécanicien. Ils sont titulaires de la même locomotive.
- 0:13:45 Machine à double pression. Circuits de la vapeur. Les éléments des tubes à fumée. Collecteurs.
- 0:16:00 La vapeur est à 350 degrés quand elle sort du collecteur. Elle va dans le tiroir et dans les boîtes à vapeur et sur les pistons.
- 0:18:30 Les purgeurs.
- 0:20:20 Feu de réserve toujours actif. Au démarrage de la locomotive, eau chaude et vapeur.
- 0:22:50 Elève mécanicien. Hiérarchie entre mécanicien et chauffeur. Bulletin de traction.
- 0:24:45 Le mécanicien a la tête dehors à gauche et le chauffeur à droite pour contrôler les panneaux.
- 0:27:00 Déchets de charbon sur la voie ferrée par les trains de charbons avec wagons tombereaux.
- 0:28:20 Début en banlieue sur machine de banlieue: 240 (70-80 km/h). Les machines rapides entre régions: 231 (120 km/h).
- 0:30:15 Les locomotives au dépôt de Tolbiac pour la révision des machines. Les fabricants: de machines: Decauville et Schneider du Creusot.
- 0:33:30 Locomotives de voyageurs de banlieue et locomotives de trains de marchandises.
- 0:35:25 Importance des signaux.
- 0:37:00 Respect de la signalisation. Signaux sur le côté gauche de la locomotive. Signaux mécaniques puis électriques. Pré-avertissement jaune et vert. Avertissement: feu jaune. Arrêt sémaphorique: feu rouge. Signal d'arrêt absolu: 2 feux rouges verticaux et téléphone pour renseignement sur les consignes.
- 0:45:00 Les signaux d'arrêt: vitesse à 30 km/h. Rappel de ralentissement. Signaux de travaux.
- 0:47:30 Un train qui roule à 120 km/h met 1km pour s'arrêter.
- 0:48:00 Le mouchard (le flamand). Appareil pour indiquer la vitesse. Il est relevé puis envoyé dans les bureaux.
- 0:51:15 Crocodile. Bande de fer fixée en parallèle sur le rail, qui déclenche le signal sonore au passage du train.
- 0:53:00 Alimentation en eau dans le tender. 38 m3 pour Paris Lille (250 km).
- 0:54:30 Le Giffard. Appareil d'alimentation de la chaudière en eau (nom de l'inventeur)
- 0:56:40 Seller. Appareil d'alimentation en eau. Petit et gros seller.
- 0:58:30 Fritman. Injecteur d'alimentation en eau sous la plateforme.
- 1:00:00 Pompe Dabeg pour alimentation en eau (sans vapeur). Pompe ACFI (à vapeur).
- 1:02:30 2 Bosses. Grille à flammèches. Régulateur
- 1:07:00 Sablière: 300 kg de sable pour éviter le patinage sur les rails.
- 1:09:45 Charbon: 4 tonnes pour aller de Paris à Lille. Le Tender contient 5 tonnes de charbon et fournit l'alimentation en eau.
- 1:11:50 La nourriture. Le panier contient 2 gamelles de légumes et 1 gamelle de pommes de terre cuites à l'eau, la poêle, le café et le vin.

	Réf document	MPVTR031220141104-THENEVAULTJEAN-LAVAPEUR	Date	18/04/2016	Révision	A
	Auteur	Jacques Laouénan	Date dérushage		12/04/2016	

- 1:14:30 Le sac pour le voyage contient l'habillement, la casquette de chauffeur, la casquette d'hiver. La boîte à draps pour les draps fournis.
- 1:17:30 Lavage des bleus de travail. Du noir autour des yeux.
- 1:19:15 Dans la sacoche, les cahiers de la réglementation des chemins de fer (1, 2, 3), le manuel du débutant.
- 1:21:30 Le positionnement du train en gare pour le nettoyage.
- 1:23:10 La rotonde. Le dépôt. Nettoyage du train. Le feu de réserve.
- 1:26:30 Il y avait 12 locomotives à la rotonde de Corbeil. Le dépôt de Villeneuve St Georges. Machines de réserve à Melun.
- 1:30:30 Le dépôt à Corbeil comprend 18 lits. Chambre à 2 lits pour le mécanicien et le chauffeur. Inconfort et sommeil perturbé.
- 1:33:30 Bruit à 120 km/h. Métier pas très confortable mais très prisé.
- 1:36:00 Chargement du charbon en rentrant au dépôt. Du charbon criblé pour les trains de voyageurs et du tout-venant pour les trains de marchandises.
- 1:38:40 Briquettes peintes en blanc pour éviter qu'elles soient prises.
- 1:40:50 Les traverses. Les poseurs vérifiaient les traverses en marchant sur les rails.
- 1:42:40 La période de guerre. Chauffeur en 1944. Dernier train du soir à Juvisy. Panneau en état d'alerte.
- 1:45:10 Avion en flamme. Il est tombé à Corbeil, à 200m de notre maison, sur une maison rue de Gournay.
- 1:47:00 Pendant la guerre, il y a des Allemands dans les gares et aux dépôts. C'était des cheminots. Il y avait des contrôles dans les trains. Il avait peur.
- 1:49:00 Le pont de Juvisy bombardé et fragilisé, vitesse limitée à 10km/h.
- 1:51:10 Tickets d'alimentation spéciaux réservés. Brassard de circulation pour circuler la nuit (couvre-feu).
- 1:53:50 Les roulants: aristocrates de la SNCF. Temps de repos minimum: 8h.
- 1:56:15 Défaillance du train à la gare de Lyon qui n'a pu s'arrêter et a terminé sa course dans le buffet de la gare. C'était un mécanicien qui habitait Corbeil.
- 1:58:30 A Calais. Oncle Paul qui surveillait tout.
- 2:04:00 Phénomènes d'alcoolisme.
- 2:05:10 Conditions rigoureuses des hivers. Arrêts de travail.
- 2:07:40 Les aiguilleurs.
- 2:09:00 Electrification en 1948-49 entre Paris et Corbeil. Il demande sa mutation sur le réseau Nord pour rester sur les machines à vapeur. En 1964, il n'y a plus de machines à vapeur. Ce n'est pas le même travail avec la machine électrique. Il démissionne de la SNCF et devient chauffeur routier.
- 2:13:00 FIN.