

VOIR : LE MISTRAL 56.(ル・ミストラル 56 誕生物語)

LE MISTRAL (1/7).

Publié le 17/01/2016 à 17:17 par reseau3gg



C'est le 14 mai 1950 que naquit "LE MISTRAL", un des trains les plus prestigieux de la SNCF. Héritier direct des trains rapides N° 33 et 34 mis en circulation après la guerre de 1939-1945, il était aussi le descendant des anciens trains numérotés 11 et 12 du PLM et des rapides P1 et P2 composés uniquement de voitures PULLMAN. Les trains 33 et 34 avaient été dotés de PULLMAN 1ere et 2eme classe dès 1947 et leurs véhicules OCEM et PLM avaient cédé la place, en 1949, aux nouvelles voitures légères A2 1/2 B6 (DEV 46) sortant neuves de construction.

...それは「ミストラル」、最も権威のある SNCF の列車が誕生したのは 1950 年 5 月 14 日です。直接の相続人の高速列車 33 番と 34 番は、1939 から 1945 年の戦争の後に誕生しました。彼はさらに古くは PLM の 11 と 12 の番号が付けてありました。そして、P1 と P2 だけ PULLMAN 車でした。33 列車と 34 列車は、1947 年に PULLMAN の第一及び第二クラスが装備されました。そして、OCEM と PLM の車両が 1949 年、新たに建設した新興新しい軽量車 A21/2 B6 車 (DEV46) に交換されました。

Ainsi au service d'été 1950, le nouveau train N° 1 et son retour le N° 2 "LE MISTRAL" succéda à cette paire de rapides. Son horaire le faisait partir de PARIS à midi pour DIJON

(15H31, LYON 17H56) et MARSEILLE (22H03). Dans cette dernière gare, un autorail BUGATTI donnait une correspondance pour NICE (arrivée 0H48) au retour le même autorail partait de NICE à 10H30 pour la direction PARIS GARE DE LYON (arrivée 23H46) ...だから 1950 年夏のサービスで、新しい列車番号 1 号及び戻り 2 号の"LE MISTRAL"は、このペアの急行を成功させました。彼のスケジュールは正午にパリを出て、ディジョン（午後 3 : 31、リヨン午後 5 時 56 分）そして、マルセイユ（午後 10 : 03）でした。この最後の駅ブガッティでは、鉄道車両は、ニース（到着午前 0 時 48 分）へ方向を変え、同鉄道車両はパリのリヨン駅（到着午後 11 時 46 分）に向かって午前 10 時 30 分にニースから折り返します。

La traction du "MISTRAL" faisait appel à des 231 G sur PARIS-LAROCHE-MIGENNES. Dans cette ville, la locomotive vapeur cédait sa place aux puissantes 2D2 9100 affectées provisoirement au dépôt de LAROCHE et qui utilisaient les nouvelles caténaires en service jusqu'à DIJON depuis près d'un an déjà; les PACIFIC reprenait ce convoi, et ce, jusqu'à MARSEILLE (avec échange à LYON PERRACHE). Sa composition comprenait habituellement, un fourgon ex PLM série Dd2i N° 25632 à 25914 à trois essieux, un PULLMAN de 1ere classe, un PULLMAN de 2eme classe avec cuisine, un restaurant et trois A2 1/2 B6 DEV U 46.

... 「ミストラル」の牽引はパリ-ラロシュ-MIGENNES は 231 G を使用していました。この街では、蒸気機関車は、年末にラロシュに割り当てられた強力な 2D2 型 9100 番に彼の場所を譲った。そして、その年のほとんどをディジョンまで新しい懸垂サービスを行いました。パシフィック機は編成を再開し、マルセイユまで牽引しました（リヨン PERRACHE を通って）。その編成は、通常、3 車軸の元 PLM バンシリーズ Dd2i 型 25632 番から 25914 番、ファーストクラス PULLMAN、キッチン付セカンドクラス PULLMAN、レストラン、3 両の A21/2 B6 DEV U 46 が含まれていました。

急行 1/2 ミストラル 1950 年 5 月 14 日^[2]

←マルセイユ

パリ→

D	WSPA	WSPB	WR	AB	AB	AB	(AB)
---	------	------	----	----	----	----	------

(凡例)

- WSPA : 一等プルマン車
- WSPB : 二等プルマン車
- AB : 一二等コンパートメント車

三等級制。一二等車は 4 両連結されることもある。

LE MISTRAL (2/7).

Publié le 17/01/2016 à 23:27 par reseau3gg



En novembre 1950 la traction électrique s'étendant sur la totalité du trajet PARIS-DIJON, le nouveau service d'hiver améliora très sensiblement les horaires. Le train N° 1 partait désormais de la gare de LYON à 12H45 pour DIJON (15H29), LYON (17H52) et MARSEILLE (21H41), où les mêmes autorails BUGATTI donnaient toujours une correspondance pour NICE (10H25).

De son côté, le train N° 2 avait un horaire symétrique, avec un départ de MARSEILLE à 14H50 pour PARIS (23H50). Grâce à la puissance des nouvelles 2D2 9100, les A2 1/2 B6 DEV cédèrent leur place à des OCEM A8 et B9 (ex PLM numéros 531 à 570 et 5501 à 5600) équipées du chauffage électrique ; ces véhicules, dont les intérieurs venaient d'être rénovés et sensiblement améliorés, pesaient près de dix tonnes de plus que les DEV

...1950年11月、パリ-ディジョンの旅に亘る電気トラクションで、新しい冬のサービスが大幅にスケジュールを改善しました。第1列車はパリ・リヨン駅を12時45時に出発し、ディジョン（午後3時29分）、リヨン（午後5時52分）、マルセイユ（午後9時41分）に到着。ここで、同鉄道車両は、ブガッティでは常にニース（10:25発）の一致を与えました。

...一方、第2列車はマルセイユを午後2時50分に出発してパリ（午後11:50）到着のバランスのとれたスケジュールを持っていました。新しい2D2型9100番の力で、A21/2 B6 DEVは、電気加熱を装備したOCEM A8型とB9型（例えばPLM番号531から570及び5501から5600）にその場所を譲った。そのインテリアは新しく改装され、大幅に改善されたこれらの車両は、DEVよりほぼ10トンの軽量化を量りました。

La nouvelle composition employait un fourgon (trois essieux à bogie), un PULLMAN 1ere classe, un restaurant, deux A8 et quatre B9 (+ forçements éventuels). "LE MISTRAL" effectuait la parcours PARIS-DIJON en 2H44. Ce n'était pas, cependant, le train le plus rapide, car le RAPIDE N° 15 de soirée faisait les 315 kilomètres en 2H32, malgré une charge plus importante.

...新しい編成は、バン（3 車軸ボギー）、ファーストクラスの PULLMAN、レストラン、2 両の A8 と 4 両の B9（+潜在的な強制力）を使用しました。「MISTRAL」は 2 時間 44 分でパリ-ディジョンのルートを走りました。快速 15 列車は大きい負荷にもかかわらず、2 時間 32 分で 315 キロだったように、それは、しかし、最速の列車ではありませんでした。

A partir du mois de novembre 1950, et jusqu'en janvier 1951, les deux voitures coach prototypes, provenant de la transformation de deux C 10 myl OCEM 1936 N° 11314 et 11324 (ex PO MIDI) en A 13/2 S myfi N° 4385 et en B 16/2 S myfi N° 40590, furent testées sur PARIS - MARSEILLE, leur nouvelle formule d'aménagement avec couloir central séparant les rangées de sièges, fut bien accueilli, notamment par les voyageurs de 2eme classe. Cette expérimentation, suivie par la sortie d'autres prototypes reprenant les mêmes aménagements, amena la construction ultérieure des voitures USI, puis des VTU.

...1950 年 11 月から 1951 年 1 月まで、2 つの車のコーチのプロトタイプ、2 両の C 10 myl 型(OCEM 1936)11314 番と 11324 番（旧 PO MIDI）は、A 13/2 S myfi 型 4385 番と B 16/2 S myfi 型 40590 番にパリ-マルセイユ間で形質転換し、両方とも座席の列の間の中央の廊下で特に第二クラスのユーザーによって、好評でした、同じ設備を取り入れ、他の試作品の放出が続くこの実験は、VTU のその後、ICU 車のその後の製造をもたらしました。

ミストラルの所要時間(下り列車)^[5]

ダイヤ	パリ → リ	パリ → マルセ	パリ → ニ	備考
	ヨン	ユ	ース	
	511.6km	861.7km	1085.8km	
1950 夏	5:56	10:03	-	
1950-51 冬	5:07	8:56	-	パリ - ディジョン間電化、最高 130km/h
1951 年 6 月	4:49	8:36	-	135km/h
1952-53 冬	4:15	8:07	11:00	パリ - リヨン間電化、最高 140km/h
1956 夏(7 月 18 日以降)	4:00	7:47	10:42	最高 150km/h。パリ-リヨンの最速列車は 3:42
1962 夏	4:00	7:10	10:19	パリ - マルセイユ間電化

LE MISTRAL (3/7).

Publié le 18/01/2016 à 07:15 par reseau3gg



Une marche type C 135, appliquée entre COMBS-LA-VILLE, permis d'accélérer, à partir de juin 1951, "LE MISTRAL" qui devint l'égal du train N° 15 entre PARIS et la capitale de la BOURGOGNE. De ce fait, LYON n'était plus qu'à 4H49 de la gare de LYON, et MARSEILLE à 8H36.

...行進タイプ 135 km/h、**1951 年 6 月**には、高速化がコン=ラ=ヴィルとの間に印加され、「MISTRAL」はパリと BURGUNDY との間の列車番号 15 と同等になった。そのため、**リ** **ヨ**ンは、**パ**リ・**リ** **ヨ**ン駅から **4 時間 49 分**、**マ**ルセイユは **8 時間 36 分**でした。

Les 2D2 9101 à 9135 commencèrent à céder leur place, certains jours de l'été 1951 auX CC 7001 et 7002, prototypes construits par ALSTHOM. De même, le fourgon à trois essieux ou à bogies à caisse en bois tôle sur châssis acier fut remplacé par la version métallisée à trois essieux ex-PLM modernisée SUD-EST.

...2D2 型 9101 から 9135 には、CC 7001 と CC7002 は Alsthom によって作られた、試作品への 1951 年の夏のある特定の日に場所を与えるようになりました。同様に、3 車軸または台車木枠の TOLE のスチールフレームを持つバン南東近代化金属化バージョン 3 の元 PLM 車軸に置き換えられました。

En octobre 1952, "LE MISTRAL" fut prolongé jusqu'à NICE afin de supprimer la correspondance en gare de MARSEILLE-SAINT-CHARLES pour les voyageurs se rendant de la capitale vers la COTE D'AZUR. A ce même service, il bénéficie d'une marche C 140 avec les nouvelles CC 7100 sur PARIS-LYON. Les 241 P, plus puissantes que les 231 G ou H ex PLM, permirent un gain de temps appréciable entre LYON et MARSEILLE, les 231 G ne servant, dès lors, qu'entre MARSEILLE et NICE.

...1952年10月には、「MISTRAL」は、コートダジュールへの資本を見い出した旅行者のための対応でマルセイユ - サン・チャールズのスーションを削除して、ニースまで延長されました。同じサービスで、それはパリ - リヨン間の新しい C140 km/h と CC7100 との散歩を楽しんでいます。元 PLM の 231 G または H よりも強力な 241P は、リヨンとマルセイユの間にかかなりの時間の節約を可能にしました、そして、マルセイユとニースの間は 231 G が働きました。

Par suite de l'augmentation du nombre des voyageurs, surtout très sensible dans le sens pair, entre LYON et PARIS, la composition du convoi avait été singulièrement revue avec trois voitures pour LYON, trois voitures pour MARSEILLE et six voitures pour NICE (une D, un PULLMAN, un restaurant, une A8, deux B9). Des forçements amenaient la charge du convoi à 650 tonnes sur PARIS-LYON; on était déjà bien loin des 300 tonnes des premières circulation.

...旅行者数の増加、リヨンとパリの間、偶数方向に特に敏感の結果、列車の編成は、リヨン行き 3 台、マルセイユ行き 3 台、ニース行き 6 台で検討されていました (D、PULLMAN、レストラン、A8、2 両の B9)。充電の牽引力は 650 トン、パリ - リヨン間に長い編成をもたらしました。我々がスタートしたトラフィックは 300 トンからでした。

ミストラルの所要時間(下り列車)^[5]

ダイヤ	パリ → リ	パリ → マルセ	パリ → ニ	備考
	ヨン	ユ	ース	
	511.6km	861.7km	1085.8km	
1950 夏	5:56	10:03	-	
1950-51 冬	5:07	8:56	-	パリ - ディジョン間電化、最高 130km/h
1951 年 6 月	4:49	8:36	-	135km/h
1952-53 冬	4:15	8:07	11:00	パリ - リヨン間電化、最高 140km/h
1956 夏(7月18日以降)	4:00	7:47	10:42	最高 150km/h。パリ-リヨンの最速列車は 3:42
1962 夏	4:00	7:10	10:19	パリ - マルセイユ間電化

LE MISTRAL (4/7).

Publié le 18/01/2016 à 10:24 par reseau3gg



A partir du 17 mai 1953, "LE MISTRAL" servit de banc d'essais roulant à la voiture A4 N° 1174 (ex A2 B6 N° 1134). cette même année, les BB 9003 et 9004 le tractèrent certains jours, et les 141 R, à chauffe au fuel-oil, firent leur apparition sur le littoral méditerranéen. Ces 141 R, basées au dépôt de SAINT-ROCH, près de NICE-VILLE, étaient de la dernière sous-série, avec châssis monobloc et boîte à rouleaux sur tous les essieux moteurs et porteurs.

1953年5月17日から「MISTRAL」は車A4号1174（例A2のB6番号1134）に転がりテストベッドを務めました。同年、BB9003と9004tractèrent 特定の曜日、重油炊きの141 Rは、地中海沿岸に現れました。SAINT-ROCHを基地として、これらの141 Rは、ニース-VILLEの近くに。すべての動輪と従輪の車軸上のワンピースフレームとローラーボックスで、最後のサブシリーズでした。

A partir du mois de juillet 1954, les voitures INOX apparurent sous la forme d'une A5s équipée d'un compartiment bar. Les deux A5s myfi N° 5019 et 5020 DEV U 52 avaient reçu une installation de conditionnement d'air autonome; de ce fait, les glaces étaient fixes. A part des essais sans suite avant 1939 sur des voitures des grands réseaux, ce fut la première tentative pour résoudre le difficile problème du chauffage, et de l'aération des voitures, par tous les temps et en toutes saisons. Cette technique réservée, à l'origine, à

certaines voitures de 1ere classe INOX et TEE, ne se démocratisa qu'à partir des livraisons des voitures CORAIL après 1975

...1954年7月から INOX 車はバーコンパートメントを装備した A5S として登場しました。myfi 番号 5019 と 5020 DEV U52 は、自律エアコンのインストールを受け取った A5S 両方。それによって、氷が修正されました。主要なネットワークにプリ 1939 台を次のない他の試験は、これは全ての天候にし、すべての季節に、暖房、換気や車の困難な問題を解決するための最初の試みでした。この予約技術は、もともと、いくつかのファーストクラスの車と TEE INOX に、唯一の 1975 年後 CORAIL 車の出荷台数の民主化ではありません。 .

Dès le 22 décembre 1954 fut apposée sur les faces avant des CC 7100 de LYON-MOUCHE, des 241 P de MARSEILLE BLANCARDE et des 141 R de NICE-SAINT-ROCH une plaque "MISTRAL" dessinée par Mr Paul ARZENS. Des tares pouvant atteindre exceptionnellement 900 tonnes furent observées durant certaines pointes de trafic, les dédoublements devinrent même monnaie courante.

...1954年12月22日以来、リヨン-MOUCHE 機関区の CC7100、マルセイユ BLANCARDE 機関区の 241 P とニース-SAINT-ROCH 機関区の 141 R の前に、ポール ARZENS 氏によって描かれたプレート「MISTRAL」を固定しました。例外的に 900 トンまでの容器は、特定のピーク時のトラフィックに観察されました、重複があっても一般的になりました。

En 1955, le matériel INOX DEV U 53 commença à être incorporé dans "LE MISTRAL"; ces voitures A8 numéros 5001 à 5008 et B8 numéros, 50001 à 50012 avec leur chauffage à air pulsé étaient plus légères puisque ne pesant que 36 tonnes contre près de 48 tonnes pour les OCEM. Cet allègement facilitait la confection des deux PARIS-MARSEILLE, et du jeu unique PARIS LYON faisant l'aller et retour dans la journée. Le nombre de véhicule variait de treize à dix-huit.

...1955年、INOX DEV U53 の車両は「MISTRAL」に組み込まれることになりました。これらの車 A8 型 5001 番から 5008 番と B8 型 50001 番から 50012 番は、彼らの強制空気加熱で OCEM のためにほぼ 48 トンに対して 36 トンのみの重量に軽量化しました。このレリーフは 2 本の パリ-マルセイユ間の作成を容易にし、かつユニークなゲームであるパリ-リヨンの日帰り旅行を作ります。車両の数は 13 から 18 の範囲でした。

LE MISTRAL (5/7).

Publié le 19/01/2016 à 06:03 par reseau3gg



Faisant suite à quelques réductions de temps déjà intervenues, le service d'été du 3 juin 1956 permit de faire des parcours PARIS-LYON en 4H05, PARIS-MARSEILLE en 7H52 et PARIS-NICE en 10H47. Ce même service, caractérisé par la suppression de la 3eme classe en EUROPE, fit du "MISTRAL" un train réservé à la seule 1ere classe. Les B8 myfi INOX devinrent donc des A8 numéros 5009 à 5020 et on en profita également pour renuméroter les deux A5s numéros 5019 et 5020 en 5081 et 5082.

Ces véhicules INOX DEV U 52 n'eurent, cependant, qu'une courte carrière dans les deux rames en circulation car, dès juillet 1956, les premières unités d'une série de voitures inox climatisées spécialement pour "LE MISTRAL" sortirent des usines CAREL et FOUCHE. Elles furent présentées sur PARIS-LYON, dans une marche spéciale, et une première rame fut utilisée régulièrement dès le mois d'août, suivie, en novembre, par une deuxième rame.

...いくつかの時間の削減が既に行われた後、サービスは **1956年6月3日**には、パリーニースは **10時間47分**で、パリ-マルセイユは **7時間52分**で、パリ-リオンは **4時間05分**で、運行を行うことが許可されました。「MISTRAL」の予約列車のみファーストクラスで作られたヨーロッパでは第三クラスの抑制によって特徴付けこれと同じサービス、、。 **B8 myfi INOX** は、このよう **A8型5009番から5020番**になり、また、我々は **5081**と **5082**で **2A5S**番号 **5019**と **5020**の番号を変更する機会を得ました。

...これらの車両 DEV INOX U52 はない、しかし、早ければ **1956年7月**のような循環の両方の櫛の短いキャリア、特別に「MISTRAL」のための **ステンレス製のエアコン付きの車のシリーズ**の最初の単位出ていましたカレルとフーシェ植物。彼らは特別な操作で、

PARIS-LYON に発表された、と最初の列車は 8 月に定期的に使用された、第二の電車で 11 月に続きます。

Grâce à la livraison de vingt deux A8 myfi numéros 5021 à 5042, de juillet à octobre 1956, et une A5s myfi N° 5083 complétant les deux A5s déjà en service et à la transformation des fourgons-chaudières ex PO Dsyi numéros 28912, 28910, 28906 et 28905 en fourgon-générateur Ds myfi numéros 59001 à 59004, (un cinquième fourgon-générateur, N° 59005, sortit en 1960). Les trains N° 1 et 2 devinrent les plus prestigieux rapides des chemins de fer français.

Quant à la CIWL, qui, ne l'oublions pas, assurait la restauration depuis 1950, elle adapta trois voitures PULLMAN numéros 4151, 4161, et 4163 du type COTE D'AZUR à vingt-huit places et trois voitures restaurant, numéros 3353, 3355, 3358 de cinquante deux places pour les nouveaux convois. Deux autres restaurants, numéros 3342 et 3345 de cinquante-six places, reçurent des bogies SCHLIEREN, mais ils ne furent dotés que d'une conduite blanche pour les câblots de distribution d'énergie 600 volts

...2 両の A8 myfi 型 5021 番から 5042 番が配置に、1956 年 7 月から 10 月、そして、A5S myfi 型 5083 番、すでにサービス中の 2 両の A5S と旧ボイラー荷物車 PO Dsyi 型 28912、28910、28906、28905 番および電源荷物車の Ds myfi 番号 59001 から 59004 の転換を完了（1960 年にリリースされた第五電源荷物車 59005 番）。列車番号 1 および 2 は、フランスの鉄道で最も権威のある急行になりました。

... CIWL を私たちが忘れないように、1950 年から復元して、彼女らは 3 つの PULLMAN 4151、4161、4163 コートダジュール型二十八席と 3 つの食堂車、3353、3355、3358、新しい車列のための五十二席。他の 2 つの食堂車 3342 と 3345 五十六席は、シュリーレン台車を付けたが、淡い色のドットで、600 ボルトの電気配線でした。

LE MISTRAL (6/7).

Publié le 19/01/2016 à 06:36 par reseau3gg



L'hiver 1956-1957 apporta une réduction de parcours entre MARSEILLE et NICE, par la suite de la crise de SUEZ et de l'embargo pétrolier qui s'ensuivit. Cette limitation dura jusqu'au printemps 1957. Cette année-là, "LE MISTRAL" fut classé C 150, le trajet PARIS-LYON étant, dès lors, couvert en 4 heures, horaire qui ne changea pas pendant près de douze années, avec départ immuablement fixé à 16H10 : à cette époque, PARIS-MARSEILLE était couvert en 7H47 et PARIS-NICE en 10h42.

...1956-1957 の冬、もちろんスエズ危機と続く石油禁輸に従うことによって、NICE と MARSEILLE 間の減少をもたらしました。この制限は、1957 年春の「MISTRAL」の PARIS-リヨン間は、150km/h によって 4 時間で覆われている、その年のスケジュールは、ほぼ 12 年間にわたって変更されないで続きました、不変に固定された午後 4 時 10 分から始まる：その時、PARIS-マルセイユは 7 時間 47 分に、PARIS-ニースは 10 時間 42 分に覆われていました。

Les rames des trains numéros 1 et 2 avaient vu leurs composition orientée avec le fourgon-générateur en tête au départ de PARIS, pour faciliter les remplacements effectués en dernière minute. De ce fait, la tranche PARIS-LYON, composée de quatre A8 et d'une WR, était reclassée en queue dans le sens impair et en tête dans le sens pair.

A MARSEILLE-SAINT-CHARLES, gare terminus en cul-de-sac, une machine de manoeuvre dégageait les trois A8, placées en queue et la machine 141 R venait se mettre

en tête de la tranche NICE restante, composée d'une A5s de quatre A8, d'une WR et d'un DX.

...1、2 列車は最後まで簡単に交換するために、PARIS からバン・発電機のリードを有する組成物を指向それらの数を見ていた列車。したがって、4 A8 および WR からなる PARIS-LYON のトランシェは、偶数方向に奇数方向と頭に一列に再分類されました。

...マルセイユ - サン・シャルル駅末端の袋小路、操縦機はキューとマシンの R141 に配置された 3 A8 は、から構成される NICE を残りのスライス、から彼の頭に入って来発しました A5S4 A8、WR と DX。

Les progrès de l'électrification de la vallée du RHONE, marqués par les mises en service en septembre 1958 de LYON-VALENCE, puis en juillet 1959 de VALENCE-AVIGNON et, au service d'été 1962, d'AVIGNON-MARSEILLE, combinés avec la traction par des BB 9200 firent tout naturellement baisser la durée de PARIS-MARSEILLE qui ne pris désormais plus que 7H10, en 1962 (PARIS-NICE) en 10H19.

...ローヌ渓谷の電化の進展は、1958 年 9 月にリヨン-ヴァランス間で始まり、および 1959 年 7 月にはヴァランス-アビニョン間、1962 年夏にアビニョン-マルセイユ間のサービスとなり、BB9200 によるトラクションとの組み合わせは、1962 年にパリ-マルセイユは 7 時間 10 分に、パリ-ニースは 10 時間 19 分に、その長さに沿って自然に作られました。

ミストラルの所要時間(下り列車)^[5]

ダイヤ	パリ → リ ヨン 511.6km	パリ → マルセ ユ 861.7km	パリ → ニ ース 1085.8km	備考
1950 夏	5:56	10:03	-	
1950-51 冬	5:07	8:56	-	パリ - デイジョン間電化、最高 130km/h
1951 年 6 月	4:49	8:36	-	135km/h
1952-53 冬	4:15	8:07	11:00	パリ - リヨン間電化、最高 140km/h
1956 夏(7 月 18 日 以降)	4:00	7:47	10:42	最高 150km/h。パリ-リヨンの最 速列車は 3:42
1962 夏	4:00	7:10	10:19	パリ - マルセイユ間電化

LE MISTRAL (7/7).

Publié le 19/01/2016 à 06:59 par reseau3gg



Le 30 mai 1965, classé C 160 sur PARIS-LYON. "LE MISTRAL" accéda au réseau TEE. En plus des plaques centrales "MISTRAL" et des plaques d'itinéraires LYON-MARSEILLE, NICE et PARIS, en acier inox avec lettres moulées et teintées couleur bronze dont elles étaient déjà dotées depuis 1956, les voitures inox furent décorées d'une bande rouge au-dessus des baies ainsi que du label "TRANS-EUROP-EXPRESS".

Parallèlement au parcours MARSEILLE-TOULON assuré par des BB 25500, puis par des BB 25200, la vapeur céda sa place définitivement aux diesels, BB 67000 sur TOULON-NICE. Seuls les dédoublés eurent droit à des 141 RFUEL pour peu de temps encore.

...1965年5月30日、パリ・リヨン間はC160km/hに分類されました。「MISTRAL」はTEEネットワークを上昇しました。中央プレート「MISTRAL」とルートプレートのリヨン、マルセイユ、ニースとパリ、ステンレス鋼に印刷、彼らは1956年以来、すでにされたときの着色ブロンズ色に加えて、ステンレス製の車は、赤いバンドで飾られましたベイとラベル「TRANS-EUROPEAN-EXPRESS」です。

... BB25500 と BB25200 が提供するマルセイユ-トゥーロン間のコースと並行して、蒸気がついにトゥーロン-ニース間で BB-67000 のディーゼルに道を譲りました。唯一の分割は、まだしばらくの間、141 R 重油炊きに権利がありました。

En 1967 et 1968, ce changement de mode de traction fut repoussé à SAINT-RAPHAEL, puis CANNES. Les BB 9200 cédèrent leur place aux BB 9300 pendant cette dernière année, alors que la marche C 160 étaient étendue sur LYON-MARSEILLE, cette ville n'étant plus qu'à 7 heures de PARIS. Un nouveau sigle "MISTRAL", au dessin modernisé, fut apposé sur l'avant des BB 9300 mais les BB 25200 conservèrent l'ancienne plaque.

...1967年と1968年の、ドライブモードのこの変化は、サンラファエルとカンヌで撃退されました。リヨン-マルセイユ間 C160km/h は、もはやパリからの7時間よりも、この都市の上に横たわった。BB9200 は、昨年中に BB9300 にその場所を譲った。新しい頭字語「MISTRAL」は、近代的なデザインの BB9300 と BB25200 の前面に貼付されているが、古いプレートを保持しました。

Le 8 février 1969, "LE MISTRAL" type 56 fit son dernier voyage, sa composition était la suivante :

PARIS-NICE : un Dsx, un Wsu, un WRu, quatre A8uj, une A5 ruj, une A8 u (fac);

PARIS-MARSEILLE : quatre A8 uj, une A8 uj (fac);

PARIS-LYON : trois A8uj, une A8 uj (fac), une WR u (Les trois voitures "fac" ne pouvaient pas circuler ensemble).

..The1969年2月8日は、「MISTRAL」56型は以下のように、その組成は、その最後の旅行をしました :

... PARIS-NICE : DSX、WSU、WRU、4両のA8uj、A5ruj、A8u (FAC)。

... PARIS-マルセイユ : 4両のA8uj、A8uj (FAC)。

... PARIS-LYON : 3両のA8uj、A8uj (FAC)、WR u (3両の「FAC」車は隣に移動することができませんでした)。

TEE 1/2 ミストラル 1965年5月30日^[2]

←ニース

パリ→

D	WSP	WR	A	A	A	As	A	A	A	A	WR	A	A	A	A
---	-----	----	---	---	---	----	---	---	---	---	----	---	---	---	---

パリ - ニース

パリ - マルセイユ

パリ - リヨン

([凡例](#)) マルセイユ - ニース間逆編成。一等客車はミストラル 56 型。