

Bonjour à tous,

Le TRKM est assimilable à une machine de renfort... qui freinerait le train, pour simuler le pompage de courant lié à la ligne chauffage/clim du train. Les petits symboles qui l'accompagnent désignent le nombre de "voitures" desservies par la ligne de train, sachant que chaque voiture est réputée, en moyenne, pomper 25 kW ( de fait, une Corail tire 35-40, mais au maximum, par exemple ). Donc 3V = 75 kW, 5 = 125, 7 = 175, etc...

Après, c'est au "consisteur" de faire son choix . Par exemple, un Corail de 10 V climatisées justifiera un TRKM11 en plein été... ou en plein hiver, mais pourra se contenter d'un TRKM 7 ou 9 au printemps ou par un été doux. Une RIO (ou RRR) de 4 charrettes, non climatisées, est normalement bien rendue par un TRKM3.

En **traction simple**, le TRKM se place derrière la loco, avant la première voiture (à noter qu'en fait, il peut se mettre n'importe où entre deux voitures du train...).

En **double traction**, je conseille de l'installer entre les deux locos (comme ça, les feux réversibles de la doublette restent opérationnels). En **pousse réversible**, il se place entre la dernière voiture du segment et la loco de pousse.

Il est mis en marche automatiquement dès que la loco tourne. Cela dit, comme en réalité, il ne fonctionne "pleins pots" qu'à partir de 18 km/h (en fait, un poil avant, puisque l'inclure moyenne avec le point précédant 5 m/s). Pour l'arrêter, même manip qu'avec un "helper", c'est à dire "Ctrl+Y".

**Sur les 67300/400 et 72000...** et 75300, dans la réalité, le fonctionnement de la ligne de train requiert un ralenti haut (1050 ou 1100 tr/mn ). C'est pour ça que sur une machine chauffante (et après avoir mis en marche avant), on passe le cran à 1 % qui élève le régime sans tractionner. Le cran existe sur les "non chauffantes", mais en conservant le ralenti et en ne tractionnant pas non plus.

**Le TRKM** est "invisible", mais comme il développe un effort de traction "négatif" (non négligeable : pour un TRKM 11, les 275 kW représentent  $275/5 = 55$  kN à 5 m/s, soit 18 km/h ), il a forcément une masse. J'ai pris 30 tonnes (on pourrait songer à des TRKM 13 ou 15, d'une part, et d'autre part, la config très spéciale du TRKM fait que, côté adhérence, c'est un peu shadok !), qui sont déduites de la masse de la loco chauffante (qui, du coup, a une adhérence modifiée... pour ne pas patiner !). Attention, justement, à ces valeurs parfois élevées : si, vers 20 km/h, vous êtes sur un cran trop bas, où l'effort positif de la locomotive est en valeur absolue < l'effort négatif du TRKM, vous allez ralentir jusqu'à ce que les deux efforts s'équilibrent !

Jean-Paul