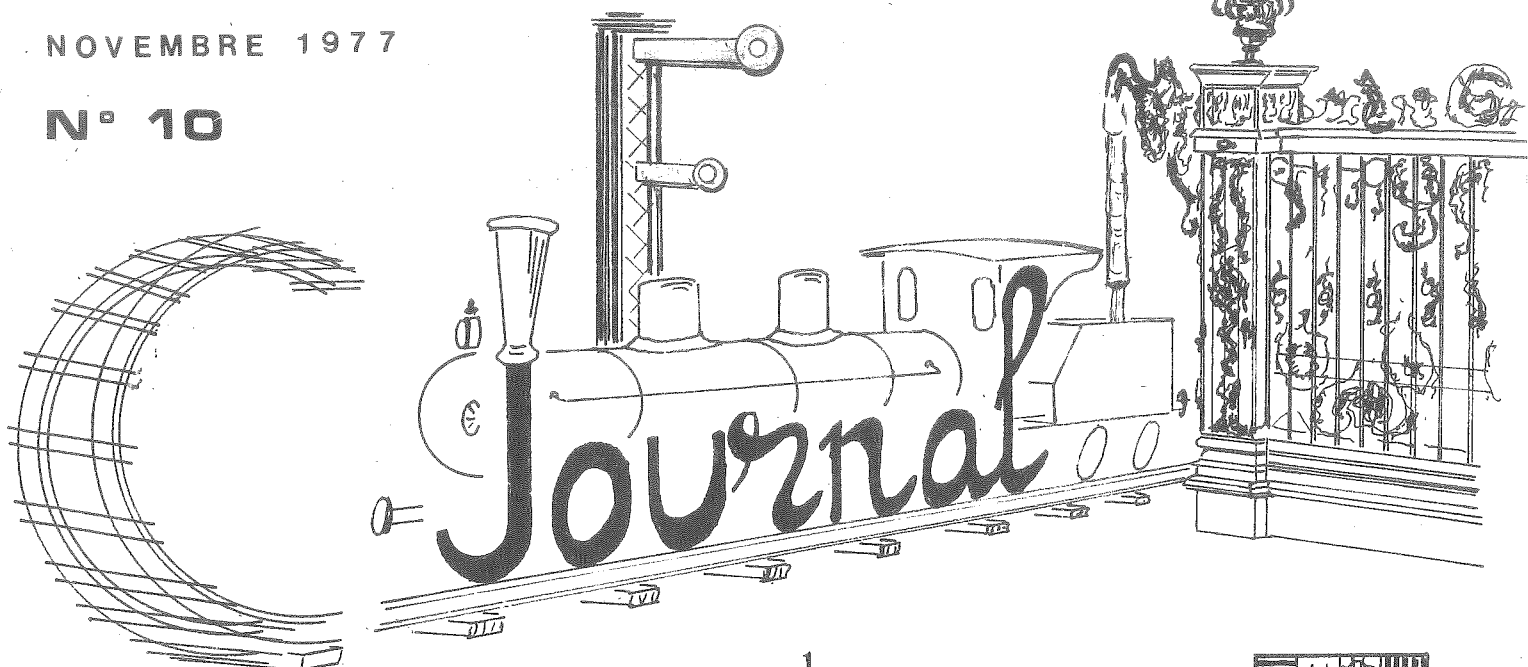


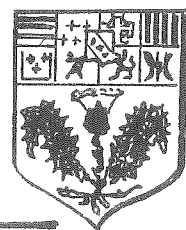
NOVEMBRE 1977

N° 10



du

CERCLE FERROVIAIRE DE NANCY



LES ACTIVITES DU C.F.N.

SOIREE CINEMA du Vendredi 21 Octobre 1977.

Au programme : Trois longs métrages :

LES MOYENS DE TRANSPORT AU JAPON. Travailler, produire, une activité débordante qui impose des moyens de transport en rapport. C'est ainsi que les liaisons entre Villes sont assurées par des trains rapides, confortables, et d'une esthétique très harmonieuse, tel le TOKAIDO.

Toujours en progrès, à la pointe de techniques nouvelles, c'est un automoteur électrique, à moteur linéaire, qui est à l'essai, pouvant atteindre la fantastique vitesse de 500 Km/h. Chemin de Fer de l'Avenir ? Peut-être, mais au Japon, c'est aussi le souci de dégager au plus vite cette gigantesque fourmillère humaine en mouvement.

ACTUALITES FERROVIAIRES, en France, cette fois, c'est notre second film. Les sous-titres :

- L'EXPOSITION de la BASTILLE, un reportage sur cette grandiose exposition ;
- Des HOMMES, du SOLEIL, de la PAILLE, où le labeur des Militaires chargés d'assurer les mouvements de paille au secours du bétail en détresse, après ce chaud été de 1976 ;
- UN COLIS pour l'AMERIQUE, à l'échelle du Pays destinataire, c'est un stator-alternateur de 405 Tonnes transporté par fer, énorme cylindre de 4,75 m. de diamètre et 12,50 m. de longueur ;
- RENCONTRE NATIONALE de l'AMITIE, pour des sourires récompensés, suivant une vieille tradition, par un Louis d'or ;
- GENESE d'une GARE, celle de SAINT-CLOUD, ultra-moderne et très agréablement décorée ;
- En CORAIL et en BLEU, REDECouvrez l'AUVERGNE, le doux Pays d'Auvergne, et ses transports ferrés, les confortables CORAIL, et les autorails unifiés 2800 Cv. revus et corrigés dans leur nouvelle livrée bleue ;
- Un NOUVEAU CHEMIN de FER, les gigantesques travaux de génie civil entrepris sur la Ligne PARIS-LYON.

Et un dernier film sur le MASTROU, cet adorable petit train touristique de l'Ardèche, traversant des sites merveilleux, d'une grande et sauvage beauté.

Ce film était commenté, en vers, par le Chansonnier Pierre-Jean VAILLARD, et je m'en veux de ne pas connaître la sténographie qui m'aurait permis de vous rapporter ce commentaire doux et chaud à l'oreille tant il était si bien dit.

Et ron et ron, petit train fripon... Un but de promenade à ne pas manquer. Détail technique : La machine est une G30+4, système LILLET.

LES ACTIVITES A VENIR

SOIREE ROBERT LILLET

Le Vendredi 2 DECEMBRE est programmée une projection de diapositives sur la Vapeur vive, ainsi qu'une autre série intitulée "Le tournoi des viaducs du Nord de l'Auvergne", que leurs auteurs, Messieurs FILHOL et DELUMID, annoncent très intéressantes.

Nous aurons également, en cette même soirée, une projection de cartes postales sur épiscopes.

---ooO'OOo---

Rappelons aussi la causerie que Monsieur RIBEAULT nous prépare fiévreusement, intitulée "L'histoire de la Vapeur à travers les Ages". La date de cette soirée sera précisée ultérieurement.

EN VERTU

Nous avons tous déploré l'annulation de la journée VENTUS-BOISSANCE annoncée dans notre Journal N° 6, dont l'idée était due au Père VIRIOT, un fervent collectionneur de O et M. Cette manifestation est reportée à un vendredi soir, le Père éprouvant des difficultés à se rendre disponible le dimanche. Reste à mettre au point les modalités et à en fixer la date.

---ooO'OOo---

Dans notre Journal N° 7 était annoncée la première partie d'un article écrit et composé par Monsieur HUSSON sur l'histoire des LOCOMOTIVES EMPRESS ROLLER WHEELS. Nous annonçons au présent Journal la seconde partie, en rappelant que cette longue et passionnante histoire en comportera bien d'autres encore.

Remercions Monsieur HUSSON pour cette heureuse initiative, et n'oublions pas que notre Journal est ouvert à tous.

---ooO'OOo---

Monsieur HUSSON, encore, au nom des Cadets du Rail, a fait l'acquisition d'une nouvelle voiture, en remplacement de l'ancienne, en mauvais état. Elle a une longueur de 14,00 mètres, et ménage ainsi une place précieuse aux modélistes en herbe? Elle est dotée de l'éclairage électrique, et se trouve garée dans l'enceinte du Dépôt C.F.F., comme l'ancienne, à proximité des voitures CINEMA de la C.F.F.

Monsieur HUSSON nous accorde la disposition de son nouveau local, nous pourrons ainsi concevoir en commun notamment le réservoir de 40 l. projeté pour la prochaine exposition.

---ooO'OOo---

Une erreur d'impression, restée obstinément imporgue, a voulu que, dans notre précédent Journal, il ait été porté que Monsieur RIBEAULT recherchait une locomotive à vapeur. Il convient de remplacer le terme LOCOMOTIVE par LOCOMOBILE... Ouf! Dans quel embarras curieux-nous mis Monsieur RIBEAULT en lui proposant une vraie locomotive à vapeur, mais, après tout, essayons toujours, on ne sait jamais...!

---ooO'OOo---

<u>PROGRAMME du MOIS de NOVEMBRE :</u>	VENREDI 4	:	Causerie, échange
	" 11	:	Modélisme
	" 18	:	Cinéma
	" 25	:	Modélisme

---ooO'OOo---

FOURMIS AIRBORNE

Une rubrique, un moment abandonnée, faite d'annonceurs.

Rappelons toutefois un lot de matériel encore disponible, composé de :

- Une boîte HORNBY complète comprenant, l'échelle N, une locomotive B. et deux voitures voyageurs vertes, des rails et un trainset ;
- Une rame LHM trois éléments . . . ;
- Une rame JOUET trois éléments LEMCLOR ;
- Une rame JOUET CAPITOLE (une motrice B. et 4 voitures), appartenant à M. STROUWER;

et divers éléments de voie, appareils, etc..., marque JOUET HC.

Et en revues et cartes postales :

- Revues "Cahiers de l'EF", 6 numéros par an, année 1956 à 1961 incluses, appartenant à Monsieur ARTEUR;
- Et une série de 44 Cartes postales ferroviaires récentes.

Pour tous renseignements, s'adresser au Secrétaire.

Monsieur HUSSON tient à la disposition des membres qui l'ont commandé un livre, écrit en anglais, sur les machines à v pour françaises, intitulé Steam Locomotives of France.

Le lui réclamer.

Il propose un autre livre, également écrit en anglais, toujours sur les locomotives à vapeur, comportant de magnifiques photos. Ce livre est facturé 6,00 Francs. Et pour la commande, s'adresser à Monsieur HUSSON.

---ooO---

PROLOGE de L'EXPOSITION

Dates officielles : Ouverture le Lundi 26 SEPTEMBRE, fermeture le DIMANCHE 2 OCTOBRE, avec une journée de battement avant et après pour installation et repli.

La GALERIE FOIREL est retenue officiellement, et est mise à notre disposition gracieusement.

Le réseau commun de 40 mètres prend forme... Dans les esprits, s'il n'est pas encore couché sur plan, on en parle beaucoup et il se précise. Les auteurs sont priés de se faire connaître.

Les futurs Exposants sont arrêtés et contactés, il reste à attendre leur réponse.

Sont contactés à ce jour :

- 22 particuliers
- 5 Clubs
- 4 Fabricants de matériel roulant
- 4 Fabricants de matériel "DÉcor"
- 1 Fabricant d'outillage
- 10 Constructeurs de matériels en kit
- 5 Revues

Cette liste n'est pas limitative, les réponses positives attendues non plus...!

---ooO---

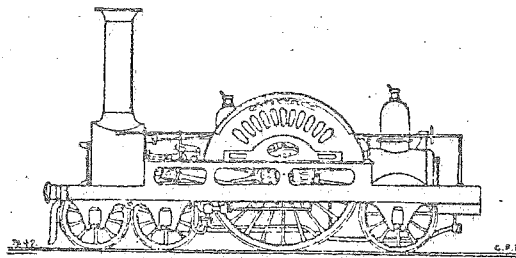
LOCOMOTIVES EXPRESS REMARQUABLES
par Georges Frederick Bird

Suite de l'article paru dans le bulletin n° 7 de mai 1977.

Ce défi lancé aux Ingénieurs des Compagnies à voie normale produisit différents résultats. M. F. Perceival Ingénieur en Chef de la division nord du London and North-Western, riposta peu 1847 en étudiant la "Cornwall" (fig. 5) dont le trait le plus caractéristique était le diamètre de ses

Fig. 5

London and North
Western Ry. M. F.
Perceival 1847
"la Cornwall"



roues motrices : 2^m 597 soit 0,152 de plus que pour les machines à voie large.

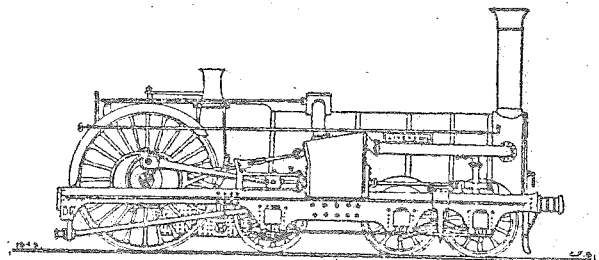
Mais comme à cette époque on n'osait pas placer le centre de gravité au-dessus d'une certaine hauteur, il construisit une chaudière fort bizarre et insuffisante, suspendue en dessous de l'essieu moteur. Sous être d'une grande puissance cette machine paraît avoir

été très rapide, car elle atteignit une vitesse de 127 kmh dans son parcours d'essai. En 1862, M. John Ramsbottom la transforma en machine à six roues et la munit d'une chaudière normale du London et North-Western; sous cette forme la "Cornwall" continua à remarquer les trains rapides légers entre Manchester et Liverpool.

La véritable riposte à "l'ultimatum" de la voie large fut toutefois l'introduction de la "Liverpool" de M. Crampton sur la division sud du London et North-Western. M. Crampton qui mourut il y a quelques années seulement, avait breveté cette disposition de locomotive dans laquelle les

Fig. 6

London and North
Western Ry.
"la Liverpool"
M. Crampton.



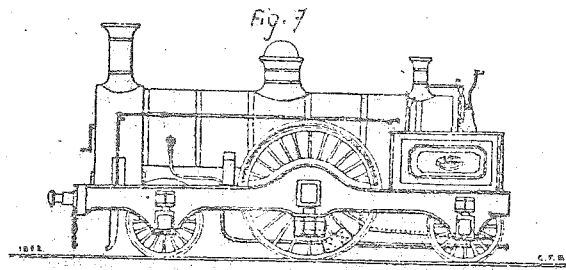
roues motrices sont à l'arrière du foyer, car il était aussi partisan de maintenir bas le centre de gravité. Des quelques machines de ce type étudiées par Crampton "la Liverpool" (fig. 6) fut la plus grande; pendant quelques temps elle eut la réputation d'être la locomotive la plus

puissante du monde. C'était une machine à roues motrices de 2^m 138 de diamètre et à six roues de 1^m 219 à l'avant, d'un empattement de 5^m 639. Les cylindres, de 457 mm de diamètre et 610 mm de course, étaient alimentés de vapeur par une chaudière offrant une surface de

212 m² 74 avec une surface de grille de 1 m² 97. Le poids total de la machine était de 35.860 kg dont 12.200 kg de poids adhérent. Cette locomotive accomplit pendant quelques années des prodiges sur le North-Western, remorquant jusqu'à quarante voitures, ce qui passa à cette époque, pour fermer la charge de trois machines, mais on constata qu'elle fatiguait énormément la voie, par son grand poids et la longueur de son empattement rigide et elle fut retirée plus tard du service pour ce motif. Elle était en réalité, en avance sur son époque, car ses dimensions furent dépassées plus tard, après la réfection de la voie.

En 1852, le North-Western Railway produisit une autre machine remarquable de grandes dimensions, représentée fig. 7. Elle avait été étudiée par M. Mc Connell, Ingénieur en Chef de la Division sud et fut également, comme plan et comme dimensions en avance sur son époque. Elle pesait 31.500 kg et avait des cylindres de 457 mm sur 600 mm admettant une

Fig. 7
North-Western Ry.
M. Mc Connell
1852



paire de roues de 12 m 286 de diamètre. La chaudière était munie d'une chambre de combustion du système Mc Connell. Il convient de noter que tous les essieux avaient des fusées extérieures, contrairement à la pratique

ordinaire du North-Western; le caoutchouc était employé pour les ressorts de suspension et de choc. Les essieux étaient creux et les tiges de piston étaient venues de forge avec les pistons. Il en résultait une grande réduction du poids de ces pièces. M. Mc Connell mérite des éloges pour avoir toujours activement combattu la théorie de la chaudière basse. Il soutint pendant toute sa carrière, que les machines à chaudières haut placées étaient celles qui avaient l'allure la plus stable et la plus douce et il confirma sa théorie par une heureuse pratique.

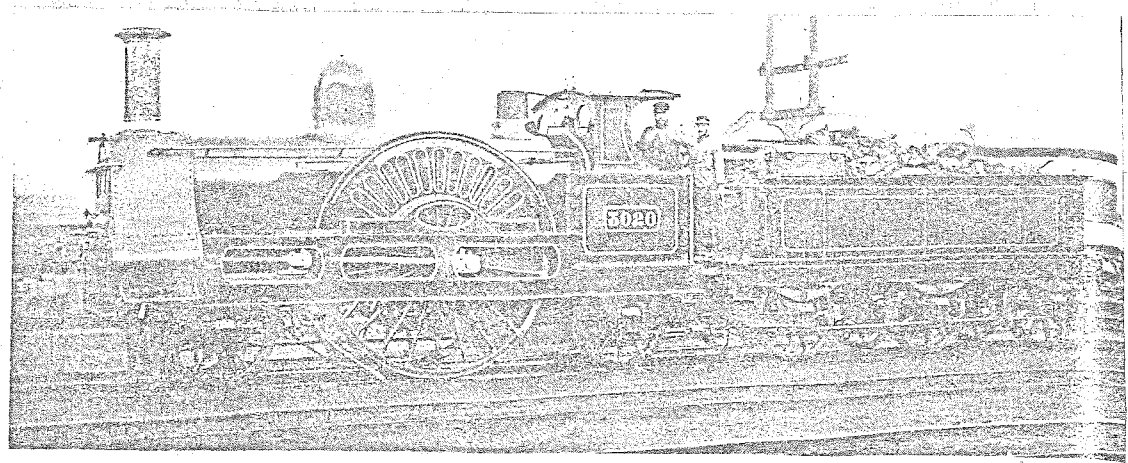


Fig. 11. — La Cornwall, transformée par Ramsbottom en 1856 avec axe de la chaudière relevé (Angleterre). Cette machine remorquait encore des express en 1902.

(à suivre)