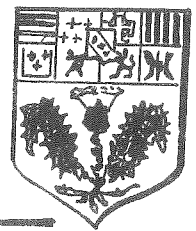


du

CERCLE FERROVIAIRE DE NANCY



LES ACTIVITES DU C.F.N.

SOIREE CINEMA du Vendredi 18 NOVEMBRE 1977.

Notre dernière soirée CINEMA a été sans doute l'une des plus attrayantes qu'il nous ait été permis de voir en notre Salle de Réunion. Elle nous permet de faire un tour du Monde qui dura deux heures et demie.

C'est en RUSSIE qu'a lieu le point de départ, avec un réseau secondaire sur lequel circule un bon vieux train n'ayant pas moins d'un demi-siècle d'existence. Un train qui, lentement, très lentement, assure un modeste service, sans honneur, telle une brave bête de trait.

La machine, comme honteuse, semble se cacher dans un nuage de vapeur issu des fuites de son organisme fatigué, ses lamentables voitures transportent de pauvres hêtres des lointaines campagnes, charient animaux et matériels hétéroclites, tantôt un vieux fourneau, tantôt une vieille bécane, conduisent même, en leur dernière demeure, les morts, dans leur cercueil, posé à même le fond d'un tombereau.

Revenons en FRANCE avec un "MAGAZINE du RAIL" de l'Après-Guerre. "Souvenir aux Cheminots victimes de la Guerre", le "Train-Santé", Centre mobile de dépistage médical, le prestigieux "Flèche d'Or", et les essais d'une motrice à turbine à gaz atteignant déjà ... 110 Km/H. Un film en noir et blanc datant de 1946.

L'ANGLETERRE, en suite, avec un film très attrayant intitulé "LOCOMOTION", sur un fond sonore endiablé, qui retrace, en une demi-heure, l'histoire du Chemin de Fer, de sa naissance à nos jours, en passant par la douloureuse époque de la guerre. A noter son fond sonore, très équilibré sur l'image, et particulièrement prenant.

L'ITALIE, sur la ligne ROME-FLORENCE, qui doit être quadruplée, tant le trafic y est intense (400 trains/jour, soit un toutes les trois minutes et demie). On peut voir notamment la voie se poser à la vitesse de 760 mètres/jour, avec un matériel très élaboré, telle la soudure des éléments totalement automatisée.

Un détail (Si petit), la traction électrique en Italie permet d'économiser 2 milliards de litres de carburant par an...!

Et enfin, c'est en HOLLANDE que nous terminons ce voyage, avec un film d'une grande beauté, très haut en couleur, très folklore, à l'issue duquel il reste une envie d'aller passer des vacances en ce pays merveilleux.

Un remerciement à Messieurs FILHOL et DELUARD qui, le Vendredi 2 Décembre, nous ont passé une très jolie série de diapositives sur un voyage par fer organisé à travers les sites escarpés d'Auvergne, et une rétrospective des derniers dépôts de nos regrettées machines à vapeur, au bon temps où il était encore donné de les voir "vivantes".

---oo0§0oo---

Le Vendredi 9 Décembre a eut lieu, en notre Salle de réunion, la soirée "VENTE, ACHAT, ECHANGE".

Une centaine de personnes avait répondu à l'appel, ainsi que nombre des Membres du Cercle. Les ventes se sont déroulées rapidement, et dans de bonnes conditions, et les échanges allèrent bon train entre ces acharnés collectionneurs de "O".

Une réunion qui pourrait se renouveler.

---oo0§0oo---

Au mois de Janvier est annoncée un réunion en Assemblée Générale. Les Membres seront prévenus individuellement de la date de cette assemblée.

---oo0§0oo---

Au Secrétariat est disponible l'Edition 78 du catalogue E.P.A. recensant tous les livres concernant les moyens de locomotion sur terre, mer et air. Consultez-le.

---oo0§0oo---

Dans les pages suivantes est traité un chapitre réservé aux bricoleurs, que nous devons à Monsieur JACQUEL Père.

Il traite de la construction de lampadaires très esthétiques, et aux moindres frais (Les productions du Commerce sont en effet très onéreuses), de l'amélioration d'un aiguillage, et enfin, de l'enduit FASERIT utilisé pour le modelage du décor de réseau.

Précisons au passage que Monsieur JACQUEL possède un réseau HO inscrit dans un magnifique paysage conçu et réalisé par lui-même et son Fils Hervé. Il a testé et expérimenté avec succès la modification des aiguillages. On peut également y voir les lampadaires, et les résultats que peut donner un modelage étudié de l'enduit FASERIT.

Merci à Monsieur JACQUEL de nous communiquer le fruit de son expérience et de ses recherches (Sans négliger sa dextérité), et rappelons encore que la publication de ces petits trucs, dans notre Journal, sera toujours bien accueillie.

---oo0§0oo---

PROGRAMME du MOIS de DECEMBRE : VENDREDI 16 : Soirée CINEMA
" " 23 : Soirée MODELISME
JANVIER 1978 : " 6 : Causerie, échange
" 13 : Soirée MODELISME
" 20 : Soirée CINEMA

---oo0§0oo---

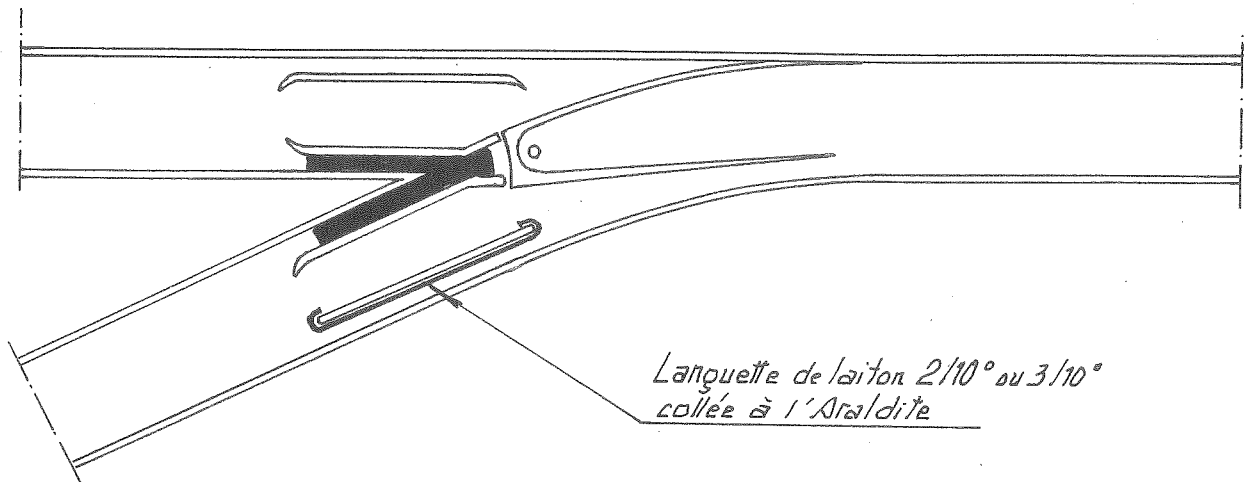
POUR LES BRICOLEURS...

AMELIORATION d'un AIGUILLAGE et T.J.D. JOUEF

Sur un aiguillage JOUEF, si les véhicules de la marque passent sans problème, il n'en est pas de même pour les véhicules d'autres marques, telles que HORNEY, RIVAROSSO, LILIPUT, etc..., et surtout RMA. Six fois sur dix, ...ça déraile ! Et ne parlons pas du refoulement...

Une petite amélioration permet de remédier à ce désagréable inconvénient. Il suffit de fixer, avec de la colle ARALDITE, une languette de laiton 2/10 ou 3/10°, sur la partie courbe seulement de l'aiguillage, suivant dessin ci-dessous, et sur la quatre contre-rails de la T.J.D.

Et vous n'aurez plus de problème, ni en marche avant, ni en marche arrière, ni à grande et même très grande vitesse.



ENDUIT FASERIT (Enduit cellulo-fibreux) pour le MODELAGE du DECOR.

L'enduit FASERIT, appliqué sur un fond de grillage, métallique ou plastique, polystyrène, papier encollé, bois, etc..., permet de modeler à la demande le paysage du décor, tel que montagne, vallon, rochers, fossé, talus, etc...

On le trouve dans le Commerce, prêt à être mélangé avec de l'eau (800 Gr. d'eau pour un Kg. de produit). Sa préparation avant emploi demande 12 Heures.

Son temps de séchage est de 7 à 8 Heures avec une température de 20°, ce qui permet de faire des recharges ou des retouches.

Il est d'un emploi facile et propre, contrairement au plâtre, et à une faible densité. Il est également très résistant, ne s'effrite pas, et peut se colorer dans la masse ou superficiellement.

La Librairie des Beaux-Arts, 83 Rue Jeanne d'Arc à NANCY, en dispose. Il est, malheureusement, un peu cher : De l'ordre de 18,00 Francs le Kilo. Son pouvoir couvrant est variable suivant l'épaisseur, trois millimètres et plus.

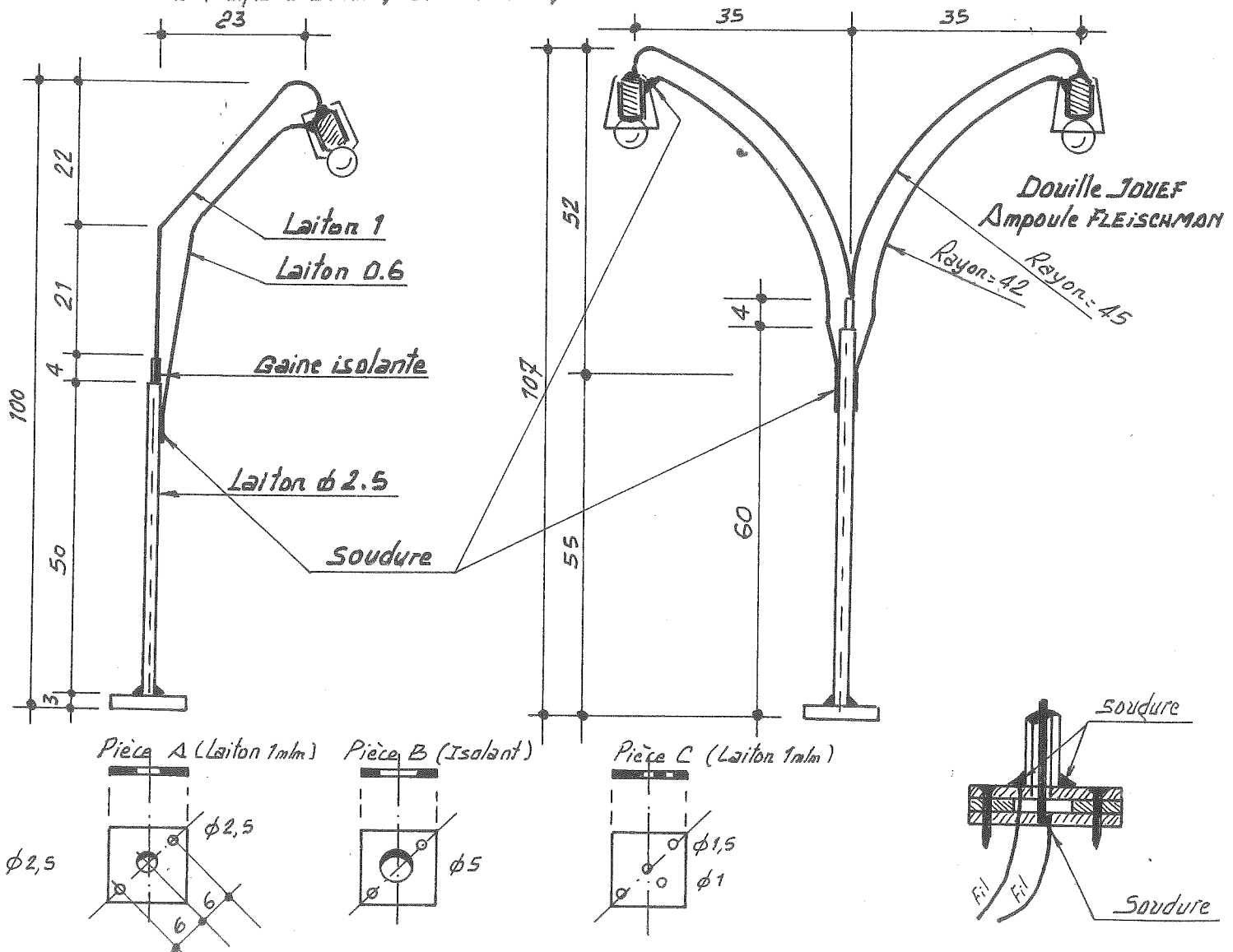
REALISATION de CANDELABRES à UNE ou DEUX GROSSES.

Comment réaliser des candélabres à une ou deux grosses, à l'échelle HO :

Suivez bien le descriptif, respectez les dimensions, une touche de peinture, et vous obtiendrez des candélabres à l'aspect très réalistes et aux moindres frais.

- 1) Préparer les 3 pièces A, B et C ;
- 2) Souder le fil laiton de 1 m/m ainsi qu'un fil souple sur C (Le fil laiton, bien droit, sera coudé ultérieurement) ;
- 3) Souder le fil laiton 2,5 m/m sur A, ainsi que le second fil d'alimentation ;
- 4) Mettre en forme le fil 0,6, le souder sur le tube ainsi que sur la douille (Masse) ;
- 5) Placer la gaine isolante dans le tube ;
- 6) Placer la pièce isolante B sur C, glisser le fil laiton base C à l'intérieur de la gaine. Ne pas oublier de passer le fil soudé sur A, dans le trou de 5 (Pièce B), et dans le trou décalé de 1 m/m de la base C ;
- 7) Coller les pièces A, B et C l'une sur l'autre, couder le fil de 1 m/m, le souder sur le point milieu de la douille ;
- 8) Confection de l'abat-jour à l'aide d'un morceau de fiche "banane" radio, ou capuchon de stylo-bille, par exemple ;

Candélabre à deux grosses : Remplacer le fil de 1 m/m par du fil 7/10°, ou augmenter le diamètre du tube (3 m/m) ; les deux morceaux de laiton 7/10° ou 1 m/m doivent, évidemment, être soudés sur la base C.



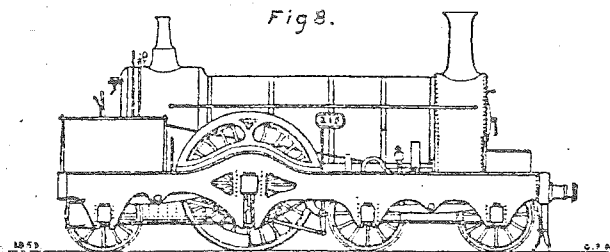
LOCOMOTIVES EXPRESS REMARQUABLES
(par Georges Frédéric Bird)

(Voir également, Journal du C.F.R. nos 7 et 10)

La figure 8, représente une grande machine étudiée en 1853 par M. Archibald Sturrock pour le Great Northern Ry.

Fig. 8

Great Northern Ry.
Sr Archibald Sturrock
1853



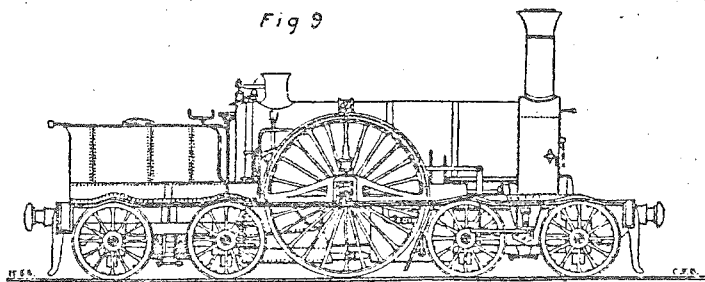
Cette belle locomotive à cylindres de 432 sur 610 mm et à roues motrices de 2^m 286 et portée dans sa forme initiale sur 8 roues dans un châssis rigide, était en réalité une variante allongée, mais un peu réduite des machines à voie large du Great

Western. Comme son long empattement était gênant pour le passage dans les courbes on réunit les 4 roues d'avant en un bogie. Sous cette forme modifiée, elle fit un bon service jusqu'en 1870. A cette époque on utilisa ses roues, ses cylindres et certaines autres pièces pour la construction d'une machine à 6 roues, n° 92 qui fut toujours un service actif et qui fut le prototype des magnifiques machines à roues de 2^m 286 actuellement employées sur le Great-Northern.

Entretiens (sic) on continuait à construire au Great-Western les belles machines à roues de 2^m 438 de M^r Gooch et là en obtint toute satisfaction. Un type analogue mais à deux paires de roues couplées de 2^m 134 de diamètre - le plus grand diamètre de l'époque pour roues couplées - en remplacement des roues motrices et arrière indépendantes, fut mis en service pour assurer la remorque des trains plus lourds, sans toutefois supplanter les machines à roues libres dans la traction des trains ordinaires. Puis les machines à roues libres du Great Western furent elles mêmes dépassées, au point de vue dimensions, par les machines tenders à voie large étudiées par M^r Pearson pour le Bristol et Exeter Ry.

Fig. 9

Bristol & Exeter Ry - 1853
Sr Pearson "La Blue Devil"



Ces machines dont la fig. 9 reproduit le premier type (datant de 1853) étaient montées sur six roues, quatre dans un bogie à chaque extrémité et une paire de roues motrices de 2^m 703 au milieu. Les roues motrices, comme celles de la "Great Western", n'avaient pas de caubins; les cylindres avaient 419 mm de diamètre et 610 mm de course; le poids total était d'environ 43.000 kg. Dans l'essai officiel, les machines de ce type atteignirent, en pente, une vitesse de 130 km à l'heure, leur allure était très stable à toutes

les vitesses et elles étaient très économiques sous le rapport du combustible. Néanmoins en 1876, on les reconstruisit toutes, avec roues motrices de 2^m 438

une seule paire de roues à l'arrière et un tender, quelques-unes d'entre elles continuèrent leur service jusqu'à la suppression définitive de la voie large.

Si les poids et dimensions des machines ordinaires à voie normale ne présentaient pas encore d'augmentation notable malgré les différents types exceptionnels qui avaient été étudiés pour améliorer ce qui existait, il y avait quelques esprits hardis qui travaillaient constamment à produire une machine équivalente à la "Great-Western". De grandes roues motrices sont évidemment un organe utile, presque indispensable, d'une locomotive de vitesse; mais elles demandent de grands cylindres qui, à leur tour, nécessitent une grande chaudière, et c'est là une grande difficulté, car l'écartement des roues sur une voie normale n'est que de 1^m36, de sorte qu'il faut ou bien réduire le diamètre de la chaudière ou bien la placer très haut au-dessus des roues et alors elle limite la hauteur des roues.

Pour sortir de ce dilemme, M^r Zerah Colburn étudia en 1854 la machine représentée figure 11. Les roues motrices de ces machines devaient avoir 3^m048 de diamètre, les cylindres 457 x 762 mm, le poids devait être d'environ 36 tonnes et être en partie reporté sur un bogie de 4 roues à l'avant. La vapeur eut été fournie à ces deux grands cylindres par 2 chaudières superposées à grilles chargées par une seule porte, disposées de façon à permettre d'enlever l'ancien moteur.

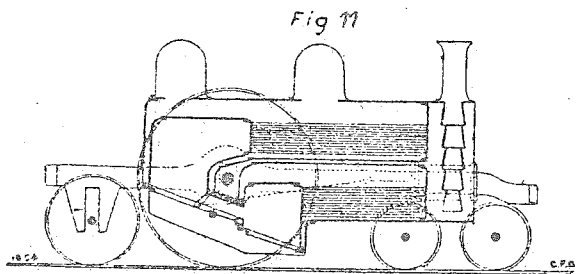
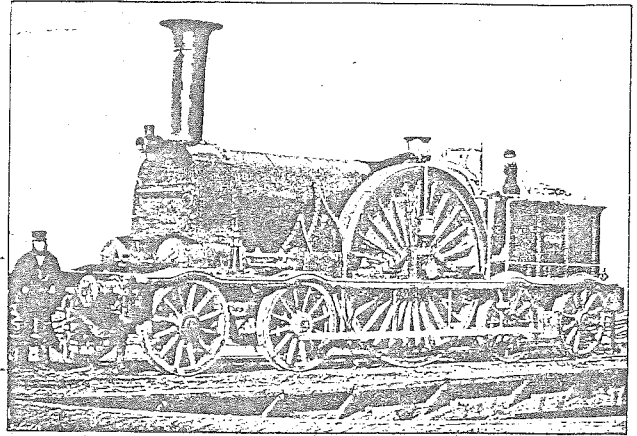


Fig. 11
Locomotive à roues libres de
M^r Zerah Colburn 1854.

grande vitesse il y a 32 ans.

Sur le continent, les grandes roues étaient réclamées aussi et, M^m Guin de Paris construisirent en 1855 sur les plans de M^m Bouvier et Charpent, la machine étrange que représente la figure 12. Cette locomotive appelée "l'Aligé" avait des roues couplées de 2^m850 et des cylindres de 419 x 800 mm; la chaudière placée en dessous, avait une forme très bizarre. Comme on pouvait s'y attendre l'Aligé ne justifia jamais son nom et ne servit qu'à l'exposition de 1855 à Paris.

Revenons aux locomotives mises en service. M. Mc Connell du North-Western Railway construisait depuis quelques années des machines express à roues libres (avec longerons intérieurs se différenciant par 35° de la machine



Locomotive de Rothwell à voie large pour le Bristol & Exeter Ry. (1853).
(Photographie ancienne. — D'après ATRAONS.)

Fig. 10

Le tirage devait être assuré par une série de cônes superposés "petticoat" placés dans la boîte à fumée et deux grands cônes devaient fournir de la vapeur sèche. Cette machine n'a jamais existé que sur le papier, mais elle est intéressante parce qu'elle montre la conception qu'un ingénieur de mérite se faisait d'une machine à

grande vitesse il y a 32 ans.

Fig 12

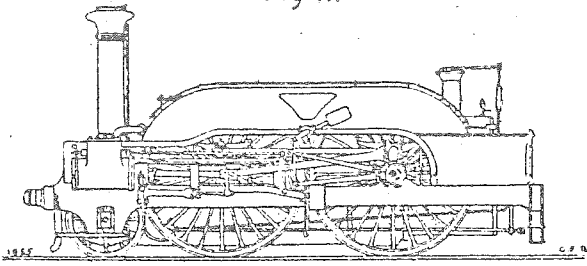


Fig. 12 et 13

Locomotive de St. St.
Blavier et Larpent

N° 300, reproduite fig. 12
auxquelles le nom de "Hocomers"
resta jusqu'à la fin. Ces
machines avaient des roues
motrices de 1^m 987 ou 2^m 130
et furent pendant plusieurs
années le type de la machine
express sur le dit réseau.

Elles sont toujours en service
bien que leur poids relative-
ment faible, de 29250 kg,
les exclue du service de
express de grande ligne. En

1858, M^r John Ramsbottom
qui venait de prendre la

direction de la division nord du London et North-Western, mis en service
son fameux type "Problem" de machines à cylindres extérieurs de
406x610 mm, à roues motrices de 2^m 392 et pesant 27400 kg.

Sept de ces machines furent construites dans l'espace de six ans et elles
donnèrent des résultats de premier ordre pour la remorque des charges lourdes.
Dans la "course" historique de 1888, deux d'entre elles, la Waverley et la
Marmion, furent chargées à tour de rôle de remorquer chaque fois le train
de course, d'Easton à Crewe (254 km), sans arrêt à des vitesses oscillant
autour de 96 km/h. Le succès de ces machines fut tellement grand que le
type en sera conservé, M^r Webb s'occupant actuellement d'en reconstruire un
certain nombre, avec chaudière un peu plus grande et roues motrices de
2^m 362 de diamètre

(à suivre)

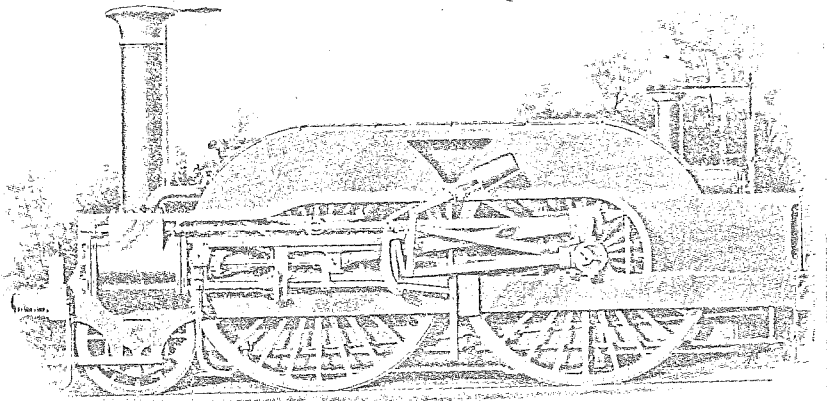


Fig. 13 — 1855 - Locomotive d'essais, à roues motrices de 2.84 m
de diamètre, de Blavier et Larpent.

x x

x

CERCLE FERROVIAIRE de NANCY

COMPTES RENDUS FINANCIERS année 1978

Situation au 31/12/77	Banque	1 503,99
	Caisse d'Epargne	12 000,
		<hr/>
		13 503,99
Situation au 31/12/78	Banque	571,45
	Caisse d'Epargne	20 805,35
		<hr/>
		21 386,80
<u>Principales recettes :</u>	Vente de fauteuils	2 440
	Cotisations	1 977
	Boni exposition	9 762
<u>Principales dépenses :</u>	Achat Wagon	4 000
	Frais d'aménagement	1 500
	Cinéma	400