

ASSOCIATION FRANCAISE

DES AMIS DES CHEMINS DE FER
Section Lorraine

Siège Social : 17, rue Isabey

N A N C Y

CERCLE FERROVIAIRE DE NANCY

Bulletin intérieur n°3
Février 1973

LE MOT DU PRESIDENT

Certains de nos membres ne comprennent pas l'idée de ne pas s'appeler AFAC SL. Nous ne quittons pas le sein de l'AFAC, mais du fait de notre appartenance aussi à la FACS, à la FFMF, il était plus simple de créer une nouvelle association.

D'autre part, cela nous permet d'avoir des membres non inscrits AFAC pour des raisons variées : non intérêt de la revue, finances, etc...

LOCOMOTIVE S.N.C.F.
"Ville de NANCY"

Copie de lettre de la MAIRIE

Monsieur le Président et Cher Ami,

Me référant à nos diverses correspondances et à nos entretiens, j'ai le plaisir de vous confirmer que les pourparlers menés entre la Ville de NANCY et la S.N.C.F. en vue de donner le nom de "VILLE DE NANCY" à une locomotive de la série BB 15000 remorquant les grands rapides KLEBER et STANISLAS sur la relation PARIS - NANCY - STRASBOURG - ont abouti à un accord et que la maquette est en cours de confection.

Selon les renseignements obtenus, la présentation de cette maquette pourrait intervenir maintenant dans les deux ou trois semaines à venir.

Vous en serez bien entendu avisé aussitôt.

Dans cette attente et en vous remerciant à nouveau très vivement d'avoir été l'efficace animateur de cette opération, je vous prie, Monsieur le Président et Cher Ami, de bien vouloir agréer l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Pour le Maire ;
Le Conseiller Municipal Délégué

Jean SCHMITT

BIBLIOTHEQUE : Nous recevons ces jours-ci des Etablissements MALORA notre armoire. Le rangement va pouvoir commencer.

RESEAUX : Vous qui avez chez vous (ou chez vos amis) un réseau, faites-en la description succincte sur une feuille 21 x 29,7, même si vous ne voulez pas le faire visiter.

PARIS, Gare de l'Est, samedi 9 Décembre 1972 -

Il est 10h.45. Le STANISLAS est à quai depuis plus d'une heure. J'attends au bout de ce quai l'arrivée de la locomotive du rapide, en espérant qu'il s'agira d'une de ces dernières merveilles de la SNCF : les BB 15000. Soudain, la voilà, c'est la 15002, couleur vert, bandes blanches, plaque "STANISLAS" fixée à l'extrémité 1. Cela produit un bel effet sur la machine et inéluctablement classe le train.

Une fois, l'attelage effectuée, le mécanicien m'invite à prendre place à ses côtés. Bien qu'il ne s'agisse pas d'un premier accompagnement, je dois dire que je me sens particulièrement heureux et fier d'être admis à côté du maître du train.

Tout de suite, il m'explique le rôle des différentes manettes, poussoirs et contacts. Finalement, ce qui frappe, c'est la relative simplicité de l'ensemble de conduite qui est finalement réduit à trois commandes :

- vitesse affichée
- plage d'intensité demandée - (jamais au-dessus de 1800 ampères)
- frein (type presse-bouton)

Comme il reste quelques minutes avant le départ, le conducteur me fait visiter l'intérieur de la machine. Il me montre notamment un bloc-relai, dont le rôle est d'indiquer l'origine des éventuels incidents de fonctionnement. Tout relai désactivé allume un voyant. Il suffit alors au mécanicien de se reporter au guide d'entretien de la motrice pour connaître les opérations à effectuer pour que tout rentre dans l'ordre.

L'heure du départ approche. Le conducteur procède aux essais de freins. Tout est en ordre.

Le haut parleur du quai invite les derniers voyageurs à monter en voiture.

Le feu de sortie passe au vert et aussitôt après apparaît le n°4 dans un cadre blanc situé sous le signal.

Cela signifie que l'itinéraire 4 est affecté au train, et nous devons retrouver ce chiffre sur le signal suivant.

11h.05 - manette de vitesse sur 30 km, desserage du frein, le train part.

La 15002 enlève en toute souplesse les 528 Tonnes des 7 voitures grand confort et des 3 voitures inox de renfort.

Je suis frappé par l'absence de bruit à l'intérieur de la cabine, alors que les moteurs fournissent un effort impressionnant. Quel progrès par rapport aux BB 16000

La carrosserie reste très stable sur les passages difficiles, les aiguillages, traversées de jonction qui constituent les itinéraires.

La gare de l'Est est déjà loin, la vitesse monte à 110 km en 3 km.

Le mécanicien m'informe qu'il aura du mal à faire l'heure à STRASBOURG et encore plus à NANCY, car trois chantiers sont ouverts, obligeant des ralentissements à 30 km

Le premier est rencontré quelques km avant NOISY LE SEC, au niveau des travaux autoroutiers. Nous perdons ainsi 2 minutes.

-5-

Nous passons l'embranchement de TROYES. Je note à l'occasion que l'itinéraire est indiqué 3 km avant à l'aide d'un tableau portant un Y dont les branches s'allument alternativement suivant la direction donnée par les aiguilleurs. Les mêmes panneaux existent aussi après MEAUX (embranchement de REIMS) et LEROUVILLE (embranchement de METZ)

Je donne en annexe le tableau de marche du train. Ce tableau est d'ailleurs paru (moins détaillé et sous une autre forme par P.K.) dans la vie du rail n°1369

Nous passons GAGNY et aussitôt le conducteur affiche 160 km

Nous doublons un service banlieue qui se traîne à 100 km sur la voie parallèle.

Je peux apprécier le confort de la motrice, assis sur le siège prévu pour les passagers. La suspension paraît plus douce et n'engendre pas les mouvements de tangage en courbe comme les 16000

Il s'agit là vraiment d'une machine extraordinaire.

Le conducteur me confie qu'il est un ancien vaporiste. Il a été en effet chauffeur et mécanicien pendant près de 20 ans sur l'EST. Il se souvient de sa machine, une 231 G du dépôt de NANCY.

Il est désormais au seuil de la retraite, mais quand il parle je sens tout le plaisir qu'il éprouve d'exercer ce métier.

Au milieu de notre conversation, nous croisons le KLEBER. J'ai le temps d'apprécier deux voitures jaunes et argent qui cassent l'homogénéité de la rame.

Le temps et la distance défilent. Voilà le second chantier annoncé. Ralentissement à 30 à l'heure, 5 minutes perdues.

Je suis toujours fasciné par le spectacle (très court) de la traversée d'une gare importante à 150 km comme EPERNAY ou CHALONS. L'expression "traverser comme une flèche" traduit bien cela.

Le voyage continue. Après REVIGNY, le train a pratiquement repris son retard. Nous arrivons sur BAR LE DUC, mais là les ennuis commencent. En effet, le poste n'a pas ouvert le carré d'entrée en gare, d'où freinage énergique. En 1 km, la vitesse tombe de 150 à 30, montrant l'excellente qualité du freinage. Aussitôt le signal passe au vert, et nous reprenons la vitesse.

Puis, nous attaquons la rampe de LOXEVILLE.

En fait, le train maintient la vitesse de 150 km sans effort apparent. A gauche, sur la voie de dédoublement, les signaux sont situés au même niveau que ceux de la voie normale produisant un joli effet que les modélistes essaient souvent de reproduire.

Le sommet passé, nous dévalons vers LEROUVILLE. Un léger sifflement informe que le frein rhéostatique est en action, permettant à la machine de maintenir sa vitesse malgré la descente, sans appel au frein à air.

LEROUVILLE, COMMERCY, nous approchons des travaux sous le tunnel de SORCY. Je profite du ralentissement pour ouvrir la fenêtre et regarder le train qui suit fidèlement. Se pencher ainsi au dehors permet de se rendre compte de la masse que la machine traîne. Il faut reconnaître que cet effet de masse ne se ressent pas (sauf au démarrage), lorsque la vue se porte devant la machine, sur les voies.

A TOUL, nous avons 4' de retard imputables uniquement à BAR LE DUC 1'30 et SORCY 2'30

Le mécanicien m'affirme qu'il n'est pas question de rattraper pour NANCY, mais qu'il peut faire l'heure à STRASBOURG

Malheureusement, il ne pouvait prévoir que l'arrivée sur NANCY lui ferait perdre encore 5'. En effet, l'avertissement de CHAMPIGNEULLES est ouvert et nous avons un sémaphore au niveau de l'école normale.

L'explication, nous l'avons bientôt: un train de marchandises traverse NANCY, nous ne pouvons emprunter la voie 1 bis à contre sens, car un banlieue nous croise.

Nous passons, quai Claude Le Lorrain, à 30 km, nouvel arrêt au carré de gare, l'itinéraire ne nous est pas donné de suite (les aiguilleurs du poste 1 doivent être à cran!)

Enfin, nous pénétrons en gare, j'aperçois ma femme et mon fils sur le quai. Il est 13h.49

Très doucement le train s'arrête, je descends rapidement de la cabine, car il n'y a qu'une minute d'arrêt.

Je suis heureux et triste à la fois de saluer et remercier le mécanicien pour son accueil sympathique et ses excellentes explications.

Déjà, la minute est écoulée, le train repart. Les 10 voitures défilent puis disparaissent.

Pour moi, c'est la fin d'un voyage inoubliable.

TABLEAU DES VITESSES AUTORISEES

Train n°63 du 9/12/1972

| | | | |
|-------------------------------------|-------|-----------------------------------|-----|
| Sortie Gare de l'Est | 30 km | Passage LEROUVILLE | 140 |
| Jusqu'à NOISY LE SEC | 110 | LEROUVILLE à SORCY | 150 |
| NOISY LE SEC à BONDY | 120 | SORCY à FROUARD | 140 |
| BONDY à GAGNY | 130 | FROUARD à NANCY | 120 |
| GAGNY à LAGNY | 160 | NANCY à JARVILLE | 120 |
| LAGNY à GHANGIS (PK 60,3) | 150 | JARVILLE à LUNEVILLE | 150 |
| PK 60,3 à NOGENT L'ARTAUD | 160 | LUNEVILLE à HEMING | 160 |
| NOGENT L'ARTAUD à DORMANS | 150 | HEMING à REDING | 140 |
| DORMANS à DAMERY | 160 | passage REDING | 130 |
| DAMERY à EPERNAY | 150 | REDING à ARZVILLER | 130 |
| EPERNAY à CHALONS | 160 | ARZVILLER à STAMBACH | 120 |
| passage CHALONS | 150 | STAMBACH à SAVERNE | 130 |
| CHALONS à REVIGNY | 160 | SAVERNE à STEINBOURG | 140 |
| REVIGNY à LEROUVILLE | 150 | STEINBOURG à STRASBOURG | 160 |

DES PLANS SUR LA COMETE

Le grand projet : l'Exposition de 1975, dont la pièce maitresse doit être la Gare de NANCY dans les années 1950, au 1/86ème.

Il faut de la main d'oeuvre! On peut emporter du travail à la maison.

MM. de JOYBERT et HUSSON ont pris en charge le B.V. M^r BAILLARD a pris le pont STANISLAS. Qui prendra le pont Saint-Jean et la halle, et les quais, et les voies, et le poste, etc.. etc... ?

S'adresser au Président.

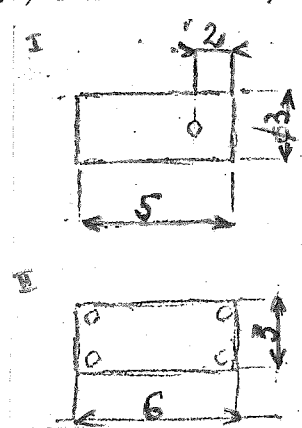
LE COIN DU MODÉLISTE par R. HUSSON

La plupart des wagons vendus actuellement comportent des organes de tamponnement plus ou moins conformes, et en tout état de cause non fonctionnels.

Voici un moyen assez simple de remédier à cet état de fait qui aura le double but de superdétailler votre matériel remorqué et de permettre son inscription en courbe avec des attelages plus serrés d'où effet de réalisme accru.

Matériel nécessaire : tubes laiton de ϕ 3 mm et 2 mm
tôle laiton de 5/10° d'épaisseur ou matière plastique dure de même épaisseur. Colle Araldite. Pointes laiton de ϕ 5

Couper deux morceaux de tube de ϕ 3 de 5mm de longueur, ce sera les faux tampons. Ces morceaux sont percés de part en part à 2mm d'une extrémité (Fig.1) d'un trou de 0,5. Chacune de ces pièces sera collée sur l'embase qui sera constituée d'un rectangle de 6 x 3 pris dans la tôle ou le plastique (selon fig.2) Cette embase sera percée de 4 trous de 0,5.



Pendant le séchage couper deux morceaux de 4mm de long dans le tube de ϕ 2 dans lesquels seront percés deux trous de part en part de 0,5 qui seront ovalisés sur 2mm de long (Fig.3) qui seront les tampons.

Le plateau de tampon sera pris dans la tôle selon (Fig.4) et sera collé sur le tampon côté opposé à l'ouverture ovalisée.

Le ressort sera obtenu à partir d'une corde à piano de 2/10 enroulé sur une tige de 1mm à l'aide d'une dhignole. Le boudin obtenu sera détendu à la demande, afin d'obtenir l'élasticité nécessaire au bon fonctionnement futur.

Lorsque les collages seront bien secs, l'excédent de colle sera enlevé à la petite lime ronde de manière à obtenir un congé.

L'assemblage pourra alors être entrepris. Le ressort sera mis en place dans le tampon,



l'ensemble emboîté dans le faux-tampon. Une pointe laiton maintiendra les deux pièces et pour un libre mouvement du tampon, quelques tâtonnements permettront de trouver la bonne position (fig.5)

L'ensemble sera collé sur la traverse(fig.5) du wagon et 4 pointes renforceront la fixation et figureront les 4 boulons de fixation (fig.6)

L'AEROTRAIN DANS L'EST DE LA FRANCE

par Pierre DEBANO

Nancéiens, réjouissez-vous. PARIS n'aura bientôt plus, s'il faut en croire l'EST REPUBLICAIN du 27/9/1972 le privilège de ce gadget qu'on baptise "Aérotrain". Après un projet assez vague d'ailleurs d'aérotrain suburbain entre NANCY et GONDREVILLE (depuis on en est revenu à l'autobus "rapide" sur autoroute) voici que sort un projet de liaison BRUXELLES - GENEVE par aérotrain. Il intéresserait aussi METZ, NANCY en 1ère phase et s'étendrait ensuite à l'EUROPE des 17. Pas moins!

Que penser de cet aérotrain que la télévision nous a montré si complaisamment en guise d'entracte pendant 20 mn un soir de septembre?

De l'avis de ses promoteurs, "c'est la concrétisation d'une avance indiscutable de la technique française dans ce domaine par rapport aux systèmes analogues ou concurrents que plusieurs pays industriels commencent seulement à développer actuellement".

De l'avis de ses détracteurs, il présente de nombreuses faiblesses ainsi que le rapporte le Forum des Transports Publics dans son n°17 :

- nécessité d'utiliser le mode de propulsion de l'avion, ce qui au départ correspond à une perte de puissance de 30%
- obligation de réaliser une piste surfacée au centimètre, ce qui impose le viaduc avec des dispositifs de rattrapage des dénivellations d'appui
- impossibilité d'accoupler les véhicules
- absence d'aiguillage
- confort inférieur à celui des meilleurs trains rapides actuels donc très inférieur à celui du TGV 01 qui est, paraît-il, exceptionnel.

Il est bon de rappeler que c'est une liaison par aérotrain qui avait été envisagée pour la nouvelle ligne PARIS LYON. Or, c'est le chemin de fer classique à grande vi-

tesse qui est sorti vainqueur de la compétition. Pourquoi? :

- parce qu'il permet l'utilisation des infrastructures existantes pour l'entrée dans les centres urbains;
- parce que les bienfaits d'une ligne à grande vitesse peuvent se faire sentir sur les lignes affluentes sans avoir recours aux correspondances peu appréciées des usagers;
- parce que le coût d'exploitation d'une ligne TGV est très inférieur à celui de l'aérotrain (Mr BERTIN en est d'ailleurs tellement conscient qu'il ne s'est jamais proposé pour exploiter son aérotrain);
- parce que le coût des infrastructures en rase campagne d'une ligne de chemins de fer est voisin de celui d'une ligne d'aérotrain.

Par quel mystère ou par quelles pressions, ce qui est vrai pour PARIS LYON ne l'est pas pour BRUXELLES STRASBOURG GENEVE.

Alors, pourquoi ne pas chercher tout bonnement à utiliser ce qui existe et qui a fait ses preuves. Les Japonais nous montrent pourtant l'exemple en lançant un programme de lignes de chemins de fer à grande vitesse qui totalisera 7000 km en 1985. Notons que le TOKAIDO est sans doute pour beaucoup dans la croissance des exportations japonaises en matériel de chemin de fer.

Pourquoi ne pas suivre l'exemple de nos voisins européens qui misent avec juste raison sur le chemin de fer moderne.

Espérons que cette hérésie viendra grossir la liste des projets avortés de l'aérotrain et que la SNCF va contrattaquer, afin que la solution la plus raisonnable l'emporte.

ECHOS DIVERS

Lu pour vous dans l'auto-Journal du 15 Avril 1972 à propos des couloirs d'autobus :

"Ajoutons qu'il peu paraître paradoxal d'accorder un avantage à un système qui coûte à la communauté un déficit de plusieurs millions de francs actuels chaque jour et cela au détriment d'un autre groupe, les automobilistes qui, par les impôts spéciaux dont ils sont frappés, assument une partie du budget général"

(recueilli par Pierre DEBANO)

N.D.L.R. : Le déficit des transports en commun ne vient-il pas justement du médiocre service assuré, et cette médiocrité elle-même de la gêne que constitue la circulation automobile privée, trop souvent anarchique?

Un nouveau mode de transports hectométriques

Le VEC, d'une longueur de 180 m, qui doit être installé à la Défense est constitué de véhicules à 3 places qui se déplacent à 15 km/h. Ils sont tractés par une chaîne entraînée par des moteurs électriques linéaires. A proximité des quais

d'embarquement, la chaîne abandonne les véhicules et une courroie les fait défiler à 3 km/h devant les piétons. Dès qu'un passager pose le pied sur le marche-pied, le véhicule s'arrête. Il ne repart que lorsque le voyageur est assis.

Capacité : 1500 à 2000 passagers à l'heure. Coût : mystère ...

(Pierre DEBANO)

Lu pour vous par Pierre DEBANO

- Dans "GRO INFORMATIONS"

" 6 heures entre le chalutier et le supermarché GRO" Précisons que le chalutier est basé à BOULOGNE et que le supermarché GRO est celui de NANCY. Le transport n'est pas assuré par train comme vous pourriez le penser mais par camion. Félicitons donc le chauffeur qui arrive à parcourir les 470 km qui séparent BOULOGNE de NANCY à près de 80 km/h de moyenne et souhaitons, pour lui, que les libertés qu'il doit forcément prendre vis à vis du code de la route passent encore longtemps inaperçues (pour le résultat, voyez votre journal habituel, à la page "accidents de la route")

- dans l'Argus de l'Automobile du 26 Octobre 1972

* Seize minibus d'une capacité de 16 personnes viennent d'être mis en service sur les lignes londoniennes. Les minibus s'arrêteront à la demande. Le tarif unique est de 1,20 Fr

* Un nouveau système de radiomobile sous contrôle ordinateur est en cours d'installation sur 200 autobus de MALMOËn Suède. Le poste central peut appeler simultanément tous les véhicules et mettre 2 autobus en communication. Tous les messages sont enregistrés.



Pour être malheureux, vivez cachés ...

L'industrie ferroviaire française vend des rames automotrices à la Yougoslavie, des locomotives à la Chine, et en dernier lieu des turbotrans à la France. Qui en parle dans la "grande presse"? Personne (sauf le Monde). Aucun intérêt.

Un aérotrain utopique et ruineux : en première page!

Une industrie aéronautique subventionnée, étatisée, ruineuse : des pages entières.

L'industrie ferroviaire française n'a qu'un tort : elle ne coûte rien à personne et se contente de faire des bénéfices en fabriquant un matériel vendable à des clients qui en veulent : impardonnable!

(Michel BAILLARD)

Le Tunnel de SAINTE MARIE AUX MINES

Le Groupement d'Etude des liaisons ferroviaires en Lorraine n'a pas gagné et ne gagnera peut-être pas, mais son action aura au moins permis de clarifier le problème et d'étaler la vérité au grand jour. C'est au tout début de janvier qu'une lettre (publiée aussitôt par l'Est Républicain, la Liberté de l'Est, les Dernières Nouvelles d'Alsace et le Monde) du Ministère des Transports confirmait à FERLOR

l'abandon du tunnel par la SNCF, pour 10 ans (autant dire définitivement). Or, aucun élu, aucun maire, aucun conseiller général ne le savait (sauf ceux qui avaient bien voulu prêter attention à l'action de FERLOR) Mieux, au début de février, le conseil général de Meurthe et Moselle délibérait encore (et votait des crédits) sur le tunnel mixte, abandonné à l'insu de tous depuis plusieurs mois.

A signaler parmi ceux qui ont prêté une oreille attentive à nos propos : Mr NOEL, maire de SAINT DIE, Monsieur DELACOTE, Maire d'Anould (Vosges), Monsieur DEIBER, Monsieur SERVAN-SCHREIBER, Monsieur BICHAT (député de LUNEVILLE), les quotidiens l'Est Républicain (10 articles au total), la Liberté de l'Est (8 articles), les Dernières Nouvelles d'Alsace, le Monde, et certainement d'autres que nous n'avons pas lus. Tout espoir n'est pas perdu, contrairement à ce que nous avons cru à un certain moment!

COTISATIONS

Il est possible de cotiser :

- soit à l'AFAC au plan national, et de bénéficier du service de la revue "Chemins de Fer" : 50 Fr par an,
- soit au Cercle Ferroviaire de Nancy seulement; sans le service de la revue : 20 Fr par an

(à verser à Mr DEGOIN dès que possible 27, rue Catherine de Bourbon à HARVILLE)

DERNIERE MINUTE

Michel BAILLARD a reçu les plans et le mode de construction de sa 030 à vapeur. Les premières pièces seront peut-être là aussi à la prochaine réunion (le 5 Mars) Tous détails seront donnés à ce moment à ceux qui voudraient entreprendre le même travail.

T R E V E S

Sortie organisée par l'A.L.M.F. le samedi 24 Mars 1973. Départ par autobus à 8h.10 de la Gare de THIONVILLE (correspondance du train en provenance de NANCY)

Le matin de 9h.30 à 12h. visite des ateliers de réparation D.B. Après-midi de 14h. à 16h. à EHRANG visite du dépôt vapeur.

Repas pris en commun. Inscription à adresser avant le 11 Mars à Monsieur HORST SCHADOW, 31, rue des Peupliers 57290 FAMECK.

J'espère que vous serez nombreux. Regroupez-vous pour simplifier.
METROLOR DE 6H55.