

Le MOT du PRESIDENT

A l'occasion de la réunion du 1er Décembre 1972, nous nous sommes donc réunis pour la première fois à " La Clairière " du Haut-du-Lièvre. Chacun a pu apprécier les locaux et je tiens à remercier à nouveau Monsieur OUAKNINE de son hospitalité.

Je vous demande de chercher une ou deux armoires pour la bibliothèque qui doit encore s'agrandir d'une vingtaine de volumes donnés par l'A. F. A. C. PARIS. Comme vous me l'avez demandé, je suis allé à la réunion de PARIS. Toutes les sections de Province étaient représentées. Je pense que cette réunion aura été constructive et, si le temps me le permet, je me présenterai aux prochaines élections. A l'occasion de ce voyage, la 15.006 rouge et orange avait été mise à notre disposition a quai pendant une heure.

SORTIE de SOULOSSE

Le temps était avec nous et l'arrivée vers le but de notre déplacement montrait les Vosges sous leur aspect hivernal, une fine pellicule blanche recouvrant par endroits la campagne environnante. La route étant sèche, cela n'a pas posé de problème. Les arrivées se sont échelonnées entre 11 h 30 et 12 h 30 et nous nous retrouvions environ 28 autour d'une table prometteuse. L'hôtesse fit bien les choses et je crois que personne ne rechigna devant son assiette.

Après les plaisirs de la table, autour de laquelle les conversations roulaient sur un sujet bien connu, nous nous dirigeâmes vers le but de notre sortie. La " chose " se trouvait dans un vaste local chauffé et où l'ordre et le rangement régnaient en maîtres. Le réseau ou plutôt l'embryon de réseau, puisque ce qui s'offrait à nos yeux ne représente que le 1/5ème en surface et le 1/10ème en équipement, occupait le milieu de l'endroit.

Bien sûr, il y eut un petit mouvement de déception, car chacun s'attendait à découvrir un réseau bien vivant avec son décor et ses circulations. Mais une entreprise de cette taille représente beaucoup de travail et de temps, et je crois que dans l'état où se trouvaient les choses, cela a permis de se faire une idée des dessous d'un réseau, d'autant plus que celui-ci comporte 4 niveaux, et ce fut une leçon d'anatomie modéliste, dont certains ont dû tirer profit pour leur futures constructions. Quant à la partie automatisme, un vrai vice, et je crois que c'est prometteur, et que dans quelques années, nous n'aurons pas assez d'yeux pour admirer cette merveille.

Le retour se fit vers 18 heures, contents de cette journée qui allia la bonne humeur et le plaisir communs de se retrouver avec les épouses et la famille des membres de l'Association, ce que ne permettent pas les réunions mensuelles.

LE NOM de NOTRE ASSOCIATION

Par vote à main levée et à une très faible majorité, il avait été décidé : RAIL CLUB de NANCY. Le nom ne plaît pas beaucoup à tous.

Un vote définitif par écrit est donc organisé pour pouvoir classer cette affaire. Voici les noms proposés :

- | | |
|----------------------|-------------------------------|
| - LE CHARDON DU RAIL | - CERCLE FERROVIAIRE NANCEIEN |
| - RAIL CLUB DE NANCY | - CHEMIN DE FER LORRAIN |
- Envoyez votre choix au Président sur carte postale, carte de visite ou autre, sans oublier votre nom.

BIBLIOTHEQUE

Monsieur PRETRE a relevé les numéros manquants de la VIE DU RAIL. Je vous fais grâce de la liste : elle est longue. Regardez dans vos archives et amenez les numéros que vous avez en double ou qui ne vous servent pas.

LES ECARTEMENTS EN MODELISME FERROVIAIRE (suite)

4°) 2 1/2 (II A - USA)

Echelle du L.G.E.
Ecartement pratique 63.50 mm ou 2 1/2 pouces
Echelle 17/32e de pouce par pied
Réduction 1/22,50e

5°) Standard. Gauge U.S.A.

Ecartement et échelle qui se partageaient avec le 3/4 de pouce (1/16°) les amateurs des modèles fonctionnels vapeur.
Ecartement pratique 54mm
Echelle 1/2 pouce par pied
Réduction 1/24e

6°) II

Ecartement pratique 51 mm -- théorique 50.80 mm
Echelle 7/16e de pouce par pied ou 35 mm par mètre
Réduction 1/28e

7°) I

C'est le plus grand écartement retenu par le MOROP
Ecartement pratique 45 mm -- théorique 45.45 mm
Echelle 31.20 mm par mètre
Réduction 1/32 e

8°) le 0 ou Zéro

La norme retenue par le MOROP se définit ainsi :
Ecartement pratique 32 mm -- théorique 31.75 mm
Echelle 7mm par pied ou 22.20 mm par mètre
Réduction 1/45e
Le NMRA a adopté l'échelle de 1/4 pouce soit le 1/48e
d'ailleurs les revues américaines impriment plus volontiers
"QUARTER INCH SCALE" que 0

9°) le S

Rien n'a été réalisé en France excepté JEP qui réalisa une petite série circulant sur voie de 25 mm
Ecartement pratique 22.50 mm
Réduction 1/64e
Echelle 5mm par pied ou 15.60 mm par mètre
Cette échelle devait être le compromis entre le 0 et le HO

10°) le EM

Ecartement des modélistes britanniques
utilisé par ceux qui désirent voir circuler le matériel OO (1/76e) sur une voie se rapprochant de la réalité.
Ecartement pratique 18 mm
Echelle 4 mm par pied
Réduction 1/76e

11°) 00 ou Double Zéro

C'est le HO anglais, échelle qui apparut avant la deuxième guerre mondiale
(DUBLOTRI - ANG)
Ecartement pratique 16.50 mm
Echelle 4 mm par pied
Réduction 1/76e

12°) HO (Half Zéro)

C'est l'écartement le plus répandu du moment
Ecartement pratique 16,50 mm
Echelle 11.60 mm par mètre
Réduction 1/87 (HO international)
Ecartement pratique 16.50 mm
Echelle 11.50 par mètre
Réduction 1/86e (HO Français)

13°) TT Anglais

Ecartement pratique 12 mm
Echelle 3mm par pied
Réduction 1/100

14°) TT International

Ecartement pratique 12 mm
Echelle 2.5 mm par pied ou 8 mm par mètre
Réduction 1/120e

15°) 000 ou Triple Zéro

Ecartement pratique 9 mm
Echelle 2mm par pied ou 6,57 mm par mètre
Réduction 1/152e

16°) N

Ecartement pratique 9 mm
Echelle 6,25 mm par mètre
Réduction 1/160e

17°) Z

Ecartement pratique 6,5 mm
Echelle 4.54 mm par mètre
Réduction 1/220e

Plus Petit que le Z ?

Le 1/400 ou le 1/000e où nous pourrions enfin réaliser des gares modèles à l'échelle, mais trouvez-nous, s'il vous plaît, un fabricant spécialisé dans l'industrie optique qui puisse fournir des lunettes grossissantes 200 x, vendues avec le coffret promotion de ce futur "Very finm Scale"

NOUVELLES DES TRANSPORTS URBAINS ET SUBURBAINS DE LA REGION NANCEIENNE

MARS 1972 - Les propositions de réduction d'honnaires (-15% sur le nombre de kms voitures) sur les lignes suburbaines n°10 et 12 NANCY POMPEY et NANCY DOMBASLES de la C.G.F.T.E., soulèvent l'indignation des communes intéressées. Une mise au point est alors faite par la direction de la C.G.F.T.E. dans l'EST REPUBLICAIN du 25 Mars 1972. Il est question d'une suppression totale du réseau suburbain, si une solution n'intervient pas pour résorber le déficit dû en partie à des tarifs très bas.

AVRIL 1972 - La Préfecture de M. & Melle communique que les mesures restrictives annoncées en Mars sont suspendues provisoirement.

JUIN 1972 - Mise en service d'un couloir d'autobus d'une longueur de 70 m à contresens de la circulation générale rue du Sergent Blandan, sur la ligne n°5.

Disparition à l'occasion du service d'été du livret horaire très pratique édité à chaque changement de service et remplacement de celui-ci par des feuilles horaires pour chaque ligne, format 210-297

Mise en service le 26 Juin de 26 Standard SAVIEM SC 10 sur les lignes 6 et 7 correspondant à l'introduction du service à 1 agent sur ces 2 lignes.

JUILLET 1972 - Mise en place des réductions d'horaires sur les lignes 10 et 12 annoncées en mars.

Mise en service le 19 Juillet d'un couloir de 650 m. à contresens de la circulation générale rue des Metz pour les lignes 1-21-10 à la suite de la réorganisation du plan de circulation dans ce quartier, dont une conséquence beaucoup moins heureuse celle-ci est le détournement des lignes 6 et 18.

SEPTEMBRE 1972 - Mise à 1 agent de la ligne 43 et création de la ligne 59. Seules restent à 2 agents les lignes 3-13-23-33-53 (Standard SC 10) 1-11-21-31 (Chausson PVU) et 9-29 - (Standard SC 10 et Renault)

OCTOBRE 1972 - Mise en service le 15 d'une desserte cadencée routière assurée par les Rapides de Lorraine entre NANCY et TOUL. Départs de chaque terminus toutes les 2 heures. Temps de trajet sans arrêt intermédiaire 25 mn, soit une moyenne prévue de 55 km/h de centre à centre. L'EST REPUBLICAIN souligne dans son numéro du 10 Octobre qu'il est peu probable que cet horaire soit respecté aux heures de pointe, à la suite des encombrements de circulation rencontrés à NANCY. A noter que la SNCF relie NANCY à TOUL, distantes de 33 kms, en 31 mn avec 4 arrêts intermédiaires et en 19mn sans arrêt, et ce quelles que soient les conditions atmosphériques.

=====

PROGRAMME DU 1^o TRIMESTRE

=====

Les réunions commenceront maintenant à 20h.30 précises pour se terminer à 22h.45, dernier délai. Cette règle a été demandée par plusieurs membres (et leurs épouses)

VENDREDI 5 JANVIER : Film de Mr ARTUR - Diapositives de Mr GUILLEMOT et autres. Essayer d'apporter un peu de variété dans les photos (tout le monde connaît les 140 C de VERDUN et la 15006 à NANCY)

DIMANCHE 14 JANVIER : de 9h.30 à 11h.30 - réunion libre

VENDREDI 2 FEVRIER : 2 films sur (sans doute la 231 D) - modélisme et échanges

VENDREDI 2 MARS : 2ème série sur la signalisation

Petite histoire des 15000 : on raconte que lors de la commande des 15000, ALSTHOM a demandé de quelle couleur la région de l'Est désirait peindre ces machines. Il lui fut répondu (comme les 6500) Mais, à ce moment-là ALSTHOM construisait les MAURIENNE!

BULLETIN DE VOTE

Monsieur ou Madame
vote pour le nom suivant :
qu'il désire donner à notre Association
