

ASSOCIATION FRANCAISE DES AMIS DES CHEMINS DE FER

-- SECTION LORRAINE -- N A N C Y --

Siège : 17, rue Isabey à N A N C Y

BULLETIN INTERIEUR N°1

Coucou, voici le bulletin.... Une Association sans bulletin, c'est de la vapeur sans escarbilles. Mais, si vous voulez que ce bulletin vive, envoyez des articles. Deux d'entre nous, WILLIG et DEBANO, ont donné l'exemple, à vous de suivre !

Le Président a vu l'Exposition Internationale de METZ

Nous étions une vingtaine à visiter cette exposition, nos félicitations à MM. HUSSON et REMOND pour leur participation. Cette exposition était en tous points remarquable et nous devons remercier tout spécialement M. VILLETTE et ses amis pour la très belle tenue de la manifestation. Il aurait fallu des locaux deux fois plus vastes pour accueillir tant de si beau matériel et surtout tant de monde. Le petit (et le grand) train n'est pas mort en France. Nous sentirions-nous capables de relever le gant en 1974 ? Nous attendons vos avis ...

Les 231 B de l'EST par Pierre DEBANO

En 1921, plusieurs réseaux français se voient attribuer, au titre des dommages de guerre, des locomotives Pacific du type 231-500 de l'Etat : le PO, l'AL, et l'Est reçoivent chacun 40 machines.

Du 6 Août 1921 au 18 Février 1922, l'EST reçoit de la Sté Franco-Belge à Raismes 20 Pacifics qu'il numérote 31001 à 31020 et qu'il classe dans la catégorie 11 SB. Du 16 Octobre 1922 au 26 Février 1923 arrivèrent 20 autres machines, n°31021 à 40, construites par Batignolles-Chatillon à NANTES.

Ces locomotives, en tous points identiques aux 231-500 de l'Etat, sont compounds du type Du Bousquet-de Glehn (2 HP extérieurs, 2 BP intérieurs), le foyer est en cuivre du type Cremp-ton à grille trapézoïdale, la chaudière est timbrée à 16 hpz. Les tiroirs HP sont cylindriques, les BP sont plans. Les roues accouplées ont un diamètre de 194 cm, le poids adhérent est de 95 t pour un poids total de 97 t. Le tender est du type Etat, contenant 22m³ d'eau. La longueur totale, machine et tender, est de 22,30 m; la vitesse limite est de 120 kmh.

Ces machines sont d'abord affectées de la façon suivante : 10 à CHAUMONT, 20 à CHALONS, 10 à TROYES; elles assurent la traction des rapides lourds et des express, les rapides légers étant confiés au 3100 devenues par suite 230 K

Peu après, elles reçoivent l'attelage Mestre, pour accouplement aux tenders interchangeables d'une capacité de 32 ou 35 m³ d'eau. Peu à peu, l'apparition des Mountains Est chasse les Pacifics des trois dépôts d'origine vers NANCY et REIMS en 1931, MOHON en 1932, BELFORT en 1935.

En 1934, les ateliers d'EPERNAY modifient la 31027 et la numérotent 231-027, le timbre est élevé à 18 hpz, le surchauffeur et l'échappement sont remplacés, des tiroirs cylindriques sont installés à la BP. La comparaison avec la 31030 non modifiée montre un gain de puissance de 70% et une économie de combustible de l'ordre de 30%.

Devant ces résultats, l'EST entreprend la modification des autres machines
les 231-007 et 025. En 1934 une distribution à 16 hpz est adoptée, la
la vitesse limite est portée à 125 Km/h, comme pour les 3100.

En 1938, l'EST reçoit de l'Etat dix 231-500 dans l'état d'origine. Les ateli-
liers d'EPERNAY les mettent au type EST, mais laissent le timbre à 16 hpz;
elles conservent aussi le tender de 22 m³. Pour les différencier des autres,
elles sont numérotées 231 - 301 à 40.

A la création de la SNCF, en 1938, les 231-001 à 040 deviennent 231 B 1 à 40,
les 301 à 310 deviennent 231 B 41 à 50.

Après la guerre, l'arrivée progressive des 231 G et K du SUD-EST va les écar-
ter de la traction des rapides et express. Au 1er juin 1958, il n'en reste
que 28. En janvier, 1959, la 16 est retirée du service au dépôt de REIMS,
la dernière disparaît le 11 Mai 1959 : elle a parcouru depuis sa mise en ser-
vice, le 26 Janvier 1923, 1 853 784 km....

Aucune 231 B n'a été conservée (1)

Le vaporiste de service

(1) Par contre, une 231-500 EPAT est préservée pour MULHOUSE : elle est dé-
coupée d'un côté pour montrer l'anatomie d'une locomotive à vapeur (Ndlr)

LES ECARTEMENTS EN MODELISME FERROVIAIRE par J. WILLIG

A l'heure où les grands écartements retrouvent une nouvelle vie, peut-on
parler de résurrection? Les fabricants de décors leur consacrent une partie
de leur matériel, mais les petits écartements ont pris un démarrage foudroi-
yant et leur vigueur ne se dément pas. Nous pouvons donc nous poser des
questions.

Qu'est-ce que l'écartement?

Tous les écartements et échelles de réduction, utilisés en matière de trains
en miniature, prennent pour base l'écartement réel de la voie normale :
4 pieds 8 $\frac{1}{2}$ pouces (1) ou 1,435 m. Il existe des exceptions à ce standard in-
ternational, par exemple :

URSS et FINLANDE	1,524
IRLANDE	1,600
ESPAGNE	1,665
PORTUGAL	1,676

Aucune norme internationale reconnue n'a été dérivée de ces exceptions dans
le domaine du train en miniature : Eruska et Schicht (RDA) qui fabriquent
du matériel russe utilisent la voie HO. La distinction primordiale en modè-
le réduit est l'écartement, l'échelle de réduction n'intervenant qu'à posté-
riori. Le MOROP n'a retenu que 6 échelles : I, O, HO, TT, N.

Mais pour le même écartement, il y a plusieurs échelles possibles.

Exemple : écartement 16,5 mm (HO)
échelle HO : 1/87 ou 3,5mm par pied
échelle O : 1/76 ou 4 mm par pied

La même échelle peut être commune à plusieurs écartements.

Par exemple : échelle 1/76 ou 4 mm par pied
écartement 16,5 : OO
écartement 18 mm: EM

Passons maintenant aux différents écartements et échelles :

1 - Les grands écartements

Il y a peu de pièces détachées en France; ces écartements sont l'apanage des pays d'outre-Manche et outre-Rhin. Nous les citerons selon les mesures anglaises :

18' : 1/3 soit 4' par pied (voir note)
15' : 3 1/4 (GB) ou 3 1/2 (USA)' par pied
9 1/2' : 2' par pied soit 1/6
7 1/4' (GB) 7 1/2 (USA) soit 1/8
4 13/16' : 1' par pied soit 1/12
3 1/2, 3/4' par pied, soit 1/16
3 1/4', 11/16 de ' par pied
le 3 1/2 est le plus usité aux USA pour les machines fonctionnant à la vapeur.

2 - LIONEL U.S.A.

Réservée à la marque "Lionel" en voie de disparition.
Ecartement pratique : 73mm (théorique : 73,02mm)
Réduction : environ 1/20

3 - III -- (3' USA)

Réservée aux réseaux d'extérieur; a disparu vers 1947. Ecartement pratique : 72mm (théorique : 77,44mm)
Réduction : 1/20

(Suite au prochain numéro)

(1) ' est l'abréviation de pouce.

PETITES NOUVELLES

- Que devient le Groupement d'Etude des liaisons ferroviaires en Lorraine (FERLOR) ?

Il travaille... Il pousse son idée... Il a rencontré Mr NOEL, Maire de Saint-Dié, qui s'est montré très intéressé. La partie n'est pas perdue, bien qu'elle ait été engagée bien tard. Ceux qui veulent en savoir davantage peuvent demander le bulletin de FERLOR, contre 4 timbres de 0,50, 1, rue de Beauregard à NANCY. Les études sont également disponibles au prix de 4 F.

- Posséder un transformateur à temporisation totale, comme un Master Temps, un Parson, un Power Lift, est le rêve de nombreux modélistes, hélas, le prix élevé de ces appareils ne les met à la portée que d'un nombre restreint d'amateurs.

J. WILLIG va donc essayer de réaliser un temporisateur variable électronique facile à réaliser. Des essais vont être effectués sur un réseau, afin d'en définir les critères. Un compte-rendu vous sera communiqué ultérieurement.

- Si la construction d'une machine à vapeur à l'échelle 3 1/2' vous intéresse prenez contact avec Mr Michel BAILLARD. Il s'agirait d'une O30 de type anglais qui, au stade de la "carrosserie" (le vilain mot) pourrait être "francisée". Dépense de l'ordre de 300 à 400 Frs échelonnée sur un ou deux ans. Huile de coude non comprise.

PROCHAINE REUNION

Vendredi 1^o décembre (nos réunions ont toujours lieu le 1er vendredi de chaque mois) à 20h.30 au nouveau local :

CENTRE SOCIAL ET CULTUREL "LA CLAIRIERE"

Haut du Lièvre, NANCY -

(Voir le plan ci-joint) (Stationnement en face sur un immense parking)

PROGRAMME : réunion libre avec un thème "les souvenirs ferroviaires de vacance" - apporter films et photos - il y aura projecteurs et écrans -

S O R T I E

Dimanche 26 Novembre, visite à SOULOSSE du réseau de Mr MOREL (restaurateur-modéliste) - Rendez-vous à midi au restaurant MOREL, à la sortie du village à droite. SOULOSSE est sur la N 74, c'est le dernier village avant NEUFCHATEAU - Le menu est à 15 Frs - s'inscrire à l'avance auprès de Mr REMOND -

PROCHAIN BULLETIN

Envoyer articles, échos, nouvelles, idées à Mr Michel BAILLARD, 1, rue de Beauregard - 54000 NANCY - Merci d'avance -

A.F.A.C. - Dernière nouvelle -

Mr Daniel CAIRE est désormais Président.
MM. LAFORGERIE et BOISSEAU gardent leurs postes respectifs.
Le numéro 3 de 1972 paraîtra le 25 Novembre.

oooooooo

