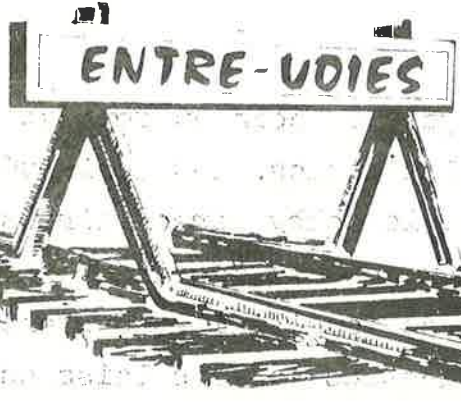


Après usage, renvoyer à:



MENSUEL

numéro 17
janvier 1979

**BULLETIN D'INFORMATIONS DU
CLUB FERROVIAIRE DE L'EST DE LA BELGIQUE**

association sans but lucratif
62 rue de la Chapelle 4800 Verviers
c.c.p. 000-0067855-52

EDITEUR RESPONSABLE

Joseph Danthinne
20 rue Jardon
4800 Verviers
tél. 087.33.96.93

Par ces temps de gel, le coin du feu est certes le pôle d'attractions pour pas mal d'hommes. Les activités habituelles sont mises en veilleuse et le hobby ferroviaire s'en remet si l'on est obligé de désertier soit sa mansarde ou son appareil photos. Toutefois pas mal de possibilités peuvent s'offrir si l'on est attentif à des facettes parfois laissées sous le bois-seau.

Plusieurs éditeurs ont sorti des livres ferroviaires qui peuvent rencontrer et même devancer les désirs d'un amateur de chemin de fer. Votre libraire pourrait vous aider à en découvrir l'un ou l'autre. Cette lecture enrichirait les connaissances des uns ou paracheverait celles des autres. C'est certes une joie appréciable qui peut se goûter dans un bon fauteuil à côté d'un bon radiateur.

Il se pourrait aussi que la lecture ne passionne pas l'un ou l'autre et que cette suggestion ne puisse être retenue. Que diriez-vous alors de la réalisation d'un beau modèle en hit ? Soit la merveilleuse église "Vollmer" soit un splendide wagon "Ade" ou encore l'un ou l'autre immeuble modulaire de "Jouef"..... Ces distractions merveilleuses sont à n'en pas douter des possibilités aisément réalisables dans un coin du living avec à portée de main un excellent verre de votre choix.

Pour un vrai ferroviathe, chaque époque, chaque situation peut lui procurer des joies et lui faire découvrir une gamme parfois insoupçonnée d'activités diverses.

C'est le souhait du rédacteur de service en se début de 1979.

JEUDI 11 JANVIER 1979 Construction des réseaux.

ET CA TOURNE

Nous sommes heureux de vous annoncer que grâce au labeur acharné de quelques-uns, la collectivité a à présent la possibilité de pouvoir faire évoluer du matériel sur les réseaux du club.

Il est bien entendu qu'il ne saurait être question pour l'instant de faire des ~~manœuvres~~ de gare ou autres amusements du genre. Seul un ovale de chacun des 2 réseaux est sous tension et uniquement le sera lors des réunions de fin de mois jusqu'à ce que les travaux de construction soient plus avancés.

VENDREDI 26 JANVIER

-RETROEXPO-

Histoire de bien se mettre dans l'ambiance, de montrer aux nouveaux et de rappeler aux anciens ce que la club a organisé dans le passé, Georges Lange fera revivre par la dia nos précédentes expositions.

En annexe du présent Entre-Voies, vous trouverez un formulaire que vous voudrez bien compléter et nous renvoyer le plus rapidement possible si vous êtes disposés à exposer votre ou vos réalisations en octobre 1979. Ceci est également valable pour ceux qui avaient déjà rentré un formulaire.

COTISATION

N'oubliez pas de régler le montant de votre cotisation pour l'année 1979. Le montant - 600 frs - peut être remis au trésorier, Jean-Marie Simonis, (ou à son délégué s'il est absent) lors des réunions, ou virer au CCP 000-0067855-52 de CFEB à 4800 Verviers.

CALENDRIER 1979 DE LA SNCB

Mieux vaut tard que pas du tout, mais nous avons reçu dans le courant du mois de décembre un magnifique calendrier édité par la SNCB. Il a été montré aux membres présents à la fête de fin d'année. Il est composé de 12 dessins de locomotives à vapeur belge réalisés par monsieur Boesmans, à raison d'un dessin par mois. On peut se procurer ce calendrier au prix de 1 3 frs au musée du chemin de fer de la gare du Nord à Bruxelles.

Contre paiement d'avance, Jacques César peut l'acheter à Bruxelles pour vous.

DIAPPOSITIVES EDITEES PAR LA SNCB

C'est une nouvelle et heureuse initiative de la SNCB. Actuellement vous pouvez vous procurer au musée, gare du Nord, une série de 6 diapositives 24 x 36 reprenant les sujets suivants: Loco série 20 (vue extérieure) - loco série 20 (vue du poste de pilotage) AM double - AM quadruple - loco série 16 et voiture Eurofima. Cette série est vendue, sous étui et accompagnée d'une notice explicative, au prix de 100 frs.

SNCB GARES D'ANTAN

La SNCB, décidément très prolifique ces derniers temps, met en vente actuellement un livre reprenant des photos avec légende d'anciennes gares du réseau belge. Le prix de cet ouvrage est de 250 frs.

Dans les mêmes conditions que pour le calendrier, Jacques César peut se charger de vous acheter les dias ou le livre des gares.

LOCOMOTIVE A VAPEUR TYPE 64 (ex P8) de la SNCB.

La Belgique en exécution du traité de Versailles, en 1919, hérita de l'Allemagne de plus de 2200 locomotives comme réparation aux dommages de la première guerre mondiale.

138 locomotives, de ce lot, appartenaient à la série P8 des chemins de fer prussiens. Pour rappel, la P8 (rodage 2 3 0 tender séparé) est une locomotive conçue par Mr Garbe et construite aux ateliers SCHWARZKOPF de Berlin à partir de 1906. D'après les sources officielles, on a construit la bagatelle de 3670 unités.

En 1914, elles furent équipées d'un surchauffeur plus grand et de glissières " de kuhn ".

La réputation de la P8 est basée sur la simplicité, sa robustesse et sa fiabilité; elles remorquaient aussi bien les omnibus que les express et occasionnellement les marchandises, vraiment une bonne à tout faire.

Avec la création de la SNCB, en 1935, les ex P8 furent classées type 64.

Pendant la guerre 40 45, comme toutes les machines d'origine allemande, les types 64 furent de suite récupérés par l'occupant, il semblait que la Wehrmacht avait plus confiance dans leurs machines (vu qu'elles étaient aussi plus simples). Beaucoup d'entre-elles avaient été expédiées (retour aux sources) en Allemagne et quelques machines ne retournèrent jamais plus en Belgique.

Fait curieux, presque chaque machine a subi des transformations l'une différente de l'autre. Documents à la main, par exemple la 64130 est équipée des surchauffeurs d'origine, avec à l'avant un seul phare ou lanterne fixé sur la boîte à fumée. Dans une autre photo, la 64049 et 094 reprises ensemble au dépôt de Gouvy, présentent des différences notables. La 049 a deux lanternes fixées sur la traverse des tampons avec une tuyauterie allant de la boîte à fumée au tender, la 094 en est dépourvue mais par contre elle a un seul phare (et non plus une lanterne) fixé au milieu de la dite traverse.

Avec les dômes, il ya a aussi des différences.

En somme, il ya à boire et à manger... et tout cela à toujours provoqués des confusions, discussions et polémiques parmi les amateurs et spécialistes.

Dans la miniature nous pourrions avoir aussi un grand nombre de modèles différents (pour les bons bricoleurs, c'est assez facile).

Märklin et Liliput commercialisent deux modèles de la type 64.

Le premier, le Märklin, sorti déjà depuis plusieurs années étaient faux avec son tender à 3 essieux, d'après des sources bien informées.

En tout cas, la 6404I (photo à l'appui) avait un tender à bogies, c'est pour cela que Märklin à rectifié le tir.

Locomotive à vapeur type 64 (ex PB) de la SNCB.

CARACTERISTIQUES	LIL	MAR	NOTES
1) CAISSE.			
a) longueur	3	3	
b) toiture	3	1°	° Un dôme en trop; cheminée trop haute.
c) bas de caisse	2+	1°	° Absence de la tuyauterie allant de la boîte à fumée au tender. °+ Positionnement incorrect du réservoir à air frein.
d) extrémité caisse	2+	1°	° Phares non détachés de la caisse; troisième phare non correct ni correctement placé. + Absence de la lanterne centrale.
e) moulage et accessoires	3	1°	° Sabots de freins et mains courantes manquantes.
f) portes et fenêtres	3	3	
g) système de fixation	2+	2°	°+ Vis de fixation (caisse châssis) visibles.
h) décoration	3	2°	° Livrée un peu trop claire.
i) inscriptions	3	2°	° Pas assez fines.
j) éclairage	2+	2°	°+ Seulement à l'avant de la machine.
2) TRAIN D'ESSIEUX.			
A) embiellage	3	2°	° Pas assez fin.
b) détails	3	3	
c) teinte	3	3	
d) essieux	2+	2°	°+ Boudins trop hauts.
e) attelage	3	2°	° Peu discret.
f) prise de courant	3	3	
g) jeu et débattement	3	3	
3) MOTEUR / TRANSMISSION.			
a) puissance	2	3	
b) ventilation refroidissement	3	3	
c) souplesse	3	2	
d) robustesse	2	3	
e) longévité	3	3	
f) accessibilité (entretien)	3	3	
g) démontage (remplacement)	3	3	
h) transmission	3	3	
i) repérage des pièces	2	3	

COTES

++++

0 = MAUVAIS.

1 = SUFFISANT.

2 = BON.

3 = TRES BON.

CARACTERISTIQUE.	LIL.	MAR.	NOTES.
4) ENSEMBLE LOCOMOTIVE.			
a) poids	3	3	
b) adhérence	2	3	
c) roulement	2+	2°	°+ Pas assez souple.
d) niveau bruit	3	2	
e) démontage	3	3	
f) comportement sur appareils de voie	3	3	
g) compatibilité avec autres marques	3	1°	° Conversion en 2 rails continus obligatoire.
TOTAL	89	79	
% d'approche à la fidélité	90	80	99 POINTS = 100%
Essieux entraînés	3	3	
Année de construc. Protot. réel	1906		
Année de constr. du modèle	1969	1966	
N° de référence	10490	3086	
Prix en FB	2410	2300	
Différence de prix		110	

Mais même avec cette correction, nous n'y sommes pas encore. Le même modèle ne correspond pas pour avoir un dôme de trop, le réservoir d'air comprimé mal positionné, idem pour les phares, absence de la tuyauterie qui relie la boîte à fumée au tender.

Les rembarbes ne sont pas rapportées, mais seulement moulées en bas relief, livrée trop claire. Dommage que, encore une fois, on choisi la solution de facilité en dépit du réalisme.

Liliput a fait de même, mais cette marque, au moins, a choisi une 64 qui se rapportait le plus près possible de son modèle de base (P8) avec sa 64109.

Toutefois, ici aussi, (photos à l'appui) il y a des détails et des accessoires placés incorrectement; les réservoirs d'air comprimé, vannes et la lanterne centrale (placée sur la boîte à fumée) sont manquants.

En conclusion, le MODELE LILIPUT, par sa finesse de moulage, livrée, et son allure générale bien restituée, est le modèle qui se rapproche le plus de la réalité et c' EST DONC NOTRE MODELE DU MOIS.

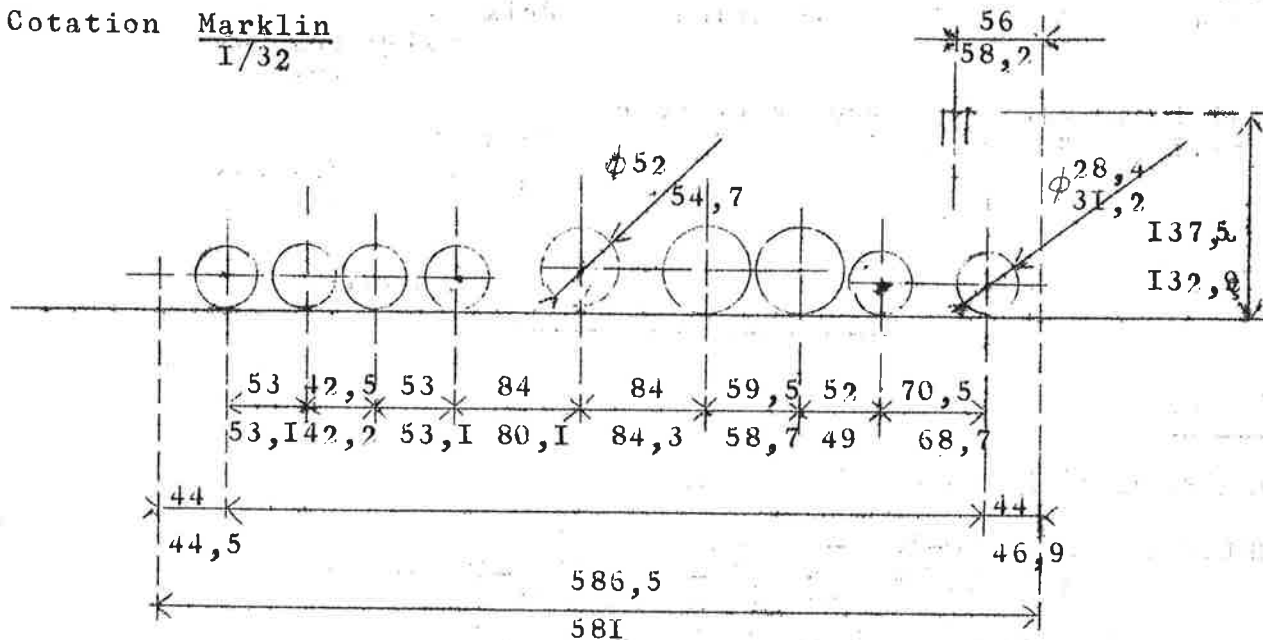
MODEL SHOPPING La BR.38 en I de Marklin

La grosse nouveauté de la Spielwarenmesse 1978 de Nuremberg était, sans conteste, la BR.38 (P.8) reproduite à l'échelle I par la firme Marklin. Assurement, l'échelle de ce modèle et son prix de vente permettaient d'imaginer que l'on se trouverait devant une pièce de grande classe. Qu'en est-il?

I-Respect des dimensions

Le diagramme ci-dessous nous donne un aperçu de la conformité du modèle au travers des grands axes. Ce premier test laisse apparaître une certaine liberté de réalisation.

Cotation Marklin
I/32



II-Le modèle proprement dit

Il n'est pas nécessaire à cette échelle de se munir d'une loupe pour distinguer les détails, le moulage est réalisé selon la technique des modèles HO des années 65.

Aucune tuyauterie n'est rapportée (exception faite de 4 tringleries allant au dôme), ce qui donne un relief assez disgracieux lorsque les tuyauteries se situent dans la partie supérieure de la chaudière.

Même raisonnement pour les mains courantes, les phares, rien n'est rapporté (sauf les mains courantes de la chaudière), tout est coulé dans la masse, tant sur la machine que sur le tender. On arrive à se demander pourquoi Marklin invite à prendre des précautions pour sortir le modèle de sa boîte.

L'embellissage, de son côté, est principalement issu de la BR80 de la même marque.

Tous les tampons sont bombés.

Et le "charbon véritable" dont certains morceaux atteindraient 35cm à l'échelle I/I.

Les patins de frein du bissel font partie intégrante de celui-ci, ce qui laisse un jeu de 5mm entre le sabot et la jante.

L'éclairage de la cabine se ramène à une douille sur laquelle se visse une lampe, longueur de l'ensemble à l'échelle I/I 48cm, ...un monstre,

III-Conclusion

Nous nous trouvons devant un "jouet" très cher, qui n'a pas la finesse de fabrication des modèles HO de grandes séries que nous rencontrons actuellement sur le marché, mais dont l'équilibre doit émerveiller le néophyte et satisfaire le modéliste peu exigeant.

Le générateur de bruit, le sifflet, l'intensité constante des feux, sont des gadgets remarquables.

Un modèle qui aurait pu être 30% moins cher, en donnant la possibilité à l'amateur de le détailler suivant la technique "Do it yourself" de Roco.

Ref. 5799	modèle 2 rails c. alternatif	Brix 930 DM
5749	" " C. continu	14350 frs Lux
		15425 frs
Ref. 5797	modèle alt avec générateur	Prix 1280 DM
5747	" cont " "	19750 frs Lux
		21235 frs

E. MOSSAY

OCCASION

A vendre matériel MARKLIN et FALLER

MARKLIN : loco 3000-3029-3093-3037-3054
wagons: 4430-4423-4411-4664-4612-4085-4096
4424-4413-4441-4416-4431
transfos: 30 VA-16VA-10VA- transfo lumière
passage à niveau n°7192+7193
aiguillages: 5118-5119-5140-5202
traversées jonction double: 5128-5207
détecteurs 5112
poteaux + caténaires
grue n°7051
rails droits et courbes

FALLER : batiments n° 102-122-144-145-155-156-188-192-200-205-208
217-231-230-253-259-260-270-273-296-933-1712

LILIPUT : 1 boureuse niveleuse.

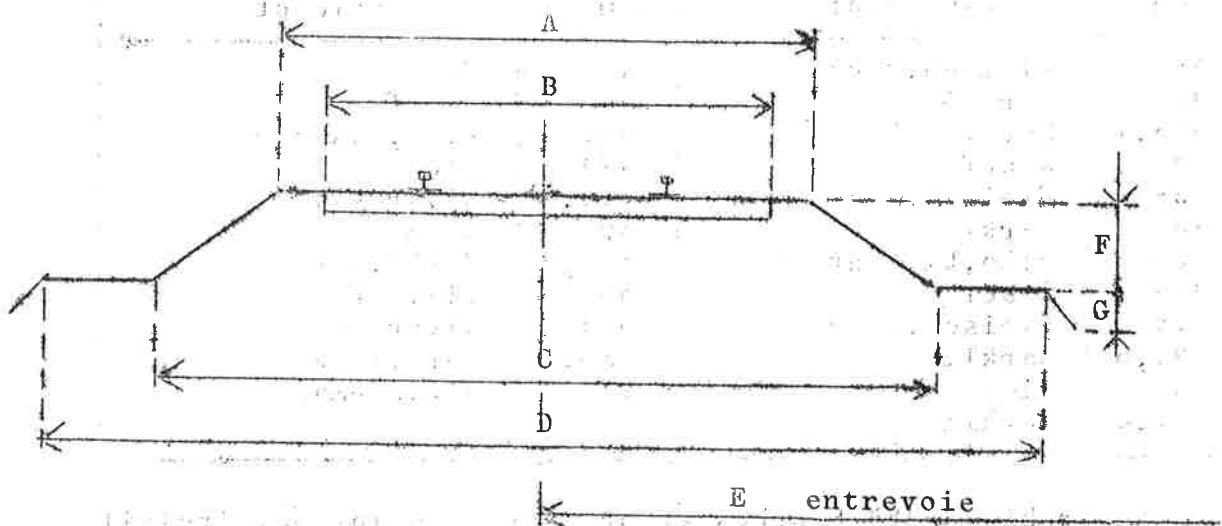
GRAVURES DE LOCOMOTIVES "OLTIMER" ALLEMANDE

La firme allemande Karl Wenschow gmbh qui édite le calendrier officiel de la DB met également en vente une série de gravure format 44 x 29 cm représentant les anciennes machines à vapeur allemandes, suivantes: Gotha-Adler-Saxonia-Kurpfalz-Drache-Hambourg-Bavaria-Badenia-Courirzug.

Ces gravures coutent 5,50 DM pièce et sont à commander à KARL WENSCHOW GMBH Abteilung Vertrieb Postfach 401980 8000 München 40.

3-I LE TRACE DE LA VOIE

En nous basant sur la réalité, nous pouvons avoir un aperçu de la conception de l'assiette ferroviaire (fig 5), le tableau nous donne les dimensions qui correspondent à notre échelle.



Ech.	A	B	C	D	E	F	G
I cm	10	8,2	14,7	18,8	12,5	1,6	0,8
O	7,1	5,9	10,4	13,3	8,9	1,2	0,5
HO	3,7	3	5,4	6,9	4,6	0,6	0,3
N	2	1,6	2,9	3,8	2,5	0,3	0,15
I/I m	3,2	2,6	4,7	6	4*	0,52	0,25

* SNCB 3m435 min; CFF 3m600; DB et OBB 4m

Dans les alignements droits, nous pouvons nous tenir à l'entrevoie repris dans la colonne E, mais nous sommes parfois tenus par des contraintes dues à la conception des aiguillages utilisés et à l'encombrement des moteurs.

Dans les courbes, nous sommes tributaires du rayon de la courbe et du matériel roulant. Ces deux facteurs détermineront l'entrevoie minimum.

Le tableau ci-après vous donne, à titre indicatif, les rayons min à utiliser en tenant compte du matériel offert sur le marché et des rames pouvant être amenées à y circuler

ligne	R min	R souhaité		
industrie	325	325	358	Jouef, Fleisch, Roco
secondaire	415	472	59	Roco
principale	457	600	660	voie courbable

Pour mieux vous permettre de choisir vos courbes, vous trouverez ci-dessous un aperçu de ce qui vous est proposé par les fabricants de matériel, il va de soit que nous optons pour la voie courbable; cependant il faut reconnaître, que pour un amateur inexpérimenté ou mal outillé, la courbe classique peut être très utile lors de la réalisation d'une tour.

R mm	Fabricant	R mm	Fabricant
250	Fleisch, Roco	440	Piko
286	Marklin M	445	Jouef
295,4	Marklin K	457	Liliput, Casadio
325	Jouef	472	Roco
358	Fleisch, Roco	514,5	Rivarossi
360	Marklin M et K	529	Roco
380	Piko, Liliput	555,9	Marklin K
385	Jouef	560	Liliput
415	Fleisch, Roco	585	Rivarossi
424,6	Marklin K	618,5	Marklin K
430	Lima	738	Fleischmann
437,4	Marklin M		

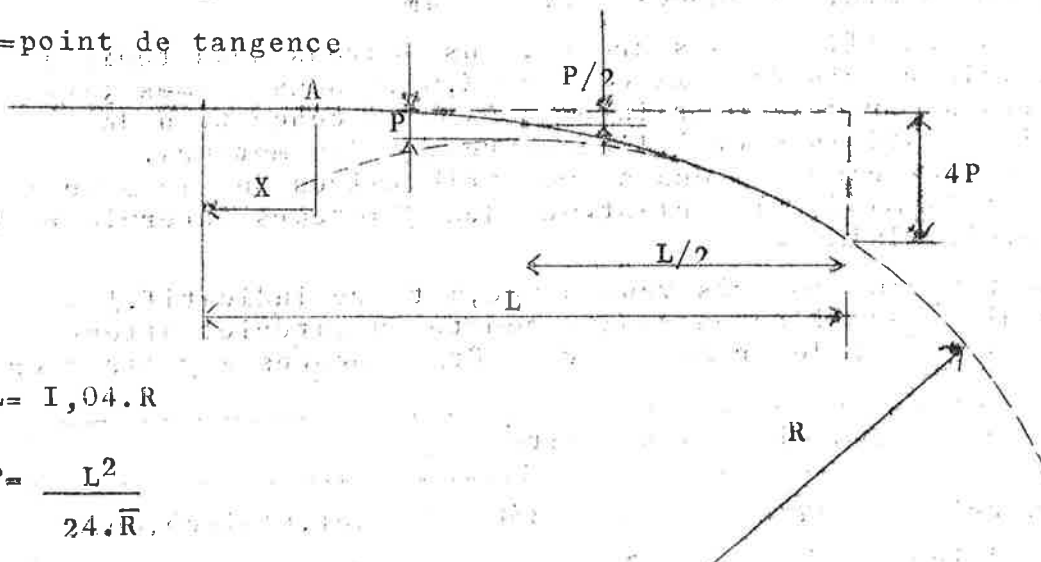
Le problème des courbes étant plus ou moins éclairci, il nous reste à vous parler des raccords paraboliques.

Pour que notre train ne présente pas cette impression de cassure lorsqu'il aborde une courbe, il est indispensable de précéder celle-ci d'un raccordement parabolique qui donnera une amorce douce entre l'alignement droit et la courbe proprement dite.

Beaucoup d'auteurs ont écrit des pages de textes à ce sujet, nous croyons qu'à notre niveau, en considérant que nos courbes max sont déjà trop faibles, il n'est pas nécessaire de se compliquer l'existence par des calculs fastidieux.

Les formules qui suivent vous aideront à tracer vos raccords sans problèmes.

A = point de tangence



$$L = 1,04 \cdot R$$

$$P = \frac{L^2}{24 \cdot R}$$

$$X = 0,16 \cdot L$$

L. MOSSAY (à suivre)

LA NUMEROTATION DES LOCOMOTIVES (suite 6) SNCF

3.2 ELECTRIQUE

L'indication du type de machine obéit aux mêmes règles que pour les locomotives à vapeur, à l'exception du nombre d'essieux moteurs, qui est repris par une lettre dont la place dans l'alphabet correspond à ce nombre; vient ensuite la série et le n° d'ordre qui ne forment qu'un même nombre.

Locomotives à courant continu 750V et 1,5kV

a) séries régionales

de manoeuvre et de débranchement.....	I001 à 1999
de vitesse (100 à 140km/h).....	2BB2 3200
	2CC2 3400
	2D2 5001 à 5550
mixtes (90 à 105km/h).....	BB 1 à 4721
marchandises et de montagne.....	BB200
(70 à 80km/h)	BB 4100
	BB 4200
	IABBA1 3500 et
	3600
	ICCI 3700 et
	3800

b) séries SNCF

de manoeuvre et de débranchement.....	2001 à 2999
de vitesse.....	7001 à 7999
	9001 à 9399
tous usages.....	6501 à 6999
	8501 à 8999
	9401 à 9999
dont la vitesse est inf. à 105km/h.....	6001 à 6499
	8001 à 8499

Locomotives à courant monophasé 25kV/50Hz

de manoeuvre et de débranchement.....	I0101 à I0999
	I1001 à I1999
de vitesse.....	I6001 à I6499
tous usages.....	I0001 à I0099
	I2001 à I2999
	I3001 à I3999
	I4501 à I4999
	I5001 à I5999
	I6501 à I6999
	I7001 à I7999
dont la vitesse est inf. à 105km/h.....	I4001 à I4299

Locomotives polycourant

bi-courant de vitesse.....	20101 à 20149
	25201 à 25499
bi-courant tous usages.....	20004 à 20999
	21001 à 21999
	22201 à 22999
	25101 à 25199
	25501 à 25599
bi-courant vitesse inf. à 105km/h.....	20001 à 20002
	20151 à 20159
	25001 à 25099
tri-courant.....	30001 à 30199
quadri-courant.....	40001 à 40199

A cette numérotation, il est intéressant de citer une certaine correspondance entre les séries à savoir:

1) des BB bicourant 25500 soit issues
les BB continu - 8500 ce qui a donné en monophasé

des BB I7000

2) les BB de 4500kW à bogies monomoteurs type I5000 donne
en version = des BB 7200

en bicourant des BB 22200

3.3 DIESEL

Pour la numérotation des engins à moteurs thermiques on a adopté une numérotation chronologique: les locomotives anciennes et les prototypes portent des n° compris entre

les séries SNCF..... 60001 à 60999

les locomoteurs..... 61001 à 99999

les locomoteurs..... 50001 à 59999

Sont appelés locomoteurs, les engins dont la puissance est comprise entre 300 et 499cv. Les locotracteurs ont une puissance comprise entre 0 et 299cv.

Il existe dans cette numérotation des sous-séries dont il est fait mention à titre d'exemple.

BB 67001 à 67299 locomotive avec génératrice CC

BB 67301 à " " " " alternateur

4-LES CF SUISSES

La numérotation suisse est symbolisée par une lettre ou groupe de lettres qui détermine la vitesse de l'engin et son mode de traction, une fraction qui donne les caractéristiques des essieux (nombre).

4.1 VAPEUR (pour mémoire)

Locomotives à tender indépendant

A ayant une vitesse max. supérieure à 75km/h

B dont la vitesse max. ne dépasse pas 75km/h

C " " " " 65km/h

D " " " " 55km/h

Locomotives-tenders

Ea dont la vitesse max. est supérieure à 75km/h

Eb " " " " ne dépasse pas 75km/h

Ec " " " " " " 65km/h

Ed " " " " " " 55km/h

E locomotives-tenders pour lignes secondaires et pour le service des manoeuvres

G locomotives à voies étroites et de tramways

Exemples: A2/4 loco 220 à tender vitesse 90km/h

Ed4/6 loco I4I tender vitesse max. 55km/h

L. MOSSAY (à suivre)

En 1962, la DB avait commandé quatre locomotives de présérie, alors numérotées E 0 3, pouvant atteindre la vitesse maximale de 200 Km/h en service régulier et de 250 Km/h en essais. La première d'entre elles a été présentée le 11 février 1965.

Ces 4 locomotives ont atteint ces vitesses au cours d'essais entre Forchheim et Bamberg (au nord de Nuremberg). Lors de l'exposition internationale des transports de Munich, en 1965, elles ont effectué des parcours à 200 Km/h sur la ligne Munich-Augsburg.

L'étude de ces locomotives a été menée par Henschel, à Kassel, en collaboration avec la direction de la DB MUNICHEN.

DIFFERENCES ENTRE 4 PREMIERES MACHINES ET LES AUTRES DE SERIE. (détails extérieurs)

PROTOTYPE	10 persiennes d'aspiration d'air Bandeau de toiture JAUNE Pas de ceinture Aluminium Bande rouge en tête de la machine	SERIE	5 persiennes d'aspiration d'air Bandeau de toiture INOX Ceinture aluminium Pas de bande rouge.
NB. Le dédoublement des persiennes de prise d'air devenait indispensable à cause de l'augmentation de puissance de traction et du renforcement du dispositif de freinage rhéostatique.			

Une série de locomotives du même type, mais encore plus puissante, a été commandée en 1968. Il s'agissait de 30 engins qui furent livrés à partir de 1970. Quarante-cinq locomotives supplémentaires ont été commandées en 1969 et l'effectif total de la série 103 s'élevait à 231 unités en 1975.

Les 4 machines de présérie remorquent des trains légers à la vitesse de 200 Km/h. Les locomotives de série, au contraire, remorquent des express lourds de 600 à 700 tonnes, encore limitées à la vitesse maximale de 160 Km/h.

Ce fait a nécessité une finition de puissance à vitesse moins élevée que sur les machines de présérie. En régime continu, cette définition est de 9 460 CV à 183 Km/h pour les engins de série au lieu de 8 100 CV à 200 Km/h pour les 4 premières locomotives.

A 200 Km/h, la puissance continue de ces locomotives de série reste voisine à celle des premières machines, avec 8 445 CV. Les moteurs de traction, alimentés directement par courant alternatif, sont donc un peu plus poussés. D'autres part, le réglage de tension à partir du courant alternatif permet d'utiliser pendant une dizaine de minutes, une puissance de pointe en accélération de 14.000 CV (12.500 sur les engins de présérie). Les locomotives de la série 103 remorquent à la place des 110 (E 10) et à la place des 112 (E 10₁₂) les trains les plus rapides et les plus lourds de la DB. (au départ, ces machines étaient prévues pour la traction des IC et des TEE)

COMMANDE PAR ORDINATEUR.

En 1970, une 103 a été dirigée par ordinateur entre Hannover et Hambourg, au cours d'essai effectué par la DB en vue de l'automatisation complète du réseau. En 1971, pour essai à 250 Km/h et plus, Henschel a livré la locomotive 103 118 6, dont le rapport d'engrenage permet d'aller jusqu'à la vitesse de pointe de 300 Km/h.

CONCEPTION GENERALE.

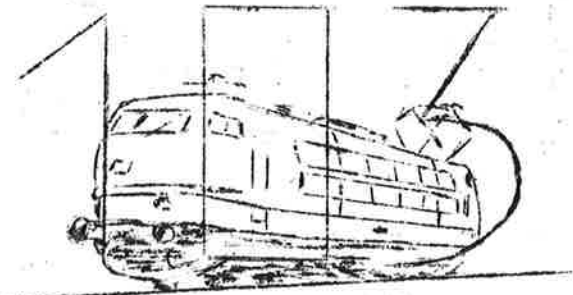
On est frappé par la silhouette élégante de cette machine. La forme ovoïdale des avant corps résulte d'essais effectués à la soufflerie de l'école technique supérieure de Hannover. On a équipé les cabines de conduite de glaces convexes de 1,3 MM d'épaisseur, capables de supporter les pressions qu'elles subissent lors des croisements à grande vitesse. Les traverses de tête sont conçues pour recevoir ultérieurement l'attelage automatique. Le châssis-poutre est lié à l'ossature de la caisse sur les engins de série, alors qu'il la portait simplement sur les 4 premières machines.

PARTIE ELECTRIQUE.

Le transformateur des locomotives de présérie est réglé, côté haute tension 15 KV, par un régulateur à thyristors. Cependant, pour une question de délai, on a renoncé aux thyristors sur les engins de série.

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES. (entre parenthèses, celles des 4 engins de série)

TYPE	CoCo
Ecartement	1, 435 M
Constructeurs	Siemens Rheinstahl Henschel Krauss Maffei Krupp
15 000 V ALTERNATIF	16 2/3 Hz
Puissance unihoraire	10 000 (9 000) CV
Vitesse max	200 Km/h
Poids en service	117 T. (114)
Charge par essieu	19,5 (19)
Diamètre roues	1, 250 M
Longueur totale	19, 560 M
Largeur caisse	3, 000 M
Hauteur toit	3, 862 M
Hauteur lanternau	4, 152 M
Hauteur totale (ligne de toiture)	4, 492 M



HISTORIQUE DU DÉPÔT D' HERBESTHAL (FHR).

Le dépôt d'Herbesthal a été construit en même temps que la ligne AACHEN-LIEGE, c'est à dire vers 1842-1843. A cette époque, Herbesthal était allemand et faisait donc partie de la Deutsche Reichsbahn. Lorsque le dépôt devint belge, celui de Welkenraedt, dont il ne reste absolument aucun vestige, perdit son importance au profit de Herbesthal, ses installations étant plus vastes.

En juin 1922, on peut relever le premier effectif de locos attribuées à ce dépôt : Types 3I, 53, 8I, 93, 97.

En voici les fluctuations ultérieures :

- Anciens types 29 disparaissent entre 6/1922 et 9/1924.
- Les types 7 arrivent en juillet 1922.
- Anciens types 3I disparaissent en 1925.
- Types II affectées de 1926 à 1929.
- Types 5I affectées de fin 37 à fin 39.
- Types 58 affectées de fin 38 à début 39.
- Types 57 affectées de début 39 à mai 40.

Sous l'occupation FHR redevint allemand et les services des locos de FHR furent effectués par le dépôt de Pepinster. A son origine, la remise de FPS (Pep) possédait les types 8, 4I, 53, 57, 97, puis à partir de 1942 : les types 9, 4I, 53, 57.

Au 7-10-45, le service set assuré par des types 7, 4I, 53, 28I (I-4-0 USA)
Fluctuations après 1945 :

- Types 28I : reprises par US forces en 1946.
- Types 4I : disparaissent en septembre 46.
- Types 8I et 97 : réapparaissent début 46.
- Types 29 arrivent en janvier 47.
- Types I arrivent en octobre 46.
- Types 7 mutés en 46.
- Types I sans emploi à partir du 2 IO 55 : électrification de la ligne 36.
- Types 53 sans emploi à partir du 28 5 61.
- Types 97 sans emploi à partir du 27 5 62.

Trois essais d'affectation de type IO à FHR n'ont pas répondu aux espoirs légitimes ni d'ailleurs aux faveurs du personnel de conduite.

- Fin 22 à début 24 : remplacées par type 7.
- De IO/36 à I/38 : remplacées par type 7.
- De 6/46 à IO/46 : remplacées par types I.

En fait, il existait encore des types 7 FHR en 1946 qui assuraient la remorque d'express comme les types IO. Finalement, après plusieurs demandes adressées à la direction, la remise reçut les premiers types I. Les types 7 et IO furent ainsi balayés. Une des dernières types IO à avoir roulé fut la IO.043 qui fut alors affectée à FSR.

Les types I, dès leur arrivée à la remise furent l'objet d'une véritable vénération et surent gagnés, malgré leur entretien délicat et leur " chauffe " qui demandait un chauffeur presque d'élite, " l'affection " et les faveurs des simples, doubles et à la fin triple équipes qui en avaient la conduite.

Le dernier train remorqué par type I s'ébranla vers Aachen dans la nuit du 1 IO 55. HL : I.035. Equipe : Verreux--Fatzinger.

Après cette date, la IO35 avec quelques-unes de la douzaine affectée à FHR ont été dirigées vers Tournai, d'autres comme la I.009 ont été démolies à Bastogne notamment.

Les types 29 arrivés dès l'après guerre ont " faits " jusqu'au 2I 5 66 les voyageurs sur Liège-Aachen et accessoirement sur Spa.

Normalement, ce dépôt devait recevoir ses premiers diesels, tout était prêt, mais par suite d'une influence politique, les diesels furent affectées à GMN. Le prestige de la remise en pris un coup et c'est à regret que le personnel de Herbesthal quitta son dépôt dès que le feu quitta les dernières machines encore allumées...

G. LEJEUNE.

EXPOSITION DU XXV ANNIVERSAIRE DU CFEB EN OCTOBRE 1979

BULLETIN DE PARTICIPATION

Je, soussigné

demeurant à

déclare par la présente et sur mon honneur participer à l'exposition du 25ème anniversaire du CFEB en octobre 1979, de la manière suivante:

(veuillez noircir les cases correspondant à ce que vous proposez)

- 1. Par l'apport d'un réseau
- 2. Par l'apport d'un module à connecter à un autre réseau.
- 3. Par l'apport de dioramas statiques
- 4. Par l'apport de maquette(s) à caractère ferroviaires (bâtiment, ponts, etc...)
- 5. Par l'apport de locomotive(s) , voiture(s) , ou wagon(s) de collection.
- 6. Par l'apport d'autres objets à caractère ferroviaires que ceux mentionnés et que je décrit ici:

Veuillez fixer les dimensions exactes de vos sujets exposés, en donner la valeur à assurer et faire parvenir au comité les indications nécessaires pour en permettre la visibilité (doit être vu sur 2 - 3 ou 4 faces).

Fait à le.....

Signature

CE FORMULAIRE DOIT ETRE IMPERATIVEMENT RENTRE POUR FIN MARS.

(annexe à Entre-Voies n°17)

