

MENSUEL

”Entre-voies”

N°27



BULLETIN D'INFORMATIONS DU

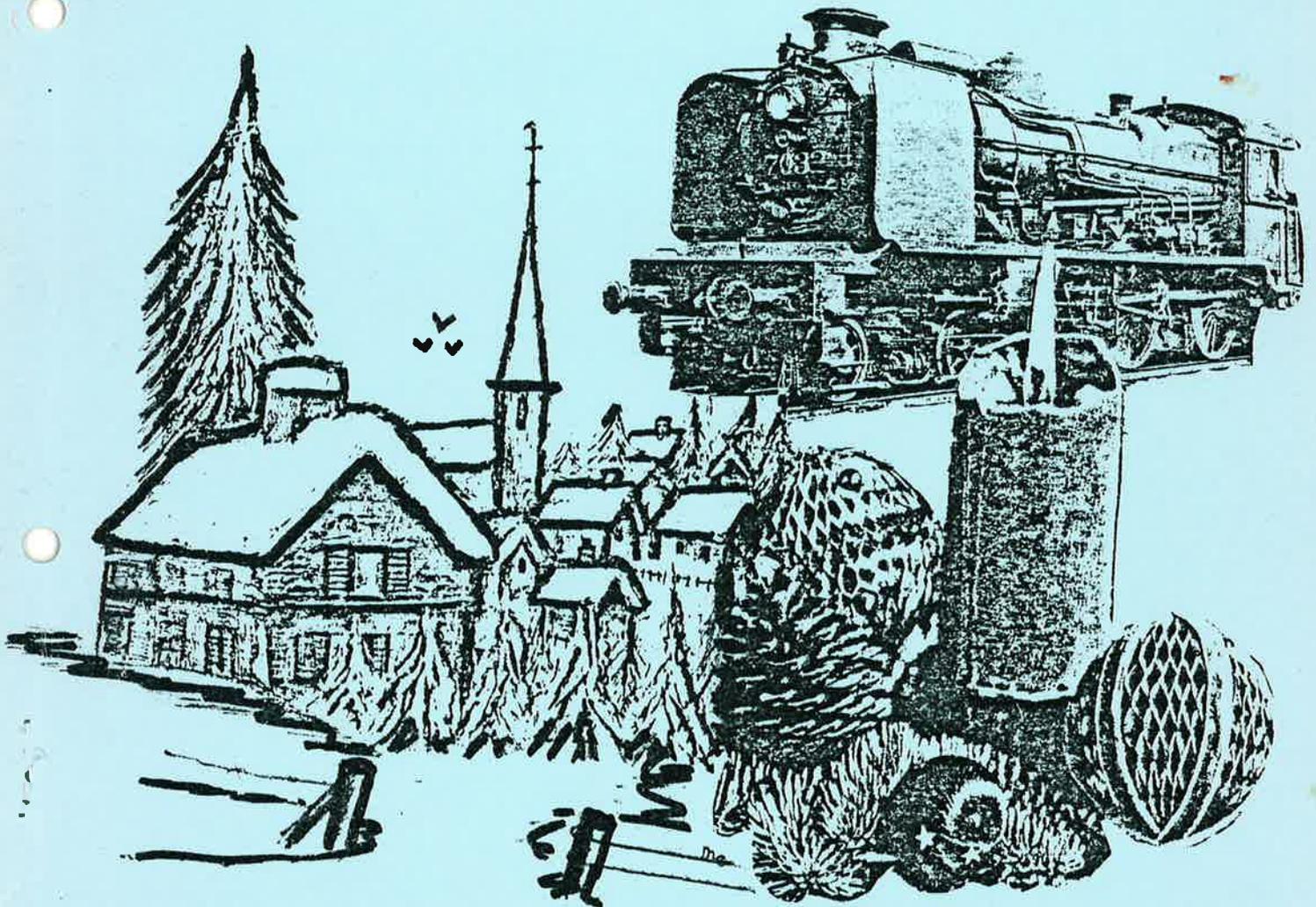
CLUB FERROVIAIRE DE L'EST DE LA BELGIQUE

association sans but lucratif

62 rue de la Chapelle 4800 Verviers

c.c.p. 000-0067855-52

Decembre 1979



EDITEUR RESPONSABLE

Joseph Danthinne
20 rue Jardon
4800 Verviers
tél. 087. 33.96.93

EDITORIAL

Décembre 1979 - Clôture de l'année du XXV ème anniversaire de notre association.

Succès inespérés dans tous les azimuts, les cinq lustres d'existence du Club Ferroviaire ont dignement été marqués par plusieurs pierres blanches.

Inutile de s'y attarder à nouveau, cette page d'or se tourne, la vie de l'association reprend son rythme de croisière.

Et pour que cette vie soit active, j'allais écrire performante, il faut qu'une sorte de sang neuf, régénéré circule dans les divers créneaux d'activité qui feront le Club de 1985. Ce sang neuf, cette orientation nouvelle, doivent de l'avis de beaucoup, se situer dans la réalisation ou création de modules ou maquettes animées qui deviendront le ou les réseaux ferroviaires du Club.

Ce projet à l'état embryonnaire demande encore certaines études indispensables et mises au point importantes, mais il est impératif qu'il se développe rapidement et sa gestation ne peut durer indéfiniment. Des chocs d'idées diverses jaillira une formule acceptable pour une très grande majorité, tout en sauvegardant les systèmes ou les attachements divers. Cette manière d'agir doit constituer le postulat qui régira les idées des promoteurs. Promoteurs qui évidemment devront se sentir aidés, entourés, soutenus.

Les modules ou réseaux s'ils doivent voir le jour, prendre forme, bref atteindre un niveau de modélisme de qualité, ne doivent pas être le fruit du labeur de 5 ou 6 intéressés qui supportant le poids des idées et de la tâche, se décourageront et le projet aussi magnifique soit-il, risque d'avorter provoquant déception et perte d'argent sensible.

Il faut donc galvaniser les énergies autour de la réalisation de ce projet, créer le courant favorable qui lui sera nécessaire, provoquer l'intérêt et partant la constance et la régularité qui sont les seules chances de succès pour mener à bien telle entreprise.

Voilà très brièvement exposés la politique future qui devrait imprimer les activités des membres du CFEB.

Ce serait, j'en suis sûr, le sang neuf qui assurerait continuité à l'association.

En terminant cet éditorial, permettez que je vous souhaite d'agréables fêtes de fin d'année, de joyeux réveillons et dans votre panier du père Noël un cadeau ferroviaire qui rencontrera tous vos souhaits.

J.M. SIMONIS.

VENREDI 14 DECEMBRE



LA BALLADE DES DALTONS



DESSIN ANIME DE MORRIS ET GOSCINNY

Ce film, très humoristique, comporte une partie ferroviaire du plus haut intérêt où l'on voit un train quitter ses rails et se promener dans la nature et en ville, et occasionnant une multitude de gags.

AU MEME PROGRAMME

LE CHEMIN DE FER PRIVE DE MONTAFON (Autriche

Projection de diapositives réalisées par Louis Mossay.

TOMBOLA

DOTEE DE NOMBREUX PRIX DE QUALITE.

INVITATION CORDIALE A VOS EPOUSES RESPECTIVES enfants et amis.

COTISATION

Les cartes de membre pour 1980 sont disponibles et coutent la modique somme de 600 frs.

Pour obtenir votre carte de membre vous avez deux solutions:

1. En virant 600 frs au CCP 000-0067855-52 de CFEB 4800 Verviers. Dans ce cas, le talon de votre bulletin de virement fait preuve jusqu'à la remise de votre carte de membre.
2. En versant au cours des réunions 600 frs au trésorier, Jean Marie Simonis ou, en son absence, à un autre membre du comité. Votre carte de membre doit vous être remise immédiatement. A défaut, un reçu nominatif, daté et signé doit vous être remis. Celui-ci fera office de carte de membre jusqu'à remise de celle-ci.

La cotisation doit être renouvelée au plus tard fin février.

A défaut, à partir de début mars, vous êtes automatiquement exclus du CFEB et vous ne pouvez plus prétendre à aucun avantage. Entre-voies ne vous est plus envoyé.

REDUCTIONS DANS LES MAGASINS

VERVIERS

LA MAISON DU BRICOLEUR rue du Canal et rue de Dison 40.
10% de la somme de vos achats après déduction de la TVA de 16% et sous forme de carte de fidélité.

HOBBY MODEL rue Jardon 21 15% sous forme de carte de fidélité.

PEPINSTER

HECQ rue Neuve 73 15% en remise directe

AYWAILLE

HOBBY 2000 10% sous forme de carte de fidélité.

LIEGE

BIEGS quai de la Batte 10% sous forme de carte de fidélité.

AACHEN

M. HUNERBEIN Markt 2 10% en remise directe

SPIEL + HOBBY Klienmaschiertrasse 10% en remise directe

QUAST Elsatrasse 10% en remise directe.

Ce qui revient à dire que quand vous avez fait des achats pour 6000 frs, votre cotisation au CFEB est devenue gratuite et ensuite vous faites du bénéfice.



GROUPEMENT BELGE POUR LA PROMOTION ET L'EXPLOITATION
 TOURISTIQUE DU TRANSPORT FERROVIAIRE

A.S.B.L.

Edition d'une série de cartes-vues ferroviaires série 55

SNCB HL type 29281
AR série 4906
AR série 4901
AR double type 62004
Loco de manoeuvre série 9135

SNCV Loco vapeur vers Bredenne le 11.05.1921
Motrice 9170 Ostende le 22.07.1928
Motrice 10002 ostende le 14.06.1933
Motrice 9941 Ostende dépôt le 18.08.1937
Motrice 9213 Ostende le 21.01.1933
Motrice 10050 Ostende

TEPC CHARLEROI Motrice 308 le 12.04.1935

PRIX 95 frs (soit 80 + 15 frs) au compte 240-0380489-59 de
GTF asbl, EDITIONS, 4000 LIEGE

PRIX pour les membres du CFEB

80 frs à régler à Jacques César d'avance aux réunions.

CINE - PHOTO CLUB DES CHEMINOTS DE LA REGION DE L'EST

Samedi 15 décembre 1979 à 20 heures en la salle "MOMMER" 8, rue
de la station à Verviers.

CONFERENCE

A propos du train à grande vitesse et de la nouvelle ligne
PARIS - SUD - EST .

PROJECTION (grâce à l'amabilité de la S.N.C.F.)

- T.G.V. MOINS 3
- TRACES POUR GRANDE VITESSE
- Les films touristiques:
- PAYS BASQUE
- RENDEZ-VOUS A PARIS

Réservation auprès de Jacques César par téléphone au numéro
087.54.15.33 (le soir) au plus tard le 12 décembre.

Voyage G T F en Angleterre

A l'occasion des festivités qui marquent le 150^e anniversaire de l'ouverture de la ligne de Liverpool à Manchester le G.T.F. se propose d'organiser un voyage en Angleterre. "

DATES : du vendredi 23 mai 1980 à 17 H. au mardi 27 mai à 9 H. (Pentecôte)

PROGRAMME :

- 1° Participation à la reconstitution du concours de RAINHILL et au défilé de locomotives, voitures et wagons
Des reproductions en état de marche des "ROCKET", "SANS PAREIL", et "NOVELTY", de Stephenson et neuf voitures des chemins de fer de Liverpool à Manchester seront les vedettes du spectacle.
Il y aura aussi un défilé d'environ 35 locomotives à vapeur, diesel et électrique, de voitures et wagons illustrant l'histoire des chemins de fer du début jusqu'à nos jours.
D'autres activités sont aussi prévues et les meilleures places nous seront réservées dans les tribunes.
- 2° Visite du "National Railway Museum" à York.
Ce musée contient plus de 20 locomotives grandeurs nature (vapeur, diesel et électrique) divers wagons et voitures ainsi que de nombreuses vitrines d'exposition.
- 3° Parcours du chemin de fer de RAVENGLASS AND ESKDALE
Sur une distance de 11 KM, le train tracté par une élégante locomotive à vapeur de la "R and E.R." remonte la magnifique vallée de l'Eskdale. La ligne (voie de 15 pouces) fut ouverte en 1875 pour transporter le minerai de fer.
- 4° Parcours du chemin de fer du "THE LAKESIDE AND HAVERTHAITE RAILWAY
Longueur de la ligne : 6 KM.
- 5° Visite du STEAMTOWN à CARNEFORTH
27 locomotives à vapeur, dont la plupart en état de marche, provenant du Royaume-Uni, de France et de l'Allemagne.
- 6° Parcours du chemin de fer de la "WORTH VALLEY
Longueur de la ligne: 8 KM. Cet embranchement de ligne fut construit en 1867, fermé par la B.R. en 1961 et réouvert en 1968 par la société d'exploitation. Collection impressionnante de matériel roulant dont 30 locomotives à vapeur.
- 7° Parcours du chemin de fer du Nord de YORKSHIRE
Longueur de la ligne : 30 KM. Ce pittoresque chemin de fer qui traverse le parc national des NORTH YORK MOORS, fut fermé par la B.R. en 1965 et réouvert en 1973. - 18 locomotives à vapeur et exposition de machines diesel.

PRIX : Adultes : 8.200.Frs. - enfants : 4.500.-Frs.

Ce prix comprend :

- 1° Traversée de la Manche de Zeebrugge à Zeebrugge sur l'un des bâtiments de la North Sea Ferries en cabine Standard (Dîner et petit déjeuner compris) "
- 2° logement en demi-pension (dîner, chambre avec bain et petit-déjeuner anglais) à l'hôtel "The Last Drop Village " à BOLTON.
- 3° Tous les déplacements y compris ceux sur les réseaux privés, les places réservées pour le show de Rainhill ainsi que la documentation sur les différents chemins de fer.

remarque : Tarif actuel et susceptible de modifications suite à la fluctuation des cours du change.

RENSEIGNEMENTS auprès de J. LATERRE Tél : 071.51.66.03
68, rue de Marchienne
B. 6110 MONTIGNY-LE-TILLEUL

INSCRIPTIONS à la même adresse que ci-dessus, le plus tôt possible et avant le 12/2/80
acompte de 1.200 Frs par personne à verser lors de l'inscription
Tout désistement doit être signalé 20 jours francs avant le départ. En cas de désistement passé ce délai, l'acompte resterait du pour couvrir les frais de renonciation auprès des diverses compagnies.

PAIEMENT : au compte bancaire n° 260.0088.584. 92 de
Jean Laterre à Montigny-le-Tilleul.

Collection **la vie du rail**
VAPEUR VIVANTE

VIGNETTE AUTOCOLLANTE
(enlever cette feuille de protection)

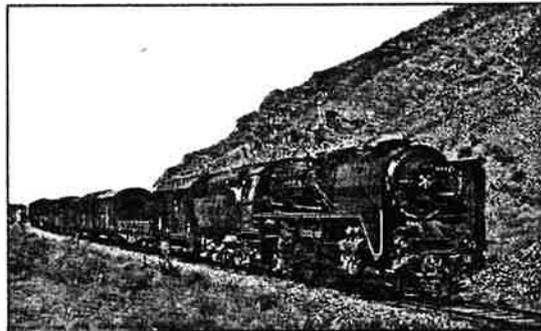
194

Demandez à votre marchand habituel l'album pour la collection de ces images, sur lequel vous trouverez les légendes des vignettes et de nombreux textes explicatifs et attrayants.

© Éditions **METHODE, CULTURE ET LOISIR**

22, rue Bergère - 75009 PARIS

Imprimé en Italie



Les vignettes et album constituant cette collection sont en ventes principalement chez les marchands de journaux.

Plusieurs membres ont déjà débuter cette collection et certain on déjà pu la compléter.

Le désavantage de cette collection qui est très belle, c'est que l'on est forcé d'acheter des pochets surprises comprenant 5 vignettes. Les pochets coute 4 frs pièce, ce n'est pas très cher à première vue, mais quand on sait que la collection complète comporte 360 vignettes, on se trouve vite avec des doubles, et cela devient couteux.

Pour terminer plus vite votre collection, venez au local avec vos doubles afin de procéder à des échanges.

CALENDRIER DES REUNIONS DU PREMIER SEMESTRE 1980

La rédaction d'Entre-voies a fait des efforts et a le plaisir de vous offrir un calendrier ou sont reprises les dates des réunions.

Détachez-le de votre Entre-Voies et accroche le au mur de votre living. Vous pouvez aussi le mettre en couleur en remplaçant un autocollant original sur celui qui a été photocopié. Cela nous permet de vous rappeler qu'il reste des autocollants à vendre.

QUELQUES POTINS DE L'EXPOSITION.

Une dame s'arrête devant mon réseau, regarde sur la scène, remarque "Tiens, cela fait le tour?" "Mais oui madame" et toute fachée de me répondre "Alors, pourquoi ont-ils été foutre tous ces bazars devant".

Un petit garçon à son père:
"Viens, papa, il n'est pas beau hein, celui-là."

Une maitresse d'école, suivie d'une ribambelle de petites filles, s'approche de moi et me demande des informations sur les diodes lumineuses que j'ai installées sur mon tableau. Je lui explique ce que j'en sais. Visiblement l'électronique lui est complètement étrangère. C'est alors que en me retournant je m'aperçois que les fillettes notent soigneusement tout ce que je raconte. C'était la première fois que je donnais cours !

Luc Hardy

LIVRES A VENDRE

LA VIE DU RAIL 1954 - 1963 - 1966 reliés 500 frs par reliure.

RAIL MINIATURE FLASH 25 frs le numéro

N° 34 - 36 - 38	année 65
49 à 54	année 66
56 à 58 - 60 à 63 - 65 - 66	année 67
67 à 76	année 68
78 à 88	année 69 complet
89 à 99	année 70 complet
100 à 110	année 71 complet
111 à 121	année 72 complet
122 à 132	année 73 complet
133 à 143	année 74 complet
144 à 154	année 75 complet
155 à 165	année 76 complet
166 à 176	année 77 complet
177 à 179	année 78
15 à 18	année 63

LOCO-REVUE 30 frs le numéro

N° 346 à 356	année 74 complet
357 à 367	année 75 complet
368 à 378	année 76 complet
379 à 389	année 77 complet
390 à 400	année 78 complet
401 à 40	année 79

LOCO PROFILE 40 frs le numéro N° 1 à 37

SCRAPBOOK 35 frs le numéro N° 2 - 3 - 63 - 64.

Toutes ces revues sont vendues au numéro mais une préférence est donnée à des achats par année complète.

S'adressez à Paul FANCHAMPS, rue Reine Astrid 6, 4240 St Georges S/Meuse.

NUMEROTATION DE LOCO SNCB

Chez HOBBY 2000 à Aywaille vous pouvez obtenir des numéros et des abréviations de dépôt sous forme de décalcomanies destinés à être placés sur les locomotives et tender SNCB.

La feuille de décalcomanie est vendue 75 frs.

Plus pratique à installer que le système "Letraset", il suffit de découper le numéro choisi, de le tremper quelques secondes dans l'eau pour le détacher de son support et de l'appliquer directement sur le modèle réduit.

Le réseau de «Lecouptif» ou histoire «électro - humoristique»

Début septembre 1979, M. "Lecouptif" alias Joseph Danthine lance à l'ami Jean Roufosse un SOS pour une aide immédiate dans la décoration d'un réseau qui paraît-il est entièrement réglé en électronique.

Arrivée motorisée...du décorateur qui constate le 1er septembre que le tableau de commande du bloc système est toujours en cours. On n'aborde pas encore le problème du raccordement de la gare supérieure. (Celle-ci se trouve toujours dans de fumeuses brumes).

Ah ! mais c'est merveilleux l'électronique.

15 septembre - 1er essai de la première plaquette d'un bloc qui en comporte 8 - Test réussi jusqu'à la troisième. Les cinq autres sont donc défectueuses.

Mais qu'à cela ne tienne : c'est merveilleux l'électronique.

17 septembre - deux jours de réflexions impératives ont été nécessaires, et les plaques défectueuses sont présentées en bon état de fonctionnement. Le brave "Lecouptif" enclanche...constate le bon état du système qui présente l'anomalie où "accélération" est synonyme de "ralentissement" et où "ralentissement" devient "accélération". Cela c'est aussi la merveille de l'électronique.

Le brave "Lecouptif" phosphore, inverse des connections et le miracle se produit, le bloc système du dit réseau fonctionne enfin. Le décorateur va pouvoir exercer ses talents mais il est cloué sur place par la merveille de l'électronique.

Nous sommes début octobre et il reste à créer le tableau de commande de la gare supérieure, retoucher des traversées - jonctions bloquées par une colle trop généreuse et dégager un pont tournant qui récalcitre. Le décorateur prend patience hm! hum! saupoudre prairies et montagnes, pataugeant dans un fatras d'outils dont le brave maître d'oeuvre se sert sans désemparer.

Extasiés , subjugués, nos deux loustics ne cessent de louer les merveilles de l'électronique.

../..

Mais, tous les miracles arrivent, il suffit d'avoir la foi, le jour des grands essais se prépare, passant pour la première fois avec une motrice d'un tableau sur l'autre, il se produit un dernier avatar, une bonne demi-douzaine de circuits intégrés sont défectueux. Fébrilement on répare, on reconnecte et le temps passe, car impérativement on doit tout démonter le lendemain.

Vraiment, cet électronique n'a qu'une lacune, il ne peut empêcher le temps de progresser!!!.

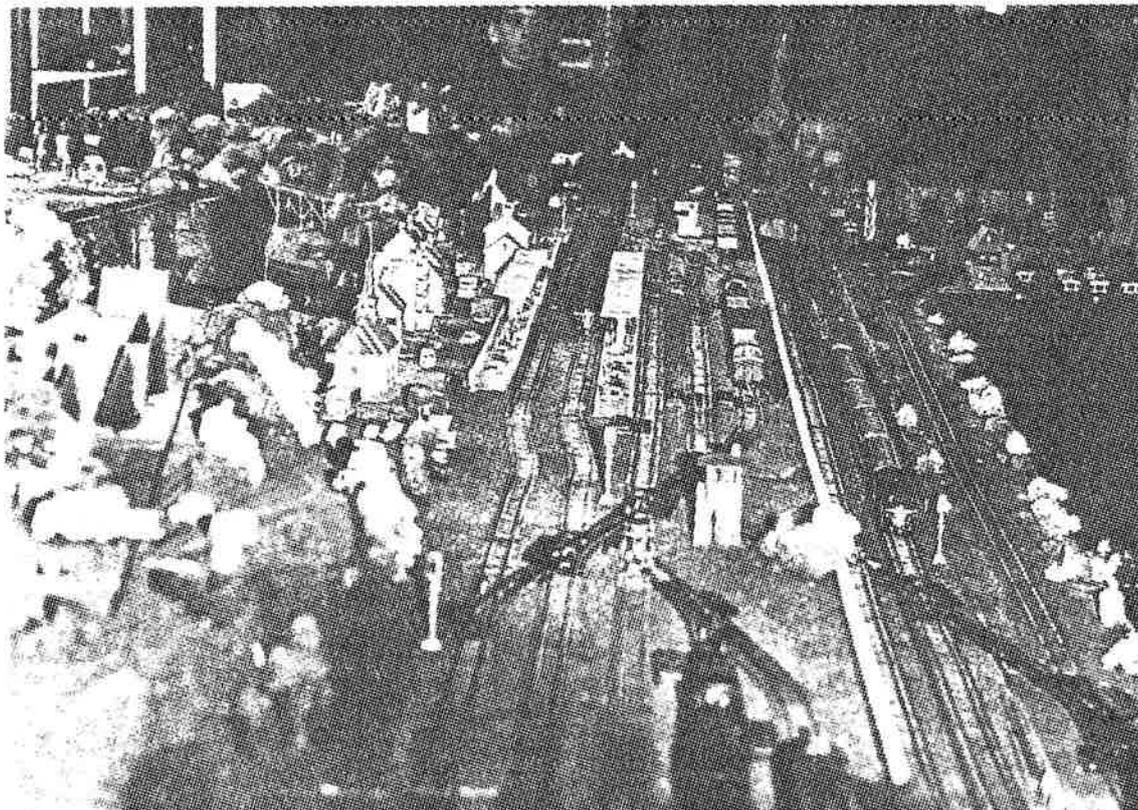
Bref pas de panique, on peut convoquer en circuit fermé les premiers visiteurs, qui bien entendu seront les enfants du brave "Lecouptif". Ils en furent tellement ébahis et heureux, qu'ils s'octroyèrent des vacances. Dans l'entourage de l'inventeur, on parlait d'un exil volontaire - de vacances d'automne.

Bref devant les merveilles de l'électronique, il semble qu'il remet déjà en chantier un réseau plus sophistiqué - plus automatique - C'est là, l'amour de l'électronique.

Sans rancune

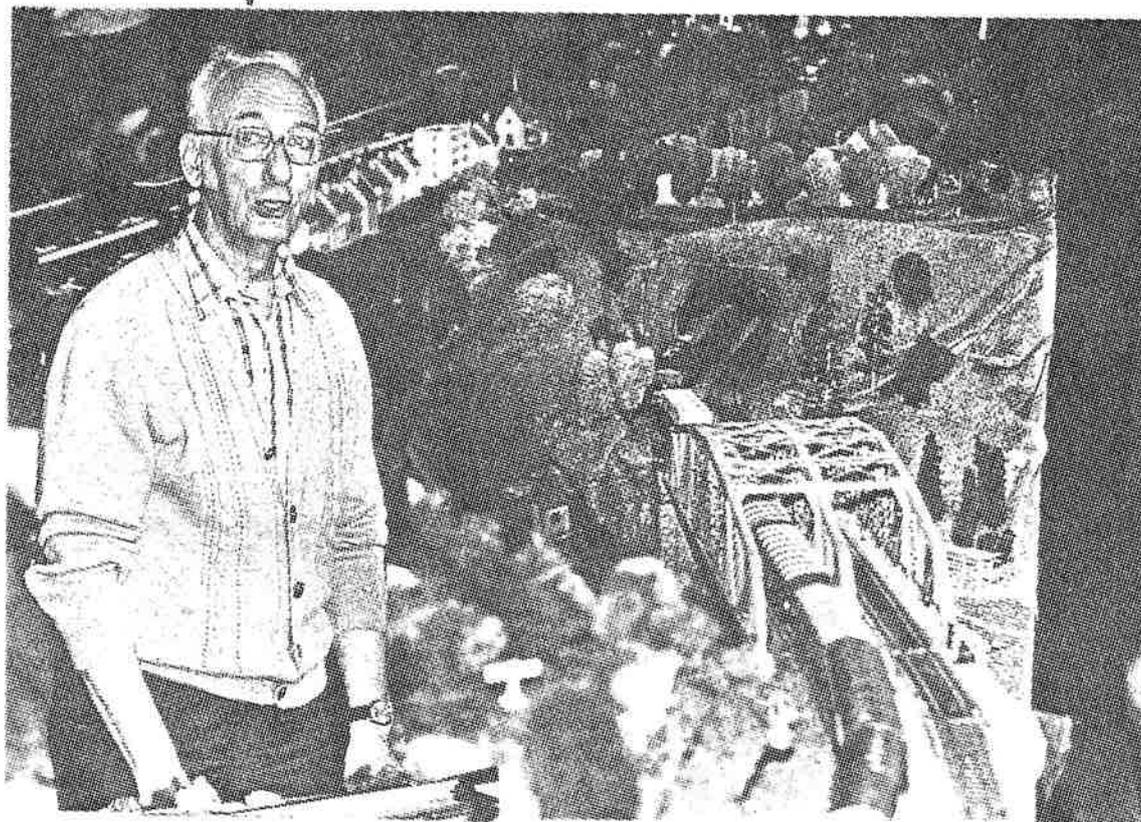
Le décorateur de service

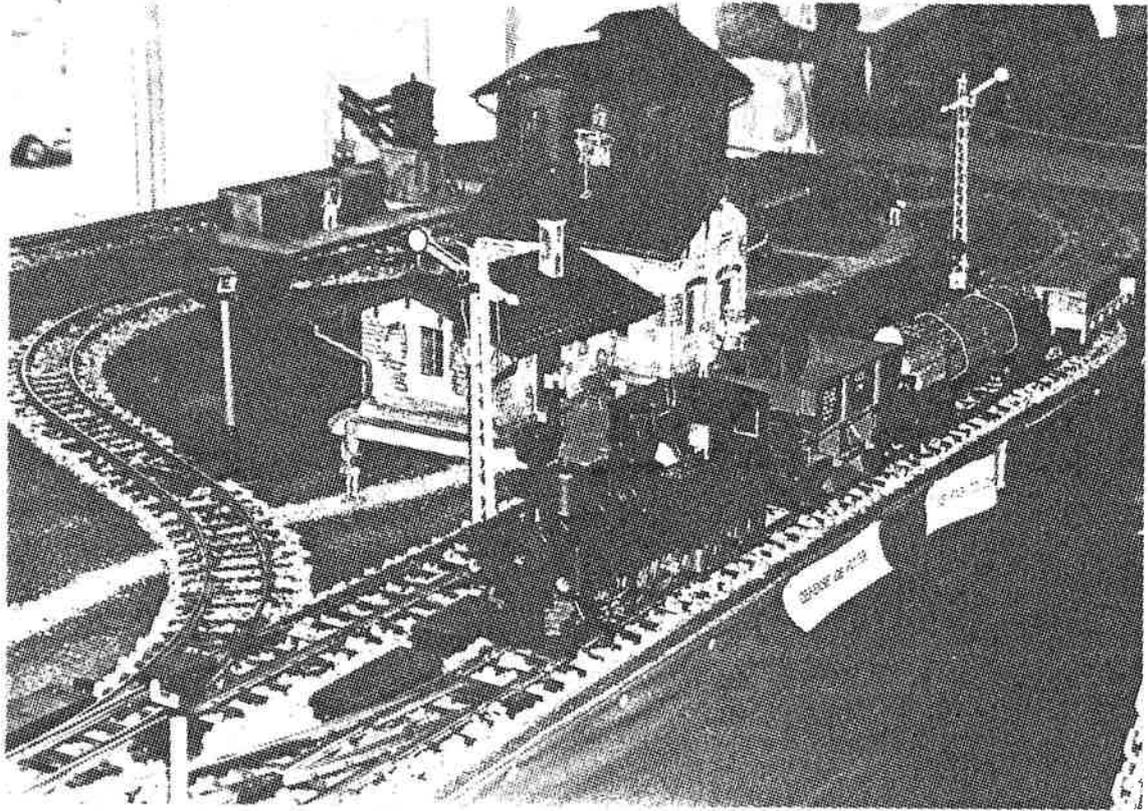




CONTINU EN CONTINU

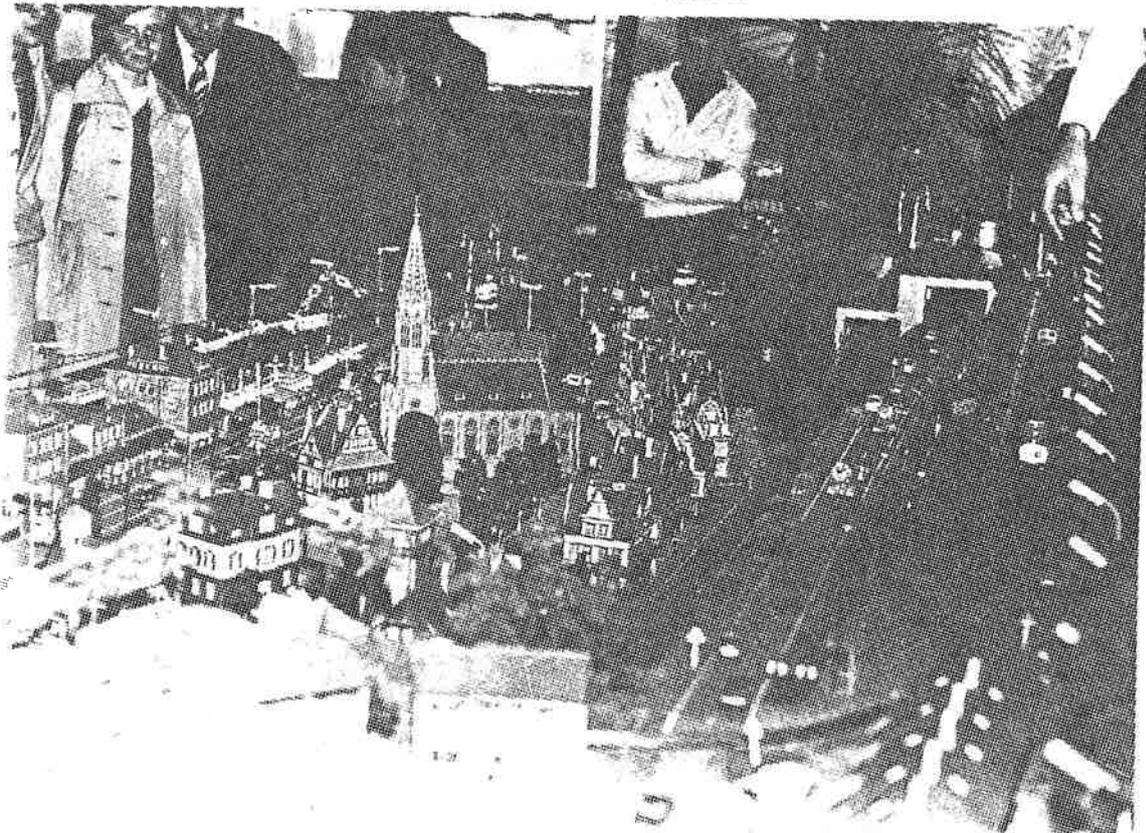
MOI, DU MOMENT
QUE ÇA ROULE BIEN
...





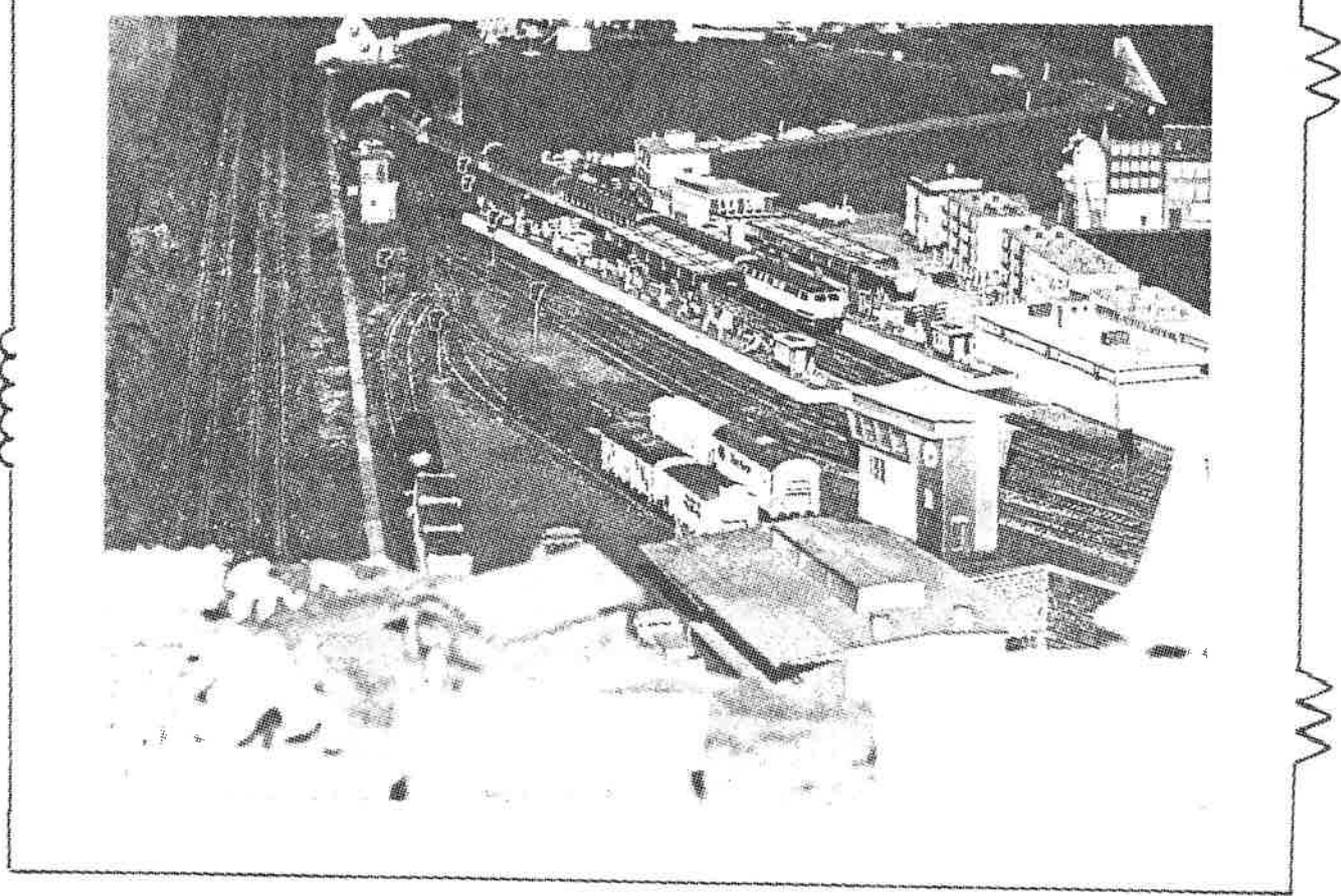
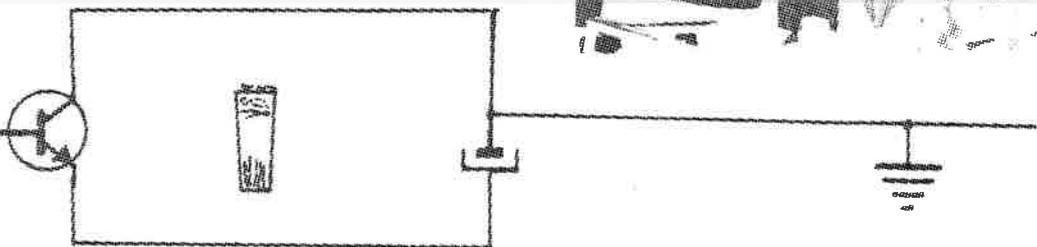
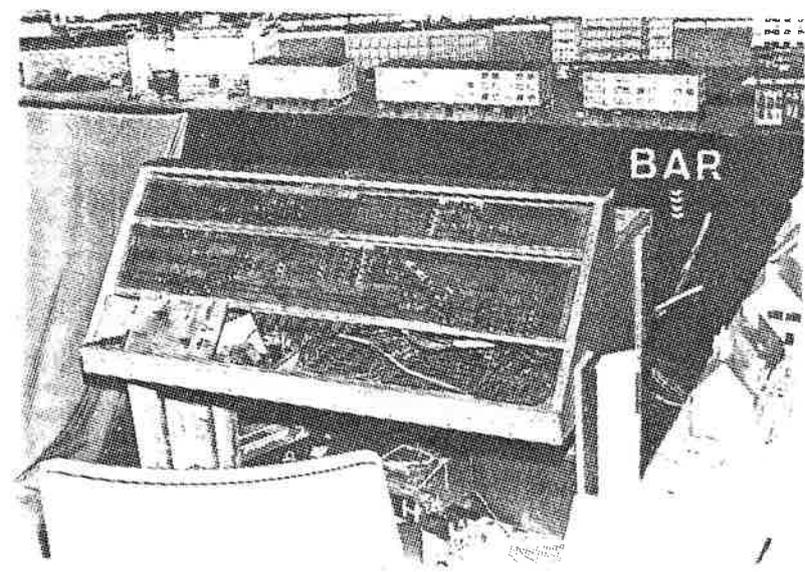
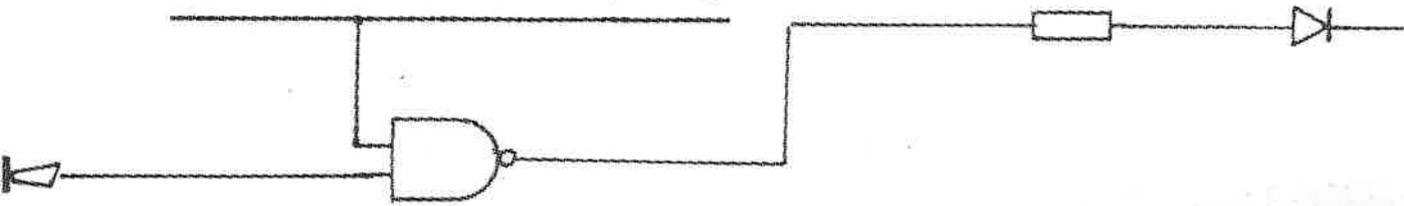
LGB

BICOURANT ET DES TRAMS



ATTENTION AUX MICROBES

SUPER ELECTRONIC



C'EST SON PROGRAMME

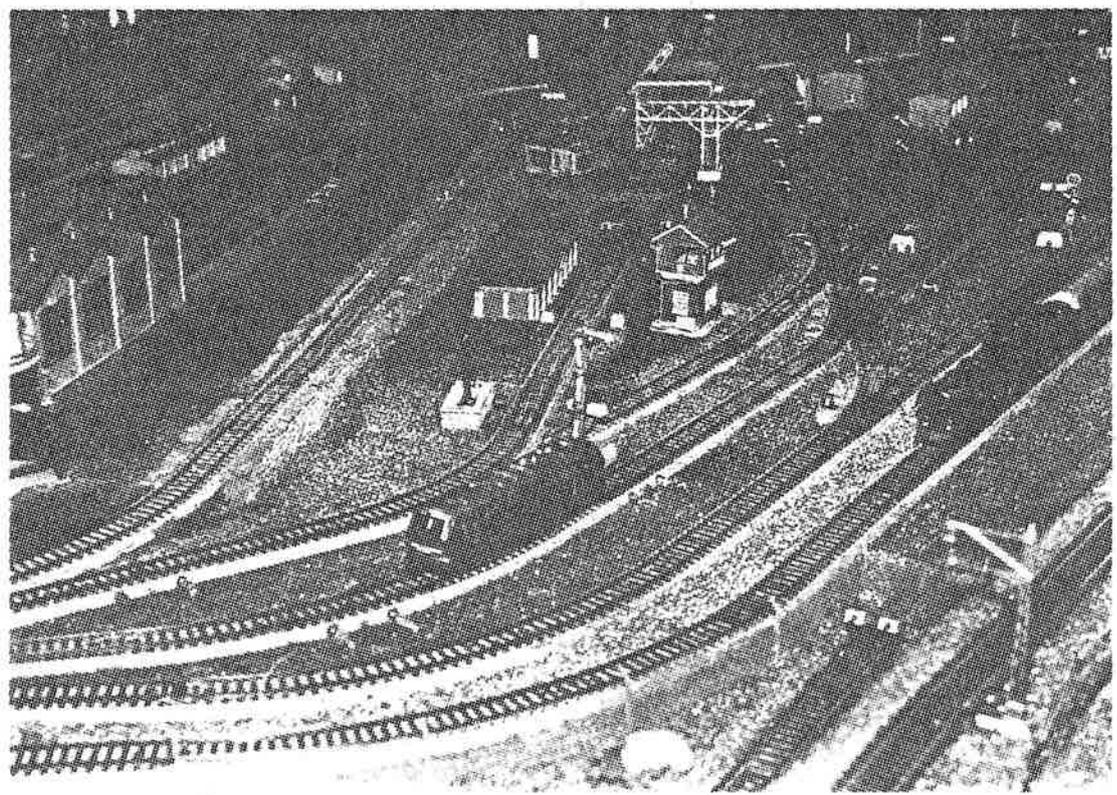
C'EST QUOI ÇA ?

NE TOUCHEZ PAS A MON PROGRAMME



VOUS POUVEZ LA POUSSER UN PEU LA.....

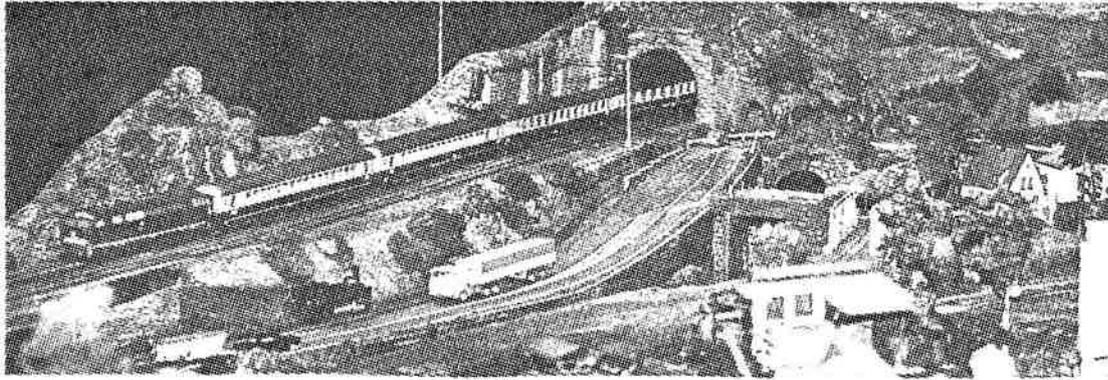
ILS L'ONT FAIT



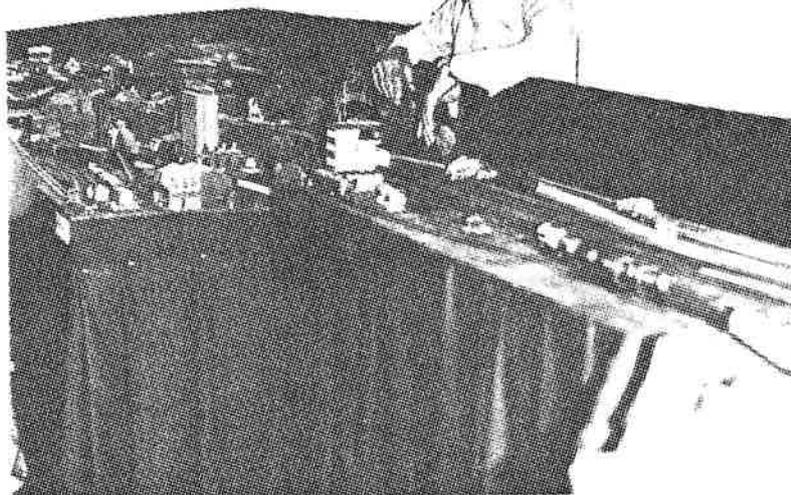
CES JEUNES
ILS NE PENSENT
QU'À JOUER

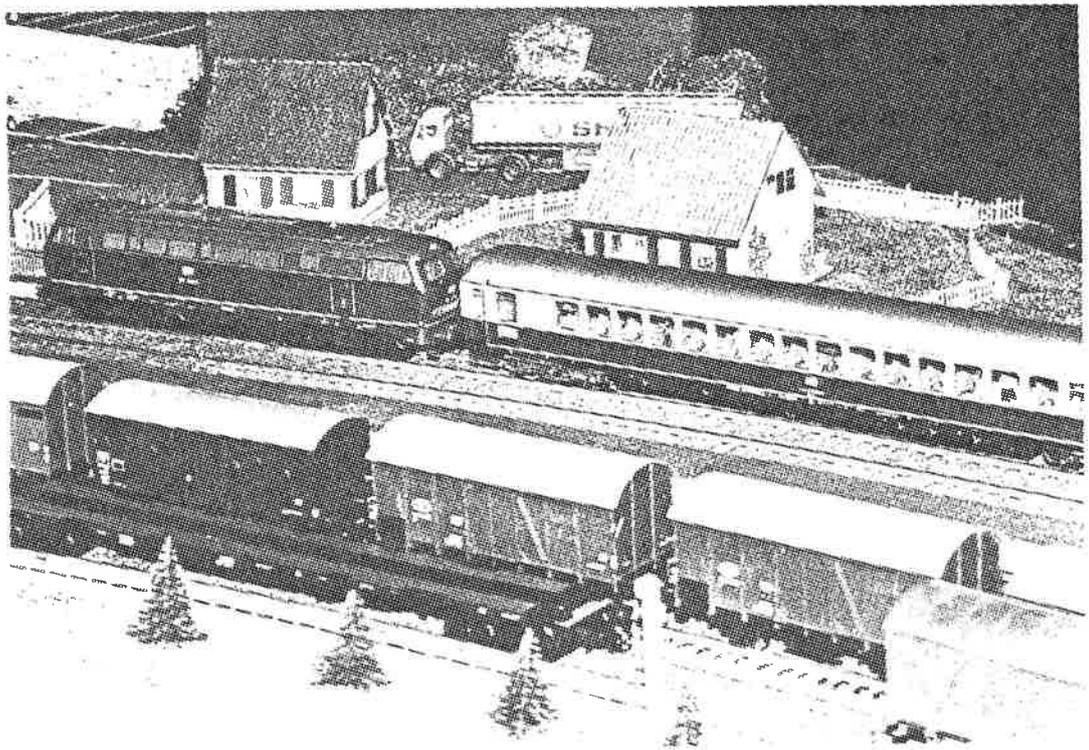
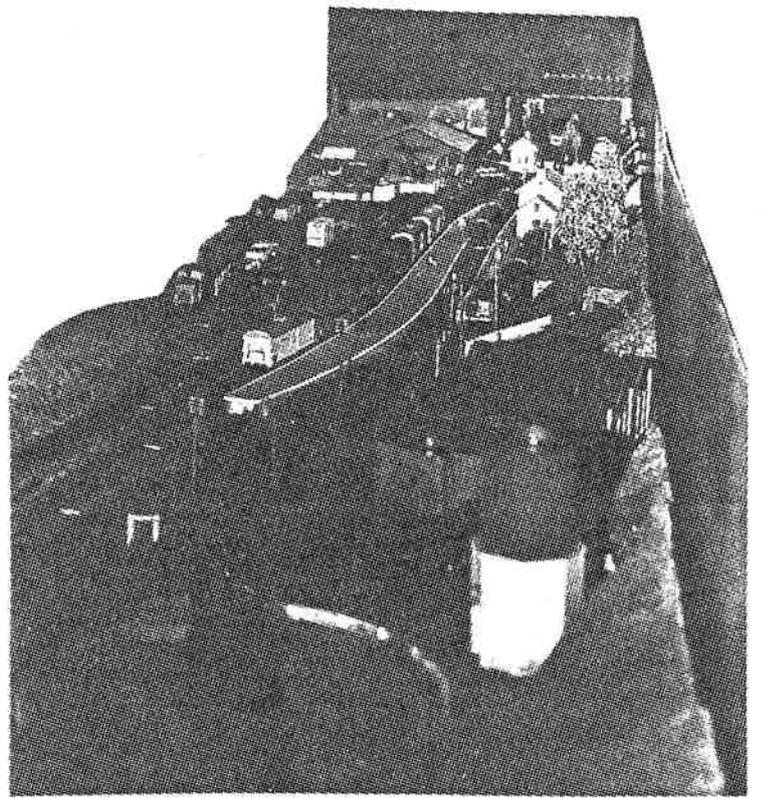
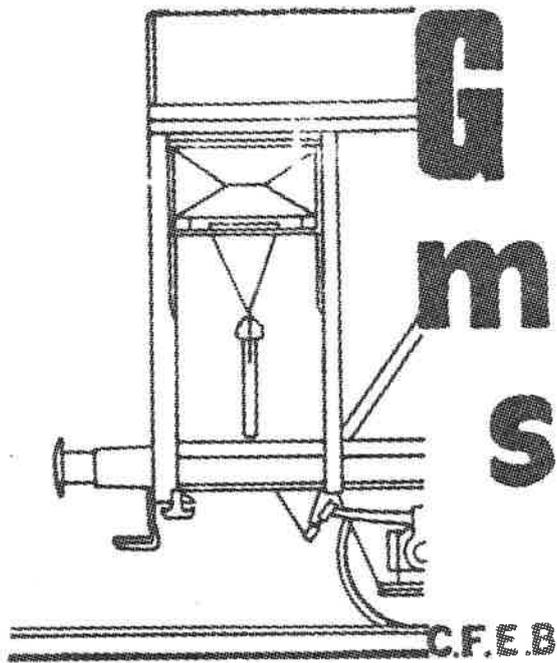
JE VAIS
SAÛTER

QUE VA-T'IL
ENCORE FAIRE?



FLUTE
J'Y AENONCE







La nouvelle voiture M4 du service intérieur.

Dans le cadre général de la modernisation du matériel tracté de la SNCB l'accent se porte actuellement sur les voitures du service intérieur, dont il existe encore sur le réseau environ 1000 unités ayant un âge moyen de plus de 40 ans.

La SNCB a entamé en effet, un programme d'acquisition de 580 voitures M4 qui s'échelonna de 1979 à 1984.

Mise hors service des voitures anciennes.

La mise en service de ces nouvelles voitures permettra dans une première phase la mise hors service définitive des voitures type L (de construction 1933). Mais des anciennes voitures seront également retirées du service à la suite de l'introduction progressive sur les nouvelles lignes électrifiées d'automotrices électriques (en remplacement des rames tractées).

Les anciennes voitures ne seront pas directement remplacées par les nouvelles du type M4, puisqu'elles circulent en règle générale sur des lignes non électrifiées ou la vitesse est d'ailleurs plus réduite.

Les nouvelles voitures sont prévues pour l'alimentation électrique haute tension et pour des vitesses élevées (160 km/h). Moyennant un complément d'équipement de freinage leur vitesse pourra même être portée à 200 km/heure.

Leur construction bénéficie de l'expérience acquise dans les voitures standard européennes, dont la SNCB a mis récemment en service 80 unités.

Quatre types de voitures sont prévus :

- voiture première classe (M4-A)
- voiture première classe + fourgon (M4-AD)
- voiture deuxième classe (M4-B)
- voiture deuxième classe fourgon snack (M4 BD S)

En premier lieu seront fournies 30 voitures de première classe. Suivront des voitures de 2ème classe dès le début de 1980.

Au total une commande a déjà été passée pour 455 voitures, réparties comme suit :

- 50 voitures première classe
- 65 voitures première classe + fourgon
- 340 voitures deuxième classe

Caractéristiques de la voiture M4.

Longueur hors tampons	24 260 mm
Largeur hors tôle de caisse	2 918 mm
Hauteur au-dessus du rail	
. de la toiture	3 945 mm
. du plancher	1 200 mm

Aménagement :

- M4 A (1ère classe) : - accès par 2 plates-formes d'extrémités.
- 2 grands compartiments, un "Fumeurs" et 1 "Non fumeurs" séparés par une cloison transparente (32 places assises "Fumeurs"; 40 places assises "Non fumeurs" 30 places sur plates-formes).
 - 1 WC sur chacune des 2 plates-formes.
- M4 B (2ème classe) : - accès par 2 plates-formes entre bogies
- 1 compartiment central "Non fumeurs" et 2 compartiments d'extrémités "Fumeurs" (54 places assises "Fumeurs", 50 places assises "Non fumeurs" et 40 places sur plates-formes).
 - 1 WC accessible d'une des 2 plates-formes.
 - 1 sas de protection à chaque extrémité.
- MA 4D (1ère cl. + fourgon) :
- accès par 1 plate-forme d'extrémité
 - 2 grands compartiments, un "Fumeurs" et 1 "Non-fumeurs" séparés par une cloison transparente (24 places assises "Fumeurs" 32 places assises "Non fumeurs" et 15 places sur plate-forme).
 - 1 compartiment pour le chef-garde.
 - 1 compartiment fourgon avec accès propre.
 - 1 WC accessible de la plate-forme.
- MA BD (2e cl. + fourgon) :
- accès par 1 plate-forme entre bogies.
 - 1 compartiment central "Non fumeurs" et 1 compartiment d'extrémité "Fumeurs" (24 places assises "Fumeurs" et 45 places assises "Non fumeurs" et 20 places sur plate-forme).
 - 1 compartiment snack.
 - 1 compartiment chef-garde.
 - 1 compartiment fourgon.
 - 1 sas de protection côté opposé fourgon.
 - 1 WC accessible de la plate-forme.

Construction.

Le châssis est réalisé sous forme de châssis-caisse et il peut être assimilé à un poutre tubulaire en acier constitué par l'assemblage soudé d'un châssis, de deux longs-pans, d'une toiture et de deux parois d'extrémités. Le châssis est prévu pour recevoir ultérieurement l'attelage automatique.

L'intercirculation entre les voitures est du type IIC, tel qu'il existe dans les voitures internationales modernes; **les portes** sont du type coulissant à ouverture manuelle et à fermeture automatique par gravité.

L'embranchement d'accès est fixe et à 3 niveaux. Les portes d'accès sont du type louvoyant-tournant se dégageant à l'extérieur par rotation et translation combinées.

Toutes les portes situées d'un même côté du convoi sont libérées par le chef-garde, permettant ainsi l'ouverture individuelle de chaque porte que le voyageur commande au moyen d'un bouton-poussoir (à impulsion électrique) tant de l'intérieur que de l'extérieur de la voiture. Lorsque le chef-garde commande la fermeture automatique des portes, cette fermeture est précédée par l'émission d'un signal sonore. Les voyageurs peuvent, de l'intérieur de chaque plate-forme, commander par bouton-poussoir la fermeture de la porte où ils se trouvent.

Les bogies sont du type V 32 à deux étages de suspension et à frein combiné disques-sabots.

Ils sont semblables à ceux utilisés par la SNCF sous ses voitures "corail" et réputés pour leur haute qualité de confort et de stabilité de marche et pour leur faible coût d'entretien.

Les flexibilités et amortissements des suspensions ont été choisis de façon à optimiser le confort des voitures M4 compte tenu du nombre élevé de voyageurs qui peuvent y prendre place.

Aménagements intérieurs.

Ils sont réalisés à l'aide matériaux modernes choisis principalement en fonction de leur aspect décoratif et de leur facilité d'entretien.

Les voitures de première classe sont revêtus de panneaux en bois naturel à surface mélaminée. La cloison et sa porte tournante séparant les compartiments fumeurs des compartiments non-fumeurs sont en glace claire de sécurité.

Les faces et les parois des plates-formes sont revêtues de PVC décoratif sur tôle d'alliage d'aluminium de teinte ivoire et les portes sont émaillées même teint.

Les sièges individuels de la voiture 1ère classe sont disposés par deux ou quatre sur un bâti commun et ils sont recouverts d'un tissu laine-fibre synthétiques brun chiné sur mousse de polyuréthane et les accoudoirs de simili-cuir tête de nègre.

Les fenêtres sont équipées de vitrages doubles réfléchissant la chaleur en glace de sécurité.

L'ouvrant coulissant de la partie supérieure est muni de déflecteurs qui assurent une ventilation aspirante vers l'extérieur d'un débit élevé. Les baies sont garnies de rideaux de teinte orange permettant l'occultation complète des parties vitrées.

Les longs-pans reçoivent des porte-bagages longitudinaux constitués d'une ossature à barreaux émaillée dont la partie avant comporte un éclairage de plan de lecture.

Sur les longs-pans sont aussi fixés des tablettes fixes, des bacs à déchets et des cendriers encastrés dans les compartiments fumeurs.

Dans la future voiture M4 de seconde classe les sièges seront constitués de banquettes trois places et de banquettes deux places, recouvertes de simili-cuir sur mousse de polyuréthane.

En effet la SNCB doit disposer de voitures à capacité de transport élevée afin de pouvoir assurer le trafic des heures de pointe (d'où 3 + 2 places en seconde classe et de 2 + 2 places en première classe).

Dans la voiture M4 le chauffage est du type à air soufflé à régulation électronique. L'air soufflé est introduit dans les compartiments par des orifices placés sous chaque baie. L'éclairage est réalisé par fluorescence.

Comme tout matériel voyageurs récent de la SNCB la voiture est équipée d'une installation de sonorisation permettant la communication d'informations aux voyageurs.

La voiture est peinte en rouge pourpre avec une bande en gris clair sous les fenêtres.

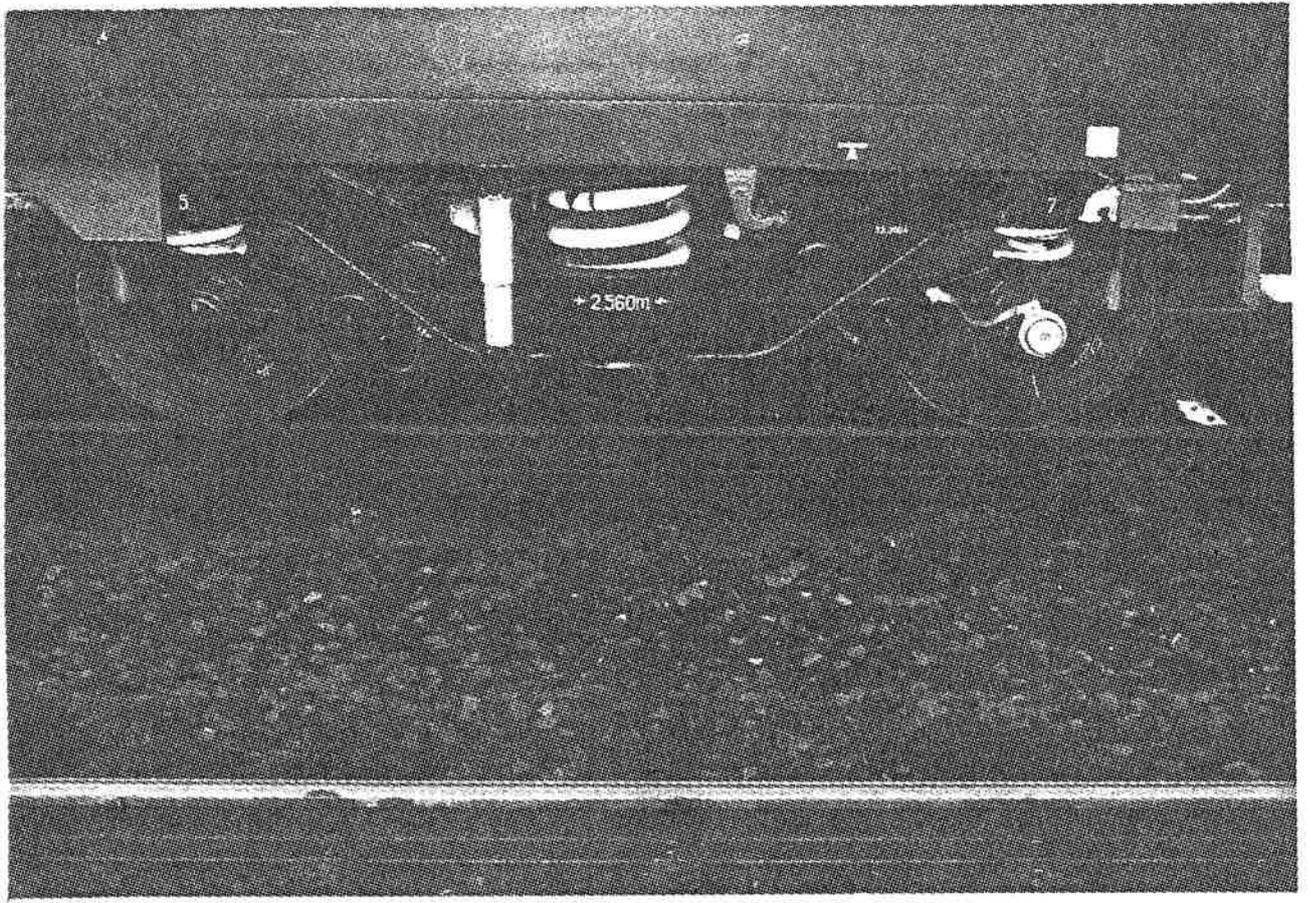
Mise en service de la voiture M4.

Ce matériel de grand confort étant pourvu du seul chauffage électrique, il sera dès lors - en première étape exclusivement, et ultérieurement dans une très grande mesure - utilisé sur lignes électriques, qui connaissent d'ailleurs la circulation voyageurs la plus dense.

La première tranche (30 voitures de première classe et quelques mois après 95 voitures de deuxième classe) sera affectée à la composition de trains directs, à vitesse élevée et dans des services permettant un parcours kilométrique journalier élevé.

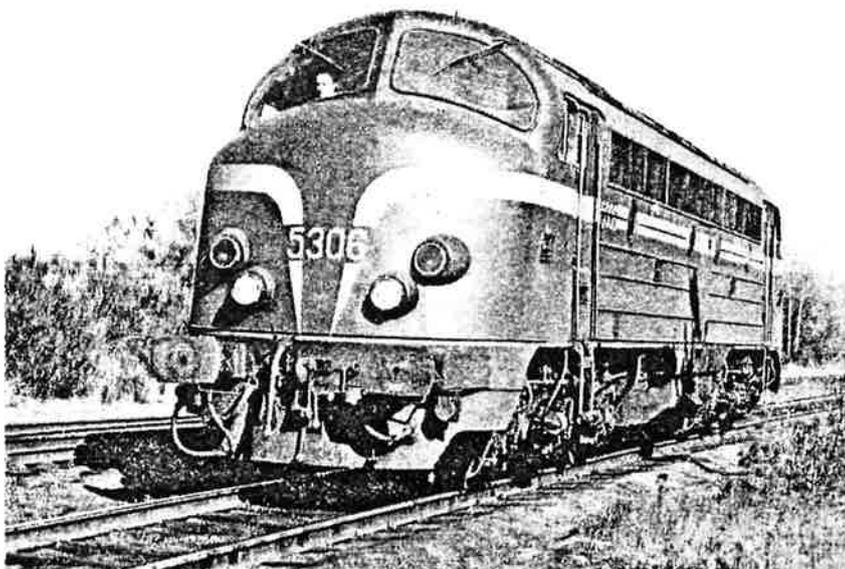
C'est ainsi que la première rame pourvue en matériel M4 circulera sur la relation Welkenraedt - Liège) Bruxelles - Gand - Ostende. D'autres rames seront progressivement mises en service sur cette même relation, mais aussi sur les lignes Bruxelles-Hasselt-Genk et Bruxelles-Namur-Arlon.

Schéma de la voiture de première classe (en annexe).





Ces deux photos montrent la locomotive n° 5306 après et avant la transformation des cabines de conduite et des avant-corps. Photos Y. Steenebruggen.



photos extraites de
Rail et traction n° 131

Vue des gares au début du siècle

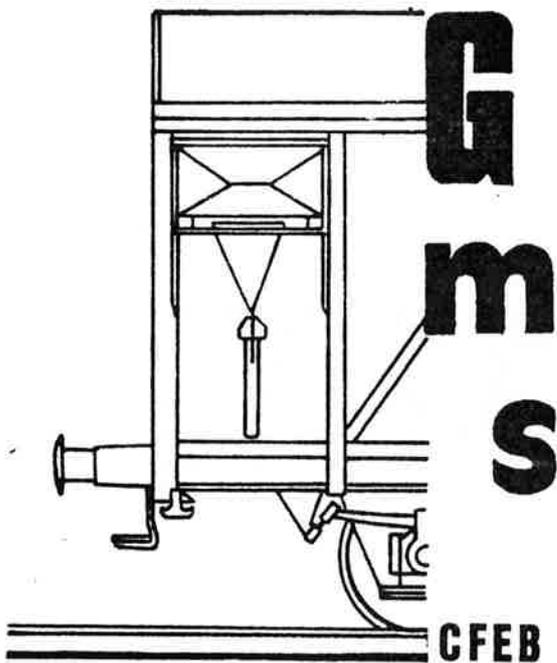
Bruxelles. Gare du Nord



204. Spa La Gare

BRUXELLES La Gare du Midi





INFORMATIONS

1. RESEAU G.M.S.

Il semble acquit maintenant que la construction d'un réseau HO selon les principes de base des G.M.S. (Groupement de Modules (très) Soignés) soit acceptée par un bon nombre de membres.

A cet effet, je rappelle brièvement et spécialement à l'intention des nouveaux membres ses principes de base:

- a. Réalisation d'un réseau modulaire linéaire.
- b. Système 2 rails courant continu (alimentation 14V transistorisée avec arrêt et démarrage progressifs).
- c. Respect des normes N.E.M. (voie et matériel roulant).
- d. Décor très soigné reproduisant aussi fidèlement que possible la réalité.
- e. Voie et appareils de voie fiables, de qualités électrique mécanique, et esthétique supérieures.

Quand au matériel roulant, nous pouvons nous permettre d'être plus tolérants; sauf en ce qui concerne les roues, lesquelles devront respecter les normes NEM, afin de permettre une circulation sans aléas sur les appareils de voie du réseau. Mais que les craintifs se rassurent, dans la plupart des cas de non-conformité, seul l'écartement entre faces internes des roues est à ajuster (opération très simple à réaliser)..

2. INTEGRATION D'UN RESEAU 3 RAILS COURANT ALTERNATIF AU RESEAU G.M.S.

Tout d'abord, je précise qu'il ne s'agit pas du réseau Märklin actuel. Il s'agirait d'un nouveau réseau qui serait réalisé avec la même optique que pour le réseau G.M.S. 2 rails continu.

Cette idée semble rallier un certain nombre de suffrages, mais suscite pas mal de réactions craintives et même de l'anémosité.

Mettons donc les choses au point.

Le réseau Märklin actuel n'intéresse plus personne, car depuis 1½ an, aucun membre n'y travaille plus, ni même ne s'en sert. Dès lors, nous avons pensé susciter un renouveau d'intérêt en proposant un nouveau réseau selon une nouvelle optique progressiste.

Voici l'idée de base:

- l'ensemble des 2 réseaux (2 rails continu et 3 rails alternatif) serait divisé en 3 parties au point de vue voie; soit une partie 2 rails, une partie 3 rails et une partie 3 rails bicourant continu et alternatif; mais il serait homogène quand au tracé de la voie et du décor.
- les modalités de distribution de place, d'emprise, sont à régler ultérieurement, le projet présenté lors de la dernière réunion étant une proposition susceptible d'aménagements.
- cette offre reste une offre pouvant être refusée par les tenants du 3 rails et dès lors, le réseau G.M.S. démarrera sans leur concours et avec un développement plus restreint, le réseau Märklin actuel restant en place tel quel ou changé par les intéressés.

En définitive, il faut bien se persuader que, quelque soit le système d'alimentation choisi, on peut faire du modélisme de qualité tant au point de vue du décor, de la voie que du matériel roulant. Sur ce point, la réputation de Märklin n'est plus à faire. Quand aux deux premiers points, cela dépend uniquement du désir et du bon vouloir du modélisme. Et c'est là que le le G.M.S. peut faire beaucoup.

3. LE RESEAU MODULAIRE LINEAIRE

Tout d'abord, quelques considérations sur le réseau traditionnel "circulaire". Que peut-on y voir le plus souvent? Des boucles prenant une place considérable et sans rapports avec la réalité, un train qui traverse la même gare toutes les trentes secondes ou même moins, ou alors un enchevêtrement de voies qui s'enroulent et se recoupent sur plusieurs niveaux, un décor relégué à la fonction de bouche-trou et qui suscite le plus souvent la vision d'un fromage de gruyère. Bref, tout cela n'est pas très réaliste et pourtant on affirme faire du "modèle réduit".

Pour les modélistes qui ne se contente pas de cette alternative, un autre solution s'offre à eux. C'est le réseau linéaire.

Un chemin de fer, ce n'est pas un manège tournant. Un train roule sur une voie ferrée, rectiligne, allant d'un point à un autre. Aux deux bouts, on fait des manoeuvres. Le train repart en sens inverse, souvent avec une nouvelle composition. En cours de route, il s'arrête, lâche un wagon, en reprend un autre, emprunte une ligne annexe, un embranchement particulier, ...

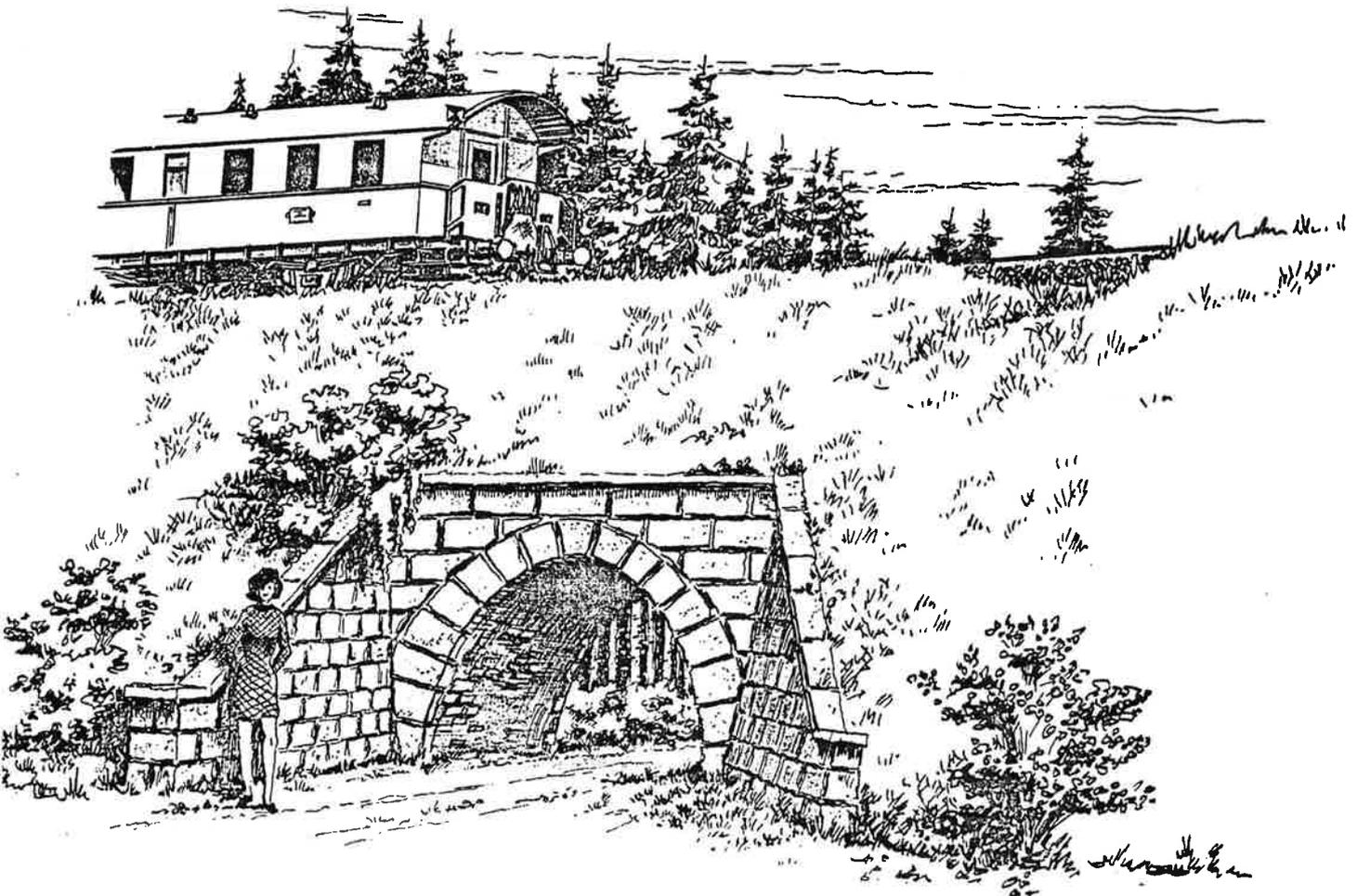
Un réseau basé sur un tel principe, qui est réel, n'occupera qu'une place relativement modeste, avec un bon développement de voies visibles, tout en conservant l'image d'une ligne ou de plusieurs lignes réelles avec des trains allant réellement d'un endroit à un autre, chose idéale pour instaurer un thème au réseau, c'est à dire le situer géographiquement et lui donner un type d'activité réaliste.

En outre, l'accessibilité est parfaite partout, les voies souterraines (endroits de prédilection des déraillements) quasi absentes, la réalisation aisée et échelonnée dans l'espace et dans le temps.

Si on prend la peine de diviser ce réseau linéaire en modules standardisés de petites dimensions, il devient démontable, modifiable à souhait, transportable avec une simple voiture.

C'est la solution qu'à retenue le G.M.S. et c'est ce qui permettra aux membres désireux de collaborer à la construction du réseau d'emporter chez soi et de ramener au club (pour un conseil ou une aide) autant de fois qu'il le désire le module dont il aura pris la charge. Car s'il est vrai qu'on a pas toujours une soirée à consacrer au club (sans parler du déplacement), il est tout aussi vrai qu'on a bien souvent une ½ heure ou un heure à perdre chez soi et que l'on pourrait consacrer à l'avancement du module.

André Saenen



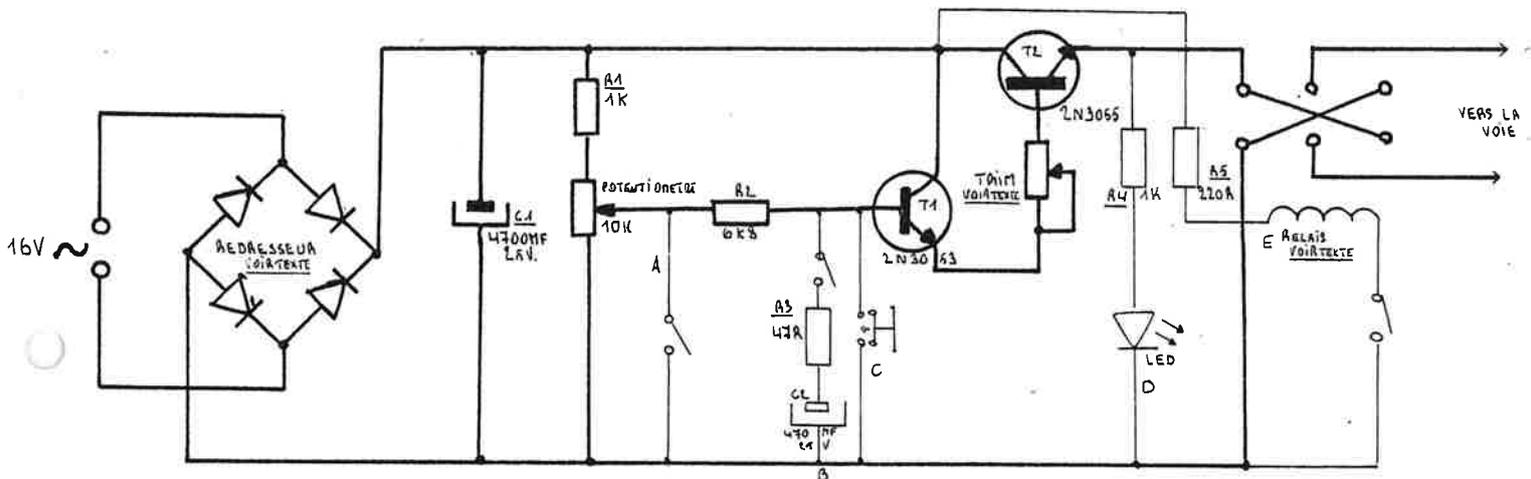
ALIMENTATION AMELIOREE



Cette alimentation, qui a déjà été décrite dans Entre-Voies, peut débiter un courant allant de 1 à 2,5 ampères suivant les composants choisis. Elle est protégée contre les courts-circuits. Certaines améliorations permettent de la rendre très intéressante pour des démarrages et des arrêts à vitesse progressive, pour des fonctions automatiques et pour une commande à distance.

Sur le schéma, qui vous permettra de comprendre son fonctionnement, ce qui est dessiné en gros traits est ce qui est indispensable. Ce qui est en traits fins et repérés par les lettres A B C D E, sont des améliorations facultatives.

La tension alternative de 16 volts est fournie par un transformateur non dessiné sur le schéma. La puissance du transfo est choisie suivant le débit désiré. Provenant du transfo, le courant alternatif est transformé en courant continu par le redresseur, puis est filtré par le condensateur C1. Ensuite, le courant prélevé au curseur du potentiomètre est dirigé vers la base du transistor T1 lui-même monté en Darlington avec T2 afin d'amplifier suffisamment le courant pour alimenter les locomotives. Entre les deux transistors se trouve une résistance variable qui, après réglage, protégera le montage contre les courts-circuits.



AMELIORATIONS

Tout d'abord, ce qui est très pratique avec une telle alimentation, c'est que tous l'appareillage peut-être logé n'importe où; seuls le potentiomètre et l'inverseur de polarité, reliés par du câble souple avec le reste du circuit, apparaissent sur le tableau de commande. Fini les gros transfo disgracieux.

A - B

Ces 2 ajoutes vont vous permettre d'obtenir des arrêts et des démarrages à vitesse progressive grâce au condensateur C2 limité par la résistance R3 placée en série. L'interrupteur placé sur ce parcours permettra de brancher ou de supprimer le système de ralentissement.



L'interrupteur, placé en A permet d'obtenir les arrêts et les démarrages à vitesse progressive. Après avoir réglé le potentiomètre pour une vitesse normale de roulement, il suffit d'agir simplement sur cet interrupteur pour arrêter ou lâcher le train; et avec quelle souplesse...

C

Le bouton poussoir, s'il est installé, permettra d'obtenir un frein d'urgence très utile en cas de déraillement ou risque de collision.

D

Une led, utilisée comme voyant lumineux est très utile pour s'assurer que le montage fonctionne normalement.

E

Suprême amélioration, le remplacement de l'inverseur ordinaire par un relais. Il va permettre :

- de pouvoir commander le train depuis n'importe quel endroit du réseau en installant les organes de commande (potentiomètre et interrupteurs) dans un petit boîtier relié par un câble à 6 conducteurs au circuit de base. L'autonomie de l'opérateur dépendra uniquement de la longueur du câble.
- d'obtenir des fonctionnements entièrement automatiques commandés par les machines elles-mêmes qui agiront sur le relais et sur le point A. (NB. Nécessite un circuit électronique complémentaire qui sera décrit prochainement).

MONTAGE

Il faut nécessairement le faire sur circuit imprimé. Si vous ne savez pas le faire, un circuit imprimé créé pour vous est disponible, il coûte 150 frs.

Ce circuit imprimé est prévu pour tous les composants à y souder y compris les facultatifs et un relais et pour deux puissances différentes: 1 ampère ou 2,5 ampères .

Lorsque le circuit imprimé est utilisé en version 1 A, il permet l'implantation d'un transformateur EREA 28TR16 et un dissipateur de chaleur nécessaire au transistor T2.

En utilisation 2,5A, la même place sert au placement d'un dissipateur de chaleur plus important, le transfo qui est plus important n'est plus prévu pour montage sur circuit imprimé.

LISTE DES COMPOSANTS NECESSAIRES ET PREVUS SUR LE CIRCUIT IMPRIME

<u>Indispensable</u>	<u>version 1 A</u>	<u>2,5A</u>
Transformateur	EREA 28TR16	EREA 40TR50 (ou autre)
Redresseur	BY 164	BY225 ou B40C5000/3300
Condensateur C1	4700MF25V	4700MF25V
Résistances R1	1K ½W	1K ½W
R2	6K8 ½W	6K8 ½W
Transistors T1	2N3053	2N3053
T2	2N3055	2N3055
Dissipateur	KL151/3	KL 136/75
Trim	4K7	1K



Facultatif

Condensateur	C2	470MF25V	470MF25V
Résistances	R3	47R 1/2W	47R 1/2W
	R4	1K 1/2W	1K 1/2W
	R5	22OR 1/2W	22OR 1/2W
	Relais	ZETTLER	AZ 531 12V à 2 INVERSEURS

Potentiomètre: il est indispensable et doit avoir une valeur de 10K linéaire. A part cela, il peut avoir n'importe quelle grandeur ou forme (rotatif ou en ligne).

Les interrupteurs sont des modèles à coupure simple.
Le bouton poussoir doit être un modèle à contact travail.

REGLAGE DU CIRCUIT

Après montage et vérification afin de constater que tout est bien placé et correctement soudé, il faut procéder au réglage de la résistance variable (trim).

1. A l'aide d'un petit tournevis, amener le curseur du trim vers la butée formant la plus grande résistance.
2. Brancher un ampèremètre muni d'une échelle de 5 ou 10 A (ou un multimètre réglé pour cette fonction. La borne + de l'appareil de mesure est connectée à la sortie + du montage et la borne - à la sortie masse (branché en aval de l'inverseur).
3. Brancher le primaire du transformateur sur le secteur. A cet instant, l'aiguille de l'appareil de mesure doit indiquer 0 ou un courant très minime. Si ce n'est pas le cas, couper immédiatement le courant et vérifier, il y a alors une erreur de montage ou une pièce détruite.
4. Si tout est correct, avec le tournevis tourner progressivement le curseur en surveillant l'appareil de mesure jusqu'à ce qu'il indique la consommation de courant désirée.

Le circuit est alors réglé et en cas de court circuit, le courant ne pourra pas dépasser la valeur voulue. Il faut à ce moment ne plus jamais toucher au trim et le bloquer au besoin avec une goutte de vernis à ongles que vous chiperez à madame, votre petite amie, votre grande soeur etc...

POUR VOTRE FACILITE

Sur demande, et en payant d'avance, toutes les pièces nécessaires peuvent vous être fournies sous forme de kit. Vous pouvez aussi obtenir des circuits imprimés cablés et réglés.

<u>PRIX</u>	<u>EN KIT</u>	<u>MONTE</u>	<u>NB</u>
1 Ampère-base	600 frs	750 frs	voir 1
1 Ampères + ralenti	625 frs	775 frs	voir 1
1 Ampères + commande à dist.	1050 frs	1250 frs	voir 2
2,5 Amp -base	850 frs	1000 frs	voir 1
2,5 Amp + ralenti	875 frs	1025 frs	voir 1
2,5 Amp + commande à distance	1300 frs	1500 frs	voir 2

- NB 1 Y compris le transfo et le circuit imprimé.
Non compris le potentiomètre, les interrupteurs et led.
- NB 2 Y compris le transfo, le circuit imprimé, 1 relais, un boîtier pour la télécommande, un potentiomètre, 3 interrupteurs, 1 bouton poussoir et une diode led.
non compris le câble à 6 conducteurs dont le prix varie suivant la longueur désirée (environ 30 frs le mètre)

Ces prix sont donnés d'après des achats récents, ils sont donc valables actuellement mais peuvent être revus à tout moment en cas d'augmentation des composants.

Dates



Réunions

1980 JANVIER - JANUARI							1980 FEBRUARI - FEBRIER						
LUNDI MAAND.	MARDI DINSDAG	MERCR. WOENSD.	JEUDI DONDER.	VENDRE. VRIJDAG	SAMEDI ZATERD.	DIMANC. ZONDAG	MAAND. LUNDI	DINSDAG MARDI	WOENSD. MERC.	DONDER. JEUDI	VRIJDAG VENDRE.	ZATERD. SAMEDI	ZONDAG DIMANC.
31	1	2	^G 3	4	5	6	28	29	30	31	1	2	3
7	8	9	^C 10 ^F _E	11	12	13	^G 4	5	6	7	8	9	10
14	15	16	17	18	19	20	11	12	13	^C 14 ^F _E	15	16	17
21	22	23	24	^C 25 ^F _E	26	27	18	19	20	21	22	23	24
28	29	30	31	1	1 - NOUVEL-AN NIEUWJAAR		25	26	27	28	^C 29 ^F _E	1	2
1980 MARS - MAART							1980 APRIL - AVRIL						
LUNDI MAAND.	MARDI DINSDAG	MERCR. WOENSD.	JEUDI DONDER.	VENDRE. VRIJDAG	SAMEDI ZATERD.	DIMANC. ZONDAG	MAAND. LUNDI	DINSDAG MARDI	WOENSD. MERC.	DONDER. JEUDI	VRIJDAG VENDRE.	ZATERD. SAMEDI	ZONDAG DIMANC.
25	26	27	28	29	1	2	^G 31	1	2	3	4	5	6
^G 3	4	5	6	7	8	9	7	8	9	^C 10 ^F _E	11	12	13
10	11	12	^C 13 ^F _E	14	15	16	14	15	16	17	18	19	20
17	18	19	20	21	22	23	21	22	23	24	^C 25 ^F _E	26	27
^G 24 31	25	26	27	^C 28 ^F _E	29	30	^G 28	29	30	1	2	6 - PASEN PAQUES	
1980 MAI - MEI							1980 JUNI - JUIN						
LUNDI MAAND.	MARDI DINSDAG	MERCR. WOENSD.	JEUDI DONDER.	VENDRE. VRIJDAG	SAMEDI ZATERD.	DIMANC. ZONDAG	MAAND. LUNDI	DINSDAG MARDI	WOENSD. MERC.	DONDER. JEUDI	VRIJDAG VENDRE.	ZATERD. SAMEDI	ZONDAG DIMANC.
1 - F. TRAVAIL - ARBEIDSFEST 15 - ASCENSION - OH HEMELV. 25 - PENTECOTE - PINKSTEREN			1	2	3	4	26	27	28	29	30	31	1
5	6	7	^C 8 ^F _E	9	10	11	^G 2	3	4	5	6	7	8
12	13	14	15	16	17	18	9	10	11	^C 12 ^F _E	13	14	15
19	20	21	22	23	24	25	16	17	18	19	20	21	22
26	27	28	29	^C 30 ^F _E	31	1	^G 23 30	24	25	26	^C 27 ^F _E	28	29

