

NOS REUNIONS

CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE

=====
Réunion du mois: samedi 17 décembre 1977 14h30 Ecoles Communales des Filles
1er étage
Chaussée 316
HOUDENG GOEGNIES (LA LOUVIERE)

Au programme: des films passionnants:

- 1) Le cinquantième anniversaire de la S.N.C.B.
- 2) Voie libre (le maintien de la voie du Gothard)
- 3) L'Infernale Poursuite de Walt Disney

Exceptionnellement une participation aux frais sera demandée.

Réunion réseau: tous les mercredis de 20 à 23h Rue J. Tison, 60
7160 HAINE SAINT PIERRE

Un réseau de 5m x 1,2m est en construction pour le club.

RAIL MINIATURE MOSAN

=====
Réunion du mois: Vendredi 16 décembre 1977 à 19h30: "LE RICHELIEU" Café res-
-taurant - Salle de réunions 1er étage
Rue de Bruxelles, 50
NAMUR

"LE RICHELIEU" est à mi-chemin entre les 4 coins et le parc Louise-Marie

Au programme: Des trams verts au pré-métro de CHARLEROI
Dias de M. C. BIZET

Paysages ferroviaires du Massif Central
Dias de M. C. BIZET

Vision de la 2e série de dias éditée par "LA VIE DU
RAIL" concernant le Musée Français du Chemin de fer
à Mulhouse

Distribution gratuite de boîtes de "pétri" (petites
boîtes de plastique translucide) qui peuvent devenir
des vitres pour vos locos et vos wagons.

oooooooooooooooooooooooooooo

Au C.F.C.

=====

La dernière réunion vit les élections des responsables 1978 du C.F.C. Avant celle-ci fut votée le montant de la cotisation 78: il s'élèvera, à 200 francs réduit à 100 francs pour les étudiants et retraités. Il fut aussi question du futur local (toujours indisponible hélas) et du projet d'exposition en 78. Celle-ci se tiendrait le deuxième week-end de septembre à Houdeng-Goegnies (La Louvière) et semble être accueillie favorablement dans tous les milieux déjà contactés.

Ont été élus à l'unanimité des membres présents à la réunion du 26.II.77

Pierre HAUTEFIN	Présidence	
Chaussée de Mons, 657 7160 HAINE SAINT PIERRE		064/22.39.43
Richard DEBLIQUIT	Vice Présidence	
Rue Saint-Donat, 28 7070 HOUDENG GOEGNIES		064/21.18.81
Michel THIRY	Secrétariat	
Chaussée de Mons, 189 6198 SENEFFE		064/55.25.52
Jean Louis COUVREUR	Trésorerie	
Rue Rey Aime, 33 7490 BRAINE LE COMTE		067/55.50.14
Raymond CORDIER	Bibliothèque	
Rue de la Chaudronnerie, 32 7070 HOUDENG GOEGNIES		
Michel BROGNIEZ	Relations publiques-Bruxelles	
Rue de la Victoire, 145 bte 9 1060 BRUXELLES		02/538.75.46

Signalons en outre que M. R. DEBLIQUIT s'occupe des relations publiques régionales, que M. M. THIRY est notre documentaliste S.N.C.B..

EXPOSITION 78

=====

Le deuxième week end de septembre, à l'occasion de la kermesse des Trieux à Houdeng-Goegnies sera mise sur pied une exposition sur les transports ferrés et sur le modélisme. Elle nous fera mieux connaître auprès du grand public qui appréciera et peut être nous ralliera.

A tous, le nouveau comité demande un gros effort pour que cette première dans le Centre soit une réussite.

Nous invitons bien cordialement les membres namurois à se joindre à nous. Pour cette exposition, un réseau Club est prévu (en construction) mais chacun de votre côté préparez aussi vos maquettes, dioramas et même réseaux. Le transport est assuré. La garde et les assurances aussi. Nous en reparlerons encore.

Tous courrier pour cet exposition sera adressé à P. HAUTEFIN Chaussée de Mons, 657 à 7160 HAINE SAINT PIERRE

Au R.M.M.

=====

Au cours de la réunion de janvier se tiendra l'assemblée générale du R.M.M. Sont démissionnaires et rééligibles comme membres du comité R.M.M.! MM. DUPONT Jacques et LARUELLE Jean. Les membres candidats aux postes du comité R.M.M. peuvent se présenter dès à présent aux membres de l'actuel comité.

FERRO - FLASH MODELISME

La protection des trains (suite)
par P. HAUTEFIN

II) Les systèmes ponctuels évolués

Rappelons que nous entendons par système ponctuel toute protection assurée en un seul point du canton (voir FERRO-FLASH 18). Celle-ci ne peut donc être que partielle.

Il est cependant possible par un artifice d'assurer la protection de TOUT UN CONVOI tout en gardant la simplicité du système ponctuel.

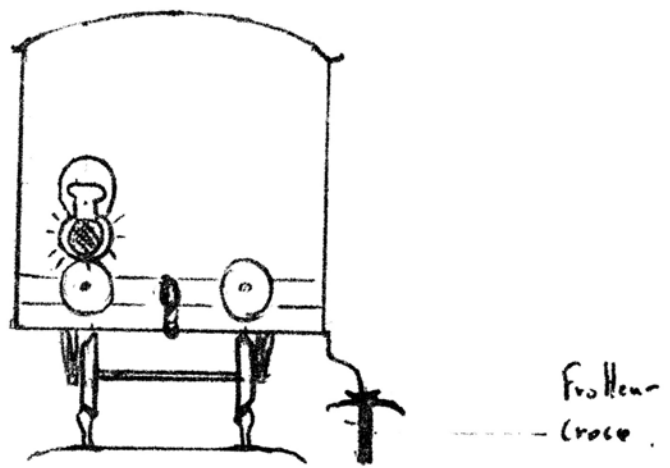
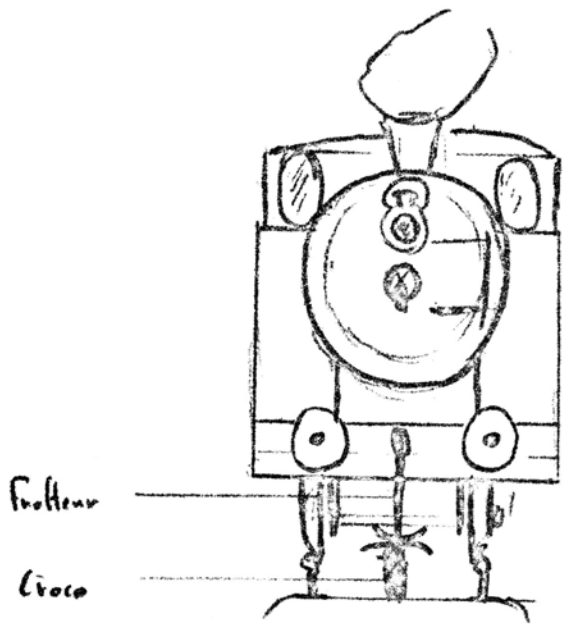
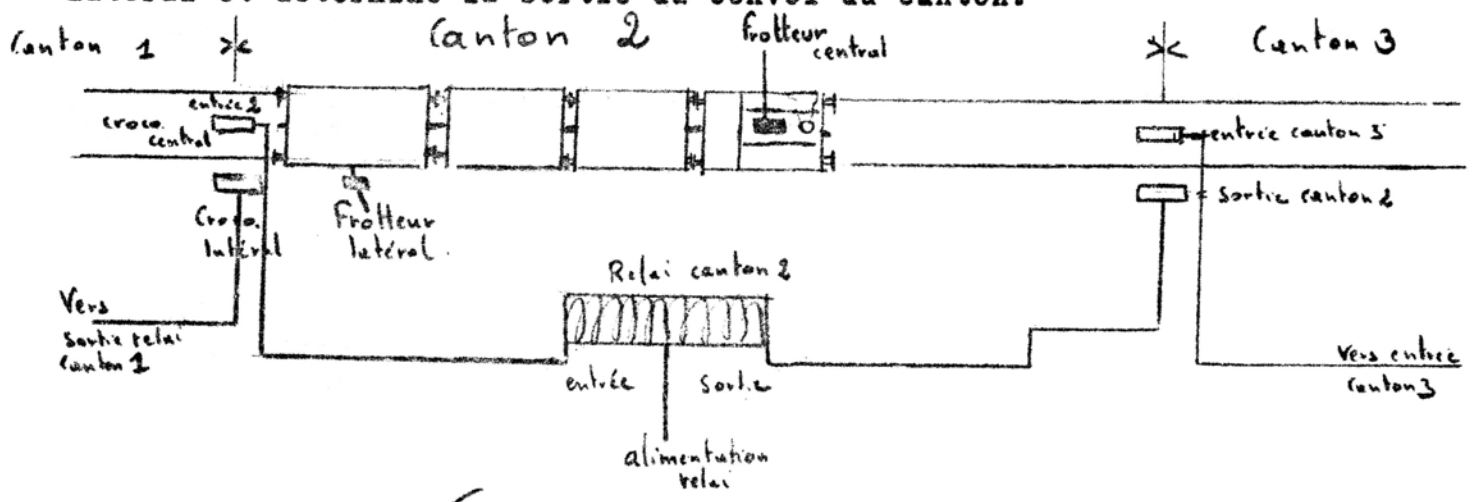
a) Le principe

Il est très simple: la commande d'entrée est sur la locomotive mais la commande de sortie est sur le wagon de queue.

b) Application à la commande par frotteur

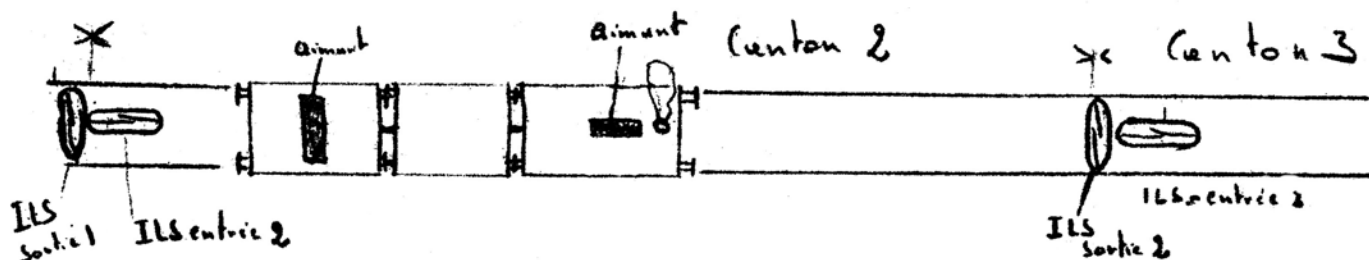
Un frotteur central sur la locomotive entre en contact avec un crocodile central et détermine l'entrée du convoi sur le canton.

Un frotteur latéral sur le wagon de queue entre en contact avec un croco. latéral et détermine la sortie du convoi du canton.



c) Application à la commande par ILS

 Un ILS parallèle à la voie est sensibilisé par la locomotive.
 Un ILS perpendiculaire à la voie est sensibilisé par le wagon de queue.
 Ce dernier système très discret et efficace me paraît être, à l'heure
 actuelle, le meilleur perfectionnement de la protection ponctuelle des
 convois: il allie simplicité, fiabilité et discrétion.
 Il n'est bien sûr pas sans reproche et l'un de ceux-ci est l'obligation
 de munir d'un aimant tout véhicule en queue d'un convoi.



Vous pourrez trouver ILS et aimants dans certains magasins d'électronique
 (p.e. Cotubex et Tandy); Fleischmann l'a aussi commercialisé mais je
 n'oserais pas le recommander vu son prix prohibitif.

N.B.: canton banalisé: la marche en sens opposé est réalisable avec les
 systèmes ponctuels à condition de prévoir sur les commandes solénoïdes
 des relais de chaque canton un inverseur.

.... à suivre: "notions électroniques"
 oooooooooo

LES BONNES ADRESSES

En présentant votre carte R.M.N. et C.F.C. vous recevrez le meilleur
 accueil et des conditions avantageuses chez les détaillants suivants:

A NAMUR: LE LUTIN Galerie de l'Ange

A HOUDENG AIMÉRIES: C. DEPOMMIER Rue du Pensionnat, 13

A MORLANWELZ: STAQUET JOUETS Grand'Rue, 49

A JEUMONT (Fr): CARLIER Rue L. Blum, 13

A AIX LA CHAPPELLE: HUNERBEIN Markt 2-12

A LILLE: MINISCIENCE Rue du Sec-Arembault, 9

A BRUXELLES: BEL-O-CAZ Rue des Eburons, 20

...et dans le domaine de l'électronique:

A BRAINE LE COMTE: AU CENTRE ELECTRONIQUE BRAINOIS Rue Dr Oblin, 17

oooooooooooo

En sa page 8, le catalogue DACKER (eh qui toujours lui) vous presse à souscrire chez votre marchand à cette OFFRE UNIQUE concernant la reproduction par la firme Liliput de la loco vapeur belge type 64; il ajoute même très prudemment: "la possibilité de fabrication existe s'il ya assez d'intérêt"

Par contre en page 6 du nouveau catalogue LILIPUT disponible en Allemagne, on peut lire: "Lokomotive mit Schlepptender Serie 64 der Belgischen Staatsbahnen (NMBS/SNCB) Grün/Schwarz/Rot lackiert, passend zu den Wagen Kat. Nr 294.90, 295.91, 295.92. Lüp 214mm Gewicht 360 gr. Ref: I04-90 Ceci bien sûr sans aucune restriction ni souscription.

S'agirait-il d'une basse manoeuvre commerciale de DACKER? Elle n'est en tout cas pas fort heureuse et ne peut qu'inciter l'amateur belge à tourner ses yeux vers l'étranger une fois de plus hélas.

oooooooooooooooooooo

PETITES ANNONCES

Annnonce privée: gratuite pour les membres; 50 francs pour les autres.
Annnonce commerciale: 100 francs par 1/4 de page. (photo possible)

A vendre échelle 0: jeu de 6 personnages (3F. + 3H.) assis Merten 855
le jeu: 199,-

Rails Atlas longueur $\frac{1}{4}$ I m maillechort	
9 longueurs 98,	882,-
Aiguille gauche avec moteur Atlas	274,-

S'adresser M. J. PARMENTIER, Populierenlaan, 34 1710 DILBEEK
Tél 02/569.40.09

A vendre échelle H.O.: neuf, emballage d'origine:
loco. vapeur BR05 de LILIPUT
Réf. I05.02 grise grands déflecteurs: 4.400 frs
Réf. I05.03 noire petits déflecteurs: 4.400 frs
loco. vapeur CFF B 3/4 FULGUREX
Réf. 2.042 Prix de base suisse - 12 %

S'adresser M. P. PIGOLET, rue de Marchienne, 55 6100 MONT SUR MARCHIENNE
Tél: 071/36.85.21

oooooooooooooooooooo

SERVICE CLUBS

LA 29.013 EN PHOTO-POWER COULEUR

Une photo couleur 49 x 68 cm collée sur bois représentant la 29.013 $\frac{3}{4}$ avant en attente dans le faisceau de Marimboung en tête d'un convoi de voitures K sera mise en vente au prix coutant de 900 francs.

Un premier exemplaire sera exposé le 17.12.77 au C.F.C.

Attention: le tirage est strictement LIMITE à 10 exemplaires (+ 1 prototype)
Réservez dès maintenant votre exemplaire à votre secrétariat.

oooooooo

POUR VOS VOEUX : LES CARTES U.S. DE LEANIN'TREE

En direct des Etats-Unis des cartes de voeux ferroviaires et typiques.
La carte couleur + enveloppe au prix de 25 francs au choix.
Ces cartes seront mises en vente le 17.12.77 lors de la séance cinématographique du C.F.C.

0000

POUR VOS REPAS

Agrémentez votre table pardes serviettes ferroviaires. (papier)
Très original et inédit: par 10 serviettes: 25 frs
par 25 " : 50 frs

Visibles le 17.12.77.

0000

POUR LES "MELOMANES"

Enregistrements sur cassette de locomotives vapeur anglaises et autrichiennes.
Excellente qualité: la cassette: 100 francs.

S'adresser à votre secrétariat ou à M. R. CORDIER

Rue de la Chaudronnerie 32
7070 HOUDENG GOEGNIES

00000

POUR RAPPEL

Sont toujours disponibles à votre secrétariat ou lors de nos réunions:

- Les photos "GTF"
- Les photos "RAIL MAGAZINE"
- Les photos et poster de la SNCB
- Les photos C.F.C. (en réédition)

et du nouveau:

- Les diapositives B.V.S. 6 séries de 6 diapositives

Pour tout renseignement, écrire "B.V.S." Stationsstraat, 27 9000 GENT
ou consulter votre secrétariat (intérêt à grouper les commandes)

oooooooooooooooooooooooo

L'INFERNALE POURSUITE

de Walt DISNEY

Un matin d'avril 1862, 22 espions unionistes volent un train au nez et à la barbe de 4.000 soldats confédérés. C'est le début d'une course qui, si elle avait été gagnée par les Nordistes, aurait écourté la guerre civile d'au moins deux ans.

Leur mission? Paralyser le système de transport sudiste en s'emparant de leur locomotive: "La Générale". Cette audacieuse mission avait été imaginée par l'agent secret James J. Andrews. L'ordre avait été donné de détruire ponts et voies de Chattanooga à Atlanta.

A Marietta, la bande d'Andrews attendait le moment propice...

Au moment où le train siffle et que les passagers débarquent à Big Shanty, Andrews prend le large avec la locomotive et trois wagons où se cachent ses pirates du rail.

Fuller, le conducteur du train, se lance à leur poursuite d'abord à pied, puis dans une série d'engins plus branlants les uns que les autres et termine la course sur la rapide "Texas"

Andrews arrache les voies, coupe les fils télégraphiques, dresse des barrages et tente d'incendier les ponts. Peine perdue: Fuller tient bon, ne le lâche pas d'une semelle, et rattrape les fuyards!

C'est donc une poursuite peu banale que nous offre Walt Disney: un bon spectacle à voir par tous. SVP faites notre publicité. Pour nos membres du Centre: en dernière page du bulletin, vous trouverez une feuille à afficher à votre fenêtre (la munir d'un timbre fiscal à 2 frs. Merci

oooooooo

CHANGEMENT D'ADRESSE

Vous changez d'adresse? Surtout n'oubliez pas de nous le faire savoir par simple carte postale.

oooooooooooo

UN ARTICLE POUR FERRO-FLASH

N'hésitez pas, il sera le bienvenu. De préférence, faites le parvenir dactylographié sur papier blanc normal; vous pouvez y joindre photos et plans.

Vos remarques constructives et suggestions seront aussi bien accueillies.

oooooooooooo

QUI A OUBLIE

de nous remettre un catalogue WALTHERS en O et W & H. Prière les déposer à la prochaine réunion C.F.C.

oooooooooooo

MONOCULAIRE A PRIX REDUIT

Pour faciliter votre travail de modéliste, nous vous proposons une loupe monoculaire ("Eye magnifier") grossissement 3 x au prix de 58 francs. La commande minimum devant être de 10 pièces, veuillez avertir votre secrétariat à la prochaine réunion si la chose vous intéresse.

oooooooooooo

Le point sur les travaux d'électrification de la ligne II7 par M. THIRY

(L. II7 = Braine le Comte-Manage-Luttre Pont à Celles)

L'électrification de la ligne II7 nécessite de nombreux travaux concernant les voies, les bâtiments, les ouvrages d'art et bien sûr les caténaires. Parmi ceux-ci, la suppression du tunnel de Godarville (terminée en 1973), la refonte totale de la gare de Manage, par la suite celle de Braine le comte (voies et bâtiments), les renouvellements partiels des faisceaux marchandises à Luttre P à C et à Ecaussinnes Carrières sont loin d'être les moindres dans le domaine de la voie

Citons également la modification de tracé de la bifurcation vers Soignies, la construction d'une voie en cul-de-sac (dite 3ème voie) au droit de la bifurcation d'accès au zoning de Feluy et le déplacement des quais au point d'arrêt de Pont à Celles Nord.

Pour les ouvrages d'art, mentionnons les relèvements des tabliers de pont ou leur remplacement pur et simple.

Pour plus de compréhension, voici les points de repère successifs lorsque l'on parcourt la L.II7 au départ de Braine:

Bif. vers Soignies - gare Ecaussinnes - gare Marche lez Ecaussinnes - bif. vers Feluy Zoning - gare Familleureux - bif./triangle vers La Louvière - gare de Manage - gare Godarville - gare Gouy lez Piéton - gare Pont à Celles Nord - Luttre Pont à Celles

La voie

=====

Les travaux de modification de la bifurcation vers Soignies seront normalement terminés le 18 décembre.

A Ecaussinnes et à la bifurcation de Feluy, ils commenceront vraisemblablement début décembre.

A Manage, les voies principales à quai et la tête côté Luttre sont terminées.

Les ponts

=====

A Ecaussinnes, les ponts "Belle Tête" sont en voie de finition.

A Familleureux, celui de la "Maison Communale" est à zéro mais les prévisions laissent un espoir d'achèvement vers août 78.

A Manage, le pont Loza (côté bif. La Louvière) pourrait être terminé fin 78 (les travaux ont débuté en octobre 77)

Tous les autres ouvrages d'art ont été adaptés.

Les caténaires

=====

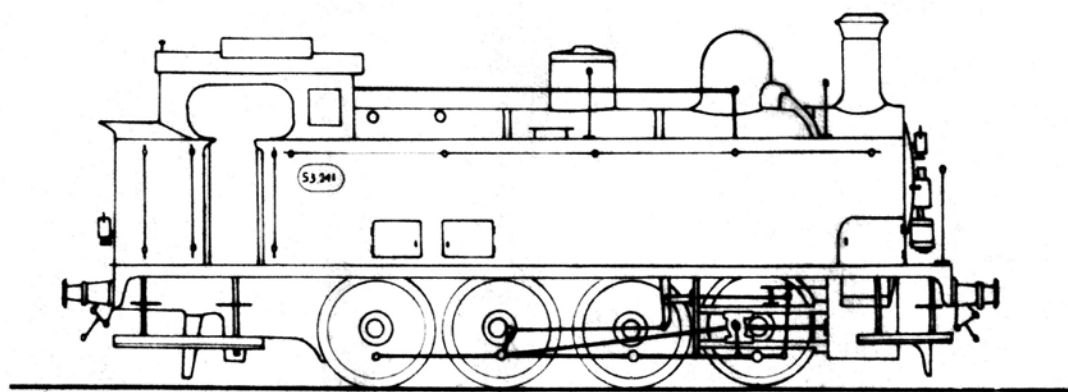
Les travaux sont réalisés par la firme Duchêne de Strée sous Huy) Entre Braine et Ecaussinnes (exclu), les fondations sont effectuées à l'exception d'une dizaine de trous.

Entre Ecaussinnes (exclu) et Familleureux pont de la Maison Communale ainsi que Feluy Zoning, tout sera terminé aux environs du 10.12.77.

Entre Familleureux et l'entrée de Manage, les poteaux et traverses sont placés. Entre Manage (exclu) et Luttre P. à C., tout est terminé. Le courant pourrait même ainsi être amené jusque Manage.

MENSUEL

N° 19
décembre 1977



FERRO-FLASH

Les articles de FERRO-FLASH peuvent être reproduits librement; veuillez simplement en informer l'éditeur responsable et citer la source.

Ferro-Flash : Bulletin informatif mensuel
du Club Ferroviaire du Centre
et du Rail Miniature Mosan
Editeur responsable : Michel THIRY - chaussée de Mons , 189
6198 SENEFFE

Les bâtiments

=====

La nouvelle gare de Manage est en bonne voie de finition; déjà, le service factage y est installé.

La sous-station de traction électrique n'attend plus que son appareillage haute tension; il reste cependant toujours à réaliser la ligne d'alimentation Intercom.

La mise en service de l'exploitation en traction électrique de la ligne II7 est normalement prévue pour l'année 1979, dans le meilleur des cas: mise sous tension fin avril 1979.

En attendant, les travaux de bétonnage des fondations des poteaux caténaux ont débuté sur la L. II8 (Manage - a Louvière - Mons) entre Bracquegnies et Obourg (exclu)

De grands travaux de voies sont également prévus à La Louvière Gare Industrielle et à La Croyère.

Par ailleurs, signalons l'état d'avancement des travaux sur la L.75 (Gent Kortrijk) où les caténaux sont déjà placés à l'exception des gares de Deinze et Waregem, d'une section de 2 km en amont de Gent et du tronçon Harelbeke-Kortrijk (5 km - construction d'un immense viaduc).

Egalement en cours, les travaux de la L2I Hasselt - Eisden Mijnen.

Quant à la L.40, l'adjudication est faite pour le tronçon Bressoux Visé (Eysden)

oooooooooooooooooooooooo

A L ETRANGER

O.B.B.: "LE TRANSALPIN"

+++++++ par C. MALISOUX

Depuis 12 ans, le "Transalpin" Bâle- Zurich - Sargans - Buchs (frontière - Innsbruck - Rosenheim - Salzburg - Linz - Wien était assuré par automotrices autrichiennes 4010.

Aujourd'hui, composé de voitures européennes (EUROFIMA) en livrée CI (orange et bandeau blanc), il est remorqué par locomotives électriques séparées; en Autriche, une IO42.5 (thyristors; frein rhéostatique).

La souplesse de la composition, toujours 1e et 2e classe, n'en limite plus l'accès même pour les bénéficiaires de tarif réduit. Il n'était pas rare les dernières années de voir le service assuré par deux 4010 en unité multiple.

On notera la curieuse incursion de ce matériel en territoire allemand pour un bref rebroussement à Rosenheim, là où se pose aujourd'hui le petit problème du changement de côté pour la locomotive

U. S. A.

+++++++ d'après FERINFOR

Une étude très approfondie par une société américaine bien connue d'études de marché prévoit une évolution favorable du chemin de fer aux Etats-Unis, aussi bien pour le transport des marchandises que pour le transport des voyageurs, au cours des vingt prochaines années, notamment en raison de la pénurie du pétrole.

Pour y faire face: 58.000 locomotives et 3.800.000 wagons à construire!!

DEUTSCHE BUNDESBahn

***** par C. MALISOUX

La suppression de la traction vapeur en République fédérale allemande sur le réseau de la Deutsche Bundesbahn (D.B.) est à peine réalisée que le rajeunissement du parc de traction électrique est entamé. Celui-ci commence avec la réforme progressive de 13 séries, parmi lesquelles les deux plus anciennes machines apparurent déjà avant la première guerre mondiale. Leur maintien dans les effectifs jusqu' à ce jour nous prouve la qualité de ces engins, mais s' explique aussi par le fait que la cadence de livraison des engins modernes reste nettement inférieure à celles du trafic et de l' extension des caténaires sur les lignes principales.

La première réforme touchera 5 séries en mai 1978 (début de l' horaire d' été). D' abord la série bavaroise 116 à moteur unique sur chaque bogie (symbole 1'De1'). C' était la première fois, en 1926 que cette disposition était adoptée au détriment de l' embiellage. Seront associées à cette réforme les premières machines unifiées de la Deutsche Reichsbahn : 104 (1933), 117 (1928), 119 (1939), cette dernière série réalisée pour le service rapide München - Berlin, et 110^a (1952/3) qui conduisit à la réalisation des locomotives mises en service après la seconde guerre. Pour ces 5 séries, les pièces de rechange ne sont plus fournies, les éléments principaux ne sont plus échangés, et plus aucune étude n' est réalisée pour en envisager le maintien en service. A la moindre avarie sérieuse, les locomotives de ces séries sont retirées du service définitivement.

Les mêmes directives doivent être appliquées aux locomotives de manœuvre à embiellage des séries 160 (1927) et 163 (1935); 169 dont 3 locomotives (parmi lesquelles les deux plus vieilles : 1909 et 1912) sont toujours en service sur la ligne Murnau-Oberammergau; 193 (1933) pour trains de marchandises, concentrées depuis longtemps autour de Stuttgart.

Alors que la plupart de ces séries ne comprennent pas plus de 10 machines, il reste une quarantaine de locomotives de la série 118. Il en va de même pour les machines mixtes 144 et 145, et pour les engins lourds réservés au trafic des marchandises : les 194 dont il subsiste quelque 120 locomotives. Toutes ces locomotives seront également progressivement mises hors-service, tout en recevant un ultime surcis pour constituer un "magasin" de pièces de rechange pour les derniers engins en service. Cette réforme s' étalera sur plusieurs années, les dernières 194 devant être désaffectées en 1985, ce qui nous laisse prévoir qu' elles constitueront le groupe des dernières machines construites avant la seconde guerre, pour être rayées des effectifs définitivement en 1990.

A présent, la D.B. n' a plus en construction que 2 séries de locomotives électriques conventionnelles : la série 111 pour les trains rapides et la série 151 pour les trains lourds de marchandises. Dans deux ans, avec la série 120, apparaîtra une nouvelle génération d' engins : la locomotive "triphasée" à convertisseurs électroniques aptes à la traction des trains rapides et des trains de marchandises lourds, et devant donc remplacer les engins plus vieux puisqu' elle sera le type même de la locomotive universelle. La longévité des engins d' après-guerre semble raccourcie de 25 % ! L' avenir nous apprendra ce qu' il adviendra des séries actuelles.

Hiver 77-78 :

Pour la saison d' hiver, la D.B. prévoit 320 trains d' agence et 28 "charterés", ces derniers composés de matériel Inter-City. C' est de Dortmund et Hamburg, et à destination de l' Autriche que partiront déjà 150 de ces trains d' agence. La plupart de ces trains comprennent des voitures à places assises, des couchettes, souvent des voitures-lits. La proportion des voyages organisés de jour est importante, et le T.E.E. "Balzer Enzian" assure lui-même une grosse part du trafic saisonnier entre Hamburg et Klagenfurt. Le prestige s' allie au tourisme.

Le "Christoferus-Express" assure le service "auto-jeur" entre Düsseldorf/Köln et München et retour, en matinée dans le sens Nord-Sud, en fin d' après-midi et soirée dans le sens inverse. Pour le 23 décembre, trois trains sont prévus. En 1976, peu avant Noël, le "Christoferus-Express" avait été dédoublé pour la première fois avec 14 voitures de 1^o et 2^o classe et 3 wagons porte-autos à deux étages, la seconde rame étant constituée de 17 "porte-autos". La traction est normalement confiée aux 103.