



FERRO-FLASH

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

PLUS LOIN QUE LES GARES, LE SOIR.
(Extrait)

L'ombre s'installe, avec brutalité ;
Mais les ciseaux de lumière,
Au long des quais, coupent l'obscurité,
A coups menus, de reverbère en reverbère.

La gare et ses vitraux larges et droits
Brillent, comme une châsse, en la nuit sourde,
Tandis que des voiles de suie et d'ombre lourde
Choient des pignons et des sonnants beffrois,

Et le lent défilé des trains funèbres
Commence, avec ses bruits de gonds
Et l'entrechoquement brutal de ses wagons,
Disparaissant - tels des cercueils - vers les ténèbres.

Des cris § - et quelquefois de tragiques signaux,
Par au-dessus des fronts et des gestes des foules.
Puis un arrêt, puis un départ - et le train roule
Toujours, avec son bruit de fers et de marteaux.

La campagne sournoise et la forêt sauvage
L'absorbent tout à coup en leur nocturne effroi ;
Et c'est le mont énorme et le tunnel étroit
Et la mer tout entière, au bout du long voyage. (...)

Emile VERHAEREN.

CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE

Samedi 24 juin 1978 à 14h30

Ecoles Communales des Filles
1^o étage - chaussée 316
HOUDENG-GOEGNIES

- Au programme :
- réunion préparative de l'expo C.F.C. septembre 78
 - Visite éventuelle des locaux où se tiendra l'exposition
 - Présence des exposants et des participants vivement souhaitées
 - Dias.

=====

RAIL MINIATURE MOSAN

Vendredi 16 juin 1978 à 19h30

Complexe communal de Belgrade
Salle des conférences - rez-de-ch.
Place do Bia Bouquet, 2 BELGRADE.

- Au programme :
- venez montrer vos modèles miniatures de tramways (achetés ou construits par vous-mêmes)
 - Le réseau de la S.N.E.L.R.T. de Lille (France) et visite du dépôt le 29/4/78.
(Diapositives de J.M. WARZEE.

=====

VIE DES CLUBS

EXPO C.F.C. SEPTEMBRE 78

Nous prions tout les membres pouvant apporter leur aide que par leur seule présence les 8.9.10.11 septembre 78 de contacter notre secrétaire M. M. THIRY, Chaussée de Mons 189 6198 SENEFFE.

Nous comptons sur vous - D'avance merci!

VOYAGE AUTORAIL DU 25 JUIN 1978.

Il reste quelques places disponibles, vite, vite Mr M. THIRY ou sonnez le 064/22.39.43 chez Mr P. HAUTEFIN.

Les organisateurs remercient vivement les membres du C.F.C. qui ont permis la mise sur pied de ce voyage (citons notamment un membre cheminot qui bien que bénéficiant de la gratuité du transport s'est inscrit - ainsi que d'autres membres qui nous ont amenés l'un 10 personnes, l'autre 12 et le troisième 30 personnes,

INFORMATIONS GENERALES.



Le 30 avril, suite à une information apocalyptique diffusée par la R.T.B.F., nous nous sommes rendus en gare de Ciney pour constater de visu que les dégâts occasionnés à la rame du T.A.C. I9275 Schaerbeek-St-Raphaël ne correspondaient en rien à la description donnée sur les ondes nationales.

Ce train autos-couchettes de ce dimanche 30 avril était très lourd,....et surtout long (vraisemblablement une vingtaine de véhicules, dont de nombreux wagons "porte-autos", les derniers peu chargés !). Il était remorqué par les 2323 (revêtue de la nouvelle livrée bleue et jaune) et 2022, en double traction. Ayant quitté la gare de Schaerbeek vers 17h43 pour emprunter les lignes I61/I62 via la voie de raccordement en direction de Bruxelles-Schuman et Quartier-Léopold, le convoi devait passer à Ciney avant 19h00.

Le retard dans les opérations de secours et les indications fournies par un responsable de la gare de Ciney nous permirent d'aboutir rapidement aux conclusions suivantes : le train I9275 est très lourd et nécessite effectivement une double traction. La 2022 continue sa maladie de jeunesse, et les conducteurs se signalent en détresse à Sart-Bernard. Namur expédie une machine sur la même voie, pour alléger le train en queue jusqu'à Ciney, où la rame entre sur voie déviée en coupant la voie de sens Arlon-Namur. C'est au passage sur ces aiguillages que les derniers wagons porte-autos sortirent des voies sans grand dommage. En effet, le déraillement n'a pas empêché le trafic normal qui s'est opéré à vitesse réduite (T.E.E. 92 marquant l'arrêt et recevant des consignes locales p. ex.). La circulation était permise à 20 km/h sur les lieux de l'incident. La rame du I9275 séparée de quelques porte-autos pouvait continuer sa route avec un retard certain, et les automobiles retenues à Ciney étaient chargées plus tard sur d'autres wagons qui devaient rejoindre leur destination avec une petite journée de retard. En bref, un incident comme il en arrive sur les réseaux miniatures, et qui ne valait pas la peine de mettre la Belgique en émoi.

N.B. : Le train devait entrer en déviation à Ciney pour décrocher la 2022 placée en seconde position et constituant un poids mort de près de 120 tonnes.

Normalement, en cas de pousse pour détresse, une liaison radio est assurée par émetteur-récepteur portatif entre les machines de tête et de queue. Cette liaison n'avait pas été assurée dans le cas du déraillement du I9275, vraisemblablement pour gagner du temps.

LE SAVIEZ-VOUS ?

La centrale Neckar est la première centrale nucléaire en République fédérale d'Allemagne à fournir simultanément du courant triphasé au réseau public et du courant de traction au réseau de la Deutsche Bundesbahn.

NOUVELLES S.N.C.B.

Avec l'arrivée des vacances, c'est aussi le retour.
Les trains "Railtour" "Freccia Del Sole" et "Camino Azul"

Le "Freccia Del Sole" relie la Belgique à la Riviera italienne via Namur - Arlon - Basel 6 Brig - Milano.

Il est normalement remorqué entre Bruxelles et Bazel (Suisse) par une loco électrique série I6.

Il circule les vendredis du 26 mai au 1er septembre dans le sens Bruxelles vers Italie (+ le dimanche 9 juillet)

suivant horaire : Bruxelles Midi 16h48

Namur 17h39/42

Arlon 19h00

Le retour s'effectue le dimanche (+ le mardi 11 juillet)

Arlon 6h59

Namur 8h26/29

Bruxelles Midi 9h25

Le "Camino Azul", pour sa part, relie Bruxelles à l'Espagne via Namur - Arlon - Lyon.

Il est normalement remorqué entre Bruxelles et Thionville par une loco série I5.

Il circule dans le sens Bruxelles - Espagne, les mardis du 30/5 au 13/6 et, dans le sens Espagne - Bruxelles, rentre le jeudi (horaires voir "Freccia Del Sole").

Le 30 mai, il était composé de :

HLE série I5

+ fourgon RIC type I6 D

+ 2 HV WL (lits)

+ 2 HV I5 BC (couchettes)

+ 1 HV I1 Sr (Bar-dancing)

+ 1 HV I2 R (buffet)

+ 2 HV I5 BC (couchettes)

LES RESEAUX DE TRAMWAY DE LILLE ROUBAIX TOURCOING

Avant la guerre, il n'existait pas moins de 36 lignes de tramway dans l'agglomération de LILLE, ROUBAIX, TOURCOING ! gérées par deux compagnies à savoir :

1° - T.E.L.B. (TRAMWAYS ELECTRIQUES DE LILLE & BANLIEUE)

21 lignes à voies normales pour 103 km de voies (trunks communs comptés une seule fois) avec pour devises A B C D E LF G H I J K L M N O P R S T V X desservies au moyen de 201 motrices et 103 remorques garées dans 6 dépôts (VAUBAN : le principal, avec les bureaux et ateliers, LION-D'OR, JUSTICE, FIVES ABELARD & ENTREPOT à MARCQ).

Il y avait parmi ce matériel moderne 100 motrices modernes construites entre 1930 et 1936 dont 18 de la série 700 (numérotées 700 à 717) et 82 de la série 800 (numérotées 800 à 881) ce qui plaçait ce réseau à la tête de tous les réseaux français pour le modernisme.

En 1965, il ne restait plus que trois lignes en service (B H I) et en janvier 1966 la dernière avait cessé son activité (B).

2° - E.L.R.T. (ELECTRIQUE LILLE ROUBAIX TOURCOING).

15 lignes à voie métrique pour 120 km de voies (trons communs comptés une seule fois) desservies par 174 motrices et 57 remorques dont 51 à boggies (35 de la série 400 et 16 de la série 200). Parmi les 57 remorques 27 étaient à boggies.

Tout ce matériel était garé dans 5 dépôts (LABOUREUR & MASCARA à ROUBAIX, UNION à Tourcoing, LEERS à MARCQ).

Les motrices 400 mises en service en 1909 (baptisées "MONGY" du nom de l'ingénieur) numérotées 401 à 435 construites par la FRANCO-BELGE à RAISMES, avaient les caractéristiques suivantes : Longueur 12,23m Tare 21 T Capacité : 80 places (130 en surcharge) Vitesse 56 Km/h et étaient munies du chauffage central ; c'était à l'époque le tramway le plus moderne de France. Les remorques à boggies attelées à ces motrices numérotées 700 à 726, construites en 1926 & 1929 par la FRANCO-BELGE également, avaient 11,74m de long une tare de 12 T et une capacité de 86 places.

Les motrices 200 construites en 1937 par BRISSONEAU & LOTZ (CREIL) numérotées 200 à 215 avaient 11,30 de long et une tare de 12,5 T et une capacité de 80 places. Elles furent transférées sur la ligne 7 en 1956 et finirent leur carrière en 1974 lors de la suppression de cette ligne.

Toutes les lignes urbaines de ROUBAIX & TOURCOING avaient été supprimées en 1956 au mois de juillet.

Il ne reste donc plus que deux lignes de tramway en service, à savoir :

- Ligne 1 : X LILLE - ROUBAIX 11,5 km
- Ligne 2 : LILLE -TOURCOING 12 km

Compte-tenu du tronc commun aux deux lignes de 4,5 km, cela fait donc 19km de voies dont environ 17 km en site propre.

Ces lignes sont desservies par 28 motrices à boggies série 500 (numérotées 501 à 528) construites en 1950 par BRISSONEAU & LOTS (CREIL).

Caractéristiques : longueur 13,35m Tare 17T200, capacité 87 places, vitesse 80 Km/h (limitée à 60 Km/h par arrêté préfectoral).

C'est le seul matériel de tramway construit en France depuis 1937. Ce petit réseau est encore le plus "grand" réseau français devant SAINT-ETIENNE (X 1 ligne de 7 km) et MARSEILLE (1 ligne de 3 km).

Alors que les deux réseaux de tramway transportaient plus de 105 millions de voyageurs en 1955, le réseau actuel (avec les 30 lignes de bus) ne transportent plus que 40 millions de voyageurs!!!

MODELISME VAPEUR S.N.C.B.

Notre bulletin n° 23, vous proposait quelques détails au sujet des locomotives à vapeur SNCB récemment mises sur le marché.

Ci-après, vous trouverez quelques renseignements sur certaines machines d'origine allemande, réalisables par transformations à partir de modèles bien connus (Piko, Liliput, Rivarossi et Fleischmann).

1) TYPE 27 (I50)

Kondenzloks DR 52 = SNCB type 28, puis type 27 à partir du I/I/1946

Prises de guerre - 3 unités

DR 52.1973 - prise en écritures le 25/09/1944
2800 renumérotée 27.003
- Henschel n° 27301 de 1944
- Tender 32 T I6 numéroté 40.002 par la SNCB

DR 52.1977 - Prise en écritures le 07/10/1944
2801 renumérotée 27.001
- Henschel n° 27305 de 1944
- Tender 32 T I6 numéroté SNCB 40.003

DR 52.1992 - Prise en écritures le 25/09/1944
2802 renumérotée 27.002
- Henschel n° 27320 de 1944
- Tender 22 T I3,5 renuméroté SNCB 40.001

Les tenders étaient construits par Verdingen.

Machines appartenant à Schaerbeek.

La 2801 sinistrée par fait de guerre n'a pas été réparée, Garée à AC Salzennes, en réparation différée. Les deux autres ont été mises hors-service à la fin de 1945.

Les trois HL ont été restituées à la D.B. en juin 1950.

(tender 22 T I3,5 = 2+2 essieux, I3,5 m3 d'eau-
32 T I6 = 3+2 essieux, I6 m3 d'eau).

2) TYPE 59 (030 T)

T 3 - DR 89.951 - SNCB 5900 puis 59.001.

Affectation : tout au début, la HL a été utilisée à Baulers dans la série des types II- Transférée début 1945 à Schaerbeek, où elle sert aux manoeuvres à l'atelier V de Haren.

Arrêtée en cours d'été 1946, elle est restituées à la D.B. en juin 1950.

3) TYPE 67 (I4I)

DR 39.133 - S.N.C.B. 6700 puis 67.00I

Affectée à Liège où elle a roulé dans la série des types IO (2 36/37) puis dans celle des types 48 (L 125/130).

Avant sa pris en écritures le 15.10.45, elle avait été U.S. FORCES 1004 - "General Ross Raider " et assurait la traction de trains militaires Bruxelles-Aachen, dans la même série que 2515 (USF 1003) 2516 (USF 1002) et 2520 (USF 1001).

Arrêtée fin 1946, elle est restituée à la D.B. en mai 1950.

Le tender type 38 a été confisqué en douce et baptisé 3I.048.

Cette loco avait la livrée classique DR.

4) TYPE 82 (I40)

2 unités.

DR 56.205 ex. DR 55.5005 transformée- SNCB 2900 puis 82.002

DR 56.262 ex. DR 55.52II transformée - SNCB 290I puis 82.00I.

Ces deux machines étaient affectées à Schaerbeek. la 28.00I a été arrêtée fin 1947, début 1948. la 82.002 était en core en service (trains de travaux) quand sonna l'heure de leur restitution à la D.B. en mai 1950.

Je tiens à remercier Monsieur R.H. de ~~Mous~~ *Mous* avoir autorisé à publier ces quelques lignes dont il est l'auteur.

Michel THIRY.

PARLONS MODELISME.

Par P. COPPIETERS.

Réaliser un modèle réduit signifie recréer pour soi, en miniature, l'objet qui vous a le plus séduit : que ce soit une auto, un avion, un trains, un bâtiment.

Pour cela, nous nous rapprocherons de la réalité le plus possible, pour que la copie rappelle l'objet rêvé. Il faut surtout que cette copie soit facilement et à epu de frais réalisable. A quoi nous servirait un outil qui

7

coûte plusieurs milliers de francs pour réaliser un accessoire que l'on peut bricoler soi-même pour quelques dizaines de francs. Soyons avant tout réalistes et travaillons selon nos possibilités.

Dans le cas de la locomotive, nous trouverons dans le commerce le châssis qui se rapproche le plus de la réalité afin que notre modèle puisse avant tout rouler convenablement. Lorsque ce châssis aura été découvert, nous le modifierons afin qu'il s'identifie le mieux possible avec celui du prototype. Nous envisagerons par la suite de le coiffer d'une caisse ou superstructure la plus ressemblante possible avec le prototype.

Modifier le châssis, ne veut pas dire tout bazarder ; maintenons sur ce châssis la pièce la plus fragile, c'est-à-dire la distribution avec les roues motrices, même si cette distribution n'est pas rigoureusement conforme. Nous corrigerons simplement les roues porteuses et tenons-nous à ce travail un point c'est tout. Pour la superstructure, le laiton est pour moi le matériau idéal ; il se soude facilement à l'aide d'un bon fer à souder (j'ai choisi un "ERSA" de 100 W) et avant de passer à l'action, j'enduis la partie à souder avec un décapant en pâte ou mieux encore avec un mélange liquide fait d'acide Chlorhydrique dans lequel j'ai fait dissoudre des morceaux de zinc. La procédé à l'acide est facile et permet un travail propre et rapide. L'acide s'étend à l'aide d'une plume ou d'un pinceau ; la soudure doit couler sur l'objet et sera à ce moment brillante.

Nous travaillerons du métal propre, pour cela, nous enlèverons éventuellement l'oxydation en le ponçant ou, ~~même~~ encore, en utilisant une brosse métallique montée sur une foreuse (attention aux vêtements).

A défaut de laiton, le fer blanc (boîte à biscuits) s'indique naturellement : il se plie, se découpe, se lime, se peint et surtout se soude avec facilité ; il possède suivant le laminage, un sens où il se coube plus facilement ; il faut en tenir compte pour éviter les "cassures" dans l'arrondi. Le fer blanc comme le laiton demande après exécution du modèle, un nettoyage à fond à l'eau chaude plus détergent afin d'éviter, que l'acide utilisé pour souder, ne continue à ronger le métal.

Voici quelques trucs pour réaliser la superstructure :

- pour la plate-forme ou passerelle utiliser du métal assez épais possédant une certaine rigidité.
- La chaudière sera réalisée avec le corps d'une pompe à vélo en laiton dont le métal, suffisamment mince, permettra une éventuelle réduction ou à défaut, en roulant une feuille de laiton ou de fer blanc (voir plus haut) autour d'un bâton ou d'un tube électrique.
- la cheminée, à partir d'un tube de laiton de 5mm de Ø (mesure pratiquement standard).

- le dôme peut être fabriqué en partant d'un tube de laiton de 10mm dont une des extrémités sera rabattue et arrondie ou, mieux encore, tourné dans un jet de laiton ou de cuivre à l'aide d'une foreuse ou sur le tour d'un ami complaisant.
- les soupapes peuvent être reproduites à l'aide de pointes de béc retournées ou defils de cuivre travaillés.
- la cabine sera découpée dans le métal, pliée et les fenêtres percées à la foreuse manuelle (rotation plus lente) dêt terminées à la lime (voir gamme exacte).
- les maines-courantes en partant de fils laiton Ø 1mm maintenus en place à l'aide de ponts très fins découpés dans du métal et introduits dans la chaudière.

Pour réaliser un modèle, ce qui compte le plus, c'est la préparation des pièces à assembler. Utilisons comme patron du bristol (carte de visite) que vous pliez et coupez suivant le modèle souhaité. Ce patron est reporté sur le métal qui sera donc façonné et prêt à être assemblé. Il existe dans le commerce, des profilés-laiton assez chers à l'achat mais qui nous aiderons à réaliser par exemple, des dessus de caisse à eau, des entretoises, des flancs de bogies ou de bissels etc...

Réalisons donc au départ la plate-forme ou passerelle que nous aurons découpée aux mesures standard ; en général 35mm de large, en longueur celle du prototype. Prévoir la fixation de cette plate-forme sur le châssis (fixation pouvant être facilement démontée) éventuellement les découpes pour le moteur, la transmission et les roues. Sur cette plate-forme que nous compléterons plus tard (avec traverses, marche-pied, réservoir...), nous construirons par exemple pour un type 53 les caisses à eau surmontées d'une demi-chaudière et de la cabine. Quand nous regardons cette loco, nous pensons au sobriquet qui lui fut donné "la cuisinière" ; effectivement, elle se compose d'un parallélépipède rectangle fermé au-dessus, dont la partie avant possède une surélévation en son milieu en forme de demi-cercle qui se prolongera au-dessus par un demi-cylindre suivi d'un petit bloc aux angles arrondis (boîte à feu Belpaire) suivi également par un habitacle découpé pour abriter le personnel de conduite (se procurer de toute urgence l'excellent ouvrage de Phil DAMBLY "Nos inoubliables vapeurs").

Personne ne peut nous empêcher de réaliser cette chaudière de la T.53 à l'aide d'un morceau de manche de brosse et la boîte à feu tirée d'un morceau de triplex ; les cercles de chaudière en bristol seront collés dessus.

On complique sous prétexte de superdétailler. Ce qui compte pour moi, avant tout, c'est une silhouette la plus acceptable possible ; les rivets à l'échelle H.O. sont quasi inexacts. Laissons ce travail aux fanatiques du superdétail ou aux professionnels et réalisons notre parc-vapeur et autorail sans nous préoccuper de l'avis d'autrui comptant surtout sur notre courage et notre volonté de vouloir faire VRAI. Il sera temps beaucoup plus tard d'essayer d'égaliser les productions hors-série.

(à suivre...)