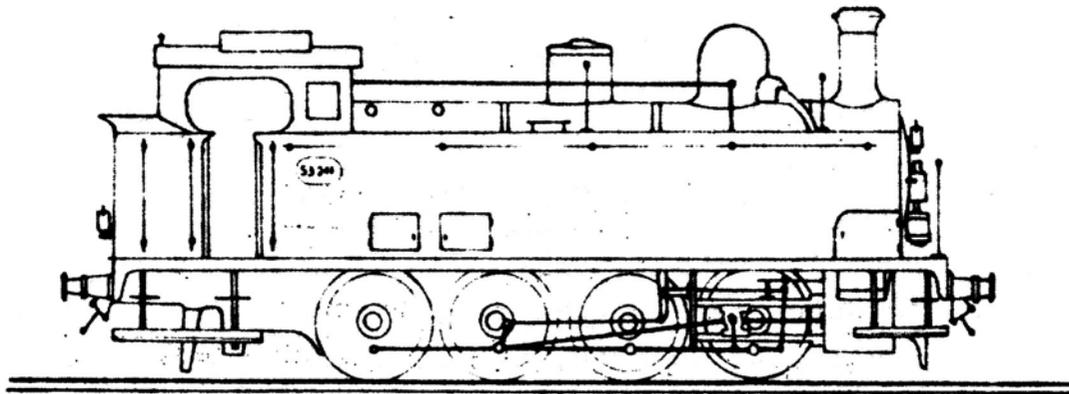


N^o 28

-- SEP. 1978



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.

LA FOLIE (Extrait)

Routes de fer vers l'horizon :
Blocs de cendres, talus de schistes,
Où sur les bords un agneau triste
Brouète les poils d'un vieux gazon;
Départs brusques vers les banlieues,
Rails qui sonnent, signaux qui bougent,
Et tout à coup le passage des yeux
Crus et sanglants d'un convoi rouge;
Appels stridents, ouragans noirs,
Pays de brasiers roux et d'usines tragiques,
Où sanglotent, quand vient le soir,
Toutes les voix du vent
Frappant, d'un contenu gémissement,
Les fils à l'infini des crins télégraphiques .
(. . .)

EMILE VERHAEREN

LA PROTECTION DES TRAINS

=====
 L'auteur de ces articles vous prie de l'excuser du retard apporté à la suite de ceux-ci. Il vous invite à voir sur le réseau C.F.C. lors de l'exposition une détection électronique par diode et transistor. Cette détection sera l'objet du prochain article. (n.d.l.r.: l'article n'est pas encore rédigé!) Dès que possible, ces articles reprendront leur place dans FERRO-FLASH

LE CARROSSIER ET LE MODELISTE ou monts et vaux en polyester

=====
 Dans le FERRO-FLASH précédent, nous avons vu l'aide énorme que les techniques de prothèse dentaire peuvent nous apporter. J'ai entretemps vu le réseau conçu par M. A. DUSSAUSSOIS de Mont Ste Aldegonde. Caragiste et carrossier, lui aussi a appliqué ses techniques professionnelles à son hobby. Séduit par le résultat, j'ai essayé sa méthode avec succès et vous livre mes réflexions: Le produit utilisé s'appelle AIRO-Faser polyester et est fabriqué en Allemagne. Le monomère se présente sous un aspect filant (cf. vaseline). Mélangé avec un durcisseur (aspect pâte dentifrice) il polymérise en quelques minutes (de 5 à 10') et devient extrêmement dur; après une demi-heure, on peut le forer et le poncer. Attention: la réaction de polymérisation provoque une élévation de température telle qu'une brûlure est possible.

Le résultat est comparable un peu à celui d'un réseau "clé sur porte" de Noch ou de Kibri, soit un relief ne reposant que sur un cadre sans soutien intérieur à ce cadre: c'en est un des avantages. En quelques mots je partagerai le pour: léger, solide, modelable (durant quelques minutes seulement) quelques millimètres d'épaisseur suffisent, pas de support peut se "couler" dans un moule (p.e. pour entrées de tunnel..)

le contre: odeur désagréable (gare aux épouses)
 temps de prise rapide (impossible de réparer une bavure)
 prix élevé: la boîte de 1,4 kilog, qui permet de couvrir un peu plus de 1m² doit coûter aux environs de 400 francs dans le commerce de détail.

Si certains d'entre vous désirent essayer ce produit, nous tenterions de l'obtenir au prix de gros (moins de 300 francs): veuillez nous le faire savoir uniquement par simple carte postale (sans autre sujet svp) adressée à votre secrétariat respectif avant le 5 septembre.. P. HAUTEFIN

NOS COMMANDES GROUPEES

=====
 Chez FRANCE-TRAINS: vu les difficultés de mener à bien cette commande, une tentative, en vue d'obtenir les mêmes avantages que chez FRANCE-TRAINS (15%) est tentée chez un commerçant français. Si elle réussit, la livraison serait aussi l'occasion d'une sortie CFC RMM à LILLE. Donc: à suivre....

Rame TEE METROP.: le nombre d'amateurs étant suffisant (il est encore temps pour les autres, prière le faire savoir par simple carte postale chez M. P. HAUTEFIN, Chaussée de Mons, 657 7160 HAINE SAINT PIERRE) la ristourne de 10% est acquise. Cependant la firme METROPOLITAN n'a pas encore confirmé son prix ferme et définitif auprès du détaillant approché par nous; celui-ci sera connu en même temps que sortira le modèle et c'est seulement à ce moment que nous confirmerons, après accord des intéressés, notre commande.

=====

Confidentiel: au R. M. A., cité du Midi à PARIS, il reste une, je dis bien une seule I41 TC Nord encore en souscription à 1.500 FF. Ensuite son prix de vente sera fixé à 2.500 FF. Pour tous renseignements, contacter M. L. LAVIGNES au R. M. A.

Type 7 SNCB: un détaillant étranger recherche actuellement de la documentation sur cette machine en vue de sa construction éventuelle en HO. Il s'agirait sans doute d'une petite série de haute qualité comparable au type IO de chez Intermadel-Hunerbein.

Type IO SNCB: est disponible à présent; les membres qui n'ont pas réservé ce modèle au départ peuvent encore passer commande, les délais de livraison sont de 3 mois. A commander chez HUNERBEIN

Evolution logique ou révolution

L'ambition de l'exploitant d'un réseau miniature a toujours été de commander plusieurs trains individuellement. Bien des compromis sont alors apparus. Actuellement, deux systèmes sont facilement disponibles:

I) le système TRIZ- e.m.s. qui permet de mettre une deuxième locomotive sur une section: seule cette locomotive doit recevoir un récepteur spécial, la section reste compatible avec le matériel classique commandé par un transfo classique. Ce transfo classique est doublé du transfo e.m.s.

II) le système JOUEFmatic: exploitation simultanée de 8 (huit) trains sur une même section. Attention, ici, la section est alimentée en 20 volts alternatifs et ne peut plus être parcourue par des machines classiques. Tout le matériel moteur doit être muni d'un récepteur spécial: Ce récepteur est accordé avec un émetteur: chaque récepteur répond à un seul émetteur. Le courant délivré au moteur est en réalité un courant pulsé.

Quant à la commande des aiguilles, jusqu'à présent il nous est toujours indispensable de tirer 3 cables des solénoïdes au tableau de commande.

TOUT CELA C EST LA PREHISTOIRE. QUARANTE AIGUILLAGES ET SEIZE MACHINES pourront, dès l'été 79 être commandé par DEUX fils ni plus, ni moins. C'est, du moins, ce que nous promet HORNBY GB

Pour ce faire: dans chaque locomotive un mini-récepteur
à chaque aiguille la même chose.

un sélecteur (sur lequel on peut taper chaque code correspondant aux récepteurs)
un "variateur de vitesse".

Par l'intermédiaire du sélecteur le variateur peut commander une des 16 locomotives au choix. Il semble que pour commander simultanément (c'est à dire 16 machines roulant en même temps) les 16 machines il faudrait 16 variateurs. Par contre, si p.e. 10 machines sont à l'arrêt, il ne faut que 6 variateurs; ceux-ci peuvent commander les 16 véhicules mais ne peuvent en déplacer que 6 simultanément, le choix des 6 étant effectué par le sélecteur.

Pour de plus amples détails, rendez-vous en 79.

Prix prévus: récepteur machine: 5 £
sélecteur: entre 25 et 30 £
variateur: 1 £

Au prix de la Livre et du beurre: affaire à suivre!

SI VOUS PASSEZ PAR PARIS

=====

N'oubliez pas de suivre l'itinéraire tracé dans FERRO FLASH I6 qui, de Pigalle à la gare St Lazare, vous permet de visiter pas moins de 6 détaillants. N'omettez surtout pas en plus de passer au R.M.A., Cité du Midi (presqu'en face d'EURO-MODELISME.), vous y verrez des choses formidables. (Le couple LAVIGNES s'est donné corps et âme au modélisme. Ils ont beaucoup de détracteurs mais ce qu'ils font est merveilleux)

L'OUTILLAGE DU MODELISTE

===== par P. HAUTEFIN

Dans les prochains FERRO-FLASH, vous trouverez des nouvelles rubriques : les unes, écrites par des modélistes chevronnés faisant part de leurs "tuyaux" et "tours de main" ou décrivant les transformations de maquettes commerciales ou mieux la construction d'un modèle original; les autres s'adressant aux néophytes comportant des choses plus simples et des méthodes "pas à pas". Ces derniers articles paraîtront naïfs à certains d'entre-vous mais permettront à tous les autres de se lancer dans la grande aventure du modélisme et du "faites le vous même" avec des bases solides et non à l'aveuglette.

Je profite de l'occasion pour réitérer un appel à tous les membres CFC-RMM : envoyez-nous des articles et schémas à insérer dans ces rubriques. A votre meilleure convenance, utilisez une méthode générale ou une méthode pas à pas selon que vos articles s'adressent aux "maîtres" ou aux débutants. Merci d'avance.

Dans le cadre de ces futurs articles, j'ai dressé une "liste-conseil" d'outils indispensables à vos travaux futurs. Elle n'est bien sûr pas limitative ni stricte. Elle vous permettra d'échelonner vos achats sur les mois à venir et d'être prêt lorsque paraîtront nos articles.

Liste-conseil :

- 1 jeu de tournevis de différentes largeurs
 - 1 jeu de pinces (plate, courbe,...)
 - 1 brucelle ou pince à épiler
 - 1 brucelle à serrage inversé (on presse pour libérer l'objet) ou
 - 1 pince dissipatrice pour soudure
 - 1 scie à métaux (petite) complétée d'une scie de bijoutier (il s'agit d'une scie à lame fine style scie à découper le fin contreplaqué)
 - 1 couteau Xacto ou autre couteau à découper
 - 1 étau de table et des petits serre-joints
 - 1 fer à souder électrique d'une quarantaine de watts
 - 1 jeu de limes (carrée, plate, demi-ronde, queue de rat,...)
 - 1 chignole ou mieux une perceuse miniature (suffisante pour le HO)
- Des pinceaux, des petits forets, des fils avec pinces crocodiles seront aussi nécessaires
- Pour plus tard, quoiqu'à mon sens c'est utile sur chaque réseau, un multitesteur ou ohmmètre, un fer à souder pistolet
- Avec cette liste, vous ne devriez pas être pris au dépourvu.

Et pour terminer, ou plutôt pour bien commencer, deux "trucs" :
- une pince à serrage inversé à bon compte

Une prospection discrète de la coiffeuse de votre épouse vous permettra de découvrir une merveilleuse petite pince à cheveux qui vous rendra bien des services.

- un berceau improvisé pour vos machines et wagons

Une simple boîte (genre boîte soulier en plus petit) est fort utile pour un modéliste : retournons, découpons une ouverture de la largeur de notre machine et plaçons-la dans cette ouverture : elle est maintenue en place fermement et nous disposons en plus d'une place idéale pour disposer et rassembler les petites pièces.

PETITES ANNONCES
=====

Cette rubrique est gratuite pour nos membres ; faites parvenir vos textes par simple carte postale à votre secrétariat.

A vendre : matériel U.S. et France (annonce FERRO-FLASH juillet)
Suite à un oubli, nous vous prions de trouver ici l'adresse de notre annonceur : M. Jean PARMENTIER
Populierelaan, 34
1710 DILBEEK

A vendre : armoire à relais (en partie démontée); plus de cent relais - 20 volts = diverses valeurs, divers contacts
1500 francs franco
S'adresser : M. P. HAUTEFIN, Chaussée de Mons, 657
7160 Haine-Saint-Pierre

A échanger : JOUEF : une boîte complète HOe Decauville voyageurs
une boîte complète HOe Decauville marchandises
MARKLIN : échelle Oe (Minex) : une loco diesel
JOUEF : HOe Decauville : wagonnets à benne basculante, balladeuses.
EGGER-BAHN : wagons couverts, courts anthrac. réf. 2202
Tombereaux, fourgons bleus, fourgons verts
TT international : boîte complète vapeur voyageur (1)
boîte complète CC diesel belge marchandises (2)

Je recherche en JOUEF ou EGGER BAHN : autorail crème et bleu
HORNBY HO : autorail 425 cv.

Remarques : le tout est neuf en boîte d'origine
(1) et (2) peuvent être vendu : (1) : 900 francs
(2) : 1150 francs.
S'adresser M. P. HAUTEFIN, Chaussée de Mons, 657
7160 Haine-Saint-Pierre

S.O.S.

S.O.S. LOCAL

Le réseau du Club cherche un toit pour le 12 septembre.
Qui connaît dans la région de LA LOUVIERE un local facilement accessible où il pourrait être remisé. Même un garage pourrait convenir, même une location raisonnable (100 ou 200) peut être envisagée.

Si vous trouvez, contactez au plus vite : M. P. HAUTEFIN
Chaussée de Mons, 657
7160 Haine-Saint-Pierre

S.O.S. bras

Nous sommes fiers de vous informer que l'un de nos membres s'est porté acquéreur d'une locomotive à vapeur échelle I/I. Celle-ci vient des Houillères d'Anderlues et est remisée actuellement à HAINE-SAINT-PIERRE. Bien sûr, le travail ne manque pas autour de cette machine, pourtant considérée en bon état et Monsieur Freddy DECKX, son heureux propriétaire, compte bientôt, pour notre plus grand plaisir, la mettre sous pression. Un petit coup de main de temps en temps le rendrait fort heureux, il pourrait être donné les samedis ou dimanches à la remise de Haine-Saint-Pierre.

A votre bon cœur : contactez M. DECKX TEL. 064/22/47.35
Rue E. Vandervelde, 20 7100 LA LOUVIERE

Parc voitures.

- 1) les M4 : contrairement à ce qui était annoncé dans le dernier Ferro-Flash, le groupe de 150 voitures Type M4 ne constitue pas la première commande de ces véhicules.

En fait,

la première comprenait :
 30 voitures de 1ère classe,
 95 voitures de 2ème classe.

la deuxième comprend :
 150 voitures de 2ème classe.

Une troisième commande ne devrait plus tarder, il s'agirait vraisemblablement de ? mixtes 1ère/fourgon ! et de ? mixtes 2ème/fourgon !

Ces voitures seront construites par les usines "Constructions Ferroviaires et Métalliques", avec parties châssis et toitures à Familleureux pour les A de 1ère tranche, à Manage pour les B des 1ère et 2ème tranches. L'assemblage et le garnissage se feront à Brugge.

- 2) Fourgons RIC - assimilables aux types I6.

En réalité, les usines "Constructions Ferroviaires et Métalliques" auront fabriqués pour la mi-septembre, 36 caisses de fourgon (35 à l'origine). Seulement 34 de ces caisses seront en fait des fourgons et achevées à Familleureux.

Les deux autres, n° S1 88 95 70 935-1 et S1 88 95 70 936-9 deviendront respectivement voiture bar-dancing "Railtour" n° S1 88 89 70 002/8 et voiture de mesures pour le service du matériel (essais à grandes vitesses).

Le 4/8/78, ces deux véhicules étaient acheminés par train spécial tracté par la S9 29, de Familleureux à l'AC Mechelen où ils seront équipés et achevés.

Un autorail Allemand en Belgique.

- Visible à l'ATD de Schaerbeek le 28/07/78, l'autorail double de la DB n° 610 025-5 et 614 026-3 (information de Mr Paesbrugge).

Transfert d'un autorail pour le musée.

L'AR 551.48 vient d'être acheminé de Bertrix à la remise de Tournai le 28/06/78. Il circule en fait par ses propres moyens à la vitesse maximale de 50 km/h. Il quitte Bertrix à 7h18 pour atteindre sa nouvelle demeure à 13h20, en saluant au passage les gares de Dinant, Namur, Charleroi-Sud, Manage, Soignies, Juribse, Ath et Leuze.

Les locos électriques de la série 29.

Actuellement la situation de ces HLE se présente comme suit :

- A Tournai, pour le musée - 29 11
- Garées à Stockem en réserve - 29 09, 10 et 04
- Garées à Ronet, atelier de wagons, en réserve, 29 03, 05, 06, 07, 08 et 13.

- 11
- A l'AC Mechelen, pour manoeuvres et essais des HLE série 23 en récupération - 29 12.
 - A l'ATE Schaerbeek, pour les échanges de matériel nécessaire à l'entretien des AM, circulations entre Schaerbeek et Mechelen 29 20.

Mutations de locomotives diesel à Ronet.

Par suite du changement des horaires au mois de Mai, le parc des HLDE a été modifié:

5401 est passée de Stockem à Ronet,
5201 de Latour à FEO, 5202 de Bertrix à FEO,
6056 est passée de Ronet à Hasselt, ainsi que
la 6085.

Ainsi Ronet dispose de 7 HLDE série 52, 8 série 54 et 16 série 60. Depuis le mois de juin, toutes les 52 et 54 de Ronet disposent de 3ème phares (à l'origine, uniquement 5404 à 08).

Prévisions d'exploitation de la traction électrique sur la ligne II7.

Au changement des horaires en Mai 79, il serait normalement prévu de faire circuler les actuels trains de voyageurs omnibus Braine-Le-Comte - Luttre - Pont-A-Celles jusque Charleroi-Sud et ce, suivant le système cadencé (1 par heure et par sens) - 3 jeux d'une automotrice. Les trains "semi-direct" Charleroi - Mons seraient pour la plupart assurés en traction électrique via Soignies, suite aux travaux importants à réaliser dans les environs de La Louvière et d'Haine-St-Pierre. Pour les trains de marchandises reliant Saint-Ghislain à Monceau et Ronet, et ceux au départ ou à destination de Feluy-Zoning, ils seront normalement tous tractés par locomotives électriques.

La mise en service de la traction électrique sur la ligne 117 n'entraînera guère de modifications dans le parc diesel de la région du Centre (suppression des services pour un AR et une HLDE 59 à Haine-St-Pierre, une 60 à Saint-Ghislain - en principe).

A PROPOS DE LA DORSALE WALLONNE.

Les milieux politiques et sociaux wallons ont demandé et exigé qu'un axe ferroviaire relie Verviers à Mouscron par Liège, Namur, Charleroi, Mons et Tournai. Cette revendication date de plusieurs décennies. Actuellement, l'électrification s'arrête à Charleroi mais des trains circulaient de bout en bout (Liège - Mouscron). Depuis un certain temps, des travaux sont entrepris pour pousser l'électrification jusqu'à Mons et ces rames directes ont été supprimées. (voir à ce sujet les derniers Ferro-Flash où des articles ont été consacrés à ce sujet). Des rames circulent entre Liège et Charleroi, entre Charleroi et Mons, et entre Mons et Mouscron, MAIS sans respecter parfois la correspondance. En effet, la lecture de l'indicateur nous révèle des cas surprenants :

Avant le service actuel, le train 3106 partant de Liège à 6.40 arrivait à Tournai à 10.02 (Charleroi 8.04/19 et Mons 9.06/13).

Actuellement ce train est limité à Charleroi dans le même sillon. A Charleroi, le direct 3126 part à 8.14 pour arriver à la même heure que l'ancien 3106 à Mons, soit 9.06 MAIS, ironie du sort ou volonté

délibérée, le direct pour Tournai arrivant dans cette dernière gare à 9.56 (ancien horaire du direct 3106 : IO.02) part de MONS à 9.04 soit 2' AVANT l'arrivée des voyageurs venant de Liège et de Charleroi . Ceux-ci doivent attendre 11.21 pour rejoindre Tournai en omnibus .

-Pourquoi cette rupture dans cette relation matinale à une heure de pointe alors qu'une correspondance n'était supprimée à Tournai en maintenant l'ancien service ?

-Voudrait-on décourager les voyageurs à utiliser cette ligne ?

Qui pourrait répondre à cette question ?

C. BISET
Membre R.M.M.

DEUTSCHE BUNDESBAHN.

Les anciennes locomotives de la D.B. peuvent être rencontrées dans les dépôts suivant : Freilassing, série 116 et série 144.5; Augsburg, série 117; Wurzburg, série 118; Garmisch, série 144, série 160 et série 169; Munchen Ost, série 194 .

Les deux rescapées de la série 116, les 116 006 et 018, ne sont plus utilisées en service régulier, mais peuvent être vues au dépôt de Freilassing . Les 160 n'assurent que des mouvements de manoeuvres en gare de Garmisch .

Pour le reste, en ligne, il est possible de voir ;
entre Munchen et Augsburg : 118, 117 et 194 .
entre Augsburg et Ulm : les même 118 .
entre Munchen et Wurzburg : toujours les 118 et les 194 .
entre Munchen et Regensburg : les 118, rien d'étonnant .
entre Munchen et Garmisch : les 144 et les 160 en gare de Garmisch .
entre Freilassing et Berchtesgaden : les 144.5 .
de Murnau à Oberammergau : les 169 .
vers l'Autriche, de Munchen à Salzburg : les 194 .

Ces machines doivent prochainement être retirées du service . Le temps des dernières photos est arrivé,... peu de temps après la disparition de la vapeur !

(de Munchen, le 11 mai 1978)

S.N.C.F. - BB 9200 & BB 16000 : nouvelle livrée .

La mise en service de rames réversibles en matériel "Corail" sur Paris (Austerlitz) - Orléans - Tours - Poitiers le 1 octobre 78 et sur Paris - Rouen - Le Havre le 27 mai 79, aptes à circuler à 160 km/h, entraîne l'application de la livrée "Corail" aux locomotives progressivement équipées pour la réversibilité . Il s'agit des BB 16053, 47, 39, 32, 03, 44, 38, 18, 56, et 07 pour la région de l'ouest et des BB 9281, 82, 88, 91, 92, et 80 pour la région du Sud-Ouest . Ces dernières sont toujours des anciennes machines "rouges" (ex "Capitole"), sauf la 9280 qui a pris les bogies de la 9278 réintégrant la série ordinaire . Sur la relation Paris (A) - Poitiers (331 km), trois rames de 10, 11 ou 12 voitures "Corail" circuleront .

S.N.C.B. - HLd 60 sur Gent - Brugge .

Les trains 5300 et 5350 Mons - Grammont - Gand - Blankenberge et retour, accomplissent les 40 km de la section Gand - Brugge à la vitesse moyenne de 94,6 Km/h, bien que remorqués par une locomotive diesel-électrique de la série 60 limitée à 120 Km/h . A titre de comparaison, citons les trajets assurés par automotrices électriques à 107 km/h, et ce/ lui du train 218 "Tauern Express" remorqué par une locomotive électrique à la moyenne de 98,4 Km/h sur cette même section Gand - Brugge .

S.N.C.B. - Trafic international à longue distance sur la section Liège - Aachen Hbf. - Köln Hbf.

A Liège (G), entre 17.03 et 20.55, à part le T.E.E. 21 à 20.25, il n'y a pas un seul train à destination de Aachen et au-delà . En un peu plus d'une heure, on voit passer quatre internationaux à Liège. A 20.41/45, le 225 "Ostende - Vienne - Express" . A 21.12/16, le 1213 Ostende - Villach laisse à Liège les voitures pour la direction de Copenhague reprises par le 233 "Nord - Express" (21.46/56), et à Aachen les voitures pour la direction de Moscou (Aachen Hbf. : 21.03/23; 241 à 21.22/54) .

Par ailleurs le 219 "Tauern - Express" à destination de Villach - Klagenfurt/Split laisse à Aachen Hbf. (00.33/53) les voitures pour Hambourg reprise par le 235 venant de Paris (N) via Namur (Aachen Hbf. 02.19/34) . En haute saison d'été, le 219 est suivi par un 1219 de dédoublement Ostende - Salzbourg (Aachen Hbf. : 00.40/01.00) .

Un trafic dense, qui garde des arrêts encore trop longs à la frontière en gare de Aachen Hbf. : 14' au 225; 20' au 1213; 22' au 241; 4' au 233; 20' au 219; 20' au 1219 et 15' au 235 .

S.N.C.B. - Détournement des trains empruntant la section Namur - Gembloux via Jemeppe (L 130 et 144) dimanche 30.4.78 .

Les circulations reprises ci-après ont été relevées au point kilométrique 66 de la ligne 130, entre les gares de Flawinne et Floreffe.

- 12.03 HLd 5407 venant de Charleroi, seul .
- 12.10 HLe 23 +23 venant de Charleroi avec un marchandises.
- 12.31 HLe 1504 avec 14 voitures au 234 (N.B. : deux voitures en livrée bleu-crème de la D.B.; une voiture en livrée rouge-crème (T.E.E.) de la D.B.; une voiture en livrée "Corail" de la S.N.C.F.) .
- 12.33 2010 avec 10 voitures au 294 "Italia Express" détourné, et 23 avec trois "M2" venant de Charleroi .
- 12.36 AM 157 + 076 pour Knokke/Blankenberge .
- 12.50 CC 40100 avec dix voitures au 247 venant de Charleroi .

S.N.C.M. / D.M. : échanges de voitures directes en trafic international.

Service d'été du 28.05.1978.

Origines :	Oostende	Paris(N)	Paris(N)	
Numéros :	1213	241	233	
	voitures Oostende-København			
LIEGE(G.)	<u>21.12</u> 21.16	<u>21.34</u> 21.43	<u>21.46</u> 21.56	
WELKENRAEDT	-	<u>22.16</u> 22.17	-	
	voitures Oostende-Berlin-Warszawa-Moskwa			
AACHEN Hbf.	<u>21.03</u> 21.23	<u>21.32</u>	<u>21.40</u> 21.44	<u>21.54</u>
KÖLN Hbf.	<u>22.05</u> 22.10		<u>22.22</u> 22.32	<u>22.36</u> 22.42
Destinations :	Köblenz Salzburg Villach		Osnabrück Puttgarden København	Aachen Warszawa Moskwa

Origines :	villach salzburg Köblenz	Moskwa Warszawa	København Puttgarden Osnabrück	
Numéros :	1212	240	234	
KÖLN Hbf.	<u>8.00</u> 8.07	<u>8.08</u> 8.14	<u>8.16</u> 8.21	
AACHEN Hbf	<u>8.49</u>	<u>8.56</u> 9.10	<u>9.02</u> 9.25	<u>9.33</u>
		København Berlin Warszawa Moskwa		1212
WELKENRAEDT		<u>10.23</u> 10.24	<u>10.37</u> 10.38	-
LIEGE (G.)		<u>10.56</u> 11.06	<u>11.09</u> 11.19	<u>11.15</u> 11.18
Destinations :		Paris(N.)	Paris(N.)	Oostende

ASPECTS FERROVIAIRES DE L'ESPAGNE.

Pour nous rendre à la Costa del Sol, nous avons choisi un moyen de transport mixte, en utilisant le service AUTO-EXPRESS de Paris à Madrid et retour, notre voiture étant transportée par chemin de fer sur ce parcours.

Nous empruntons à Paris-Austerlitz le PUERTA DEL SOL, qui comporte des voitures-lits et couchettes directes de Paris à Madrid, cela malgré la différence d'écartement entre les deux réseaux (1,67 m contre 1,44m) ; c'est là une caractéristique de ce service.

A Hendaye, les voitures directes sont dételées et manoeuvrées pour être amenées dans un dispositif spécial dans lequel, au moyen de vérins, cinq voitures peuvent être soulevées ensemble. Ce dispositif est pourvu de quatre files de rails, les voies à l'écartement normal étant disposées à l'intérieur des voies à l'écartement espagnol, de façon que les bogies des deux écartements se trouvent immédiatement en-dessous des pivots de bogies des voitures. Un tracteur surbaissé de type spécial remorque les nouveaux bogies pour les amener en place tout en poussant devant lui, pour les éloigner, les anciens bogies. Les voitures sont alors abaissées et évacuées du dispositif par le côté opposé à celui par lequel elles sont entrées. Elles sont alors attelées aux trains de la RENFE à destination de Madrid.

Ce train ne circule que depuis 1969, alors que Nagelmackers avait déjà rêvé de voitures directes dès 1884 !

Pour ceux qui, étant de passage dans la région, seraient intéressés par cette opération, l'installation d'Hendaye est accessible des quais et, pour autant que l'heure soit favorable, on peut la voir en activité, mais malheureusement les trains concernés sont assez rares dans la journée ; mais il est conseillé de prendre un ticket de quai si vous n'avez pas de billet de chemin de fer.

A Burgos, la locomotive électrique est remplacée par un diesel et le train emprunte la ligne à voie unique via Arenda de Duero, en service depuis quelques années, alors que précédemment les trains effectuaient un long détour par Medina del Campo.

Enfin le terminus est atteint, la nouvelle gare de Madrid-Chamartin construite dans les années 60 pour remplacer plusieurs autres, y compris la Estacion del Norte. Chamartin est une gare de passage avec un raccordement souterrain à Atocha, qui reste la gare de départ des trains à destination du Sud. On peut comparer cette liaison à notre "Junction Nord-Midi", avec la différence que la gare d'Atocha n'a pas été modifiée et est toujours un cul-de-sac : la jonction souterraine ne se raccorde au réseau "Sud" qu'au-delà de la gare ; ce n'est d'ailleurs qu'une double voie, desservie en majorité par des automotrices de banlieue effectuant un parcours de part et d'autre de Madrid et faisant arrêt à Atocha en une halte analogue à une station de métro. La fréquence moyenne est de 3 trains par heure et deux autres haltes en ville sont situées sur le trajet.

Les trains espagnols ne sont pas spécialement rapides ; même les TALGO atteignent difficilement une moyenne commerciale de 80km/h. Il est curieux de voir ces rames surbaissées, composées de voitures très courtes reposant sur un seul essieu situé à chaque jonction de 2 voitures. L'ensemble a l'aspect d'une chenille et est généralement

tracté par une loco diesel spécialement conçue pour ce train climatisé car, si parfois une rame est remorquée électriquement, un véhicule intermédiaire est attelé derrière la locomotive, jouant vraisemblablement le même rôle que les fourgons générateurs que nous connaissons dans le parc TEE. Ayant emprunté un de ces trains au retour, j'ai été un peu déçu de la suspension que l'on avait passablement vantée dans la littérature ferroviaire.

Que dire du métro de Madrid ? Il m'a paru assez vétuste et ses installations ne sont pas un exemple de propreté, sans même tenir compte des nombreuses inscriptions et slogans socio-politiques qui ornent ses couloirs. Mais il n'est vraiment pas cher. Il ne dessert toutefois pas la gare de Chamartin, vu l'édification récente de ce complexe situé assez bien en dehors de la ville.

La traction vapeur a disparu en Espagne depuis 1975, en ce qui concerne la RENFE. Parmi les véhicules moteurs du parc actuel, on peut citer :

- des locos électriques analogues aux CC 7100 Alsthom de la SNCF ;
- des locos diesel analogues aux V 200 de la DB ;
- des locos électriques du type BBB, principalement affectées à la remorque des trains des marchandises sur les lignes du Sud du pays, et dont la silhouette peut rappeler, en plus massif, nos CC diesel 52, ~~53~~ 53 et 54 de l'Anglo-Franco-Belge ;
- des autorails à deux essieux, accouplés deux à deux avec soufflet, analogues aux "Schienebusse" de la DB ;
- différentes variantes de rames automotrices électriques ou diesel, pourvues de climatisation et assurant les services TER, TAF, etc...

Il est interdit en Espagne de photographier le matériel et les installations ferroviaires sans autorisation ; cette autorisation s'obtient sans difficulté en écrivant à l'adresse suivante :

Sr. Jefe de Información y Difusión de la RENFE
Calle del Daro, 32 MADRID 2

Il existe à Madrid un Musée du Chemin de Fer, situé calle San Cosme et San Damian, 1, pas très loin de la gare d'Atocha, accessible gratuitement de 10 à 13.30 h sauf le lundi (ouvert le dimanche). Il peut être comparable à celui de Bruxelles-Nord, en ce sens qu'il ne comporte que des maquettes ou objets analogues, à par une vraie loco assez "antique". Comme en Belgique, des locos vapeur sont conservées ailleurs en vue d'un futur musée.

Quant aux modèles réduits, tous les magasins de jouets vendent la marque IBERTREN qui est du N-3 rails, système qui est pour le moins bizarre ! Par contre, la marque que nous connaissons tous et qui nous intéresse le plus, ELECTROTREN, est assez peu connue et ne se trouve que chez les détaillants vraiment spécialisés en modélisme et qui sont assez rares, ou à Madrid dans les grands magasins "El Corte Ingles" et "Galerías Preciados" qui pratiquent parfois des prix légèrement inférieurs.

A toutes fins utiles, voici quelques adresses :

MADRID : Chauve, calle Jorge Juan, 31

BARCELONA : Palau, calle Pelayo, 34

MALAGA : Airemar, avenida Generalissimo, 33

Si vous passez par l'ANDORRE, vous pourrez obtenir la marchandise hors taxes chez : Basar VALIRA, rue Pico, 1, LES ESCALDES.

Si vous en avez la possibilité, il est préférable d'écrire préalablement à votre voyage, car certains détaillants n'ont qu'un stock assez limité.

Pierre PIGEOLET.

LE LUTIN

Tel : 081 / 71 46 71

17, Galerie de l'Ange
5000 NAMUR

VOUS PROPOSE LES MARQUES
SUIVANTES

FLEISCHMANN - ARNOLD - ROCCO - LILIPUT - PIKO - FALLER - TT
VOLLMER - POLA - BUSCH - RIVAROSSO - HERPA - ADE - BRAWA
SOMMERFELDT - TITAN - GUNTHER - MERKER & FISCHER - VAUPE
MERTEN - VERO - MERIT - BERLINER - EKO - BAHNEN - SCHICHT
GUTZOLD - MANOS - PREISER - WIKING - KIBRI - ELECTROTREN
HELJAN - WIAD

NOUVEAUTE : GUIDE INTERNATIONAL DES CHEMINS DE FER MODELE REDUIT

PRIX : 850 Frs.

CONGRES MOROP EXPOSITION DE MATERIEL

A l'occasion du congrès MOROP au Grand-Duché de Luxembourg, une exposition de matériel ferroviaire des administrations C.F.L., D.B., S.N.C.B. ET S.N.C.F. sera organisée en la gare des marchandises de ESCH - BELVAL, les 9 et 10 septembre 1978 .

D'autre part, une exposition de modélisme sera accessible au public le seul dimanche 10 dans le bâtiment administratif des C.F.L., place de la gare à Luxembourg .

FESTIVAL VAPEUR MARIEMBOURG

Cette année encore, festival vapeur exceptionnel à Mariembourg le 24 septembre 1978 avec plusieurs machines sous pression, une authentique voiture pullman ;:....., et bien sûr la 29013 .

Elle partira ce jour là de HASSELT et rejoindra Mariembourg via LIEGE et CHARLEROI .

Offrir et se laisser
offrir

2222



Jeux-Jouets

Place de l'Ange
Galerie Harscamp
5000 NAMUR
Tél. 22.89.86

Märklin

Concevoir et réaliser

MARKLIN VOIE **K** (PLASTIQUE)
HO VOIE **M** (METAL)

SANS PROBLEME DE MONTAGE

märklin HO - magnifique dans sa simplicité
- impressionnant dans sa variété...

MARKLIN
mini-club

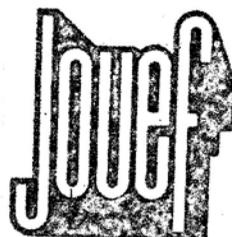


MARKLIN
I

FLEISCHMANN



RIVAROSSO



VOLLMER

WIKING 

FALLER 

POLA

PREISER 

N'oubliez pas nos réunions "travail expo" :
le samedi 2 septembre de 14 à 18 heures
le dimanche 3 septembre de 10 à 18 heures
AU CERCLE HORTICOLE

+++++
+ I N V I T A T I O N S +
+ + + + +

Vous désirez faire parvenir une invitation à une connaissance, à un ami ?

Des invitations sur papier carton seront à votre disposition le 2 septembre au Cercle Horticole.

Vous pouvez aussi nous faire parvenir les adresses des destinataires. Dans ce dernier cas, une participation aux frais postaux vous sera demandée.

Envoyez alors vos demandes à Mr M. THIRY, chaussée de Mons, 189 - 6198 SENEFFE.

=====
Découper suivant le ppintillé.

Pour vous-mêmes : Deux entrées gratuites sur présentation de la présente.

NOM du membfe :

N° de la carte de membre :

Adresse :
