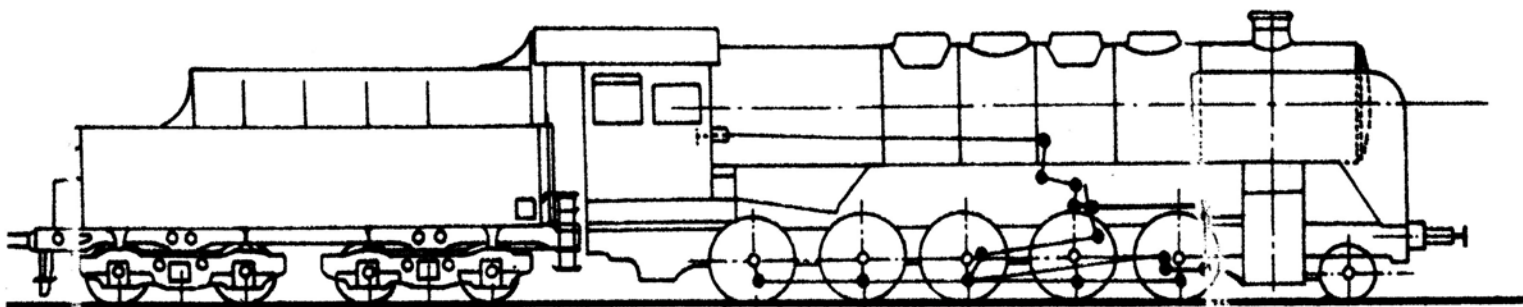


MENSUEL

N° 33

-- FEV. 1979



FERRO-FLASH

*Ferro-Flash: Bulletin informatif mensuel
du Club Ferroviaire du Centre
et du Rail Miniature Mosan*

Editeur responsable: Michel THIRY

*Secrétariat C.F.C. Michel THIRY - chaussée de Mons, 189
6198 SENEFFE*

*Secrétariat R.M.M.: Jean-Marie WARZEE
route de Gembloux, 25
5002 SAINT-SERVAIS*

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

LA NUIT DES ROIS.

Un sol lourd de neige.
Un cri, un appel, un sifflet.
Une soupape chante.
Des volutes de fumée se mêlent aux nuages.
Perdu dans la vapeur,
d'énigmatiques monstres soupirent.
Des parallèles s'unnissent.
Dans l'air plane une odeur de suie
et d'huile chaude.
Soudain, un juron :
Un homme, "une gueule noire"
surgit tel un fantôme errant.
Dans ce domaine où la machine est reine,
son coeur est le foyer,
son sang la vapeur.
Elle attend de l'humain une caresse pour vibrer,
que seules "les gueules noires" savent lui prodiguer.
Comment rêver devant tant d'acier, tant de force!
En laissant son regard vagabonder au gré d'une volute de fumée,
son imagination jouer avec un reflet sur le métal gras
en substituant au pragmatisme des choses la poésie d'une nuit
de Noël,
où la neige enveloppe d'une même blancheur
la machine et les hommes.
Magie d'un monde perdu
Qui se souvient de toi...

Jean-Michel Simonet

+++++
+ NOS REUNIONS MENSUELLES +
+++++

CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE

Samedi le 17 février 1979: Ecoles Communales des Filles 1er étage
Chaussée, 316
HOUDENG GOEGNIES

Au programme: SPECIAL NUREMBERG: toutes les nouveautés 1979 ainsi que les impressions de nos envoyés spéciaux à NUREMBERG. Projection de diapositives et documentation illustrant ces nouveautés.

DU 3 RAILS "ALTERNATIF" AU 2 RAILS "CONTINU": une intéressante transformation du modèle MARKLIN 3066 (CC 204) en système 2 rails continu par M. J.VANDORMAEL (voir description dans ce même numéro)

et bien sûr nos coins habituels: bibliothèque, dépannage, occasions, nouveautés.

RAIL MINIATURE MOSAN

Vendredi le 23 février 1979: Complexe Communal de Belgrade (NAMUR)
Grande salle des fêtes rez-de-chaussée
Place do Bia Bouquet
BELGRADE

Au programme: TRIBUNE DU MODELISME: animation par M. A-M. DUCARME

LOCOS SNCB EN HO: présentation par M. M. HERBIET des locomotives SNCB en HO série 29 (sur châssis RIVAROSSO) et série 51 (sur châssis MARKLIN-HAMO)

LES BELLES O DE M. O. BANNEUX: diapos de M. J-M. WARZEE.

LES NOUVEAUX MODELES DE NUREMBERG: diapos sur les modèles réels (par M. J-M. WARZEE)

COTISATION 1979

COTISATION 1979

AVIS AUX RETARDATAIRES: nous nous permettons de vous rappeler que ce numéro 33 de FERRO-FLASH est de dernier que vous recevrez si vous n'êtes pas en règle de cotisation!! Merci d'y penser rapidement.

Le montant de votre cotisation est, pour cette année, fixée à 250 francs (réduite à 120 francs pour les moins de 18 ans ou les étudiants)

Cette cotisation couvre l'abonnement annuel à FERRO-FLASH et les frais de fonctionnement de votre club.

N'OUBLIEZ PAS: votre carte de membre vous permet d'obtenir des réductions substantielles chez les spécialistes trains (dont la liste parait régulièrement dans ces pages), d'emprunter des livres et d'accéder aux réunions des DEUX clubs.

POUR REGLER VOTRE COTISATION

- à la prochaine réunion
- en virant ou versant la somme de 250 francs

POUR LE RMM

au ccp 000-0345360-40 de
 M. M. HERBIET
 Av. de la Plante 47b bte 6
 5000 NAMUR
 en mentionnant lisiblement
 Nom et adresse
 COTISATION RMM 79

POUR LE CFC

au compte 27I-006I822-65 du
 CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE
 Banque G
 7070 HOUDENG GOEGNIES
 en mentionnant lisiblement
 Nom et adresse
 COTISATION CFC 79



++++
 + LA VIE DES CLUBS +
 ++++

RAIL MINIATURE MOSAN

Suite à l'Assemblée Générale RMM du 19.I.79 et à la réunion du comité du 25.I.79, voici la composition du comité RMM:

- PRESIDENT: M. Charles FOURNY Rue Raymond Noël, 18
 5740 BOIS DE VILLERS tél.: 08I/433533 ou 08I/22370I -592
 (SNCB caténaire)
- VICE PRESIDENT: M. Roger MOSSERAY Rue de Dave, 65I
 5100 JAMBES tél.: 08I/302I7I
- SECRETAIRE: M. Jean-Marie WARZEE Route de Gembloux, 25
 5002 ST SERVAIS Tél: 08I/7I1I22 ou 08I/7I40II (RTT)
- SECRETAIRE ADJOINT: M. André-Marie DUCARME Rue Datchet, 59
 5050 WEPION Tél: 08I/220852
- TRESORIER: M. Michel HERBIET Avenue de La Plante, 47b Bte 6
 5000 NAMUR Tél: 08I/7I2668

N'hésitez pas à les contacter !

CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE

Suite aux élections qui se sont déroulées à notre réunion de janvier 1979, ont été élus à l'unanimité:

PRESIDENT: M. Pierre HAUTEFIN Chaussée de Mons, 657
7160 HAINE SAINT PIERRE Tél.: 064/22.39.43

VICE-PRESIDENTS: M. Richard DEBLIQUIT Rue St Donat, 28
7070 HOUDENG GOEGNIES Tél.: 064/21.18.81
M. Olivier BANNEUX Rue de Luttre, 37
6178 GOUY LEZ PIETON Tél.: 071/84.57.07

SECRETAIRE: M. Michel THIRY Chaussée de Mons, 189
6198 SENEFFE Tél.: 064/55.25.52

TRESORIER: M. Jacques VANDORMAEL Rue de l'Abbaye, 52
7330 SAINT GHISLAIN Tél.: 065/77.87.30

COMMISSAIRES AUX COMPTES: M. Pierre COPPIETERS
Rue Notre Dame du Petit Nimy
7000 MONS

M. Jean MILET
Rue de la Haie, 20
7190 ECAUSSINNES D'ENGHIEN

Veillez en outre vous reporter au FERRO FLASH 31, vous y trouverez la liste des responsables "section".

Nous vous rappelons aussi le maintien dans ses fonctions de

RELATIONS PUBLIQUES - BRUXELLES: M. M. BROIGNIEZ
Rue de la Victoire, 145 Bte 9
1060 BRUXELLES tél.: 02/538.75.46

Pour 1979, notre bibliothécaire sera: M. Marc VAN DIJCK Place Albert 1er, 30
7070 HOUDENG GOEGNIES Tél.: 064/225722

```
+++++  
+ EXPOSITION +  
+++++
```

SOCIÉTÉ DES TRANSPORTS INTERCOMMUNAUX DE BRUXELLES

Avenue de la Toison d'Or 15 - 1060 Bruxelles

979-1979. Bruxelles a mille ans.

La S.T.I.B. a voulu commémorer cet anniversaire à sa manière en organisant une exposition rétrospective des moyens de communication à Bruxelles.

Cette exposition retrace, notamment à l'aide de photos, de maquettes et de dessins, l'évolution du transport à Bruxelles à travers les âges. Elle se tiendra au centre de Relations publiques de la station de métro Anneessens, du 1er mai au 30 septembre 1979; elle sera ouverte du mardi au vendredi, de 12 h 00 à 17 h 00; le samedi de 10 h 00 à 12 h 00 et de 13 h 00 à 17 h 00.

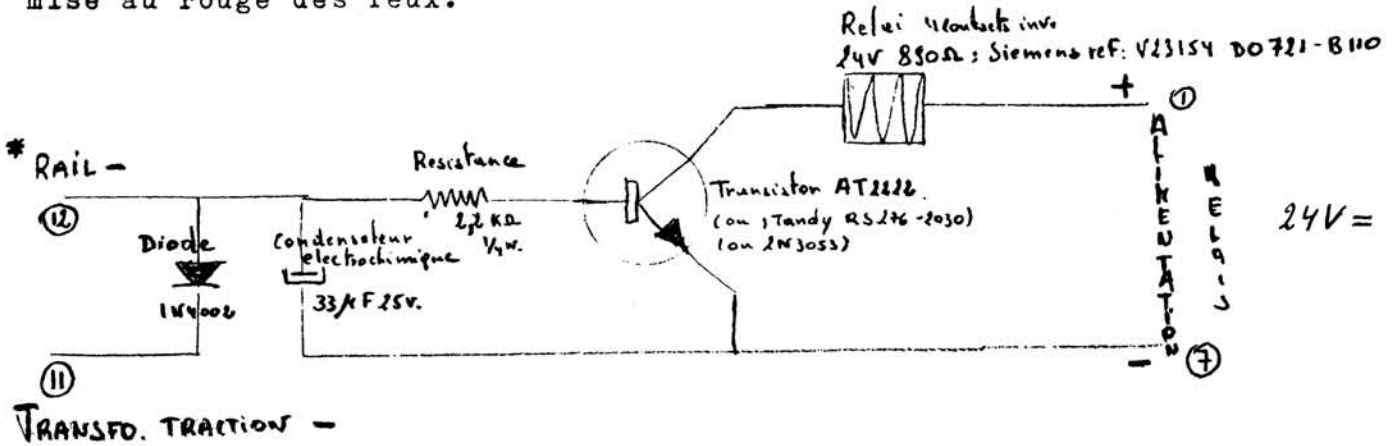
LA PROTECTION DES TRAINS

(suite du FERRO-FLASH 32)

Par M. P. HAUTEFIN avec
 en collaboration avec M. J. VANDORMAEL

C. LE MODULE DE DETECTION JIDEY

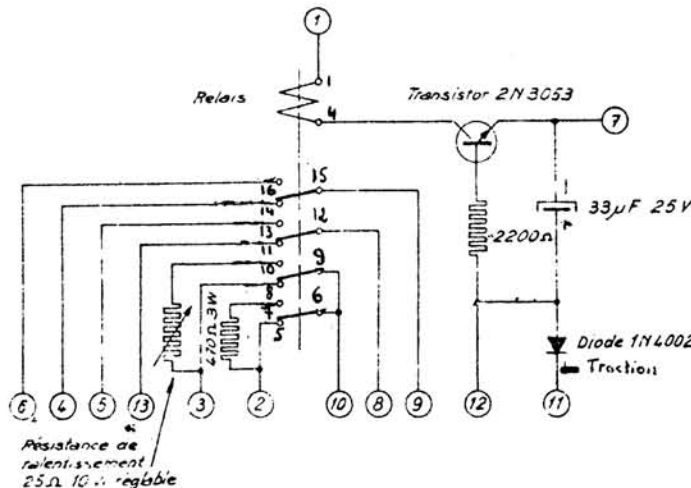
Voici donc le schéma de base de notre détection: les valeurs données sont celles qui furent employées sur le réseau expérimental C.F.C. Elles donnèrent pleinement satisfaction malgré la diversité du matériel roulant. Sa sensibilité est élevée et un doigt mouillé sur la voie entraînait la mise au rouge des feux.



(* Via 1 contact relai du canton suivant)

La diode assure la sélectivité du canton considéré.
 La résistance de 2,2 KΩ sert à polariser le transistor et à sensibiliser le montage. Sa valeur est un compromis car l'augmenter augmente la sensibilité du montage mais diminue le débit du courant.
 Le condensateur élimine les traces d'ondulation de l'alimentation et les extra-courants provoqués par les fermetures et ouvertures des relais.

Monsieur DESPRETZ a monté sa détection sur module; voici le schéma qu'il propose avec en plus le repérage des bornes relai SIEMENS

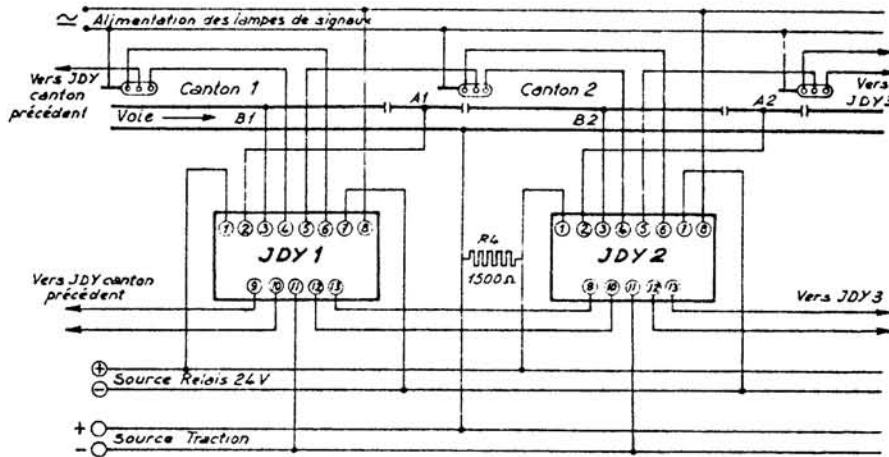


ATTENTION: ne pas confondre: les numéros entourés ○ correspondent au module JIDEY. Les numéros non entourés correspondent aux numéros des bornes du relai.

Sur ce module on trouve, outre la détection, la présence:

- d'une résistance 470Ω 3W: elle assure la continuité du passage électrique sur la section d'arrêt et permet la détection d'un convoi arrêté sur celle-ci.
- d'une résistance de 25Ω 10W réglable: cette résistance alimente le canton précédent lors de l'occupation d'un canton et assure le ralentissement avant l'arrêt.

Il ne vous reste plus qu'à fabriquer vos modules en série et à les brancher selon le schéma suivant:



N'OUBLIEZ PAS: de boucler la boucle c'est à dire de relier votre premier module au dernier module lorsque vous avez fait le tour de votre circuit.

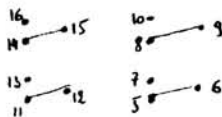
Dans un prochain article: quelques anecdotes et les perfectionnements possibles. (faites nous part aussi de votre expérience dans ce domaine)

Annexe: il nous a paru intéressant de vous donner le brochage d'un relai SIEMENS 890 24 V = 4 contacts inverseurs. Tenez le précieusement, il peut vous éviter des déboires à l'avenir

16	9	10
14	15	8
13	6	3
11	12	5
1	1	
4	1	

0 Masse (non utilisé)

Relai 4 pattes, en l'air.



Au repos

3 et 4 = alimentation du relais.

TRANSFORMATION D'UNE TYPE 204 MARKLIN EN DEUX RAILS CC

Par M. J. VANDORMAEL

Matériel nécessaire:

- . 1 loco Märklin Réf. 3266
- . 2 roues Märklin Réf. 21577
- . 1 sachet de 10 buselures isolantes M & F Réf. 740I (\varnothing int: 2,5 mm
- . 2 diodes BAY 42 ou équivalent \varnothing ext: 3,3 mm)
- . 2 diodes BY 103 ou équivalent
- . 2 cosses à souder (\varnothing int: 3 mm)
- . 2 cm de gaine thermorétractile
- . 1 vis de 3 mm de \varnothing (long: 15 mm) et deux écrous
- . 1 buselure isolante (\varnothing int: 3 mm , \varnothing ext: 4mm , \varnothing collerette: 8 mm)
- . 1 rondelle isolante de 5/10 mm (\varnothing int: 4mm , \varnothing ext: 13mm)
- . 1 outillage normal du petit bricoleur modéliste ferroviathe
- . 1 ami (horloger ou autre) possédant un petit tour pour aggrandir le \varnothing intérieur des roues à 3,3 mm
- . de la patience

Démontage:

- 1/ Démontez les attelages et les garnitures des bogies
- 2/ Dévissez le bloc de lest central sous le châssis et retirez la caisse
- 3/ Dessoudez tous les fils de l'installation électrique (SAUF le petit fil double qui relie le balai en carbone aux deux bobines du moteur \ Voir Fig. 3
- 4/ Dévissez le relais inverseur et le remplacez par une cosse à souder
- 5/ Enlevez le clip de fixation du bogie porteur et retirez ce dernier du châssis
- 6/ Dévissez le frotteur de ce bogie et en retirez la lamelle en cuivre faisant office de conducteur flexible (couper les 4 petites languettes de fixation)
- 7/ Retirez le carter en plastique noir et démontez les roues (se trouvant du même côté que les pignons moteurs) des 3 essieux du bogie porteur
- 8/ Retirez le rivet servant d'axe à ce bogie en le limant par l'intérieur
- 9/ Démontez les roues sans pignon des 3 essieux du bogie moteur
- 10/ Démontez les deux roues avec bandage d'adhérence côté pignons moteurs et les remplacez directement par les deux roues Réf. 21577 sans bandage (voir Fig. 1)

Modifications & remontage:

- 1/ Remplacer l'axe démonté du bogie porteur par la vis de 3mm , pour ce faire , enfilez dans l'ordre sur cette vis à tête plate les pièces suivantes: la lamelle de suspension récupérée sur le frotteur (attention à son orientation afin que le petit trou permette le passage de la vis de fixation du carter de bogie : voir fig. 2) , le châssis du bogie porteur, la rondelle isolante de 5/10mm , le châssis principal, la buselure isolante avec la collerette orientée vers le haut, un premier écrou, la cosse à souder et le contre écrou.
- 2/ Soudez un petit fil souple entre la tête de la vis à tête plate et la lamelle de contact (voir Fig. 2)

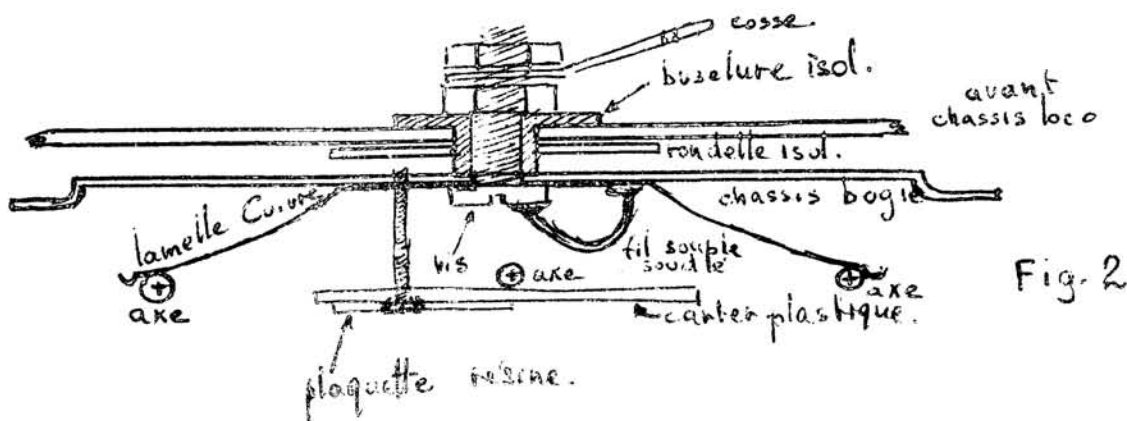
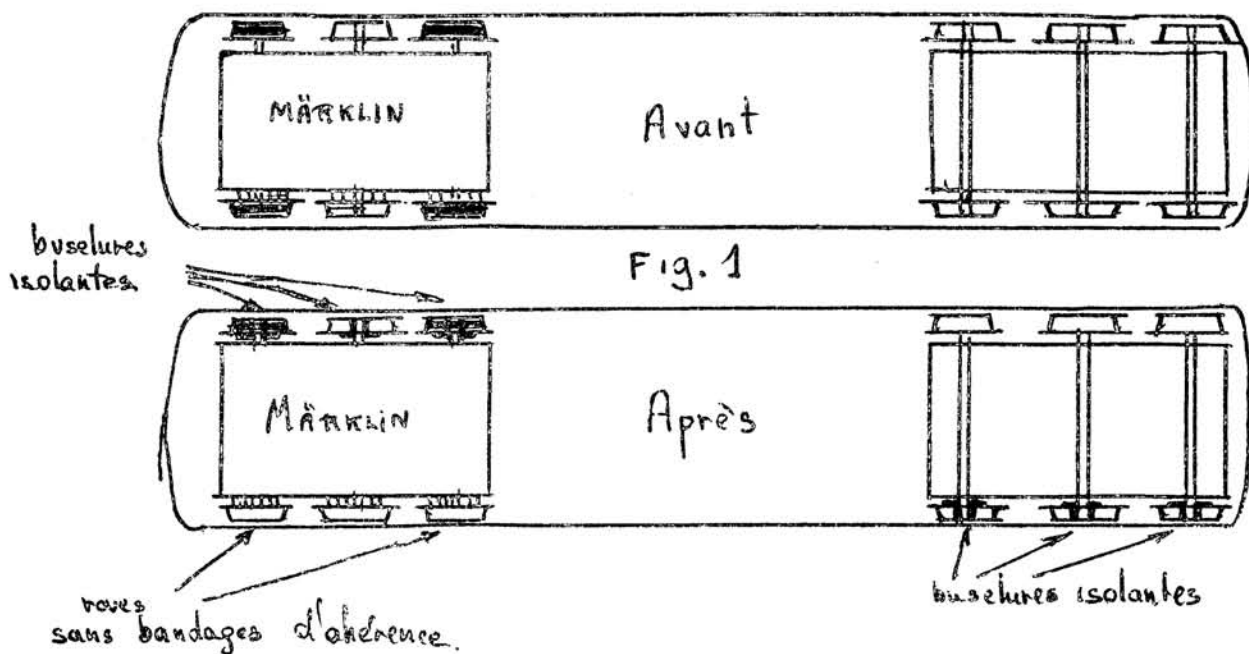
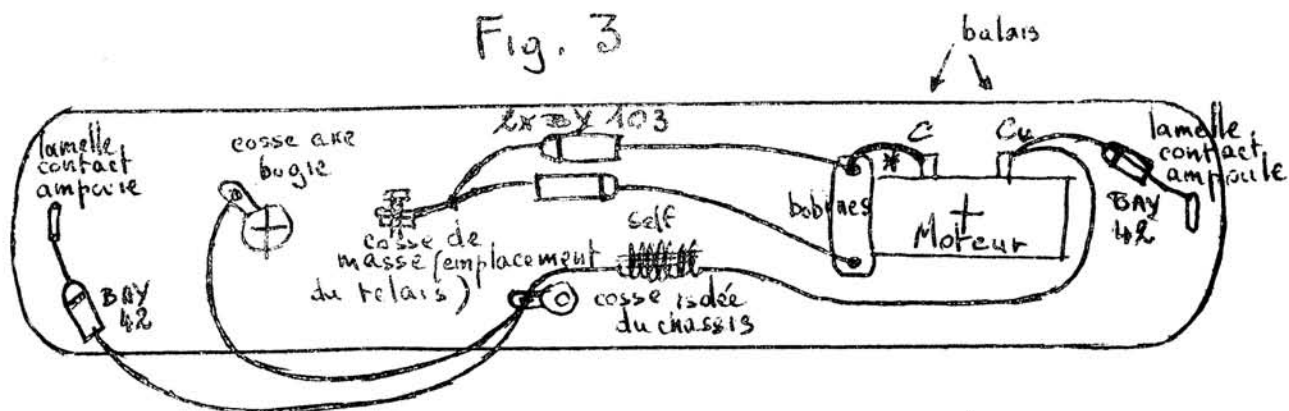


Fig. 2



* seul fil à ne pas dessouder lors du démontage.

- 3/ Aggrandir les trous des 6 roues démontées jusqu'à un diamètre de 3,3mm
- 4/ Sertir 6 buselures isolantes M & F
- 5/ Remonter les roues sur les axes correspondants en respectant l'écartement (voir Fig. 1)
- 6/ Installation électrique : exécuter les connections suivant le schéma de la Fig.3 (veiller à toujours laisser un peu de liberté aux fils afin de permettre aux bogies de tourner librement)
- 7/ Remonter le carter du bogie porteur et la plaquette en résine qui maintenant maintient le frotteur
- 8/ Procéder au remontage de la caisse et du lest central sur le châssis
- 9/ Isoler la partie centrale des deux attelages par 1 cm de gaine thermorétractile
- 10/ Remonter les flancs de bogies et les attelages et procédez à un essai (admirez le ralenti !!!)

L'article de Monsieur VANDORMAEL vient bien à point et permet, si l'on peut dire, un fameux tiercé gagnant:

I caisse BONGE + transformation M. COPPIETERS + transformation M. VANDORMAEL

XX

TOUJOURS BIENVENUS les articles pour FERRO FLASH: de préférence, faites les parvenir sur papier blanc, format DIN A4 verso vierge. Nous pourrions ainsi les reproduire directement sans modifier votre mise en page.

Ils ne doivent pas être nécessairement dactylographié, mais dans ce cas écrivez lisiblement (p.e. en caractère d'imprimerie)

Photos et dessins originaux agrémentent FERRO FLASH, d'avance merci

XX

RECORD DU MONDE BATTU

Le modèle 3093 MARKLIN bat le record du monde (MARKLIN MAGAZINE)

Transmis par M. R. MARTIN

En parcourant en 60h45min. une distance de 964,79 km., le modèle 3093 de la firme MARKLIN a battu l'ancien record de 440,6 km.

M. Henry BODENSTEDT d' Adelpia (U.S.A.) avait attelé à la 3093 trois wagons 4136 et un fourgon le tout formant une rame de 1,60 m.

Quoique la locomotive ait parcouru effectivement la distance, seuls 849,13 km. ont été reconnus, car elle avait perdu un bandage d'adhérence et déraillé sur un aiguillage.

Le circuit se composait d'un ovale de 1,59 x 2,49 m.

Les roues ont fait 15.355.110 tours.

Le patin malgré une usure importante a tenu jusqu'au bout.

A l'exception des balais, plus durs et plus longs, la loco. était strictement de série.

```

+++++
+
+ AVANT NUREMBERG +
+
+
+++++

```

JOUEF: les nouveautés pressenties dans le FERRO FLASH précédent sont maintenant annoncées au grand jour par le constructeur français. A première vue (publicitaire) elles paraissent de bonne facture et pourront combler aussi les modélistes belges:

Gare et ^{cabine}château ^{d'eau}de Lusigny: en feuilletant "GARES D'ANTAN", on pourra lui trouver un air de ressemblance avec plusieurs de nos petites gares. Elle pourrait aussi bien convenir comme bâtiment vicinal.

Les voitures à impériale de retour avec une locomotive O30T "old timer"
Une diésel C 61004 ainsi qu'un autorail double SNCF

MARKLIN: dans FERRO FLASH, 24 de mai 1978, nous étions les premiers à vous annoncer les intentions de la grande firme allemande concernant la reproduction de la locomotive électrique série 16 SNCB. Depuis, nous avons reçu confirmation officielle, la sortie serait prévue en 1980.

```

+++++
+
+ PELE - MELE +
+
+
+++++

```

EN AUTOMOTRICE ELECTRIQUE DANS LA BANLIEUE DE BRUXELLES

Le samedi 7 avril 1979, le G.T.F. organise une excursion de 180 km. sur les lignes ferrées de l'étoile de BRUXELLES: on retiendra en particulier les lignes 26-28- I6ID (Louvain la Neuve)-I39 et même jusque CLABECQ. Un arrêt est aussi prévu à la halte royale de LAEKEN.

Départ 9 h. et retour 18h44 à BRUXELLES MIDI.

Pour tous renseignements: écrire G.T.F. asbl, BP 191, 4000 LIEGE I en joignant un timbre pour réponse.

300 MILES EN VAPEUR

Le 14 avril 1979, un spécial vapeur HULL-SHEFFIELD est annoncé. M. J-L. COUVREUR s'y rendra et propose de l'accompagner, il s'occupera de toutes les formalités nécessaires à ce déplacement: veuillez le contacter de toute urgence par simple carte postale:

M. J-L. COUVREUR, Rue Rey Aime, 33 à 7490 BRAINE LE COMTE

J'AI RETENU

Dans LOCOREVUE février 79: une volonté de plus en plus marquée de s'orienter vers le réalisme dans les réseaux. (sans doute l'impulsion bénéfique de M. LAMMING au sein de la rédaction)

dans MIBA janvier 1979: transformation de la I50 JOUEF; l'utilisation répétée d'une boîte de base pour un immeuble bloc.

```

+++++++
+
+   PETITES ANNONCES   +
+
+
+++++++

```

JE RECHERCHE caisse motrice SNCV type S à adapter sur un châssis MARKLIN écartement 16,5 mm. (une caisse en plastique modèle BONGE p.e.)
 A titre indicatif, je possède une motrice SNCV Standard aux caractéristiques suivantes: Longueur HT 224mm
 Longueur caisse: 208mm LARGEUR caisse (centre): 40mm
 Hauteur caisse 42 mm Hauteur fenêtre: 15mm Largeur fen/ 23mm.

Ecrire M. R. CAMBIER Rue de l'Incroyable, IOI 7200 WASMES

JE VENDS important lot de matériel 3 rails alternatifs (plus de 27 locos dont plusieurs disparues du catalogue), voitures HORNBY et SMCF ainsi que POCHER - liste complète à votre disposition lors de la prochaine réunion C.F.C.

JE RECHERCHE: vignettes "L'HISTOIRE DES CHEMINS DE FER" édité par "LA VIE DU RAIL" et distribué en BELGIQUE dans les pâtisseries par la firme PANINI de RHODE ST GENESE.

Il manque à l'album C.F.C. les vignettes n°17 - 42 - 94 et 302.
 A votre bon coeur! Les adresser svp à Monsieur HAUTEFIN.

JE CEDE: grâce à Monsieur MANSY de HAINE SAINT PIERRE, un important lot de vignettes "LA VIE DU RAIL - HISTOIRE DES CHEMINS DE FER" est à céder. Ces vignettes seront attribuées par ordre d'arrivée des demandes et selon l'importance de la demande (p.e. nous donnerons préférence à une demande de 2 vignettes pour compléter une collection plutôt qu'à une de 25 vignettes)
 Si, vous même, vous possédez des doubles, faites les parvenir, nous les centraliserons.

Pour la bonne marche des opérations, veuillez joindre à votre demande une enveloppe timbrée à votre adresse

Envoyez le tout à M. Pierre HAUTEFIN, Chaussée de Mons, 657
 7160 HAINE ST PIERRE

JE VENDS: voiture buffet suédoise MARKLIN 4073, état neuf, essieux isolés.
 S'adresser secrétaire CFC qui transmettra

ERRARE FERRO FLASH EST: dans FERRO-FLASH 31: la locomotive ADO7 du CFV3V a été baptisée "GODELIEVE" à TREIGNES le 11/09/77 (et non le 06/04/77)

```

+++++++
+
+   VOYAGES   +
+
+
+++++++

```

Le MUPDOER nous communique son intention d'organiser encore cette année une "expédition" ferroviaire.

Celle-ci se déroulerait en juillet 1979 et aurait pour but: MALAISIE, SINGAPOUR, THAILANDE.

Pour tous renseignements, contactez leur agence au 02/ 7204730 et 7201452

S.N.C.B.

1.) Locomotives Electriques

- Dans le bulletin de janvier, nous vous avons signalé la présence de locos série 29 sur la cour de l'atelier de Ronet, le 14 décembre 78. Après recherches, nous avons appris que Ronet avait reçu un crédit de 600.000 frs par machine pour remettre en service actif, cinq locos de cette série. Le travail a déjà été entamé sur les 2904, 09 et 10. Notons que ces trois engins étaient garés à l'atelier de Stockem. Le 22/01/79, la 2909 était déjà visible à Monceau, mais n'était pas encore incluse dans un roulement.
- Fin janvier 79, la loco 2355 était en cours de révision à Ronet. A cette occasion elle a reçu la nouvelle livrée (jaune et bande bleue). Notons que cette machine a porté la livrée prototype, jaune et lignes vertes.
- La jaunisse vient également d'atteindre les quadricourant de la série 18. Ainsi, la 1802 porte aussi un cache-poussière jaune. Ici, il ne s'agit pas intégralement d'une nouvelle livrée, mais simplement l'adjonction d'une bande centrale jaune sur les longs pans de la caisse, entre les panneaux d'aération et la partie inox, et sur la partie supérieure du nez, cette bande se rabattant vers le bas aux angles de la carrosserie. Le bleu foncé serait devenu le bleu des 15 et des 16.

2.) Locomotives Diesel

- Noté à l'entrée de l'atelier central de Salzinnes, le 23/01/79, la locomotive de ligne prototype de 4000 CV numéro 5001. Cette machine sera normalement retransformée, en loco série 51 (moteur de 1950 CV) et devrait normalement être renumérotée 5101 comme à son origine. Le délai prévu pour ce travail serait d'un an.
- Suites aux intempéries, l'atelier d'Haine-St-Pierre a enregistré de nombreux mouvements dans son parc machines de manoeuvres durant ce mois de janvier 79.
 - Le 05/01, il recevait en prêt de Saint-Ghislain la loco 8212.
 - Le 06/01, il recevait en prêt de Monceau les 7318 et 7325.
 - Le 10/01, il recevait en prêt de Monceau la 7315 - Monceau recevant en prêt de Kinkempois la 7350.
 - Le 20/01, restitution de la 8212 à Saint-Ghislain.
- Le 10/01, train spécial de l'atelier d'Haine-St-Pierre à l'atelier central de Salzinnes, remorqué par une loco de la série 59 et composé des diesel de manoeuvres n° 8410, 16, 38, 46 et 49. A cette date, les 8437 et 7331, 33 et 34 étaient toujours avariées (turbo-soufflante) à Haine-St-Pierre, sur un total de 18 enregistré le 02/01.
- La 5408 est réapparue venant de l'atelier central de Salzinnes, dans une nouvelle livrée, dans le courant du mois de décembre 78. Comme sur la 1802, il ne s'agit pas de l'application normale de la nouvelle coloration à bande verte sur fond jaune. Le fond en fait est resté vert, mais les bandes jaunes se sont vues élargies. Les cabines de conduite n'ont pas été remplacées comme le cas est prévu pour la 5306 de Latour. Il est possible que la livrée appliquée sur la 5408 de Ronet soit provisoire en attendant la transformation systématique de toutes les machines des séries 52, 53 et 54.

3.) Chasse-neige à la SNCB

Pour le déneigement, la SNCB dispose de tenders chasse-neige. Ceux-ci, un par dépôt, sont répartis entre les ateliers de Bertrix, Gouvy, Kinkempois et Monceau. En principe, ils ne sont plus utilisés; mais par suite des fortes chutes de neige sur nos Ardennes (60 cms à Arlon et 70 cms à Virton et Gouvy), celui de Bertrix a été mis en action sur la ligne de Bastogne (n° 163), et celui de Gouvy, dans cette dernière gare. D'autre part, des locomotives diesel de manoeuvres sont équipées pour recevoir des lames de chasse-neige. Il s'agit de la 8220 à Gouvy, des 8405 et 06 à Montzen, de la 8419 à Ronet et de la 8427 à Stockem. Celles-ci furent soumises à rude épreuve ces dernières semaines.

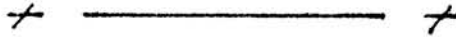
4.) Train-conférence "Railtour"

Du 8 au 25/01/79, circulation d'un train exposition sur les réseaux SNCB, SNCF et CFL. Celui-ci a visité les villes de Bruxelles (midi du 8 au 10), Kortrijk (11/1), Lille (le 12), Gent-St-Pieters (le 16), Antwerpen Oost (le 17), Hasselt et Liège Gins (le 18), Nancy (SNCF, le 23), Metz (SNCF) et Luxembourg (24/1), Mons et Charleroi Sud (25/1).

Ce train était composé de 2 voitures expositions SNCB - "TREXPO"

- + la voiture bar-dancing 51 88 89 70 002-8 (dont question dans
- + 1 voiture couchettes I5 Bc - le bulletin n°32)
- + 1 voiture-lits type MU
- + 1 voiture-lits TC
- + 1 voiture cinéma SNCB
- + 1 fourgon exposition, le I1 Ds 17.006
- et 1 fourgon générateur .

J.-M. Warzée et
M. Thiry

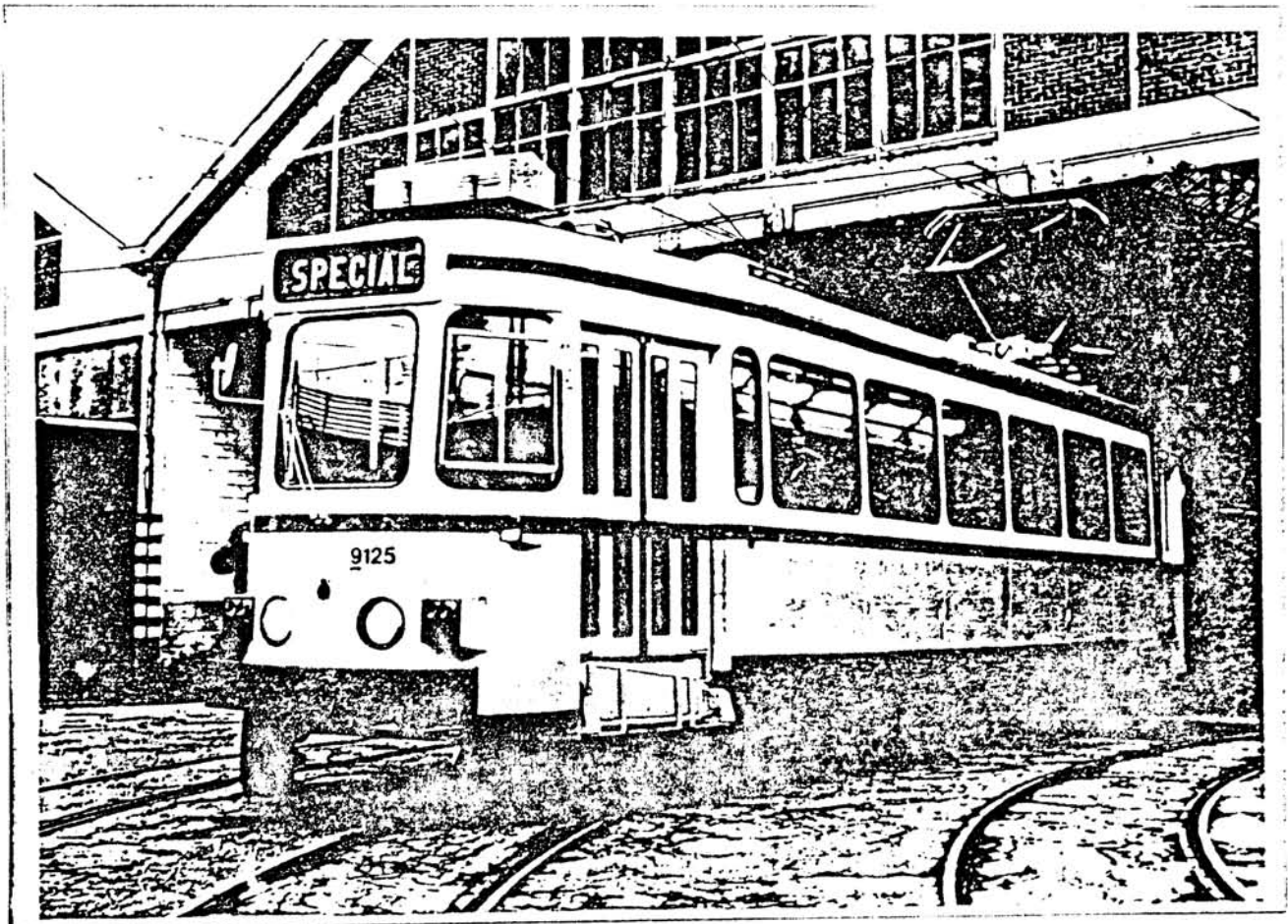
S.N.C.V.

La Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux vient de remettre en service la motrice de tramway n° 9125 du type S.

Celle-ci a été profondément rajeunie dans les ateliers de la SNCV de Junet.

Notons le deuxième phare, les fenêtres latérales équipées de vitres d'une seule pièce, l'allègement des montants de ces fenêtres et la nouvelle livrée déjà appliquée sur de nombreux autobus. Cette motrice circule régulièrement dans la région de Charleroi et son embryon de métro léger. (dépôt de Charleroi Frison)

Photo mise à notre disposition par Mieur Hoslet



1.) Ligne 117 - Braine-Le-Comte - Manage - Luttre-PàC.

Les grands travaux sont maintenant terminés sur l'entièreté de cette ligne, aussi bien du côté voie et ouvrages d'art, que du côté caténaires. Il est d'ailleurs utile ici, de remarquer la vitesse avec laquelle la gare de Manage a été électrifiée (5 mois) et d'en féliciter les services concernés. En fait, il reste actuellement à réaliser quelques travaux de finition et de réglage en voies principales. Notons néanmoins, que bien que terminées au niveau de la voie, les sections Ecaussinnes - Soignies du triangle de Braine-Le-Comte - ligne 96/1 et troisième voie de la bifurcation de Feluy Zoning (ligne 269 - cul-de-sac) seront seulement équipées de caténaires dans le courant du mois de mars 1979 (pour la dernière (Feluy), les fouilles et le bétonnage ont déjà été réalisés). D'autre part, comme le service Exploitation l'a souhaité à juste titre, le mois de mars verra également l'équipement en caténaires du triangle de Manage - Bois-d'Haine - Familleureux (vers ligne 116), et ce pour éviter après le mois de mai 79 des mises hors tension peu souhaitables sur la ligne 117. Signalons ici également, les grands travaux de remodellement de la gare de Braine-Le-Comte où un premier nouveau quai a été mis en service, côté faisceau aux marchandises.

A Manage, la ligne haute tension 70 kilovolts est terminée, pour l'alimentation de la sous-station de traction.

Dans le courant du mois de février 79, la firme Duchêne controlera avec son propre matériel, l'alignement des caténaires installées sur toute la ligne 117.

En avril, les essais d'isolation seront réalisés sous tension de 16.000 volts (5 fois la tension nominale de 3.000 v + 1.000 v de coefficient de sécurité). Ensuite, ce seront les mises sous tensions à 3.000 volts et essais de traction. Enfin à partir du 27 mai, viendra l'exploitation en traction électrique.

Rq.: Le dernier mois de 1978 vient de voir la mise en service, complète de la nouvelle cabine de signalisation (tout relais) de Manage. Celle-ci s'est faite en trois étapes :

- a) mise en service le 26/11/78 des signaux côté Luttre et à quai.
- b) le 10/12/78, du triangle Manage - Bois-d'Haine - Familleureux, suppression du block 33 et automatisation du passage à niveau n° 70, à Familleureux.
- c) les 11 et 12 décembre, mise en service du BSRM (blocage du sens de circulation par système matérialisé, pour régulation de l'utilisation de la contre-voie) respectivement sur Bois-d'Haine et Ecaussinnes.

Les points a et b ont en fait provoqué du 26/11 au 10/12/78 l'utilisation de deux cabines de signalisation à Manage, la nouvelle pour la gare et l'ancienne pour le triangle des lignes 116/117.

2.) Ligne 116 - Manage - LaLouvière - Mons.

Les travaux avancent assez rapidement.

a) Ouvrages d'art

A LaCroyère, le pont du Thiriau n'existe plus, mais un nouvel ouvrage est en construction. Les préparatifs pour le pont en vue de la suppression du passage à niveau Cora-City se poursuivent. Il reste à entreprendre les travaux du pont de sortie de l'autoroute. A LaLouvière, subsiste un grand point d'interrogation au sujet du pont implanté sur la branche du canal du Centre desservant les usines Boch - Kéramis.

Au triangle de La Paix, LaLouvière - Bouvy - Bois-du-Luc, assez paradoxalement, le délai fixé pour les travaux de suppression des passages à niveau n° 15, 16, 19 et 21, et construction d'un viaduc est de +/- 2 ans soit plus que celui pour les travaux caténaires. A Obourg, c'est la suppression du P.N. n° 28 qui est au programme.

b) Travaux de voie

La plupart de ceux-ci sont inclus dans la partie ouvrages d'art et suppression de P.N. A Nimy, la courbe doit être rectifiée; la nouvelle assiette de la voie est terminée et la pose du travelage est en cours. Pour ce faire, le bâtiment marchandises a été rasé.

c) Caténaires

Les fouilles et bétonnage sont en cours de réalisation entre Manage et LaLouvière gare industrielle. En général, pour permettre l'exploitation de la traction électrique en septembre 1980, les travaux devraient actuellement se poursuivre uniquement sur les voies principales, et par endroits, sur l'emplacement actuel.

S.N.C.B. - Electrifications (suite)

d) Alimentation haute tension

Une sous-station de traction est en voie d'achèvement au coeur du triangle de La Paix (ligne 108/112/116).

3.) Ligne 113 - Manage - Piéton et 108 - Haine-St-Pierre - Binche.

La Direction Générale de la SNCB a transmis les plans d'électrification de ces deux lignes aux instances régionales qui devraient normalement prendre la décision définitive. Quelques réticences pour la ligne 108 se marqueraient du côté des instances locales binchoises.

Pour la ligne 113, ces travaux feraient en fait équilibre pour l'alimentation en courant de traction de la ligne 112 à Piéton.

4.) Ligne 40 - Liège Gins - Visé - Maastricht (N.S.)

Les premiers levages de poteaux de caténaires sont prévus pour le premier semestre de 79, entre Bréssoux et Visé. L'équipement en caténaires par la SNCB se fera jusqu'à la frontière géographique avec les Pays-Bas. La réalisation jusque Maastricht impute aux chemins de fer néerlandais, mais est toujours sans aucune décision. L'exploitation se ferait comme sur Essen - Roosendaal, avec coupure en pleine voie et circulation des locos belges à mi-tension de la frontière à Maastricht.

5.) Et ailleurs?

a) Ligne 24 - Hasselt/liers - Glons - Visé Haut - Montzen - Aachen West - les premiers travaux seront entamés l'année prochaine. Il est normalement prévu une immense gare bi-courant à Montzen.

b) Ligne 42 - Liège Gins - Rivage - Gouvy - G.D. de Luxembourg - la Direction Générale aurait marqué son accord; voici en perspective encore de grands travaux à réaliser, suite aux nombreux tunnels à adapter au gabarit électrique. Pour le côté luxembourgeois, les C.F.L. ont beaucoup de problèmes, à la suite du coût d'implantation de la ligne et surtout aux tunnels à modifier. Ils souhaiteraient quasiment voir le trafic électrique de Liège vers Luxembourg dévié par Jemelle et Arlon.

c) Lignes 94 et 75 - pénétrations en France de Tournai et Mouscron sur Lille - il reste toujours à régler la partie incombant à la S.N.C.F. La SNCB aurait souhaité une gare bi-courant à Mouscron, mais pour raison d'exploitation, elle ne se fera pas (exigüité de la gare actuelle). On s'acheminerait alors vers l'implantation de gares du type bi-courant, mais à installations simplifiées à Blandain pour la ligne 94 et à Tourcoing pour la 75.

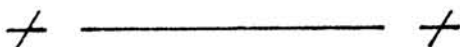
d) Ligne 154 - Namur - Dinant - accord également de la Direction Générale pour cette section (en 3.000 volts - CC).

6.) De l'alternatif en Belgique ???

La Direction Electricité et Signalisation, lors d'une première étude d'électrification des lignes 166 et 165 - Dinant - Houyet-Ardenne - Bertrix - Virton - Athus - constata que les 144 kms de cette fameuse ligne Athus-Meuse demanderaient énormément de sous-stations d'alimentation en courant de traction (144 kms / 25 qui est la distance normale de répétition, amèneraient 6 installations), d'où coût élevé, trop élevé pour la rentabilité de l'établissement en 3.000 volts. L'utilisation de l'alternatif 25.000 volts - 50 hertz réduirait à 3 ou 4 le nombre des sous-stations.

Cette solution donnerait alors sur la ligne 167 - Athus - Arlon, une section neutre entre la caténaire 3.000 volts et la 25.000. Il en serait de même entre Bertrix et Libramont, et entre Anseremme et Dinant. Cette solution existerait réellement dans les cartons de la Direc. E.S.

M.Thiry



Deutsche Bundesbahn : - effectif du matériel moteur au 30 juin 1978.

* Le tableau ne comprend pas les séries complètes, mais bien les plus courantes et quelques particularités.

Locomotives électriques :

- 103.0 } A la suite des 4 prototypes (reconnaissables à leur unique grille de venti-
103.1 } lation et mis en service à l'occasion de l.V.A.-München), 144 machines ont
103.2 } été mises en service (103 001 à 4; 103 101 et suivantes).
- 110.1 } plusieurs aspects pour ces machines. Les 110.1 et 2 ressemblent aux 140.
Les 110.3 et suivantes ont une carrosserie qui leur est propre, comme pour
les 112 (livrée rouge-jaune) qui en dérivent. Au total dans la série 110,
378 machines, auxquelles il faut ajouter un prototype survivant à la date
du 30 juin 1978, 110.0 . Notons au passage que le numéro d'ordre des ma-
chines ne fait pas nécessairement partie d'une numérotation continue. Ainsi,
on a pu voir circuler une 110 776.
- 111 104 machines récentes, généralement en bleu-crème, sauf 36 machines pour les
rames réversibles de la région "Rhein-Ruhr-Wupper", 111 111 à 146.
- 112 31 machines, dérivées des 110.3, autorisées à 160 km/h au lieu de 150.
- 118 37 machines toujours en service (Construites en 1935; 150 km/h néanmoins !)
- 139 31 machines dérivées des 140 mais avec frein rhéostatique.
- 140 848 machines unifiées, la plus grande série d'engins à la D.B.
- 141 451 machines.
- 150 194 machines, les dernières mises en service quand sortaient les premières 151.
- 151 170 machines.
- 181.2 25 machines, constituant la série la plus récente d'engins bi-fréquence,
en service en Saar et Moselle, et même en service intérieur luxembourgeois.
- 184 5 machines, circulant en trafic belge-allemand.
- 194.0 } Respectivement 97 et 26 machines, ces dernières autorisées à une vitesse
194.5 } supérieure.

Locomotives diesel :

- 202 2 prototypes HENSCHHEL
- 210 8 machines avec moteur de 2500 CV et turbine à gaz de 1200 CV, 160 km/h,
e.a. en service voyageurs sur München - Lindau (Suisse). Chauff. électr.
- 211 364 machines légères (62t) de 1100 CV, 100 km/h. Chauffage vapeur.
- 212 370 machines légères (63t) de 1350 CV, 100 km/h. Chauffage vapeur.
- 213 10 machines légères (63t) de 1350 CV, 100 km/h. Chauffage vapeur. Frein
hydrodynamique sur la transmission pour fortes descentes.
- 215 149 machines dérivées des 216, 140 km/h, chauffage vapeur.
- 216 222 machines, 120 km/h, chauffage vapeur.
- 217 15 prototypes avec chauffage électrique, 120 km/h.
- 218 386 machines, 2500 CV, 140 km/h, chauffage électrique.
- 220 77 machines subsistantes. Certaines vendues en Arabie Saoudite.
- 221 49 machines.
- 260 621 machines de 49 t.
- 261 319 machines sensiblement identiques, mais de 53 t.
- 290 408 machines de manoeuvre, lourdes (78 t), 1350 CV.
- 291 101 machines sensiblement identiques mais de 90 t et 1400 CV.
- 322 } Respectivement, 160, 820 et 48 locotracteurs assez anciens, cabine ouverte.
323 }
324 }
331 } Respectivement, 3, 317 et 253 locotracteurs plus modernes (constr. après 1959).
332 }
333 }

Deutsche Bundesbahn : - nouveau matériel pour les trains de vacances.

La République fédérale allemande redécouvre son chemin de fer et cherche vraiment à en exploiter tous les avantages selon les méthodes les plus récentes. La T.U.I. (Touristik Union International) va investir 35 millions D.M. dans un parc de voitures à voyageurs à mettre en service au plus tard pour l'été 1980. Les plus beaux trains de vacances du continent européen seront composés de ce matériel comprenant 50 voitures à voyageurs et 5 voitures "communautaires" avec aménagements spéciaux, dites "Gesellschaftswagen".

Chaque voiture à voyageurs comprendra un compartiment lits et dix compartiments couchettes. Les compartiments couchettes ne sont plus prévus que pour 4 personnes, le compartiment lits pour 2 seulement, mais dans les deux cas, une place supplémentaire est accessible à un enfant, celle-ci étant située au-dessus du couloir latéral et donc utilisable même de jour, ce qui s'avère intéressant avec de jeunes enfants. Dans les compartiments couchettes, les 4 sièges individuels sont disposés de telle sorte que les voyageurs puissent étendre leurs jambes sans gêner leur vis-à-vis. Cet aménagement permet aussi de disposer une table rabattable entre chaque groupe de deux fauteuils, et un siège surélevé pour enfant près de la fenêtre. Les bagages encombrant prennent place sous les sièges. Chaque voyageur dispose d'un coffret pour enfermer les valeurs et documents. A une extrémité du véhicule se trouvent 2 WC et 2 cabines équipées de lavabo. L'accès au véhicule ne se fait plus que par une seule extrémité. Les baies vitrées sont fixes, doubles et teintées. L'installation est complétée par l'air conditionné et un équipement de diffusion pour l'ensemble de la rame.

L'installation sonore sera précisément commandée depuis la "Gesellschaftswagen", véritable "cœur" du train. Cette voiture (une par rame) sera un endroit de rencontre et de détente avec librairie, bar, et bureau du responsable du voyage. Il sera possible d'y projeter des films et diapositives présentant aux voyageurs, en cours de route, leur lieu de voyage. Cette voiture comprend également une cabine téléphonique.

Par sa conception et sa présentation extérieure, la rame "TUI Ferien Express" sera aisément reconnaissable.

Les clients habituels de la D.B. (Touropa, Hummel et Dr. Tigges, c'est-à-dire les homologues allemands de Railtour en Belgique ou PTS en France) comptent sur une utilisation du parc complet des 55 véhicules sur 200 jours par an. Ils prévoient en effet de réorganiser en Europe de véritables croisières ferroviaires, et à la morte saison de louer le parc à la demande sous le régime charter.

Pour mémoire, rappelons que les agences citées ci-dessus possédaient déjà des véhicules, mais que ceux-ci étaient de présentation très voisine de celle du parc D.B. Récemment, l'agence I.A.O. (Sud-Ouest de la RFA) avait constitué une rame baptisée "Apfelpfeil", aux couleurs vives (jaune et orange) et comprenant entre autres une voiture-panoramique ex-"Rheingold". De toute façon, du matériel ancien.

Il n'est pas exclu de voir circuler ce matériel en Belgique, encore que les destinations les plus courantes au départ de la RFA soient le sud du pays, les Alpes et la Méditerranée.

D.B. : grande vitesse et technique moderne.

Si la D.B. pratique aujourd'hui quotidiennement la vitesse de 200 km/h, (sections des lignes München-Augsburg - Donauwörth, Hannover - Hamburg, et Hamburg - Bremen), il faut se souvenir que c'est en 1903 qu'une automotrice circula pour la première fois à 210,2 km/h en Allemagne.

Allemagne de l'Ouest (suite)

Automotrices électriques :

- 403 } 3 rames de 4 éléments, tous moteur.
- 404 }
- 420 } 274 rames de banlieue à 3 éléments, tous moteur.
- 421 }

Autorails diesel :

- 601 } Chaque rame comprend deux éléments moteur d'extrémité avec cabine de conduite.
- 602 } Il reste 9 motrices 601 (moteur diesel de 1100 CV) et 2 motrices 602 (turbine à gaz de 2200 CV), soit de quoi constituer au moins 5 rames.
- 614 Autorail triple récent, 42 rames (450 CV x 2; 140 km/h).
- 624 Autorail triple, 67 éléments moteur (de quoi constituer 33 rames) - (450 CV x 2; 120 km:h).
- 634 Même matériel transformé pour être équipé d'une suspension pneumatique (20 motrices, soit 10 rames). Le nombre d'éléments intermédiaires dans les deux séries 624 et 634 est légèrement supérieur de façon à pouvoir former des rames de 4 éléments. (46 voitures 924 et 13 voitures 934).

N.B.: Comme en Belgique, la D.B. pratique le principe de la banalisation du matériel qui expédie parfois les locomotives à des centaines de kilomètres de leur dépôt. Ainsi, on relève au dépôt de Frankfurt 1, un graphique mettant en circulation 44 machines de la série 103 couvrant un kilométrage journalier moyen de 1289Kms. Il en va de même pour 50 machines 110 de Köln-Deutz avec 905 Kms, et 55 machines 111 de München H. avec 855 Kms. A Nürnberg R., 31 machines série 150 couvrent 852 Kms/jour en moyenne.

Observations :

Les 103 001 à 004, 173 à 175 et 177 à 245 sont affectées au dépôt de Hamburg-Eidelstedt. Les 103 101 à 172 et la 176 sont affectées au dépôt de Frankfurt(Main) 1.

Le dernier prototype 110 en service est la 110 005. Les 378 machines de série portent les numéros 110 101 à 264, 271 à 307, 313 à 432, 444 à 484 et 505 à 510. Les numéros libres sont ceux des 112 265 à 270, 308 à 312 et 485 à 504. Ces 31 locomotives de la série 112 sont au dépôt de Dortmund Bbf.

Les 111 sont commandées jusqu'au numéro 111 146.

Les 139 sont toutes à Offenburg et sont numérotées 139 131 à 137, 163 à 166, 309 à 316 et 552 à 563. Ces numéros d'ordre sont libres dans la série 140 001 à 879.

Les 181 001 et 002, 103 et 104, 201 à 225, 182 011 et 021, et 184 002 (sur laquelle l'équipement continu a été déposé) sont toutes affectées à Saarbrücken.

Les 184 001, 003, 111 et 112 sont affectées à Köln-Deutzerfeld et circulent sur Aachen - Liège Gins et Kinkempois (SNCB).

Ch. Malisoux

Allemagne de l'Est

Après achèvement de l'électrification des lignes Berlin - Leipzig et Berlin - Dresden prévu pour le début des années 80, d'autres lignes devraient être mises sous caténaires, notamment Rostock - Berlin, puis Berlin - Frankfurt(Oder) et Rostock - Magdeburg. La D.R. envisage d'ailleurs de supprimer la circulation des locomotives à vapeur sur son réseau vers cette même période.

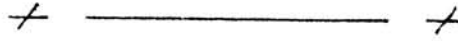
Jean-Marie Warzée, lors d'un voyage dans la région Saalfeld au mois de juillet 78 avait pu constater que les locos vapeur série 41 (141 au charbon) et série 65 (142T au charbon) n'y circulaient plus. A Dresden, ce sont les 03 (Pacific au charbon) de Görlitz qui n'y viennent plus. La circulation des "Pacific" se limite pour ainsi dire aux lignes Saalfeld - Jena/Gera - Leipzig et Berlin - Pasewalk. Il semble donc bien que 1979 sera la dernière année valable pour les amateurs de vapeur en R.D.A.

Notons qu'actuellement le réseau électrifié se limite aux lignes du Stadtbahn (RER)

Allemagne de l'Est (suite)

dans la zone urbaine de Berlin (alimentation par troisième rail) , aux lignes D.R. de Magdeburg à Leipzig (via Halle ou Bitterfeld), Leipzig à Erfurt, Leipzig - Reichenbach - Glauchau - Karl-Marx-Stadt - Dresden et Leipzig - Riesa - Dresden - Bad Schandau (fre tchèque).

M. Thiry



CORDERIE CENTRALE

Coin Place Arthur Borlée ~ Rue St Nicolas.
 Tél. 081.221404 NAMUR

Cordees ~ Ficelles ~ Toile de jute ~ Macramé ~
 Articles de Voile et Alpinisme.

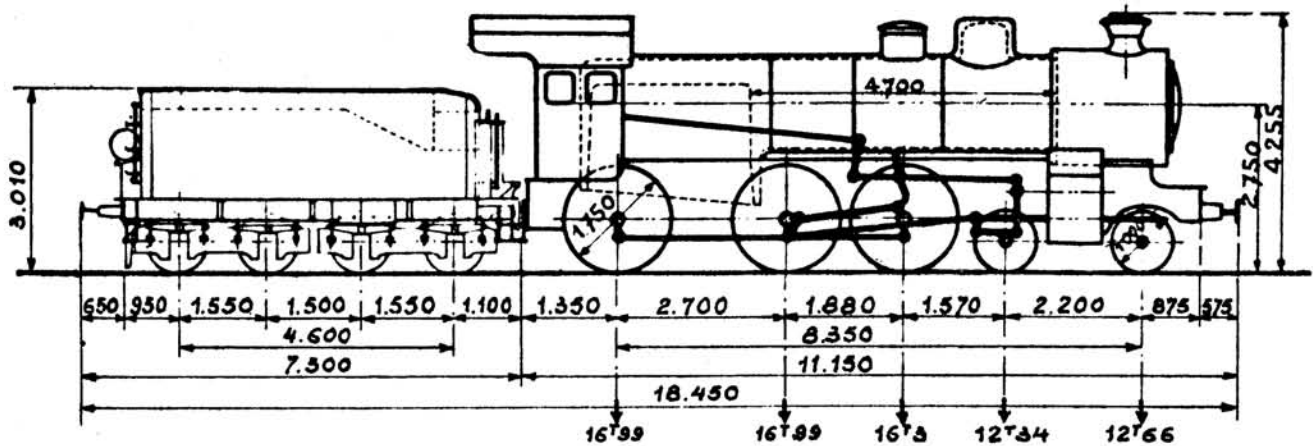
Nouveaux Propriétaires:

Madame Bernadette GEMINE ~ FOURNY.

Locomotive type 64.

S.N.C.B.

Effectif : 168 loco.



Caractéristiques.

Date de construction :	1911
Tenders numérotés de	22000 à 22176.
Accouplé aux locomotives types	60-61-64-66
Nombre d'essieux (2 bogies).....	4
Diamètre des roues.....	mm...1000
Dimensions des fusées	{ diamètre mm...115 longueur mm...200
Capacité en eau.....	m ³ ..22,000
Capacité en charbon.....	t...5,000
Poids du tender en ordre de marche	{ 1 ^{er} essieu...t...11,325 2 ^e ".....t...11,325 3 ^e ".....t...13,475 4 ^e ".....t...13,475 Total.....t...49,600
Tare du tender.....	t..22,900

Caractéristiques

Date de construction	1906
Locomotives numérotées de	64.001 à 64.168
Type de locomotive.....	(10Wheel)...4-6-0
Mécanisme	{ Diamètre des cylindres (d)... mm. 575 Course des pistons (l)... mm. 630 Diamètre des roues motrices (D) m. 1,750
Timbre (p).....	kg/cm ² ...12
Type de foyer	
Grille	{ Longueur..... m...2,600 Largeur..... m...1,010 Surface (G)..... m ² ..2,62
Surface de chauffe du foyer.....	m ² ..14,35
Faisceau tubulaire	{ Petits tubes à { diamètres..... mm. 45/50 { nombre.....134 fumée { surface..... m ² ..87,42 Gros tubes à { diamètres..... mm. 125/133 { nombre.....26 fumée { surface..... m ² ..47,59
Surface de chauffe totale (S).....	m ² ..149,36
Diamètres des tubes surchauffeurs.....	mm. 32/40
Surface de surchauffe (S').....	m ² ..58,90
Corps cylindrique	{ diamètre moyen... m...1,600 { épais ^r de la tôle... mm...16
Épaisseur du manteau de la boîte à feu.....	mm. 16 et 20
Épaisseur des tôles du foyer (cuivre)	{ ciel..... mm...16 { arrière et latérales... mm...16 { tubulaire..... mm. 16 à 26
Épaisseur de la tôle tubulaire boîte à fumée.....	mm...26
Capacité de la chaudière en ordre de marche.....	m ³ ..6,500
Volume de la chambre de vapeur.....	m ³ ..2,440
Surface d'émission de la vapeur.....	m ² ..9,50
Rapport S/G.....	57
Rapport S'/S.....	0,396
Effort de traction $T = \frac{0,65 p d^2 l}{D}$	kg. 9.280
Poids de la locomotive à vide.....	t...69,180
Poids adhérent (A).....	t...50,280
Rapport T/A.....	1/5,41
Poids en ordre de marche.....	t 75,28
Vitesse maximum.....	km/h...100
Puissance.....	CV. 1.400

Chaudière