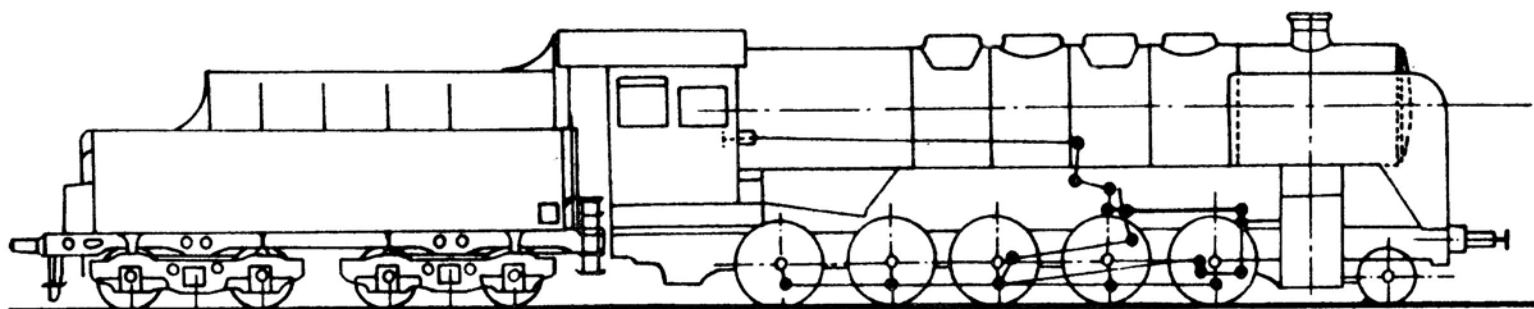


MENSUEL

40

-- SEP. 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.

DUPONT ET DURAND (extrait)

...
Sur deux rayons de fer, un chemin magnifique
De Paris à Pékin ceindra ma république.
Là, cent peuples divers, confondant leur jargon.
Feront une Babel d'un colossal wagon,
Là, de sa roue en feu, le coche humanitaire
Usera jusqu'aux os les muscles de la terre.
Du haut de ce vaisseau les hommes stupéfaits
Ne verront qu'une mer de choux et de navets.
Le monde sera propre et net comme une écuelle :
L'humanitaierie en fera sa gamelle,
Et le globe rasé, sans barbe ni cheveux,
Comme un grand potiron roulera dans les cieux.
Quel projet, mon ami ! quelle chose admirable ?
A d'aussi vaste plans rien est-il comparable ?
...

Alfred De Musset

NOS REUNIONS MENSUELLES

AU RAIL MINIATURE MOSAN

=====

Vendredi 21 septembre 1979 à 19h30 Complexe communal de BELGRADE
Classe du 1er étage
Place do Bia Bouquet
BELGRADE - NAMUR

Au programme: -Tribune du modélisme: l'automatisme: des choses simples. Présentation et animation par M. A-M. DUCARME
-Projection: Le vicinal des grottes de HAN SUR LESSE. Dias de M. J-M. WARZEE

AU CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE

=====

Samedi 22 septembre 1979 à 14h30 Ecoles Communales des filles
1er étage
Chaussée, 316
HOUDENG GOEGNIES

Au programme: -"Clignettes" par MM. R. et F. DEBLIQUIT: des clignoteurs du plus simple au plus sophistiqué.
-"Compositions" diapositives de M. Y. REYNAERT
-MONTPARNASSE 79: exposition vue à travers les images de M.M. BROIGNIEZ
-Rencontre vapeur vive internationale de DEUTZ (RDA) un reportage sur cette manifestation du DBC par M. M. BROIGNIEZ

Au cours de la réunion:

- Distribution des plaquettes souvenir aux participants des expositions d'HOUDENG 78 et MANAGE 79
- Mise en vente de feuilles de "plasticard" à des prix d'usine et prise de commande éventuelle (épaisseur: 0,5, 1 et 2 mm)
- Réservation calendrier EDIBLANCHART, ENTRE-VOIES spécial et TRANS-FER

CONCOURS DIORAMA

Nous ne l'avions pas oublié, mais plusieurs membres avaient émis le voeux de le retarder afin d'y participer. C'est chose faite et nous comptons fermement sur UNE PARTICIPATION MASSIVE.

Pour rappel: nous attendons un diorama "belge", échelle indifférente à présenter à la réunion CFC de NOVEMBRE

Prix aux deux premiers

Conditions de participation: Être membre CFC ou RMM en règle de cotisation
Être présent à la réunion de novembre 79

RAIL INTERNATIONAAL '79 du TREINGROEP TURNHOUT à TURNHOUT du 22 au 30 septembre

Du réel, de la miniature et de la vapeur vive.

Visite groupée possible le dimanche 23 septembre: départ 12H15 face au local. Suivant le nombre de participants voyage en car ou en voiture individuelle. Les membres intéressés sont priés de faire parvenir une simple carte postale à M. P. HAUTEFIN, Chaussée de Mons 657 7160 HAINE SAINT PIERRE. Si vous êtes disposé à permettre à 1 ou 2 membres de vous accompagner en voiture, signalez le aussi. Partage des frais de route sur une base AR de ±250 francs.

FESTIVAL DE LA VAPEUR à MARIEMBOURG avec un train vapeur SNCB

La 29.013 rejoindra MARIEMBOURG avec ses voyageurs selon l'horaire suivant:

6.58		GAND ST PIERRE	21.50
7.29		ALOST	21.18
7.38		DENDERLEEUEW	21.09
8.09		JETTE	20.40
8.26		BRUXELLES Q.-L.	20.16
9.03	9.48	OTTIGNIES	19.04 19.51
10.12		FLEURUS	18.23
11.20		MARIEMBOURG	17.14

Prix du voyage au départ d'une de ces gares: 545 francs (enfants 400 f.)
Pour tous renseignements: s'adresser aux guichets de gare SNCB

EXPOSITION DES CHEMINS DE FER MINIATURES à VERVIERS à l'occasion du 25^{ème} anniversaire du CLUB FERROVIAIRE DE L'EST DE LA BELGIQUE CFEB. du 19 au 28 octobre.

Visite groupée possible le dimanche 21 octobre.

LE CENTRE, UNE REGION ECONOMIQUE HIER, AUJOURD'HUI, DEMAIN à BOIS DU LUC dans les bureaux du charbonnage jusqu'au 7 octobre 1979 ouvert jusque 17h tous les jours.

Des documents sur la géologie, la géographie, l'histoire, les moyens de communication (dont bien sûr le chemin de fer), l'industrie (dont la ferroviaire) rassemblés par le C.H.A.I.

LES CHEMINS DE FER ET LA FABRICATION DE MATERIEL FERROVIAIRE EN BELGIQUE AU

XIX^e SIECLE: Colloque organisé par le C.H.A.I. et l'Université de Mons au

Musée Royal de Mariemont le samedi 6 octobre 1979

Six conférences:

- "La place de la construction ferroviaire dans l'économie belge au XIX^e siècle d'après les statistiques officielles" par M.M. LAFFUT assistant univ. Liège
- "La construction de matériel ferroviaire en Belgique" par M. A. DAGANT profes^{seur}
- "La grande misère des archives des entreprises ferroviaires dans la région du Centre" par M. J. LIEBIN, licencié en histoire
- "La pénétration du chemin de fer dans la région du Centre" par M. P. VANBELLINGEN, secrétaire de direction à la SNCB
- "La création de Chemins de fer dans la région flamande" par M. VERBEEK, Ingénieur
- "Un atelier de construction de matériel ferroviaire à MULHOUSE des origines à 1900" par M. J. PAYEN, maître-assistant au Conservatoire National des Arts et Métier à PARIS

Ce colloque sera suivi à 17h30 de la visite commentée de l'exposition de BOIS DU LUC.

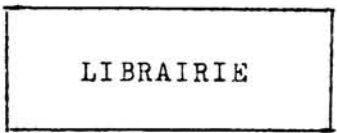
Les personnes qui désirent assister à ce colloque sont priées d'avertir par simple carte postale le Centre Hennuyer d'histoire et d'Archéologie Industrielle - colloque du 6 octobre
Chaussée, 257
7160 HAINE SAINT PIERRE

en mentionnant:

Je soussigné.....
Membre..... (nom de l'association en entier svp)
Adresse

Désire participer au Colloque d'Histoire et d'Archéologie Industrielles le samedi 6 octobre 1979 au Musée Royal de Mariemont

et ce le plus tôt possible.



Vous pouvez dès à présent réserver chez votre secrétaire:

CALENDRIER EDIBLANCHART "LOCO 80"

12 photos SNCB et CFL:
Type 12 en couleurs, loco. 52 NORD BELGE, type 5, loco. série 5400 CFL, série 51 en couleurs, type 41, type 36, autorail Z 200 CFL en couleurs, "Columbia" type 12 de 1888, "Baltic" n°382 du NORD BELGE, type 29, série 22 en couleurs
au prix de 225 francs (prix de souscription valable jusqu'au 20 octobre)

TRANS-FER numéro spécial

voir sommaire dans FERRO-FLASH 39. Un numéro GTF formidable
au prix de 200 francs

ENTRE-VOIES spécial 25e anniversaire CFEB

Un numéro spécial avec Les premiers chemins de fer à Verviers, la traction des trains dans les plans inclinés de Liège, les chemins de fer vicinaux dans la région verviétoise, les tramways verviétois...
au prix de 150 francs

ETAT NUMERIQUE DU PARC MOTEUR SNCF

liste complète de toute les locomotives, automotrices et autorails SNCF avec leur dépôt respectif au 01/01/79
au prix de 190 francs

CALENDRIER MINIREX 80

Pour ceux que les locos suisses intéressent, un calendrier avec 12 locos suisses dont 8 en couleurs
au prix de 400 frs.

EN PARCOURANT

ELECTRONIQUE PRATIQUE n° 19 septembre 79, vous pourrez construire une alimentation électronique très sophistiquée à thyristors.

RAILWAY MODELLER, vous en saurez encore plus sur le révolutionnaire système de commande ZERO I de HORNBY: le système choisi par HORNBY est d'envoyer dans la voie un courant de 20 volts alternatif; le module de la locomotive le transforme en courant continu (ou sans doute redressé une alternance) 0-12 volts aux pôles du moteur. Les dimensions du module sont de 40 x 13 x 8 mm! De plus les modules sont standards, c'est l'utilisateur qui les code - 16 possibilités de codage!

LOCO-REVUE n408 sept. 79: vous vivrez le festival vapeur de LEEK ainsi que la rencontre Oiste à ZUG. Vous apprendrez comment construire les voitures "MOUGEL" ainsi que détailler un peu mieux la nouvelle loco vapeur 030 de JOUEF. N'oublions pas de mentionner aussi la page N qui devient de plus en plus importante et riche.

LA VIE DU RAIL 2 sept. 1979: vous lirez un premier article concernant l'histoire du SUD-EXPRESS ainsi que des nouvelles bien de chez nous

R.M.F. sept. 1979: vous retiendrez les nouveautés JOUEF ENVIRONNEMENT et surtout un magnifique article de notre ami S. BELTRAME sur la réalisation des caténaires

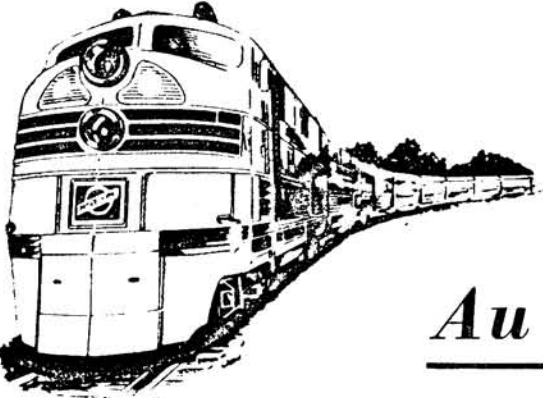
RAIL MAGAZINE septembre 79 Marc DAHLSTROM vous mènera au Paraguay et plus particulièrement à ASUNCION dont les tramways ne nous sont pas inconnus

CARTE DES VOIES FERREES DE BELGIQUE

(éditions G.T.F.)

Veuillez modifier l'annexe 2:

L. 108 section PEISSANT ERQUELINNES est classée hors service et rayée de l'inventaire AU 28.3.1979 (Trans-Fer n°8)



JOUETS SCIENTIFIQUES
 TRAINS ELECTRIQUES
 aux normes internationales

|||

Au Petit Train

G. VANDEVANDEL

Tél. 07/32.62.80
07/36.33.62
22, Avenue Jules Henin
6000 CHARLEROI

MOTORISATION DE LA CAISSE SNCV "BONGE"

par M. P. HAUTEFIN

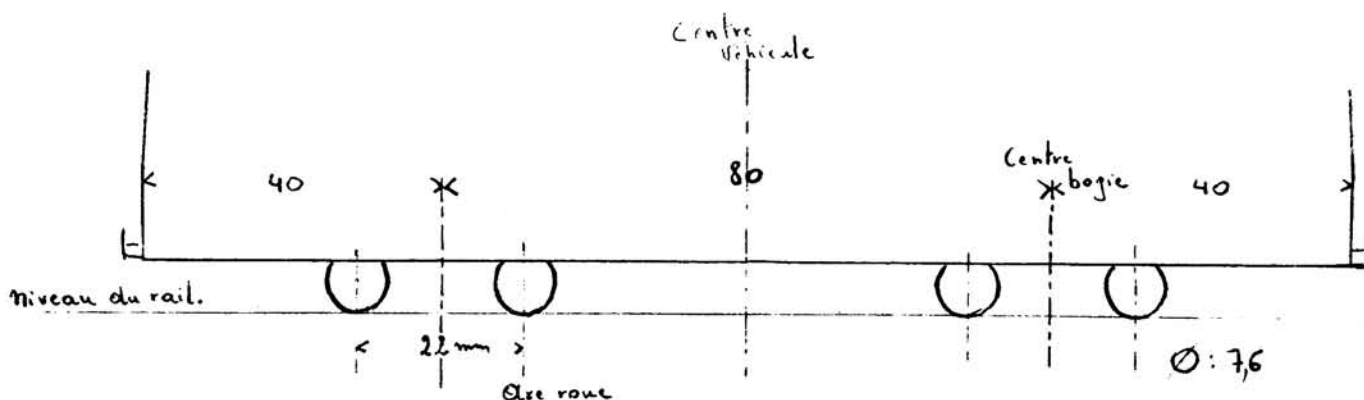
Plusieurs d'entre vous ont pu se procurer la caisse vicinale type S produite artisanalement par M. BONGE.

Dans un précédent FERRO-FASH, nous avons comparé ses côtes par rapport à la caisse réelle réduite au I/87e. Nous n'y reviendrons plus et rappellerons que le modèle de M. BONGE serre de très près la réalité; son achat est à conseiller.

Le problème est maintenant de faire avancer cette caisse!

Etude des caractéristiques d'un chassis type S

Ramenée au I/87e, voici les dimensions caractéristiques de ce véhicule. Il nous faudrait donc trouver un chassis moteur à l'écartement H0m (12mm) entraxe bogies 80 mm, entraxe essieux 22mm, diamètre roue 7,6 mm. En chasse donc pour dénicher cette perle. (prière me communiquer résultat)

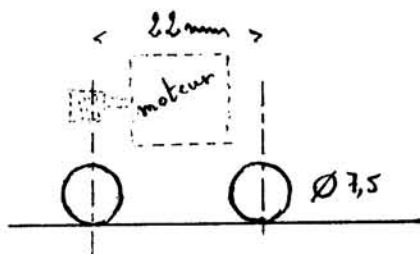


Premier projet

Un premier essai fut tenté avec un chassis moteur N. J'ai cependant du l'abandonner vu les dimensions généreuse du moteur. Je pense cependant utile de le mentionner car il pourrait servir de base à un petit tracteur industriel ou à une draine. MERKER & FISCHER a d'ailleurs utilisé le procédé pour son autorail Wismar.

Echelle N, ARNOLD RAPIDO réf. 2402

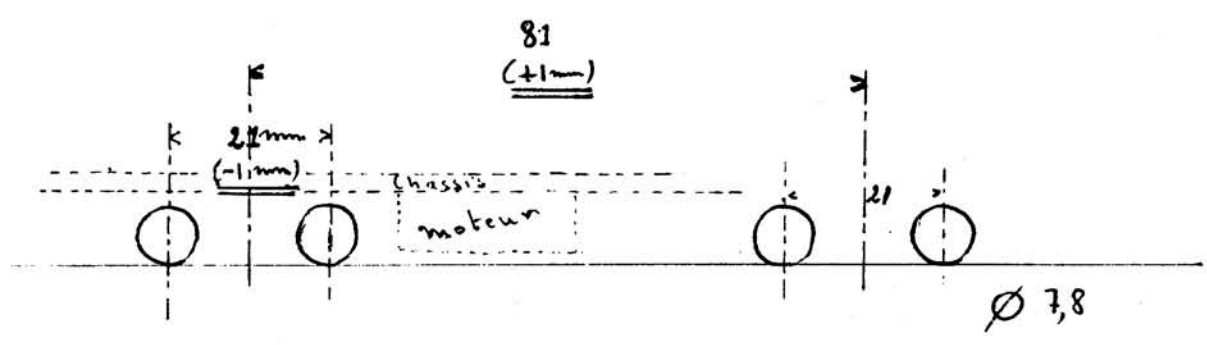
Le travail consiste à: enlever les roues, remplacer les axes par des axes plus longs (pour du H0m et même pour du H0), remettre roues et contacts en place.



Deuxième projet

C'est la sortie du tramway ROCO qui m'a fait arrêter l'étude du premier projet. En effet le châssis de celui-ci se prête relativement bien à une adaptation sur caisse S "BONGE"

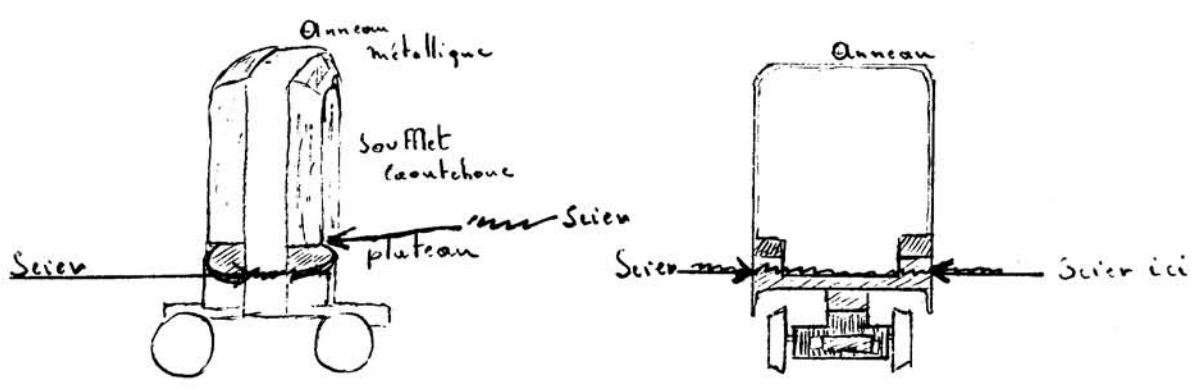
Caractéristiques du châssis ROCO (comparer avec page M7)



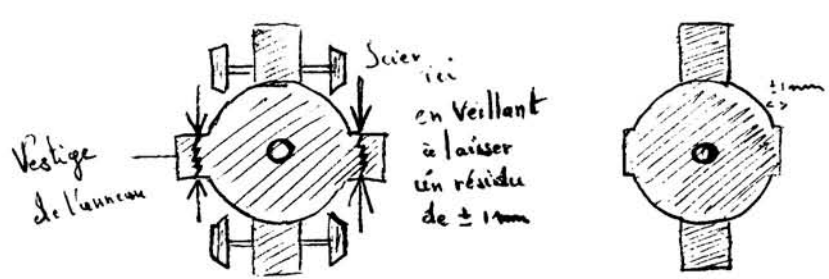
Celui-ci (séparé de la remorque bien sûr) présente
 diam. de roue de + 0,2 mm
 entraxe bogies + 1 mm
 entraxe essieux - 1 mm
 Ces différences me paraissent tout à fait acceptables.

Modifications à apporter au châssis ROCO

La première chose à éliminer est l'anneau intermédiaire. Celui-ci est coulé et fait corps avec le bogie arrière. Le scier horizontalement suivant schéma



Scier ensuite verticalement en veillant à laisser une butée de chaque côté (son rôle est de limiter le débattement du bogie)



Enlever les flancs de bogies; les sectionner à l'extérieur avant et arrière en veillant bien à laisser en place la partie qui maintient les axes des roues et engrenages en place.

Dégager le bogie avant (encliqueté à l'intérieur) et enlever ses flancs aussi - attention de ne pas perdre le cardan de transmission.

Le châssis:

C'est le plus gros morceau.

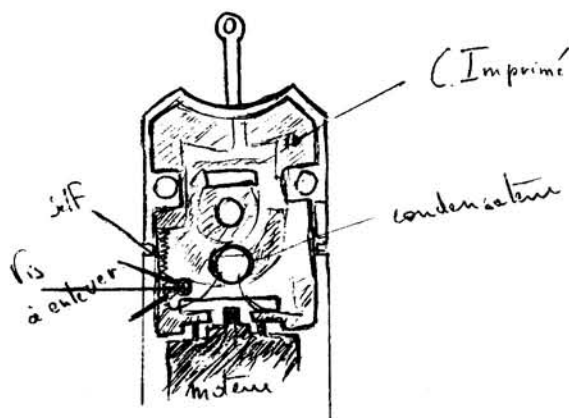
Nettoyer entièrement le châssis c'est à dire:

Enlever aménagement intérieur

Enlever conducteur lumière et ampoule

Enlever moteur -attention au cardan de transmission toujours-

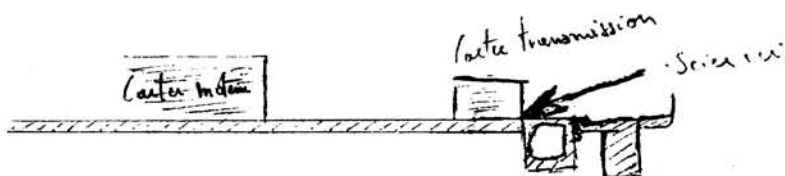
Enlever circuit imprimé -dégager la lamelle de contact inverseur rail/panto et dévisser la petite vis repérée sur le schéma ci dessous



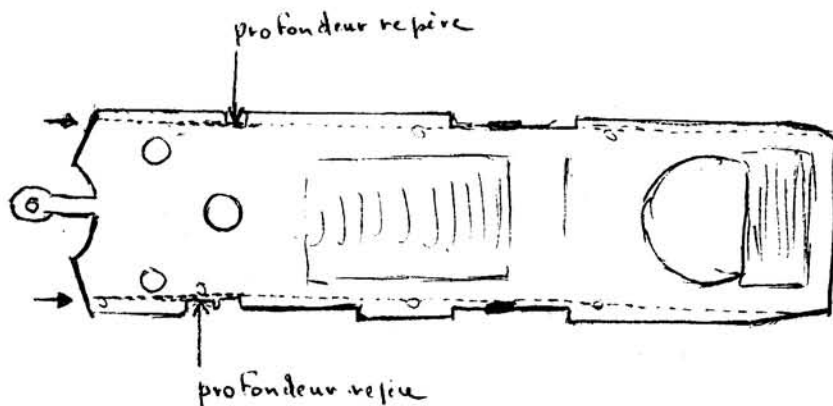
Vous avez maintenant le châssis nu. A vos scies!

-scier juste au niveau du boîtier de l'ampoule

-limer et amincir les 3 faces du carter transmission (indispensable pour faire rentrer le châssis sous la caisse)



-scier le châssis sur toute sa longueur suivant les pointillés - utiliser les encoches repérées comme guides de profondeur, parachever à la lime

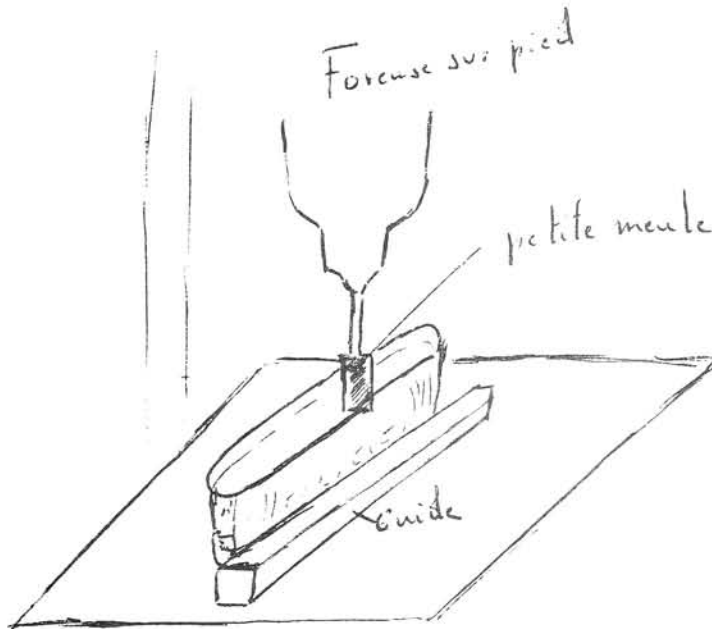


La caisse

Une fois le châssis terminé, il est nécessaire de préparer la caisse pour le recevoir.

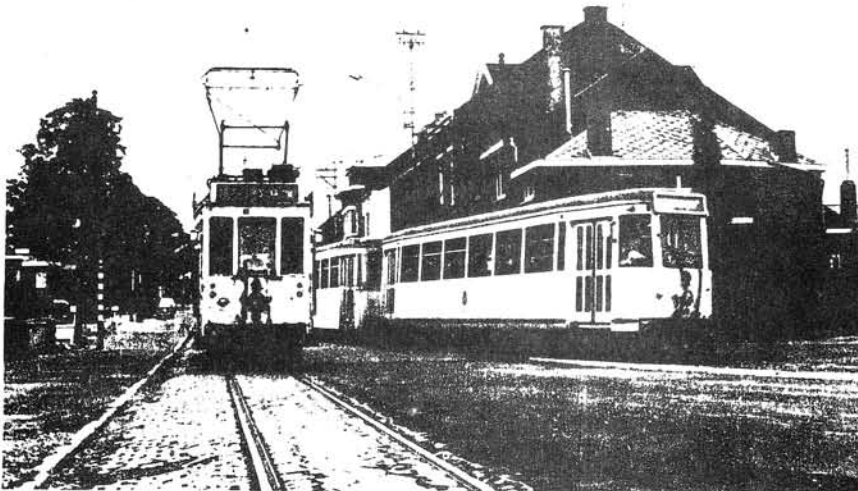
Amincir les bas de caisse à l'intérieur. L'épaisseur à retirer dépend de la largeur de votre châssis terminé. Elle est donc à ajuster sur celui-ci. La hauteur de l'entaille sera de ± 7 mm (à ajuster aussi)

Pour obtenir une entaille nette, j'ai monté une petite meule sur une foreuse sur pied et ai laissé glisser la caisse le long d'un guide.



Pour un prochain numéro je vous propose la suite:

Ajustage, superdétaillage, réalisation des nouveaux flancs de bogie.



+++++
 Modélisme Vapeur S.N.C.B.
 +++++

Notre bulletin du mois d'août, vous offrait une liste de numéros de locomotives à vapeur, avec affectation et numéro de tenders.

Nous vous donnons cette fois la même liste, revue et corrigée, grâce à quelques remarques de Monsieur R.H. de Bruxelles que nous remercions pour les nombreux conseils apportés au sujet du matériel vapeur belge.

M. Th.

HL	dépôt	HT	HL	dépôt	HT	HL	dépôt	HT
1.022	FBM	38.108	35.004	MKM	24.430	60.008	FBM	22.176
5.003	MKM	24.448	36.076	MUT	24.446	62.009	FBM	22.216
7.071	FTY	24.413	38.111	FTM	24.200	64.056	FCV	22.069
11.022	NZ	-	40.037	FLS	21.033	72.004	FL	12.036
12.002	FSR	24.602	41.157	IML	13.181	76.004	NZ	16.704
15.016	FC	-	44.166	FVY	13.044	81.341	FLU	17.198
16.014	GT	-	48.004	FL	23.434	89.005	FVS	-
18.066	FSN	20.094	49.005	FVS	-	90.007	FNDM	17.069
20.009	FMS	20.215	50.003	FKR	-	94.004	FYM	-
24.007	FTM	-	51.085	FTY	-	93.008	FSD	-
25.023	MUT	32.082	53.330	ANS	-	96.009	FNSD	-
26.053	NK	32.040	57.033	FLU	-	97.018	FHR	-
29.026	FEO	25.026	58.011	GT	-	98.043	NK	-
31.036	FT	24.003	59.001	FSR	-	99.014	FNDM	-

Remarques :

HL = locomotive

HT = tender

18.066 était FMS comme générateur de vapeur.

48.004 FL 23.434 ou 23.428.

51.085 n'a été à MUT que peu de temps.

72.004 - HL 7221 rentrée d'Allemagne le 22 juillet 1946 n'a plus été réparée et n'a pas circulé sous son nouveau numéro.

types 5 et 35 avec HT d'origine: 5.002 MKM 38.000 - 35.003 MKM 24.503

+++++++
 | Purisme |
 ++++++++

Quelques remarques au sujet du matériel moteur étranger,

 ----- interpénétrations de ...

- A propos de la circulation des HL françaises sur la ligne 96, il convient de ne pas oublier
 - les trois variantes de Superpacific Nord 231 C d'Aulnoye, aux trains 109 et 144, avant leur remplacement intégral par les 231 G et K ex PLM.
 - les 230 D d'Aulnoye, qui venaient à Mons. en omnibus, il y a une vingtaine d'années, et notamment au service d'hiver de 1958.
- La prise en considération de "marchandises roulantes" acheminées de ou vers Maldegem, le CFV₃V ou les constructeurs me paraît abusive. Ce trafic n'est pas monnaie courante et représente un pourcentage si faible pour l'ensemble du réseau belge.
- En matière d'utilisation temporaire d'une HL étrangère, l'événement le plus important fut la mise aux essais de la FS 685981 de Venezia Santa Lucia pour expérimentation de l'économiseur FRANCO-CROSTI. Elle a séjourné à Bruxelles Midi du 24 octobre au 13 décembre 1951 et parcouru 8.748 km. La machine était desservie par un personnel belge, le plus souvent accompagné d'un instructeur, mais systématiquement accompagné d'un membre de l'équipe italienne, soit le machiniste SCAGGIANTE, soit le chauffeur MARTINI. Elle a remorqué de nombreux trains spéciaux (dont certains sur la ligne 162) avant d'être utilisée dans la série des HL type 7 pour essais comparatifs. Certains parcours ont été effectués avec l'ancienne voiture dynamomètre. La HL s'est remarquablement bien comportée, et si la chaudière FRANCO-CROSTI ne fut finalement pas retenue, ce fut parce que l'économie de combustible compensait mal les frais de premier établissement et d'entretien. Il va de soi que les coûts respectifs étaient différents en Italie de ce qu'ils étaient chez nous à cette époque (charbon très cher et main d'oeuvre bon marché dans la péninsule).

R.H.

✂ ----- ✂

La Louvière, le 8 mai 1979

IL FAUT EPARGNER L'ENERGIE ;
ET POURQUOI PAS EN UTILISANT LE
RAIL ?

Ca y est, nous y sommes ... Il faut épargner l'énergie. Il y a longtemps qu'on le sait, il y a longtemps qu'on en parle, il y a longtemps que l'on se rend compte que quelque chose ne tourne pas rond. Depuis l'affaire de la fermeture du Canal de Suez, chacun a commencé à réfléchir au problème.

Pour mieux expliquer ce dont il s'agit et pour mieux faire accepter l'idée d'un début (ou d'un semblant) de rationnement, le ministère des Affaires Economiques vient de distribuer son " Livre Blanc " qui était prêt depuis plusieurs mois mais dont la diffusion avait été retardée jusqu'à l'extrême limite. Dame, il ne convenait pas d'affoler le public au beau milieu d'un hiver relativement rigoureux ...

Parlant de ce Livre Blanc (que nous n'avons pas lu mais qui paraît-il se veut être un véritable annuaire des ressources énergétiques restant à notre disposition, entre autres choses) un journaliste belge qui nous excusera si nous ne le nommons pas, a écrit que nous vivons dans une société "énergivore".

Nous pensons que ce journaliste a inventé un nouveau mot qui risque de faire recette. Car il a raison ce journaliste, nous vivons dans une société qui, au nom de la sacro-sainte liberté individuelle permet et encourage un gaspillage éffréné de toutes les formes d'énergie. D'autres biens de consommation aussi d'ailleurs ... Aussi bien dans le domaine industriel que domestique, aussi bien dans le domaine du chauffage que des transports, il est possible, chacun s'en rend compte, d'épargner de l'énergie. Encore faut-il avoir la volonté politique d'apporter un remède au mal que nous dénonçons, même si cela bouleverse nos habitudes, même si cela fait mal à certains, même et surtout si certains intérêts particuliers, divergents et contradictoires doivent en souffrir. C'est d'ailleurs ce dernier point qui, à notre avis, sera le frein principal à toute amorce de solution. Parce que des solutions, il n'en manque pas. Mais laissons aux " Spécialistes " le soin de développer toutes les thèses qu'ils voudront à ce propos.

Toutefois, qu'il nous soit permis, en tant que cheminots, de placer notre petit grain de sel dans un domaine que nous connaissons bien, c'est-à-dire celui des transports. Que le lecteur se rassure, nous n'allons pas l'assommer de chiffres ou de statistiques. Nous voulons simplement le faire réfléchir à certains problèmes que nous lui soumettons sous forme de

réflexions et d'interrogations.

Savez-vous, par exemple, que pour conduire 450 personnes par chemin de fer au milieu d'une ville ou d'une agglomération, sans embarras de circulation parce que circulant en site propre, qu'un kilogramme de gazoil ou son équivalent en énergie électrique suffit par kilomètre parcouru ? Pour arriver au même résultat, combien faut-il de voitures particulières ? Et grâce à quelles dépenses d'investissement, d'énergie et autres ?

Nous négligeons de parler de tous les inconvénients de toutes sortes qu'apporte le transport individuel, sachant quel prix chaque citoyen attache à sa voiture personnelle.

Nous croyons, cependant, que les pouvoirs publics auraient intérêt à organiser des transports en commun fréquents et confortables au lieu de laisser à chacun le soin de régler individuellement son problème de transport. S'il y avait des parkings gratuits près des lieux d'embarquement, croyez-vous que beaucoup de personnes obligées de se déplacer pour gagner leur lieu de travail ne choisiraient pas les transports en commun ? Mais laissons là cet aspect de la question pour aborder celui du transport des choses.

Savez-vous, par exemple, que pour déplacer une charge de mille tonnes sur rail il ne faut qu'un kilogramme de gazoil ou son équivalent en énergie électrique par kilomètre parcouru ? Et pour un camion de 50 tonnes ? A votre avis ? Eh ! bien s'il s'en tire avec 250 grammes par kilomètre parcouru, c'est un bon camion.

Vous pensez, probablement, que nous voulons la mort du transport par route. Surement pas. Nous savons que les moyens de transport doivent être non pas concurrentiels mais bien complémentaires dans un domaine où chacun à sa place. Mais pour peu que l'on observe ce qui se passe autour de soi, on est bien obligé de se faire la réflexion que bien des transports seraient bien mieux ailleurs que sur la route.

Que penser d'un industriel bruxellois ou anversois qui envoie un camion en Lorraine, par exemple, pour aller chercher 30 tonnes de profilés ? Que penser du transport de charbon-poussier par la route pour l'approvisionnement ou d'une centrale électrique ou d'une cimenterie ? N'est-ce pas la communauté belge qui paie la charge excessive imposée par la politique générale du "laisser faire" érigée en système ? Que d'énergie serait épargnée si les pouvoirs publics voudraient organiser les transports ! Mais il ne le feront qu'à la toute dernière extrémité et le poignard dans le dos !

Et pourtant, ce n'est un secret pour personne que dans les pays de la C.E.E. et en Belgique en particulier, beaucoup de fonctionnaires rêvent d'amenuiser le rôle que le chemin de fer joue dans l'économie générale du pays. Encore une contradiction difficilement explicable !

Le chemin de fer n'a pas fini de rendre des services, que du contraire ! Les U.S.A. qui nous précèdent de 25 ans dans tous les domaines reviennent au rail, surtout pour les transports en masse. C'est ainsi qu'ils en reviennent à utiliser le charbon

comme énergie pour transporter leur... charbon.
Pas sous la forme de la bonne vieille locomotive, bien sûr, mais grâce aux perfectionnements techniques leur permettant d'utiliser la turbine à vapeur.

Pour autant que certains investissements puissent être envisagés, sait-on qu'un wagon chargé de 50 tonnes de matière pourrait être livré dans la cour d'une usine ou d'un chantier, même si ceux-ci ne sont pas reliés au rail ? Sait-on qu'une remorque routière également chargée à proximité d'une gare rail-route pourrait très bien ne faire que quelques kilomètres par la route même si la destination de la marchandise qu'elle contient est Bari en Italie ou Copenhague au Danemark ou tout autre lieu qu'il vous plait d'imaginer ?

Et tout cela grâce au rail, parce que le rail ne demande que très peu d'énergie, en tout cas, moins d'énergie que les autres modes de transport pour fonctionner.

Nous ne faisons pas un plaidoyer " pro-domo ". Nous constatons une réalité.

Notre but est atteint si nous sommes parvenu à provoquer certaines réflexions auprès des lecteurs quels qu'ils soient, mais notre souhait est que ces quelques réflexions tombent sous les yeux de ceux qui ont pour mission de nous gouverner.

X X X X X X X

P.S. Cette lettre a été envoyée aux principales chaînes de journaux de toutes opinions qui paraissent en français en Belgique.
A ce jour, nous attendons toujours sa publication!

SCAILLET H.

+ ————— +

NOUVELLES DE L'ETRANGER

Tunnel "Kaiser Wilhelm 1." à Cochem (Moselle).

Ce tunnel long de 4203 mètres vient d'atteindre 100 ans. Ouvert à la circulation le 15 mai 1879, il est resté le plus long tunnel "de montagne" de la D.R. mais passé en seconde place au classement depuis le 19 avril 1979, date d'ouverture du nouveau "City-Tunnel" du réseau ~~S-Bahn~~ de Hamburg (réseau banlieue); (5832m). Le tunnel "Kaiser Wilhelm 1" est doté d'installations de ventilation qui étaient bien nécessaires à l'époque de la traction vapeur, quand un train de marchandises par exemple, restait plus de 4 minutes dans le tunnel. Le 22 novembre 1948, une explosion de gaz de poussier de charbon se déclencha à bord d'une locomotive à vapeur remorquant un train de voyageurs, avec entre autres un grand nombre de soldats français. Le mécanicien et le chauffeur, brûlés, réussirent à s'échapper du brasier. Le mécanicien, âgé de 53 ans, parvint à longer la locomotive en empruntant la plateforme fixée sur le flanc de la chaudière et, rejoignant la traverse avant, réussit à ouvrir le robinet de frein avec son pied. Devenu "le héros du Cochemer Tunnel", il est décédé en 1977 à l'âge de 82 ans. Le chauffeur, 64 ans, vit toujours à Trier.

C.M.

Locomotives électriques de la série 120 (n° 120 001 à 005), à moteurs triphasés asynchrones, de la Deutsche Bundesbahn.

Dates de livraison :

120 001, le 12.05.79 (Présentée à l'occasion du centenaire de la traction électrique à München-Freimann, et figurant à I.V.A. -Hambourg en juin.)

002, le 30.05.79

003, le 10.08.79

004, le 05.10.79

005, le 30.11.79

la partie mécanique est chaque fois prête (mois plus tôt, chez KRUPP

Comparons ces 5 nouveaux prototypes aux 3 autres séries les plus récentes, 103, 111, et 151, en rappelant que les deux dernières ne sont respectivement que des 110 et 150 "améliorées", bien que le poste de conduite équipant les 111 soit d'une conception nouvelle; Tous les schémas électriques étaient restés classiques.

En construisant une machine à 4 essieux seulement (avec un moteur par essieu, principe abandonné en France à l'avantage du bogie monomoteur développé par Alsthom), la puissance de la 120 équivaut pourtant à 79 % de celle de la 103 et 93 % de celle de la 151, mais à n'importe quelle vitesse, ce qui rend la 120 réellement apte aux services voyageurs et marchandises de toutes catégories.

En plus du frein rhéostatique en usage sur les autres séries, les 120 peuvent renvoyer de l'énergie au réseau (récupération) et leur puissance de freinage équivaut presque à celle des 151.

Ces performances sont remarquables quand on constate qu'en observant le principe de la machine à 4 essieux, la 120 ne pèse qu'une tonne de plus que la 111 (respectivement 84 et 83 t) pour une longueur totale inférieure d'un mètre seulement à la 103 (respectivement 19200mm et 20200mm; la 111 mesure 16750mm; la locomotive belge à 6 essieux, série 20, ne mesure que 30 cm de plus que la 120 allemande à 4 essieux).

L'empattement de bogie n'est que de 2800mm contre 3400mm pour la 111 grâce au faible encombrement des moteurs.

TABLEAU COMPARATIF

	<u>103</u>	<u>111</u>	<u>151</u>	<u>120</u>
Symbole	Co'Co'	Bo'Bo'	Co'Co'	Bo'Bo'
Puissance continue en CV	9630	4925	8160	7620
à la vitesse de (Km/h)	182	123	95	/
Puissance max. au freinage en CV	13600	5440	8980	7620
puissance continue au fr. en CV	6530	2720	4435	4150
Effort max. au démarrage en T.	32	28	39	34
effort max. de freinage en T.	18	8	20	15
Vitesse max.	200	160	120	160°

° 1machine autotisée à 200 Km/h et affectée à des services rapides d'endurance.

Voilà donc où réside l'intérêt du moteur triphasé asynchrone, presque aussi vieux que la traction électrique, mais laissé au rencart jusqu'à ces jours par suite des possibilités limitées de régulation. Ce moteur est plus petit, plus robuste, plus puissant, moins sujet à l'usure, et plus économique à l'entretien. En 1902, lors de l'électrification du tunnel du Simplon en Suisse, ensuite dans le nord de l'Italie, le système triphasé conventionnel

exigeait une caténaire bi-polaire très compliquée. En outre, les locomotives ne disposaient que de très peu de crans de marche économiques pour le réglage de la vitesse, aspects incompatibles avec la conception d'un chemin de fer rentable, qui conduisirent à la disparition prématurée de ce système. Ce sont les progrès de l'électronique qui réhabiliteront les avantages du moteur triphasé asynchrone, sans devoir prendre en compte ses inconvénients. Sur les 120 de la D.B., le courant alternatif 15000 V 16 2/3 Hz prélevé à la caténaire est redressé sur la locomotive, puis transformé grâce à un groupe convertisseur électronique, en courant triphasé dont la tension (0 à 2200 V) et la fréquence (0 à 125 Hz) sont réglées sans cran de marche, de telle sorte que la force de traction et la vitesse soient aussi indépendantes de crans de marche. La totalité de la puissance (plus de 7600 CV) est disponible en service marchandises, et les caractéristiques avantageuses du moteur triphasé évitent le patinage en cas de piètre adhérence.

En service voyageurs, la locomotive doit fournir l'énergie électrique pour le chauffage ou la climatisation de la rame si bien que la limite est établie par la puissance du transformateur dont la masse rest actuellement très importante sur ces engins à 4 essieux, et la puissance disponible pour la traction s'en trouve sensiblement réduite.

La masse des bogies est par contre très réduite grâce à l'emploi des moteurs triphasés (2 par bogie), et l'effort des masses non suspendues sur la voie est considérablement diminué par rapport aux engins construits jusqu'à présent.

Un effort tout particulier a été réalisé afin d'éviter les phénomènes néfastes de puissance réactive (dévattée, non utilisée pour la traction à un moment donné) sur le réseau caténaire, et d'ondes hautes fréquences sur la signalisation et la radio (liaisons avec les trains).

Enfin, tout récemment, les N.S.B. (Norvège), également équipés en 15KV 16 2/3 Hz, ont commandé une première série de locomotives apparentées au type 120 de la D.B.

C.M.

C.S.D. - D.R. - D.B.B. - C.I.W.L.T. - MITROPA

LE "VINDOBONA" ASSURE PAR UNE RAME TRACTEE

Plusieurs réseaux européens ont abandonné leurs rames automotrices diesel internationales au cours de ces dernières années. Il suffit de citer les VT11.5 de la Deutsche Bundesbahn (devenus 601 et 602 et utilisés à présent en "charter"), les RA4500 ou DE1000 des chemins de fer fédéraux suisses ou des Nederlands Spoorwegen (dont les survivants circulent au Canada sous l'appellation "Northlander") pour nous remémorer les heures de gloire de tels engins, impressionnants il faut le dire.

Dans un même ordre d'idée, remarquons le remplacement des automotrices électriques suisses R441050 par une rame tractée sur les "Cisalpin" et "Edelweiss" (le premier est toujours T.E.E., le second est un train de 1^o et 2^o classe), et celui des magnifiques rames autrichiennes 4010 "Transalpin" constituées aujourd'hui par des voitures internationales.

Depuis ce 27 mai 1979, le "Vindobona" Berlin-Prague-Wien est

également formé de voiture internationales remorquées par des locomotives propres à chaque réseau. Resté dans l'ombre, souvent oublié des amateurs de curiosités ferroviaires, la disparition des autorails du "Vindobona" signifie aussi la fin d'une des plus remarquables liaisons ferroviaires par engins automoteurs.

Sa mise en service remonte à la Conférence européenne des horaires d'octobre 56 à Lisbonne, une époque qui rappelle l'instauration d'une trame de dessertes qui devaient porter le nom de TRANS EUROP EXPRESS. Pas tellement loin de chez nous, un accord reconductible les 10/11 novembre de chaque année unissait dans une même convention les réseaux tchèque, autrichien et est-allemand. Le nom "Vindobona" provient de l'ancienne histoire de Vienne établie à l'endroit de l'ancienne colonie celtico-romaine.

Le premier départ, pour la presse, eut lieu à Berlin-Ostbahnhof le 6 janvier 57, avec un autorail diesel du type "Köln", le VT 137 273 de la D.R.. Il existait 14 exemplaires de ce groupe "Köln" mis en service en 1938. Il s'agissait de Bo' + 2'2' + Bo' de deux fois 600 CV, capable d'atteindre 160 Km/h. Ils offraient 126 places assises, mesuraient 70,2 m et étaient dotés d'une transmission électrique. La disposition des bogies indique l'utilisation de bogies Jakobs supportant les extrémités de deux voitures. Une comparaison intéressante peut être faite avec nos anciens autorails articulés belges.

La restauration était assurée par la MITROPA jusqu'à la frontière autrichienne, où la Cie. Internationale des Wagons-lits prenait le relais à bord du train. A partir du 1er décembre 1957, la MITROPA assurera le service sur la totalité du trajet. Le "Vindobona" était en service régulier depuis le 30 avril 1957.

En vertu de l'accord conclu, chacun des trois partenaires devait fournir le matériel roulant pour une période de 2 années. La D.R. mit en service au côté de la série "Köln", des autorails des groupes "Leipzig" (à 3 éléments) et "Hambourg" (à 2 éléments), et à partir de 1966 les nouveaux VT18 devenus série 175 (4 éléments). Le premier de ces autorails VT18 construit par Görlitz fut présenté à l'occasion de la foire de Leipzig en 1963. Deux ans plus tard, 7 autres unités étaient mises en service. Il était possible de renforcer la composition minimale de 4 éléments avec 1 ou 2 voitures intermédiaires prévues à cet effet. Les C.S.D. affectaient à ce service des autorails GANZ des séries M495, M498 et M296. De 1961 à 1963, les O.B.B. lui attribuèrent un autorail 5045, mais se désistèrent en 1967. L'électrification intense n'avait pas permis d'améliorer le parc d'autorails autrichiens. Les C.S.D. prirent la relève. A partir de 1969, la D.R. assura le service de façon permanente avec les rames diesel-électriques 175 001 à 016 (2 motrices par rame). Depuis le 27 mai 1979, leur présence à Prague et Wien n'est plus qu'un souvenir. Une rame ordinaire assure le service.

C.M.

+++++
 [S.N.C.B. - RETRO]
 +++++

LIVRET DU SERVICE DES LOCOMOTIVES ET MACHINISTES AU 16 AVRIL 1939.

=====

Liste des dépôts abritant des locomotives à vapeur.

AARSCHOT	FRST	TYPES 16, 38, 41, 51 ET 93
ADINKERKE	FDK	TYPES 44, 51 ET 81
ALOST	FLS	TYPES 15, 31, 38, 44, 51, 64 ET 71
ANS	ANS	TYPES 11, 25, 38, 53 ET 81
ANVERS (DAM)	FNDM	TYPES 40, 41, 51, 53, 58, 71, 72, 81, 90, 93 ET 98
ANVERS (SUD)	FNSD	TYPES 11, 51, 53, 58, 66, 71, 81 ET 96
ATH	ATH	TYPES 41, 51, 57 ET 93
AUDENAERDE	FDN	TYPE 44
BAULERS	FSU	TYPES 16, 40 ET 51
BERCHEM	FCV	TYPES 6, 15, 40, 57, 66 ET 69
BERTRIX	MBX	TYPES 36, 44, 53, 81 ET 96
BRAINE-LE-COMTE	FBC	TYPES 41, 51, 57 ET 71
BRUGES	FR	TYPES 7, 16, 44, 51, 53 ET 72
BRUXELLES (MIDI)	FBM	TYPES 1, 7, 41, 51, 57, 60, 62, 64, 71 ET 97
CINEY	LC	TYPES 44 ET 93
COURTRAI	FC	TYPES 9, 14, 31, 38, 40, 44, 51 ET 53
DENDERLEEUEW	FDD	TYPES 44, 51 ET 53
EKLOO	FCO	TYPE 44
FLORENNES	GF	TYPES 11 ET 15
GAND-MARITIME	FGNF	TYPES 29, 51, 53 ET 72
GOUVY	FVY	TYPES 44, 81 ET 93
HAINES-ST-PIERRE	GT	TYPES 16, 31, 38, 41, 51, 53 ET 81
HASSELT	FHS	TYPES 14, 19, 20, 38, 40, 53, 57, 80 ET 81
HERBESTHAL	FHR	TYPES 7, 53, 57, 81, 93 ET 97
JEMELLE	LJ	TYPES 8, 10, 31, 36, 57 ET 81
KORTEMARK	FTK	TYPES 44, 72 ET 93
LANDEN	FLD	TYPES 44, 57, 64 ET 81
LATOUR	MUT	TYPES 36, 81, 93 ET 98
LIEGE	FL	TYPES 7, 9, 10, 51, 53, 57, 64, 96, 97 ET 98
LODELINSART	LDS	TYPE 71

.....

.....

LOUVAIN	FLV	TYPES 31, 38, 41, 53, 64 ET 81
LUTTRE	FLU	TYPES 53, 72, 81 ET 93
MARIEMBOURG	IMG	TYPES 15 ET 81
MERELBEKE	FKR	TYPES 7, 14, 29, 44, 51, 53, 64, 66, 72, 81 et 93
MOL	LML	TYPES 18 ET 44
MONCEAU	LNC	TYPES 25, 51, 53, 71, 80 ET 81
MONS	FMS	TYPES 41, 51, 53, 64, 81 ET 98
MONTIGNIES	FMY	TYPES 40, 51, 53, 64 ET 81
MONTZEN	GMN	TYPES 53, 81 ET 98
MUIZEN	FYM	TYPES 15, 51, 53, 64 ET 81
OSTENDE	FSD	TYPES I, II, 31, 44, 51 ET 53
OTTIGNIES	LT	TYPES 16, 31, 36, 57, 64 ET 81
PEPINSTER	FPS	TYPES 41, 53, 96 ET 97
RENORY	RY	TYPES 38, 53 ET 81
RONET	FEO	TYPES 7, 29, 33, 36, 41, 51, 53 ET 81
SAINT-GHISLAIN	FGH	TYPES 41, 53, 71 ET 81
SAINT-NICOLAS	FSN	TYPES 8, II, 44 ET 93
SAINT-VITH	RSV	TYPES 81, 93 ET 97
SCHAERBEEK	FSR	TYPES I, 9, 10, 31, 36, 38, 41, 53, 57, 58, 60, 61, 66, 71, 81 ET 98
STATTE	LHY	TYPES 44 ET 93
STOCKEM	MKM	TYPES 5, 8, 10, 31, 35, 36, 41, 53 ET 81
TAMINES	FTM	TYPES 8, 15, 53 ET 81
TERMONDE	FT	TYPES 16, 18, 38, 44, 51 ET 53
TIRLEMONT	FTL	TYPES 44, 53, 64, 71 ET 93
TOURNAI	FTY	TYPES 9, 14, 41, 51, 53 ET 64
TROIS-PONTS	FNO	TYPES 44 ET 81
WISE	FVS	TYPES 44, 53 ET 96
WALCOURT	LWC	TYPES II, 15, 53 ET 81
YPRES	FY	TYPES II, 44 ET 71

REMARQUES:

TYPE 12 : ATTRIBUES AU DEPOT DE SCHAERBEEK (FSR) DES **LEUR** SORTIE
D'USINE APRES LE 16 AVRIL 1939

TYPE 25 : IL S'AGIT DU TYPE 25 (ETAT-BELGE) DE 1884

TYPE 29 : IL S'AGIT DU TYPE 29 (ETAT-BELGE) DE 1875

TYPE 50 : ATTRIBUES AUX A.C. DE MALINES (FM) ET DE SALZINNES (FAZ)

Programme de construction des voitures de service intérieur du type M 4

A fournir	Commandées au 31/08/79				
	1 ^{ère} tranche	2 ^{ème} tranche	3 ^{ème} tranche	4 ^{ème} tranche	total
50 A	30 A	-	-	20 A	50 A
430 B	95 B	150 B	-	-	245 B
65 AD	-	-	65 AD	-	65 AD
35 BDR	-	-	-	-	-

Le 27 août 79, la première voiture du type M 4 est sortie de construction des usines La Brugeoise et Nivelles S.A. - "Constructions Ferroviaires et Métalliques" de Brugge. Il s'agit d'un véhicule de première classe, numéroté 50 88 19 78 001 - 8 (51001).

Parcours d'essais :

Le 28/08/79 - HLE 1608 + HV I₆ Bm 61 88 21 70 626 - 3 + HV M₄ A
 trajet Brugge - Gent - Laeken - Schaerbeek - Liège Gins, retour suivant le même itinéraire avec vitesse maximale de 160 km/h de Gent-St-P. à Aalter.

Le 01/09/79 - HLE 2023 + HV 51001 - Brugge - Gent - Laeken - Bruxelles Nord/Midi - Luttre-PàC - pour pesage à l'Atelier Central, retour à Brugge le 04/09.

Description sommaire :

La voiture de première classe numéro 51001 comporte deux grands compartiments à couloir central, un de 5 fois 8 places "non-fumeur" et un de 4 fois 8 places "fumeur". Ils sont séparés par une paroi et porte en verre. L'accès se fait par des plates-formes situées à chaque extrémité du véhicule et comprenant chacune un wc.

Les portes extérieures, à deux vantaux, sont du type louvoyant-pivotant; la commande d'ouverture est assurée par un bouton-poussoir placé sur le côté (pas de poignée).

En cas d'avarie au système pneumatique de fermeture des portes, la seule mise en mouvement provoque automatiquement celle-ci. L'intercommunication est réalisée par bourrelet en caoutchouc, porte coulissante à deux vantaux. Les fenêtres sont équipées de verre teinté, une partie de trente centimètres de haut coulisse longitudinalement dans le dessus, sur la moitié de la largeur. Elles sont garnies de rideaux de couleur orange.

Extérieurement, cette voiture se distingue par sa couleur rouge-grenat, avec un bandeau blanc à la ceinture. Elle est montée sur bogies du type Y 32 SNCF à suspension secondaire par grands ressorts hélicoïdaux. La vitesse maximale est de 160 km/h et pourrait être portée à 200 après complément du système de freinage .

Essais et circulations spéciales

- mise sous-tension le 26 avril 79 à 00H00.
- essais à haute-tension (16000 v) les 27 et 28 ^{avril} mai 79.
- essais de traction les 9 et 10 mai 79, avec les locomotives 2317 et 2339.
- essais et rodage les 10, 11, 14 au 18, 21 au 26 mai 79, avec les automotrices 057 et 077.
- parcours spéciaux de mesure avec la voiture ES 601, le 14 mai 79.
- essai avec l'automotrice quadruple 805, le 18 mai 79.
- parcours spéciaux de mesure avec la voiture ES 601, le 21 mai 79.
- inauguration de la ligne le 22 mai 79, avec l'AM 820.
- le 23, parcours avec la 2024 entre Luttre-PàC et Manage et avec la 840 entre Braine-le-Comte et Manage.
La locomotive électrique 2911 a été amenée sur place à Manage remorquée depuis Tournai, par une locomotive diesel de la série 62 du dépôt d'Ath.
- le 26, circulation de la 29.013 vapeur remorquant 7 voitures du type M 1, avec en tête de train entre Manage et Charleroi Sud, la locomotive électrique 2913; en fait, il s'agissait de la 2908.

Notons ici que la véritable HLE 2913 sert de magasin de pièces détachées pour le restant de la série, et de ce fait ne circulera normalement plus jamais.

Modifications de conséquence dans l'effectif de l'ATD d'Haine-St-Pierre

- locomotive diesel de ligne 5911 a été cédée à Merelbeke, le 14 mai 79.
- HLDE 5912, en prêt à Antwerpen Dam depuis le mois d'août 78 est passée toujours en prêt à Merelbeke, le 30 avril 79.
- HLDE 6225 a été cédée à Merelbeke, le 27 juin 79.
- AR de la série 45 - 3 unités interviennent dans les roulements de l'atelier de traction d'Ath (1 à l'entretien à Haine-St-Pierre, 2 en circulation avec des trains en UM).
Notons déjà le 4505 en prêt à Ath le 2 mai 79 pour écolage. (UM = unité multiple).

Pas de modifications pour les ATD de Monceau et Saint-Ghislain.

✚ ————— ✚

✚ Charleroi - Manage par le chemin des écoliers

Le 8 septembre 79, le G.T.F. asbl organisait une excursion spéciale par autorail de Charleroi Sud à Manage. Celle-ci avait pour grande particularité d'emprunter différentes sections de lignes fermées aux trafic voyageurs et parfois même également aux marchandises. Ainsi le train 18265 circula de Charleroi Sud à Nivelles Nord via Marcinelle, Fleurus, Court-St-Etienne, Genappe et Baulers.

Le 18266, de Nivelles Nord à Feluy Zoning via Baulers, Braine-l'Alleud, Sart-Moulin, Clabecq, Ronquières, Ecaussinnes Nord et Ecaussinnes Carrières.

Le 18267, de Feluy Zoning à Manage.

Cette journée rencontra un très vif succès auprès des quelque 120 participants.

✚ ————— ✚

✧ S.N.C.B. - Des nouvelles de Tournai.

Lors du changement de roulement de mai 1978, l'entretien des locomotives série 51 est passé de Schaerbeek à Saint-Ghislain pour la remise de Tournai. Cela a eu pour conséquence une série de mutation d'engins. Il y a eu notamment la 5165 qui fut transférée à l'ATD Kortrijk suite au fait qu'étant de la seconde tranche, pour ne pas **trop amplifier** la gamme d'entretien et n'avoir ainsi que du matériel de la première tranche. La 5130 fut donnée en échange, de plus comme matériel de réserve sont venues la 5106 de Schaerbeek, la 5115 de Monceau (la 5106 avec mémor à deux positions qui suite à une avarie a été démonté le 14 juin 79 et remplacé par l'ancien système: sifflet et gong pour la répétition des signaux dans le poste de conduite). La 5113 sortie de grande révision de Salzinnes, le 13 septembre 78 roule toujours en prêt à Dendermonde. Il est à noter également que contrairement à ce qui est paru dans certaines revues d'informations, les 6248 et 6249 ont été dès leur arrivée en mutation de Kinkempois à Ath, utilisées par l'AbMT de Tournai. Une **autre** particularité est apparue au roulement des 62/63 de Tournai; c'est que trois services sont assurés par des conducteurs de l'ATSD d'Ath. **Il s'agit** des trains de pierres entre Ath et Zeebouw (entre Zeebrugge voyageurs et Heist), entre Ath et Soignies et entre Lessines et Tournai, avec évolution à Ath et desserte du faisceau à Havinnes, et dans les trois cas, le retour.

Notons également que depuis peu, pour permettre l'électrification de la ligne 75, Tournai - Mouscron - Kortrijk, l'AbMT Tournai dispose de la locomotive n° 8241 venue de l'ATD d'Antwerpen Dam.

J. Simonet

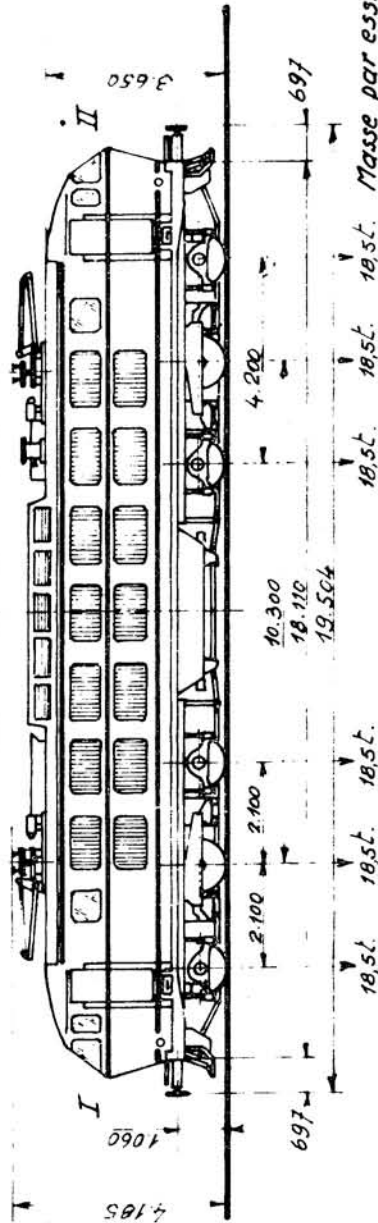
ATD = atelier de traction diesel

ATSD = atelier de traction diesel, subordonné

AbMT = abri de matériel de traction.

✧ ————— ✧

Locomotive série 20



Généralités

<u>Effectif:</u>	25
<u>Type:</u>	CoCo
<u>Masse total:</u>	111 tonne
<u>Numerotation:</u>	1 ^{ère} sér. 1975 2 ^e sér. 1977
<u>Puissance unihoraire:</u>	5.150 kW
<u>Tension de service:</u>	CC - kV 3
<u>Vitesse maximum:</u>	100/100 km/h
<u>Masse max par essieu:</u>	18,5 tonne
<u>Effort max au démarrage:</u>	314 kN
<u>Rayon min. de courbe:</u>	100 m
<u>Diamètre des roues:</u>	1250 mm
<u>Satisfait au gabarit UIC.</u>	

Partie mécanique

Constructeur: S.A. La Brugeoise et Nivelles à Nivelles
Année de construction: (1) 1975 (2) 1977
Freinage:
 Frein automatique de service et frein direct de manœuvre. Frein de secours agissant sur les conduites de frein autom.
 Frein électrique rhéostatique.
 Le frein automatique, comprend le régime "Marchandises-Voyageurs" et le régime "Haute puissance" (à 2 étages de pression).
 Le robinet de mécanicien du frein autom. est du type Oerlikon FV4
 La locomotive est pourvue d'un frein anti-patinage, un compresseur Wabco type 243 VC alimentant 2 réservoirs d'une capacité totale de 1000l.
 Un frein à vis place dans chaque cabine de conduite et agissant chacun sur les 6 blocs frein d'un bogie.
Bogie
 La locomotive est équipée de bogies BN
Chauffage des cabines de conduite par radiateurs et batterie de chauffe électriques à air pulsé.

Partie électrique

Equipement de traction
Constructeur: A.C.E.C. Charleroi
Type de Côté: équipement de démarrage à thyristors à commande électronique
Moteurs de traction: Type LE 772 G. 950V avec excitation indépendante.
 Nombre 6
 Puissance unihoraire: 903 kW
 Puissance continue: 855 kW
Suspension: élastique sur 3 points
Transmission: élastique
 - Transmission G des ACEC
 - Le carter est tenu par roulements à rouleaux
Rapport d'engrenages: 80/26 (3,077)
Equipement de frein électrique:
Constructeur: ACEC Charleroi
 Type: rhéostatique, avec réglage électronique de l'excitation indépendante des M. Traction, combiné au pas avec frein pneumatique.
 Rhéostat: puissance max 3.350 kW
 Ventilation: 4 ventilateurs type VH 50 débit 4,5 m³/sec.
 moteur VRA 3 - courant continu

Appareillage auxiliaire
1 Groupe moteur-alternateur:
 - Moteur: ACEC type 2 CT 200 alimenté sur 3 kV ou 1,5 kV
 - Alternateur: Van Kaick, type DIB 80 fournit 380 V/50 Hz; 300 kVA.
 - Sont raccordés sur le réseau 380V/50 Hz
 - 3 ventilateurs, débit 17 m³/sec; pour 6 moteurs de traction et 3 ventilateurs.
 Entraînés par moteurs asynchrones type AH 112 de 8,5 kW. 3500 t/min
 - 3 ventilateurs, débit 0,8 m³/sec; pour les armoires à thyristors. Entraînés par moteurs asynchrones type AH 80 de 1,3 kW. 3500 t/min
 - 1 compresseur Wabco, type 243 VC à 2 étages et 4 cylindres. Entraîne pour 1 moteur asynchrone type AK 180 de 22 kW
 - 1 Chargeur de batterie AEG pour la charge des batteries SAFT type KPM 70 mAh (Cd/Ni) de 54 éléments. 65V.
 - 2 Points de redressement à thyristors à commande électronique: ACEC type 611 BY 12/237 pour l'alimentation de l'excitation indépendante des moteurs de traction.

HISTOIRES DE TRAMS...

NOUVEAUX NUMEROS

* Certaines motrices avaient été préparées pour rouler sur le réseau préméto de Charleroi (marcepieds escamotables, moustaches) et avaient gardé leur ancienne numérotation. Ces motrices, provenant de différents dépôts ont été transférées au dépôt de Charleroi et portent désormais les numéros suivants:

9030	➡	9151	9044	➡	9156
9033	➡	9152	9046	➡	9157
9037	➡	9153	9066	➡	9158
9038	➡	9154	9088	➡	9159
9043	➡	9155			

* Les motrices actuellement en cours de transformation au dépôt de Jumet seront renumérotées à partir de 9170. C' est ainsi que la première de la série, la 9125 est devenue la 9170. Signalons que cette motrice semble au point et que ses essais se poursuivent dans d'excellentes conditions.

ESSAIS DE GABARIT

* En prévision de l'arrivée des nouvelles motrices articulées (le prototype est annoncé pour la fin de l'année), 2 motrices ont été munies d'un gabarit-type, permettant de tester la ligne et de rectifier les endroits qui engageraient ce gabarit et ce, avant l'arrivée des nouvelles motrices.

Ces deux motrices d'essai portent les numéros 9051 (LL, panto Siemens) et 9153 (CH, panto Stemman).

Dernière minute.

Le lundi 3 septembre, en début d'après-midi, la caténaire s'est détendue sur la ligne 30 entre Haine-Saint-Pierre Souterrain et le Pont Brogniez. Le 80 se dirigeant vers La Louvière a arraché les fils ainsi détendus en empruntant la liaison du Pont Brogniez tandis que des caténaires tombant sur un 30 provoquèrent un début d'incendie.

Les équipes de la ligne aérienne d'Anderlues ont remplacé le fil dans l'après-midi.

Motrices concernées:

9042: motrice assurant le 30 et immobilisée au Souterrain suite à la chute de caténaires et au début d'incendie qui en a résulté.

9050: motrice assurant le 80, qui a arraché les fils au Pont Brogniez.

Le lendemain, la 9050 assurait un service navette le matin. La 9042 a été transférée à Jumet.

R. VAN GYSEGHEM

En complément.....

Nouvelles SNCV centre:

Actuellement, une entreprise spécialisée procède au renouvellement de plusieurs courbes (Mariemont, Haine Saint Pierre, La Louvière, Houdeng, Strépy).

Pendant la première semaine de juillet, la circulation des trams a été complètement suspendue entre Bracquegnies Ste Anne et Maurage (L. 80) pour permettre le renouvellement de la voie et du ballast sur plus de 250 m. (tranchée près des 2 ponts à Bracquegnies)

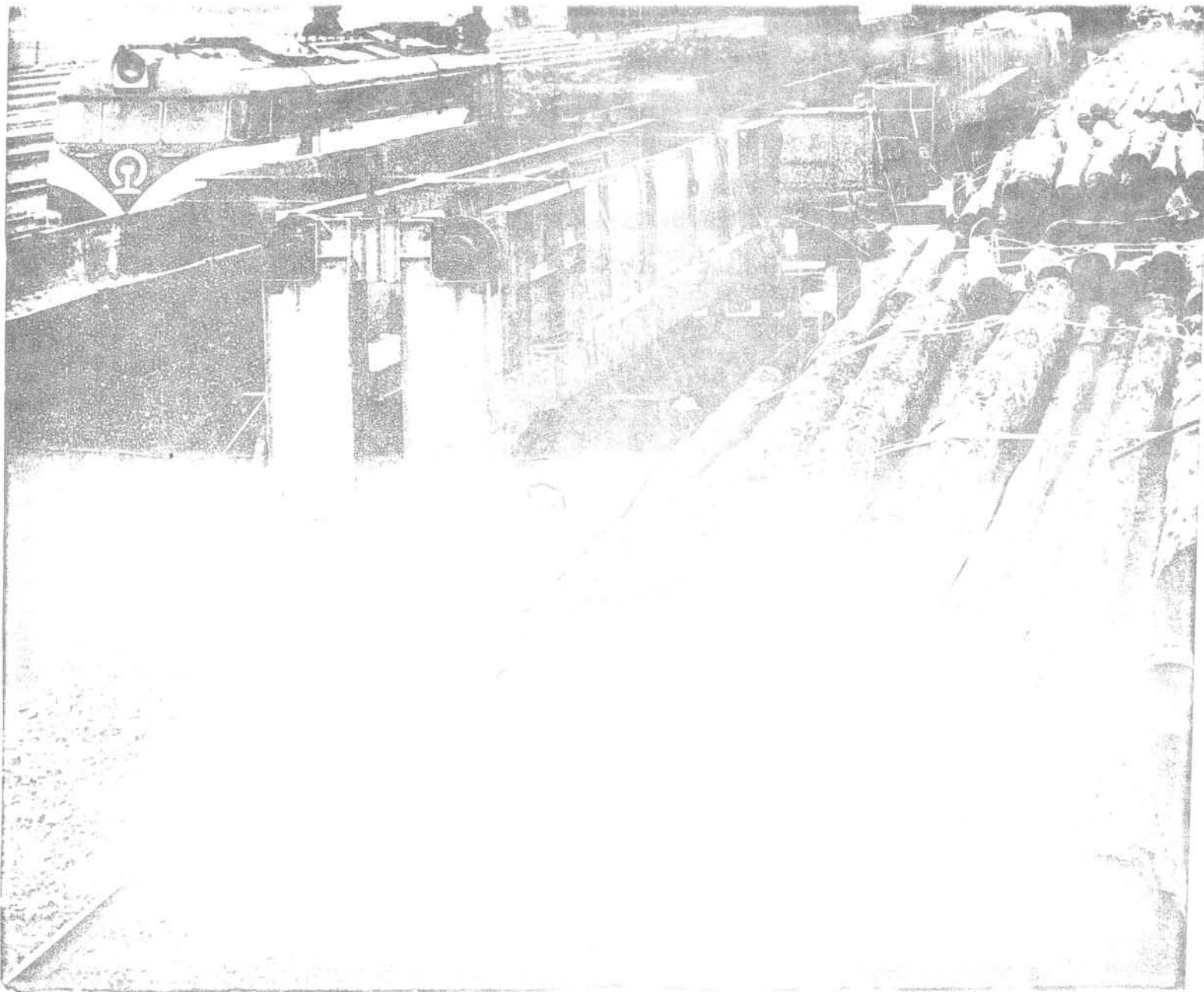
Nouvelle numérotation:

Lors du changement de numérotation des types S en 1976, certaines de celles-ci du type S3 (préméto) se trouvaient alors affectée à La Louvière et furent donc numérotées comme des S normales (9030 à 9088) alors que les S3 étaient numérotées 9120 à 9150

Elles ont, depuis, quitté La Louvière pour Charleroi et ont reçu des numéros de série TS3 dans le courant juin 79

Remarquons que le prototype 9125 devient 9170 et que la 9044 vient du service Voies et Travaux.

P. GILSOUL



QUI DÉCOUVRIRE LE CÔTÉ D'

le pays d'origine de cette photo

Veillez adresser vos réponses sur
similaire carte postale, sur carton

P. HAUTEFIN Chaussée de Mons, 657
7160 HAINES BRASSÉ PIERRE

14

NOS PETITES ANNONCES

Gratuites pour nos membres

Annonces commerciales: 100 frs le $\frac{1}{4}$ de page (tarif valable jusque I.I.80)

JE VENDS: projecteur diapositives NORIS en très bon état de marche (peu servi) Modèle manuel. Prix d'achat 4000 frs. laissé pour 1500 frs. Il sera visible à la réunion C.F.C. du 22 septembre. S'adresser M. M. PATER, rue de l'Hotel de Ville, 40 à 7160 HAINE SAINT PIERRE.

QUI PEUT EXPLIQUER à M. Yves REYNAERT, Rue Renkin, 42 à 1030 BRUXELLES

Que signifie en régime marchandises

- 1) différence entre régime d'échange II et 2I
- 2) pourquoi les wagons privés autres que frigos reçoivent le code 20, même en navette inter. Exemple: tous les jours, circule une navette Bruxelles (Forest Midi usines VW) Wolfsburg (D) avec des grandes capacités propriété de V.W. et enregistrés en 20 à la D.B.
- 3) le régime d'échange 42 vu sur les wagons poste à deux essieux des N.S.

JE VENDS: DINKY TOYS anciennes années 1950 à 1960, MATCHBOX 1956 à 1965 liste sur demande à M. P. TORDEUR Av. Royers, 146 à 9600 RENAIX

DOCUMENTS

Notre précédent document a suscité un intérêt certain chez nos membres et nous tenons vivement à remercier ceux d'entre vous qui ont pris la peine de répondre. Chaque réponse est un encouragement et surtout un aiguillon pour l'équipe rédactionnelle. Cette fois encore, n'hésitez à prendre une simple carte postale et à répondre à notre question pour votre plaisir et le nôtre.

Que représentait donc le document historique du FERRO-FLASH 39

La première réponse parvenue fut celle de M. R. VAN GYSEGHEM (mais dans sa précipitation, il oublia beaucoup de choses) suivie le lendemain de celle de M. C. MICHEL et de M. B. OUTELET. Vinrent ensuite les cartes de M.M. C. BINAME W. BONGE et R. MANSY (à classer un peu hors concours car fournisseur du document). A tous, merci

Voici donc, extrait des réponses de MM. R. MANSY et B. OUTELET, la légende du document historique:

Chassis d'autorail (ar) SNCV construit par la COMPAGNIE CENTRALE DE CONSTRUCTION à HAINE SAINT PIERRE (C C C) avant la guerre 40.

Longueur hors tout 9,504 m, empattement 3,750 m, écartement 1 m

Puis. max. 100 cv à 2.400 t/m (moteur à essence)

24 places assis, 32 debout.

Boite de vitesse attaquant par cardan chaque essieu, frein Pieper