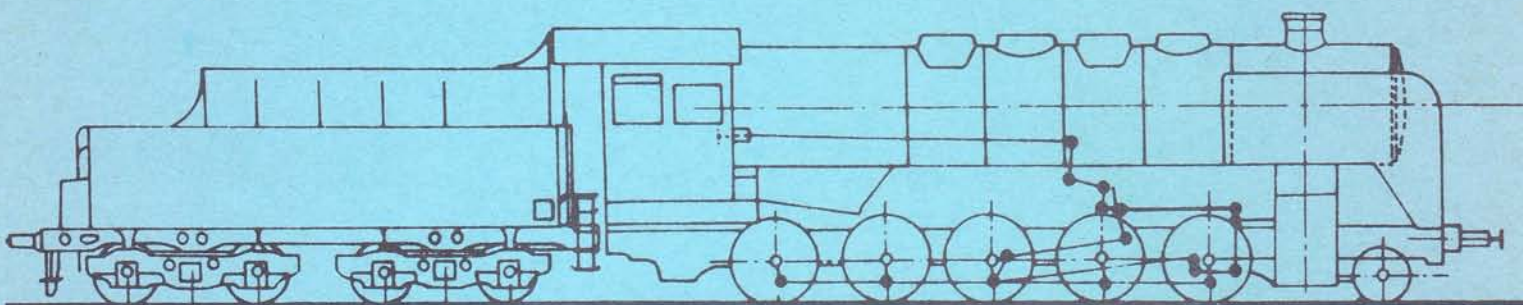


MENSUEL

N° 41

-- OCT. 1979



FERRO-FLASH

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

Editeur responsable: Michel THIRY

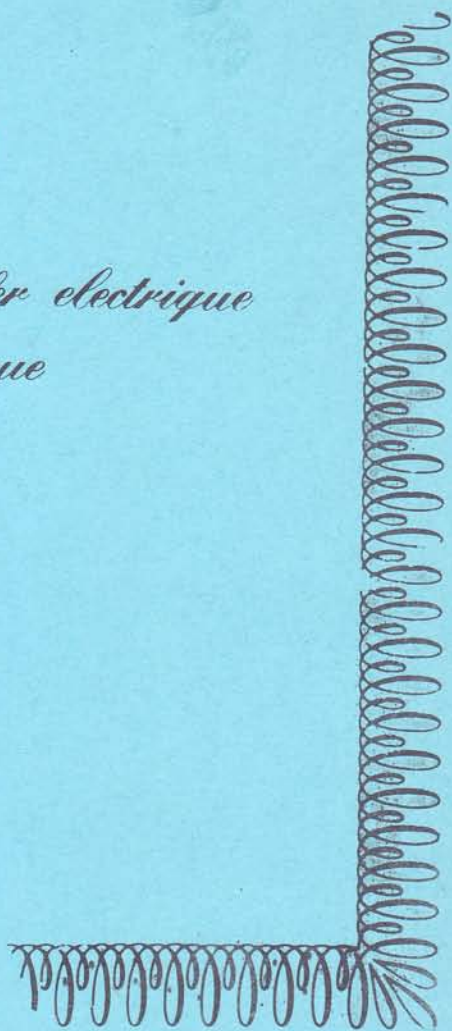
*Secrétariat C.F.C. : Michel THIRY - chaussée de Mons, 189
6198 SENEFFE*

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.

*Ce que je trouve chic
et typique
c'est le chemin de fer électrique
qui part et rapplique
par un declic
électrique*



EDITORIAL

FERRO-FLASH 41 octobre 1979! Quoi donc de si exceptionnel pour mériter un mot du rédacteur?

Pour la première fois, nous tirons FERRO-FLASH nous-mêmes. Bien sûr, il ne sera pas parfait du premier coup puisque nous devons encore gagner nos galons d'imprimeur (certains membres recevront même des feuilles à l'envers).

C'est aussi l'occasion pour l'équipe rédactionnelle et pour les comités CFC et RMM de remercier vivement les amis et membres qui nous ont aidés et nous aident encore à imprimer et à assembler votre FERRO-FLASH

Je vous laisse découvrir FERRO-FLASH offset CFC

PEACHE

NOS REUNIONS MENSUELLES

RAIL MINIATURE MOSAN

Vendredi 26 octobre 1979 à 19h30: Complexe communal de BELGRADE
Classe du 1er étage
Place du Bia Bouquet
5001 BELGRADE - NAMUR

Au programme: Tribune du modélisme: "l'automatisme: des choses simples"
Présentation et animation par M. A-M. DUCARME (suite)
Module Bloc Electronique par M. S. PAITONI
Le CFV3V (Mariembourg-Treignes) saison 79
par M. J-M. WARZEE

CLUB FERROCIAIRE DU CENTRE

Samedi 20 octobre 1979 à 14h30: Ecole Communale des Filles
1er étage
Chaussée, 316
HOUDENG GOEGNIES

Au programme: Modélisme: "à vous de jouer"
Présentez nous vos réalisations même les plus minimes; elles seront toutes bienvenues

Projection: "TRANS PACIFIQUE" par MM. BINAME et HOSLET
des dias américaines et orientales

VIE DES CLUBS

RAIL MINIATURE MOSAN

Sauf avis contraire au FERRO-FLASH, les prochaines réunions du R.M.M. sont prévues aux dates suivantes: 26 octobre, 23 novembre, 21 décembre 1979

CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE

réunion "réseau"

- Vendredi 12.10
- Vendredi 19.10 rendez-vous 19h30 face au magasin TANDY GB HOUDENG-Goegnies

Construction d'un réseau mixte 2 rails continu et 3 rails alternatif.

- Vendredi 26.10: préparation au déménagement rendez-vous 19h30
- Samedi 27.10: grand déménagement vers notre NOUVEAU LOCAL FIXE.

Nous recherchons pour ce samedi 27.10 des volontaires....et une camionette
Rendez-vous à 14h30 face au magasin TANDY (enceinte GB HOUDENG)

local

Grâce à l'amabilité et à la compréhension des autorités communales de la Ville de LA LOUVIERE, le CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE pourra désormais bénéficier d'un local communal permanent.

Nous profitons de l'occasion pour les remercier vivement de leur soutien ainsi que des marques de sympathies qu'elles nous ont témoignées depuis notre naissance. Merci encore!

A partir de novembre, permanence les vendredis soir au nouveau local avec bibliothèque et catalogues.

Un plan détaillé paraîtra dans FERRO-FLASH 42

don

Le CLUB FERROVIAIRE du CENTRE a fait don de 1000 frs à l'A.N.A.H.M..
A cette somme doit s'ajouter le produit de notre collecte du samedi 22.09 qui a rapporté 427 frs. Celui-ci a été versée à l'A.N.A.H.M.

DIORAMA

PLUS QU UN MOIS pour préparer votre diorama et le présenter à la réunion C.FC. de novembre

- Veuillez svp annoncer votre participation par simple carte postale chez M. P. HAUTEFIN
Chaussée de ^Mons, 657
7160 HAINE SAINT PIERRE

Une participation MASSIVE pour l'inauguration de nos nouveaux locaux!!!!!!

MANIFESTATIONS

Du 19 au 28 octobre: exposition de chemins de fer miniatures à VERVIERS
par le C.F.E.B.
Nombreux réseaux, rétrospective des tramways verviétois, matière SNCB
en gare de VERVIERS

Visite en car le dimanche 21 octobre (voir plus loin)

Du 1 au 4 novembre et les 10 et 11 novembre: "DE TREIN IN 'T KLEIN"
par le Club "DE PIJL" de MALINES

Visite groupée possible

Du 9 au 25 novembre: 30e SALON INTERNATIONAL DES CHEMINS DE FER organisé
par l'ARBAC à BRUXELLES CENTRAL

Visite groupée possible avec le précédent le 11 novembre.

30e SALON INTERNATIONAL DES CHEMINS DE FER

A l'invitation de l'ARBAC, le C.F.C. et le R.M.M. participeront à ce salon. Les membres désireux d'exposer sont priés de se faire connaître au plus tôt chez M. P. HAUTEFIN Chaussée de Mons, 657 7160 HAINE ST PIERRE

VISITES

Le dimanche 21 octobre

Départ HOUDENG-G. vers 8h. en car:

le matin; visite dépôt de KINKEMPOIS

l'après-midi; visite exposition C.F.E.B. à VERVIERS

Retour prévu vers 20h.

Prix du voyage: ⁺ 250 frs selon le nombre de participants

Le repas de midi serait pris dans un restoroute ou similaire.

S'inscrire au plus vite auprès de M. M. THIRY, Chaussée se Mons, 689
6198 SENEFFE

→ *Il reste 12 places disponibles*

Le dimanche 11 novembre

Départ Houdeng-G. vers 13h.

Visite expositions DE PIJL et ARBAC

Retour vers 19h.

S'inscrire auprès de M.M. THIRY qui fera parvenir les précisions complémentaires.

Notre ami et membre RMM, Roger DELCHAMBRE, vient de nous quitter dans la force de l'âge (33 ans).

A son épouse, le R.M.M. et le C.F.C. expriment leurs plus sincères condoléances

COTISATIONS 1980

ATTENTION UNIQUEMENT C.F.C.

L'achat d'un matériel offset complet nous oblige à anticiper quelque peu le renouvellement des cotisations C.F.C..

Vous pouvez dès à présent renouveler votre cotisation et éviter ainsi une fin d'année par trop pénible à votre trésorier.

- Membre ordinaire : 300 francs
- Membre étudiant : 200 francs
- Membre sous le même toit que
membre ordinaire, sans bulletin: 100 francs
- Membre bienfaiteur : 500 francs et +

A verser au compte 271-0061822-65 du CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE
auprès de la banque G de HOUDENG.

JOUETS SCIENTIFIQUES
TRAINS ELECTRIQUES
aux normes internationales



Au Petit Train

G. VANDEVANDEL

PETITES ANNONCES

Matériel HO

JE VENDS : JOUEF 16 rails dr. n° 4750, 2 dr. n° 4770, 1 dr. 4740, 3 dr. 4753, 3 dr. 4758, 1 heurtoir 4780, 21 courbes 4700, 3 cbes 4702, 4 cbes 4704, 1 aig. dr. 4084, 1 aig. g. 4085, 4 rails courbes MECCANO et un transfo redresseur inverseur MECCANO.

Prix de l'ensemble : 1.808 francs laissé pour 750 francs.

S'adresser M. R. LEGROS, Av. Bonaparte, 42 à 1180 BRUXELLES

Divers

JE VENDS : projecteur diascopie NORIS manuel. Très peu servi. Prix d'achat 4000 frs, laissé pour 1500 frs..

S'adresser M.M. PATER, rue de l'Hotel de Ville, 40 7160 HAINE-ST-PIE

COMMANDES GROUPEES

Ampoules subminiatures.

M. DENEUBOURG qui s'occupe de notre commande nous a prévenu de la proche disponibilité d'une partie de la commande. Les intéressés seront avertis par voie postale.

Feuilles de plastique " PLASTICARD "

Pour votre matériel roulant, pour votre décoration, des feuilles de " plasticard " à des prix d'usine - offre exceptionnelle

Dimensions des feuilles : 1,00 x 0,50 (possibilité d'obtenir sur simple demande : 1,00 x 2,00 m.)

Epaisseur :	0,5 mm	Prix :	30 frs	à titre indicatif et basé
	1 mm		60 frs	sur une commande précédente
	2 mm		120 frs	

Veillez adresser votre commande par simple carte postale AVANT LE 31.10 chez M.P. HAUTEFIN, Chaussée de Mons, 657 - 7160 HAINE-ST-PIERRE en précisant : épaisseur, dimensions (si plus de 1,00 x 0,5) et nombre de feuilles désirées en n'omettant pas vos nom et adresse.

LOCO DIFFUSION

Propose 50% de remise à partir de la 10e voiture ouest " saucisson " Les membres intéressés sont priés de contacter par courrier M.M. PATER, rue de l'Hotel de Ville, 40 à 7160 HAINE-SAINT-PIERRE qui centralisera vos demandes.

EN PARCOURANT

MODEL RAILROADER septembre 1979, vous trouverez un article sur l'électrification (bien réduite en réalité) aux U.S.A. et son application à nos modèles, une étude des pannes de nos réseaux et leurs remèdes ainsi que des photos de transports exceptionnels miniatures originaux (à voir et à retenir).

RAIL ET TRACTION n° 131, vous saurez tout sur les locomotives électriques série 20 SNCB (en vente chez votre secrétaire).

ELECTRONIQUE PRATIQUE n° 20 octobre 79, la détection des trains, système " BATH " n'aura plus de secret pour vous. Par la même occasion, vous retiendrez une " animation lumineuse " et un déclencheur photo-sensible " qui pourront animer aussi votre réseau.

MINIATURBAHNEN septembre 79, vous trouverez des valises bourrées de réseaux en Z.

RAILWAY MODELLER octobre 79, vous apprécierez une fois encore la simplicité et l'extrême réalisme de nos amis anglais.

LOCO REVUE octobre 79, vous vous laisserez tenter par le mosélisme d'atmosphère de M.J. LE PLAT ou par les propos de M.X. JACQUET ou encore par un article sur une détection électrophique logique ou par les belles pièces de M. J-L. VERSCHUEREN et de M. NEYRET. Bref un numéro très riche à parcourir absolument.

RAIL MAGAZINE octobre 79 : vous irez à BOULOGNE " une ville - quatre gares ", à NANTES sous la vapeur, vous en saurez plus sur les O31-I30 T du BOUSQUET du Nord, vous parcourrez les lignes chiliennes.

TRAM MAGAZINE 1979/II : 1879 -1979 cent ans de traction électrique. Non, le rail n'est pas mort, épitaphe pour une ligne vicinale (VILLERS - DEVANT - ORVAL - ETALLE) avec des photos assez extraordinaires, Nouvelles de B-N, un long dossier sur les tramwys de NEUCHATEL.

Sauf ELECTRONIQUE PRATIQUE, les revues ci-dessus sont en bibliothèque.

RAIL et TRACTION (125 frs) et TRAM MAGAZINE (80 frs) sont en vente.

EN LIBRAIRIE

Pour rappel :

Calendrier EDIBLANCHART LOCO 80

TRANS-FER spécial

ENTRE-VOIES spécial

TRAM MAGAZINE

Calendrier MINIREX 80

Etat numérique du parc moteur SNCF

RAIL et TRACTION

Recommandation

Toutes cotes sur modèle en mm

Edition août 1975

Cette norme doit servir:

1. à déterminer l'entraxe minimal à ménager entre les voies de telle courbe en fonction des véhicules mis en circulation;
2. à vérifier que tels véhicules, caractérisés par leur longueur, peuvent être mis en circulation sur tel réseau dont les entraxes en courbes sont connus.

En alignement les entraxes de voies ne doivent pas, dans la mesure du possible, être inférieurs aux valeurs indiquées dans le tableau suivant:

	N	TT	HO	S	O	I
en pleine voie	25	34	46	63	89	125
dans les gares	28	38	52	71	103	141

En courbe les entraxes de voies ci-dessus doivent être augmentés dans une mesure qui dépend du déportement transversal des véhicules. Les déportements les plus importants sont ceux qu'accusent vers l'intérieur des courbes les voitures à bogies. L'entraxe des voies, qui est à ménager dans une courbe, est donc conditionné par la longueur des voitures à bogies qu'on veut engager sur le réseau.

A cet effet, on a délimité trois classes de voitures à bogies sur la base des dimensions caractéristiques au niveau du prototype:

classe A: longueur de caisse jusqu'à 20,0 m;
distance des pivots de bogies jusqu'à 14,0 m.

classe B: longueur de caisse jusqu'à 24,2 m;
distance des pivots de bogies jusqu'à 17,2 m.

classe C: longueur de caisse jusqu'à 27,2 m;
distance des pivots de bogies jusqu'à 19,5 m.

Remarque:

Des voitures, que leur prototype ferait ranger en classe C, mais traitées "en modèles raccourcis" (p.ex. à l'échelle HO, longueurs traitées au 1:100) peuvent éventuellement être assimilées à la classe B.

En longueurs de caisses, les limites supérieures indiquées ci-dessus correspondent aux suivantes au niveau du modèle:

	N	TT	HO	S	O	I
voitures de classe A	125	167	230	313	460	625
voitures de classe B	151	202	278	378	556	756
voitures de classe C	170	227	313	425	625	850

Les valeurs minimales à retenir pour les entraxes de voies sont données par les tableaux de la page 2.

Dans la mesure du possible, les voies ne devraient jamais, même s'il n'y a pas de voitures à bogies, être posées avec entraxes moindres que pour la classe A.

L'entraxe adopté pour une courbe doit être atteint dès l'entrée en courbe.

(suite en page 2)

Tableaux des entraxes minimaux (toutes cotes en mm)

Rayon de courbure de la voie intérieure	N			II			HO		
	A	B	C	A	B	C	A	B	C
200	30	33	—	—	—	—	—	—	—
225	29	32	35	—	—	—	—	—	—
250	28	31	33	40	—	—	—	—	—
275	27	30	32	39	44	—	—	—	—
300	27	29	31	38	42	46	—	—	—
325	26	28	30	37	41	45	57	—	—
350	26	26	29	36	40	43	55	62	—
400	25	27	28	35	38	41	53	59	64
450	25	26	27	34	37	40	51	57	61
500	25	25	26	34	36	38	50	55	59
600	25	25	26	34	34	36	48	52	55
700	25	25	25	34	34	35	46	50	52
800	25	25	25	34	34	34	46	48	50
900	25	25	25	34	34	34	46	47	48
1000	25	25	25	34	34	34	46	46	47

Rayon de courbure de la voie intérieure	S			O			I		
	A	B	C	A	B	C	A	B	C
450	76	—	—	—	—	—	—	—	—
500	74	83	—	—	—	—	—	—	—
550	72	80	88	—	—	—	—	—	—
600	70	78	84	116	—	—	—	—	—
700	67	74	80	110	125	—	—	—	—
800	65	71	76	106	119	130	—	—	—
900	64	68	73	103	114	123	154	—	—
1000	63	66	70	100	110	118	149	166	—
1200	63	64	67	96	104	111	142	155	169
1400	63	63	64	93	99	105	136	147	159
1600	63	63	63	91	96	101	132	141	151
1800	63	63	63	89	93	98	129	137	145
2000	63	63	63	89	91	95	126	133	140
2500	63	63	63	89	89	90	125	126	132
3000	63	63	63	89	89	89	125	125	126

La "restructuration" de la S.N.C.B., telle que présentée par le "plan"
de la S.N.C.B.

Très bref résumé.

Suppression de:

- 6200 emplois dont 4000 en région wallonne
- 343 gares et points d'arrêts dont 94 en Flandres
- 19 lignes mises "en réserve...!" dont 2/3 en région wallonne (412 km)
- 332 (sur 592) cours de chargement pour marchandises
- 8 gares de formation (sur 13 actuellement) *
- 332 (sur 424) points d'acceptation des envois de détail (petits colis)

Précisons ce qui suit: par "suppression", il faut entendre que: en dehors de certains trains de navetteurs, ces gares et points d'arrêt ne seront plus desservis.

Alors, "restructuration" ou "démantèlement"? Poser la question, c'est y répondre...

Toutes ces mesures "seraient" accompagnées d'un relèvement des tarifs "voyageurs" de 12% au 1/1/80.

On escompte de cette manière "augmenter" la clientèle de 10%!

Parce que: on va instaurer un réseau Intercity!.... qui existe déjà avec les horaires cadencés. Le voyageur montant à Binche ou à La Louvière et qui va à Bruxelles se moque éperdument que le train continue jusqu'à ... Lokeren.

Par contre, (et à cause de ces "horaires cadencés") un voyageur qui devrait joindre un point d'arrêt sur la ligne de Namur par exemple devra nécessairement "changer de train" à Jemeppe-sur-Sambre, s'il se rend au delà de cette gare..., dans un sens ou dans l'autre. Voilà le progrès... On doit cela aux "horaires pendulaires"... une belle invention en vérité !

Bien sûr, il faudrait un long développement pour expliquer en détail tout ce qui est prévu, mais ce qui précède n'est-il pas suffisant? Pour notre région, qu' en pensent les gens de:

Bois-du-Luc, Bois-d'Haine, Familleureux, Marche-les-Ecaussinnes, Ecaussinnes, La Croÿère, Leval, Mariemont, Carnières, Piéton, Fontaine-l'Evêque et d'autres qui ne nous viennent pas à l'esprit ?

Que pensent les ouvriers et employés des A.B.R. - Brugesoise - A.C.E.C. - Nivelles ?
Qui verront les commandes de matériel amputées si non supprimées ?

Et qu'en pense le simple lecteur ?

20/9/79

H. Scaillet

* suppression des gares de formation de

- Châtelain, Gent Zeehaven, Haine-St-Pierre en première phase
- Hasselt, Ronet, Saint-Ghislain en deuxième
- Montzen et Stockem devenant "gare frontière"

— — — — —

S.N.C.B. - Spécialisation de certaines lignes au trafic des marchandises.

Le plan de restructuration de la S.N.C.B. prévoit la suppression des services voyageurs sur certaines lignes du réseau. Cette modification ne devrait pas intervenir avant plusieurs années, pour autant d'ailleurs que le plan soit admis. Les électrifications principales doivent se poursuivre jusqu'en 1984, les électrifications complémentaires n'étant envisagées que pour la période 1985-1990. Le relèvement de la vitesse sur les axes principaux devrait également être opéré pendant cette dernière période. A longue échéance, il ne faut pas exclure l'affectation des lignes virton - Dinant et Couvy - Rivage aux seuls services marchandises, et selon certaines rumeurs, l'électrification de la ligne Athus - Meuse en 25kV 50 Hz pour le trafic lourd est possible. L'expérience de la S.N.C.F. qui exploite nombre de locomotives bicourants sur ses lignes 1,5 kV continu et monophasé 25kV 50 Hz met en évidence les avantages d'une telle solution, qui faciliterait accessoirement les interpénétrations S.N.C.B. - S.N.C.F. via Lamorteau. La Direction de la S.N.C.B. vient également de modifier la liste des lignes mises en réserve dans le cadre du plan de restructuration, en y supprimant la ligne 123 Braine-le-Comte - Haghiem dont l'intérêt a été mis en évidence puisqu'elle fait partie de la liaison Monceau - Merelbeke évitant Bruxelles, itinéraire direct via Luttre - Mamage - Geraardsbergen et Melle. Aucune électrification n'est prévue entre Braine-le-Comte et Melle.

Plus proche de nous, la reconstruction d'une seconde voie entre Fleurus et Court-St-Etienne, sur la ligne Charleroi - Utignies, a été décidée. Cette ligne à double voie, dont l'électrification est prévue pour 1984, doit permettre l'acheminement des trains lourds de marchandises entre Antwerpen et Charleroi, en évitant Schaerbeek et Bruxelles.

Le plan de restructuration de la S.N.C.B. prévoit le maintien des triages suivants : Antwerpen-Noord, Merelbeke, Schaerbeek, Monceau, Kinkempois. Les gares de formation de Hasselt, Monet et St-Ghislain doivent disparaître au cours de la seconde phase de restructuration. Enfin, les gares de Stocquem et Mentsen seront conservées pour la formation des trains en provenance de Suisse/Italie d'une part, d'Allemagne d'autre part.

S.N.C.B. - Répétition des signaux à bord des locomotives et arrêt automatique.

Les signaux avertisseurs, "pointés" par le mécanicien (vigilance, avec indication sur la bande du tachygraphe) sont répétés à bord des engins de traction au moyen d'un sifflet continu à air comprimé qui doit être arrêté par le conducteur. Les signaux de voie libre sont répétés au moyen d'un seul coup de gong au moment où le train passe à l'endroit du signal. Ces procédés sont réalisés au moyen du contact opéré entre la brosse métallique située sous le bogie, et le crocodile placé dans la voie.

Un dispositif d'arrêt automatique des trains va compléter ces installations, en premier lieu sur les groupes de Mons et d'Arion.

S.N.C.B. - Trafic.

Renet - Jeudi 16.06.1979 - 18h30 : la 2202 est en attente dans le sas "machines", côté Charleroi. Cette locomotive porte la livrée jaune-bleue et est munie d'une grille de ventilation supplémentaire entre les deuxième et troisième hublots. Cet équipement expérimental n'est donc pas seulement réservé aux 23, bien que les 22 d'origine réalisent la ventilation par la toiture et non pas par les pans latéraux.

S.N.C.B. - Trafic.

Namur - vendredi 17.08.1979 - 15h05 : Train 596 "Edelweiss" Zürich - Bruxelles en retard de 21 minutes. Composition habituelle (2A-WR-5B) et HLe20 en livrée verte, ... portant l'écusson mailtour normalement attribué au train "Camino Azul" circulant le mardi au départ de Bruxelles, jeudi au retour de Cerbère (départ de la frontière franco-espagnole le mercredi soir).

Un retard de cet ordre semble de plus en plus courant pour le 596 (Moyenne commerciale: 114,6 km/h sur Arlon-Namur limité à 130), mais nous ignorons si la S.N.C.F. remet le train à l'heure en gare de Luxembourg, ce qui est peu probable. Nous ne savons pas non plus si c'est le jumelage avec le 296 Piss-Milano-Amsterdam entre Mâle et Luxembourg qui est à l'origine de ces perturbations, mais nous n'en serions pas étonnés. La rame de "L'Edelweiss" ne séjourne que 63 minutes à Bruxelles. Dans le cas d'un retard supérieur à une heure lors de la jonction des 2 rames à Mâle, on peut supposer que les voitures de "L'Edelweiss" seraient acheminées séparément de façon à ne pas compromettre le retour. Il nous a paru intéressant de relever ce cas qui illustre la déchéance des trains qui passent du rang de "R.E.E." à celui de "train international". Ne pouvait-on pas imaginer une circulation 1°/2° classe dans les mêmes conditions que pour l'ancien "R.E.E." ? Les voitures directes, les fusions et éclatements de rames, ont toujours été sources de désagréments pour les trains de prestige ou les relations internationales de jour à moyennes distances.

En service intérieur belge, les partisans du projet "intercity" semblent précisément habités par cette crainte des retards et correspondances manquées. La situation actuelle n'est certes pas brillante. Si la régularité peut être améliorée en organisant les dessertes cadencées "intercity", il est en tout cas évident que l'intervalle entre deux correspondances sera fortement réduit en cas de retard important, le changement de train étant "reporté" sur la relation suivante. Et le voyageur, dans ce cas, y trouvera son compte !

S.N.C.B. - Circulations de même sens et dépassements entre Gembloux et Namur :

Les observateurs et les voyageurs attentifs de la ligne 161 auront remarqué que certains trains empruntent la voie de droite (paire) entre Gembloux et Namur. Le changement de voie se fait en gare de Gembloux à 40 km/h, ce qui ne pose pas de problème pour les trains faisant arrêt en cette gare, l'entrée à Namur se faisant de toute façon à 40 km/h pour tous les trains. Ce type d'exploitation laisse supposer qu'il existe des sillons libres sur la voie paire (montante). En réalité, ce procédé de circulations parallèles n'est appliqué que dans deux cas précis, selon un schéma bien déterminé (l'improvisation n'a pas sa place dans ce genre de chose !), entre 17h00 et 18h15. Pour une meilleure compréhension du problème, vous pourrez consulter l'indicateur aux pages 465-6 et 472-3.

Le train 939 (ne circulant pas le vendredi) dépasse l'omnibus 7416 garé à La Hulpe (8 min. d'arrêt), et l'omnibus 6416 garé à Gembloux (9 min. d'arrêt). Le train 936 effectue les mêmes dépassements derrière le 939. Si tout se passe normalement, entre Gembloux et Namur ces trains circulent dans l'ordre suivant : 939, 936, 6416. Par contre, si la saturation de la jonction Nord-midi par exemple, entraîne un retard pour le 936 (le 939 provient de Schaarbeek), Gembloux aura libéré le 6416 vers Namur. Le 6466 de sens

Gembloex - Namur (suite)

centraire arrive à Gembloex à 17h00, soit 6 minutes seulement après le départ du 6416 qui se trouve alors aux environs de Reuzet. A ce moment, le 936 (éventuellement même le 939) peut emprunter la voie de droite que le 6466 vient de libérer.

Le même scénario est observé un peu plus tard : le 943 dépasse normalement le 2443 en gare d'Uttignies, ce dernier poursuivant sa route comme omnibus jusqu'à Namur. Si le 943 est toujours derrière le 2443 à la suite d'un retard, que celui-ci est supérieur à 7 minutes, l'omnibus 6467 de sens contraire arrive à 17h57 à Gembloex a libéré la voie montante qui peut être empruntée par le 943.

C'est toujours le train le plus rapide qui est dévié (40 km/h sur les aiguillages), l'omnibus devant s'arrêter au quai prévu dans les petites haltes non gardées.

L'indicateur révèle que le 2444 quittent Bruxelles 2 minutes avant le 943 ne lui fait pas obstacle car il emprunte la 3^e voie en direction d'Etterbeek.

	7416						
Brxl.(Q.-L.)	16.14	16.27	16.31	↑	17.15	17.20	↑
Ottignies	16.53	↓	↓	↑	17.32 17.35	17.37	↑
					17.39 ↓		
Gembloex	16.45	↓	↓	17.00	17.55	17.48	17.57
	16.54				17.56	17.50	
	17.11	16.59	17.05	↓ 16.42	18.13	18.03	17.39
	6416	939	936	6466	2443	943	6467

(Cfr. Indicateur officiel pp. 465, 466, 472, 473.

Le problème est particulièrement aigu pour le 936 à destination de Luxembourg qui, en gare de Namur, risque d'être bloqué derrière un omnibus à destination de Ciney, compromettant ainsi la régularité du 940, et du 997 "Edelweiss" (dépassant d'ailleurs ce 940 à Ciney), et enfin du groupe 915/5917, 5937 et 943. Les retards peuvent "faire bouillotte" pendant plus d'une heure, principalement le vendredi.

Les meilleurs trains circulant sans arrêt de Bruxelles(Q.-L.) à Namur atteignent la moyenne commerciale de 110 km/h (plafond à 130). Il s'agit des 91 (T.E.E. "Iris") et 991 (Bruxelles-Milane). Relevons par ailleurs les déplorable moyennes de 89,8 km/h pour le 997 "Edelweiss" bloqué derrière les semi-directs 940 et 941 circulant respectivement 9 et 3 minutes devant lui à l'arrivée à Namur, et 89,2 km/h au semi-direct 944 à destination de Vertrix, bloqué derrière l'omnibus 2417 jusqu'à Uttignies. Le samedi et le dimanche le 997 "Edelweiss" s'offre le luxe de 8 minutes d'arrêt à Namur. En effet, il a la voie libre !

S.N.C.B. - Trafic.

La 5206, affectée à Latour, porte la nouvelle livrée réservée aux 52/53/54. Elle a été vue à Namur le 28.08.79, couplée à la 5307, en tête d'un train complet de céréales, repris à Ronet, vers les lignes 154/166.

T.A.C. n° 19278 St-Raphaël - Schaarbeek, arrivant à Schaarbeek le 28.08.79, était remorqué par deux MLe 23 en unités multiples, avec un seul conducteur à bord, et comprenait 84 essieux (plus de 500 mètres !) : 4 wagons-lits d'origines diverses (S.N.C.B.; S.N.C.F.; F.S.; S.B.B.), 1 restaurant (immatriculé à la S.N.C.B.), 1 voiture-lits (F.S.), 5 Bc9 et 2 Bc10 (toutes S.N.C.B.), 10 fourgons porte-autos S.N.C.B.

Les voitures françaises "Corail" et en livrée orange "C1" du parc S.N.C.F., entrant dans la composition des nouveaux "Molière" et "Parsifal", appartiennent toutes au régime d'échange 61. Les voitures de 2° classe sont des B10tu (et non B10rtu). Les voitures (sauf v.S.E.) sont dotées de portes pliantes à fermeture automatique. Le mécanisme ne semble efficace que dans la mesure où la porte est largement ouverte. Si un voyageur a tenté de refermer la porte derrière lui en l'amenant presque dans le plan de la paroi latérale, le piston pneumatique d'asservissement ne paraît pas assez puissant que pour verrouiller celle-ci, l'amplitude du mouvement étant réduite.

Selon "Informations S.N.C.B." (2/79), les trains de minerais dont la charge nette est passée de 1000 à 1520 t seront remorqués par la série 20 avec "adoption, sur un tronçon déterminé, de la double traction". Lors de notre visite à Ronet en août dernier, on nous a confirmé que la double traction était toujours interdite pour ces puissantes locomotives. Alors ? De quel tronçon s'agit-il ? Photographes, à vos appareils !

Les voitures I2 entrant dans la composition des 391/390 Bruxelles-Mâle sont autorisées à circuler à 150 km/h (Inscription UIC: 80, ou "plus de 140 km/h, chauffage électr. ttes tensions"). Ces voitures sont à présent les plus vieilles de la rame, le fourgon S.N.C.B. étant du dernier modèle mis en service. Composition type : A4R Strasbourg - B12 (C.F.F.) Chiasso via Gotthard - B8 - A9 (UIC) - A4B6 (UIC) - B8 - B8 - D (UIC - livrée C1). Rame belge donc, sauf la seconde voiture C.F.F.

Le mardi 04.09.1979, le T.A.C. n° 19278, comprenant une tranche en provenance de St-Raphaël et une en provenance d'Avignon, était dédoublé comme suit : train 1 avec MLe 23 et 17 porte-autos; train 2 avec MLe 23 et 9 wagons-lits (le premier inox du type P1; les autres S.N.C.B., S.N.C.F. ou F.S.), 1 restaurant immatriculé à la S.N.C.B., et seulement 2 Bc10. En fin de saison, et hors saison évidemment, les voitures-lits sont toujours plus nombreuses que les couchettes.

La 1802 a subi un second changement de livrée, s'apparentant beaucoup plus à la nouvelle livrée des MLe. La ceinture supérieure (à la hauteur des vitres frontales et des grilles de ventilation) est bleu clair. Le panneau avant (portant le numéro et le "M") est jaune, de même que la ligne latérale, en rouge sur les CC40100, en bleu nuit sur les 18 d'origine. Pour le reste, la caisse est à nouveau PEINTE en gris (sauf le bas des flancs, en inox ondulé). Donc, moins de bleu, plus de jaune, selon le schéma de décoration commun aux locomotives quadricourant belges et françaises.

La 5501 de Latour porte la nouvelle livrée 52/53/54.

S.N.C.B. - Electrifications.

Les deux dorsales (dont le point commun est Kortrijk), pour 1981.
Les électrifications complémentaires dans le cadre du plan décennal, pour 1984.
Les électrifications complémentaires non prévues dans le plan, pour 1985-90.
Le relèvement de la vitesse sur les grands axes, pour 1985-90 également.

Matériel moteur

 1) Les 29 électriques reprennent du service voyageurs.

C'est ainsi que l'on pouvait observer:

le 4-9-79	train E 6279	Charleroi Sud - Namur 06h40	} HLE 2904 de FEO	
	E 6229	Namur - Charleroi Sud 07h13		
le 5-9-79	} train E 6279	Charleroi Sud - Namur 06h40	} HLE 2908 de FEO	
et		E 6229		Namur - Charleroi Sud 07h13
le 6-9-79				

Observations: F. HOLOGNE et R-M. HUBLET.

 2) 2504 = 2557 !

La locomotive électrique 2557 (bicourant) a été gravement endommagée dans un accident survenu à un passage à niveau à Kapellen sur la ligne 12 (Antwerpen Cs - Essen). Pour éviter une trop longue immobilisation de l'équipement électrique de la 2557, il a été décidé de transformer en machine bicourant la 2504.

La 2504 à sa sortie de l'atelier central de Mechelen sera renumérotée 2557 ; la 2557 devenant 2504. Ce travail est actuellement en bonne voie de réalisation sur l'ancienne 2504, qui en dehors du block JH a reçu le troisième phare de l'ancienne 2557. Cette nouvelle 2557 sortira de Mechelen dans le courant du mois d'octobre.

 3) Rénovation des automotrices des types 1950, 1953 et Marelli - Nos 010-034/035-044/

Actuellement, ont déjà été rénovées à leur passage à l'atelier central 045-049. de Mechelen les automotrices numéros 010, 011, 013, 015 à 020, 025, 027 à 029, 031 à 044 et 046 (notons que cette dernière ne possède plus l'équipement Marelli). Sont en cours : 014 et 047.

Encore à réaliser : 022 à 024, 026, 030, 045, 048 et 049.

N.B.: les automotrices 012 et 021 ont été détruites dans l'accident du "Pont de Luttre".

 4) Rames réversibles en traction électrique.

En vue de la réalisation de rames réversibles "électrique", l'atelier central de Mechelen réalise le précâblage destiné à cet effet sur les machines de la série 25 (monocourant). Les 2501, 02 et 09 ont déjà reçu cet équipement; elles sont identifiables grâce au support placé à gauche côté sens de marche et destiné à recevoir la prise du câblot de réversibilité. Ces machines devraient être complétées pour être utilisées dès le mois de mai 1980.

 5) 5306.

La transformation qui a été réalisée sur la locomotive diesel de ligne 5306, avec équipement de cabines de conduite flottantes, ne donnerait pas de suite favorable. Cette décision proviendrait du rapport prix/insonorisation trop élevé pour du matériel de cet âge (de 1955).

Matériel remorqué à voyageurs1) Rames réversibles.

Comme signalé plus haut, des rames réversibles en traction électrique seront mises en service au mois de mai prochain. A cet effet, les voitures M_2 BD numéros 49234 et 49241 sont en cours de transformation à l'atelier central de Mechelen, de façon à recevoir les cabines de conduite.

L'extrémité de ces voitures sera notablement modifiée, extérieurement suivant le style des autorails modernes des Chemins de Fer Corses, avec deux grandes vitres sur la face avant.

2) Trains de secours.

L'atelier central de Mechelen transforme actuellement 6 voitures du type $I_1 B_{11}$ en voitures d'accompagnement pour les grues de relevage. Parmi celles-ci se trouvent les ex. 12004, 5, 8 et 9. Deux de ces véhicules sont déjà sortis:

le 60 88 99 69 052-3 à l'ATD Schaerbeek et le 60 88 99 69 054-9 à Kinkempois.

Ces deux véhicules sont peints en jaune, avec à hauteur de la ceinture un bandeau de 50cms de haut composé en alternance de stries jaunes et noires à 45°.

Ce type de matériel doit se substituer aux anciennes remorques d'autorail, type 732 à 2 essieux.

3) Dossier M_4 .

Le mois de septembre a vu se dérouler toute une série d'essais avec la voiture M_4 A 51001 - 50 88 19 78 001-8 . Ceux-ci ont été réalisés sur la ligne 96 , Bruxelles Midi - Mons , avec circulations vers Mons à 160 km/h, entre Tubyse et Jurbise, sauf traversée de Braine-le-Comte. Ces essais devaient permettre d'établir des comparaisons entre les différents bogies utilisés sur le matériel international belge et le Y 32 de la voiture M_4 d'une part, et la stabilité de la caisse en rapport avec une voiture de type "Corail" de la S.N.C.F.

Le 19/09/79, la composition ainsi formée était : locomotive 1503 +

voiture I_5 Bc 51 88 50 80 530-1 avec bogies SCHLIEREN

voiture I_6 Bm 61 88 21 70 607-3 avec bogies FIAT

la voiture M_4 A 51001 avec bogies Y 32

voiture de mesures N° 11, 60 88 99 70 011-6

Le 25/09/79, même rame remorquée.

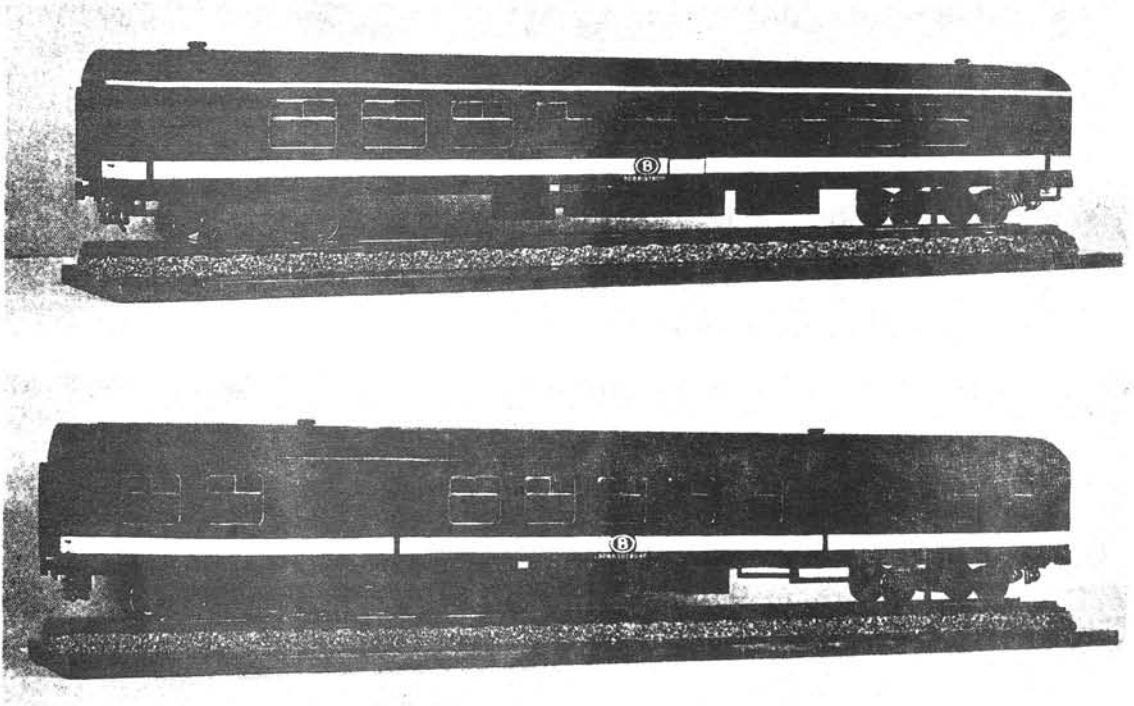
Le 27/09/79, loco polycourant + voiture "Corail" + M_4 A + mesures n° 11.

Le 04/10/79, sortie de Brugge des voitures M_4 A 51002 et 51003 pour essais avec la 51001 sur Gent - Jette - Schaerbeek - Leuven et Liège Gins avec au retour vitesse de 160 km/h entre Gent-St-P. et Aalter.

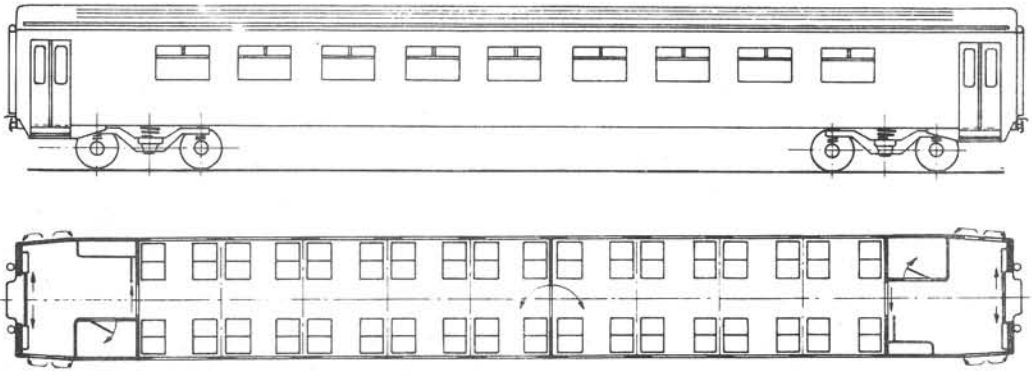
Au Conseil d'Administration S.N.C.B. du 28/09/79, décision de commande de 95 nouvelles M_4 B constituant la 5^{ème} tranche.

+ ————— +

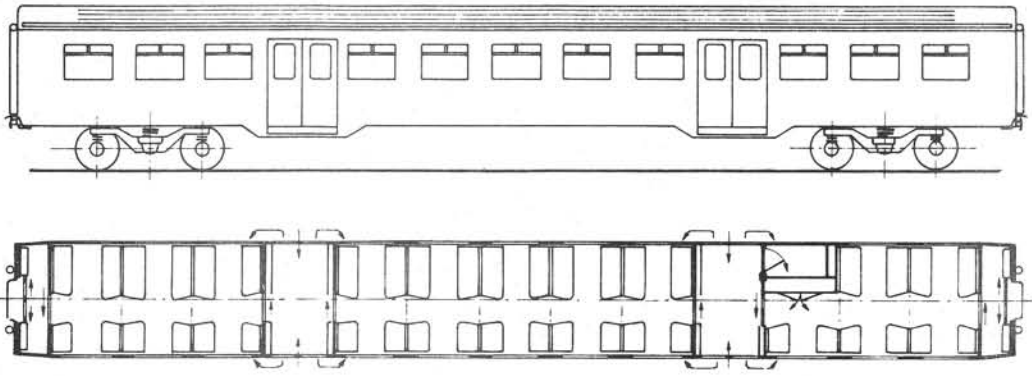
M. Thiry



nouvelles voitures 1^{ere} classe



nouvelles voitures 2^{eme} classe



MES IMPRESSIONS DE VOYAGE EN URSS SUR
"LES CHEMINS DE FER RUSSES".

1) AVANT-PROPOS.

Envoyé en voyage d'études en URSS pour ramener des impressions sur les chemins de fer russes, je me bornerai à vous livrer mes impressions de "cheminot" sur ce que j'ai "vu" du chemin de fer là-bas.

D'abord, il y a Brest-Litovsk, à la frontière russo-polonaise. Changement d'écartement, donc changement de bogies.

On coupe le train en deux, la première partie est poussée sur la voie de gauche d'un grand hall ouvert de part et d'autre, on "coupe" entre chaque voiture; les voitures (avec passagers à l'intérieur) sont "prises en charges" individuellement par un cabestan et placées entre les appareils de levage. En quelques minutes, les bogies sont "découplés" de la "caisse". Le levage s'effectue. Dès que les pivots des bogies sont "dégagés", les bogies à écartement "large" poussent devant eux les bogies à écartement "normal".

Pendant ce temps, des ajusteurs ont dégagé les pivots des attelages "à vis" et placé, grâce à un pont roulant, l'attelage automatique. Replacer un pivot et une goupille et le tour est joué.

La voiture peut redescendre sur les bogies "russes" et on peut réaccoupler les diverses conduites.

La même opération a été effectuée sur la voie voisine pour l'autre moitié du train.

Puis, on reforme le train (2 x 8 voitures !). A noter que dès cet instant, nos "butoirs" ne comptent plus. En effet, en raison des dimensions plus "généreuses" de l'attelage automatique, les "butoirs" ne sont plus en contact. Au "retour", toutes les opérations décrites ci-dessus se font dans le même ordre.

Durée de l'opération complète : 1h.45' environ.

Puis on repart ...

2) LA VOIE, LES P.N., LA SIGNALISATION.

Quand on regarde par la fenêtre de la voiture, ce qui frappe d'abord c'est le terrain inoccupé qu'il y a de part et d'autre de la voie. Enfin, inoccupé par les voies, car tout cela est cultivé, fauché ou pâturé.

Je vous assure qu'il serait très aisé de prévoir six voies sur chaque ligne actuellement équipée d'une double voie et il resterait encore de la place de part et d'autre !

Ensuite, on roule à droite; cela déconcerte.

Les entre-voies sont plus larges que chez nous.

Les lignes ont été tracées dans un terrain qui ne doit pas appartenir à des particuliers, car les voies sont rectilignes. Quand il y a une courbe, elle est toujours de grand rayon. Malgré cela, très peu de rails de grande longueur. Beaucoup de "joints" de rail auraient bien mérité de "rebouffés". J'y reviendrai plus loin.

A ces remarques, il m'a été répondu que les écarts importants des températures (+ 40° Celsius en été, - 43° certains jours de l'hiver passé) on ne peut se permettre de "grands rails" en raison des dilatations, puis des contractions du rail.

On étudie un nouveau joint (en biseau fort probablement ?)
 La dépose et la repose des éléments de voie se font par wagon et portique spécial. Il y a des machines pour le travail de "bourrage", le "dressage", et autres travaux de voie. Du matériel léger pour "forer", "déboulonner", etc.. également. Presque toutes les traverses sont en béton, sauf sous les appareils de voie. Là, c'est encore du bois. Quand on se trouve non loin d'un grand fleuve, le ballast est du "galet de rivière". Ailleurs, c'est du concassé, comme chez nous. Les brigades de "piocheurs" sont composées pour moitié environ de "piocheuses", à l'âge indéfinissable.. De part et d'autre du chemin de fer, il y a des plantations de bouleaux, de trembles puis des buissons de "feuillus" que je n'ai pas parvenu à identifier (je voudrais vous y voir !) qui forment écran pour éviter les congères de neige en hiver.

Aux endroits où il faut nécessairement "dégager" (aux P.N. par ex.) des "barrières" en bois peuvent (et sont) plantées pour la période hivernale. Toujours dans le but d'éviter les congères.

Ensuite, il y a les "chasse-neige" qui sont en dépôt, toujours montés et prêts à servir, dans les remises à locomotives.

Quels engins ! Nous nous sommes justement arrêtés à côté d'un de ces engins (à Smolensk). Une lame d'au moins 4m de haut (qui a la forme d'un soc de charrue) et aux tôles (non rouillées) d'au moins 5 mm d'épaisseur. Monté comme ça est, cela doit faire un sacré boulot. Et ça doit dégager jusqu'à environ 50mm du rail !

Quatre-vingts pour cent des P.N. sont encore gardés 24 heures sur 24. Indifféremment, les gardes-arrières sont soit des hommes, soit des femmes qui se relaient.

Au passage du train, le ou la garde-barrière présente (à l'extérieur de sa loge) verticalement un drapeau jaune qui reste enroulé autour de son manche. Et cela pour signaler qu'il n'y a "rien d'anormal à signaler".

Sur les grandes lignes électrifiées, les poteaux de la caténaire sont en béton. D'après un spécialiste qui faisait partie du voyage, cette caténaire est assez rudimentaire et bien plus légère que chez nous bien que le courant d'alimentation soit du 3 kV. cont. comme chez nous.

En gare et aux endroits fort larges, les fils sont supportés par des passerelles en profilés d'acier qui reposent de part et d'autre sur des supports soit métalliques, soit en béton. Et cela à une distance que j'évalue à 50 m. entre deux appareils tel que celui décrit ci-dessus.

En pleine voie, sur les lignes que nous avons parcourues, c'est la signalisation électrique avec les mêmes feux et les mêmes significations que chez nous. Les feux jaune et vert peuvent eux aussi être combinés pour donner des indications complémentaires au conducteur. Les balises existent là-bas aussi. Dans les gares, c'est souvent une signalisation "mécanique".

C'est tout pour ce chapitre.

3) LE MATERIEL TRACTE

A VOYAGEURS.

Le matériel dans lequel nous avons voyagé est pratiquement neuf. (année de construction 1976). Il a été construit sous licence en D.D.R. pour le compte des chemins de fer soviétiques. On peut voir ce matériel à Charleroi, ou à Bruxelles ou à Liège, aussi. C'est du matériel confortable. Bien sûr, pour les relations internationales ils ne mettent pas leurs vieilles riquettes, eux non plus !

Poids : 54 tonnes, gabarit : européen le plus généreux, chauffage et ventilation : impeccable : 22° à l'intérieur des compartiments, de jour comme de nuit et hiver comme été quelle que soit la température extérieure, m'a-t-on assuré. Et je n'ai aucune raison d'en douter.

Vitesse maximum permise : 160 Km/h. Nous n'avons jamais dépassé le 120 et à cette vitesse, tout est parfait sur les réseaux européens. On ne peut pas en dire autant sur le réseau russe. En raison de ce qui a été dit précédemment (qualité de la voie), la voiture prend des mouvements perturbateurs assez désagréables de bas en haut au passage des joints de rails mal bourrés. On a l'impression de ne plus être en chemin de fer mais en bateau par légère houle !

Au début, c'est amusant. Ce l'est moins après dix heures à ce régime. A notre avis, ces mouvements perturbateurs sont dus au manque de fermeté des amortisseurs des traverses danseuses des bogies de type "russe" parce que cette anomalie que nous dénonçons ici n'est pas perceptible sur les voies d'écartement normal.

Décrivons maintenant un compartiment de ces voitures :

Insonorisation : poussée au maximum à telle enseigne que les bruits familiers sont à peine perçus. Fenêtre de chaque compartiment : à double vitrage mais "condamnée" à cause du travail supplémentaire qui serait exigé du système de ventilation en cas d'ouverture éventuelle du battant de fenêtre. Compartiment : à 3 couchettes, mais moyennant supplément à payer, on peut très bien (ce fut notre cas pour le voyage de retour) condamner une couchette pour circuler en couple. Couchettes : assez dures à notre goût, mais c'est suffisant pour faire un "bon somme" de deux ou trois heures chaque nuit après une période de veille assez longue. Eau chaude et froide dans un coin de compartiment. Lave-mains qui est recouvert d'une petite table quand on ne s'en sert pas.

Au-dessus, une petite armoire contenant une prise de courant et glace pour permettre de se raser. En plus, il y a un carafon et trois verres.

Les parois du compartiment sont recouvertes de "glasal", imitation bois précieux d'une belle couleur brun clair ne demandant que très peu d'entretien à cause du poli de ces panneaux. Couloir : latéral courant d'un bout à l'autre de la voiture. Toilettes : à chaque extrémité de la voiture.

A signaler : quand vous voyagez à bord d'une voiture des chemins de fer soviétiques, vous êtes l'hôte de ce chemin de fer. Il faut savoir que dans chaque voiture, il y a deux agents du réseau propriétaire (l'un travaille, l'autre se repose) qui se mettent à votre disposition pour essayer de satisfaire votre moindre désir. On vous apporte du café ou du thé avec biscuits au moins trois fois par jour.

On vous réveille aux heures demandées ! On vous réserve une table au wagon-restaurant. On fait en votre lieu et place certaines formalités administratives telles que celles des divers contrôles dans les trains (je n'ai pas vu un seul contrôleur durant le voyage) On nettoie le compartiment et on vide le cendrier et la poubelle plusieurs fois par jour. On arrange votre literie. Tout cela est bien sympathique.

Pour les autres voitures du trafic intérieur, pas de cendriers, donc on ne fume plus dans les trains. Pas d'eau dans le compartiment. On voyage à trois par compartiment. Et on fait sa toilette dans les "toilettes".

Sur les lignes électrifiées et pour les "petites distances" (jusque 500 km) il y a des rames électriques d'automotrices accouplables. Pour les "grandes lignes", 16 voitures sur 18 sont des voitures-lits. C'est compréhensible, vu les distances à parcourir et le temps qu'il faut passer dans le train.

Les Soviétiques voyagent beaucoup en train et sur des longues distances. On peut dire sans crainte de se tromper que ces gens-là sont aussi à l'aise dans le train (qui est probablement leur seconde résidence) que chez eux!

Avec la vitesse commerciale des directs des grandes lignes qui atteint à peine 65 km/h, calculez vous-même le temps qu'il faut passer dans les trains pour rallier les grandes villes du pays ! Pour notre part, nous avons mis 30 h. pour relier Moscou à Sotchi, ville balnéaire sur la Mer Noire, à environ 2000 km de la capitale. Tout le reste est à l'avenant. Ce qui explique aussi la composition des trains (16 ou 18 voitures de 54 tonnes !) et la longueur inusitée (pour nous) des quais de gare.

4) LE MATERIEL TRACTE

A MARCHANDISES.

Ici, nous nous trouvons en présence de matériel étudié pour les grandes capacités, ce qui permet la composition de trains de 5000 tonnes !

Presque tout le matériel rencontré repose sur des bogies. Comme la voie peut supporter 23 tonnes par essieu, on se trouve devant des wagons plats, ou trémies, ou tombereaux (souvent à plancher basculant) qui peuvent contenir des matières dont le volume peut atteindre 50 tonnes. Il y a même des wagons de 21m,37 de long, reposant sur quatre bogies qui peuvent contenir cent tonnes de chargement. Tare de ce wagon en charge : 137,5 t. Les boîtes à rouleaux équipent environ 50% du matériel remorqué. Les autres systèmes de graissage des boîtes à huile sont : 1) le paking, 2) les paillassons en laine qui "nagent dans l'huile" et qui appuient contre la partie inférieure de la fusée, assurant ainsi l'amenée de l'huile à l'endroit à lubrifier.

Les véhicules qui sont encore équipés de ces deux derniers systèmes de graissage assurent surtout le trafic de la partie Sud du pays. Peu de wagons sont équipés de panneaux de grande longueur. On utilise encore les planches pour les long-pans et les battants d'about. En raison de la mécanisation du chargement et déchargement des véhicules, on voit beaucoup de planches cassées, ce qui donne

l'impression d'un manque flagrant d'entretien.

Beaucoup de wagons spéciaux : citernes à déchargement automatique pour viment et autres matières pulvérulentes, citernes pour liquides aussi, wagons plats basculants avec mécanisme de levée de la caisse ressemblant à s'y méprendre à celui qui équipe nos camions-bennes, mais dont le "moteur" est à air comprimé.

Beaucoup de wagons-frigos, aussi. Ce sont des rames homogènes de cinq véhicules avec un groupe-frigo empruntant son énergie à un Diesel de 125 CV pour les cinq wagons-frigos. Ces rames sont accompagnées par deux mécaniciens qui surveillent en permanence le bon fonctionnement des divers mécanismes ! Des groupes moins importants existent aussi. Ces groupes équipent des rames de deux wagons frigos ou d'un seul wagon. Dans ce cas, le système de réfrigération est semi-automatique, l'agent accompagnateur est seul à bord et n'intervient qu'en cas de panne.

Ces agents d'accompagnement "vivent" dans un compartiment équipé d'une cuisine et de couchettes exiguës, peut-être, mais confortables quand même. Un métier qui n'existe pas chez nous. Mise à part cette impression de délabrement du matériel, on peut dire sans crainte de se tromper que tous les types de véhicules dont l'industrie peut avoir besoin est à sa disposition.

Un autre détail que je me voudrais de ne pas vous signaler : à chaque endroit des bogies susceptibles de porter des traces de fêlures ou d'amorce de rupture, une couche de peinture blanche est appliquée de manière que d'un simple coup d'oeil, le visiteur qui passe devant le bogie puisse déceler toute anomalie naissante. Voilà encore un bon "truc" bien à eux. Pas joli ! Ils s'en moquent, ce qui compte c'est l'efficacité.

J'arrête ici pour le matériel tracté.

5) LES LOCOMOTIVES ET LES MACHINISTES.

Nous abordons maintenant le chapitre pour lequel nous avons montré le plus d'intérêt. Qu'on nous pardonne, mais puisque c'est notre métier, il est normal que ce soit cette partie de cette étude qui nous ait le plus passionnés.

Par où commencer ? Par vous dire tout de go qu'une locomotive de manoeuvre est une machine pourvue d'un moteur Diesel de 2000 chev. Transmission électrique sur six essieux, tous moteurs montés dans deux bogies et supportant un poids total de 80 tonnes. Vitesse maximum : 80 km/h.

Quand cette machine se déplace, elle émet continuellement un signal acoustique grave, nullement gênant pour l'environnement, mais suffisamment efficace pour prévenir le personnel du danger qu'il y a de se trouver dans les voies.

Régime du Diesel : de 280 t/m à 650 t/m.

Echappement très bien étudié, le son de l'échappement est très grave et fait penser à une machine de marine. Ceci est valable pour toutes les Diesels que nous avons vues en fonctionnement. Il existe d'autres types de locomotives de manoeuvres, notamment une locomotive Diesel hydraulique de 1200 CV qui sert surtout à la manoeuvre et au rangement des voitures.

Puis une plus petite locomotive à livrée crème qui est louée aux entreprises qui ont à manoeuvrer sur la cour de leur usine et

pousser des wagons dans les installations du Chemin de Fer.

Côté Diesel de ligne : très peu de types, mais toujours à partir d'une caisse du même type, mais à livrée différente : vert wagon (comme la peinture du matériel à voyageurs) pour les locos à voyageurs. Rouge wagon pour les locos destinées à remorquer les marchandises. Je suppose (sans en être certain) que c'est seulement la démultiplication qui diffère.

Quelques données techniques :

2 bogies de trois essieux moteurs supportant un poids total de 129 tonnes. Capacité du réservoir de combustible 7355 litres. Sable : 600 kg. Diamètre des roues motrices 1220 mm , ceci est valable pour toutes les locomotives. Moteur : 8 cylindres en ligne 4 temps ou 16 cylindres en V, 2 temps. Pour l'un comme pour l'autre : force développée 4000 CV.

Il faut voir le poste de conduite : beaucoup de place, fauteuils confortables, chauffage ou ventilation, selon le besoin, petit frigo, taque chauffante pour aliments et surtout insonorisation très poussée par double paroi (et double porte) séparant le poste de conduite de la salle des machines.

Dans la plupart de cas, outre les phares qui signalent la position, il existe un gros projecteur de 500 watts dans le nez de la machine. Avec cela, je vous assure que le machiniste (parce qu'on les appelle toujours "les machinistes") voit clair devant lui.

Les locomotives électriques sont accouplables entre elles, et bien souvent, elles circulent accouplées. Deux éléments pèsent 184 tonnes, développent 8000CV sur 8 essieux moteurs. La livrée est bleu électrique pour celles qui remorquent les voyageurs et un vert plutôt délavé pour celles qui sont destinées à remorquer des marchandises. Je suppose également que seule la démultiplication diffère entre ces types de moteurs. Mais je n'en suis pas certain non plus.

Les locomotives de manoeuvres : un seul homme à bord, mais il est interdit de déplacer la machine s'il n'y a pas un agent de l'exploitation présent sur le marchepied.

Les locomotives de ligne : toujours deux hommes à bord : le conducteur et son aide. Qui doit étudier pendant trois ans avant de devenir machiniste lui-même, au mieux des interrogations qu'il subit. Les conditions pour devenir et rester machiniste sont à peu près équivalentes à celles que nous connaissons.

Interrogations tous les trois ans également pour le machiniste. Conditions de travail : chaque équipage prend son service pour une durée maximum de 6 heures de conduite. Puis on découche. Et quand on reprend le service, il se peut que ce soit pour s'éloigner de son lieu de résidence. Mais le troisième jour doit le ramener soit avec un train, soit haut le pied vers son dépôt.

Mais chaque journée est comptabilisée pour le total du mois. Et quand les 40 h. ont été prestées, on est libre le restant de la semaine. Tous les services sont prévus d'avance.

Pour éviter l'ivrognerie (qui est le fléau national) chaque conducteur est vu par un médecin à sa prise de service. Ce médecin peut très bien visiter et faire subir l'alcooltest à tout machiniste qui lui paraît suspect. S'il est surpris en état d'ébriété, il ne montera pas sur la machine et on lui retirera

une souche de son brevet de machiniste qui ne contient que douze souches, m'a-t-on dit.

Ensuite, ce sont les sanctions ..

Quelques lignes pour terminer ce long chapitre.

Les locomotives à vapeur sont (en principe) hors service. Pourtant, il y en a encore en feu. Trouvant cela étrange, j'ai demandé des explications et voici ce qui m'a été répondu.

Les vieux machinistes, qui sont en fin de carrière, ont le privilège de choisir la machine sur laquelle ils vont faire leur service. Ceux qui veulent s'en aller avec la loco -vapeur- prennent la loco -vapeur-, l'autre restant à l'atelier. C'est par cette façon de faire que les "anciens" apprennent aux "jeunes" à conduire (et, à l'atelier, d'entretenir) les machines à vapeur.

Parce que là-bas, on ne détruit pas les machines à vapeur. Beaucoup sont parquées hors feu dans les dépendances des remises et à la B.K.604 de la ligne de Moscou. Il existe un parc de locomotives qui compte pour le moins 250 unités, prêtes à être remises en feu.

D'autres dépôts comme celui-là existent sur le territoire de l'URSS où tout est annoté et répertorié.

Alors, en cas de besoin .. Belle leçon de prévoyance, ne trouvez vous pas ?

6) En guise de conclusion : "LES CHEMINOTS RUSSES"

Il est temps de conclure maintenant.

L'impression qu'on retire à voir travailler les cheminots russes est que chacun connaît admirablement son métier.

Pas de précipitation dans le travail. Chacun sait ce qu'il doit faire. Déjà à Brest-Litovsk, j'avais été frappé par l'ordre et la méthode pour accomplir le travail que j'ai décrit en début de cet article.

Peu ou pas (si on excepte les chaussures à bouts renforcés) de moyens de protection individuels. Pourquoi ? Parce qu'on n'en a besoin, le taux d'accidents du travail est très bas.

Mais quelle débâche de main-d'oeuvre et de moyens de manutention mis en oeuvre en comparaison de ce qui existe chez nous.

Ce qui frappe aussi, c'est le pourcentage de main-d'oeuvre féminine dans tous les corps de métier. Là-bas, les femmes font des études techniques. La femme est l'égale de l'homme, tant du point de vue salaire, responsabilités que sujétions. Pas de favoritisme vers le sexe dit faible ? Pourtant, certains métiers tels que celui de poseur de voie, signaleur, ajusteur, découpeur au chalumeau, ouvrier aux machines-outils exigent de la force physique.

Les femmes occupent, pour moitié, à peu près (sauf pour le métier de machiniste qui reste le domaine des hommes) et pour autant que ce que j'ai pu vérifier "de visu" est exact, les postes à responsabilité, tels que ceux de sous-chef de station, facteur de

gare, employée de tout grade et "conductrice" de wagon-lit..

La femme aussi est appelée vers le fonctionnariat. Le responsable de la ligne de Moscou, c'est-à-dire l'équivalent d'un de nos groupes, mais avec trois cent cinquante mille agents (oui, vous avez bien lu 355.000 agents) sous ses ordres, est une femme.

Il y a 20 "groupes" en URSS, quand on fait le compte, il y a au moins 3 millions de cheminots ! Je pense pouvoir écrire, en conclusion, que chaque cheminot, quel que soit son rang, quel que soit son métier, paraît "bien dans sa peau" et fier du titre de cheminot.

Personnellement, j'ai fait "le" voyage qui m'a appris beaucoup de choses que j'ignorais malgré mes trente-six ans de métier.

Je ne suis pas prêt d'oublier ni ce que j'ai vu, ni la gentillesse innée de nos hôtes.

H.Scaillet.

LIBRAIRIE (suite)

Les livres renseignés en LIBRAIRIE FERRO-FLASH 40 peuvent être acquis par versement au compte 271-0061822-65 du C.F.C.

Nouveauté

"SOUVENIRS DE LA VAPEUR EN BELGIQUE ET AU LUXEMBOURG"

Editions Modernes et illustrées (RAIL MAGAZINE)

44 photos n et b inédites sur les vapeurs belges et luxembourgeoises. Ces photos sont l'oeuvre de MM. J. RENAUD, F. FELINO, R. BELOT et Y. BRONCARD et datent des années 50 à 60.

Uniquement des photos (très bonnes même), pas de texte sinon que les légendes

L'affection que porte l'éditeur, M. PAPAZIAN, à la BELGIQUE et l'amitié qui nous lie avec son collaborateur nous pousse à recommander l'achat de cet ouvrage....avec le ferme espoir qu'il sera suivi d'autres.

Son prix: 200-frs sur commande groupée auprès de votre secrétaire

LA PHOTO-MYSTERE

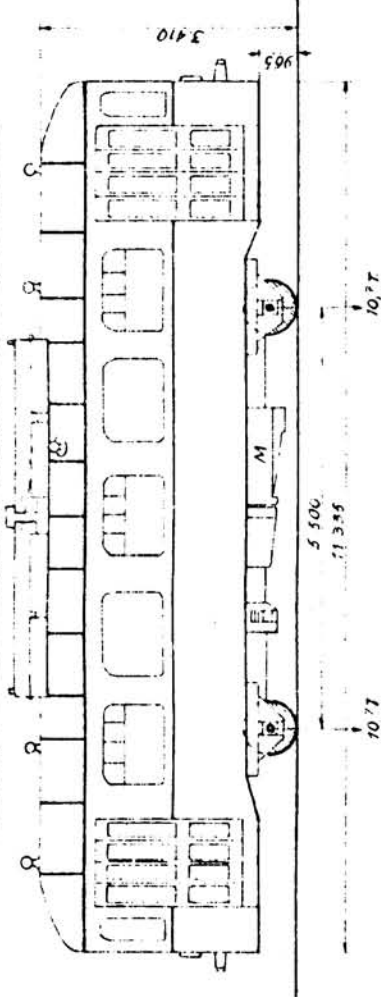
La photo du FERRO-FLASH précédent (d'ailleurs peu claire - avec nos excuses) a été rapidement découverte:

Bien sûr, elle évoquait la CHINE.

Toutes les réponses concordent: merci à MM. BINAME, MICHEL, GILSOUL et à Mme BIAUMET qui nous adressa la réponse la plus complète (je suppose que M. BIAUMET, qui m'avait cédé le document, a dû l'aider quelque peu): "cette photo a été prise dans la formation de HEN ZEN PIEH dans l'état de HEN O"

Qui en sait plus sur cette formation proche de MO LA HEH ?

Autorail type 551 Diesel mécanique simple à 2 essieux.



Généralités

Effectif : 34
Poids :
 à vide en ordre de marche : 15 T.
 global en charge : 21,4 T.
Décomposition du poids global :
 tare : 0,4 T.
 approvisionnement : 0,4 T.
 voyageurs : 7 T.
 bagages : 6,4 T.
 1, - T.
 matrice : 125 ch.
Puissance spécifique : 5,8 ch/TT.
Vitesse maximum : 58 km/h.
Rayon minimum de courbe : 80 m.
Rayon d'action : 500 km.
Capacité des réservoirs à gasoil : 160 l.
Diamètre des roues : 720 mm.

Partie Voiture

Constructeur : SA Brussel Frères à Bruxelles et AC Malines
Date de construction : 1939
Capacité :
 Compartiment bagages accessible aux voyageurs :
 1^{er} cl. : 47
 2^e cl. : 47
 Total : 94
 Places "assis" : 47
 Places "debout" : 33
 Total : 80
 Compartiment bagages non accessible aux voyageurs :
 40
 40
 80
 Total : 160

	1 ^{er} cl.	2 ^e cl.	Total	Max. autoré.
Places "assis"	47	47	94	47
Places "debout"	33	33	66	53
Total	80	80	160	100

Freinage : Frein direct Westinghouse à pression constante avec robinet de mécanicien W.S. Freinage par sabots en fonte sur bandages.
Chauffage : par l'eau de refroidissement du moteur.
Ventilation : par ventilateurs "Schepens" placés dans la toiture.

Moteur Diesel

Constructeur : SA Brussel Fr. Bruxelles.
Type de fabrication : 6D 120 B
Mode de fonctionnement : 4 temps.
Mode d'injection : mécanique, avec chambre de combustion système Ricardo.
Mode de régulation : par réglage de l'injection.
Mode de lancement : par démarreur électrique.

Puissance nominale	127 ch.	
Vitesse de rotation	1800 t/min.	
Cylindres	nombre	6.
	disposition	vertic en ligne
	alésage	120 mm.
course	150 mm.	
Poids global	650 kg.	
Pression d'injection	120 kg/cm ² .	
Pression moyenne effective	7,2 kg/cm ² .	
Vitesse moyenne du piston	9 M/sec.	
Couple maximum	58 Kg.m.	

Suspension du moteur : au châssis de la caisse au moyen de supports élastiques.

Transmission

Constructeur : SA Brussel Frères à Bruxelles.
Type de fabrication :
Mode de fonctionnement : boîte de vitesse à 4 vitesses à pignons baladeurs du type automobile, embrayage à double disque garni de ferodo.
Mode d'accouplement au moteur : direct.
Inverseur de marche : à engrenages droits à pignons baladeurs dans la boîte de vitesses.

Mode d'articulation des essieux moteurs : par arbres à cardan (avec un clipper-tiel); couronne en bronze sur essieu et vis sans fin.
Commande à distance : par leviers à main, du type automobile.