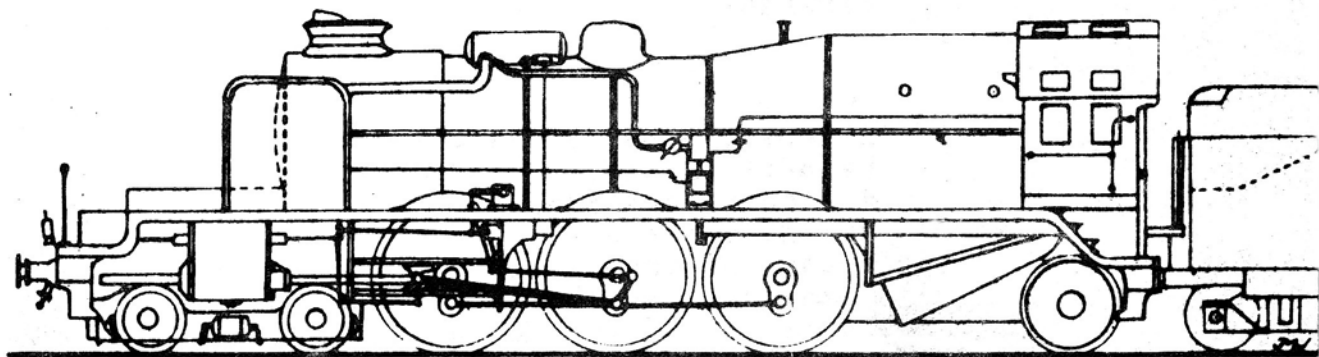
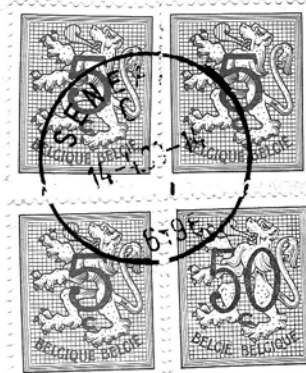


MENSUEL

**47**

**AVRIL  
1980**



## FERRO-FLASH

*Ferro Flash* : Bulletin informatif mensuel  
du Club Ferroviaire du Centre (C.F.C.)  
et du Rail Miniature Mosan (R.M.M.)

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 S! Servais NAMUR

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

## EXPRESS

La nuit, dans les tranchées,  
La nuit, dans les banlieues,  
A l'abord des signaux,  
Aux portes des gares,  
Quand tes appels font sursauter la ville  
Comme un blessé sous la lance,  
Comme un fiévreux sous la lancette,  
La nuit, j'aime à t'entendre,  
Express du Nord;  
Quand le mécanicien d'Aulnoye ou de Feignies,  
S'ouvrant la route sur Bruxelles,  
Tire la chaînette et, l'oreille détournée,  
Te fait siffler, siffler à coup répétés,  
Sirène du Nord, amie d'enfance.

Quand te reverrai-je, ô brune locomotive,  
Tricotant des bielles en prenant les courbes,  
Et fonçant furieusement devant toi,  
Tout enrubannée de vitesse ?  
Dans les vallées songeuses, passé les minuit,  
Qu'il m'était doux de voir  
Ce pourpre embrasement, ton panache,  
Quand le chauffeur, ouvrant le foyer,  
Balance la houille à pleines pelletées !  
Et franchissant les ponts, côtoyant les cimetières,  
Saluant l'aiguilleur, mendiant l'aube,  
Dans sa cabine verte,  
Tu allais cousant de tes cris, de ton fil tranchant,  
La nuit de France à celle de Belgique ...

Paul BAY

# **INFORMATIONS**

## **Nos réunions**

**C.F.C.**

Samedi 19 avril 1980 à 14h30

Local permanent CFC: Ecole de l'Alliance Rue de l'Alliance  
HOUDENG GOEGNIES

### Au programme: Modélisme:

Présentation d'une voiture M1 en plasticard par M. P. SOETENS

Présentation d'une voiture M2 2e classe par M. R. CORDIER

Présentation d'une voiture ex-prussienne par M. P. HAUTEFIN

Ils vous aideront à réaliser facilement vous aussi ces modèles et expliqueront leur travail.

### Projection:

En avant première: toutes les diapos sur la première sortie officielle de la 5927 transformée (elle a été renumérotée par la SNCB en série 39: tous les détails en page intérieure)

Pot-pourri ferroviaire: le sud: France, Espagne, Portugal, Italie, Grèce, Maroc et Tunisie

la Grande Bretagne

Dias et commentaire de M. C. BINAME

Tous les vendredis de 19h30 à 23H: réunion "réseau", atelier de réparation et bibliothèque.

**R.M.M.**

Vendredi 25 avril 1980 à 19 h 30.

Complexe communal de Belgrade (Salle des conférences  
au rez-de-chaussée ou classe du 1er étage)  
2, place do Bia Bouquet 5001 BELGRADE (NAMUR)

### Au programme

- Tribune du modélisme : la réalisation de locos à vapeur SNCB au départ de modèles commerciaux.  
Initiation par Mr Claude RIGUELLE.
- "Plates et bosses": locos SNCB accidentées.  
Une BR 50 au CFV3V ?  
Dias et commentaire de Mr Jean DUBUFFET.
- Le réseau du RMM.  
Projet de réseau modulaire constitué de dioramas standardisés pour assemblage rapide.  
Etude et discussion du projet animées par Mr A.-M. DUCARME.

## **Vie des clubs**

**C.F.C.**

L'Administration Communale de LA LOUVIERE vient d'octroyer cette année encore un subside de 5.000 francs à notre Club.  
Nous tenons à leur exprimer notre reconnaissance et nos plus vifs remerciements pour leur générosité.

Une exposition en dernière minute (ou seconde) les 23 et 24 mars derniers (voir en pages modélisme)

## **Manifestation**

Voir calendrier dans FERRO FLASH

En outre:

PARIS: CNIT: du 26 avril au 4 mai 1980 1ère exposition du modèle réduit Avions - autos - bateaux - trains.

GRENOBLE: du 6 au 9 juin 1980: 4e salon technique des maquettes et modèles réduits et de la micro-électronique appliquée.

METZ: le 18 et 19 octobre 1980: 3e exposition internationale organisée par l'ALEMF pour son 14e anniversaire. L'ALEMF compte aussi sur votre participation. Tous renseignements auprès de votre secrétariat.

MONS: du 5 au 8 septembre exposition ferroviaire EXPO TRAIN 80

LE RHEINGOLD A TREIGNES: le 26 avril 1980: les contacts entre organisateurs et SNCB se sont poursuivis et la journée du 26 parait fort prometteuse: traction avec la 29.013 de VERVIERS à MARIEMBOURG et ensuite traction CFV3V jusque TREIGNES.

---

ATTENTION AMIS CFC: contrairement à ce qui a été annoncé dans FERRO FLASH 46, les prochaines réunions seront le 31 mai et 14 juin.

APPEL AUX BENEVOLES: dimanche 11 mai de 9h à 12h local C.F.C brochage, et préparatifs d'expédition de FERRO FLASH

Petites annonces et articles doivent nous parvenir pour le 3 mai au plus tard

---



# A L'ETRANGER

DB

ERRATUM - Ferro-Flash 46 (Mars 80) - "De beaux voyages à la D.B. !"

L'itinéraire indiqué ne reprend que les gares d'embarquement intermédiaires, le départ du train ayant été donné vers 19h00 à Wiesbaden et sa destination étant la Forêt noire (Schwarzwald).

C.M.

Deutsche Bundesbahn

Les plus puissantes locomotives électriques pour trains de marchandises sont - elles réservées à ces seuls convois ?

Les 170 locomotives de la série 151, réparties entre les dépôts de Hagen-Eckesey et Nürnberg-Rbf (Triage), circulent également en tête de trains de voyageurs généralement légers. Pour améliorer le rendement des graphiques de circulation et pour éviter les parcours à vide, ces engins lourds à 6 essieux, assurent la traction de quelques trains de voyageurs locaux, à arrêts fréquents, c'est - à - dire des circulations qui ne nécessitent pas d'engins de traction aptes à une vitesse supérieure à 120 km/h.

Ce type d'utilisation s'étant généralisé, les locomotives de la série 151 viennent de subir quelques modifications au niveau des couplages électriques intervenant lors de la mise hors service automatique du frein rhéostatique. A ce moment précis, un choc considérable se faisait sentir tout au long de la rame, surtout dans le cas d'un tonnage léger. Le confort des voyageurs en souffrait considérablement, paraît-il. La perspicacité d'un contremaître du dépôt de Nürnberg-Rangierbahnhof a permis de détecter les couplages incriminés, et un détecteur de sa fabrication facilite la transformation de chaque machine, possible en 90 minutes sans aucun frais. Cet agent de la D.B. a d'ailleurs remporté un prix à l'occasion du concours "à idées" organisé dans le cadre de l'amélioration des techniques et des conditions de travail.

I n d u s i : Induktive Zugsicherung.

En 1944, la D.R. disposait de 870 véhicules moteur et de 6700 km de lignes équipés du système **INDUSI** qui contrôle si le conducteur respecte les indications transmises par les signaux avertisseurs et d'arrêt, et si la vitesse réelle reste inférieure à la vitesse prescrite par un éventuel signal de limitation de vitesse. En 1947, la D.B. entama l'installation systématique du dispositif, et entre 1962 et 1979, la firme Standard Elektrik Lorenz AG livra 5555 appareillages tandis que Siemens en fournit 4500. Des locomotives à vapeur en bénéficièrent, et aujourd'hui, ce sont plus de 9000 véhicules qui présentent ces garanties de sécurité. Chez Standard Elektrik Lorenz AG, le 5555<sup>e</sup> véhicule équipé était une voiture-pilote pour rame réversible, présentant les aménagements les plus récents, c'est - à - dire sans porte d'intercirculation pour permettre l'installation du poste de conduite sur toute la largeur du véhicule, et avec livrée bleu-crème sur la face frontale et jusqu'à la hauteur de la vitre latérale du poste. Les phares inférieurs sont carrés tandis que le troisième phare placé dans la toiture est exhaussé afin de permettre l'installation d'un film indicateur de destinations.

C.M.

# A LA SNGB

## Voitures : RIC ? UIC ? Eurofima ?

Un excellent article consacré à la S.N.C.B. vous annonçait récemment l'étude de voitures-couchettes des séries I7 et I8 (?) conçues selon le modèle "Z1", c'est-à-dire la voiture standard européenne (V.S.E.), financée par Eurofima. Le tableau ci-dessous vous permettra de mieux comprendre ce que signifie la désignation "Z1".

Long.h.t.	Aménagement	Largeur des cpts.	Aménagement	Largeur des cpts.
UIC type X 26400 mm	A 10	2260 mm	B 12 (72 places)	1738 mm
Y 24500 mm	A 9		B 10 (80 places)	
Z1 26400 mm	A 9 (A 10)	2306 mm 2088 mm	B 11 (66 pl.) B 11 (88 pl.)	1884 mm (*)
27500 mm (**)			B 12 (72 pl.)	

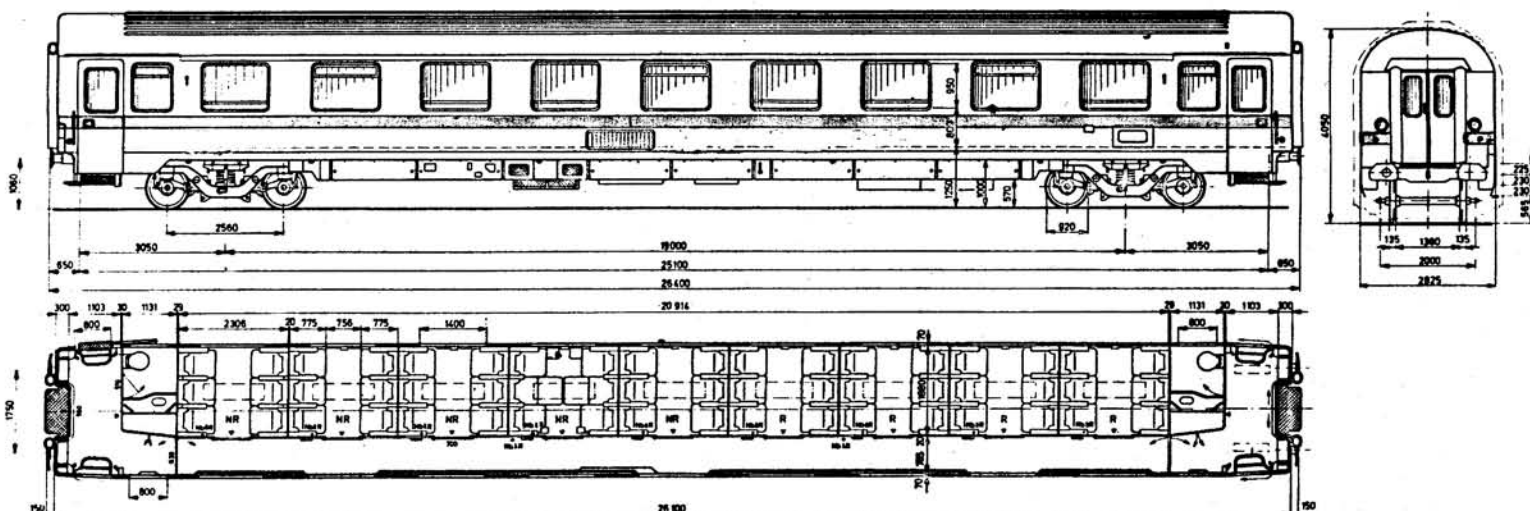
(\*) La S.N.C.F. était restée fidèle au type Y offrant 4 places de front en 2° classe, alors que la D.B., avec ses longues voitures de 26,4 m type X, conservait la norme de 3 places en 1° et 2° classe, l'espace entre les banquettes en 2° classe étant assez réduit. Pour conserver une capacité supérieure, la S.N.C.F. a opté pour des B11 de 88 places, le bogie Y32 réduisant le jeu transversal de la caisse, permettant de porter la largeur du compartiment (de porte à baie vitrée) de 1880 mm à 2030 mm. D'autre part, la D.B. et les C.F.F., peu satisfaits de la capacité de la B11 "européenne", optaient pour une version "coach" (couloir central) de 80 places assises au lieu de 66 pour le véhicule à couloir latéral. Le modèle suisse devrait entrer dans la composition de "L' Edelweiss" à la place des actuelles Bm à couloir latéral, repeintes en livrée orange C1, et dites type Z2 (160 km/h max. et absence de climatisation.)

(\*\*) La D.B. envisage une voiture plus longue encore (27500 mm) permettant l'aménagement de 12 compartiments, soient 72 places, en conservant le confort des 3 places de front en 2° classe.

N.B.: La S.N.C.F. dispose pour les courtes distances telles Paris - Lille de 70 voitures à couloir latéral A11 (ex-B11), baptisées "la 1° du pauvre".

Le type Z1 existe en version A4B6.

C.M.



**A u t o m o t r i c e s :**

Les automotrices quadruples de la S.N.C.B. bénéficient de la même puissance installée que les automotrices doubles traditionnelles, le tout étant dédoublé. Le projet "Break" série 03 (Accél.: 0,75 m/sec.<sup>2</sup>; 160 km/h en 210 sec.) aura une puissance massique de plus de 60 % supérieure à celle des générations précédentes, tandis que la comparaison avec les nouvelles rames quadruples d'interpénétration S.N.C.F./R.A.T.P. indique une augmentation de plus de 110 %. Ces rames série Z8100, autorisées à circuler à 140 km/h, développent une puissance de 3840 CV permettant les démarrages en forte rampe dans les nouveaux tunnels parisiens reliant les banlieues sud-est et nord.

C.M.

**F r e i n â g e : conduite générale et principale ?**

La conduite générale - équipement traditionnel - supporte une pression de 5 bars. Une dépression supérieure à 2,5 bars. (jusqu' à mise à l'atmosphère) entraîne le freinage d'urgence avec pression maximale des sabots sur les roues.

La conduite principale - omniprésente sur les véhicules les plus récents - est reliée au réservoir principal directement alimenté par le groupe moto-compresseur de la locomotive. Une pression inférieure à 6 bars suffit à provoquer le freinage d'urgence, la pression normale y étant de 10 bars. La conduite principale alimente le système de freinage, et sa continuité permet le freinage SIMULTANÉ de tous les véhicules au moyen d'électrovalves pour lesquelles une tension nulle correspond à la pression maximale des blocs, et une tension maximale entraîne le desserrage complet. La technique de pointe conjugue ce frein électropneumatique avec le frein électrique (rhéostatique ou à récupération) au lieu de la simple combinaison en usage sur les locomotives plus anciennes. Ainsi, le frein électropneumatique n'agit plus que dans certaines plages de vitesses pour compenser la baisse d'efficacité du frein électrique. Par ailleurs, cette même conduite principale permet l'alimentation des systèmes automatiques d'ouverture et de fermeture des portes, de parche-pieds mobiles, de suspension pneumatique, etc ...

C.M.

**P o u r R a p p e l : au sujet de nos HLE de la série 16**

Au nombre de huit, les locomotives quadricourants de la série 16 ont été mises en service en 1966. Elles sont étudiées pour circuler en Allemagne sous 15 kV 16 2/3 hz, en Belgique sous 3 kV cc, en France sous 25 kV 50 hz et aux Pays-Bas sous 1,5 kV cc. A leur construction, elles furent numérotées type 160, n° 160.001 à 004 pour les machines équipées de redresseurs Siemens et 160.021 à 024 pour celles avec redresseurs ACEC; elles possédaient toutes les huit seulement trois pantographes, un pour le courant continu et un pour chaque système alternatif.

En 1970, elles reçurent la numérotation respectivement série 16, n° 1601 à 04 et 1605 à 08.

En 1974, les 1601, 02, 03 et 04 reçurent un quatrième pantographe pour circuler en Suisse (15 kV 16 2/3 hz comme en Allemagne, mais partie supérieure du gabarit plus étroite). Durant tout l'été 1974, ces quatre machines assurèrent la remorque du train d'agence Railtour, le "Freccia Del Sole" pour Rimini et la côte italienne, entre Bruxelles et Spiez (réseau du BLS en Suisse).

De 1975 à 1978, ces circulations furent limitées à Basel CFF.

Actuellement, elles circulent essentiellement entre Oostende et Köln pour la DB et entre Bruxelles et Paris Nord pour la SNCF.

Pour rodage et essais, elles circulent également sur Bergen-Op-Zoom pour les NS.

**Livrées:** Les 1605 et 07 sont toujours en livrée bleue.

Les autres sont en nouvelle livrée à fond jaune et bandeau bleu.

La 1606 vient d'ailleurs de sortir de révision à l'AC Malines au début du mois d'avril 80.

M.T.

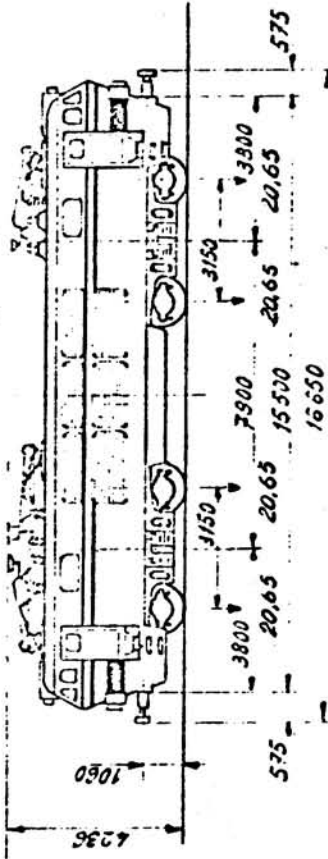
Avant

# Locomotive série 16 (quadricourant)

type 160

nrs: 160.001 à 160.004

160.021 à 160.024



## Généralités

<u>Effectif</u>	8
<u>Type</u>	BB
<u>Poids total</u>	t 82,6
<u>Numérotation</u>	reöresseur Siemens n° 1601 à 1604
	" ACEC n° 1605 à 1608
<u>Puissance unihoraire:</u>	ch 3780
<u>Tensions de service:</u>	25 KV 50Hz
	15 KV 16 2/3 Hz
	3 KV CC
	1,5 KV CC
<u>Vitesse maximum:</u>	km/h. 160
<u>Charge max. par essieu:</u>	kg 20.650
<u>Effort max. au démarrage:</u>	kg 20000
<u>Rayon min. de courbe:</u>	m 100
<u>Rayon min. de courbe après</u>	
<u>démontage de certains organes:</u>	m. 70
<u>Diamètre des roues:</u>	mm 1250

## Partie mécanique

Constructeur: S. A. La Brugeoise et Nivelles à Nivelles

Année de construction: 1966

Freinage: Frein automatique de service et frein direct de manœuvre. Frein de secours agissant sur la cond. autom. Le frein autom. comprend le régime "voyageurs" et le régime "Haute puissance" qui est à 2 étages de pression. Le robinet de mécanicien du frein autom. est du type Carlsson FV4. La locomotive est pourvue d'un frein d'anti-patinage. Un compresseur du type Westinghouse 242 V&Z à fonctionnement autom. alimente 2 réservoirs d'une capacité totale de 1000 l.

Un frein à vis placé dans chaque cabine de conduite et agissant chacun sur un bogie

Bogies:  
La locomotive est équipée de bogies BN

Chauffage: Chauffage des cabines de conduite par radiateurs dorsaux et radiateurs électriques sous planchers, à air pulsé.

## Partie électrique

Equipement de traction  
Constructeur: A.C.F.C. Charleroi

Type de C<sup>d</sup>: Arbres à cames commandés par servo-moteurs électriques BT(3H)

Moteurs de traction - Nombre 4  
Puissance unihoraire: 945 ch.  
Puissance continue: 890 ch.

Paliers d'essieux à coussinets lisses  
Transmission élastique Alstom à anneaux mobiles.

Suspension élastique en 3 points  
Rapport d'engrenages: 3,3

Transformateur: cuirassé imbriqué shell  
Puissance 3310 KVA (chauff. train non compris)

Tension secondaire à vide 1350Vx2  
chauffage 1461V p.c. 25KV prim. à vide  
Redresseurs 1000V p.c. 15KV prim.

Siemens	A.C.F.C.
SS10570	SR 275/12
6	7
6	6
288	336

Type cellules  
Nombre par branche  
serie  
parallele  
Mre total par loco

## Appareillage auxiliaire

1 Compresseur: Westinghouse type 242X à 2 étages et 4 cylindres en V, entraîné par 1 moteur double de 1500 V cc train d'induit

2 Ventilateurs à 2 roues, 1 pour les moteurs de traction (VTM 200) débit 4,18 m<sup>3</sup>/sec et 1 pour les essieux (VTM 245) débit 2 m<sup>3</sup>/sec, 34 ch. 1500 V, 2300 c/h (par moteur subdiv.)

1 Alternateur de charge batterie AVS13, 3,6 kW triphasé, 70V57A 60Hz

1 Alternateur d'alimentation du moteur de pompe à huile: AVO, 132 M, 1,55 kW triphasé 15V 15,3A 60Hz.

1 Batterie d'accumulateurs Tudor Cd-Ni 54 éléments 80 Ah type 6 PS 11M



**Quand les conducteurs suisses malmenent nos HLE 16 !**

Sur une machine monophasée, tous les crans sont économiques. Le gradua-  
teur à haute tension permet des intensités faibles. Le manipulateur peut y  
être utilisé beaucoup plus souvent que sur une machine à courant continu.  
C'est d'ailleurs pour cette raison que la conduite à vitesse imposée lui  
convient bien (BB15000 de la S.N.C.F. p.ex.), la régulation d'intensité  
permettant la variation de l'effort. La conduite des HLE 16 entre Bâle  
et Spiez, "à la suisse", c'est-à-dire en profitant au maximum du profil de  
la ligne et en "jouant avec la boule d'effort" entraînait une fatigue ex-  
cessive de l'appareillage.

C.M.

**A C T U A L I T E : matériel moteur**

- Ce dernier vendredi du mois de mars 80, la HLE 1503 a été prise en échar-  
pe par la CC 40.110 SNCF en gare de Bruxelles Midi. D'après un conducteur  
français, il s'agirait du troisième accident survenant en Belgique à  
cette machine quadricourant française.
- Modernisation des AM types 50 - 53; les automotrices 026 et 049 sont  
entrées au début de cette année à l'AC FM pour révision et transformation.  
Ainsi, actuellement il n'y a plus d'automotrice types 50 - 53 non-moder-  
nisée en service. Notons également que la 049 est la dernière AM 53 Marelli.  
A sa sortie de l'AC FM, elle sera équipée du système à JH traditionnel à la  
SNCB avant l'emploi des hacheurs à thyristors.
- Kilométrages des HLE de l'ATS/D Ronet
  - a) janvier 80:
    - série 20 - pour 23 HLE ayant roulés - 212.014 kms
    - série 23 - pour 67 HLE ayant roulés - 675.727 kms (effectif FEO = 68)
    - série 26 - pour 33 HLE ayant roulés - 279.515 kms
    - série 29 - pour 6 HLE ayant roulés - 28.076 kms
  - b) février 80:
    - série 20 - pour 23 HLE ayant roulés - 192.909 kms
    - série 23 - pour 68 HLE ayant roulés - 734.136 kms
    - série 26 - pour 33 HLE ayant roulés - 277.808 kms
    - série 29 - pour 8 HLE ayant roulés - 38.555 kms.

**A C T U A L I T E : les voitures M<sub>4</sub>**

(Voir également FF n° 44)

**1°) Essais avec croisement de deux trains roulant chacun à 160 km/h  
à Leudegem.**

Compositions

<u>90911</u>		<u>90910</u>	
sens Aalter - Gent		sens Gent - Aalter	
HLE 1503		HLE 1502	
+ HV M <sub>4</sub> A	50 88 19 78 011-7	+ HV M <sub>4</sub> A	50 88 19 78 027-3
	50 88 19 78 023-2		50 88 19 78 029-9
	50 88 19 78 025-7		50 88 19 78 030-7
	50 88 19 78 021-6		50 88 19 78 026-5
	50 88 19 78 022-4		50 88 19 78 028-1
	50 88 19 78 024-0		50 88 19 78 004-2
	50 88 19 78 015-8		50 88 19 78 001-8
+ HV M <sub>4</sub> B	50 88 20 78 001-5		50 88 19 78 016-6

2°) Parcours de rodage, train 90460

Le 8/2 - HLE 1502 + HV M <sub>4</sub> B	50 88 20 78 003-1
	50 88 20 78 001-5
+ HV M <sub>4</sub> A	50 88 19 78 030-7
Le 20/2 - HLE 1503 + HV M <sub>4</sub> B	50 88 20 78 001-5
	50 88 20 78 004-9
	50 88 20 78 006-4
	50 88 20 78 005-9
Le 5/3 - HLE 1501 + HV M <sub>4</sub> B	50 88 20 78 011-4
	50 88 20 78 010-6
	50 88 20 78 008-0
	50 88 20 78 009-8
	50 88 20 78 007-2

3°) Présentations des voitures de deuxième classe

A l'occasion de la visite des chantiers des dorsales flamande et wallone (à Deinze et à La Louvière), la SNCB a mis en circulation un train spécial composé de voitures du type M<sub>4</sub> B.

Cette rame a circulé le 26/03/80 de Bruxelles Midi à Manage, de Manage à Gent-St-P. via Bruxelles JNM, Jette (trajet effectué en 71 minutes) et de Gent-St-P. à Bruxelles Midi, Schaerbeek.

Le train se composait ainsi de la HLE 2240

+ HV M <sub>4</sub> B	52016 - 50 88 20 78 016-3	(18.3.80)
	52014 - 50 88 20 78 014-8	(18.3.80)
	52015 - 50 88 20 78 015-5	(14.3.80)
	52013 - 50 88 20 78 013-0	(11.3.80)
	52010 - 50 88 20 78 010-6	(29.2.80)

Les dates indiquées sont celles des cartouches respectifs de révisions (sortie usines CFM-BN) de ces HV.

4°) Caractéristiques Principales des M<sub>4</sub> B :

Longueur hors tout	: 24,260 m	Tare	: 39 t
Distance entre pivots de bogies	: 17,600 m	Tonnage	: 50 t
Empattement des bogies	: 2,560 m	Poids frein	: 77 ts soit 150 %
Vitesse maximum	: 160 km/h (200 km/h avec compléments équipement de frein)		
Nombre de places assises	: 104		

Frein type KE-P-A ep D R c'est-à-dire :

- distributeur Knorr type E
- permettant le freinage au régime voyageurs
- équipé d'un dispositif autovisible qui proportionne l'effort de freinage de chaque bogie en fonction de la charge qu'il supporte
- permettant la commande électropneumatique
- équipé de freins à disques combinés avec un bloc en fonte par roue
- permettant le freinage au régime haute puissance

Numérotation UIC à partir de 50 88 20 78 001-5

Numérotation SNCB ancienne à partir de 52001 .

Notons que bien que la conception de la disposition des sièges à cinq personnes de front et sans accoudoir soit toujours utilisée pour ce matériel, ces voitures offrent un confort nettement amélioré et une ambiance agréable à l'oeil.

5°) Essais à 160 km/h

- Vue en cours de préparation pour essais à 160 km/h

Le 11/03/80 à CHV Mons

voiture M<sub>4</sub> B 52003 - 50 88 20 78 003-1

+ voiture de mesures N° 11

Essais réalisés le 18/03/80 sur la ligne 96 - 160 km/h sur tronçons

Tubize - (entrée de) Braine-Le-Comte et

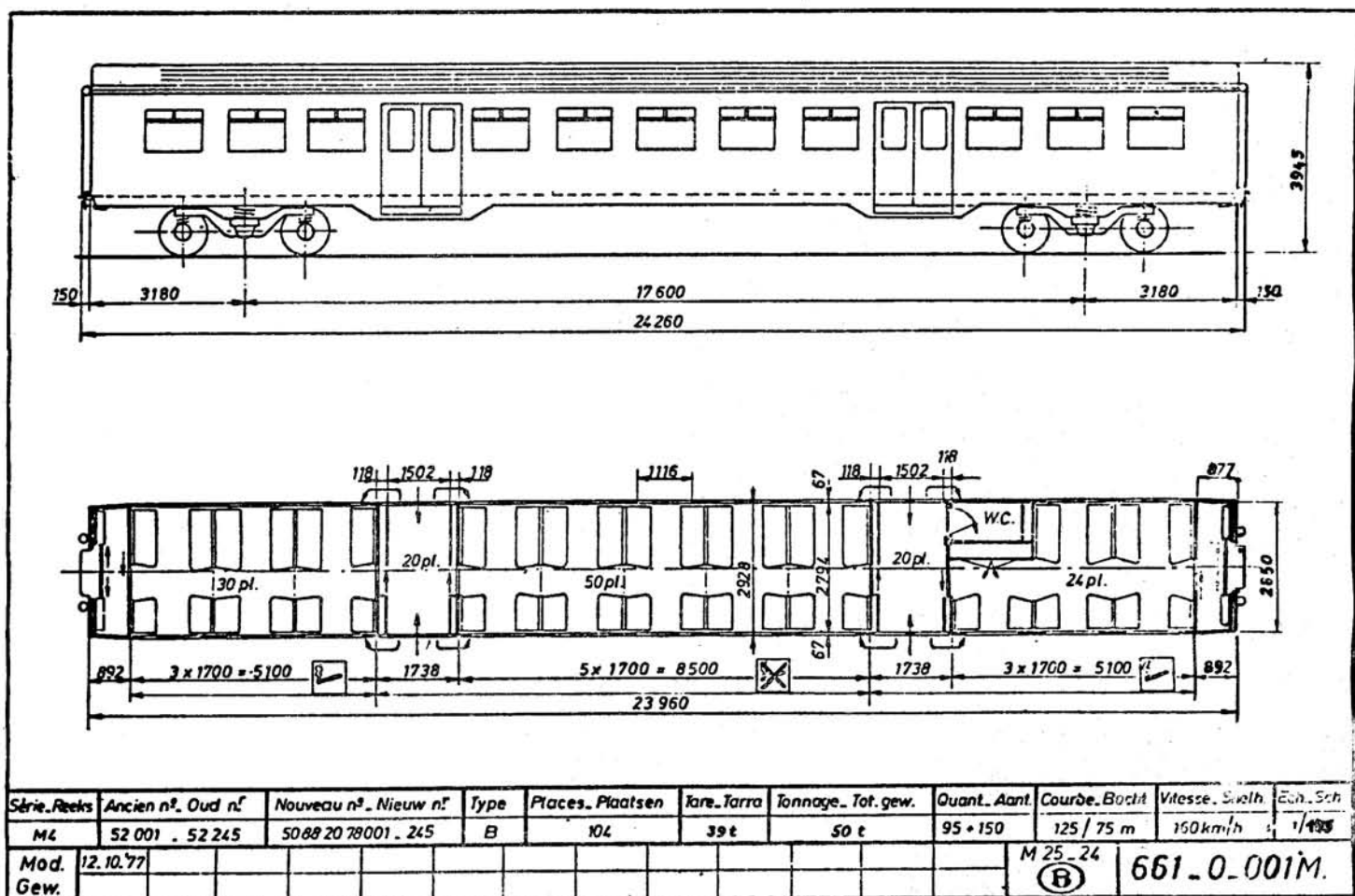
(sortie de) Braine-Le-Comte - Jurbise.

M.T.

- Le 26/02/80, des essais similaires avaient déjà eu

lieu avec une autre voiture M<sub>4</sub> B.

(information R. Estiévenard)



**Transfert Matériel de Musée**

Le 14/02/80, la SNCB a transféré du matériel préservé de l'AbMT Tournai à la remise de Louvain.

composition: HLDE 6274 (FLV)

+ HLE 2911

+ HLDH 7103 (ex.: 271.006)

+ wagon plat type Ks avec maquette 1/1 de la locomotive "Le Belge"

+ wagon plat type Ks avec maquette 1/1 de la locomotive "L'Eléphant"

## INTERPENETRATIONS

BB 63.000 SNCF de Roco:

Ces machines peuvent circuler sur le réseau belge (+/- frontalier)

En réalité - via Erquelinnes: environ 7 AR par jour, surtout des relais de Jeumont à Erquelinnes (marchandises)

- via Quévy: néant

- via Athus: plusieurs AR par jour, marchandises jusqu'en gare d'Athus.

(information B. Outelet)

## AU SERVICE DE LA VOIE

Ce service vient d'acquérir une machine combinée pour le dégarnissage et le criblage du ballast des voies en ligne.

Il s'agit de la machine Plasser et Theurer (Autriche) type RM - 80 SNCB 1

N° 156 de 1980 et numérotée par le service de la voie 31.942.217.60 .

Cette machine est montée sur un ensemble de six essieux répartis suivant le schéma "1.B.B.1"; les essieux seuls servent au réglage et au ripage de la machine.

M.T.

## HISTOIRE DU CHEMIN DE FER - La ligne 108

C'est le 3 novembre 1962, il y a 17 ans de cela, que le dernier train roulait sur le tronçon Erquelinnes - Binche, de la ligne 108, avec arrêts à Grand-Reng, Peissant, Fauroeux et Bonne-Espérance.

Le trafic voyageurs de cette ligne ferroviaire était remplacé par un service d'autobus de la SNCV. Les abonnés "Chemin de fer" au 3 novembre 1962, en possession d'un abonnement valable sur le tronçon supprimé ont pu faire revalider ou renouveler leur carte d'abonnement ordinaire. Ils purent prendre place sans paiement supplémentaire dans les autobus SNCV. A cette fin, ils furent munis d'une autorisation individuelle. Bien entendu, à partir du 4 novembre 1962, il ne fut plus émis de nouveaux abonnements SNCB à utiliser sur ce tronçon de ligne vicinale.

Les trains restaient maintenus entre Binche et Haine-Saint-Pierre. Toutefois certains horaires étaient modifiés. La gare de Binche devenant une "gare cul-de-sac". Seul un train de marchandises continuait à circuler jusque Fauroeux et une des deux voies enlevée entre Binche et Fauroeux. Par la suite, un train de wagons circula de temps à autre jusque Grand-Reng afin de desservir la sablière du Bois de Peissant. De Grand-Reng à Erquelinnes la seule voie qui avait été conservée en 1962 a été démontée entre-temps (1979). Cette suppression de trafic ferroviaire venait après celle de la ligne 109 (Mons - Chimay) supprimée avant novembre 1962, sur le tronçon Mons - Lobbes.

Cependant, cette ligne ferroviaire Erquelinnes - Binche était très bien fréquentée. Qu'on en juge par l'indicateur officiel des chemins de fer n° 1 de 1947. Celui-ci renseignait au 4 mai 1947 la présence de 11 trains (HKV) par jour de Erquelinnes en direction de Haine-Saint-Pierre; le premier quittait Erquelinnes à 5h36 à destination d'Alost via St-Pierre (arrivée à 6h31), le dernier partait à 19h52 pour atteindre Haine-Saint-Pierre à 20h45. Toutes les gares de la ligne étaient desservies par ces trains.

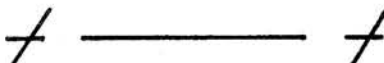
Dans le sens Haine-Saint-Pierre - Erquelinnes, on comptait également 11 trains par jour, dont le premier arrivait à Erquelinnes à 5h58 et le dernier à 21h17. Ces divers renseignements nous ont été aimablement communiqués par Monsieur Regniers, Bourgmestre d'Erquelinnes.

Vestiges d'un passé pas tellement lointain, des wagons sont stockés sur cette ligne ferroviaire désaffectée (+/- 400 hgs qui sont gérés par la gare de Leval).

Extrait du journal "Le Rappel"

du 14/03/80

transmis par B. Outelet



# REPORTAGE

## PRESENTATION OFFICIELLE DE LA LOCOMOTIVE 3927 A HAINE ST PIERRE

Grosse affluence ce dernier mardi en gare latérale de HAINE ST PIERRE où se déroulait la première présentation officielle (aux autorités locales) d'une nouvelle locomotive transformée par l'ATD de HAINE ST PIERRE.

La crise énergétique et économique que nous connaissons a poussé quelques ingénieurs ingénieux à une transformation originale: une locomotive de série 59 s'est vue adaptée en engin bi-mode ou polyénergétique; une partie de sa motorisation antérieure a été enlevée et le volume ainsi gagné est maintenant occupé par des blocs électriques similaires à ceux d'une locomotive de la série 23.

Cette machine révolutionnaire peut ainsi indifféremment s'alimenter en énergie par la caténaire ou rouler indépendamment grâce à sa motorisation antérieure reconvertie à ce service.

Les essais qui ont déjà eu lieu s'annoncent prometteurs et il semblerait qu'une suite pourrait être donnée à cette transformation et affecterait l'ensemble de la série 59 actuelle. Cette information est encore à prendre au conditionnel car, malgré tout, des mises au point sont à faire, principalement sur la commutation -machine en marche- caténaire/marche autonome. Cette commutation est actuellement le point faible de cette transformation.

Par contre, l'excellent comportement de cette machine sous caténaire ou en marche autonome a été unanimement relevé tant par les ingénieurs responsables du projet que par les machinistes.

Ce système apporte selon ces mêmes ingénieurs d'indéniables avantages: économie d'énergie en utilisant la caténaire, souplesse d'utilisation en permettant l'usage du même engin pour des lignes ou des bouts de ligne où l'électrification n'est pas justifiée. (p.e.: dans le futur, BRUXELLES-HAINE ST PIERRE en traction électrique et HAINE ST PIERRE BINCHE en traction autonome par le même train sans changement de machine, ni perte de temps). Ce sera aussi la toute première fois qu'un tel système sera exploité régulièrement par le grand chemin de fer. Rappelons à ce propos que le ministère des transports français a recommandé un tel système pour les nouveaux tramways urbains qui équiperont douze villes de FRANCE.

C'est donc à 17h30 que le nouvel engin quitta son lieu de naissance l'ATD HAINE ST PIERRE et se présenta majestueusement aux autorités et aux amateurs ferroviaires qui s'étaient rendus sur place, malgré la discrétion des responsables SNCB, et ce grâce à notre appel.

Une première surprise nous attendait: la décision récente de créer pour cette engin une nouvelle série: la série 39; provisoirement, vu la rapidité de cette décision, la machine présentée portait le n° 3927. Cette décision, à vrai dire surprenante de la SNCB, est de bon augure pour la suite de la série.

M. MEUNIERE, malheureusement retenu, avait délégué M. BIAUMET, ingénieur et responsable de l'ATD HAINE ST PIERRE. Celui-ci présenta la machine et, par après, répondit à nos nombreuses questions avec beaucoup de gentillesse et compétence. Après le départ des officiels, il nous permit même de visiter la machine et d'effectuer un bout d'essai sur quelques mètres. Il remit à chacun une fiche descriptive du nouvel engin et promit de nous le présenter bientôt lors des réunions de nos clubs. Il tient à disposition des membres qui le désire ces fiches techniques ainsi que les premières photos officielles de cet engin.

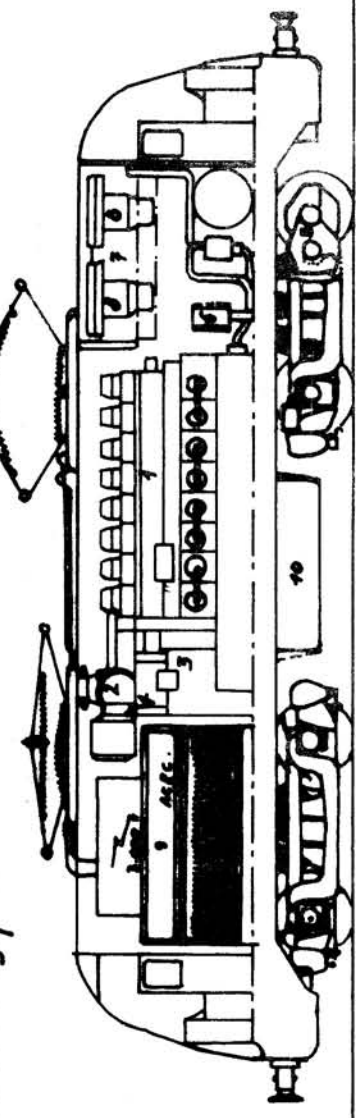
Pour les obtenir: écrivez à ATD HAINE ST PIERRE "dossier 3927"

S.N.C.B. à 7160 HAINE ST PIERRE

Joignez 3 timbres à 9 frs pour les frais.

# Locomotive polyénergétique de ligne. Série 39.

3927 (Prototype).



- 1. Turbo-groupe. Moteurs de traction.
- 2. Moteur Diesel. 6 Ventilateurs des suralimentations. 7 Radiateurs.
- 3. Génératrice principale 8 Ventilateurs.
- 4. " auxiliaire. 3 Groupe JH
- 5. Moteurs de traction 10 Réservoirs à gazoil avec résistances au démarrage.

## Généralités

Effectif: actuel  
 " projeté  
 Type.  
 Poids total.  
 Approvisionnements.  
 gazoil  
 huile  
 eau du M.D.  
 sable  
 Charge max. par essieu  
 Puissance: Diesel seule.  
 " Electr. seule.  
 " combinée.  
 Effort max au démarrage  
 Vitesse maximum  
 Rayon minimum de courbe  
 Diamètre des roues

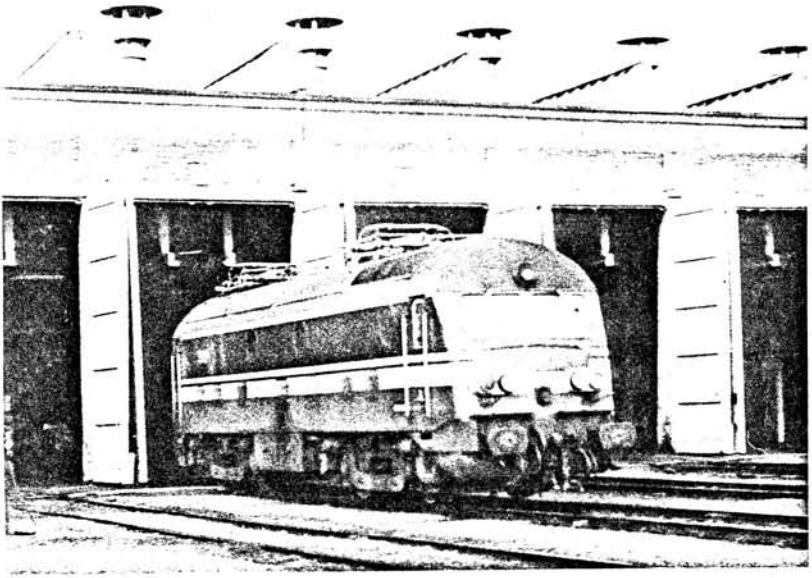
## Partie Caisse

Constructeur: Cockerill, Bicoumet et Marpent, AMN, A.T.D. Haine-St. Pierre.  
 Date de construction: 1984.  
 " d'amélioration: 1980.  
 Freinage: frein automatique Derlikon avec un robinet type FV3 et distributeur LST1 combiné avec un frein direct Derlikon avec robinet Fd-1.  
 Dispositif de commande: réglage de la puissance par commande pneumatique du régulateur de vitesse Woodward U.G. 8 du Diesel.  
 Appareils de commande dans chaque poste de conduite avec dispositif d'homme mort.  
 Moteur Diesel.  
 Constructeur: S.A. John Cockerill à Seraing sous licence Baldwin.  
 Type: 608 A - 4 temps suralimenté (Turbo Brown-Boveri).  
 Injection: directe.  
 Puissance nominale: 1750 ch.  
 Cylindres: 8 cylindres en ligne.  
 Vitesse de rotation: 625 t/min.

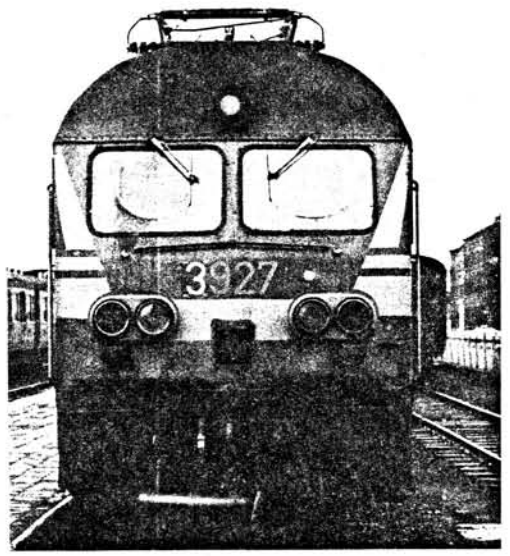
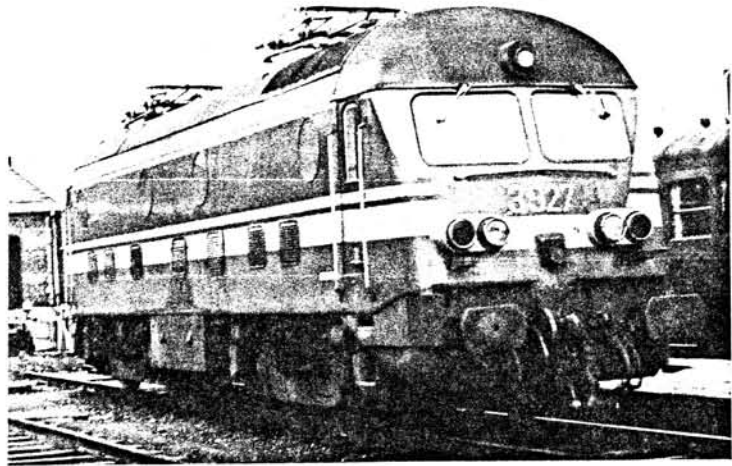
## Partie électrique

Type de commande électrique:  
 Arbres à cames commandés par servo-moteurs électriques.  
 Constructeur: A.C.E.C. Charleroi.  
 Moteurs de traction:  
 Nombre: 4.  
 Puissance unitaire: 500 ch.  
 " combinée: 590 ch.  
 Ventilation forcée.  
 Paliers d'essieux: à coussinets lisses et tampon graisseur.  
 Transmission: par engrenages élastiques, unilatérales.  
 Rapport d'engrenage: 59/18

Transmission Diesel-électrique.  
 Constructeur: GP 471 B2 - MT 390 MZ = A.C.E.C. (Lic. Westinghouse).  
 Mode de fonctionnement: EA.  
 Diesel électrique: machine génératrice principale entraînée par le moteur Diesel alimente les 4 moteurs de traction en couplage série parallèle-4 crans de suralim. sont prévus. L'excitation de la génératrice principale est fournie par une excitatrice à pôles entraînée par courroies à partir du moteur Diesel).

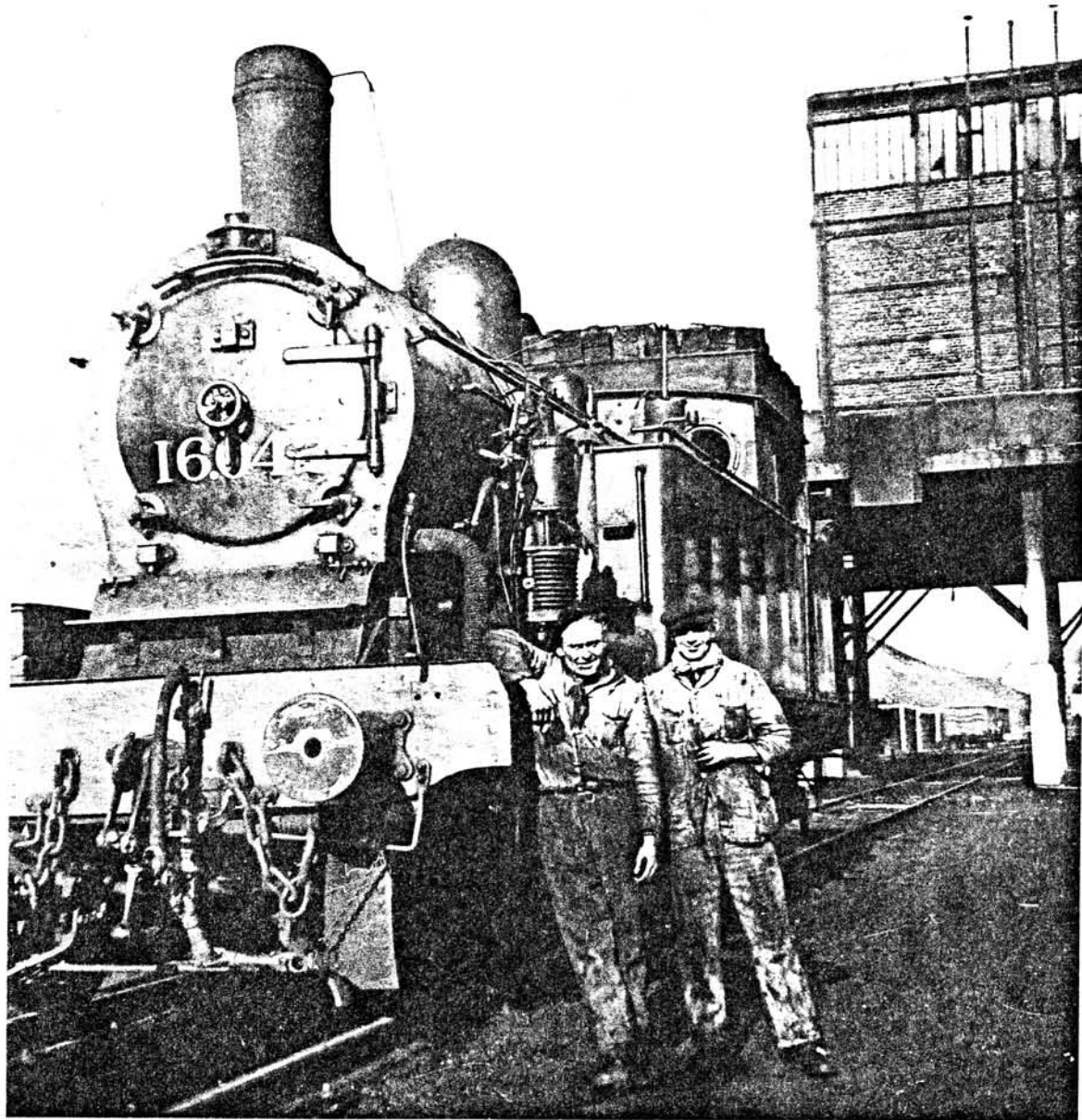


Sa sortie de l'ATD  
Haine-St.-Pierre en  
marche autonome

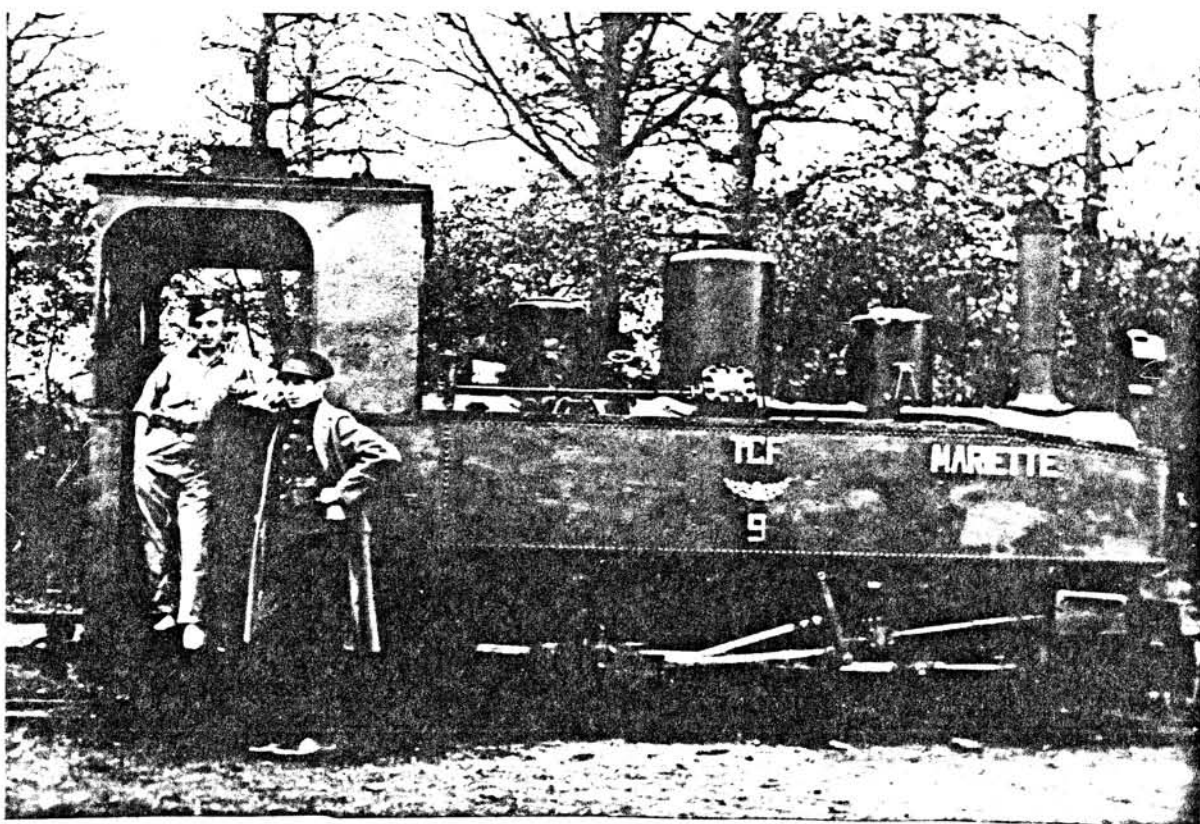


En gare d'Haine-St.-Pierre





(Photo aimablement prêtée par M. D. DUBREUCQ de Haine-St.-Pierre.)



(Photo aimablement prêtée par M. G. LECOMTE de Haine-St.-Pierre.)



**Photo-mystère**

Photo N°2 page 16

Ce mois, réelle photo mystère même pour votre rédacteur!

Qui a donc connu ce matériel militaire à voie étroite ?  
Où se situait-il ? Que tractait-il ? Que signifiait les  
initiales T.C.F. ?

Adressez vos réponses à M.P. HAUTEFIN, Chée de Mons 657, Haine-St.-Pierre

**MODELISME****Dossier constructeur**

Un groupe de membres a décidé de commencer en commun l'étude et la fabrication d'une loco type 16, échelle HO.  
Désirez-vous vous joindre à eux ?  
Contactez M.P.SOETENS, rue J. Haye, 29, 7071 HOUDENG-AIMERIES ou lors d'une réunion hebdomadaire ou mensuelle.

-----

UN DOCUMENT Photo N°1 page 16

Pour illustrer notre dossier constructeur de ce mois, un réel document : la 16.042 en service actif à Haine-St.-Pierre au pied du mélangeur. Les plus attentif auront remarqué que la 16.042 est la locomotive préservée pour le futur musée du chemin de fer.

-----

GARE D'HOUDENG : Grâce à la participation de plusieurs membres, (Merci à Messieurs DRUGMAND, WERY, COMBLET) un plan complet des voies a pu être dressé; il manque encore actuellement des documents photographiques (surtout côté Bruxelles).  
Qui peut nous fournir ceux-ci ainsi que des précisions sur les signaux S.N.C.V. installés au P.N. de la chaussée.  
S'adresser : M.P.HAUTEFIN, 657, Chaussée de Mons, 7170 Haine-S-Pierre

-----

## Pour débiter

### LE TRAVAIL DU PLASTICARD

(suite du n°45)

#### L'étude du modèle

Un des avantages du plasticard est que l'on peut tracer directement au crayon sur celui-ci comme sur une feuille à dessin.

Donc, tracez sur votre plasticard....et ensuite découpez au cutter même les formes les plus fantaisistes. Tout vous est permis!

Pour éviter des déboires, suivez quand même ces quelques conseils:

-Pour découper une pièce: prévoyez un poil plus grand et achevez à la lime.

-Pour découper un trou (une fenêtre p.e.), coupez un peu plus petit et agrandissez de même aux dimensions

•Pour un petit trou:

Percez la feuille de plasticard avec la lame du cutter

Rabotez et alésez avec le dos de la lame et selon M. X. JACQUET, dans ce cas une lame usée conviendra d'autant mieux; finissez à la lime demi-ronde

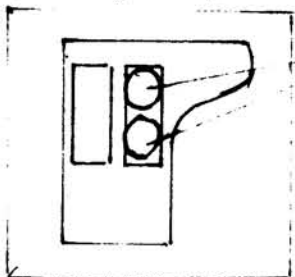
•Pour un trou carré

Percez à la lame, terminez à la lime carrée.



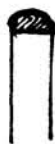
Terminer à la lime.

•Pour un plus grand trou (p.e. fenêtre d'abri)



2 trous  
aprondir à la lime

faites 2 trous et agrandissez



dans ce cas, terminez l'ovale avec une lime demi-ronde

•Pour un trou encore plus grand (p.e. fenêtre de voiture)

La réalisation d'un alignement d'ouvertures demande un peu plus de soin que le simple coupez et agrandissez. Bas et haut des fenêtres se doivent d'être au moins sur la même ligne.

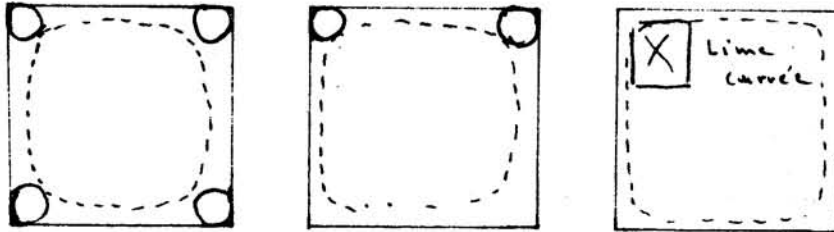
Tracez bien sûr le mieux possible

Marquez au cutter le bas des fenêtre. Bien suivre, bien appuyer pour marquer le sacro-saint alignement

selon le type de fenêtre, percez 2 ou 4 trous au pas du tout (arrondi supérieur, supérieur et inférieur, pas d'arrondi). Percez toujours avec une lame: c'est plus facile et ça ne chauffe pas comme un forêt.

Marquez le haut des fenêtre.

Coupez maintenant et enlevez "plus petit c'est à dire en suivant les lignes



Pour terminer le travail en toute beauté, prenez une pince juste au bord et travaillez la zone supérieure et inférieure. Après quelques tensions, celles-ci casseront net à l'alignement que vous aviez au préalable marqué.

Terminez éventuellement à la lime

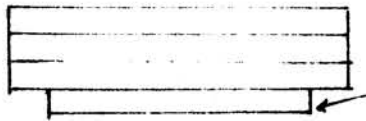
¶ Pour découper une mince bande (p.e. renfort de toiture)

Ce genre de travail nous amène toujours des bandes bien recroquevillées et "impropres à la consommation"

Pour éviter cette mésaventure, rien de plus simple, au lieu de couper, grattez plutôt, vous n'apportez alors aucune tension dans votre bande qui restera bien droite.

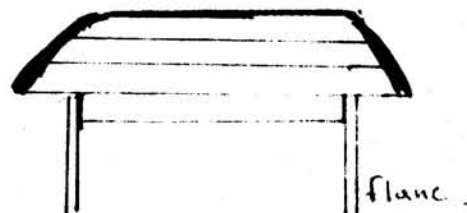
- Pour réaliser un toit bombé

Une seule technique s'impose: l'empilage



tenir une feuille plus petite qui permet au toit de s'engrainer entre les flancs du mobile et ainsi le rendre plus rigide aussi.

"Epluchez et terminez à la lime



## EXPOSITION SNCB + RMM À NAMUR

Le train expo de la SNCB faisait étape à Namur le dimanche 23 et le lundi 24 mars dernier. Quelques jours auparavant, Michel Herbiet, notre trésorier, l'avait visité et avait été touché par une inspiration soudaine : pourquoi ne pas compléter cette attraction par une exposition de modèles réduits dans la salle des pas perdus et, par la même occasion, faire connaître le RMM ?

En quelques heures (car le temps pressait), l'affaire fut décidée, les autorisations demandées et obtenues, les vitrines aimablement prêtées et installées par la Ville de Namur.

Le vendredi, les membres du comité étaient en effervescence : réceptionner les vitrines, contacter les exposants éventuels, faire l'inventaire du matériel à exposer et assurer. Certains membres se sont même dépêchés, qui de réaliser un petit diorama, qui de terminer un type 96 en construction depuis quelques temps.

Enfin, tout était O.K. On se donne rendez-vous pour la mise en vitrine dans l'après-midi du samedi. A l'heure dite, chacun est à son poste. Horreur ! Il n'y a pas de planche intermédiaire dans les vitrines. Un quiproquo en est la cause. Bref conciliabule. Quelqu'un est envoyé dans une scierie des environs et, une demi-heure plus tard, tout rentre dans l'ordre. Enfin, si l'on veut, car il n'est pas commode d'installer tout cela au beau milieu de l'affluence d'un samedi après-midi ! Chaque fois que l'on voulait faire glisser une vitre, on risquait de guillotiner un spectateur trop hardi, et les gosses secouaient si fort les vitrines que l'un de nous proposa de coller les locos sur leur voie à la Cyanolit ! On se prenait à envier la si vaste expérience des gens du CFC. Enfin, à 20 h 30, tout était terminé et sous clef. Nous avons pu jouir un instant du spectacle avant de nous en retourner dîner.

Il y eut foule pendant les deux journées. La 29 attirait beaucoup de monde, bien plus que la nouvelle M4. Nos vitrines aussi. D'anciens cheminots évoquaient leurs souvenirs, des enfants s'étonnaient devant ce qu'ils n'avaient pas connu. (Curieux le nombre d'enfants qui appellent respectueusement "locomotive" une loco à vapeur quand les électriques et les diesel ne sont pour eux que des "machines" !) Une attraction fort remarquée, due encore une fois à un Michel Herbiet décidément inspiré : la rame du "Rheingold" tirée par la 29.013, en HO, avec une notice annonçant l'événement et l'horaire des prises d'eau à Namur. Les agendas sortaient des poches : il y aura foule en gare de Namur le 26 avril.

Malheureusement, les délais trop courts ne nous avaient pas permis d'organiser une permanence du RMM pour renseigner les visiteurs et repérer les modélistes. De nombreux membres de passage s'y sont employés spontanément et parfois longuement, mais il y eut des "trous". Dommage !

Quoi qu'il en soit, un premier pas a été franchi. Nos vitrines, pourtant bien modestes, ont eu du succès. Et nous sommes fermement décidés à remettre ça, à la prochaine occasion, en tirant les leçons de l'expérience...

A.-M. D.

LES CAISSES DE LOCOMOTIVE DE MONSIEUR BONSE

D'après la liste complète de cette production :

- 1 - Automotrices électriques  
type 1962 - En cours d'élaboration
- 2 - Locomotives électriques  
série 20 - CoCo - En cours de refonte (avec flasque de bogies)  
série 29 - BoBo - (§)
- 3 - Automotrices  
type 151 - Brossel 2 essieux (§) (avec flasques de moteur)
- 4 - Locomotives diesel  
série (50) - 51 - CoCo (§)  
série 55 (48 C.F.L.) - CoCo - En cours d'élaboration)  
série 60 prototype - BoBo - (§)  
série 62 (65) - BoBo - (§) (avec flasque de bogies et dessous de loco)
- 5 - Tenders de locomotives à vapeur  
type 18 - 3 essieux - (N° 24.000 à 24.494) (§)
- 6 - Voitures à voyageurs de type L  
première classe (§)  
mixte première classe fourgon (§)  
deuxième classe (§)  
mixte deuxième classe/fourgon (§)
- 7 - Fourgons  
type 1.000 - 2 essieux - marchandise (§)  
type 17.000 - sce. voyageur inter. - Long. H.T. 19,30m  
(En cours d'élaboration)  
type 17.100 - sce. voyageur inter. - Long. H.T. 16,16m  
(§)
- 8 - Trams et remorques  
S.N.C.V. type S/N (§)  
S.N.C.V. type S littoral (§)  
S.T.L.B. type 9.000 - 2 essieux (§)  
S.N.C.V. remorque type S/N (§)  
S.N.C.V. remorque type S littoral (§)

(§) Délai de livraison de plus ou moins deux mois.

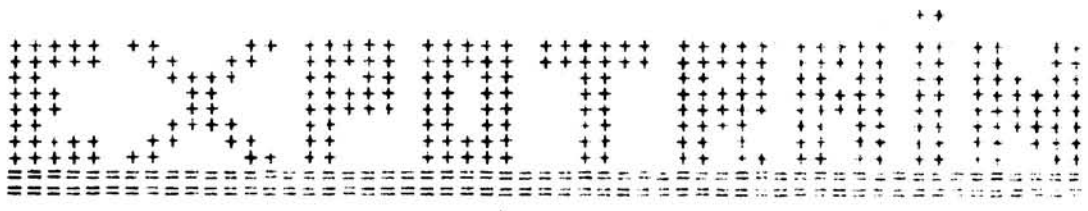
oooooooooooooooooooooooooooo

PRODUCTION "HUNERBEIN" ET "JOCADIS"

Type 98 en version belge

- Disponible chez Hunerbein à Aachen, avec délai de trois mois, au prix de 372,-D.M.
- Disponible chez Jocadis à Enghien au prix de plus ou moins 5.500frs. dans quelques semaines.

=====
   
 DU 5 AU 8 SEPTEMBRE 1980 ++++++ A MONS
   
 =====



Les 5,6,7,8,Septembre se tiendra à Mons une exposition de modélisme ferroviaire:EXPO TRAIN 80

Elle aura pour cadre la gare de Mons et ses environs:

- sur la place Léopold un réseau à vapeur vive sera installé.
- dans une salle proche de la gare,l'exposition de modélisme se tiendra.

Comme cette exposition a un impact national et puisque MONS est le chef-lieu de province du HAINAUT,celle-ci sera organisée avec la collaboration des clubs ferroviaires du Hainaut.Donc du club dont vous êtes membre.

AUSSI JE LANCE UN APPEL A TOUS LES AMATEURS AFIN QUE EXPO TRAIN 80 SOIT UNE REUSSITE.

- Vous qui faites du HO,du N,du O,ou du Z,etc...
- Vous qui avez un réseau,des batiments faits main, des wagons ou des locomotives (réformées,transformées, ou construites de façon artisanale)de type belge ou autres(européen,anglais,ou USA)
- Vous qui possédez des documents(photos,plans,dias)
- Vous qui possédez d'anciens trains jouets.
- Vous qui possédez des souvenirs inestimables du chemins de fer d'autrefois.

OEUVREZ POUR QU'ELLE LE SOIT! AIDEZ NOUS DANS LA MESURE DE VOS MOYENS.

si vous pouvez exposer,faites le nous savoir par simple postale à: EXPO TRAIN

Les modèles exposés seront placés sous vitrines fermées par huissier.Tous les modèles seront assurés à leur valeur contre le vol et l'incendie.

EN ESPERANT QUE VOUS SEREZ NOMBREUX,NERCI D'AVANCE

PAR LE COMITE  
 LOCAL  
 organisateur  
*[Signature]*

## **Nos commandes groupées**

23

ITALIE : (Rivarossi, Lima)

- Un colis, constitué d'ariérés de la précédente commande, a été réceptionné le 31 mars écoulé.
- Une autre commande a été adressée au fournisseur; livraison espérée pour juin.

AUTRICHE : (Roco, Lilliput)

- Les inscriptions sont prises jusqu'au 30 avril (livraison juin). ATTENTION, il n'est ensuite plus prévu d'autre commande avant septembre.

FRANCE : (Jouef, France-Trains, etc.)

- La firme LOCO-MOTIV nous demande de patienter quelque peu pour la livraison, en raison de retards d'approvisionnement par France-Trains.

DIVERS

- Je me renseigne auprès de la firme KLEINBAHN quant aux conditions de livraison; si certains sont intéressés par ce matériel, en particulier en vue de l'acquisition d'une caisse "Bonge", je les invite à me contacter.

Pierre PIGEOLET, rue de Marcelline, 55 - 6100 MONT-SUR-MARCHIENNE  
Tel : 071/36.85.21

CCP : 000-0832113-47 (ATTENTION, le n° de CCP paru dans le N° 46 est erroné.)

## **Les propos d'As et Stuce**

Ce mois, As et Stuce se sont penchés sur les circuits imprimés et vous proposent, à la place du classique perchlorure de fer, un décapant moins salissant :

Pour 1 litre

200mL d'acide chloridrique  
30mL d'eau oxygénée à 100 volume  
770mL d'eau distillée

REMARQUE : Acide chloridrique = esprit de sel. Prenez la quantité technique (en droguerie) attention CORROSIF.  
Eau oxygénée : en pharmacie, TRES CORROSIF spécifiez-en de suite l'usage afin d'apaiser les craintes de votre pharmacien et surtout n'en versez pas dans le bouillon de Belle-Maman, par contre si vous en avez sur les mains, DE SUITE LES RINCER ABONDamment A L'EAU COURANTE.  
Eau distillée : l'eau de pluie peu parfaitement convenir pour cet usage.

Recommandation

Edition août 1978

Toutes cotes sur modèles en mm

Cette norme constitue une directive visant à unifier la configuration des dispositifs d'arrimage des conteneurs et de leurs wagons-porteurs.

Il est recommandé à l'industrie modéliste de respecter cette directive, qui ne fait d'ailleurs pas obstacle à l'adjonction de tout autre mode d'arrimage.

### Dimensions des modèles réduits de conteneurs

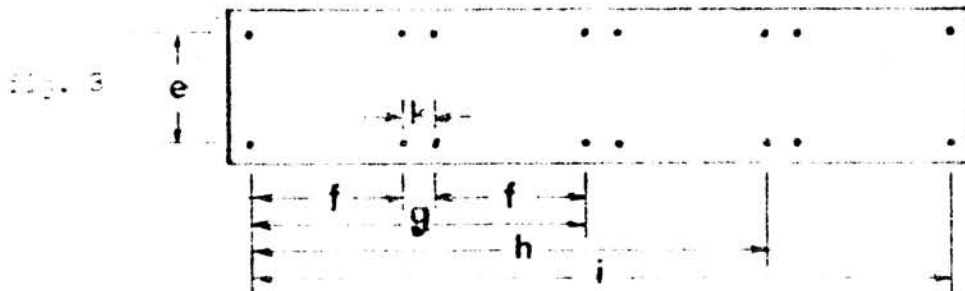
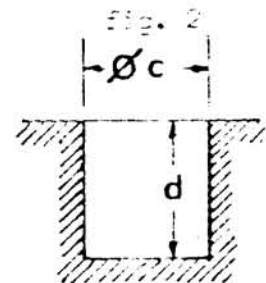
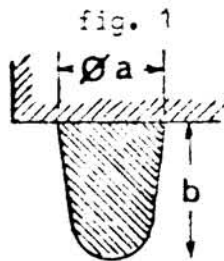
Proto- type	longueurs				Dimensions transversales			
	(10')	(20')	(30')	(40')	Conteneurs ISO		Conteneurs européens *	
					larg.(6')	haut.(6')	largeur	hauteur
N	18,7	37,8	57,0	76,2	15,2	15,2	15,6	16,3
TT	24,9	50,5	76,0	101,6	20,3	20,3	20,5	21,7
HO	34,4	69,6	104,9	140,1	28,0	28,0	28,7	29,7
S	46,7	94,7	142,6	190,5	38,1	38,1	39,1	40,6
O	61,5	134,6	202,8	270,9	54,2	54,2	55,6	57,8
I	93,5	187,3	281,2	351,0	76,2	76,2	78,1	81,3

\* fournis par de nombreuses Administrations européennes.

### Dispositif d'arrimage recommandé

- Les têtes (fig. 1) se trouvent sous le fond des conteneurs aux quatre angles.

- Les chevilles (fig. 2) se trouvent sur le plan supérieur des conteneurs aux quatre angles, ainsi que sur le plancher des wagons et de leurs porteurs selon l'implantation ci-dessous:



échelle	têtes		Alvéoles		niveau rales e	distances d'implantation				intercalaires k
	a	b	c	d		longitudinales				
	min	max	min	max		(10')	(20')	(30')	(40')	
1/25	0,7	0,7	0,7	0,7	14,1	17,4	31,7	37,5	75,0	1,5
1/35	0,9	0,9	0,9	0,9	18,8	23,2	45,6	74,4	101,0	2,4
1/45	1,1	1,1	1,1	1,1	24,7	32,0	60,8	90,6	137,9	3,3
1/60	1,4	1,4	1,4	1,4	33,3	43,6	91,5	133,4	187,3	4,3
1/87	1,9	1,9	1,9	1,9	45,2	60,1	137,1	193,2	271,3	6,1
1/125	2,6	2,6	2,6	2,6	70,6	97,1	213,0	271,0	374,8	8,5



BELJOUET 80 - BELJOUET 80 - BELJOUET 80 - BELJOUET 80 - BELJOUET 80

BELJOUET 80 - BELJOUET 80 - BELJOUET 80 - BELJOUET 80 - BELJOUET 80

Du neuf pour les amateurs de tramways : **INTER HOBBY** mettra sur le marché en mai ou en juin 1980 un kit permettant de construire une motrice standart S.N.C.V.. Diverses versions seront disponibles : avec pantho. ou avec flèches, à deux compartiments ou à un seul, avec boîte à film ou avec plaques en bois. L'intérieur sera aménagé. Le moteur et les bogies sont de marque ROCO. La motrice est réalisée à l'échelle 1/87ème et peut être livrée pour circuler sur du 12 mm ou sur du 16,5 mm.

Est également prévu en vicinal un autorail à 2 essieux qui pourrait sortir assez rapidement semble-t-il. Une remorque standart vicinale est aussi à l'étude....

\*\*\*\*\*

MECHANOTEHNIKA présente comme nouveautés :

- un tramway articulé "Boeing" (nouveaux véhicules de Boston et de San Francisco), pas visible sur le stand, dont le prix annoncé est de 850 FB.

- en H, une loco diesel, annoncée à 450 FB.

\*\*\*\*\*

COGTRAM présente un système de voies pour ses tramways à l'écartement HO. Les deux rails sont placés dans une structure qui imite la rue entre les deux rails et sur quelques millimètres de part et d'autre.

Sont disponibles : un élément courbe de 87 mm de long (rayon : 168 mm ; 12 éléments courbes font un cercle) - un élément droit de 90 mm - des aiguillages gauches et droits mécaniques.

Quant aux prix : 65 FB pour un élément droit ou courbe et 475 FB pour un aiguillage!

\*\*\*\*\*

JOUEP n'a plus d'engins moteurs belges. Il présentait la 232.U.1 Région Nord SNCF Type Hudson; le TGV (cinq composants différents), des versions CORAIL de matériel SNCF (loco. électrique BB9281, voitures "GRILL EXPRESS"), le fourgon à bagage Type ETAT 1860 et diverses maquettes.

\*\*\*\*\*

MARKLIN : la type 16, évidemment

\*\*\*\*\*

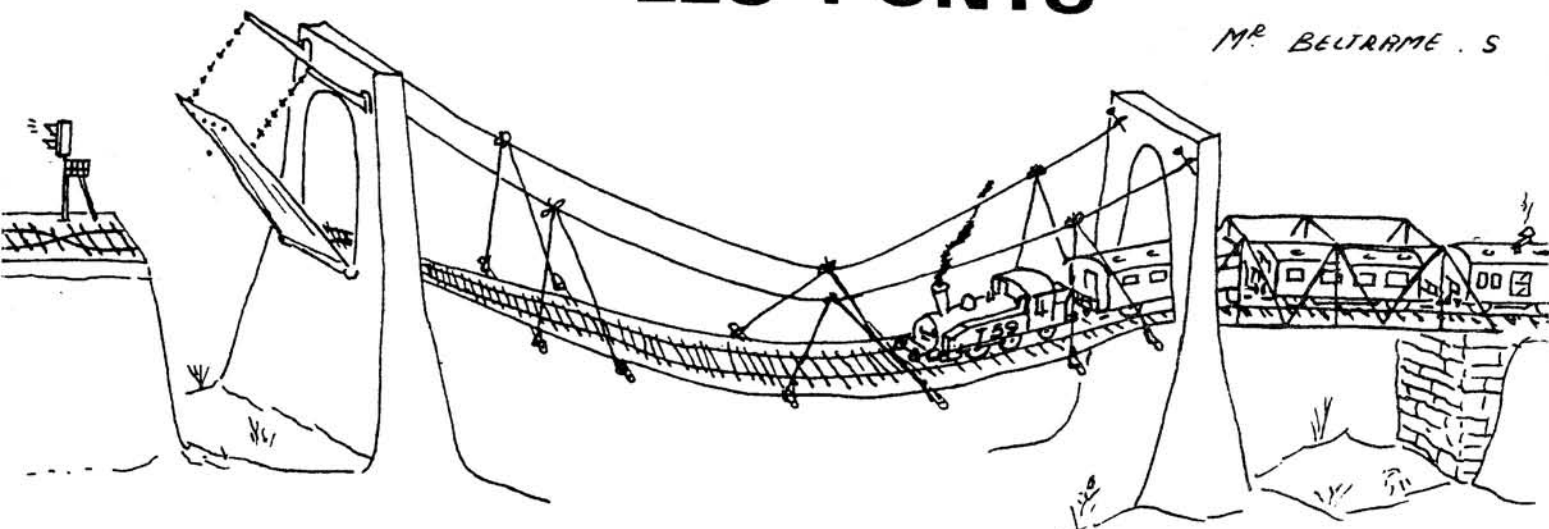
INTER HOBBY, de nouveau...

Une type 20 est prévue pour cette année, montée sur châssis ROCO.

Une type 10 est en préparation, mais il ne semble pas que l'on puisse espérer sa livraison pour la fin de cette année.

# TRACTION 59

## LES PONTS

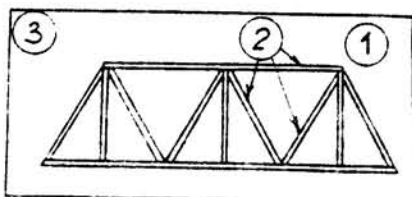
M<sup>r</sup>. BELTRAME . S

### DECORS.

Un des premiers éléments du décor lié au fonctionnement du réseau en est le pont. Les voies reposent partout sur le contreplaqué. Les talus, les remblais seront camouflés et signés plus tard, mais les passages supérieurs ne peuvent pas rester à l'état d'une planche de 5 mm d'épaisseur ou d'un tasseau aérien. Le décor de "TRACTION 59" a donc commencé par la construction des ponts. Pour agrémenter le réseau il faut varier le style des ponts en allant du plus simple au plus compliqué. Il est cependant possible de baptiser mes ponts du nom de "PONTS MINUTE" ce qui en fonction de la rapidité de construction. Le principe est basé sur la construction des avions en modélisme, c'est-à-dire directement sur le plan. Les matériaux employés seront le bois, le carton, le fil de laiton pour les barrières, la colle blanche de menuisier. Les outils : crayon, gomme, sève fine, cutter, fer à souder, pinceau, mini-verveux.

#### 1) PONT SIMPLE

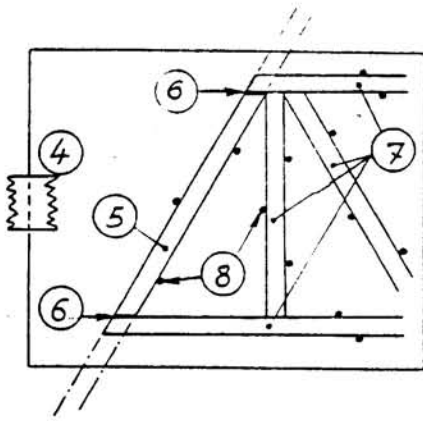
a) Le dessin : Il faut dessiner sur papier ou sur calque le modèle du pont à l'échelle 1 (pour nous 1/87<sup>ème</sup>). Ce dessin se rapporte ici aux cores de



notre pont en treillis métalliques. Nous ne pouvons prétendre rivaliser avec les profils élaborés et détaillés. Notre armature sera composée de baguettes en bois de 3x3 mm (peuvent être remplacées

## b) coupe des éléments

27



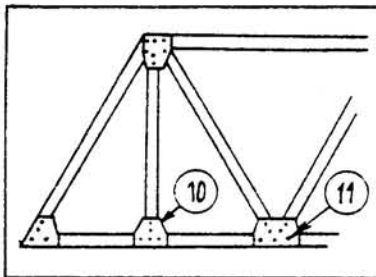
Le dessin étant terminé, les épaisseurs figurées sur notre plan, nous allons réaliser les deux cotés nécessaires à notre construction. Pour cela fixer le plan (3) sur une planche (4) puis découper les éléments en suivant le plan. Poser la baguette (5) sur le tracé (3). Au crayon marquer l'endroit de la coupe (6). Enlever la baguette et la couper en suivant le trait. Débitier de la même manière les diverses pièces de bois (7) pour exécuter les deux cotés du pont.

## c) Collage

Tous les morceaux étant prêts nous pouvons les coller entr'eux en les disposant sur le tracé (3) Il est conseillé de maintenir les pièces de bois grâce à des épingles à tête (8) pendant la prise du collage.

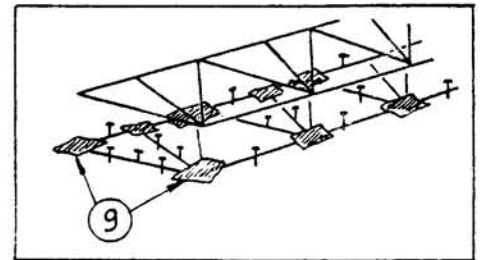
Le premier côté est assemblé. Nous allons profiter de ce montage pour coller dessus les éléments du 2<sup>ème</sup> côté. Il faudra cependant intercaler des petits carrés de papier (9) évitant ainsi le collage des baguettes du premier côté avec les baguettes du 2<sup>ème</sup> côté. Après séchage les treillis réalisés en bois seront poncés légèrement pour enlever le papier collé aux divers points d'assemblage de nos éléments.

Nous allons maintenant figurer les tôles de renfort au pied des profilés en utilisant du carton. Ces pièces seront



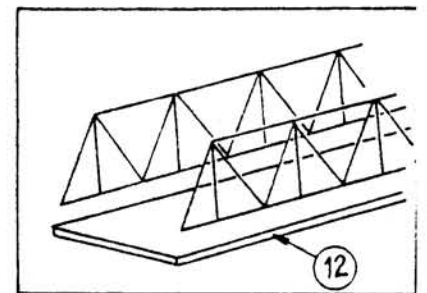
tracées et découpées dans du carton de 0,5 mm d'épaisseur (10).

Les rivets (11) seront représentés par un point de peinture noire. Ce détail sera ajouté après la mise en peinture de l'ensemble du pont assemblé.



## d) Le tablier

Pour notre premier pont le tablier sera simple. Un morceau de contre plaqué de 5mm (12) fera office de tablier. La largeur pourra être de 70mm et sa longueur variera entre 180 et 300mm selon la longueur adoptée lors de l'exécution du dessin.



## e) Assemblage - peinture -

Très simple ici car il suffit de coller sur notre tablier (massif) les deux cotés réalisés précédemment. Peindre cet ensemble en gris foncé puis ajouter les rivets sur les pièces de renfort (10).

28 Cette réalisation demande quelques heures de travail et constitue un petit exercice avant d'entreprendre la construction d'un modèle compliqué. Le résultat obtenu est loin de valoir les productions commerciales, mais il ressort de cette construction une satisfaction personnelle, c'est une œuvre d'art en son genre, même si les assemblages ne sont pas parfaits. Il faut donc voir la réalisation en tant que satisfaction modéliste.

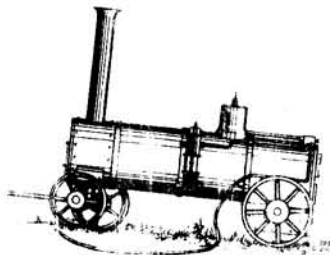
#### PONT SIMPLE AMELIORE

Nous pouvons apporter à ce modèle simple quelques modifications augmentant le réalisme du pont.

## **LES TOURISTIQUES**

#### NOUVEAUTE CFV3V

Le Charbonnage "Monceau Fontaine" vient de vendre au CFV3V une locomotive à vapeur; cette loco est numérotée : MF 83. Fabriquée par la "Société de la Meuse" à Liège en 1916 (n° chaudière 2804 ; chassis n° 2292 de 1912), elle fut livrée à l'usine "Ougrée-Marihaye" (actuellement fusionnée avec "Cockerill"), puis revendue aux Haut-Fourneaux de la CHIERE (France) : c'est alors qu'elle perdit son immatriculation Province de Liège. Les établissements FOCQUET de Vilvoorde la rachète en 1940 et procède à la révision du mouvement, tandis que la révision de la chaudière (dont le foyer est en cuivre) est confié à "TUBIZE" : épreuve hydraulique de rénovation le 22 septembre 1941. Le charbonnage de "Monceau Fontaine" en prend possession et la première mise à feu a lieu le 28 mai 1942. L'immatriculation Province du Hainaut 30413 lui est donnée le 4 novembre 1943. C'est une O30 T; sa surface de chauffe est de 87 m<sup>2</sup>; son effort au crochet: 8.555 Kgr. ;  $\phi$  roues : 1200 mm; son poids à vide est de 38,3 tonnes; capacité en eau : chaudière: 3.300 l., soutes à eau: 6.000 l. ; 230 tubes en acier de  $\phi$  40/45 d'une longueur de 2.810 mm.



LA SOCIETE ANONYME ANGLO-FRANCO-BELGE DE MATERIEL DE CHEMINS  
DE FER (suite)

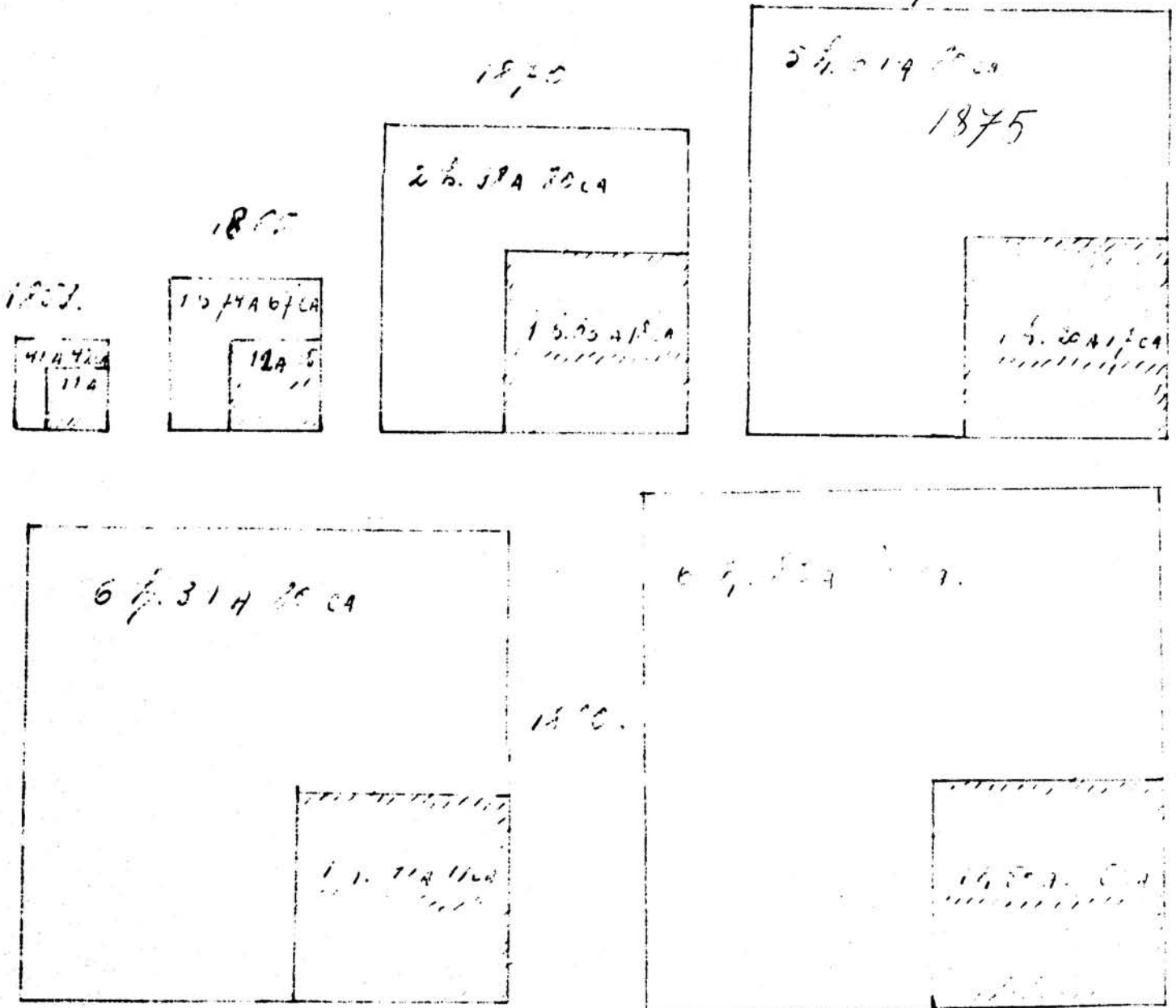
M.M. DELWARTE

N.D.L.R. : Vous trouverez dans les pages ci-après les schémas se rapportant aux textes paru dans les "Ferro-Flash" numérotés 45 et 46

Les ateliers que nous venons de citer comportent les divisions suivantes :

DIVISION LOCOMOTIVES : Locomotives à vapeur de toute puissance et de tout type, locomotives articulées, tenders, locomobiles, semi-fixes, locomotives électriques de tout système, rouleaux compresseurs.

DIVISION AUTOMOTRICES : Automotrices à vapeur, à essence, à huile lourde, à moteur diesel ou diesel électrique pour tout écartement de voies.



DIVISION MATERIEL ROULANT : Voitures métalliques à voyageurs (toute acier, tout bois ou mixte) voitures de luxe et de toutes classes pour chemins de fer et tramways, wagons ouverts, fermés, trémies, etc. pour tous usages, voitures motrices et remorquées pour tramways.

DIVISION FORGES &

ESTAMPAGE : pouvant exécuter, outre les pièces de forges et d'estampage courantes jusqu'à un poids de 3000 kgs., les pièces spéciales telles que longerons de truck, arbres coudé, manivelles, pièces pour engrenages, etc. en aciers ordinaires et spéciaux.

DIVISION CHAUDRONNERIE : Chaudières à vapeur, boîtes à feu, réservoirs à basse et haute pression, tanks, réservoirs, convertisseurs, assemblages rivés ou soudés de toutes épaisseurs, charpentes, ponts militaires ou coloniaux démontables système P. Algrain, matériel pour cokeries et usines à sous-produits etc.

DIVISION APPAREILS DE VOIE

ET SIGNALISATION : Aiguilles, croisements simples et doubles, traversées-jonctions et tout matériel de signalisation.

DIVISION MANUTENTION : Grues à vapeur de tous systèmes, fixes ou mobiles, transbordeurs, ponts roulants, transporteurs, wagonnets etc., appareils divers pour la manutention de petits objets, draines tracteurs à moteurs électriques ou à moteurs à explosion pour voie ordinaire ou voie étroite, locomotives de mines diesel ou à accumulateur.

*19-15*

*19-15*

*Surface totale*  
*25.000 m<sup>2</sup>*

10 1/2. 24 A 10 CA

31

1900

11 1/2. 02 A 20 CA

2 1/2 25 A 02 CA

3 1/2 06 A 25 CA

1905

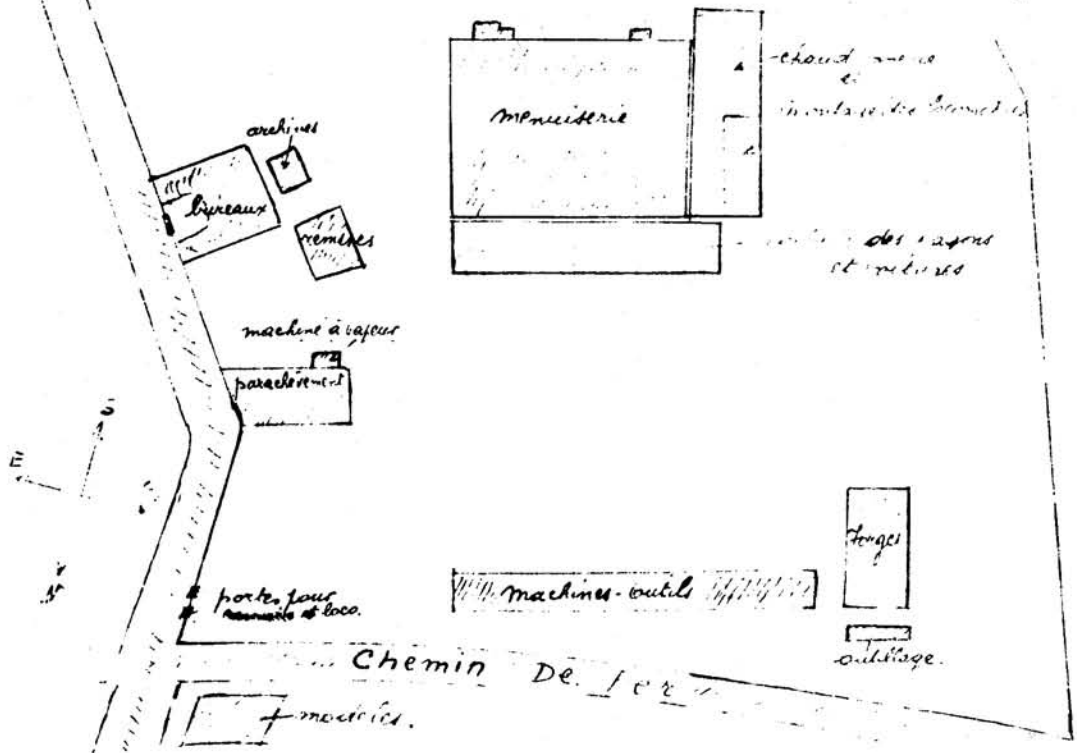
18 1/2. 14 A 80 CA

3 1/2 51 A 02 CA

1910

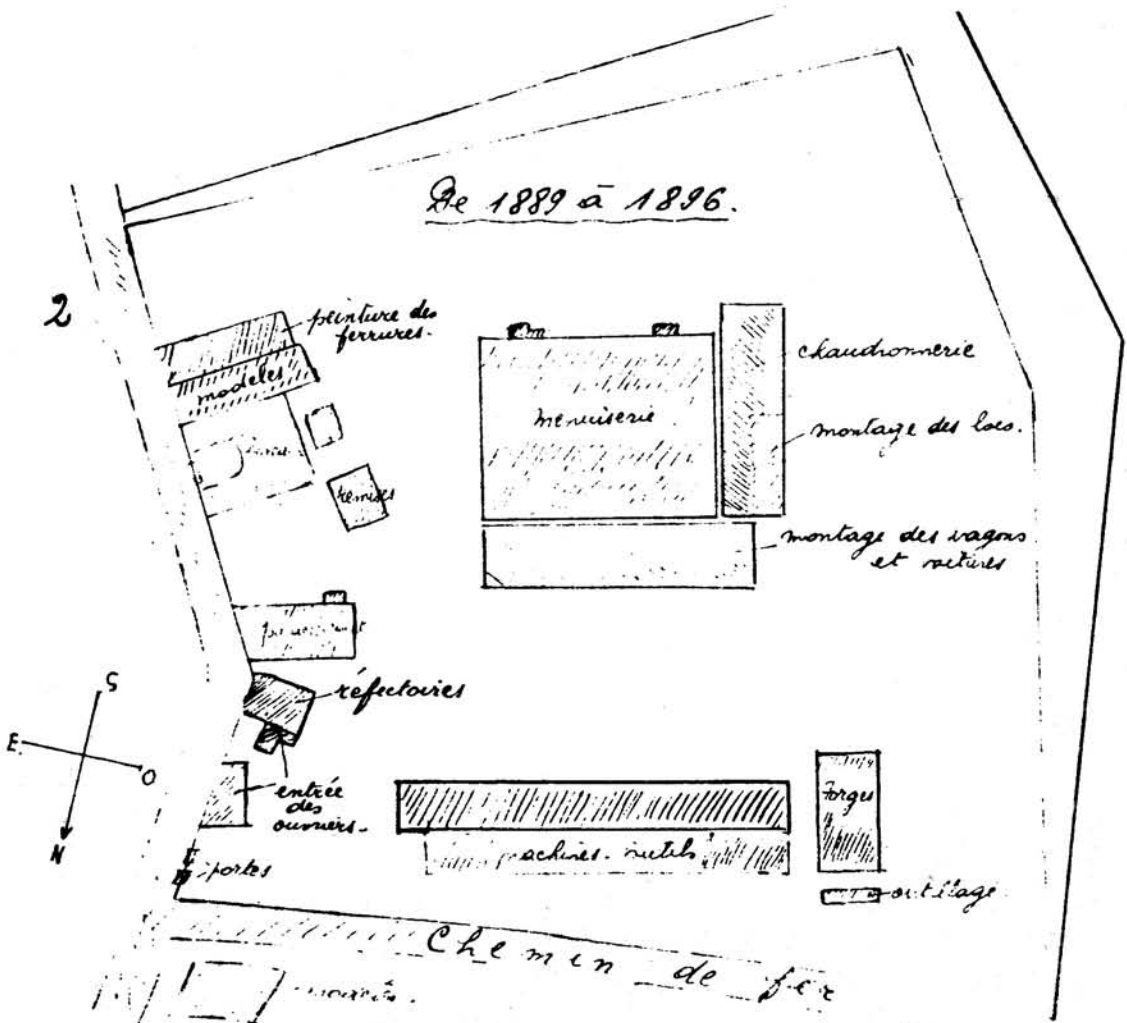
De 1860 à 1889-

1



De 1889 à 1896.

2





# PETITES ANNONCES

JE CHERCHE: sémaphore(s) à une aile Märklin, réf. actuelle 7039.  
Conditions à convenir; contacter Soetens, rue J. Haye  
n° 29, 7071 Houdeng-Aimeries

Qui pourrait m'indiquer s'il y a des BB diesel série 62/63 en nouvelle livrée  
jaune au dépôt de GT et lesquelles ?

Renseignements à fournir au secrétariat du RMM.

André-M. Ducarme

- A vendre, modèle réduit de chalutier moderne, non navigant,  
entièrement fait main - Longueur 1.00 m. Faire offre à  
R. Lhoir - Tel : 065/33.17.36 après 18 h.

Je cherche localisation de la voiture N.S. en décoration ROCO.  
S'adresser à M. Yves REYNAERT, rue Renkin, 42, 1050 BRUXELLES.

Je cherche plans 3 vues (échelle H0 de préférence) des  
locomotives type 16  
type 7  
autorail BROSSEL type 551

S'adresser à SCHMIDT George, Kardinaal Cardijnlaan, 1710 DILBEEK

(N.D.L.R. : Un dossier complet "autorail 551" sera édité dans les  
prochains mois. Il est l'oeuvre de M. X. JACQUET et traite du  
travail du plasticard et de la réalisation de cet autorail à  
partir de cette matière.)

Je vends matériel JOUEF comprenant un pont tournant (réf; 1023)  
une rotonde à 6 voies (réf. 1025 + 2 x 1026 + 2 x 1024)  
une boîte complémentaire (réf. 1024)  
Valeur : 3595 frs laissé pour 1800 frs ou échange à  
convenir.

S'adresser à SCHMIDT Georges, Kardinaal Cardijnlaan 6, 1710 DILBEEK

Cherche documentation NORD BELGE et Cie DE CHIMAY. Photos, plans,  
caractéristiques et inventaire de matériel roulant, des bâtiments  
et de la signalisation.

S'adresser : J. VANDORMAEL, rue de L'Abbaye, 52, 7330 St. GHISLAIN  
MMMMMMMMgrmdl;;;Bande de <sup>GENSURE</sup> ferro-Flash !  
ils avaient oublié d'imprimer mon  
adresse dans le précédent

## AVIS AUX PHILATELISTES

Si vous avez des problèmes pour constituer ou compléter votre  
collection de timbres-poste (Belgique - France - Luxembourg -  
Espagne - Colis-postaux de Belgique ...), en dépareillés ou  
séries complètes, neufs ou oblitérés, envoyez votre mancoliste  
à Monsieur R. Van Lerberghe, Rue Jules Adant, 73 à 1950

Kraainem ou tel au 02/731.01.87.

(les timbres commandés pourront vous être livrés lors d'une  
réunion).

IMPORTANT : Je cherche la première numérotation des voitures  
métalliques NORD-BELGE.

S'adresser : M. DAGANT, La Closière 6650 COBRU-LEZ-BASTOGNE

# EN PARCOURANT

Rubrique assez dense ce mois-ci, nous avons un retard d'un mois le temps nous ayant manqué pour la tenir pour le FERRO FLASH 46. Comme à l'habitude, nous ne retenons que les articles nous ayant marqués et nous ne reprenons plus les articles "à suivre" lorsque cette série a déjà été citée.

MRB Le Modèle Réduit de Bateau janv./fév. 80: il est parfois intéressant de feuilleter les magazines traitant de passions différentes; ainsi M.R.B. propose un plan d'une péniche 300 T., bateau bien connu dans nos régions. Le prototype choisi étant "LE JUMETOIS", patron MERTENS avec bien sûr port d'attache JUMET ce qui ne gache vraiment rien de la part de ce magazine français

SYSTEME D février 1980: le bronzage du fer et de l'acier: une recette à retenir pour les roues de nos modèles.

MARKLIN MAGAZINE I/80: bien sûr tous les détails des nouveautés MARKLIN, "Hall sensor": réalisation d'une commande magnétique différente, canibalisme au départ d'une série de pièces MARKLIN: la E.7002, présentation du C.F.C. (!)

MODEL RAILROADER fev. 80: réalisez vous-même vos propres "transferts" Une firme anglaise -AUTOTYPE SYSTEM- a lancé sur le marché un système permettant de réaliser ses propres "transferts" à partir de documents photographiés. A lire absolument par les modélistes obnubilés par le problème du lettrage.

N.d.l.r.: qui peut nous communiquer une adresse où trouver cet "autotype system"

mars 80: construction aisée avec force schémas et photos d'un plan tournant avec arrêt automatique devant la voie choisie: un travail facile même pour un bricoleur moyen et la satisfaction de réaliser un pont tournant original et adaptable en matériel SNCF.

RAILWAY MODELLER avril 80: nous avions dit que l'on ne les citerai plus, mais le réalisme du réseau du mois est réellement surprenant de même que celui de "Craigshire": non pas à lire mais absolument à voir!

ELECTRONIQUE PRATIQUE avril 80: indicateurs clignotants à leds

LE RAIL 02/80: présentation des M4

03/80: la ligne 35: historique et photos

04/80: Nice-Coni, BRUXELLES au temps des gares (présentation de l'exposition qui se tiendra aux BEAUX-ARTS)

MINIATURBAHNEN fév.80: Belvaux-Solauvre (G-D de Luxembourg): une station internationale (avis aux dingues de la photo). Curieuses rencontres en R.F.A.: un wagon à voie normale monté sur un truck à voie métrique et le tout tracté en pleine ville par un camion! Il faut le voir pour le croire ou comme dit un copain: "Ne dites jamais jamais".

mars 80: deux éditions pour couvrir la foire de NUREMBERG en pas moins de 414 photos. A découvrir.

RAIL MAGAZINE mars 80: portrait des CC 7100, les autorails Billard ASOD (reproduit bientôt en HOm ou HOe par Mougel; ce type d'engin est connu par nos amis des secondaires français). Les machines anglaises du réseau de l'éstat. Une photo belge dans le style "ne dites jamais jamais"

avril 80: la suite de "machines anglaises..." mérite citation car vous retrouverez une O30T ETAT qui n'est autre que celle reproduite par JOUEF avec des photos de son amusante silhouette en tête des trains. Les PACIFIC CHAPELON de la DR: une curieuse destinée et une curieuse silhouette finale "ne dites jamais jamais". L'artère NORD EST: intéressante car proche de nos régions. Une innovation des pages modélisme.

LOCOS-REVUE et RMF consacrent une part importante de leurs pages à la foire de NUREMBERG et au salon de PARIS, nous le rappelons pour mémoire.

INDEPENDANT DU RAIL mars 80: caoutchouc aux silicones et résines polyesters en modélisme (pour les émules de M. BONGE), les BB 63000  
avril 80: les BR 01 de la DB

RAIL MINIATURE FLASH mars 80: -

avril 80: block système pour débutant (nous nous promettons de continuer notre série interrompue depuis plus d'un an à ce sujet). Un coup d'oeil tentant sur les wagons "old timer" PECO. A noter une curieuse publicité d'Elec trains

LOCOS-REVUE mars 80: n° très riche avec de la vapeur vive, un article de X. JACQUET sur le plasticard et les articles "à suivre" très passionnants de ces temps-ci.

avril 80: les nouveautés des artisans français

LA VIE DU RAIL 1728; les BB 12000: 1/4 de siècle. De curieux voyageurs: l'American Circus. Pour les amateurs de vins et de curiosités ferroviaires: les entrepôts de BERCY

1729: le métro d'ATLANTA. Une curieuse ligne musée à ST FLORIAN. Un reportage chez STEAM. La reconversion d'une gare en ferme...en HO la gare de NEUVY

1730: les nouveaux autorails X 2100. Les nouvelles de BELGIQUE avec l'annonce (trop) alléchante de la remise en service de la IO.018

1731: les MAV commandent encore des autorails à..2 essais

1732: Suédois et norvégiens au coeur de l'hiver. Le corps expéditionnaire américain en FRANCE en 1917-1919 (à lire)

1733: Adieu aux premières monophasées avec des photos de prototypes qui peuvent inspirer un modéliste amoureux de la SNCF

1734: en visite à l'AFAC

1735: BARE: plaque tournante ferroviaire

1736: informations TGV. Un point d'histoire peu connu: le CANADIAN PACIFIC à VIENNE en 1912. Les souvenirs de PARIS-LIEGE

1737: reportage outre-atlantique sur le CP RAIL.

CORRESPONDANCE 1/80 (ALAF): étude comparée de la S 3/6; Transformation 12 LIMA (la nôtre sortira bientôt)

ENTRE-VOIES 30 (CFEB): vous saurez tout sur la voie K flexible ainsi que sur l'alimentation très astucieuse d'aiguille PECO en système 3 R.

33: la normalisation en HO. Un projet de réseau GMS regroupement des modules soignés avec plus de 500m de voies.

INFO-MODELE 13 (CFMS): les potins des commerçants belges

14: l'adaptation d'un châssis sous les baisses "M. BONGE"

FOURAIL 6 (CFTY): soyons chauvins ou l'apport belge aux chemins de fer salissage: des bonnes recettes.

ARRET (De Pijl) 28: une introduction à la philatélie ferroviaire

MUPROFER NEWS 03779: un historique concis du réseau vicinal

TRAM MAGAZINE 1979 IV (AMTRA - le vente Club) les tramways de MELBOURNE. VIENNE inaugure une nouvelle ligne de tramway. Les nouveaux tramways américains: quelques déceptions.

# JOCADIS

rue de Bruxelles, 58,  
1390 - ENGHIEU -  
Tél. : 02 / 395.22.96

Ouvert de 9 à 12 h et de 14 à 19 h  
Fermé le lundi.  
Le dimanche, ouvert de 10 à 13 h.  
Carte fidélité.

TOUTES LES NOUVEAUTÉS EN HO-H0e-H0m-N

35 MARQUES DE MATÉRIEL ROULANT

42 MARQUES DE DECORS ET ACCESSOIRES

arrivage de matériel américain

nouveau : présignalisation S.N.C.B. : 121 possibilités

**PROMOTION :**

**ROCO EUROFIMA**

2 voitures 2<sup>ème</sup> classe + 1 voiture 1<sup>ère</sup> classe

+ 1 voiture 2<sup>ème</sup> classe (version limitée + décalcomanies)

**1.680.- (1980.)** + PORT ÉVENTUEL  
34.- (pour 4)

**LAMPADAIRES PLAUEN**

11 modèles **- 25 %**