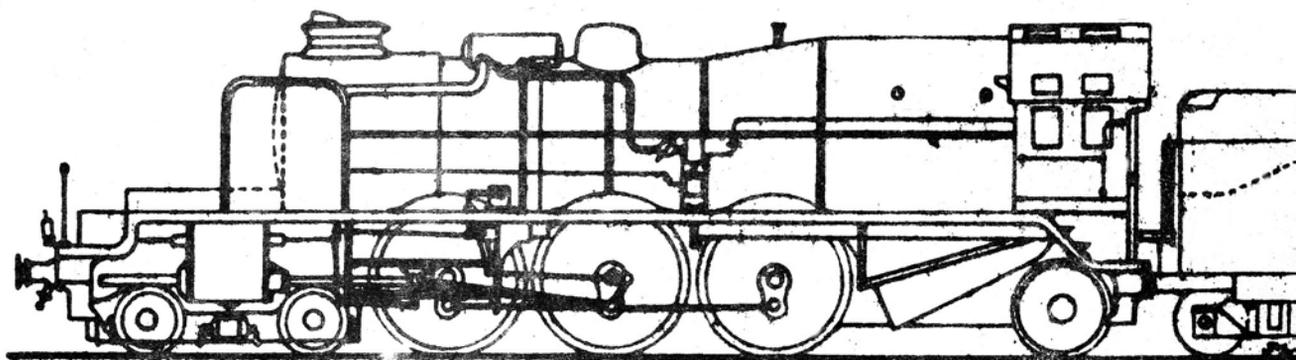
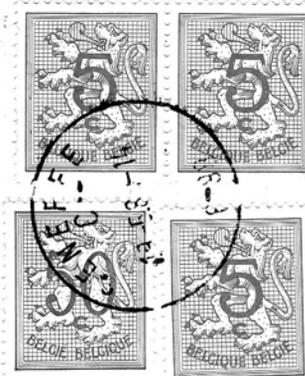


MENSUEL

48 MAI
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.

SALLE D'ATTENTE

Elle songeait, ravie,
Sphinx sur une banquette.
C'était la plus jolie
De toutes les biquettes.

Je rêvais : la charmante
Installée dans mon lit
Qui serait mon amante
Tout au long de la nuit,

Et son joli profil
Et son nez en trompette
Ses sourcils comme du fil
Et sa douce fossette

Et ses yeux enjôleurs
Comme une coccinelle
Et j'aime la couleur
De sa douce prunelle

Son élégant mollet
O créature de joie
Cher Monsieur Dumollet
Marcherait comme une oie !

Nélas ! ce doux poème
Je ne puis le finir
Car pourtant bien je t'aime
Mais le train va partir ...

NOËL BOYER

INFORMATIONS

Nos réunions

R.M.M.

Vendredi 30 mai 1980 à 19h30'.

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

Au programme :

- La loco vapeur SNCB type 1 : historique - description et caractéristiques : présentation et exposé par Mr. Michel HERBIET.
- La signalisation lumineuse SNCB comparée à celle utilisée à la SNCF : explications de Mr. Jean DUBUFFET.
- Le "Rheingold" de Verviers à Mariembourg le 26 avril 80 :
Que chaqu'un apporte ses diapositives prises lors de cet évènement.

Projet de réseau modulaire au R.M.M. : réunion pour la définition des normes le 23 mai 80 à 19h30' à Belgrade : animation par Mr. André-Marie DUCARME.

C.F.C.

Samedi 31 mai 1980 à 14h30.

Ecole Communale de l'Alliance Rue de l'Alliance HOUDENG GOEGNIES

Au programme: - transformation de séries commerciales en type SNCB 25 et 26 par M. M. THIRY
(apportez aussi éventuellement vos modèles)

- la SNCB de A à Z (suite) par M. M. THIRY.
- l'actualité en images
- Stephenson au Pays des merveilles (selon le temps que nous disposons)

Les vendredis de 19h30 à 23h.

- construction du réseau C.F.C.
- permanence administrative
- dépannage de votre matériel



Nos commandes groupées

PLASTICARD

La commande groupée de plasticard (épaisseur: 0,5 I et 2 mm) partira le 1er juin: ULTIME DELAI pour les retardataires les réunions du 30 (NAMUR) et du 31 (CENTRE). Il serait néanmoins préférable d'avertir M. M. THIRY par simple carte postale de vos desideratas et ce immédiatement.

Prix et conditions dans les FERRO FLASH précédent.

N.B.: les feuilles de plasticard seront à votre disposition dès le deuxième vendredi de juin au plus tard.

LITTERATURE

Une commande groupée d'abonnements et/ou de livres sera faite auprès de LOCO-REVUE et de RAIL MINIATURE FLASH. D'après nos premiers contacts une remise de ± 10 % peut être escomptée. Les amateurs intéressés sont priés de se signaler à M. J-P. REGIBO, Rue de la Cure, 52 à 1380 REBECQ

ROCO waggons TALBOT SNCB 2 essieux

Ce wagon (réf. 4335 E) en livrée SNCB est produit en série limitée (2000 pièces); par 18 pièces, une remise globale de 15 % est accordée par le JOCADIS ENGHIEU. Les membres intéressés par un plus petit nombre de véhicules ont néanmoins intérêt à se grouper en vue de bénéficier de la ristourne; ils peuvent signaler leurs désirs à M. J-P. REGIBO Rue de la Cure, 52 à 1380 REBECQ qui regroupera les commandes (donc pour les commandes de 18 pièces, veuillez passer directement votre commande au détaillant)

MINI-AMPOULES 1,5 v.

Il nous reste quelques mini-ampoules à 35 frs pièce. Disponible de suite. Contacter M. P. HAUTEFIN Chaussée de Mons, 657 7160 HAINE ST PIERRE

A VOTRE SERVICE

M. Y. REYNAERT nous écrit:

"J'ai vu des ex-NORD BELGES reconverties en service E.S. dont une superbe "local du personnel" en livrée imitation beige tunquoise !!!
Cette voiture porte la numérotation: 30 Δ service ES
88 groupe de Bruxelles
973 0529-5

Que signifie le triangle après le code 30"

Qui peut donner réponse à M. REYNAERT?

Il ajoute aussi "Et à propos de code, la nouvelle codification entre petit à petit en application: les véhicules de service deviennent 40 (à essieux) ou 80 (à bogies) en lieu et place de 30. Changements entre le 01.01.80 et le 01.01.85. Aux appareils pour les anciens codes?"



GROUPEMENT BELGE POUR LA PROMOTION ET L'EXPLOITATION TOURISTIQUE DU TRANSPORT FERROVIAIRE

VOYAGE	EN	TRACTION	VAPEUR
	EN	BELGIQUE	
LE	SAMEDI	07	JUIN 80

Nous avons le plaisir de vous inviter à participer à ce voyage organisé par la SNCB et les clubs qui avaient affrétés précédemment des trains vapeur (BVS - GTF - VEBOV).

Itinéraire

Départ de Bruxelles Nord à 09h00 vers Jette - Dendermonde - Gent - Kortrijk - Tournai - Leuze - Renaix - Dudenaarde - Zottegem - Burst - Aalst - Jette - Bruxelles Nord (retour vers 19h30).

Dîner

Arrêt d'environ 3h30 à Courtrai pour permettre à chacun de se restaurer selon ses goûts, ou de visiter la ville, ou encore de visiter l'exposition de matériel roulant moteur de la SNCB.

Prix

Comprenant le parcours en train vapeur de Bruxelles Nord à Bruxelles Nord, les frais d'organisation, la TVA, une boisson (eau, bière ou limonade), la participation au tirage d'une tombola:

Adulte 495 frs

Enfant 350 frs (jusque 12 ans)

En outre, le prix autorise au départ ou au retour à toute gare située sur le circuit ci-dessus, avec circulation gratuite sur les lignes parcourues par le train vapeur. Ainsi à titre d'exemples, une personne habitant Gent pourra monter dans le train spécial à Gent, effectuer le circuit jusqu'au retour à Bruxelles et emprunter gratuitement un train régulier de Bruxelles Nord à Gent; ou encore une personne habitant Tournai pourra utiliser un train régulier le matin de Tournai à Bruxelles Nord et effectuer le circuit en train vapeur jusque Tournai.

Comment rejoindre Bruxelles Nord ?

Utilisez les trains du service régulier.

Vous pouvez obtenir au départ de toute gare belge à votre demande un billet aller et retour valable un jour. Les prix de ces billets comportent une réduction de 50 % avec un minimum de percep-

tion de 98 frs et un maximum de 428 frs (2^a classe). Ce minimum est uniforme pour les distances de 21 à 42 km pour le trajet simple. Des réductions correspondantes existent pour les enfants et de même pour la première classe.

Arrêts Photos

Plusieurs arrêts photos traditionnels pour notre association sont prévus.

Matériel

Locomotive 29.013 et voitures K₂ (en principe).

Inscriptions

Le plus tôt possible car le nombre de places est limité.

Au plus tard le 24 mai 1980.

Par simple versement/virement au compte de GTF Voyage à 4000 Liège en veillant bien à ce que le nom, l'adresse et le nombre de personnes inscrites (enfants/adultes) soient bien indiqués sur le bulletin financier (ccp 000-0896641-70), ou encore par envoi d'un chèque au nom de GTF asbl à Mr F. Beckers rue de la Douix, 15 - 4050 Esneux.

Les billets valables pour le parcours en train spécial vapeur seront distribués au départ du train à Bruxelles Nord par les délégués du GTF.

Les personnes qui souhaitent recevoir une circulaire contenant les quelques informations utiles de dernière minute, majorent leur versement d'une seule fois 9 frs pour frais postaux, ou joindront à leur chèque une enveloppe portant leur nom et adresse et un timbre à 9 frs. Si elles souhaitent l'envoi des billets par la poste, elles le préciseront (envoi à leurs risques et périls) et réaliseront le versement supplémentaire (unique de 9 frs) indiqué ci-dessus.

Nous espérons vous voir très nombreux à cette intéressante excursion qui vous permettra de découvrir la ligne 75 - Gent - Kortrijk après les grands travaux d'électrification, au moment de sa mise en service (avec sans doute une surprise!),

la région de Tournai très intéressante et aussi la belle contrée des Ardennes flamandes (ligne 86 - tunnel de Renaix).

Invitez votre famille et vos amis, les voyages en traction vapeur se font de plus en plus rares.

Nous comptons sur votre fidélité et nous vous remercions de nous écrire le plus tôt possible.

GTF asbl.

A LA SNCB

+++++
| Au Service de la Voie |
+++++

Ce service de la SNCB voit actuellement son matériel d'entretien mécanisé de la voie, fortement amélioré, par le renouvellement de ses machines lourdes.

Ainsi, la deuxième dépanneuse-cribleuse de ballast vient d'être livrée par la firme Plasser & Theurer (Autriche). Ces deux machines type RM 80 SNCB remplacent les deux anciennes cribluses à blochets, fournies par Matisa (Suisse) au début des années 50, et utilisées jusqu'au début de 1979. Les RM 80 viennent également en complément de la cribleuse autonome Matisa CB 12 propriété de la SNCB depuis les années 60 (une machine de ce type était visible ces derniers temps à Haine-St-Pierre).

D'autre part, les Usines de Braine-Le-Comte fournissent pour le moment 13 wagons-grues. Ces engins automoteurs (5 km/h) sont montés sur un châssis à deux essieux, équipés de vérins-stabilisateurs hydrauliques. La flèche de levage reste fixe sur le plan vertical, mais pivote de gauche à droite à 360 ° et est extensible de ± 5 m. Elles viennent remplacer des grues manuelles dont la mise en service remonte parfois à la fin du siècle passé. Elles seront utilisées par les brigades d'ajusteurs-balanciers (tarage des ponts-à-peser) et par les brigades travaux et renouvellement de voies. Le service V a également en commande trois BNRI Matisa (boureuse-niveleuse-ripeuse automatique) à adjoindre aux trains de travaux du Dépôt Central de Schaerbeek, ainsi que 17 régaleuses de ballast (met en forme et nettoie la banquette de la voie) en remplacement des machines actuelles des différents groupes.

Matériel Etranger

Durant ces derniers mois, le Service de la Voie utilise les services de plusieurs firmes étrangères. Comme signalé plus haut, une société française travaille dans la région d'Haine-St-Pierre avec une cribleuse de ballast. Dans la région liégeoise, c'est un train meuleur que l'on peut apercevoir; propriété de la firme Speno de Genève, il est composé de treize véhicules, une locomotive, un wagon habitation, quatre chariots meuleurs, un wagon de contrôle, quatre chariots meuleurs, un wagon ébavureur et un fourgon générateur dans la forme fait penser à une locomotive. Déjà en 1976/77, un ensemble de ce genre a été utilisé en Belgique.

Enfin, il est également possible d'apercevoir l'autorail MATIX. Il s'agit en fait d'un véhicule d'auscultation des rails par ultrasons. Cet autorail appartient à la société française Matix Industries de Paris et présente une forte similitude avec le matériel moderne des Chemins de Fer Corses. Il a été construit par Montmirail en 1976 suivant le type X 2300 chassis 2 M et est numéroté AS PE 017. Il peut à vide circuler à 80 km/h.

+++++
 | Au Service Electricité et Signalisation |
 +++++

Voilà déjà plusieurs années que l'on parle de liaisons radiophoniques entre le sol et les trains. Ce domaine est en fait du ressort du service ES qui a cet effet vient de mettre en service une nouvelle voiture de mesures. La I₁ B₁₁ n° 12.030 a été transformée en véhicule de mesures de télécommunications ES pour les besoins du service 74 de la SNCB. Cette voiture est maintenant numérotée 60 88 99 89 002-4 et peinte en livrée Eurofima C1, c'est-à-dire orange avec bandeau blanc dans lequel se trouve l'inscription bilingue "Voiture de mesures de télécommunications ES". Cette HV a gardé ses bogies Pennsylvania et peut circuler à 140 km/h Maximum. Elle est surmontée de différentes (3) antennes Radio.

+++++
 | A l'Atelier Wagons-Lits d'Oostende |
 +++++

Vu sur la cour à Oostende CIWL le 26 avril dernier :

- voitures-lits

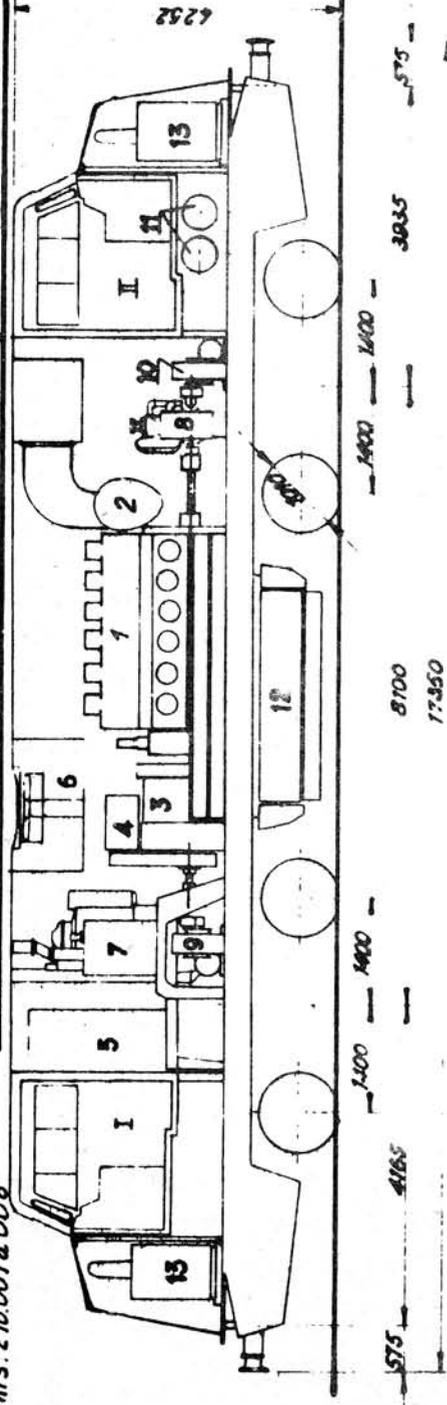
- type F (Ferry-boat) n° 3789 / 66 66 06 41 201-1 construite par Blanc-Misseron en 1936 et réservée pour le musée de York.
- type Y n° 3833 / 51 66 06 41 326-3 construite par les Ateliers Métallurgiques de Nivelles (AMN) en 1939.
- type YT n° 3907 / 51 66 06 41 334-7 / AMN en 1949.
- n° 3912 / 51 66 06 41 339-5 / AMN en 1949.
- n° 3922 / 71 81 71 40 273-5 / AMN en 1949, réformée en 1963, puis recarrossée.
- n° 3923 / 51 66 06 41 350-3 / AMN en 1949.

- voitures-restaurants

- n° 4211 / 51 84 88 50 008-4 construite par AMN en 1940.
- n° 4221 / 51 88 88 50 070-0 / Cegielski Poznan (Pol.) en 1939. (réserve active pour service SNCB)
- n° 4249 / 51 88 88 50 091-6 / Astra Arad (Roum.) en 1943. cette HV fait également partie de la réserve active pour service SNCB mais est assez curieusement peinte et numérotée (DE) comme Pullman.
- n° ? / 51 66 09 40 121-6 / Birmingham, ex. HV Pullman, sans doute WPC type Flèche d'Or.

Anciennement
type 210 - T1 serie
nrs: 210.001 à 006

Locomotive Diesel - électrique série 60 - 1^{re} tranche (Transformée avec moteur 6TR240CO)



- 1 Moteur Diesel
- 2 Turbo-soufflante
- 3 Génératrice principale
- 4 Groupe auxiliaire
- 5 Armoire électrique
- 6 Groupe de refroidissement
- 7 Chaudière
- 8 Compresseur
- 9 Soufflante refroidiss: des mot. de traction bog. AV.
- 10 Soufflante refroidiss: des mot. de traction bog. AP.
- 11 Réservoirs principaux
- 12 Réservoir à gaz-oil
- 13 Réservoir d'eau

Généralités

Essiel	6
Type	B-6
Poids global en ordre de marche (M)	84
240.001 à 240.004	
et 240.006	
Approvisionnement:	
-gaz-oil	2400
-huile de graissage	530
-eau de chauffage du train	2500
-eau de réfrigération du diesel l.	850
-sable	400
Charge max. par essieu	(1) kg 24000 (2) kg
Puissances (suint fiche UC. 622.0):	1465 ch
Effort de traction continu	14000 kg
Effort max. au démarrage	20000 kg
Vitesse max.	120 km/h
Rayon min. de courbe	90 m
Diamètre des roues	1040 mm

(1) Locomotive munie des deux tiers de ses approvisionnements

Partie caisse

Constructeur: Cockerill-Ougrée à Seraing
Date de construction: 1961/62
Numerotation: 6001 à 6006
Freinage: frein automatique Continental à 2 régimes de freinage, voyageurs et marchandises, avec robinet de maintenance type FMS et distributeur LST1 combiné avec un frein direct Ostikon, robinet de mét-8 type FDI. Le compresseur du type Sereno-Bome WSE, commandé par arceau d'él. - pneu, alimente 2 réservoirs d'une capacité totale de 1000l. Un frein à main à vis placé dans chaque PC et agissant chacun sur un bogie. Un frein d'anti-patinage.
Dispositif de commande: réglage de la puissance par comm. et pneumatique du ré. gaboteur de vitesse Woodward L68 du Diesel Appareils de commande dans chaque PC avec dispositif d'homme-mort.
Installation de chauffage: générateur de vapeur OH 416 de la Nipar International Corp.
Production de vapeur: 180 kg/h, pression: 14 kg/cm²
Deux régimes de pression de la vapeur, dans la conduite de chauffage, sont prévus: 4,5 kg/cm² et 6 kg/cm²

Moteur Diesel

Constructeur: Cockerill
Type de fabrication: 6TR240CO
Mode de fonctionnement: 4 temps, unilatéral par turbo-souffl. Brown-Boveri
Mode d'injection: directe
Régime de la puissance: par réglage de la vitesse
Démarrage du moteur: par la génératrice principale
Puissance nominale: ch 1400
Vitesse de rotation: t/min 1000
Cylindres
nombre 6
disposition en ligne
alésage 241,3 mm
course 304,8 mm
Poids global: kg 8500
Pression d'injection: kg/cm² 280
Pression moy. de piston: kg/cm² 15
Vitesse moy. de piston: m/ste 10,16
Couple moy.: kgm 1002,60

Transmission

Constructeurs: G.P.006 - A.C.E.C./SEN
M.T. DN 441 - A.C.E.C.
Mode de fonctionnement:
Une génératrice principale, entraînée par le moteur Diesel, alimente les 4 moteurs de traction couplés en permanence en parallèle.
L'excitation de la génératrice ppale est fournie par le groupe excitatrice-génératrice auxiliaire à 6 pôles (entraînée par courroies à partir de la génératrice principale).
Mode d'alimentation des essieux:
Les 4 moteurs de traction, suspendus par le nez, sont logés dans les bogies et actionnent chacun l'essieu par une paire d'engrenages droits
Les 4 essieux de la locomotive sont des essieux moteurs.
Rapport d'engrenages: 59/18

REPORTAGE

QUELQUES PRECISIONS A PROPOS DE LA 3927 POLYENERGETIQUE

§1. Description historique de la naissance du nouveau prototype.

a) Le processus actuel d'électrification de notre réseau ferroviaire risque de se trouver durant les prochains mois devant un obstacle de taille auquel peu de personnes ont-semble-il-réfléchi de façon sérieuse : il s'agit de l'absence quasi totale d'engins électriques destinés à remplacer nos bons vieux Diesel, et ce à court terme.

Certes, les projets et même les commandes existent (voir les dernières décisions du conseil d'administration relatives à l'achat des locomotives de la série 27 par ex.). Cependant, pour le mois d'octobre, tout cela paraît un peu juste et l'on risque fort de voir encore nos hld 59 rouler sous des caténaires provisoirement inutiles entre La Louvière et Manage par exemple.

b) Parallèlement à cela, l'entretien et les revisions de locomotives Diesel posent souvent des problèmes délicats, surtout en ce qui concerne l'approvisionnement des pièces moteurs (culasses, radiateurs, régulateurs,) et chaque revision intermédiaire se déroule souvent dans un climat tendu suite aux non-fournitures en temps utiles des pièces réparées, ce qui entraîne des retards parfois considérables dans l'achèvement de ces revisions.

c) Devant ces deux problèmes majeurs, il fût imaginé par le célèbre inspecteur technique du service du matériel-M. Meunière-de résoudre ces deux problèmes par une solution simple et peu coûteuse : la transformation de locomotives Diesel-électriques en locomotives électriques : M. Meunière vient de la traction électrique dont il est resté un fervent défenseur et pour lui, la traction électrique est l'avenir de la SNCB. Il décida donc de faire réaliser un prototype dans celui qui reste de loin l'atelier modèle du réseau : l'ATD Haine-Saint-Pierre.

§2. Aperçu des transformations effectuées.

a) Principe.

L'idée de base étant de greffer la partie électrique d'une hle série 22 sur la caisse d'une hld série 59, le premier problème rencontré est celui de la place. Pour le résoudre, la principale opération fût de supprimer la chaudière VAPOR et son réservoir d'eau. La place ainsi récupérée fût ainsi occupée par le bloc J-H (contacteurs, arbre à cames,) qui constitue le coeur d'une hle.

b) Moteurs de traction.

Il va de soi que les moteurs de traction ont dû être remplacés par les moteurs de la série 22 plus puissants et pouvant résister aux surcharges momentanées lors de la traction combinée électrique-Diesel. En effet, lorsque les pantographes sont levés et que la traction est électrique, il est possible de faire appliquer une partie de la puissance Diesel aux moteurs de traction (moteur Diesel tournant et via la génératrice principale): cette possibilité est particulièrement appréciable lorsque le profil d'une ligne est difficile ou lors de démarrages laborieux.

Cette surpuissance ne peut qu'être bien sûr momentanée et surveillée par un dispositif électronique qui contrôle la température des moteurs de traction: lorsque la température critique est atteinte, la régulation diminue le régime de rotation du moteur Diesel via la carte de puissance et le régulateur Woodward.

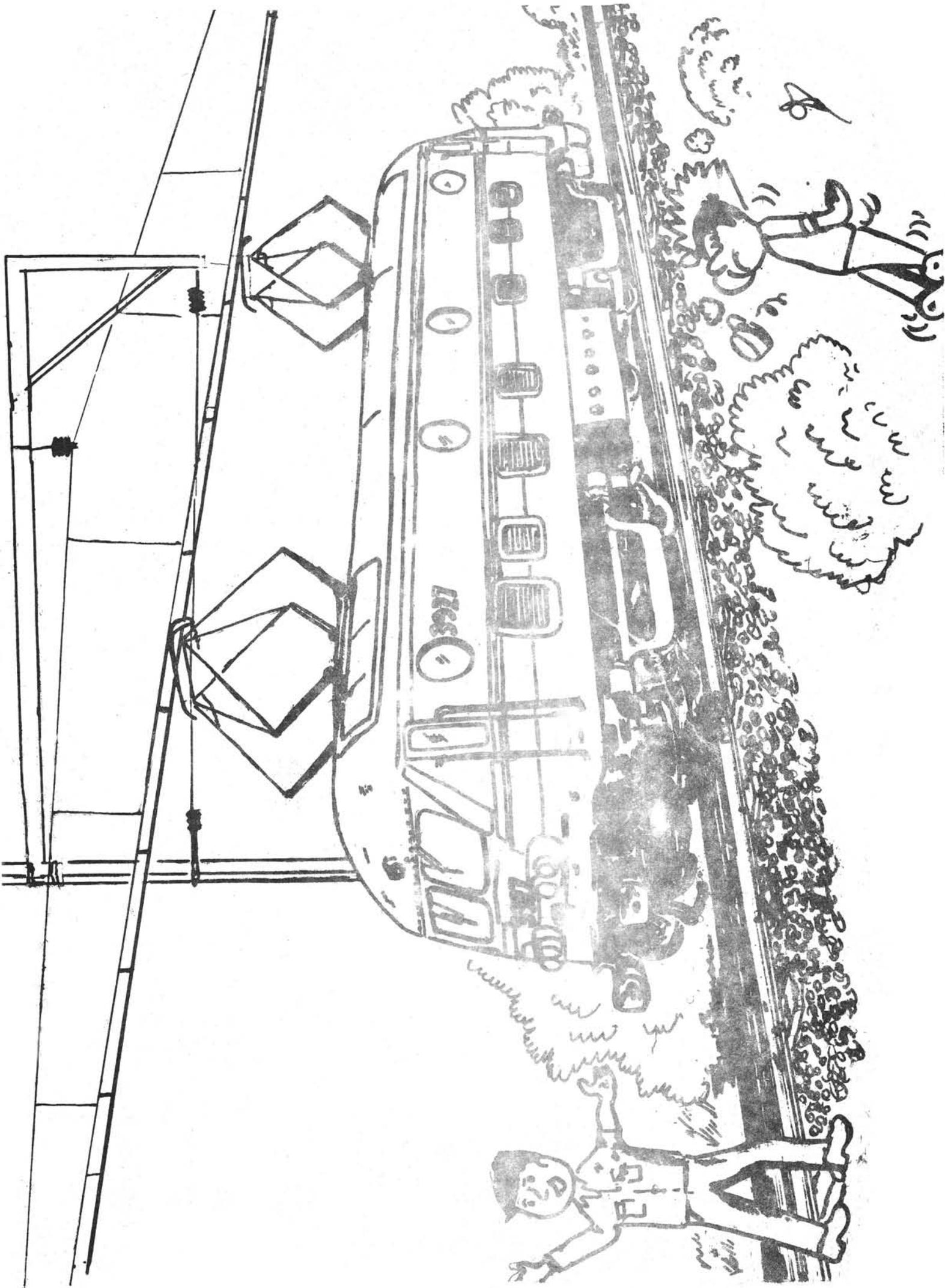
c) Equipement électrique.

Si le placement du bloc J-H ne pose aucun problème, la localisation des résistances de démarrage est plus délicate à résoudre. Il a dû être fait appel à une solution que d'aucuns jugeront audacieuse mais néanmoins logique.

Si d'habitude, ces résistances sont refroidies par l'air, on peut très bien imaginer de les refroidir par un liquide: dans le cas de la série 39, les résistances sont refroidies par le gasoil du moteur Diesel.

En effet, des compartiments ont été aménagés dans le réservoir à gasoil et des radiateurs placés sous le coffre de sorte que grâce à 2 pompes de circulation, le gasoil absorbe les calories dissipées dans les résistances de démarrage et les dissipe par l'intermédiaire de ces radiateurs.

La seule précaution à prendre dans ce cas-ci est d'éviter que le niveau du réservoir ne descende sous un seuil critique (soit les 2/3 du réservoir): si pour une raison quelconque, il est impossible au conducteur de reprendre du gasoil en un point de ravitaillement, une sécurité commandée par un flotteur dans le réservoir alimente un relais électropneumatique qui abaisse les pantographes: seule, la traction Diesel peut être utilisée pour éviter la surchauffe des résistances et leur fusion éventuelle.



VOYAGE EN TRAMWAY DANS LE HAINAUT

Le samedi 21 JUIN 1980, excursion en tramway (très certainement dans une des motrices transformées de couleur orange) sur des lignes vicinales des régions de Charleroi et du Centre.

Départ à 13h 00 précise du terminus S.N.C.V. en face de la gare du Sud à Charleroi (les retardataires ne seront pas remboursés, le voyage devant être payé d'avance).

Itinéraire : Charleroi (gare du Sud) - Marchienne-au-Pont - Fontaine l'Evêque - Anderlues - Lobbes - Thuin - Lobbes - Anderlues - Carnières - Morlanwelz - Mariemont - La Hestre - Jolimont - Haine-Saint-Pierre - La Louvière - Houdeng Goegnies - Houdeng Aimeries - Bracquegnies - Maurage - Bracquegnies - Houdeng Aimeries - Houdeng Goegnies - La Louvière - Jolimont - Mariemont - Morlanwelz - Chapelle-lez-Herlaimont - Trazegnies - Souvret - Roux - Marchienne-au-Pont - Charleroi (gare du Sud)

Retour vers 19h 00 à Charleroi Sud

Des arrêts sont prévus pour les amateurs de photos. Au dépôt de Trazegnies, vous pourrez voir des véhicules anciens préservés par l'A.S.Vi (Association pour la Sauvegarde du Vicinal).

Si vous désirez participer à ce voyage, il vous suffit de renvoyer le formulaire ci-dessous dûment complété à Monsieur HOSLET, rue de l'Observatoire, 49 6200 - CHARLEROI avant le 2 JUIN 1980

Je soussigné.....(nom, prénom)
Rue.....n°.....
N° postal.....localité.....
inscrits pour le voyage du 21 juin 1980

..... Adulte à 400 FB	_____
..... Etudiant à 200 FB	_____
TOTAL	_____

Prière de verser cette somme au compte 000 - 0268478 - 79 de Mons. HOSLET, rue de l'Observatoire, 49 6200 Charleroi ou de lui payer cette somme en lui remettant le formulaire d'inscription.

A.....le.....
(signature - représentant légal si mineur d'âge)

A LA SNCV

AU LITTORAL ET A BRUXELLES.

Chacun sait que de grands travaux sont en cours au Littoral depuis plusieurs années, en vue de renouveler totalement la ligne aérienne et les voies - pour ne parler ici que des travaux "visibles".

Actuellement, rien ne se passe entre La Panne et Mariakerke. De Mariakerke digue à Ostende hippodrome, les trams roulent en voie unique (côté plage), de même que de Heist station à Knokke : la voie côté "terre" est totalement démontée. En outre, on renouvelle la ligne aérienne entre Blankenberge et Zeebruges (nouveaux poteaux déjà plantés) et entre Heist et Knokke (travaux en cours avec e.a. wagons encore marqués "Brabant").

Mais l'endroit le plus spectaculaire est à coup sûr la traversée de Wenduine. Le déplacement partiel des voies est combiné avec de grands travaux d'égouts (notamment) de sorte que les trams roulent sur une voie unique provisoire depuis le Moulin jusqu'à la Station.

Le tram touristique 9291 sera remis en son état d'origine de standard sans film; deux baladeuses récupérées chez des particuliers seront restaurées. La motrice est déjà dans l'atelier d'Ostende.

Les projets d'avenir sont nombreux : voie unique dans la traversée de La Panne, installation de boucles terminus à Nieuport, Blankenberge, Zeebruges, nouvelle modification du tracé dans cette dernière localité, etc. en attendant le tram articulé, prêt à Bruges, en trois éléments - mais que les Vicinaux du Littoral voudraient voir réduit à deux "morceaux"!

Quant aux amateurs de photos de trams à deux essieux - ainsi qu'aux fervents d'un dernier voyage dans ces voitures - ils ne doivent plus trop tarder d'aller à Bruxelles pour voir les lignes 22 et 93, du lundi au vendredi. Cette fois, les jours de ces véhicules sont comptés. Bien sûr, on peut aussi aller au Paraguay, où deux de ces voitures circulent déjà ...

Pol TORDEUR

Photo-mystère

Mystère encore percé cette fois avec la participation de Mme I. DELBECQ et de MM. VANDORMAEL, DAGANT et LEMAIRE

La photo a été prise à BOURG LEOPOLD où un réseau à voie de 60 cm reliait les casernes de BEVERLOO au champ de manoeuvre; il possédait 21 machines dotées de prénom féminin (ELSENBORN possédait un réseau de la gare à la caserne avec 2 machines seulement). Ces machines appartenaient aux Troupes du Chemin de Fer (d'où T.C.F.) qui, soit-dit en passant, possédaient aussi des machines à voie normale.

Ces petites machines O40T étaient dites "Klein lidner" et furent construites par O&K, Borsig, Henschel et Krauss de 14 à 18. Elles vinrent chez nous comme dommages de guerre. La cheminée de la machine représentée sur la photo n'est pas d'origine (pas de pare escarbilles volumineux). Ces machines pouvaient aussi être accouplées à un tender à bogies. M. LEMAIRE signale aussi que 6 machines de cetype semblent toujours figurer à l'effectif de la D.R. (BR 99³³⁰ de Muskauer Waldbahnen)

L'équipage figurant sur la photo est bien belge

Visite BN - Brugge, 26/04/1980, organisée par l'ARBAC :

A croire que tous les amateurs s'étaient donnés le mot, car une véritable foule se pressait à la sortie de la gare de Brugge, lieu du rendez-vous. Et ce malgré une méchante pluie qui ne cessa guère.

Pour les véritables amateurs, ceux qui viennent en train, la visite commença en fait dès le matin, au départ de Bruxelles-midi, où le train pour Oostende de 9 h fut dévié par la ceinture ouest (Petite Ile, Ouregem, Pannehuis et Y Laeken) pour rejoindre la ligne 50 Bis. De quoi admirer l'état d'avancement des travaux d'infrastructure du métro bruxellois . . . avant celui du matériel roulant.

Mais venons-en à la visite en elle même :

Bien avant l'entrée de l'usine, des caisses de M₄ B sont garées çà et là, peintes en gris-couche de fond.

Le portail franchit, quelques M₄ B terminées (033 et suivantes; 029, 030, 031, 032 se trouvant à Oostende en attente de formation)

Des éléments d'AM double type également. (753 à Brugge formation)

Dans les différents halls de montage, lesdites AM, M₄ B, nouvelles séries de voitures de métro bruxellois.

Un peu oubliée par nos guides, mais très à l'aise dans un immense atelier vide, la première motrice articulée SNCV Charleroi.

Détail savoureux : les types "Charleroi" circuleront en essai à la côte, et vice-versa.

Surprenant : on nous ouvre les portes d'un bureau d'étude, où des maquettes grandeur nature s'offrent à nos yeux et nos objectifs : tram pour Den Haag, partie d'AM type Break. Et là, si le coût km:passager transporté est modeste, la place disponible (assise) l'est tout autant. Beaucoup de remarques négatives ont été formulées quant à la largeur des sièges (tout juste en . . . 1^{ère} classe) au confort (spartiate) des banquettes en 2^{ème} classe, aux minuscules portes d'accès aux compartiments (pas question de passer avec une valise).

Entendu également : l'avant de cette AM rappelle singulièrement celui des locos type 59 (!). Une reconversion donc pour les caisses de ces machines ?

Pour clôturer cette matinée pluvieuse à souhait, une très agréable surprise : la fameuse motrice articulée à trois caisses, celle dont tout le monde parle mais que personne n'avait jamais vu, cette motrice est là sur la voie d'essai ! Elle roule, l'on peut y prendre place, l'on peut photographier !

A la condition expresse que les photos restent à usage documentaire privé.

Ce que nous respectons bien volontiers.

En conclusion de cette visite, le verre de l'amitié au chalet.

Nos plus vifs remerciements à la BN, ainsi qu'à l'ARBAC pour l'horaire matinal ce qui permit à bon nombre de retrouver le fameux Rheingold en cours de route.

Yves Reynaert.

RETRO

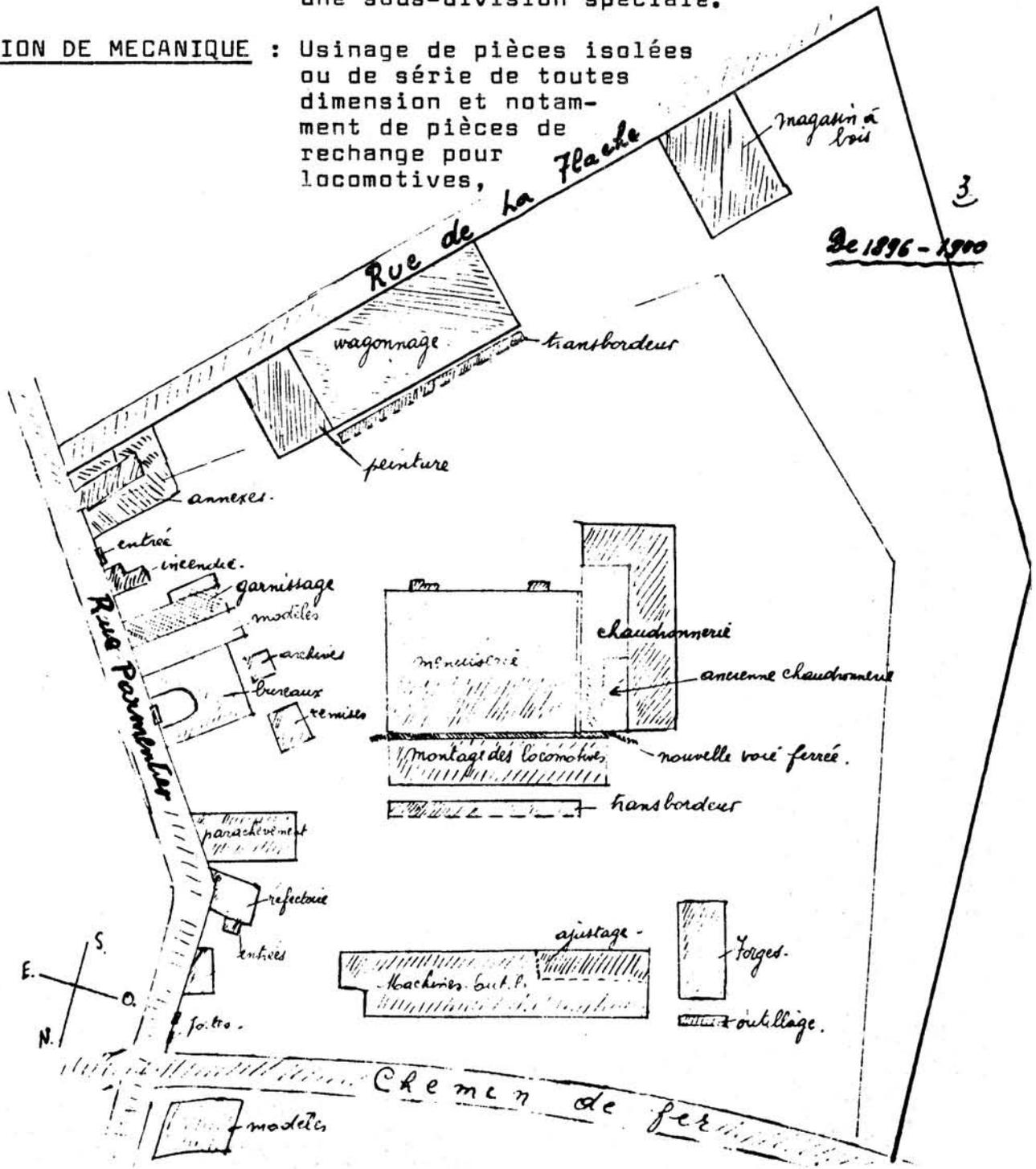
LA SOCIETE ANONYME ANGLO-FRANCO-BELGE DE MATERIEL DE CHEMINS DE FER (suite)

M.M. DELWARTE

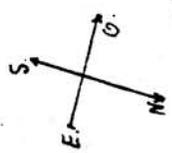
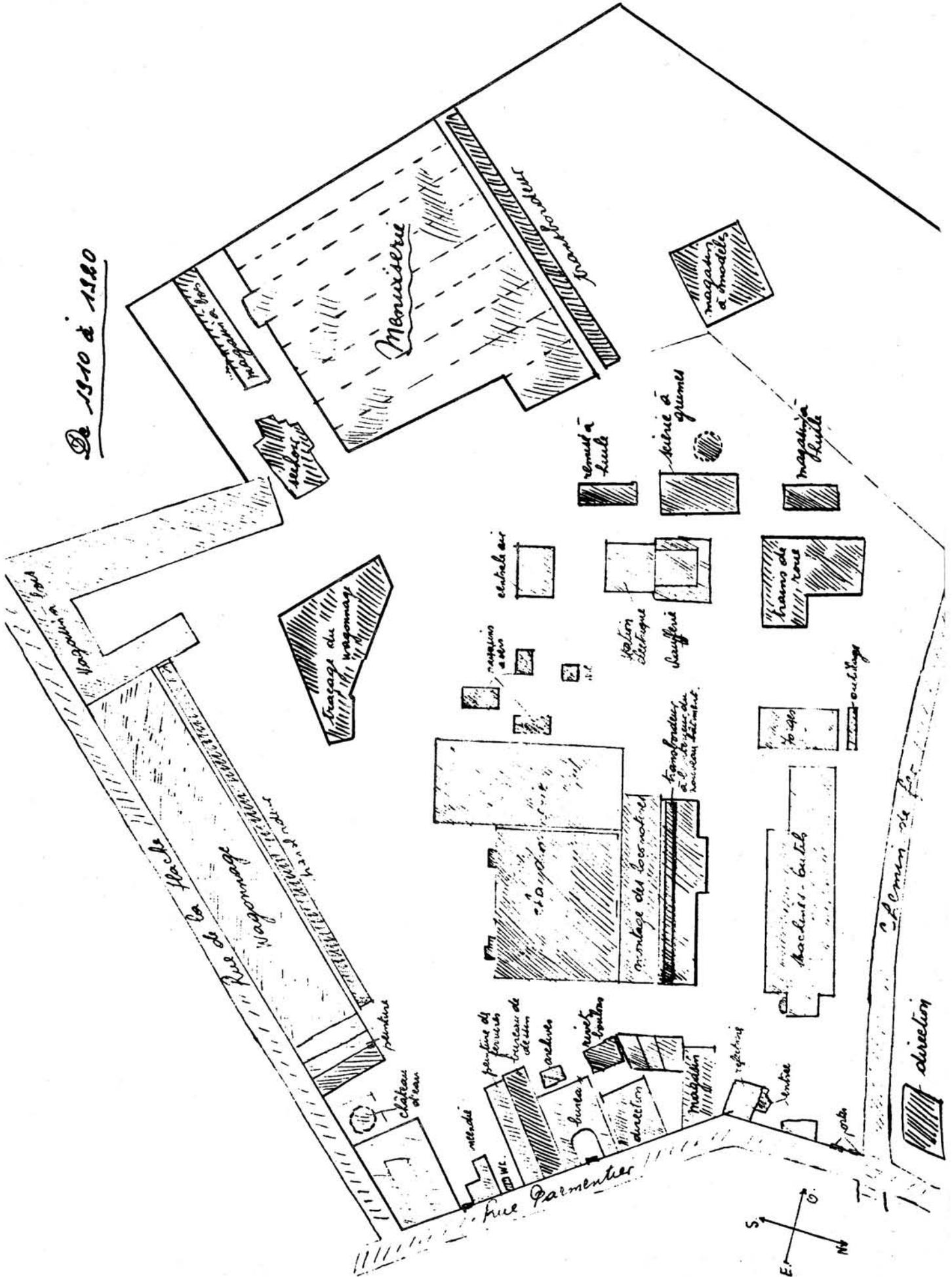
DIVISION EMBOUTISSAGE : Travail mécanique des pièces en tôle de petites et moyennes dimensions, emboutissage à la main de grosses tôles pour chaudières et réservoirs haute pression etc.

DIVISION CARROSSERIES : Construction de tous types de caisses en bois, métalliques ou mixtes pour voitures de chemins de fer ou véhicules routiers, y compris le garnissage intérieur effectué dans une sous-division spéciale.

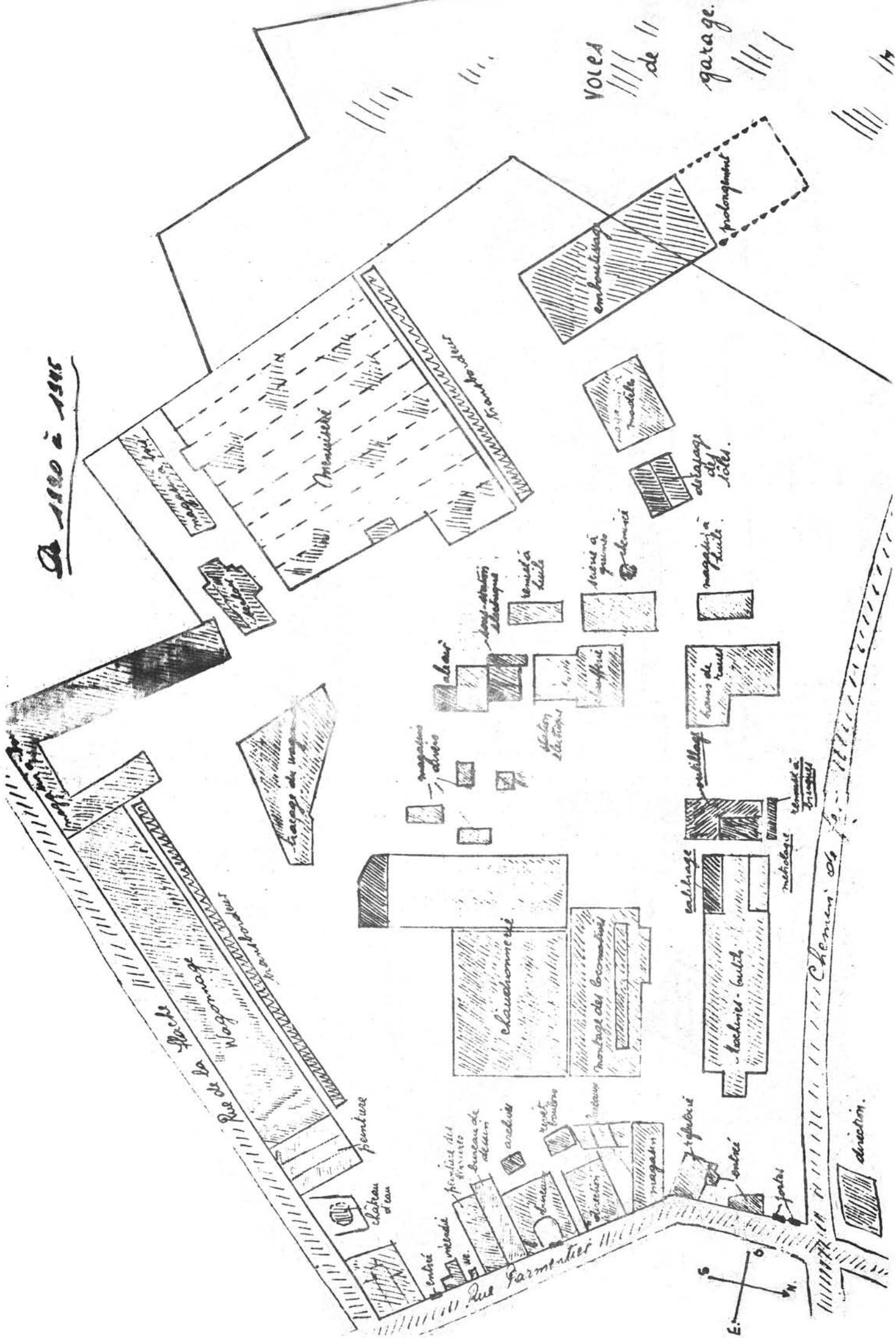
DIVISION DE MECANIQUE : Usinage de pièces isolées ou de série de toutes dimension et notamment de pièces de rechange pour locomotives,



De 1910 à 1980



De 1920 à 1945



Jusqu'en 1914, ces bleus se tiraient encore au soleil, dans de grands chassis exposés aux intempéries, sur le balcon de l'étage où se trouvait l'ancienne salle des archives. Depuis, l'héliographie est faite au moyen d'une machine à éclairage électrique, à fonctionnement rotatif. L'emplacement de l'héliographie, séparée des bureaux de dessin, devait être modifié car le transport des documents précieux, à reproduire, se fait en traversant une cour exposée aux intempéries.

En 1910, le petit bureau de dessin se trouve toujours au même endroit.

En 1912, création des nouveaux bureaux de dessin, à deux étages, tels qu'ils sont encore actuellement. Ils sont spacieux, mais celui du rez-de-chaussée est sombre.

Notons quelques transformations des bureaux d'administration et de comptabilité, qui se trouvaient déjà à l'emplacement actuel.

BATIMENTS RESERVES AU PERSONNEL.

Une cantine dénommée "Auberge de la Crorière" sur les vieux documents existait à front de rue Parmentier déjà en 1871. Elle servait de logement aux ouvriers étrangers.

Ensuite, elle n'a plus servi de logement que pour les agents réceptionnaires étrangers (1918).

Vers 1932, elle est aménagée en habitation et est occupée par le Directeur-Gérant actuel.

En 1912, aménagement de la salle des blessés où une infirmière en titre est installée en permanence.

Dès les débuts, il y avait un baraquement en bois servant de réfectoire aux ouvriers. Après la guerre 1914 - 1918, il a été construit en briques et complètement aménagé à cet usage. Il est spacieux et peut contenir 200 ouvriers. Nous parlerons plus loin de ce qu'il en est advenu, au point de vue du confort.

Vers 1921, plusieurs maisons avec jardins de la rue Parmentier ont été acquises par la Sté. pour servir d'habitations au personnel, elles lui sont louées à de douces conditions.

En exécution des lois nouvelles, des salles de bains-douches sont en construction.

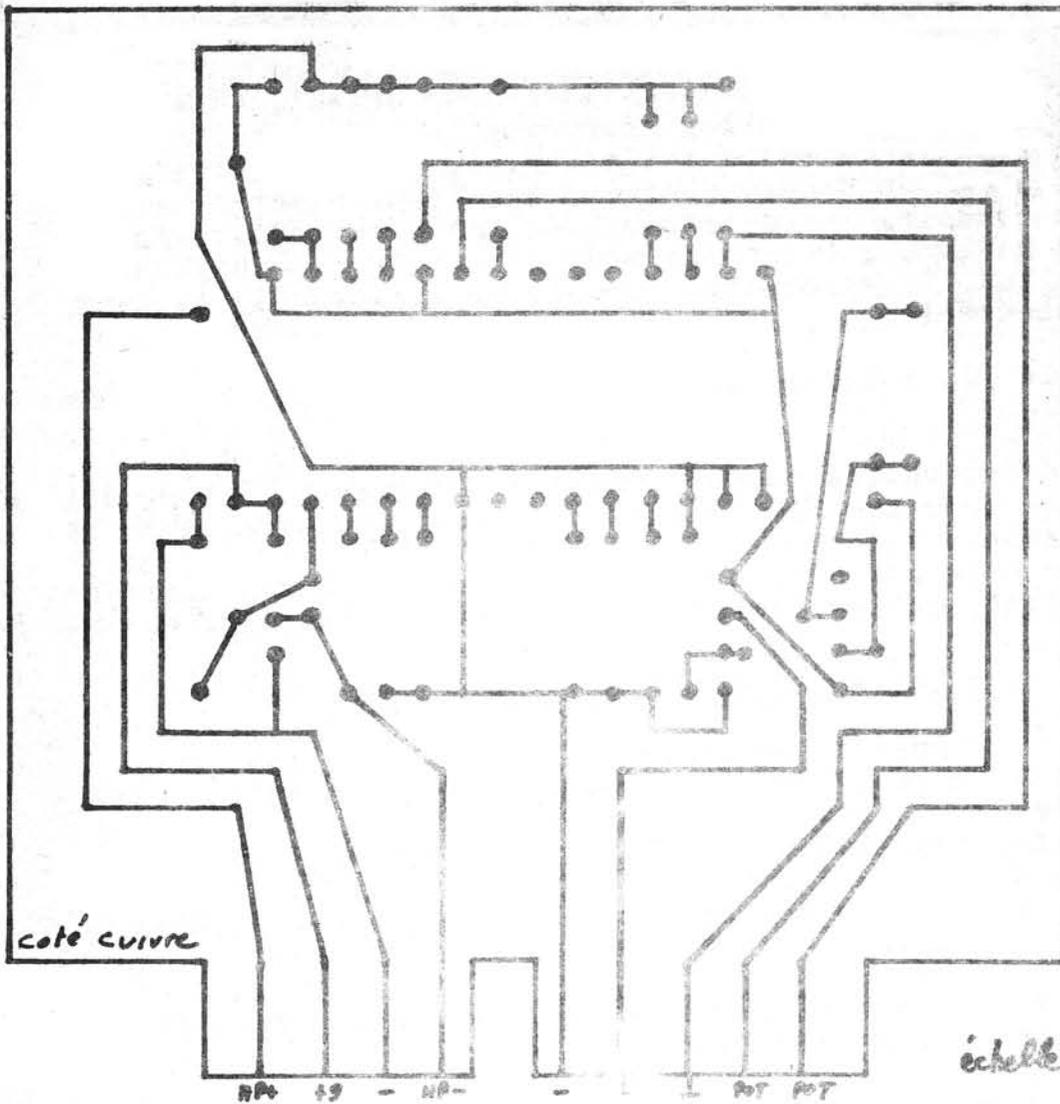
à suivre . . .



Ça c'est du CLUB : UN CI QUI FAIT DU BRUIT

Un premier article vous a présenté un circuit intégré formidable, "à toute vapeur" même. M. M.F. de ST VAAST nous a présenté de suite après les modifications bienheureuses qu'il avait apportées et son montage.

M; J. PARMENTIER nous propose maintenant un CIRCUIT IMPRIME commercial adapté aux modifications de M. M.F.: économie de temps (montage facile et propre) et d'espace, le travail est réellement fait, il ne reste qu'à souder les quelques composants et pour moins de 400 frs vous roulez aussi à la vapeur. Aussi nous vous conseillons l'achat et la réservation rapide du circuit imprimé avec l'espoir que le quota minimal sera obtenu.



- R1 = 5K 1/4w
- R2, 9, 10, 14 = 100K 1/4w
- R3, 8, 11, 13 = 47K 1/4w
- R4 = 27K 1/4w
- R5 = 68K 1/4w
- R6 = 150 1 ou 2w
- R7 = 3K9 1/4w
- R12 = 39K 1/4w

- C1 = 100n
- C2 = 10n
- C3 = 10m 25v Electroly.
- C4 = 390p
- C5 = 220p POT = 1MΩ
- C6 = 470p

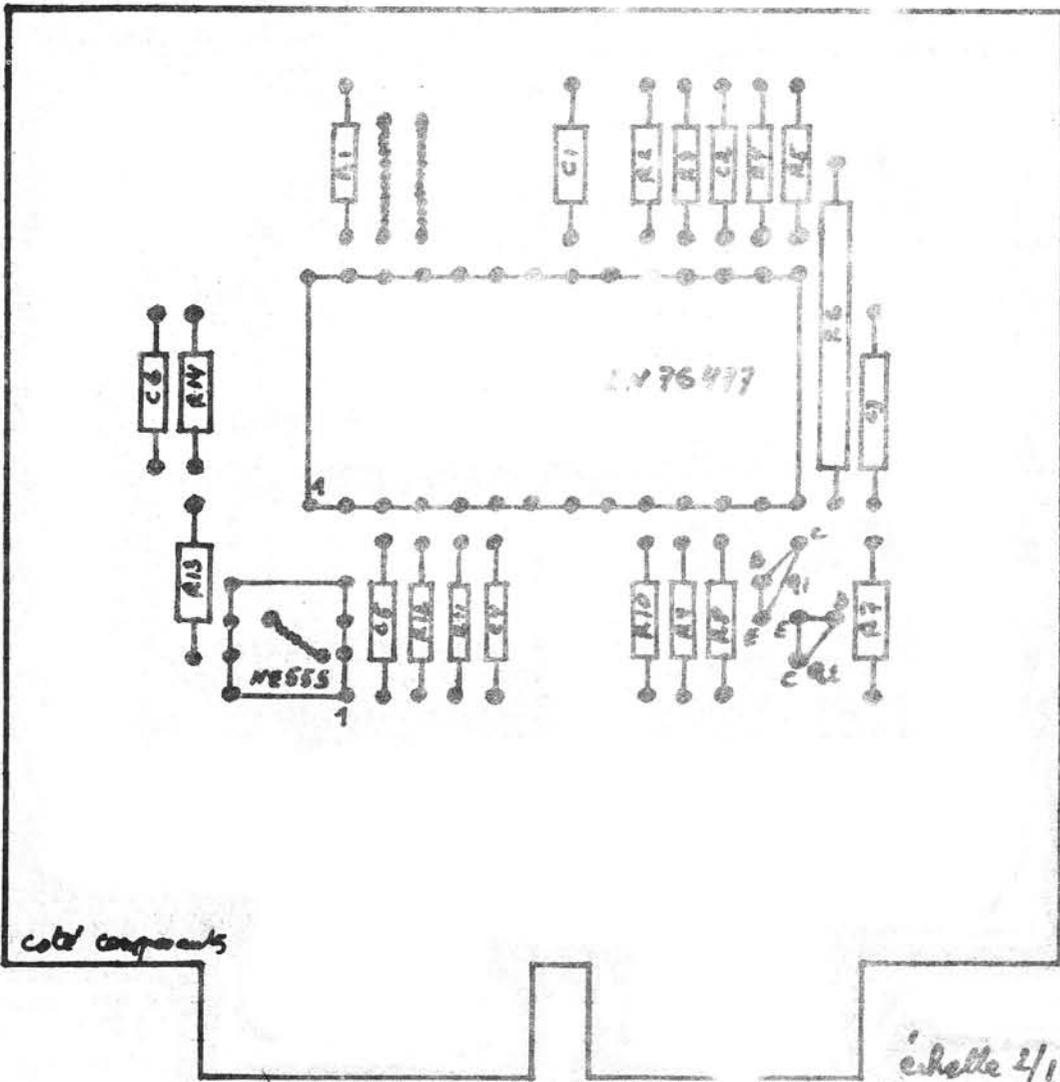
- Q1 = BC141 ou 2N5449
- Q2 = AC107

HP = 8 2w 0 = + 64mm

Supports 8 et 28 contacts pour C.I. NE555 & SN76477

Le circuit reprend les modifications apportées par Mr. M.F. de St Vaast sauf celle de la sirène d'autorail.

échelle 2/1



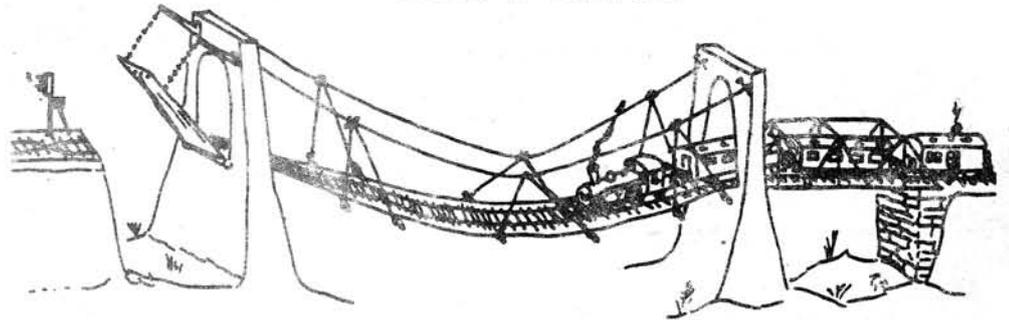
Pour autant qu'il y ait un total de + 20 demandes (ou plus évidemment) il y aurait possibilité de faire faire un circuit imprimé "professionnel". Le coût du circuit imprimé serait d'environ 130 FB frais de port inclus.

Les réponses/commandes sont à faire parvenir au 000-0625527-71 de Parmentier Populierendaan 34 1710 Dilbeek qui s'engage à rembourser si le total requis n'est pas atteint.

MODELISME

TRACTION 59

LES PONTS

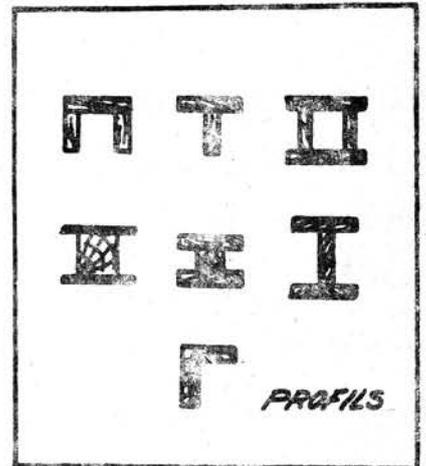


PONT SIMPLE AMELIORS (SUITE)

- a) *Changer la forme des profilés*
- b) *Entretainer les deux cotés à la partie supérieure*
- c) *Remplacer le tablier plein par un tablier aéré.*

a) Changement de profilés

L'utilisation des baguettes de 3x3 peut être remplacée par l'utilisation d'un profil représentant des poutrelles. Nous obtenons les nouveaux profils en collant des baguettes entr'elles, ou en utilisant sur celles-ci

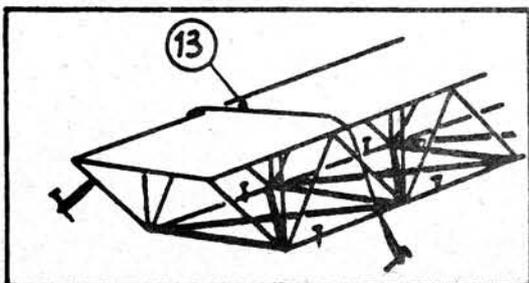


du peuplier d'épaisseur 0,5 mm découpé au uter dans une planchette de modélisme.

Pour réaliser les nouveaux éléments il suffit de remplacer le 3x3 par le profil choisi et de découper les morceaux nécessaires en suivant le dessin comme précédemment. Ici le travail sera un peu plus long.

b) Entretaises des cotés

Dans bien des cas les cotés verticaux d'un pont sont entretenus à la partie supérieure. Il faut tracer à l'échelle les entretaises et procéder ensuite de la même façon que pour les cotés, c'est à dire en suivant le tracé. Cette nouvelle partie s'exécute le pont étant assemblé (tablier + cotés) et retourné sur la table de travail. Le tablier se trouve alors en l'air. Quelques

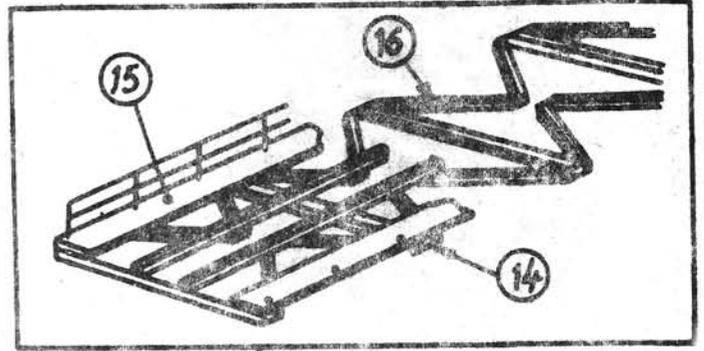


élastiques (B) maintiennent le tout en place sur le dessin. Découper les entretaises, coller, laisser sécher, passer le papier collé aux assemblages, peindre l'ensemble.

c) Le tablier

Il faut reconnaître qu'un tablier plein ce n'est pas formidable. Nous pouvons donc remplacer le massif par de l'airé.

Cette fois encore le tablier sera construit en suivant le dessin. Il recevra ensuite les cotés fabriqués sur le premier dessin. Puis nous en arrivons au retournement pour montage des entretoises et aux finitions.



Nous pouvons également faire dépasser le tablier⁽¹⁴⁾ et prévoir des passerelles⁽¹⁵⁾ pour le passage des piétons ou du personnel de service. Quand on, croise⁽¹⁶⁾ des ponts il sera plus ou moins compliqué selon le goût et les possibilités de chacun.

Cette description donne les lignes principales pour la construction des ponts en bois à la manière des ponts métalliques. Nous pouvons ainsi obtenir des ponts droits, en biais, courbe, Il suffit de suivre le dessin préalablement établi tout en s'inspirant des ponts réels pour l'image d'ensemble.

Le réseau traction 59" comporte une série de ponts définis comme suit:

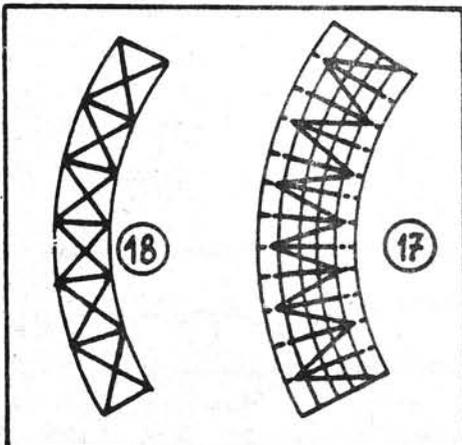
- 1) Un pont droit sans entretoises supérieures, passerelles latérales, Voie No 6 3/4.
- 2) Un pont courbe, tablier aéré, renforcement sous le tablier, passerelles intérieures au voie - No 6'
- 3) Un pont droit, tablier plein, entretoises supérieures Voie No pour crémaillère
- 4) Un pont à 2 arches, tablier plein, profilés en double I ossé, long 1m35 - Voie No
- 5) Un pont à treillis croisé sous le tablier, tablier aéré, passerelles au niveau de la voie - No
- 6) Un pont pivotant biais. Tablier plein, entretoises supérieures, double voie No -

Les ponts n° 1 et n° 3.6 se rapportent au type de construction décrite

Le pont n° 2 retrouve le même principe mais il est courbe et demande une petite

variation dans la méthode de construction.

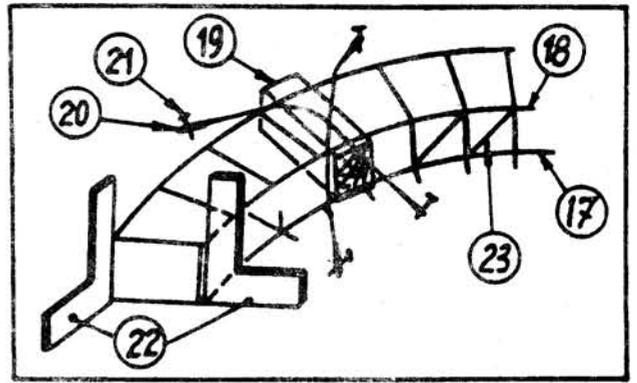
Nous réalisons le tablier en premier selon le dessin, et sur ce tablier avec interposition des carrés de papier nous montons la partie courbe inférieure du pont. Les entretoises verticales seront préparées à part et mises à longueur pour faciliter le mise en place entre la partie courbe supérieure et la partie courbe inférieure.



Dans un pareil cas nous ne pouvons plus mettre le pont sur le côté pour réaliser les divers assemblages car sa forme courbe devient gênante.

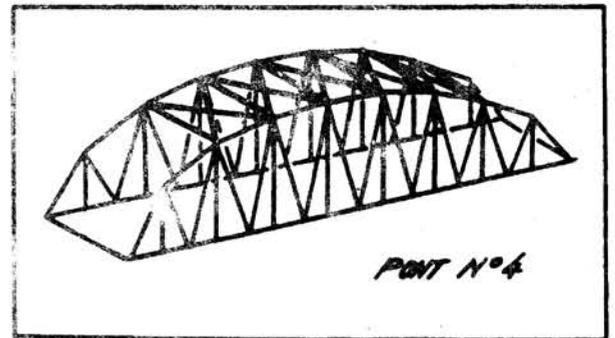
procéder de la manière suivante :

poser sur la table de travail la partie supérieure du pont (17). La face revêtue la voie sera appliquée contre la table. Disposer au dessus la partie inférieure (18) en intercalant entre ces deux pièces un bûche provisoire (19) d'épaisseur égale aux entretoises verticales.



Cet ensemble sera maintenu par des élastiques et des épingles à tête (20 et 21). Coller ensuite les entretoises verticales en utilisant une équerre (22) pour veiller au bon alignement des éléments entre eux. Laisser sécher l'ensemble ainsi collé, enlever le bûche provisoire (19) et terminer par la pose des raidisseurs (23) dans les cadres. A ce stade de la construction il faut présenter chaque raidisseur (23) et l'ajuster sans forcer dans les cadres du pont. peindre et décorer le pont.

Le pont n°4 à Arches rejoint le principe de construction du premier chapitre. Le plan sera une fois encore le seul guide pour assembler les fibres par superposition. Le tablier est réalisé en contre plaqué gr. 5mm. Il s'agit ici d'un pont construit en 1968 et repris pour le réservoir actuel. Cette fois encore la forme supérieure des arcs ne permet pas le retournement du pont. Les entretoises seront découpées à la demande et collées en place. Les éléments seront retouchés un par un selon nécessité d'assemblage. Peindre l'ensemble pour terminer.



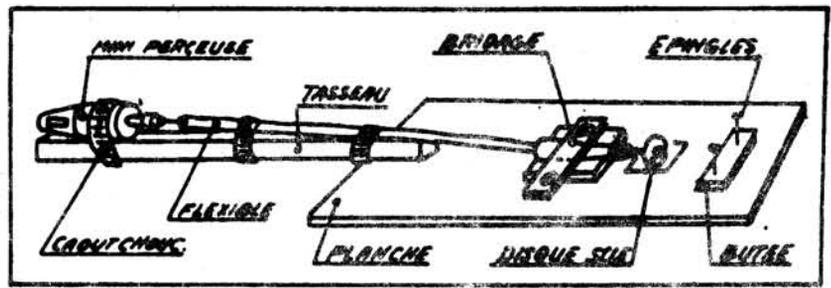
Le pont n°5 à base de treillis croisés requiert davantage de travail, mais le procédé de montage sur plan accélère et facilite la réalisation. La différence avec les principes développés réside dans la préparation. Il faut en effet songer à préparer les éléments en série et surtout éviter de couper les pièces de bois une par une en suivant le plan. Il n'y a cependant aucune interdiction à débiter le bois pièce par pièce. Seule la quantité de pièces nécessaires pour un ouvrage de grande longueur guidera le choix de l'opérateur.

Débit des pièces de bois

Il faut en dresser la liste complète pour scier ensuite en série. Le matériel utilisé se complique car j'ai dans ce cas utilisé la mini-perceuse, le flexible

et un disque scie métallique.

Avec ce matériel j'ai réalisé une scie circulaire de fortune mais très pratique et précise quand à la fidélité de coupe des baguettes.



La butée réglable semble peut être archaïque, mais au changement de longueur il suffit de l'enlever, pour la replanter plus loin ~~la butée~~. Chaque lot de batonnets est rangé dans un casier (fond de magasin à eau). Cette méthode permet d'obtenir une longueur constante pour un même lot de batonnets.

Il est conseillé d'éviter le mélange des stocks d'éléments coupés en série.!!!

La matière étant débitée le montage commence selon le processus habituel.

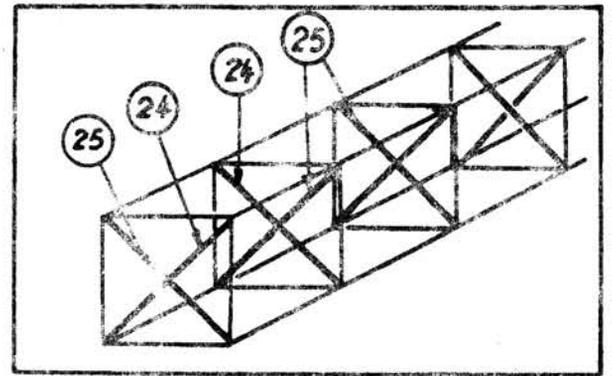
Ainsi la première saignée (21) voit l'achèvement des faces supérieures et inférieures construites en même temps. La deuxième saignée concerne les entretoises verticales.

J'ai utilisé le même procédé que celui du pont courbé mais avec plusieurs cales provisoires - Il est possible, étant donné la rectitude du pont, de fabriquer au plan un premier côté et le lendemain d'exécuter le second côté.

Nous obtenons un ensemble à quatre faces, de section carrée pour une longueur de 1m 760. (dans mon cas) - Il reste à poser les entretoises intérieures évitant au carré de se déformer.

Nous voyons que ces croisillons sont composés d'une diagonale (24) et de deux demi diagonales (25)

Pour parfaire la résistance il est intéressant de contraindre les diagonales dans les cadres. Les demi entretoises seront présentées recoupées et ajustées sans forcer, directement sur le modèle.

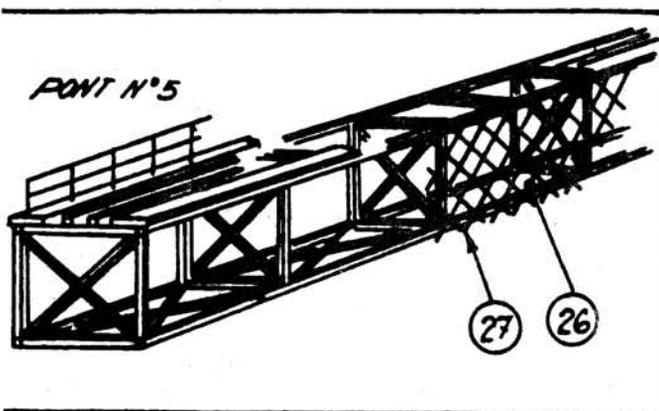


La poutre prend forme et la quatrième saignée

concerne la pose d'une couche de croisillons (28) sur chaque face. Le longeron supérieur et le longeron inférieur, d'une même face est divisé en intervalles de 20mm.

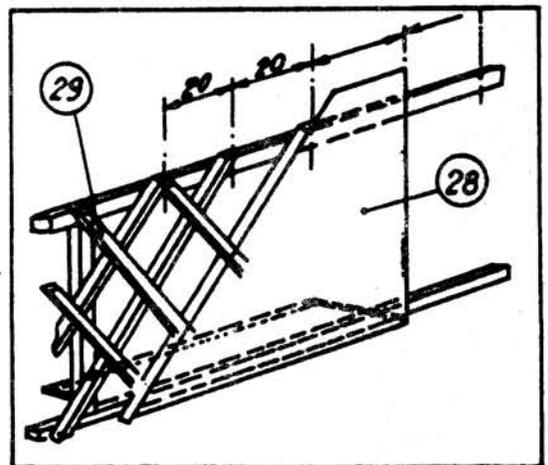
Les baguettes de 9,5x1,5 sont alors collées sous un angle de 45° en suivant les repères des longerons. Les extrémités dépassent légèrement de chaque côté (27). Après séchage les baguettes sont arrasées. (cutter + papier verre fin)

La cinquième saignée concerne les deux couches de croisillons venant recouvrir en sens inverse (29)



les couches déjà posées. Le travail sera un peu plus long car il faut déposer un point de colle à chaque intersection entre la première et la seconde couche de croisillons. Après séchage arraser comme pour la première opération.

Le modeliste craignant de ne pas disposer ses baguettes à 45° peut utiliser un guide en carton. (28) - Ce guide sera déplacé de 20 mm après chaque collage - la baguette à coller s'appuiera contre ce guide. Il est également possible d'utiliser ce genre de règle inclinée pour positionner la seconde couche (29). Lorsque le pont est terminé de collage j'effectue la pose des rambordes.



Celles-ci sont fabriquées à part par soudure de fil de laiton $\phi 0,4$ ou $0,6$ mm. A chaque emplacement de pied de ramborde percer un trou avec une épingle à tête et venir ensuite enficher la ramborde dans les trous. Un soupçon de colle à bois dans chaque trou maintiendra en place les tiges de laiton.

La peinture de cet ouvrage a été faite au pistolet car le pinceau ne peut venir à bout de tous les recoins.

En parlant peinture, je profite de ce paragraphe pour signaler aux modelistes qu'un de mes ponts en bois est complètement rouillé, et de la vraie rouille!!!

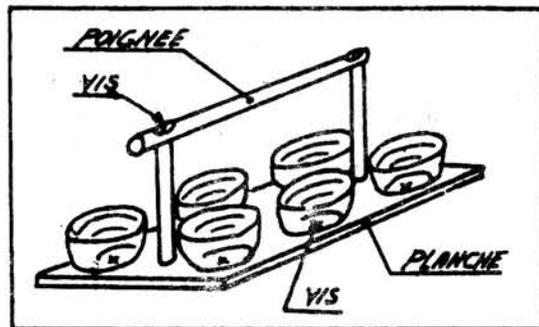
Recette du bois qui rouille

Prendre un récipient, mettre dedans plusieurs tampons pour le nettoyage des casiers. (Jax ou similaire) Ces tampons à fibres très fines en acier ne doivent pas être imprégnés de savon ou pâte de nettoyage. Recouvrir d'eau et laisser mijoter quelques jours. Essorer en laissant les tampons humides dans le récipient, attendre quelques jours et nous obtenons des blocs de rouille. Il suffit d'écraser ces blocs entre deux doigts pour obtenir de la poudre de rouille et bien sûr elle est un peu plus réelle ainsi que sa couleur naturelle. Il est maintenant possible de reporter des taches de rouille ou de peindre un ensemble complet. Cette poudre sera diluée avec de la colle à bois blanche en guise de fixateur et appliquée au pinceau là où ça rouille. Essayez et c'est pas cher!

Les casiers bon marché du modeliste

Dans ce chapitre j'utilise des fonds de magnum à eau (1,5l) pour clouer les batonnets. J'ai donc construit un porte casiers simple, pratique, pas cher.

Après avoir découpé les fonds des bouteilles en plastique je fixe ceux ci sur une planche et en ajoutant une poignée nous avons des casiers de rangement. Lorsqu'un casier se case il suffit de le remplacer.



Je termine ce chapitre en esperant que mes explications permettront aux modelistes d'aller de l'avant dans les constructions modelistes personnelles.

A SUIVRE....

DES "EUROFIMA" VRAIMENT A L'ECHELLE AU 1/87e ?

Roco sort actuellement des VSE (voiture standard européenne, dites "EUROFIMA") dans différentes immatriculations, mais malheureusement elles sont raccourcies au 1/100e.

La firme FICHER, notre fournisseur autrichien, nous informe de ce que ROCO projette de sortir à l'intention des modelistes, des voitures VSE de longueur réellement à l'échelle, en boîtes de construction de haute qualité et riches en détails. Elles seraient prévues en immatriculation DB et ÖBB; le prix, d'après les renseignements donnés et nos estimations, pourrait se situer autour de 450 Frs. pièce (en commande groupée en Autriche, bien entendu).

Bien sûr, il n'est pas envisagé d'immatriculation belge. Mais cela ne veut pas dire que des suggestions ne seraient pas bienvenues...

Afin de se rendre compte des chances de succès de ce projet, ROCO souhaiterait connaître, par l'entremise du fournisseur, l'opinion des modelistes.

Qu'en pensez-vous? C'est bien volontiers que je recueillerai vos avis et suggestions que je transmettrai à la firme.

Pierre PIGEOLET, rue de Marchienne, 55, 6100 MONT-SUR-MARCHIENNE
Tél. : 071/36.85.21

Divers journaux toutes boîtes, à Bruxelles notamment, proposent le texte suivant, qui complète une information déjà indiquée dans le Ferro-Flasch précédent :

Première vente internationale de trains miniatures le 7 juin 80
Hôtel Serwir St. Nikolaas
Rens. 052/47.84.02 Vercauteren K. Demeyerl,8 9160 HAMME

Pour débiter

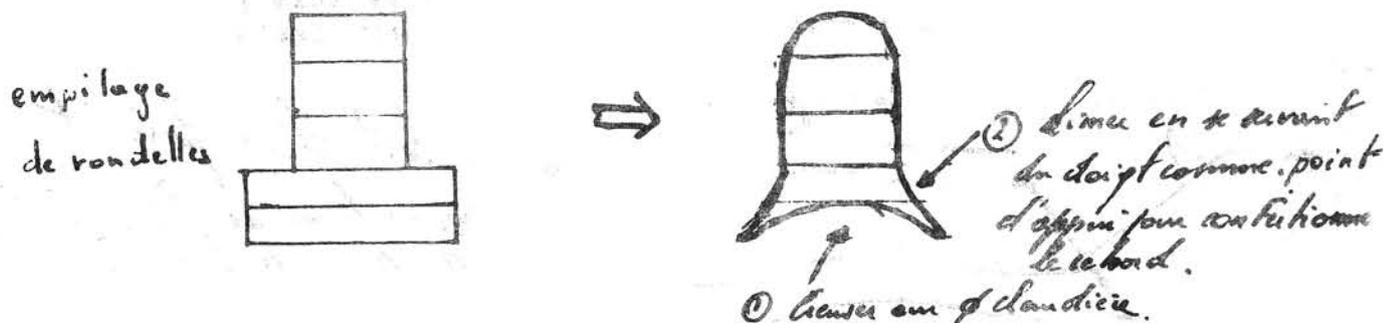
LE TRAVAIL DU PLASTICARD

La fabrication d'éléments de locomotive à vapeur

Les dômes:

C'est ici que nos emporte-pièce entrent en action (pour rappel un jeu d'emporte-pièce de 7 à 12mm est fort utile ainsi qu'une pince emporte-pièce de bourrellier pour les diamètres plus petits - pour cette pince, ne lésinez surtout pas sur la qualité)

A l'emporte pièce, vous confectionnez des rondelles que vous empilez jusqu'au moment où la hauteur du dôme est atteinte.
A la lime, vous donnez la courbure désirée à votre dôme, lentement en le faisant tourner d'abord au sommet, ensuite à la base côté chaudière que vous terminez au diamètre de celle-ci. La courbure du rebord sera donnée en dernier: vous descendez la lime en vous servant du doigt comme point d'appui



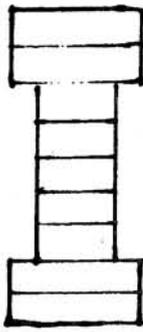
ATTENTION: à propos des emporte-pièce: surtout ne les utilisez pas pour trouser: les tensions qu'ils apportent provoquent une déformation autour du trou. De préférence pour trouser, utilisez une lame X-ACTO ou similaire.

Les cheminées

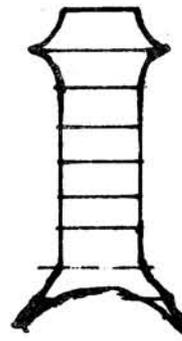
le même procédé que pour la réalisation des dômes est à utiliser.
Juste une petite astuce pour la cheminée à chapeau:

Arranger votre empilage pour que le joint entre deux rondelles corresponde au grand diamètre du chapeau: vous avez ainsi le meilleur traçage possible

Pour percer votre cheminée, d'abord un avant trou à la lame, ensuite percez avec un forêt du diamètre voulu mais à la main. Le plasticard est assez malléable pour être travaillé à la main d'une part et un forêt tournant trop vite peut, par la chaleur dégagée, fondre votre cheminée d'autre part.



Cheminée
à chapiteau



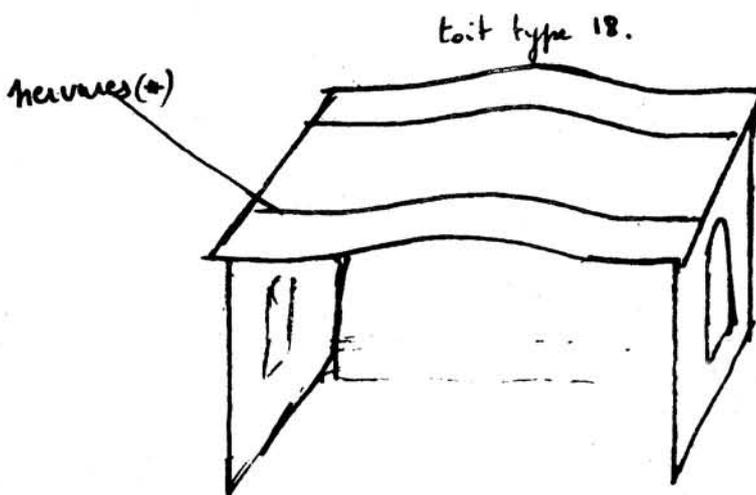
joint → Ø pièces et droit.

La cabine

Les faces avant et latérales ne présentent aucune difficulté notable. Veuillez vous reporter au paragraphe traitant des fenêtres: vous y verrez que toutes les formes de fenêtre peuvent être données par le travail adéquat de la lame et de la lime

Le toit est plus délicat car il présente généralement un certain galbe. Nous avons vu que donner une courbure à froid est aléatoire car les tensions internes sont telles qu'elles tentent à faire reprendre la forme originale à la pièce.

Heureusement pour un toit, les faces de cabines viennent utilement en renfort et annuleront les forces de déformation: le toit galbé soudé (collé) sur ses montants gardera sa déformation permanente.



le toit est renforcé et maintenu en forme par les faces latérales ^{et la face avant} sur lesquelles il est collé (maintenu en pression durant le temps de séchage)

(*) les nervures du toit sont réalisées à partir de bande de 0,2mm
Nous verrons dans un prochain paragraphe comment galber à chaud.
(à suivre)

DERNIERE MINUTE

AMUTRA nous demande d'annoncer leur voyage du samedi 25 octobre sur les lignes du littoral. Les conditions seront celles de leurs membres. Détails suivront mais bloquez déjà la date sur votre agenda.

MODELISME

Du Belge S.V.P. (suite, et à suivre . . .)

En complément des articles au sujet des reproductions H O "belges", il y a lieu de mentionner qu'il existe ou a existé les modèles suivants, en marchandises :

MÄRKLIN : 4656 wagon "Intercom", brun-rouge, deux essieux, numérotation 12 chiffres.
 4638 wagon tombereau, gris clair, deux essieux, ancienne numérotation.

FLEISCHMANN : 5207 wagon tombereau, vert clair, deux essieux, ancienne numérotation.

ROCO : sur base 4340, un artisan bruxellois bien connu fournit une série de wagons suisses à parois latérales coulissantes repeints, redécorés et renumérotés S.N.C.B. à 12 chiffres:

Brasserie MAES
Brasseries ARTOIS
Brasserie de HAECHT
Brasserie JUPILER
SPA Monopole
PLANTA plus

LILIPUT : hors catalogue, en petites séries pour la Belgique :

wagon frigo, blanc, deux essieux, ancienne numérotation.
wagon ARTOIS, blanc, deux essieux, ancienne numérotation.
wagon transport de ferraille, brun, à bogies, numérotation à 12 chiffres.
wagon citerne "ALGECO Belgique", gris clair, à bogies, numérotation à 12 chiffres.

JOUEF : **6832** wagon couvert, bauxite, panneaux lisses, deux essieux, numérotation à 12 chiffres.
 6836 wagon couvert, type canadien, brun, deux essieux, ancienne numérotation.

PIKO : 5/127/04 wagon couvert, vert, deux essieux, anc. num.
5/6408/04 wagon citerne "SHELL CHEMICALS", gris clair-noir, deux essieux, anc. num.
5/139/041 wagon tombereau vert clair, deux essieux, anc. num.

RÖWA : 2059 wagon couvert, vert, deux essieux, num. 12 ch.

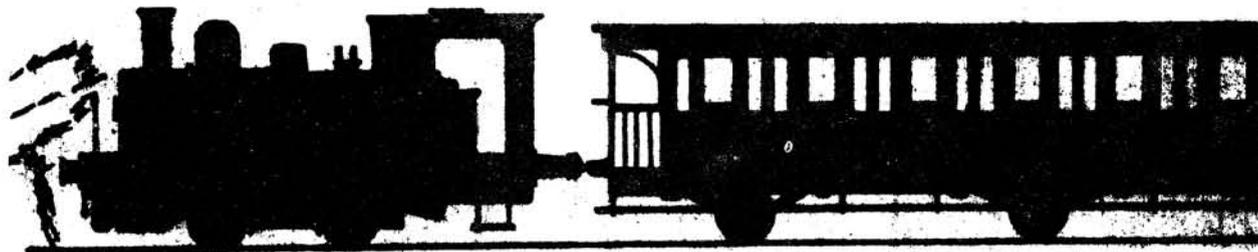
YVES REYNAERT, avec l'aimable collaboration de Mrs
LIEVIN, Model-trains/Bruxelles
VAN DER PERRE, Ets Van Der Perre/Grimbergen.

DERNIERE MINUTE (MI-AVRIL 80) :

ROCO : BauKnecht } S.N.C.B à 12 chiffres
Eternit }

LILIPUT : 221 92 Wagon frigo "VISVERVOER/TRANSPORT DE POISSONS"
deux essieux, numérotation à 12 chiffres.

A signaler aussi la sortie prochaine d'une motrice STANDARD vicinale écartement HO ou HOm au choix, perches ou pantographe, boîte à film ou plaque bois. Les photos du prototype laisse augurer une pièce de grande beauté. Motorisation ROCO, livrée en kit: prix annoncé: 3.750 frs. Disponible chez JOCADIS (ENGHIEN) et AU PETIT TRAIN (CHARLEROI) Si la chose vous intéresse, veuillez contacter au plus vite ces détaillants pour conditions de réservation.



46 C — CIRCULATION DES LOCOMOTIVES A VAPEUR ETRANGERES SUR LES LIGNES DE LA S.N.C.B.

LOCOMOTIVES		Types de locomotives S.N.C.B. assimilées (1)	Empattement	Longueur hors tout
Types	SERIES AUTORISEES			
A. LOCOMOTIVES ALLEMANDE (D.B.)				
	Série 01	1	20,320	23,940
	• 03	1	20,225	23,905
	• 38 ²⁰⁻²⁰	29	15,665	18,592
	• 50	26	ou 15,500	ou 18,602
	• 55 ²⁰⁻²⁰	81	18,890	22,940
	• 94 ²⁻¹⁰	98R	13,155	18,290
			5,800	12,660
B. LOCOMOTIVES FRANCAISES (SNCF)				
040D	N ^{os} 1 à 221	81	---	---
040D	N ^{os} 4240 à 4399	81	---	---
050T1)	N ^{os} 1 à 70	97	6,200	13,710
050TQ		97	6,200	13,420
141P		1	6,550	9,955
141R	N ^{os} 1 à 1219 1236 à 1240 --- 1242 à 1340	1	6,223	9,492
150E	N ^{os} 1 à 195	29	6,100	9,150
150E	id.	29	8,520	10,600
150X		1	19,190	22,620
151TA		1	18,000	17,000
151TC		1	12,000	16,200
230B	N ^{os} 3501 à 3890	64	3,900	7,343
		64	4,000	id.
		64	4,500	7,633
230D	N ^{os} 1 à 149	64	16,400	19,520
230K	N ^{os} 103 à 229	7	4,500	7,633
	N ^{os} 230 à 280	7	6,100	9,150
		7	8,520	10,600
231C (2)	N ^{os} 1 à 88	1	19,270	22,460
231E (2)	N ^{os} 1 à 48	1	20,385	23,645
231G (2)		1	20,620	23,980
231K (2)	(et 231 C transformé en 231 K)	1	20,580	23,920
232TA	N ^{os} 1 à 65	12	11,000	13,540
242TA	N ^{os} 1 à 20	1	14,360	17,825
C. LOCOMOTIVES HOLLANDAISES (NS)				
D	Série 4700	98P	14,505	19,280
1'D	• 4300	29	16,198	13,354
1'D1'	• 6200	97	9,300	12,920
			15,280	18,580
2'C	• 3700	64	16,205	19,515
			16,300	19,700
2'C	• 3900	7	17,010	20,410
2'D2'	• 6300	1	14,050	17,385
D. LOCOMOTIVES LUXEMBOURGEOISES (CFL)				
1-3-0	Série 31	93	6,350	11,850
1-3-1	• 34	29	8,050	11,865
1-3-1	• 35	7	8,900	12,700
2-3-0	• 38	16	15,400	18,800
1-D-0	• 47	29	16,825	19,965
0-E-0	• 51	98P	13,665	18,625
0-E-0	• 52	98P	14,140	19,000
0-E-0	• 52	98P	14,140	18,850
1-E-0	• 54	29	15,335	18,485
1-E-0	• 54	1	15,410	18,490
1-E-0	• 55	1	19,000	22,975
1-E-0	• 56	26	19,000	22,975

(1) L'assimilation n'est valable que pour la circulation sur les ouvrages d'art.

(2) La circulation des locomotives type 231 est autorisée sur la ligne 130 (Charleroi-Namur) en simple traction seulement.

EN PARCOURANT

LOCO-REVUE mai 1980: numéro assez terne: à épingle peut-être pour les amis du N l'essai de 2 machines SNCF (CC6536 MINITRIX et Y9200 ARNOLD). Dans les suites d'article: le travail du Plasticard de X. JACQUET.

R.M.F. mai 80: pour les férus en informatique: programmez votre calculatrice pour mesurer la vitesse de vos trains-Cannibalisme d'une JOUEF restaurant en voiture animation-Les 230A du Nord-L'alimentation électrique et ses astuces du réseau "Traction 59" de S. BELTRAME

I.D.R. mai 80: le métro de Vienne-numéro assez terne aussi, sans doute les fatigues d'après foires.

MINIATURBAHNEN avril 80: c'est la "queue" de NUREMBERG pour cette revue qui présente quelques photos très fouillées-un détecteur d'occupation de voie avec coupleur optique.

TRAM MAGAZINE 1980/I (AMUTRA): dans les profondeurs de BRUXELLES-Un méconnu: le funiculaire de la citadelle de NAMUR-SNCV HAINAUT-Le tramway de MONACO à MENTON-Un vicinal austro-hongrois exploité comme en 1913! (TRAM MAGAZIEN est en vente lors de nos réunions)

LA VIE DU RAIL I739:n° consacré à la ville de CAEN-I740: reportage d'Expo rail 80: que de belles choses!-Le train impérial de Napoléon III en O de Carl Fédier: terrible dans ses détails le gars! I741: la préparation de la 230G au voyage-de l'histoire: le Sud-Mandchourien-A lire pour ceux qui ont vu "La bataille du rail": le train blindé et la locomotive utilisée pour la catastrophe étaient bien réels: tous les détails dans ce numéro. I742; néant

LE RAIL mai 1980: le train de renouvellement de rails et traverses P 8II - La cabine Saxby d'ANTOING

RAIL MAGAZINE mai 1980: il est souvent difficile d'épingler un article plutôt qu'un autre dans ce magazine s'adressant aux mordus des chemins de fer réels. Peut-être pourrait-on ce mois souligner: un début d'article à suivre sur les MIKADO du P.L.M.

ENTRE-VOIES mai 1980 (CFEB): réflexions sur la voie K (un peu de baume sur les plaies béantes de cette voie)-Un chapitre historique sur l'évolution de la voie.

INFO MODELE 15 (CFMS): les menus potins commerciaux-la motorisation de la caisse 62 BONGE: MECHANOTEHNIKA déjà bien connue ou LIMA réf I63I.

TOURAIL mai 1980 (CFTY): un dossier technique sur les caisses BONGE et leur motorisation- les tribulations amusantes d'un ferrovipathe

ROULER A GAUCHE, MAIS ENCORE?

Un article d'ENTRE-VOIES sur l'évolution de la voie m'amène à vous poser la question: "Pourquoi les trains circulent-ils à gauche" et j'ajoute de suite que je ne me satisferai pas de la réponse "parce qu'ils sont nés en ANGLETERRE". Pour vous mettre sur la voie (c'est pas fait exprès ou express pour les rois du calembour) la raison profonde en est neurologique!!!! On peut même dire que nos amis anglais sont plus logiques avec une circulation à gauche.

Dans le même ordre d'idée et pour étoffer la réponse qui paraîtra dans un prochain numéro qui pourrait nous dire depuis quand la circulation routière à droite a été imposée sur notre vieux continent.

Veillez adresser votre courrier à ce sujet à M. P. HAUTEFIN Chaussée de Mons, 657 7160 HAINE ST PIERRE

PETITES ANNONCES

JE CHERCHE

- Documentation ou photocopies de documents SNCB telles que:
 - 1) P.S.S (Plans schématiques de signalisation) anciens et actuels des lignes belges existantes ou ayant existé.
 - 2) Photos d'installations SNCB détruites à ce jour telles que:gares,blocks,remises,vues d'ensemble de gares,etc..
- Renseignements concernant la numérotation ancienne et/ou actuelle des postes de signalisation(blocks)des lignes belges,ainsi que,éventuellement,leur type et leur emplacement approximatif(Tout fragment d'information sera le bienvenu).

NB: Si vous vous attachez à ces documents,faites m'en un prêt ou une reproduction.

Envoyez vos propositions ou vos documents à
Mr. Toubeau Philippe,3,rue de la Victoire,7230 Frameries,
tout frais d'envoi et de reproduction vous sera aimablement
remboursé. GRAND MERCI D'AVANCE!

JE CHERCHE: 1 Rotonde métallique Märklin n° 7028 (remise 3 locos) à
utiliser avec plaque tournante et tous éléments de caténaires voies
métalliques Märklin. Tél: 065/33.36.95 (Heures de bureau) ou envoyer
petit mot à: HANNECART J. 43 rue de villers, 7093 HARMIGNIES.

JE VENDS: loco JOUEF neuve Pacific 23IK réf. 8256: 1800 frs; 2 voitures
JOUEF à rivets 2e classe et I fourgon neufs réf. 5III et 5II3: 600 frs
les 3; loco vapeur PIKO BR66 réf. 5/630I repeinte et éclairage monté
à l'avant et à l'arrière, très peu roulé: 1200 frs.
S'adresser à M. JARADIN Marcel, Cité Pouleur, 50 6300 ACOZ.
Ces pièces seront visibles à la prochaine réunion C.F.C.

JE VENDS: cause importante restructuration, je vends matériel neuf:
HAMO 2 rails = loco. vapeur "Mallet" réf. 8302 "la loco qui n'a ja-
mais été construite": 3.900 frs - PIKO CC 202 SNCB réf. M 6I: 1000 frs;
JOUEF série 18 SNCB: 1000 frs. Matériel rare: MARKLIN "Crocodile"
ancienne version: 9000 frs - MARKLIN type 96 SNCB réf. 310I: 5000 frs-
ROCO BB5924: 1300 frs - FLEISCHMANN I42T réf I324 ss fumigène: 5500 frs
TRIX rame Der Adler originale: 7000 frs - HORNBY ACHO 060 DB SNCF est
venue à l'expo'58: 5000 frs - En HOe: bte cplte JOUEF DECAUVILLE avec
balladeuses: 1200 frs;avec bennes: 1000 frs - A l'échelle 0e (roule
sur voie MARKLIN): MARKLIN MINEX locotracteur diesel: 4000 frs - bte
cplte avec tombereaux: 5000 frs.- A l'échelle 0 à vendre en I seul
lot: loco. type I SNCB + 3 voitures SNCB + 6 wagons marchandises SNCB
+ une centaine de mètres de rails 0 + 17 aiguillages + I plaque tour-
nante + poste de commande style SNCB + poteaux caténaires + rame élec-
trique quadruple BRUXELLES-ANVERS 1935 (à restaurer) + bâtiment gare
GRAMMONT: le lot: 35000 frs. Toujours en 0: pont Vierendeel tout métal
8000 frs - bâtiment gare ZEEBRUGGE: 7000 frs - rame UNION PACIFIC LIO-
NEL: 25000 frs. - Des milliers de photos vapeur U.S. de 1946 à
1954, de la vapeur à gogo: 100 numéros de la revue TRAINS: 3500 frs
S'adresser à M. P. HAUTEFIN Chaussée de Mons 657 7160 HAINE ST PIERRE

JE CHERCHE: plan disposition voies et bâtiments gare LE ROEULX:
S'adresser M. P. HAUTEFIN Chaussée de Mons, 657 HAINE ST PIERRE

EXPO TRAIN 1980

L'EXPOSITION AURA POUR CADRE LA GARE ET SES ENVIRONS.

- * SUR LA PLACE LEOPOLD UN RESEAU A VAPEUR VIVE QUI FERA LA JOIE DES PETIT ET DES GRANDS, SERA INSTALLE.
- * DANS UNE SALLE PROCHE DE LA GARE, SE TIENDRA L'EXPOSITION DE MODELISME AINSI QU'UNE LIBRAIRIE.

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

AUSSI JE LANCE UN APPEL A TOUS LES AMATEURS

- Vous qui possédez des locomotives, bâtiments, wagons fait-main
- Vous qui possédez des documents (plans, photos, dias) sur le chemin de fer d'hier et d'aujourd'hui
- Vous qui possédez des pièces disparues du commerce

OEUVREZ POUR QU'ELLE SOIT UNE REUSSITE!
AIDEZ NOUS DANS LA MESURE DE VOS POSSIBILITES!

Si vous pouvez exposer, contactez nous par courrier ou à la réunion du CFC

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

- JE VOUS ATTENDS NOMBREUX ET D'AVANCE MERCI .-

EXPO TRAIN
17 av. de CONCEPTION
7450 NIMY

PAR LE COMITE
P. LEIRE
Organisateur

N.d.l.r.: Monsieur P. LEIRE a ABUSIVEMENT avancé aussi bien auprès de membres que près d'organismes officiels les noms du CFTY (TOURNAI), du CFMS (MONS) et du CFC (CENTRE) comme co-organisateurs et garants d'EXPOTRAIN 1980. A la demande des 3 clubs nous nous devons de signaler que Monsieur Pascal LEIRE est le seul organisateur responsable connu d'EXPOTRAIN. Aucun des 3 clubs n'est impliqué dans l'organisation de cette exposition; s'ils participent à celle-ci, c'est en qualité de **SIMPLES EXPOSANTS**

Monsieur LEIRE, malgré son jeune âge, a une foi qui fait soulever les montagnes aussi nous lui souhaitons une vive réussite dans son projet.

Dernière minute

NOUVEAUTES EN RAYONS.

<u>BEMO</u> HO.	2001-Wagon à 3 essieux à berde bas de la D.B. Brun-Rouge	
<u>JOMEF</u> HO.	8626-Autorail EAD 330 kv de la S.N.C.F. rouge et crème	905.-
	8489-Remerque pour l'autorail ci-dessus	395.-
<u>LIMA</u> HO.	9054-Wagon à bogies de la D.B. pour le transport de voitures. Avec 6 voitures.	195.-
1097	1097-Voiture-bar pour le T.G.V.	325.-
	9252-Voiture Eurofima des S.B.B.-C.F.F.	199.-
	3625-Wagon citerne américain à bogies EXXON. Argenté, noir.	145.-
	8117-Locomotive électrique Ae 3/6 des S.B.B.-C.F.F.	999.-
	9726-Boîte comprenant : 1 loco 030 T Br 80 de la D.B.	
	1 voiture Dennerbussen 1ère classe	
	1 voiture " 2ème classe	
	1 fourgon "	1.495.-
<u>RAI-MO</u> O.	100-001.Locomotive tender T 3 à 3 essieux Br 89-70/79. Kit à assembler avec rails et boîte d'exposition	1.640.-
<u>ROCO</u> HO.	4223 A.Voiture-couchette Eurofima bleue des S.B.B.-C.F.F.	495.-
	4310 A.Wagon fermé en bois à 2 essieux des N.S.	170.-
	4310 B. Idem avec panneau jaune "Wagen voor losgestortgraan"	210.-
	4337 D.Wagon-citerne à 2 essieux O.M.V. des O.B.B.Gris.	295.-
	4229.Voiture voyageurs à 2 essieux et plate-formes couvertes des Württembergische Eisenbahngesellschaft. 4ème classe.Gris avec bandes noires.	390.-
	4335 E. Wagon Talbot à 2 essieux de la S.N.C.B.	375.-
<u>ROCO</u> N.	2100 A.Locomotive Br 80 de la D.B. ex G 33-17 de la D.R.G. (030 tender)	1.825.-
	2250 A.Voiture intermédiaire à 3 essieux de la rame ET 85 de la D.B. Rouge.	330.-

A.Witmeur



JOCADIS

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

NOUVEAUTE JOCADIS:

Locomotives électriques LIMA série 125 en version 3 rails système Marklin 1.700 francs.

Locomotives électriques LIMA série 150 en version 3 rails système Marklin 1.720 francs.

Prochainement : modèles détaillés avec pantographe fonctionnels.

MERKER + FISCHER : encore quelques modèles disponibles. (T.97 S.N.C.B.) Cette firme arrête sa production !

Série limitée de types 81 PIKO superdétaillée réalisées par l'importateur. A réserver! 4.400 francs.

Série limitée de P 8 230 Est de la S.N.C.F. A réserver! 4.875 francs.

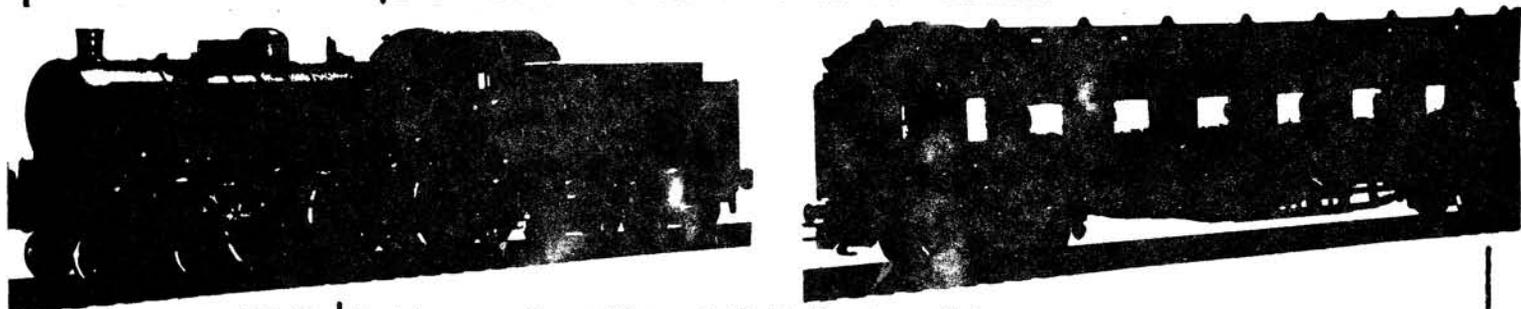
P R O M O T I O N - P R O M O T I O N - P R O M O T I O N - P R O M O T

EN HO. Locomotive à vapeur type 64 de la S.N.C.B.
2.410 francs + 2 voitures S.N.C.B. ex prussiennes gratuites. Valeur 730 francs!

ou

1	voiture S.N.C.B. ex-prussienne Liliput	1ère classe
1	"	2ème classe
1	pergon	

895 francs au lieu de 1.095 francs.



EN N. Voitures Eurofima S.N.C.B. Arnold:
1 de 1ère classe et 1 de 2ème classe : 775 francs au lieu de 910 francs.

