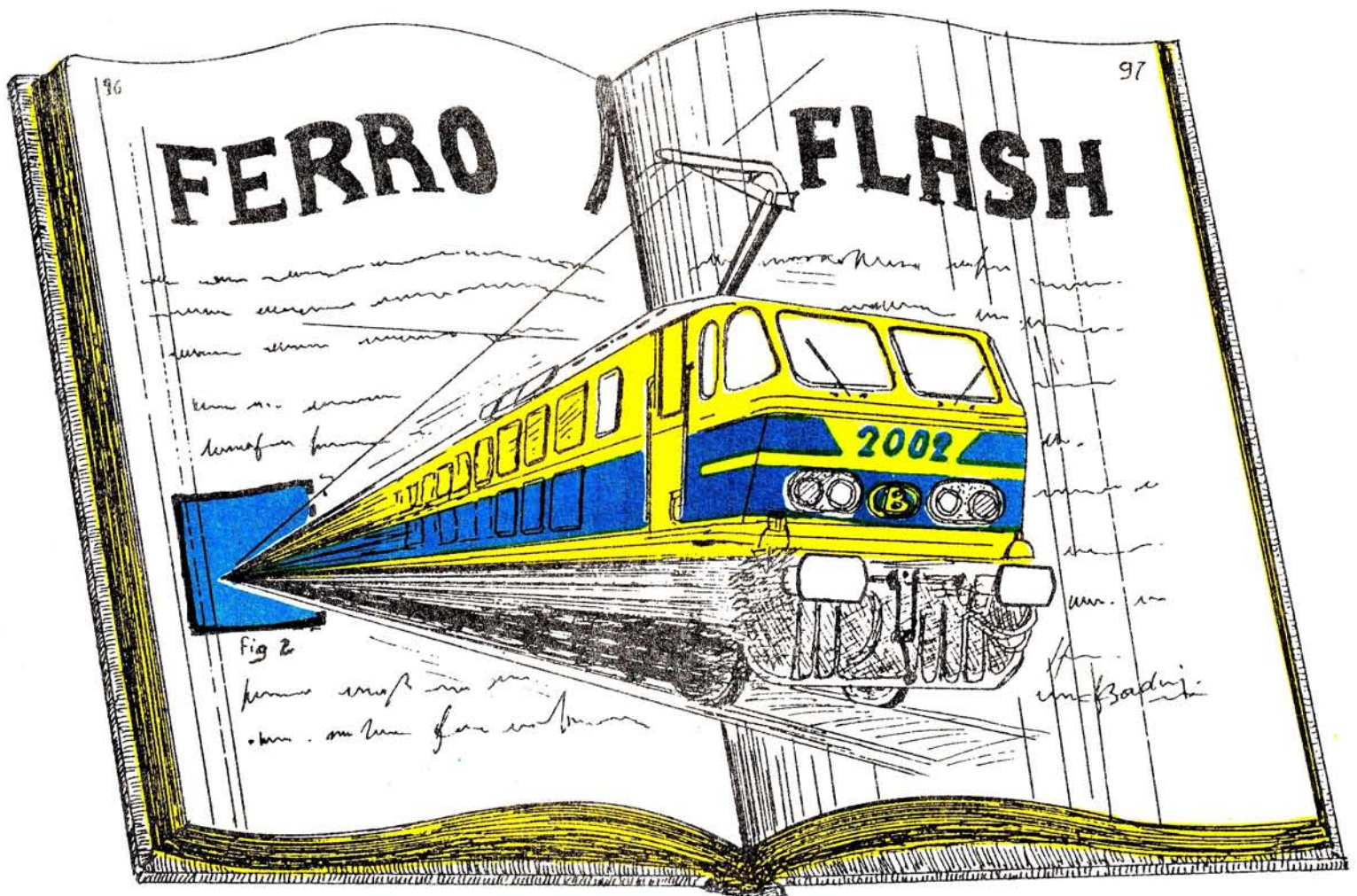


FERRO FLASH



Mensuel d'information
et de modélisme ferroviaire



Bulletin informatif
du Club Ferroviaire du Centre
et du Rail Miniature Mosan

Editeur responsable : Michel THIRY
Chaussée de Mons, 189 - 6198 SENEFFE

FERRO-FLASH

N° 61

SOMMAIRE

INFORMATIONS

R.M.M.

Vendredi 26 juin 1981 à 19h30'
complexe communal de Belgrade
salle des conférences - rez-de-chaussée
place do Bia Bouquet, 2 à 5001 NAMUR

Au programme:

Modélisme: l'A.B.C. de l'électronique
par Mr. Christian GREVESSE (Suite)
le modélisme à la manière
Anglo-saxonne: montage à partir de photos
extraites des revues "Model Railroader" et
"Railway Modeller" :présentation: A-M DUCARME.
Projections: Les réseaux de Mrs. DESCAMPS et
COPPIETERS.
Amenez, si vous en avez, des
dias de vos propres réseaux...

Vendredi 31 juillet 1981 à 19h30'
réunion de vacances: comme de tradition pas de
programme fixe pour cette réunion; amenez vos
dias ferroviaires disparates, nous les pro-
jectrons.

C.F.C.

Samedi 27 juin 1981 à 14h30 Ecoles communales de l'Alliance
Rue de l'Alliance
HOUDENG-GOEGNIES

Au programme: modélisme pour débutants: LES RELAIS

-un relai original et méconnu: le relai BEMO
-une protection simple à partir de relais
"classiques HO"

Projection: l'image et la parole à M. Y. REYNAERT
avec: Tram 81 défilé historique des
tramways d'Amsterdam

L'actualité en image

Vie des clubs

► SUITE PAGE 25 ►

C.F.C.

ATTENTION: pas de réunion mensuelle en juillet et août. La toute petite équipe (eh oui, ce sont toujours les mêmes et ils ne sont pas nombreux) d'animation et de rédaction de ce bulletin prendra elle aussi un congé bien mérité.

Néanmoins, nous vous prions de réserver deux dates déjà dans votre calendrier d'activités ferroviaires:

- Lundi 10 août 1981: visite B. N. à Bruges

Il s'agit de notre traditionnelle visite des vacances qui nous permet de visiter une usine ou un atelier en activité avec l'attrait qu'une telle visite comporte par rapport à celle effectuée un jour mort.

Notre visite prendra toute une journée car elle sera suivie d'une attraction complémentaire non encore définie au moment d'imprimer (soit SNCV littoral ou dépôt SNCB)

Le nombre de participants pouvant être limité: prière vous inscrire dès ce jour auprès de M. M. THIRY, Chaussée de Mons, 189
à 6198 SENEFFE

- Samedi 19 septembre 1981 après-midi: balade ferroviaire dans le CENTRE

Un FERRO-FLASH réduit vous parviendra dans le courant juillet et vous tiendra au courant de ces activités.

Manifestation

TURNHOUT: une nouvelle attraction ferroviaire nous est offerte par le T. G. T. (Club de Turnhout) tous les dimanches de 14 à 19h. Elle ravira les amateurs de vapeur vive car ils'agit ni plus ni moins de la première exploitation régulière en Belgique d'un réseau en 7 $\frac{1}{4}$ ". Celui-ci est situé dans le parc communal de Turnhout, il fonctionne de mai à fin août.

Par la même occasion rappelons que RAIL'81 (exposition biennale du TGT) se tiendra du 26 septembre au 4 octobre au centre Mérode à Turnhout.

BALE (Suisse): M. O. BANNEUX nous informe qu'il est possible de visiter les réseaux 0 et I du club de Bâle, réseaux qui disparaîtront à la fin de cette année.

Visite possible les w.e. II et I2/7 I5 et I6/8 I2 et I3/9

Voyage en groupe possible: contacter M. O. BANNEUX ou MM. HEYMANS

L'équipe "grands écartements" pense de même visiter l'exposition de modélisme qui se tiendra dans l'enceinte du musée des Chemins de fer à MULHOUSE les 3 et 4/10 ainsi que l'exposition de LUCERNE 10 au 18/10. Si vous vous sentez des talents de grands voyageurs, prévenez l'équipe



23 105 : la plus jeune des vapeurs allemandes, la 23 105 est sortie des usines JUNG à Jungenthal (Sieg) en 1959. Destinée aux services omnibus en remplacement des 38 (P 8) prussiennes, la dernière de la série de 105 unités entra en service au dépôt de Minden (Westphalie) le 7.12.1959. Condamnée par l'électricité et le diesel après 12 années de carrière, elle fut retirée du service le 26 avril 1972 et cédée à la Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte (histoire des chemins de fer). Elle est visible actuellement à Neustadt (sur la fameuse Weintrasse bien connue des touristes, entre Kaiserslautern et Ludwigshafen).

BR 420 : il est possible d'apercevoir occasionnellement des rames automotrices triples de banlieue composées de voitures de couleurs différentes (exemple: rouge + rouge + bleu). Les couleurs représentent la région d'affectation, mais l'indisponibilité de certains éléments (tous pourvus de moteurs; BoBo) provoque parfois la constitution d'automotrices à partir d'éléments d'origines diverses.

Horaire d'été 1981.

Les décisions qui entreront en vigueur au 31 mai 1981 resteront d'application pendant deux ans, jusqu'au 28 mai 1983. Les divisions périodiques "hiver" et "été" prendront cours aux dates suivantes : 27 septembre 1981, 23 mai 1982 et 26 septembre 1982.

Depuis quelques années, le réseau T.E.E. subit toujours plus d'attaques au bénéfice - rarement contesté par la clientèle - des nouveaux trains de la gamme "IC".

Le "Rheingold" sera reconduit sur son itinéraire Amsterdam - Genève via Köln, Mainz, Karlsruhe, Basel. Il était limité à Bern pendant l'été 80. Le T.E.E. "Albert Schweitzer" Dortmund - Strasbourg sera maintenu en dépit d'une faible fréquentation entre Heidelberg et Strasbourg. Le "Rembrandt" sera maintenu sur le trajet Stuttgart - Amsterdam. Le "Mediolanum" München - Milano sera maintenu grâce aux importants renforts qu'il nécessite en été et qui justifient son existence.

Parmi les "Intercity", trains offrant les deux classes, il existait 44 trains internationaux. Quatre nouveaux trains viennent s'y ajouter sur Köln - Paris via Bruxelles et sur Frankfurt/M. - Paris via Saarbrücken.

Les relations internationales Köln - Oostende seront modifiées en fonction des horaires du "Jetfoil" Oostende - London (via l'estuaire de la Tamise), avec en temps normal 4 liaisons Köln - Oostende privilégiées pour ce genre de service. Notons à ce sujet qu'un transfert en autocar aux couleurs "Jetfoil" (parfois par bus à deux étages type londonien également en livrée "Jetfoil") restait nécessaire, le "dok" abritant le débarcadère "Jetfoil" étant situé derrière la minque, côté Knokke. Accès facile en voiture pour les amateurs, bien que le meilleur endroit pour voir l'engin soit l'estacade qu'il aborde généralement à grande vitesse (1).

Lignes nouvelles.

Un budget de 730 millions de D.M. est destiné à la construction de 715 km de "lignes nouvelles", une seconde tranche de 460 millions de D.M. étant réservée aux transformations de 13 sections, totalisant 1970 km.

Mannheim - Stuttgart : un tunnel de 6 km est à mettre en service au Pfingstberg, un de 3,3 km au Rollenberg (Bruchsal). Une section de 10 km est déjà construite au sud de Mannheim, tandis que les travaux sont entamés depuis le 8.VII.80 sur les 9,6 km de Hockenheim à Wiesenthal. En outre, une 3ème voie est établie sur 4,6 km de la ligne du Rhin en direction de Karlsruhe, jusqu'à Graben-Neudorf.

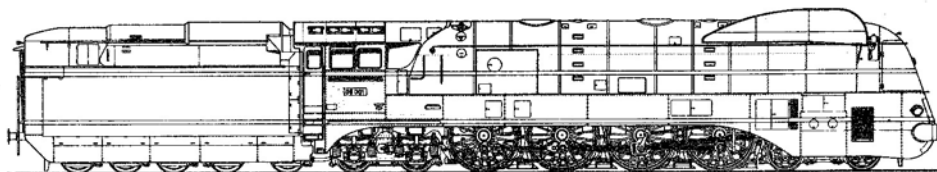
Hannover - Würzburg : les 12 km Hannover (Bismarckstrasse) - Rethen sont en service. L'étude est terminée pour les 281 km de Rethen à Gemünden am Main. Les soumissions sont presque clôturées pour les 36 km Gemünden - Würzburg.

Il faut mentionner les deux autres projets de nouvelle ligne entre Köln et Koblenz et entre Rastatt et Basel.

Transformations : la "Riedbahn" de Mannheim, longue de 9,5 km, permettra le passage direct des trains Frankfurt/M. - Basel sans rebroussement à Mannheim. Il est toujours question d'enterrer une partie de la ligne. Un viaduc de 1100 m est prêt depuis 1978. Il enjambe les voies "banlieue" Mannheim - Heidelberg, les voies marchandises donnant accès au triage, et l'entrée de la gare containers.

Un second lot de travaux importants est situé au long de la "Transversale Ouest-Est" qui va de la Ruhr à Braunschweig via Hannover.

- (1) Le terminal "Jetfoil", géré par la Régie des Transports Maritimes (R.T.M.), sera situé en gare maritime d'Oostende, offrant ainsi la même facilité d'accès que pour les malles R.T.M./Sealink qui seront néanmoins maintenues en service à des tarifs un peu plus avantageux. (voir Informations - SNCB).



Locomotive carénée DR BR 06

Traction électrique : constructions allemandes.

Au début de l'année 1981, les firmes KRAUSS-MAFFEI (R.F.A.) et B.B.C. (Baden - Suisse) ont livré 5 locomotives électriques lourdes aux chemins de fer espagnols (RENFE). Circulant sous 3000 V continu, ces machines CC sont équipées de bogies monomoteurs à bi-réduction mécanique "voyageurs-marchandises". La série est désignée S250 et la construction pourrait probablement se poursuivre sous licence en Espagne.

Même si la conception s'inspire de ce qui se fait en France, on constate que l'Espagne reste intéressée par la production allemande, industrie qui lui avait déjà livré des puissantes diesel-hydrauliques de ligne, et cela en dépit de l'expérience acquise avec les CoCo ALSTHOM dérivées des CC 7100 S.N.C.F.

L'industrie allemande tente (un peu tard ?) de sortir des sentiers battus en proposant la formule triphasée sous fréquence 50 Hz (courant industriel), l'Allemagne, la Suisse et l'Autriche utilisant le 15 kV fréquence 16 2/3 Hz. En effet, un marché assez important vient encore de lui échapper aux Pays-Bas, malgré les essais des diesel à transmission électrique triphasée de HENSCHEL/B.B.C., appareillage également testé en version pseudo-électrique, le pantographe et l'appareillage électrique "primaire" étant placés à bord d'une voiture attelée à la locomotive prototype. Cet assemblage prouvait évidemment que l'étude était encore loin d'aboutir, et les N.S. ont opté pour la solution offerte par ALSTHOM, ce constructeur ayant été fortement appuyé par la S.N.C.F. qui entretient d'excellentes relations avec les N.S. : les premières 1600 viennent en effet d'être mises en service. Elles dérivent directement des BB 7200 de la S.N.C.F. et circulent comme elles, sous 1500 V continu.

La 120 prototype de la D.B. a été testée en Suisse, mais les C.F.F.

sont cependant seulement en train d'envisager la technique des thyristors (locomotives Re 4/4 IV). Le triphasé représente encore "l'inconnu" et les amateurs sont rares. En décembre 1980, la 120 003-9 a accompli une série de courses sur les rampes du Löttschberg, à l'initiative du B.L.S., pionnier et progressiste de la traction électrique en Suisse. De Thun à Brig, le prototype allemand prêté par la D.B., a affronté la rampe nord en déclivité de 27 ‰ avec courbes de 300 m de rayon sur la section Frutigen - Blausee-Mitholz. Il s'agissait d'établir des mesures comparatives avec une Re 4/4 des B.L.S. conçue pour un régime d'exploitation tout à fait particulier. La 120 de la D.B., capable de circuler à 200 km/h, s'est cependant comportée aussi bien que la machine suisse, en dépit du froid, des chutes de neige, du rail mouillé ou même couvert de glace. Elle a pu démarrer un train de 700 t arrêté dans une courbe de 300 m de rayon en rampe de 27 ‰. Le succès remporté a encouragé les techniciens du B.L.S. à placer la 120 003-9 en tête d'un express Brig-Thun sans prévoir de machine de secours dans la rame. Elle a aussi remorqué plusieurs trains de marchandises réguliers de 650 t. C'est le frein à récupération qui a retenu toute l'attention des spécialistes suisses : 40 % des kW consommés lors de la montée sont restitués au réseau d'alimentation dans la descente.

La 182 001-8, locomotive bi-fréquence du dépôt de Saarbrücken (service frontalier D.B.-S.N.C.F.), mise hors service par la D.B. depuis plusieurs années (ex- E 320 01 construite par AEG en 1960) a été remise en service comme engin de démonstration pour le compte de AEG-Telefunken, dans le cadre des études relatives à l'application du triphasé sous caténaire 50 Hz, c'est-à-dire en vue de l'exportation de la technologie allemande. Un poste de conduite a été condamné et transformé en laboratoire de mesures. Un bogie n'est plus alimenté mais a gardé ses moteurs pour conserver une correcte répartition des masses. L'autre a reçu deux moteurs triphasés de 1436 kW chacun (soit un total de 3900 CV contre 4 moteurs totalisant 3345 CV à l'origine) et la vitesse maximale est toujours de 120 km/h.

Possédant une caisse semblable à celle des locomotives unifiées de la série 140 bien connue, l'ex- 182 a perdu ses sigles "D.B." et sa vitre latérale remplacée par une septième grille de ventilation. La livrée est rouge, beige, gris argent et noir. Les deux pantographes ont été maintenus.

Deux autres constructeurs, KRUPP et MaK, viennent de réaliser 20 locomotives de manoeuvres à transmission triphasée, dénommées DE501,

et dont le premier exemplaire a été remis aux Ruhrkohle AG près de Essen. Une autre a été vendue à une cimenterie suisse, onze aux Krupp Hüttenwerke (sidérurgie) à Rheinhausen, le solde restant à disposition pour tout client éventuel. Ces engins, à usage industriel, construits en octobre 1980, développent 500 kW. La partie électrique a été réalisée par B.B.C. à Mannheim.

Les constructeurs allemands n'avaient jamais misé sur la transmission électrique pour leurs engins diesel, entre autres pour des raisons de poids (une 212, ex- V100, pèse 63 t contre 80 t pour une 62 belge; une 220 de 2200 CV, et même une 221 de 2700 CV ne pèsent respectivement que 81 et 79,5 t contre 117 t pour une 51 belge) et en utilisant des diesel assez rapides par rapport aux moteurs appropriés aux transmissions électriques. C'est B.B.C. qui entama les recherches en Allemagne dans les années '70. La transmission électrique triphasée présente deux avantages principaux : l'absence de collecteurs, généralement fragiles, et une puissance supérieure à masse égale.

Il existe une variante DE1002 depuis 1981 : 4 essieux en 2 bogies, portant la puissance à 1120 kW. Des quatre exemplaires construits, une est en service pour le Teutoburger Wald Eisenbahn et trois sont en réserve. Le principe de cette réserve (respectivement 7 et 3) permet de réduire les frais de production d'unité isolée (locomotives industrielles, rarement commandées en série) tout en écourtant les délais de livraison, parfois importants pour le client "en panne". Un type intermédiaire avec diesel de 750 kW est prévu.

KRUPP/MaK continuent cependant à produire la locomotive standard à transmission hydraulique apparue il y a 3 ans. Les "réserves" doivent être vendues avant de pouvoir poursuivre le projet.

C'est vers 1985 que la D.B. envisage une série de locomotives électriques dérivées des 5 prototypes 120. L'apparition de celles-ci n'apportera cependant que peu de changements dans les effectifs, les constructions nouvelles devant prendre la place d'anciennes séries. Actuellement, 84 % du trafic de la D.B. est assuré en traction électrique, sur un réseau de 11160 km pour un total de 28500 km de lignes. Le parc de traction comprend 2700 locomotives électriques, 3100 locomotives diesel et 1350 locotracteurs (puissance inférieure à 500 CV). Il faut y ajouter 1250 automotrices et autorails.

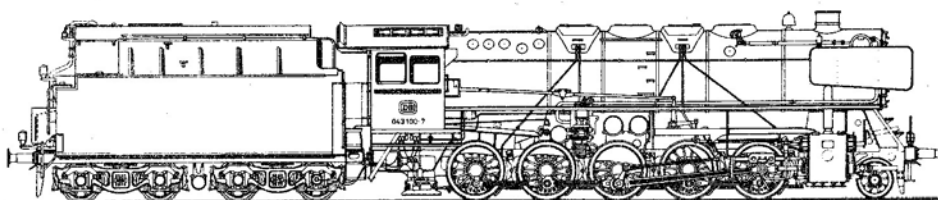
La vapeur a été supprimée en 1977 après 140 ans. La dernière circulation régulière a eu lieu le 21 mai 1977, et le dernier spécial a roulé entre Rheine et Emden le 23 octobre 1977. Il ne faut pas oublier que la moyenne des prestations d'un engin s'établit comme suit: 180 km par jour en vapeur, 300 pour une diesel de ligne, 500

une locomotive électrique. Les pointes mensuelles d'un engin de traction électrique peuvent atteindre 37000 km contre 18000 pour une diesel.

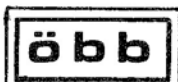
Le parc électrique comprend plus de 2100 unités des séries "unifiées" 110/112, 139/140, 141 et 150/151. Il y a 148 locomotives de la série 103 pouvant circuler à 200 km/h, actuellement le type le plus puissant avec 7000 kW. Les futures 120 devraient couvrir tous les besoins en trafic marchandises et voyageurs jusqu'à 160 km/h (locomotive universelle).

Apparues vers le milieu des années 50, les diesel n'ont plus connu de développement après la disparition des vapeurs. On dénombre plus de 900 locomotives des séries 216, 217, 218, 215, 220/221 (tonnage moyen) et environ 750 locomotives pour trains légers, séries 211, 212, 213 (ex- V100). Un parc impressionnant pour les manoeuvres : 510 machines lourdes série 290 et 935 séries 260/261. Il faut y adjoindre les 1350 locotracteurs.

C. M.



No 2533 Dampfk locomotive der DB BR 43 - schwarz/rot - O
Locomotive à vapeur DB BR 43 - noir/rouge - O



Steiermärkische Landesbahnen (Murtalbahnen).

Le seul réseau autrichien géré par un "Land" (Steiermark) comprend 155 km de lignes, trois à voie normale et trois à voie étroite. La plus longue est le Murtalbahnen qui va de Unzmarkt (ligne Wien - Klagenfurt) à Tamsweg, soit 65,6 km depuis la fermeture du tronçon Tamsweg - Mauterndorf en 1980. L'écartement est de 760 mm.

A partir de l'été 1981 on y verra circuler de nouveaux autorails capables d'atteindre la vitesse de 70 km/h malgré l'écartement. Ils offrent 64 places assises et permettent la formation de rames d'une capacité de 320 places! Au début de l'année 1982, la totalité du matériel sera livré, à savoir 4 autorails, 3 voitures avec poste de conduite, 1 voiture ordinaire.

La particularité de ce réseau réside évidemment dans l'utilisation d'un matériel à moteur thermique.

N.B.: Voir aussi "La Vie du Rail" n° 1783.

C. M.

A LA SNCB

Matériel "Musée"

Locomotive à vapeur type 51 EB/SNCB actuellement en cours de restauration à Leuven.

Au sujet de cette machine, Monsieur R. Huysman nous précise ce qui suit :

La documentation courante très largement diffusée désigne cette HL comme 1151 EB/SNCB au lieu de 1152 EB/SNCB.

Cette erreur se retrouve notamment au n° 50 de Ferro-Flash et au supplément à Trans-Fer n° 16. Elle provient manifestement d'une faute de frappe non constatée à mon relevé du 4 novembre 1976.

Matériel Remorqué

I. Rames Réversibles

A) Rames réversibles M₂

A propos de l'article paru dans le Ferro-Flash n° 60, Monsieur A. Reulens, Ingénieur à IPM Hasselt, signale le complément suivant :

page 13 - 4) - a)

- une voiture d'about doit toujours se trouver côté locomotive avec les compartiments de 1ère classe de la voiture d'about orientés obligatoirement vers celle-ci;

à ajouter : Quand la remorque se fait par une locomotive série 51 ou 60.

Quand la remorque se fait par une locomotive série 55 ou 62/63, n'importe quelle voiture intermédiaire peut servir comme voiture d'about.

B) Rames réversibles diesel constituées de voitures M₂ et M₁

A partir du 31 mai 1981, trois rames réversibles diesel constituées de voitures M1 et M2 seront mises en service sur la ligne 54 Mechelen - Willebroek - Sint-Niklaas.

1°) voitures utilisées

a) 7 voitures intermédiaires

4 HV M ₂ B n°	42375 /	50 88 20 48 675-3
	42496 /	50 88 20 48 796-7
	42564 /	50 88 20 48 864-3
	42631 /	50 88 20 48 931-0
3 HV M ₂ AB n°	43229 /	50 88 39 48 629-9
	43230 /	50 88 39 48 630-7
	43285 /	50 88 39 48 685-1

Ces 7 voitures intermédiaires sont également aptes à circuler comme voitures intermédiaires dans les rames réversibles M2 électriques et ont de ce fait les mêmes signes distinctifs (bandes bleu-clair aux montants d'angles); les HV 43230 et 43285 sont en fait reprises du parc des rames réversibles électriques M2 (voir F-F n° 60 - page 14).

b) 3 voitures pilotes M₁ BDx

n°	49074	/	50	88	82	26	615-0
	49101	/	50	88	82	26	642-4
	49117	/	50	88	82	26	658-0

2°) composition des rames

En service : Rame 1 : 2 B + 1 AB + 1 BDx
Rame 2 : 1 B + 1 AB + 1 BDx

En réserve : 1 B + 1 AB + 1 BDx

3°) conditions de circulation

- Les rames réversibles, constituées de voitures M1 et M2 doivent toujours être remorquées par une locomotive diesel série 55 ou 62/63.
- contre la locomotive doit se trouver une voiture B.
- la locomotive diesel doit être accouplée à la HV B au moyen d'un coupleur spécial approprié peint en jaune.
- les 3 voitures BDx ne peuvent être utilisées que dans les rames réversibles constituées de voitures M1 et M2.
- contre la BDx ne peut se trouver qu'une des 3 HV AB.
- les voyageurs ne sont pas admis dans la voiture BDx.

II. Voitures de Type L

C'est ce 29 mai 1981, que le glas a sonné pour les voitures Type L. A cette date, le dépôt de Gent-St-Pieters utilisait encore 2 rames complètes (L 107 et L 114) de chacune plus ou moins 5 voitures; il existait également les navettes (renforts) composées au total de 5 B et une AB.

Pour sa part, Haine-Saint-Pierre utilisait le matériel suivant:

- Rame L 104 - 4 HV :	B	32165	/	50	88	20	26	565-2	
	AB	33009	/	50	88	37	26	409-4	
	BD	39001	/	50	88	82	26	401-5	
	B	32125	/	50	88	20	26	525-6	
- Rame L 105 - 4 HV :	BD	39022	/	50	88	82	26	422-1	
	A	31113	/	50	88	18	26	413-9	(L 900)
	B	32167	/	50	88	20	26	567-8	
	B	32024	/	50	88	20	26	424-2	
- En réserve :	AB	33008	/	50	88	37	26	408-6	(L 105)
	B	32113	/	50	88	20	26	513-2	(L 107)
	BD	39011	/	50	88	82	26	411-4	(L 900)
	BD	39012	/	50	88	82	26	412-2	(L 970)

Il est à remarquer que par suite de l'absence actuelle de voitures mixtes M4 avec compartiment fourgon (AD ou BDR), il sera encore possible de rencontrer isolément des HV L AD ou BD.

C'est le cas de la rame K 115 de Gent-St-Pieters qui comprend 4 HV K3 B et 1 HV L AD n° 38007 / 50 88 81 26 407-3, toujours au roulement au 31/05/81.

Au niveau historique, signalons que le Type L comprenait 312 unités dont deux prototypes construits en 1932, la série l'étant de 1933 à 1935.

La répartition à l'origine était de 50 HV AB, 20 HV B, 20 HV BD, 192 HV C (dont les 2 protos) et 30 HV CD (système à 3 classes), devenues respectivement A puis AB et B, A (31100), AD, B, BD (2 cl.56/57). De part leur conception (portes), c'est une grande page d'histoire qui se termine.

III. Vers la fin des Voitures Postales !?

Voilà maintenant près de deux ans que divers bruits circulent au sujet de la fin des Services Postaux assurés par le chemin de fer en Belgique.

A la date de parution de ces lignes, trois relations par ambulants postaux devraient avoir été supprimées (Charleroi, Mons et Tournai).

Les prévisions (les plus pessimistes) pourraient amener la fin des ambulants postaux pour le début de l'année 1982, peut-être même des automotrices postales.

Cette décision fait suite à divers problèmes engendrés par la vétusté du matériel et le type de relations assurées (longueurs des lignes). Le transport du courrier de masse de nuit serait alors assuré par camions de 6 tonnes avec remorques, au détriment du tri et de la régularité particulièrement en hiver.

Ce projet peut surprendre lorsque l'on connaît le système d'exploitation de nos voisins du nord (N.S.).

Au 3 décembre 1980, les ambulants (voitures), au nombre de 8, étaient les suivants :

- Tournai-Bruxelles-Tournai (2 voitures)
- Bruxelles-Mons (1 voiture)
- Bruxelles-Charleroi (2 voitures)
- Herbesthal-Bruxelles-Herbesthal (2 voitures)
- Bruxelles-Herbesthal 2 (1 voiture)
- Hasselt-Bruxelles-Hasselt (2 voitures)
- Bruxelles-Antwerpen (2 voitures)
- Kortrijk-Bruxelles-Kortrijk (2 voitures)

Les automotrices, au nombre de 8, sont utilisées sur les trajets suivants :

- Luxembourg-Bruxelles-Luxembourg
- Jemelle-Bruxelles-Jemelle
- Oostende-Bruxelles-Oostende
- Gent-Bruxelles-Gent

d'autres services sont assurés sur Antwerpen et Liège-Verviers pour le transport du courrier (pas de tri) et ce de jour.

L'effectif des voitures postales métalliques est le suivant pour le réseau belge :

Types	1938	1957	1980
22,320 m	26	20	19
23,320 m	10	8	8
ex. DRG	-	5	3

La construction du type 22,320 m remonte à 1931, celle du type 23,320 m, en deux tranches de 5, à 1934/35 et 1937/38.

IV. Voitures M₄

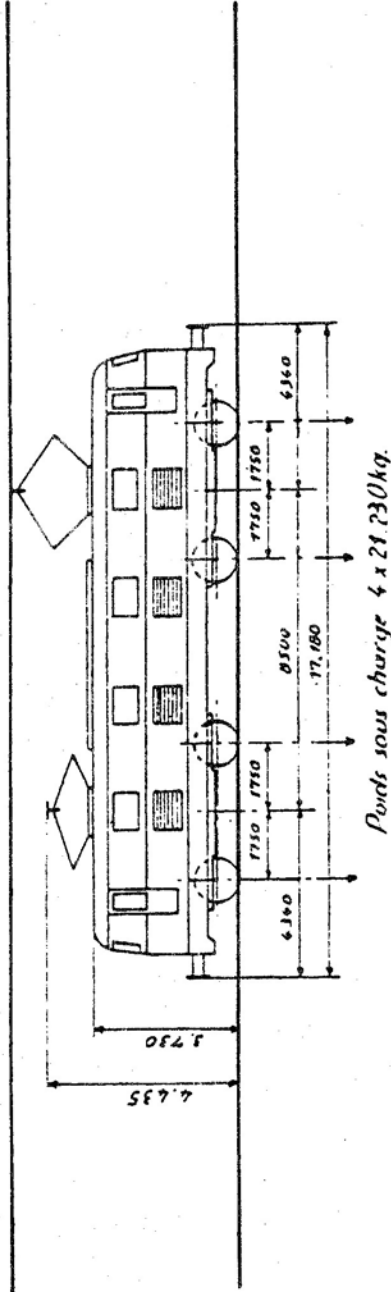
De manière à former des rames complètes composées de voitures de type M₄, la S.N.C.B. ajoute comme véhicule à bagages soit des fourgons RIC 16 Dms (26,40 m), soit des voitures K2 BD ou encore des M2 BD ou BDR.

Sur les trains "Schuman" et "Grand Ducal", les véhicules de 1ère cl. sont de type RIC I4 et ceux de 2ème classe sont de type M₄.

M. T.

LOCOMOTIVE SERIE 28

Avant
type 120
nrs: 120.001 à 120.003



Partie électrique.

Appareillage auxiliaire.
2 compresseurs Derlikon type 2A-1200 à 3 cylindres à 2 étages, à simple effet, entraînés par moteur électrique 3000 Volts pression refoulement 9 kg/cm² débit: 1500 l./min
2 ventilateurs: pour refroidissement des moteurs de traction, type hélicoïde. Rateau, entraînés par moteur électrique 3000 Volts. Débit: 90 m³/min.
1 génératrice de charge batterie A.C.E.C. type CV. 266, tension 80 Volts, courant 44 A
1 batterie d'accumulateurs Cadmium-Nickel 4 éléments 80 Ah.

Partie mécanique.

Équipement de traction
Constructeurs: Ateliers de Constructions Electriques de Charleroi - Société d'Electricité et de Mécanique à Gand.
Type de commande: arbres à cames commandés par Servo-moteurs électriques B.T. (JH.)
Moteurs de traction:
Nombre 4
Puissance unihydraire . . . 675 ch.
continue 550 ch.
Ventilation forcée.
Paliers d'essieux: à coussinets lisses et tampon graisseur.
Transmission: par engrenages rigides unilatérale
Rapport d'engrenages: 3,259 (88/27)
Suspension: par le nez

Généralités.

Effectif 3
Type BB
Poids total 84,920t.
Numérotation 28 01 à 28 03
Puissance unihydraire 2.700 ch.
Vitesse max 130 km/h
Charge max. par essieu 21.230 kg
Effort max. au démarrage 20.000 kg
Rayon min. de courbe 125 m.
Diamètre de roues 1262 mm

A LA SNGV

Modélisme et réalité : les hauts et les bas des Vicinaux du littoral.

L'heure est à la fois au "rétro" et aux créations audacieuses, voire révolutionnaires. Les Vicinaux du Littoral remplissent ces deux conditions pour être à la page.

Rétro tout d'abord. Le 28 mars, un "nouveau" tram touristique a circulé à la Côte : il s'agit d'une série de voitures restaurées, par les Vicinaux, essentiellement sous l'impulsion de T.T.O. NOORDZEE, dans leur état en 1930, avec compartiments de I et II^e classe, les couleurs jaune vif et bleu, etc. En tête vient la motrice standard 9985, ex-9190, ex-9817 (et je m'arrête là!), certes originaire de Courtrai mais en attendant mieux... Pour faire "vrai", on a enlevé les boyaux de frein à l'avant, ne laissant que l'orifice pour le frein Pieper; pour permettre la circulation avec remorques conformément aux normes actuelles, le poste B se voit flanqué de toutes les canalisations ad hoc traditionnelles. Puis viennent deux remorques, celles-là bien du Littoral, dont l'une est d'ailleurs déjà renumérotée dans les 9000, afin d'être bientôt retransformée en motrice, ce qu'elle fut d'ailleurs il y a bien longtemps. Le convoi est terminé par le wagon fermé A.19116.

Il faisait vraiment printanier le 28 mars au matin lorsque commença l'excursion. Après avoir abandonné les parages de la gare d'Ostende, dont les nouvelles voies de garage offrent le triste spectacle de séries de motrices et remorques et décomposition, le convoi alla boucler à Westende puis revint via Ostende vers Knokke. Entre ces deux dernières villes (comme à Nieuport d'ailleurs), d'importants chantiers de renouvellement de voie et de caténaire obligent à circuler en voie unique. Et c'est précisément après Bredene, en voie unique, que la motrice "démissionna"! Du toit s'éleva un petit panache de fumée, annonciateur d'un court-circuit. Que faire dès lors ? Reculer grâce au poste de conduite B, encore en état de servir, jusqu'à un aiguillage, puis y laisser passer les réguliers et attendre : une motrice de dépannage tout d'abord (la 9115, traditionnellement de faction à la gare d'Ostende) puis une type S classique, la 9098 ex-Bruxelles, pour achever l'excursion... avec deux heures de retard.

Envisageons à présent l'avenir - non plus du point de vue de l'amateur privilégié de voyages spéciaux, mais de celui du passager normal.

Ostende abrite en ce moment les trams articulés 6000 (unidirectionnel), 6101 (qui fait des essais, piloté par du personnel de la Brugéoise), 6102, et peut-être d'autres encore dans un proche avenir.

Le 6102 mérite toute notre attention. Il est employé par le constructeur comme tram de démonstration. A cet effet, il est revêtu de couleurs de style "pop" : orange, larges places blanches sur les flancs et grosses lignes penchées bleues. Oh merveille! Les caisses extrêmes sont bidirectionnelles tandis que le constructeur a intercalé en leur milieu l'élément central prototype qui, lui, est unidirectionnel!

L'ensemble est actuellement en réparation puisque, lors d'une officielle séance d'essais en présence de l'Ambassadeur du Costa Rica, il est entré en collision avec un autre tram articulé, envoyant de ce fait son Excellence ainsi qu'une douzaine d'invités en clinique.

Pourquoi avoir annoncé "modélisme" dans le titre ? Parce que la firme anversoise DIM promet la commercialisation des deux versions de l'articulé vicinal, 6000 et 6100, en échelle HO. DIM fournirait la caisse et la monterait sur le châssis que MEHANOOTEHNIKA emploie pour son modèle de tram articulé de Boeing-Vertol. En outre, DIM promet une remorque vicinale classique à boggies ainsi qu'un autorail à deux essieux (concurrence au CFC!). De plus amples détails suivront lorsque ce sera possible.

P. TORDEUR

NOUVEAU! HOBBY METAL

RUE DE VEEWEYDE, 90 - 1070 BRUXELLES

TEL. (02) 523 21 94 (4 L.)

— Vous cherchez du métal par petites quantités sous toutes formes.

Vous trouverez : --DE L'ALUMINIUM --DE L'ACIER MARCHAND
--DU LAITON --DU CUIVRE --DE L'INOX

— Exposition de pièces réalisées

— Fabrication de pièces uniques suivant plan

DISTRIBUTEUR DE POSTES DE SOUDURE A CHALUMEAU

OXYPACK 2845° OXYFLAM SD **OXYPACK 3000**

pour le soudobrasage et la soudure autogène

Postes électriques

Produits et baguettes de soudure

Démonstration et documentation sur demande

Ouvert en semaine, de 8 h 30 à 17 h 30

Le samedi, de 9 à 12 heures

LES TOURISTIQUES

A 1' ASVi

Les pages qui suivent, ont été extraites de "L'Étincelle", publication de l' Association pour la Sauvegarde du Vicinal.

Pour rappel, l' ASVi exploite, à l'aide d'ancien matériel S.N.C.V., le tronçon de ligne Lobbes-Thuin, d'août à septembre.

Sur les chantiers

Le dépôt de Trazegnies est le siège d'une activité des plus fébriles, puisque deux équipes s'activent à terminer la restauration, pour le courant de l'été, du fourgon à bagages 2354 et de la remorque mixte 2121.

Nous reviendrons plus en détail dans notre prochain numéro sur ce qui a soudainement relancé à un rythme élevé ces deux opérations.

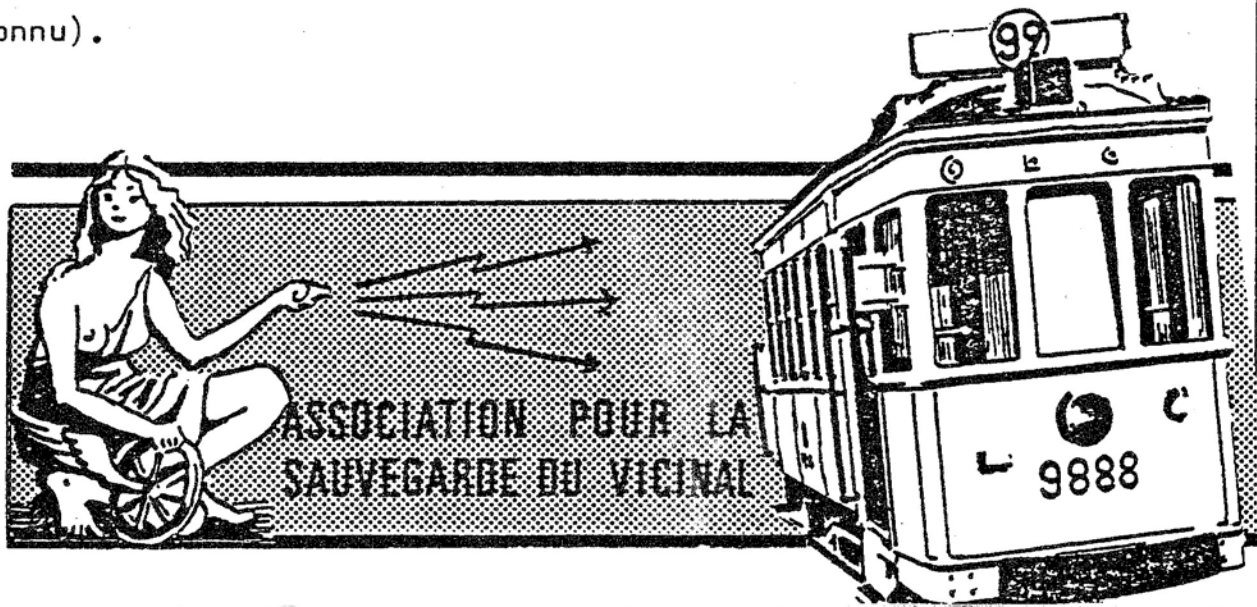
A Thuillies, la remorque 1936 continue à être préparée à la phase finale de sa restauration, mais suivant les possibilités laissées par les échéances de Trazegnies.

Activité continue donc, et très accélérée pour la préparation d'une saison dont nous avons de fortes raisons d'espérer qu'elle apportera à tous quelques heureuses découvertes !

Le matériel roulant

La liste complète du matériel roulant de l' ASVi est donnée par les deux tableaux qui suivent.

Notons que l' ART.86, autorail "Tirlemont" provenant des Charbonnages d'Argenteau, était visible jusqu'au 27 octobre 1980 sur le site de "Li Trimbleu" à Trembleur (autre touristique belge peu connu).



Numéro	Type de véhicule	Réseau d'origine	Construction	Garage actuel et affectation
9888	Motr. 2 essieux	S.N.C.V. Borinage	Franco-Belge - 1931	Trazegnies (en service)
9924	id.	S.N.C.V. Borinage	La Dyle - 1931	Trazegnies (en service)
9729	Standard "bois"	S.N.C.V. Ostende	?	Jumet (en attente de rééquipt.)
9994	id.	S.N.C.V. Ostende	?	Thuillies (garée déséquipée)
10284	Standard "Eugies"	S.N.C.V. Brabant	Braine-le-Comte 1936	Trazegnies (en service)
10292	id.	S.N.C.V. Brabant	id.	Thuillies (garée mauvais état)
21006	Fourgon - moteur	S.N.C.V. Ostende	Godarville 1915	Thuillies (garée à reconstr.)
ART.86	Autorail "Tirlemont"	Charb. Argenteau	S.N.C.V. 1934/1950	Thuillies (en réserve)
ART.89	Autorail - tracteur	S.N.C.V. Borinage	S.N.C.V. 1934/1948	Trazegnies (sert à la S.N.C.V.)

Remarques diverses :

- motrices "standard" à caisse en bois : les motrices 9729 et 9994 nous ont été remises sans équipements de traction et de freinage ; la remise en état de marche de la 9729 est envisagée pour les tout prochains mois ; la 9994, dont la caisse est en excellent état, sera rééquipée dans un avenir plus lointain.
- autorails tracteurs : l'ART.86 est garé en état de marche au dépôt de Thuillies ; il doit cependant subir des travaux mécaniques et de carrosserie avant d'être mis en service "voyageurs" ; l'ART.89 est actuellement utilisé par la S.N.C.V. pour la traction de trains de travaux dans les environs de Courcelles et Trazegnies.
- fourgon moteur n° 21006 : cet engin est garé en attente de reconstruction à Thuillies ; il sert comme raboteuse de 1950 à 1975 ; son ancien numéro semble être le 9963, de Bruxelles.

Tramway Historique Lobbes - Thuin
- Exploitation par l'A.S.Vi. -

Tableau de composition du parc de
matériel remorqué "voyageurs" au 15.4.81

Numéro	Type de véhicule	Réseau d'origine	Construction	Garage actuel et affectation
1936	2 ess.-Pl.-f. ouvertes	S.N.C.V. Centre	Seneffe 1907	Thuillies - reconstr. en cours
2121	2 ^e cl./fourgon	S.N.C.V. Brabant	Baume-Marpent 1919	Trazegnies - restaur. en cours
2354	fourgon serv. vapeur	S.N.C.V. Namur	Baume-Marpent 1897	Trazegnies - restaur. en cours
19151	Standard "bois"	S.N.C.V. Ostende	La Hestre - 1931	Thuillies - garée bon état
19405	Standard "métallique"	S.N.C.V. Charleroi	Braine-le-Comte 1942	Trazegnies - en service
19494	"Cureghem"	S.N.C.V. Brabant	S.N.C.V. Brabant 1949	Thuillies - garée bon état
19220	2 essieux	S.N.C.V. Brabant	Braine-le-Comte 1933	Thuillies - garée à réviser

Tableau de composition du parc de
matériel remorqué "marchandises" au 15.4.81

Numero	Type de véhicule	Réseau d'origine	Construction	Garage actuel et affectation
7801	Fermé à bissels + pl.f.	S.N.C.V. Borinage	Dyle & Bacalan 1899	Trazegnies - wagon-atelier
17870	Fermé ordinaire	S.N.C.V. Brabant	Atel. Stordeur 1913	Thuillies - en réserve
18328	Fermé à plate-forme	S.N.C.V. Brabant	(non déterminé)	Thuillies - en réserve
7365	Plat à deux essieux	S.N.C.V. Brabant	Atel. Piérard 1902	Thuillies - en réserve
7307	id.	S.N.C.V. Brabant	Empain 1907	Thuillies - en réserve
7089	id.	S.N.C.V. Brabant	Nicaise & Delcuve 1892	Thuillies - en réserve
8158	Plat à bogies	S.N.C.V. Brabant	La Hestre 1910	Thuillies - en réserve
14502	Tombereau ordinaire	S.N.C.V. Hainaut	Seneffe 1908	Thuillies - en réserve
4692	id.	S.N.C.V. Hainaut	Tyberchamps 1903	Thuillies - en réserve
4483	id.	S.N.C.V. Hainaut	Energie 1905	Thuillies - en réserve

REPORTAGE

LE PREMETRO A LA LOUVIERE

FERRO-FLASH, une fois encore, a devancé -un peu malgré lui, il faut l'avouer- l'actualité en vous promettant un pré-métro à La Louvière.

En effet, quelle ne fut pas notre surprise de lire dans la presse qu'une conférence de presses'était tenue en avril à La Louvière. Voici quelques extraits de l'exposé de M. L. HUREZ, Bourgmestre de LA LOUVIERE

"...Il y a un certain temps, les Vicinaux avaient suggéré de creuser un tunnel sous le carrefour pour permettre le passage, en site propre, des transports en commun. A titre personnel - le collège ne s'est jamais prononcé officiellement -, M. HUREZ a fait savoir qu'il s'opposait à cette formule car elle entraînerait de gigantesques travaux pour une période de quatre ans environ et risquerait d'étouffer définitivement l'important commerce local.

Or, et c'est ici que se situe l'élément nouveau et important, la SNCV vient précisément de formuler un nouveau projet qui en est encore au stade de l'examen et qui va être précisé dans le courant des prochaines semaines. Il s'agirait à nouveau de creuser un tunnel pour le passage des tramways, mais il ne franchirait plus le "Drapeau Blanc" et serait plutôt parallèle au fameux carrefour. En réalité, l'ouvrage partirait de l'actuelle gare de la SNCB, passerait sous la rue des Amours et sous la rue Vital Roland et se terminerai derrière le musée Gilson, à hauteur de la rue de Belle Vue. De là, les lignes vicinales éclateraient dans trois directions: Vers la rue de Bouvy, vers Haine St Pierre et vers la rue de Baume.

Cette hypothèse de travail présente, semble-t-il, une série d'avantages. D'abord, on ne touche évidemment pas au carrefour du Drapeau Blanc proprement dit et l'on préserve son activité commerciale. Ensuite, on peut envisager, dans le même contexte, la rénovation du quartier..."

On a pu lire aussi que les travaux de la future gare autoroutière seront relancés et que la SNCB s'est engagée à en assurer le raccordement ferré au départ de la gare de Familleureux

Extrait du journal LE SOIR
30.4.81

Quelques jours auparavant, on avait pu lire dans "LA DERNIERE HEURE " que la ligne vicinale de MANAGE serait rétablie.

A suivre donc

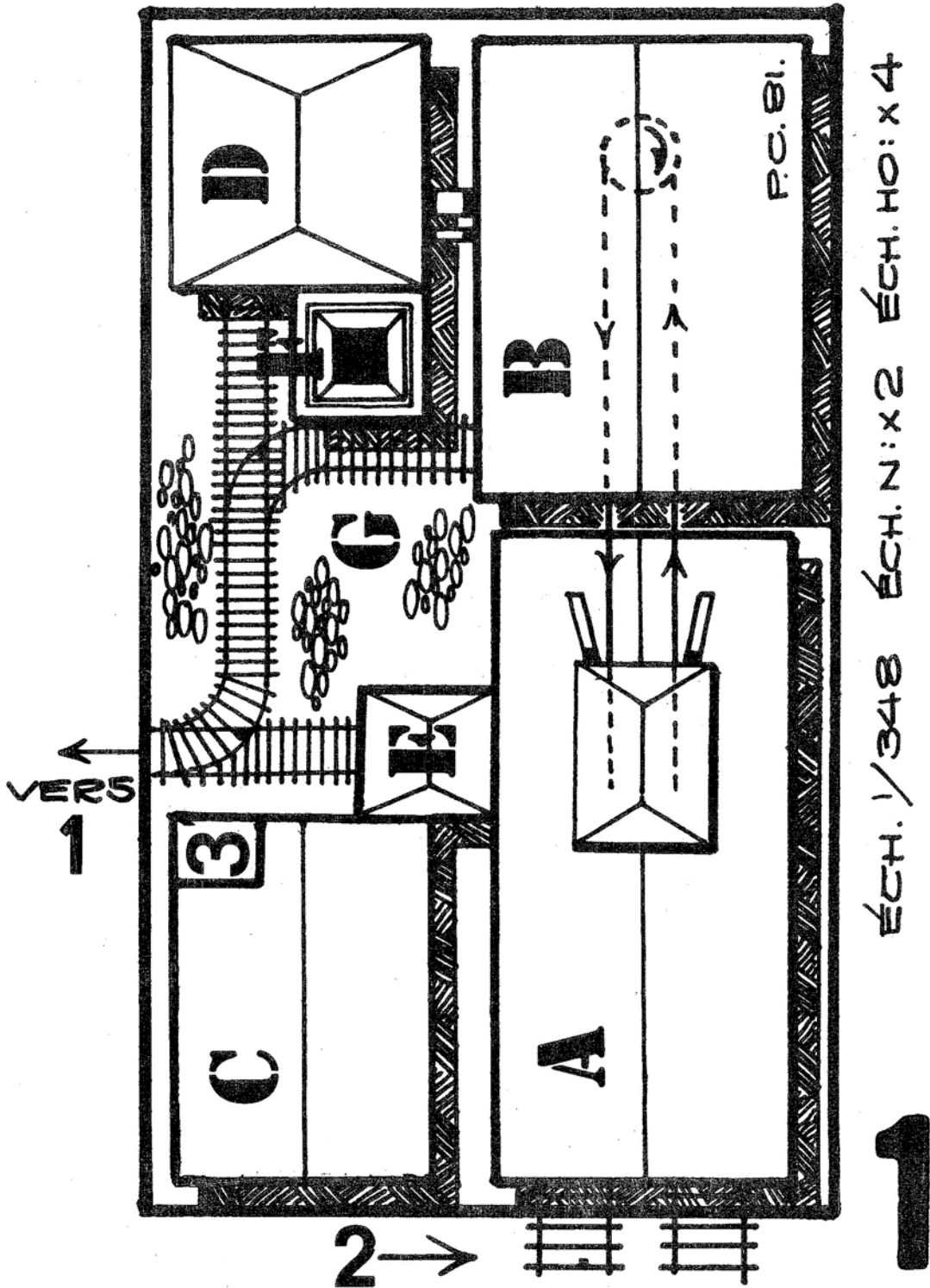
Trains Autos-Couchettes

Reposé — Bien disposé

MODELISME

CONSTRUISSONS UN

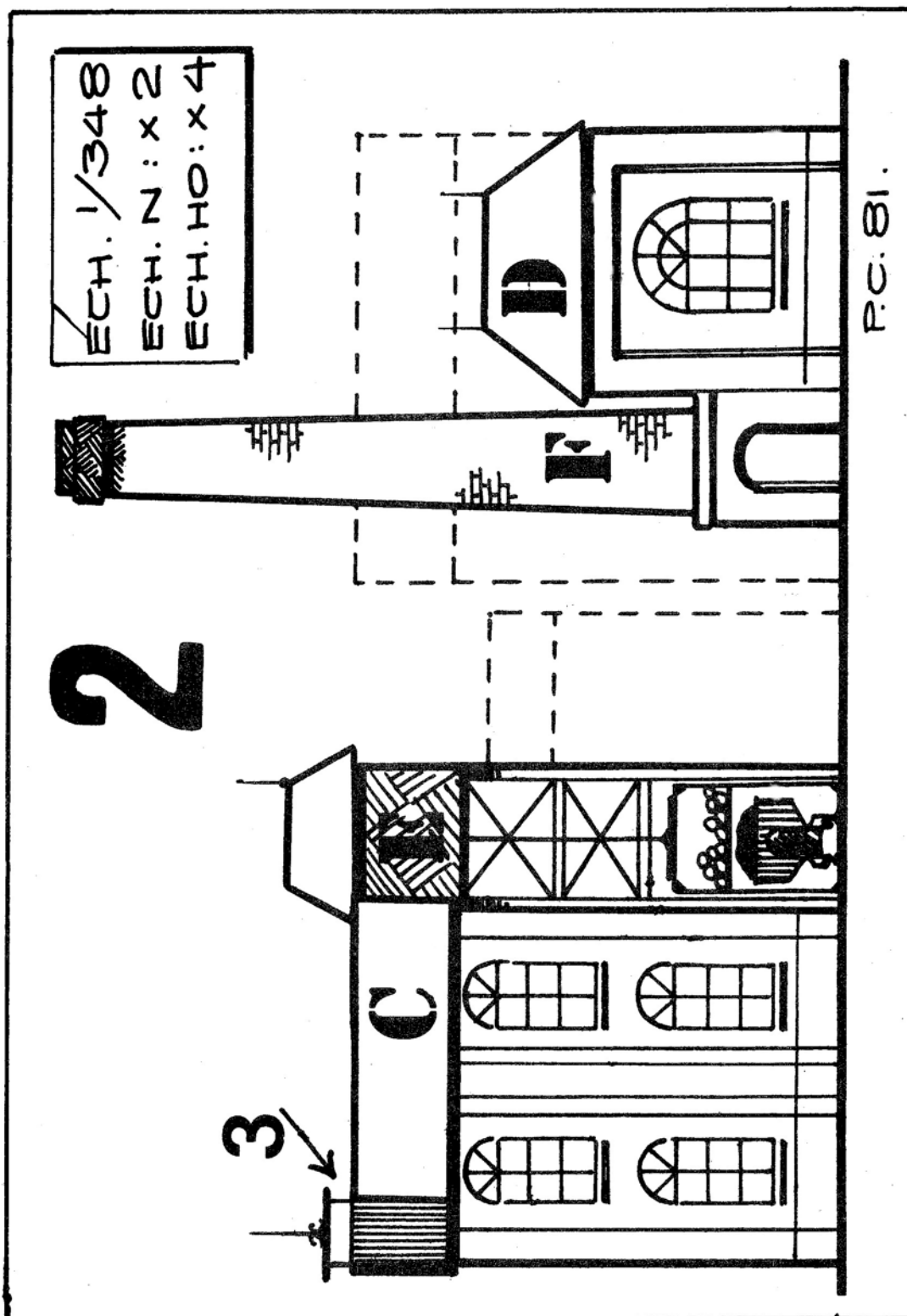
CHARBONNAGE..



ÉCH. 1/348 ÉCH. N: x2 ÉCH. HO: x4

Après avoir longuement décrit le principe de l'extraction nous passons en revue les autres bâtiments indispensables au fonctionnement de notre puits.

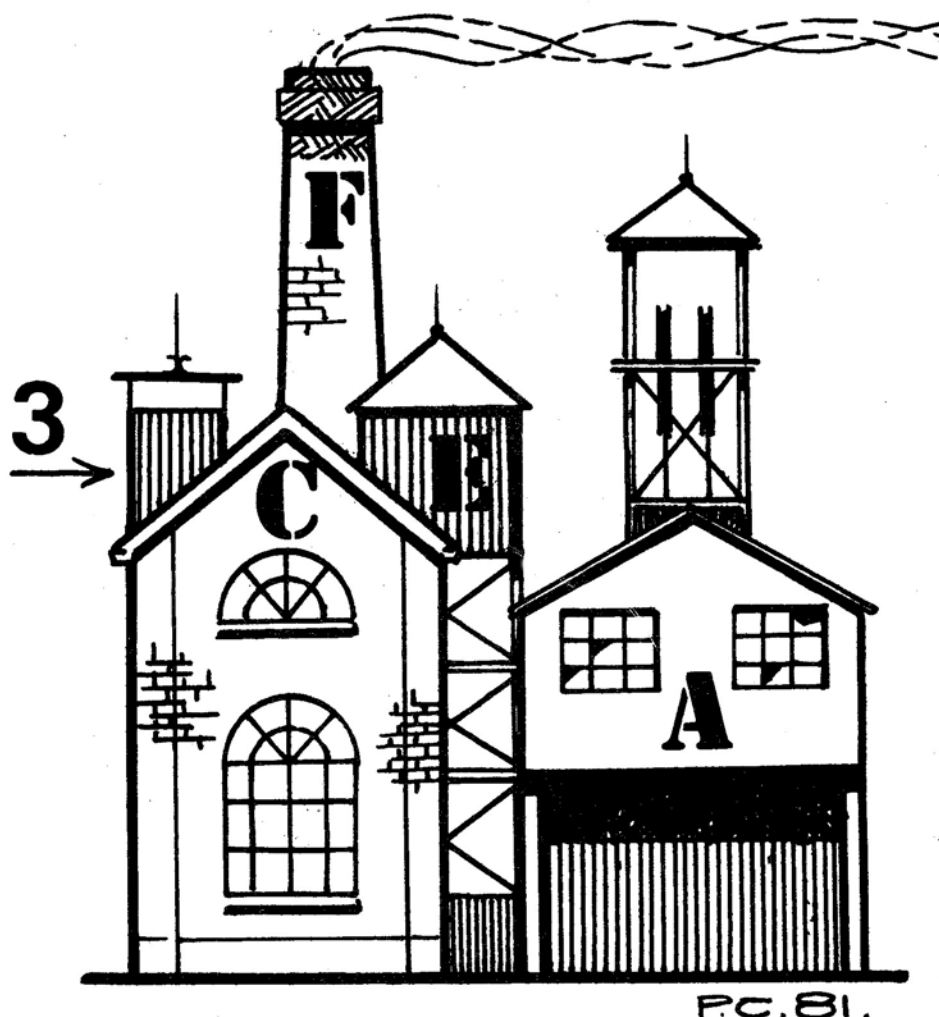
Tout d'abord sur la vue aérienne (Fg.1) nous trouvons la recette surmontée du châssis en A ; la salle des machines avec le treuil qui sert à la manoeuvre des cages en B.



En C, nous avons un bâtiment assez considérable renfermant la ventilation, le lavoir, la lampisterie, le vestiaire et le réfectoire du personnel et du cadre ; accolé à ce lavoir et jouxtant la recette se trouve en E un monte-charge utilisé pour le matériel du fond ; ce monte-charge élève jusqu'à l'entrée du puits

ÉCH. 1/348
ÉCH. N: x 2
ÉCH. HO: x 4

3



d'extraction bois et machines destinées à l'exploitation. Cet engin est relié au parc ou au magasin à bois à l'aide d'un "Decauville", qui unit également la chaufferie et la salle des machines, "Decauville" utilisé surtout pour la manutention de pièce importantes (voir plan 1 N° 1).

En D nous trouvons la chaufferie et contre celle-ci la cheminée en F.

Voilà énumérés les bâtiments indispensables à la bonne marche du complexe. Il faudra tout de même envisager des locaux sociaux, bureaux et infirmerie ainsi que le service administratif dans une construction à l'écart.

Voyons en détail : nous avons commenté, il y a peu, le bâtiment A et B ; étudions le C : bâtisse au volume de briques conventionnel (voir construction de la salle de machines) surmonté de la

hotte (3) ou conduit d'évacuation alimenté par un ventilateur interne de forte puissance.

Accolé à ce bâtiment C, se trouve en E le monte-charge réalisé comme le "châssis à molettes" et surmonté d'un abri renfermant le moteur de traction.

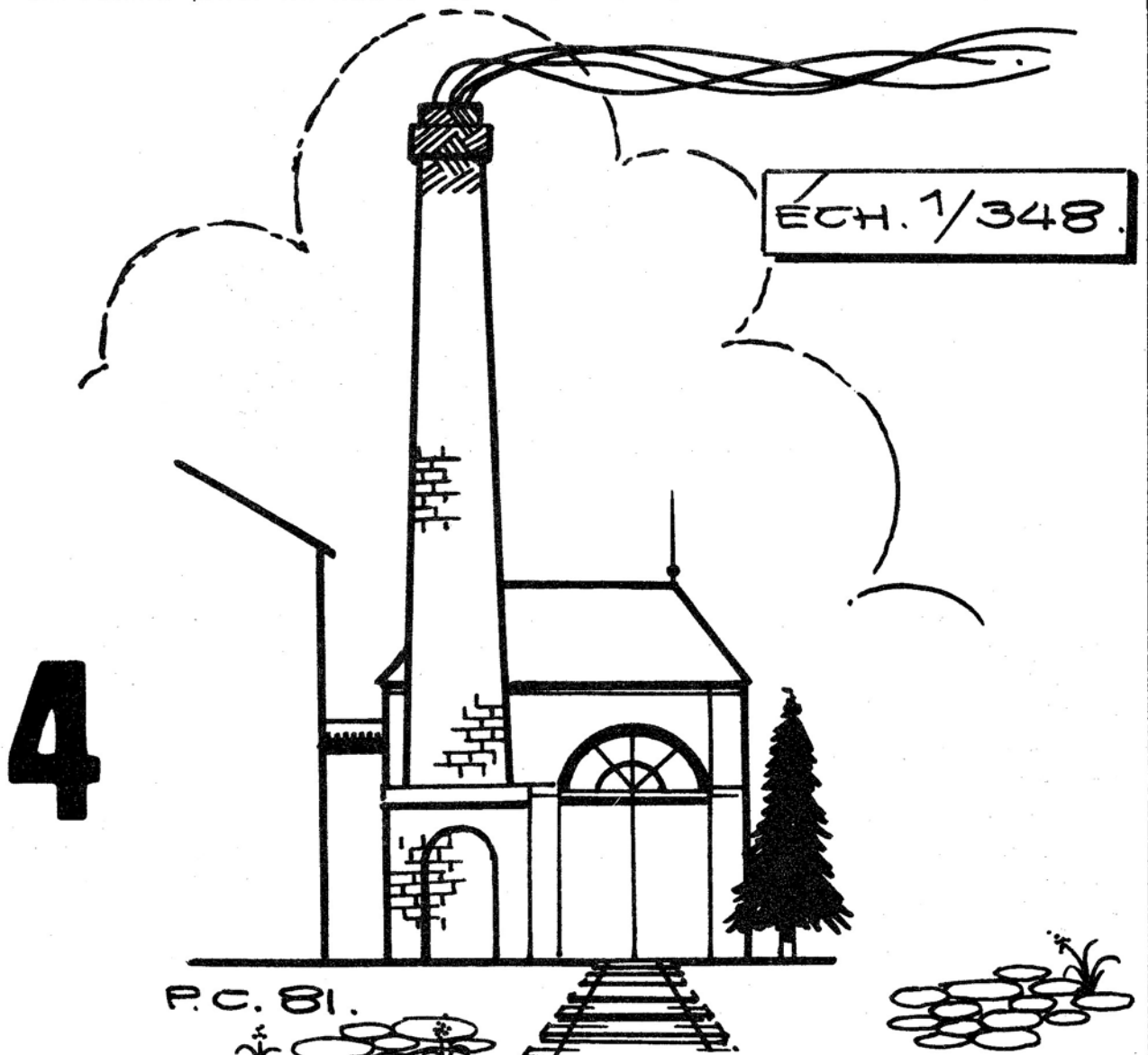
En D nous trouvons la chaufferie alimentée par voie "Decauville" depuis le parc à combustible, et contre celle-ci, la cheminée reliée à la chaudière. Cette cheminée, de section carrée est typique aux industries du XIX siècle. Les techniques d'époque ne permettant pas l'édification d'autres conduits. Celle-ci sera faite soit monobloc, soit creuse avec châteaue rapporté.

Bien entendu, ces bâtiments seront réunis les uns aux autres à l'aide de conduits diamètre variés (eau, électricité et air). Ces conduits étant bien entendu aériens.

La cour G, sera encombrée de bois, de wagonnets, métaux, poulies, etc. ne laissant pratiquement libre que le tracé "Decauville".

Les bâtiments en briques seront peints à la gouache terre de sienne brûlée, salie à l'aide de "coulanges" d'eau mélangées à de l'encre de chine. Le sol est peint en latex gris très foncé saupoudré, encore humide, de poudre de décor noir, avec par ci, par là des taches de verdure créées à l'aide de floccages.

Abientôt pour la suite de ce travail. Amicalement vôtre P.C.



Nos commandes groupées

En groupant nos achats de modèles réduits , il nous est possible d'obtenir des conditions spécialement intéressantes auprès de certains détaillants .

Des colis en provenance d'Autriche et d'Italie ont été déballés en date du 9 juin et le matériel sera disponible à la réunion CFC du 27 juin . Signalons particulièrement l'arrivée des premiers exemplaires de la T.26 Liliput .

Si vous désirez être plus amplement documentés sur le fonctionnement de nos achats groupés , c'est avec plaisir que nous vous renseignerons . La centralisation et la transmission des commandes aux fournisseurs sont assurées par Pierre PIGEOLET , rue de Marchienne , 55 , 6100 MONT-SUR-MARCHIENNE , tél. (071) 36.85.21 .

+ - - - +
| **C.F.C.** |
+ - - - +

Voici notre saison 1980-1981 qui est terminée ou presque, la dernière réunion ayant souvent un parfum de vacances..et d'absentéisme.

Cette saison a vu s'améliorer de façon très nette la qualité de ce bulletin au prix de nombreuses heures de loisirs que notre équipe vous a sacrifiées -malgré nos appels, nous n'avons jamais été plus nombreux pour brocher- chaque mois. En votre nom, je remercie ici tous ceux qui nous ont aidés précieusement et en particulier notre "imprimeur RAYMOND" qui n'a pas ménagé son temps pour vous offrir couleurs et photos, encore une fois, Bravo.

Après une pause bien méritée, nous attaquerons avec des forces nouvelles la saison 1981-82 où nous nous attacherons particulièrement à notre réseau HO dont l'achèvement devra être terminé complètement au mois de juin 82. Comme nous l'avions prévu, il sera démontable..et démonté afin d'être opérationnel sur un autre site en septembre 82. Dès à présent, je demanderai aux membres désirant travailler activement à la réalisation de celui-ci d'envoyer une simple carte postale au responsable réseau M. R. MARTIN, rue Prud'homme, 28 6510 MORLANWELZ qui vous convoquera à une réunion préliminaire au début de septembre. Si le temps ou la distance ne vous permet pas de nous apporter votre aide, je souhaiterais beaucoup vous voir réaliser "quelque chose" d'exceptionnel (modèle, bâtiment, diorama, tableau....) pour septembre 82 et croyez-moi, il est déjà temps d'y penser.

Cette saison verra aussi d'autres nouveautés et, sans doute, une extension de nos activités mais il est encore prématuré d'en parler; sachez seulement que nous cherchons déjà des responsables compétents zélés et dévoués. Mais avant de penser à tout cela, détendez-vous. N'oubliez pas de nous rapporter quelques diapos ferroviaires de votre lieu de vacances

A BIENTOT BONNES VACANCES

Le Président P. HAUTEFIN

LE TOURISME ET LA DOUANE

A la veille des vacances, il est peut-être utile de rappeler les franchises dont bénéficient les touristes belges au retour d'un déplacement à l'étranger.

Le tableau communiqué par les douanes reprend ces différentes franchises par catégories de marchandises.

Les franchises indiquées sous la rubrique g) Autres articles, c'est-à-dire 7200 fr par personne pour marchandises importées d'un pays de la CEE et 1600 fr pour marchandises importées d'un pays tiers ne concernent que les adultes; pour les enfants de moins de 15 ans, ces franchises sont limitées respectivement à 2.000 fr et 800 fr. Il est à noter que des factures peuvent être exigées pour prouver la valeur de la marchandise.

Les enfants de moins de 17 ans ne bénéficient d'aucune franchise en ce qui concerne les boissons alcoolisées et le tabac.

Il est bien entendu que l'importation de marchandises ne doit présenter aucun caractère commercial.

Les franchises sont individuelles et non-cumulables. En outre, ces marchandises doivent avoir été achetées en acquittant la TVA et autres taxes éventuelles en vigueur dans le pays d'achat.

Les habitants des régions frontalières (moins de 20 km du point de rentrée), les agents des services publics dans l'exercice de leurs fonctions et les travailleurs frontaliers ainsi que les militaires résidant à l'étranger ne bénéficient que des franchises réduites (se renseigner en tout cas).

Les revues spécialisées vous communiquent des adresses de détaillants en modèles réduits. Un tuyau: en Principauté d'Andorre, les marchandises se vendent hors taxes; si donc votre route passe par l'Andorre: Basar VALIRA, rue Pico, 1, LES ESCALES.

70. Tableau des franchises

1 Désignation des marchandises	2 Marchandises importées d'un Etat membre de la C.E.E.	3 Marchandises importées de pays tiers	4 Franchises réduites
a) Produits du tabac : cigarettes ou cigarettos ou cigares ou tabac à fumer b) Boissons alcooliques : Vins tranquilles et soit : boissons distillées ou spiritueuses d'un degré alcoolique inférieur à 22°.	300 pièces 150 pièces 75 pièces 400 grammes (1)	200 pièces 100 pièces 50 pièces 250 grammes (1)	100 pièces 50 pièces 25 pièces 125 grammes
	4 litres (2) 1,5 litre	2 litres 1 bouteille standard de 0,70 jusqu'à 1 litre	1 litre 0,25 litre
soit : boissons distillées ou spiritueuses d'un degré alcoolique égal ou inférieur à 22° : vins mousseux, vins de liqueurs c) Parfums d) Eau de toilette e) Café ou Extraits et essences de café f) Thé ou Extraits et essences de thé g) Autres articles	au total 3 litres	au total 2 litres	au total 0,50 litre
	75 grammes 0,375 litre 750 grammes 300 grammes 150 grammes 60 grammes Valeur maximum totale : 7.200 F(3)	50 grammes 0,250 litre 500 grammes 200 grammes 100 grammes 40 grammes Valeur maximum totale : 1.600 F	7,5 grammes 0,125 litre 500 grammes 200 grammes 100 grammes 40 grammes Valeur maximum totale 800 F

(1) Ces quantités sont portées respectivement à 400, 200 et 100 pièces et à 500 grammes en cas d'importation par des voyageurs ayant leur résidence hors d'Europe.

(2) Les voyageurs de plus de 17 ans qui entrent en Belgique par la frontière luxembourgeoise peuvent importer en plus une quantité maximum de 8 litres de vin luxembourgeois.

(3) Cette valeur est portée à 8.250 F en cas d'importation de marchandises du Grand-Duché de Luxembourg ou des Pays-Bas.

EN PARCOURANT

Miniaturbahnen: n° 4, Avril 1981.

Après les numéros consacrés à Nürenberg, le calme! Original: des vues de hold up en miniature, réalisées avec des figurines en HO! Si ce genre de sport se propage sur nos réseaux, il faudra renforcer les effectifs de pelotiers HO !! Admirons surtout d'autres photos: Franz-Josef Strauss reçu à l'entrée d'un Hotel de Ville, une représentation de cirque, un incendie de forêt, une gare très fréquentée, une vue générale du grand réseau Fleischmann de Nürenberg, un camion renversé secouru par les pompiers. Toutes sont criantes de vérité!

Miniaturbahnen: n° 5, Mai 1981.

Je remarque une étude de la gare de Nürenberg, modèle ressemblant à celle de Bonn que sortent plusieurs marques de bâtiments. Un poste d'aiguillage comme en n'en rencontre qu'en Allemagne, ce qui fait se poser la question de savoir qui imite l'autre: le grand chemin de fer ou les fabricants de modèles !! Construction d'un fourgon en HO, avec démonstration de la méthode à employer pour souder des pièces en angle droit.

Model Railroader: Mai 1981.

La couverture en couleurs représente une belle Mallet dans un décor typiquement américain. Une caractéristique de cette revue est la publicité qui occupe plus de la moitié du volume des pages de cette revue. Bien sûr, cette abondance nous fait rêver, même si on y découvre Lili-put et Faller, avec du matériel américain. Remarqué: "The Calapoeya Pacific RR": un réseau en boucle camouflée dans un paysage de Floride combinant deux écartements: HO & HO_{n3}. Comment superdétailler une loco du commerce: une Mallet 140+040. Construction d'autorails Budd.

De Lokomotief: n° 6.

Revue en néerlandais dont la parution est vraiment irrégulière: 6 numéros en deux ans! Peut-être a-t-on visé trop haut? Son intérêt réside dans une étude de la Type 7, 230 vapeur du bon vieux temps, illustrée de photos originales et de plans. Des photos d'un concours original qui s'est tenu à Gistel: présentation de vélos et autos pour le rail.

Rail Magazine: n° 49, mai 1981.

Savant mélange d'ancien et de nouveau. A épinglez: Un article très court et tellement condensé que souvent peu clair traitant de l'Evolution des voitures voyageurs de la SNCB. Une ligne de grande Banlieue de Paris que la SNCF semble ne pas aimer: Corbeil-Malesherbes, où on essaye de tuer le trafic pour justifier la fermeture. De belles photos de locos sur le Nord. Et une étude abondamment illustrée sur les 230 G du réseau de l'Etat, surnommées "Paname".

RMF: n° 214, mai 1981.

La couverture annonce en grandes lettres le contenu. Epinglez: les locomotives 240 à tender séparé: 240 A du PLM (marchandises), 240 A et 240 P du Sud-Ouest (voyageurs). Comment multiplier les prises de contact sur les locomotives Jouef: 040 TA, 141 R, 140 C et 241 P.

RMF: n° 215, juin 1981.

S'ouvre par un avis mortuaire intitulé "Déraillement": l'annonce du décès de Jouef. Un rapport sur l'exposition au CNIT et la construction à bon compte d'une loco en HOm, en partant d'une Berliner TT Bahn.

Märklin Magazin: n° 2/81.

Commence par un rapport succinct sur la Foire de Nürenberg. Explication de la construction d'une voie bordée de rochers. Transformation d'un wagon en wagon nettoyeur équipé d'un dispositif de nettoyage par tampon tournant. Un réseau en Z dans une valise, et des vues du Musée Märklin à Stuttgart.

Railway Medeller: juin 1981.

Réseau du meis!: un petit réseau en 0e équipé de locos à vapeur vive, télécommandées en 12 Volts continu transmis par la voie. Encore en 0, un réseau plus classique comportant du matériel très coloré tels que l'ont connu les Compagnies anglaises avant le regroupement dans les B.R.

Lece Revue: n° 6/81.

Un reportage de 10 pages sur l'exposition du CBIT à Paris, avec aut-félicitations du Laming omniprésent, y compris sa photo déparant un beau réseau valise en Z que l'en voit à peine. Un rapport de quatre pages sur Exporail à Cannes. Splendides photos d'une lece en 0 en plastique peinte et salie, comme nous pourrions le faire lorsque sortirent en HO les modèles de ESCI-Revell. Et une étude détaillée de la S 3/6 de Liliput. Re marquons l'excellente qualité des photos en couleurs qui parsèment cette revue depuis plusieurs mois.

La Vie du Rail: n° 1788, 9 avril 1981.

Une étude sur le CFC (non, pas celui que vous pensez, mais les "Chemins de fer de la Corse!); les préparatifs de la mise en service du Val à Lille; et les chemins de fer en Israël.

La Vie du Rail: n° 1791, 30 avril 1981.

Trente ans de Picasso(les autorails avec poste de conduite sur le dos, comme le sortait Jouef). Les transports publics de Sydney au présent (on voyage beaucoup dans ce numéro).

La Vie du Rail: n° 1792, 7 mai 1981.

Couverture illustrée de la facade monumentale de la gare de Metz, construite par les Allemands avant 1914, introduisant un article à l'intérieur de la revue. Les lignes ferrées des mines de lignite du bassin rhénan: un matériel au gabarit tellement généreux qu'il ne peut sortir de son réseau pour rouler sur les voies de la DB.

La Vie du Rail: n° 1793, 14 mai 1981.

Remarquons dans la rubrique Médélisme, un article sur le CNIT, avec des photos bien choisies qui renouvellent l'intérêt, malgré ce qu'en ont dit d'autres revues. Comment confectionner un tableau de contrôle optique et des Enseignes lumineuses à bon marché!

La Vie du Rail: n° 1794, 21 mai 1981.

Spécial Reuen. Traite de toutes les voies ferrées de cette cité portuaire, et un article sur les beautés architecturales de la ville.

La Vie du Rail: n° 1795, 28 mai 1981.

Treuville-Dauville et le chemin de fer: comment le Chemin de fer a contribué à l'essor de ces deux villes balnéaires.

La Vie du Rail: n° 1796, 4 juin 1981.

La couverture nous rappelle, avant les vacances, l'existence du Chemin de fer de Cerdagne, surnommé le "Canari": voie métrique et traction électrique par troisième rail. Et aussi trois pages comportant la liste des lignes touristiques françaises classées par région. Ténnerre ou les conséquences d'un accident spectaculaire: collision à 128 kmh avec une auto imprudemment avancée sur la voie et ses conséquences: un seul mort, l'automobiliste, quelques blessés légers. Suite de l'article "Trains et Bains de mer", ou comment le Chemin de fer, sans avoir inventé les bains de mer les a favorisés en amenant facilement une clientèle variée.

Trains chatoyants

Vacances souriantes

PETITES ANNONCES

A VENDRE OU A ECHANGER

Mat. MARKLIN HO. contre mat. roulant N FLEISHMANN, MINITRIX si possible type C.F.F.

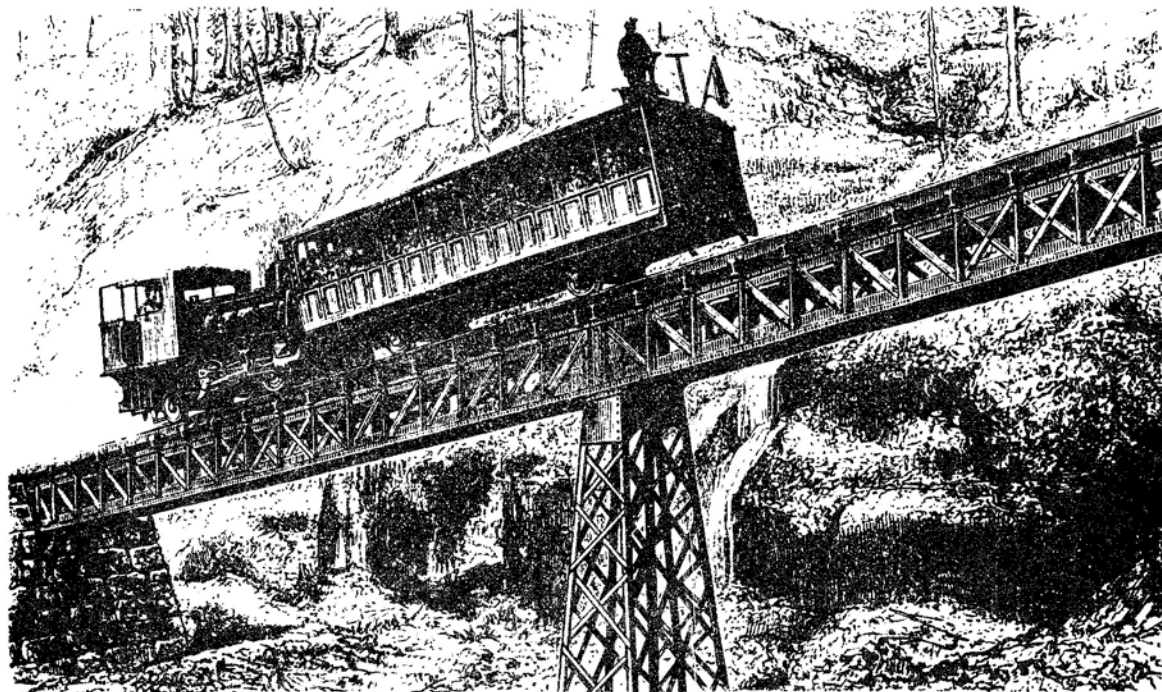
Liste sur demande contre enveloppe timbrée, self-adressée.

S'adr. Mr. Jean-Luc DEBECK, rue haute, 62 à 6168 Chapelle-L-
ou tél. 064/445210 de 10h30 à 18h30

Herlaimont

A VENDRE	nombre	rèf.	prix
ROCO	1	4290	220
ROCO	1	4361	200
ROCO	1	4365C	180
ROCO	1	4340G	140
ROCO	1	4355C	180
ROCO	1	4355B	180
ROCO	1	4151	750
LILIPUTT	2	26700	180
LILIPUT	1	10470	1300
RIVAROSSA	1	1341	2850
FLEISHMANN	1	5321	220
FLEISHMANN	1	4235	1450
FLEISHMANN	1	4175	2150
FLEISHMANN	1	4375	1700

S'adresser : Michel HERBIER, Av. de la Plante 47B Bte 4
5000 NAMUR Tel : 081/712668

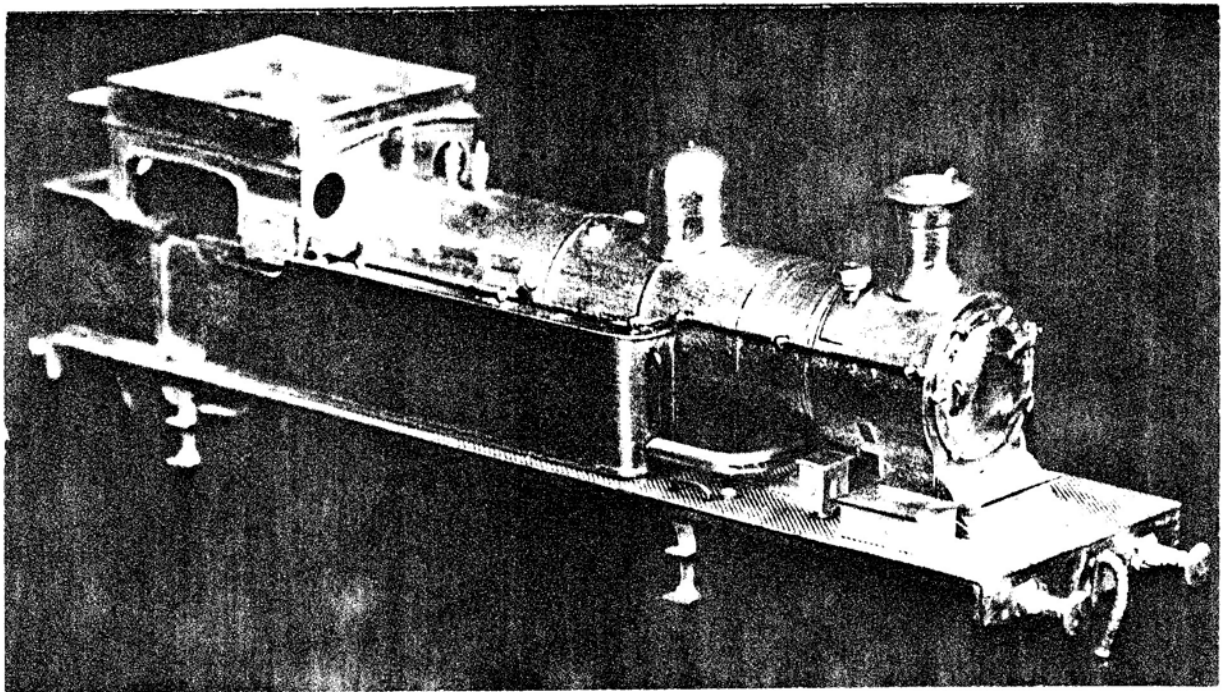
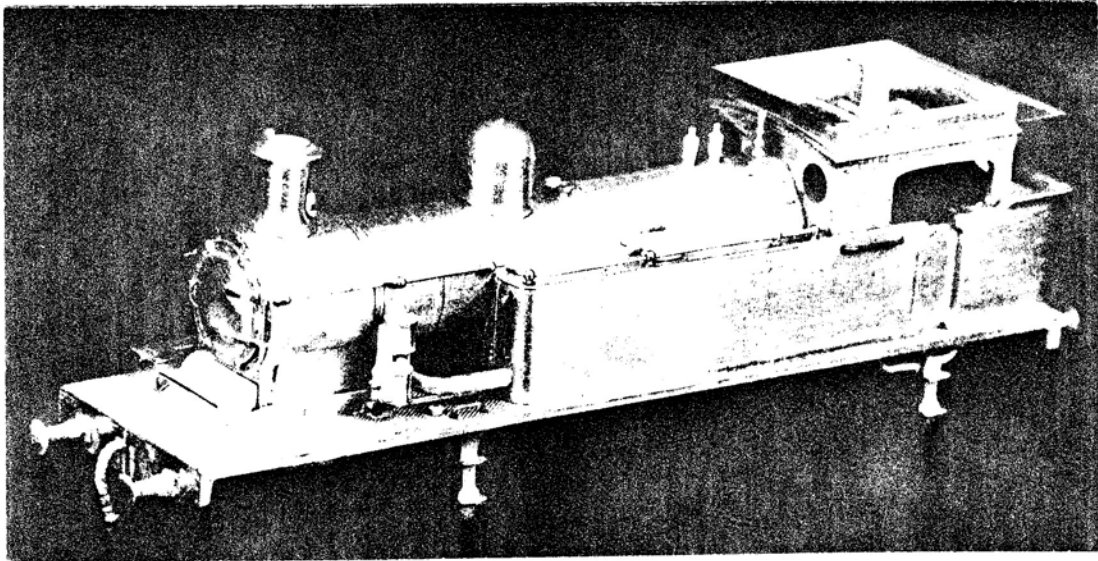


Chem. de fer du Rigi.

JOCADIS

RUE DE BRUXELLES , 53 , 1390 - ENGHIEU

TEL . 02 / 395.22.96



NOUS AVONS LE PLAISIR DE VOUS ANNONCER LA VENUE DANS LES TOUTES
PROCHAINES SEMAINES DU PREMIER MODELE BELGE DE NOTRE PRODUCTION :

LA TYPE 16 S.N.C.B.

PRIX DU MODELE COMPLET A MONTER EN LAITON ET ALLIAGE DE METAL BLANC
AVEC MOTORISATION PAR MOTEUR A 5 POLES

± 5.500 francs b.

SUR DEMANDE, POUR LA FIN DE L'ANNEE, POSSIBILITE D'OBTENIR LES
MODELES TERMINEES ET DECORES.

RESERVATION SANS ACOMPTE SOUHAITEES.