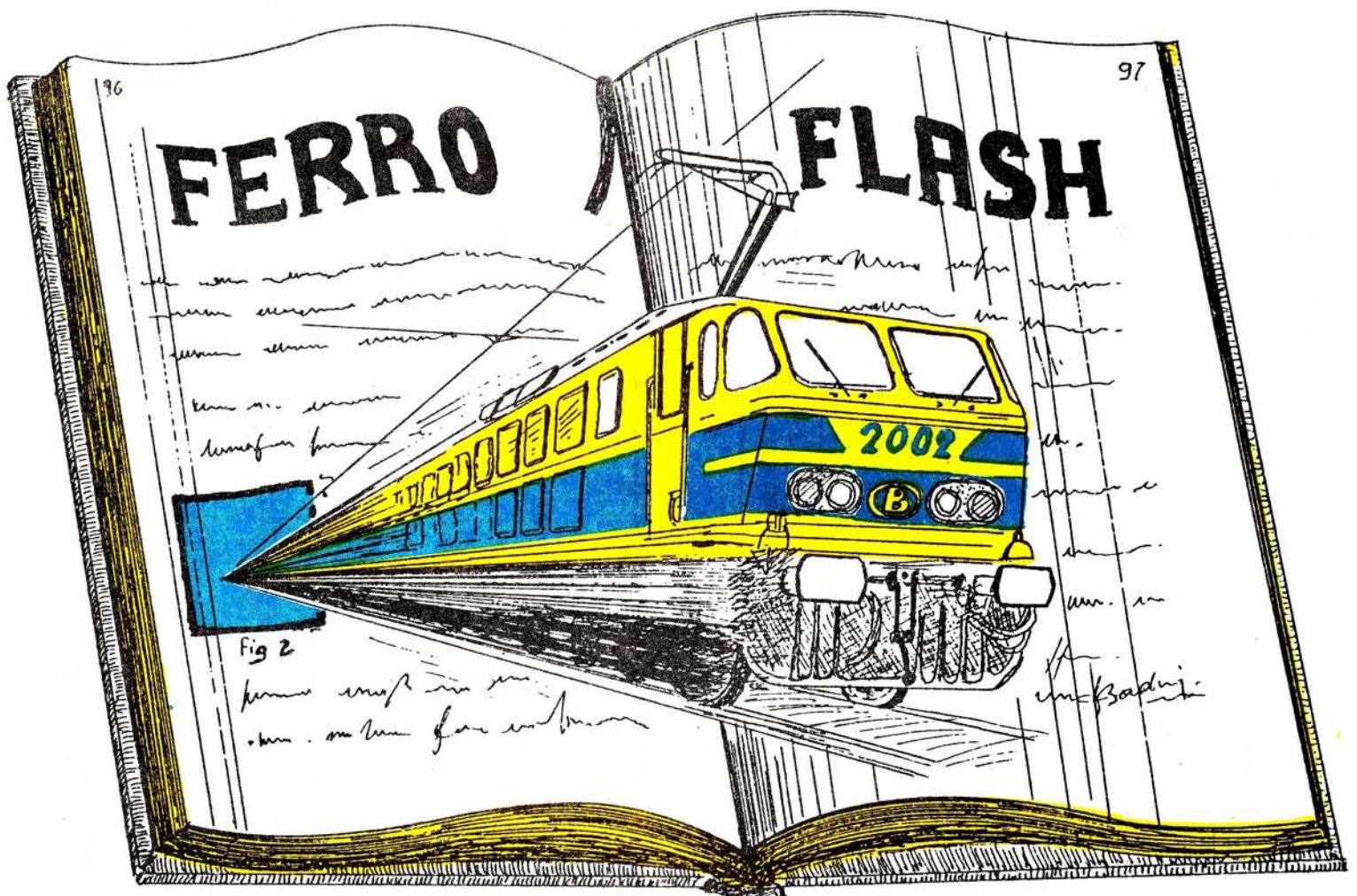


FERRO FLASH



**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

62

Juillet 1981

SOMMAIRE

INFORMATION	3
A LA S.N.C.B.	
Dans les Ateliers Centraux	5
Le Matériel Moteur	8
Le Matériel Remorqué	11
Au Service ES	12
Au Service Voie	13
Matériel Privé	14
FICHE DESCRIPTIVE	
HLRDH série 92	15
Actualité en photos	16
MODELISME	
Relais dits "Electroniques"	17
Modèles allemands	21
EN PARCOURANT	22
PETITES ANNONCES	25
LES TOURISTIQUES	
Li Trimbleu	26
Aux Pays-Bas	27

CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE

Secrétariat

MICHEL THIRY

Chée de Mons, 189
6198 SENEFFE

Trésorerie

JEAN-PIERRE REGIBO

Rue de la Cure, 52
1380 REBECQ

Compte N° 271-0061822-65
Club Ferroviaire du Centre
Houdeng-Goegnies

RAIL MINIATURE MOSAN

Secrétariat

JEAN-MARIE WARZEE

Route de Gembloux, 33
5002 SAINT-SERVAIS

Trésorerie

MICHEL HERBIET

Av. de la Plante, 47b-Bte 4
5000 NAMUR
Compte N° 001-0013804-09
Michel Herbiet
Namur

LES ARTICLES DE FERRO-FLASH NE
PEUVENT ETRE REPRODUITS QUE SUR
ACCORD DE L'EDITEUR RESPONSABLE

INFORMATIONS

R.M.M.

Nous vous rappelons notre réunion de vacances qui se tiendra le
Vendredi 31 juillet à 19h30 au local habituel

C.F.C.

Comme chaque année, le C.F.C. vous propose sa traditionnelle
"SORTIE" DES VACANCES

Lundi 10 août 1981

GAND-MERELBEKE

et LA BRUGEOISE ET NIVELLES (Bruges)

Détails pratiques:

-Inscription préalable obligatoire vu le nombre limité d'autorisations
Veuillez faire parvenir votre inscription au plus vite auprès de notre
secrétaire M. M. THIRY, Chaussée de Mons, 189 6198 SENEFFE

-Déplacement par vos propres moyens; voici l'horaire provisoire que
nous avons retenu:

Atelier de trantion de Merelbeke: visite à 9h30
Rendez-vous à 9h15 devant la gare de Merelbeke ou
à 9h25 à l'entrée de l'ATD Merelbeke

(train 4457 Bruxelles-Midi 8h20 - Merelbeke 9h11)
(" 4460 Merelbeke 12h12 - Gent St Pieters 12h17)
ou tram de Gentbrugge à Gent St Pieters

Usines LA BRUGEOISE ET NIVELLES - CONSTRUCTIONS FERROVIAIRES ET
METALLIQUES

Bruges: visite à 14h00
Rendez-vous 13h40 devant la gare de Bruges ou
13h55 à l'entrée principale de la B.N. (services adminis-
tratifs)

(train 961 Gent St Pieters 13h06 - Brugge 13h29)

En cas de modification à ce programme, les membres inscrits avant le
3 août seront les seuls avertis; ce bulletin tient lieu de
convocation.

En dehors du cas d'un voyage par autocar (voir ci-après), nous n'avons
pas prévu d'endroit précis pour le repas.

Pour les membres du CENTRE, correspondance assurée par le train 2436

Binche 6h19 - Haine-St-Pierre 6h38 - La Louvière 6h45

- Ecaussinnes Car. 7h07 - Bruxelles Midi 7h35 .

S'il apparait une demande suffisante (au moins 20 personnes), un déplacement en groupe pourrait être envisagé pour les Centraux; les membres intéressés par ce voyage collectif éventuel sont priés de le signaler (en joignant une carte postale self adressée à leur envoi) à M. P. HAUTEFIN, Chaussée de Mons, 657 - 7160 Haine-St-Pierre (Attention: à cette adresse uniquement organisation du transport collectif éventuel. Donc, s'inscrire en même temps chez M. M. THIRY).

Bien entendu, bienvenue aussi aux amis R.M.M. et à nos lecteurs.

MANIFESTATIONS

En ces temps où le repos prend le dessus, nous vous prions de noter les manifestations suivantes que notre prochain bulletin ne pourra annoncer en temps opportun:

- Dimanche 23 août :

GRANDE FETE DU MODELISME au Grand Large à MONS

avec la participation du C.F.C. et, en particulier, de trois de ses membres éminents: MM COPPIETERS, DORY et TENNSTEDT.

Cette journée réunira plusieurs disciplines (bateaux, avions, autos et trains), pour en savoir beaucoup plus, suivez les émissions du 2ème programme RTBF la semaine qui précède.

Nous aurons peut-être besoin d'aide à ce moment, quelques bonnes volontés à nous communiquer.

- 1er Week-End de septembre :

PETITS ET GRANDS ECARTEMENTS à ATHUS

exposition organisée par le RAIL MINIATURE LORRAIN .

Dernière minute - Modélisme - Commandes Groupées - Fleischmann

La firme Fr. DE CUYPER nous annonce la création d'une convention spéciale d'achat pour le matériel FLEISCHMANN, qui permettra d'acheter celui-ci avec une remise importante.

Le FLEISCHMANN - CLUB fonctionnera pendant une période d'essai d'un an, uniquement pour les membres des clubs inscrits à la fédération FEBELRAIL (cas du C.F.C. et du R.M.M.).

Cette remise de 20 % sur les prix de détail se fera par l'intermédiaire et avec la collaboration des détaillants Fleischmann qui auront adhéré à cette convention (Le montant net de la commande doit être de FB 5.000,-minimum par membre et par bon de commande). Il suffira de présenter à celui-ci la carte de membre FLEISCHMANN CLUB et de lui remettre le bon de commande spécialement créé à cet effet.

Les membres C.F.C. et R.M.M. intéressés par le système FLEISCHMANN CLUB, sont priés de faire connaître leurs coordonnées aux secrétaires respectifs qui transmettront pour envoi de la "carte F-C".

A LA SNCB

I. Dans les Ateliers Centraux

A) CW Mechelen

Vu le 9 juin 1981 à l'AC Malines

- HLE en cours de reconstruction/réparation :

2504 ex. 2557 , avec équipement pour rames réversibles M2
2903) une seule de ces machines ressortira d'AC, l'autre électriques
2913) étant cannibalisée

HLE en révision :

2305

HLE en attente :

2512 pour placement du complément de l'équipement pour rames réversibles

N.B.: 2803 rentrée la semaine suivante, sortira avec la livrée à fond bleu et bandeau jaune.

- AM en cours de révision :

067 - 098 - 106 - 113

136 (les AM Budd perdent leur 2ème panto au passage à FM)

154 - 264

610

689 - 690

AM en réparation :

777

822

- AR en révision :

4001

4304

4607

AR en restauration pour le musée :

551.48 remis dans son état d'origine avec simples phares

AR en transformation :

tracteur VT 38025.706.60 - le 702 en attente.

- HV en cours de modernisation :

K ₁ AB	23001	K ₂ B	22206	en attente	22208
			22212		22261
AD	28126		22213		22270
			22300		22283
BD	29103		22305		22284
	29107		22307		22294
			22310		
			22314		
			22317		
			22319		

modification des fenêtres + longs pans soudés.

HV en réparation :

M₄ A 51031 M₄ B 52074 en attente 52083

HV en cours de révision :

voitures du Train Royal n° 1 et 2

I₅ Bc 14115
14116 ex. 14129 (n° modifié suite à confusion pour le matériel affecté à Railtour).

- en attente sur la cour, mise à la mitraille ou autre :

AM 003	AM 008 (HV partie B)
005	012 (HV partie AB)
009	152 (HV partie B)
050	
533	

AM type 1935, remorque 1ère classe n° 212.202

AR 4329
4335

HV I ₁ B ₈	12201 (seule I1 à longs pans soudés)				
K ₁ A	21102	M ₂ B	42481	M ₃ ABD	40009
	21111				
		AB	43296	Post	70007
B	22147				70015

- véhicules utilisés comme locaux :

HV 41027 ex. M₂ A
ex. remorques pour AM type 1935 - n° 212.201 et 212.210

- matériel ancien garé pour musée :

3 voitures diverses à essieux
voitures GCI/type P 93003 - 94797 - 96534 et 97782

- au faisceau de Muizen :

nombreuses HV de type L et fourgons séries 17000, 17200 et 17300 en attente de vente ou démolition
voitures GCI/type P du B.V.S. 96561 - 96609 - 96626 - 96678
96864 et fourgon 99878
+ 2 ex. véhicules locaux ATD Monceau.

B) AC Salzinnes

Vu le 16 juin 1981 à FAZ

- en révision/réparation :

HLE 2016 -
2621 - 2624

HLDE 51.. - 51..
5311 - 5313 (1)
5525 (2)
6005 - 6006 - 60.. (3)
62.. - 6218 - 6240

HLDH 6602 (4)

HLRDE 7002
HLRDH 7346 - 73..
8268
8303
8405 - 8419
8521

- au banc d'essais : 5935 - 6290 + en attente 5533

- sur la cour, en attente de révision :

HLDE 5155 HLRDH 8204 - 8257 et 8301

- en attente de démolition :

HLDE 5908 HLDH 6404
6108 - 6113

Remarques :

1) 5313 vient de recevoir des cabines flottantes comme les HLDE 5306 et 5309 (différences pour les fenêtres latérales).

5311 en cours pour même transformation.

Deux autres HLDE série 53 sont prévues pour cette année, 5 pour 1982 (actuellement fabrication en chaîne à FAZ de 20 cabines). Ce même travail serait prévu pour les HLDE séries 52 et 54, avec suppression de la chaudière Vapor Clarkson.

2) 5525 prise en fin en charge, était en attente de réparation depuis le mois d'octobre 1977.

3) 6005 recevra au mois d'août prochain un nouveau moteur ABC (Anglo Belgian Company) de 1800 cv, groupe de refroidissement spécial d'origine allemande, chauffage électrique pour les rames remorquées.

Si cette HLDE donne satisfaction, ce même moteur serait alors monté sur les 5 autres prototypes de cette série; dans le cas contraire la 6005 serait démolie.

4) 6602 en transformation comme 7102.

7101 ex. 6601 et 7103 ex. 6603 utilisées à la formation d'Antwerpen Noord (bosse) - poids total par HLRDH = 72 t.

Les 71 diffèrent extérieurement des 66 par le dessus du capot avant et l'échappement.

II. Répartition du Matériel Moteur

A) Réserve Réseau

Au 31/05/81, la réserve réseau s'établit comme suit :

<u>AR</u> 4618 de GT	<u>HLDE</u> 5191 de LK	<u>HLRDH</u> 7373 de LNC
4619 GT	5525 NK	8306 LNC
4901 GMN	6060 FGH	8425 FEO
4903 FNDM	6076 FKR	8454 LK
	6103 FKR	8468 FNDM
	6289 GT	8510 FNDM
	6315 FTY	8525 FNDM
	6391 FKR (FLS)	
	6402 FHS	

B) Répartition des Engins de Traction Electrique

Par suite de la fourniture (prochaine), fin septembre début octobre 1981 des premières AM "Break" et HLE série 27 (on attend plus que les équipements électriques ACEC), et du passage à la traction électrique des ateliers d'Haine-Saint-Pierre, Hasselt, Kortrijk, Merelbeke et Saint-Ghislain, un profond remaniement sera réalisé dans la répartition des AM et HLE.

En complément, pour une question de roulement dans le sud du Luxembourg et un problème de qualification de main d'oeuvre, un premier changement sera opéré entre Ronet et Stockem:

30 HLE série 23 passeront de ATD Ronet à ATD Stockem;
23 AM tranche 1963 passeront de ATD Stock m à ATD Ronet.

C) Répartition des Locomotives Diesel de Ligne

Les nouveaux roulements au 31 mai 1981 ont entraîné les mutations suivantes :

HLDE 6021 passée de Ronet à Monceau
30 " de Merelbeke à Hasselt
43 " de Ronet à Monceau
51 " de " à Monceau
63 " de " à Monceau

6214 passée de Dendermonde à Merelbeke
16 " de " à Merelbeke
44 " de " à Tournai
47 " de " à Kortrijk
84 " de " à Merelbeke
89 " de " à Haine-Saint-Pierre
93 " de " à Kortrijk
99 " de " à Kortrijk

D) Mise hors Service de Locos Diesel et Autorails

Par suite de la régression de la traction diesel, les engins de ce mode de traction qui nécessiterait de gros frais d'entretien ou de réparation sont automatiquement mis hors service. Pour les HLRDH série 72, il s'agit avant tout de la mise en service à Antwerpen Dam des HLRDH série 71. Les dates données sont celles des Procès Verbaux du Comité de Réforme.

AR 4329 de MBX au ../05/81

35 de FVY au ../05/81

HLDE 5908 de GT (prévue)

6108 de FKR au 20/02/81

13 FKR au 26/01/81

HLDH 6404 de FHS au 26/05/81

HLRDH 7205 de FNDM au 26/01/81 (démolition à FNDM en juin)

11 FNDM au 26/05/81 .

Pour les amateurs de livrée, signalons que :

la 5908 avait la livrée type 1970, fond vert avec 3 lignes jaunes, ligne supérieure interrompue au-dessus du numéro sur les faces avants, doubles phares, pas de 3ème phare

la 6108 avait la nouvelle livrée à fond jaune et bandes vertes

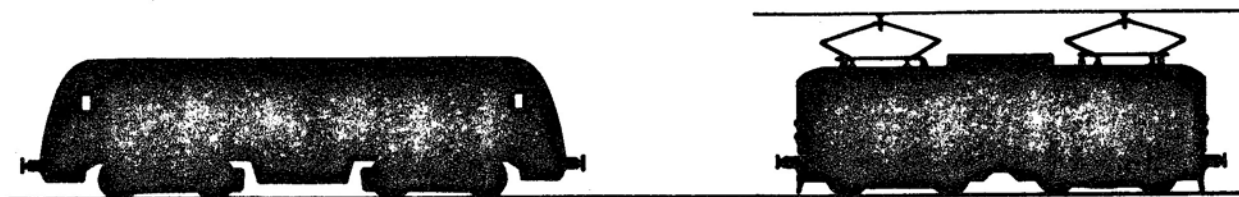
la 6113 avait l'ancienne livrée verte avec une ligne jaune

la 6404 avait la livrée type 1970, fond vert avec 3 lignes jaunes, avec 3ème phare

les 7205 et 7211 avaient la livrée type 1970 caractéristique de la série 72, fond vert avec lignes jaunes disposées en "Z" à l'avant du capot (faces latérales), tout en conservant sur les faces avants l'ancien motif (voir photo), simples phares.

Pour toute une série d'engins moteurs, l'amortissement devrait se dérouler comme indiqué dans ce tableau :

Matériel à mettre hors service	Années	Motifs ou remplacement
AM Bénélux	1985	HLE série 11
HLE 22 / 28	1985 à 1990	HLE série 21
HLE série 29	1982 - 1983	HLE série 27
AR série 40	1982 - 1983	électrification
AR série 43	1984 à 1987	nouvel AR
AR série 46	1983 à 1986	électrification
AR série 49	1982 à 1983	électrification
HLDE série 59	1981 à 1989	électrification
HLDE série 60 (sauf proto)	1981 à 1987	électrification
HLDH série 64	1981 à 1983	électrification
HLRDE série 70	1986 à 1987	nouvelle HLR
HLRDH série 72	1981 à 1985	nouvelle HLR + 71
HLRDH série 83	1985 à 1990	nouvelle répartition des HLR



III. Le Matériel de Traction

Particularités de certains engins

A) Locomotives Electriques

- série 15 : les 1501, 02, 03 et 04 ont la livrée à fond jaune et bandes bleues; la 1505 restée en livrée d'origine (bleue) serait réduite à assurer des services bi-tensions 1500/3000 V cc, par suite de l'enlèvement d'une self intervenant dans le circuit d'alimentation en 25000 V - 50 Hz.

- série 16 : les 1601, 02, 03, 04, 06 et 08 ont la livrée à fond jaune et bandes bleues; les 1605 et 07 ont la nouvelle livrée bleue avec bandeau jaune (interrompu sur les longs pans).



- série 18 : les 1801, 02, 04 et 06 ont les parties peintes, en jaune; les 1803 et 05 ont encore la livrée d'origine avec les parties peintes, en bleu.
- série 20 : les 2024 et 25 ont la livrée à fond jaune et bandes bleues; les 2006 et 16, la livrée bleue avec bandeau jaune; les autres 20 ont la livrée verte (*).
- série 23 : sont équipées pour l' "unité multiple", à la liste du F.F. n° 52 de septembre 80, ajouter les HLE n° 2304, 2311, 2335, 2343, 2352 et 2354 ; à remarquer sans UM - 2312 et 58 toujours en livrée verte, avec de simples phares, la 2363 en livrée jaune et bandes bleues.
- série 25 : toutes équipées pour la réversibilité avec rames M2; les 2501, 02, 03, 06, 08, 09, 11, 12 et 13 ont la livrée jaune à bandes bleues; les 2504, 05, 07, 10 et 14, la livrée bleue avec bandeau jaune.

B) Locomotives Diesel

- série 55 : les 5505, 10, 15, 23, 29, 40 et 42 sont équipées pour le chauffage électrique des rames remorquées, et ont de ce fait toutes, la livrée bleue avec un large bandeau jaune au-dessus de la ceinture; toutes les HLDE série 55 ont le 3ème phare type encastré dans la carrosserie sous le pare-brise.
- série 59 : la livrée de la 5916 reproduite par Roco est assez rare; elle se distingue de la version traditionnelle à fond jaune et bandes vertes par le fait: la partie jaune de bas de caisse est fortement réduit (7 cm contre 14 pour les autres); signalons à FNDM que les 5925 et 41 sont identiques à la 16, ainsi que la 48 à GT en dehors du 3ème phare qu'elle n'a pas. Remarquons les très nombreuses différences des livrées (cinq à GT) avec d'abord les 5907 et 22 à simples phares, les 5905, 07, 08, 11, 17, 20, 21, 22, 23, 29, 31, 33, 35 et 48 sans 3ème phare; la 5913 présente une livrée à fond jaune foncé, avec bandes vertes, numéros latéraux plus petits; la 5926 a ses numéros sur les parois latérales placés à droite au lieu de gauche.
- série 85 : les HLRDH 85 ont en principe la livrée type 1970 à fond vert avec lignes jaunes disposées en "Z" à l'avant du capot, doubles phares disposés horizontalement côté capot et verticalement côté cabine; la 8505 possède en plus des zébrures jaunes sur tout

le pourtour à hauteur des soutes à gascil;
la 8516 est entièrement jaune; la 8520 pour sa part
est toujours verte avec une simple ligne jaune sur
la face avant côté cabine et est équipée de simples
phares. Toutes les HLR de FNDM (dont les 85) ont un
feu blanc tournant sur leur cabine pour les circu-
lations dans le port et sur raccordements.

- * A propos de la 2013 : celle-ci est sortie de Nivelles (usines
BN - CFM) dans le courant de la semaine
du 15 au 21 juin 1981; est passée avec une autre HLE
série 20 à l'AC Luttre le 24 et a été enfin achemi-
née de Baulers à Ronet le 25 au soir. Cet achemine-
ment s'est fait assez curieusement comme marchan-
dise roulante, à 60 km/h, la loco étant encadrée par
des wagons pourquoi ?

C) Parcours des HLE de Ronet

- deuxième semestre de 1980 :

Série 20 - 1.250.539 km - 21 HLE/25 en roulement, soit une
moyenne de 59.549 km/HLE
Série 23 - 4.057.098 km - 66 HLE/68 en roulement, soit une
moyenne de 61.471 km/HLE
Série 26 - 1.769.831 km - 34 HLE/35 en roulement, soit une
moyenne de 52.053 km/HLE
Série 29 - 219.450 km - 9 HLE/12 en roulement, soit une
moyenne de 24.383 km/HLE

(2013, 2911 et 13 sans aucune circulation)

- premier trimestre de 1981 :

Série 20 - 584.011 km - 20 HLE/25 en roulement, soit une
moyenne de 29.200 km/HLE
Série 23 - 2.149.379 km - 67 HLE/68 en roulement, soit une
moyenne de 32.080 km/HLE
Série 26 - 782.475 km - 32 HLE/35 en roulement, soit une
moyenne de 24.452 km/HLE
Série 29 - 102.194 km - 10 HLE/12 en roulement, soit une
moyenne de 10.219 km/HLE

(2002, 08, 13, 2903 et 13 sans aucune circulation)

Les moyennes mensuelles par locomotive sont les plus élevées pour
les 23, suivies assez rapidement par les 20 malgré les nombreux
problèmes encore rencontrés sur ces machines de 7000 cv (trans-
mission et usure partie roulement).

IV. Matériel Remorqué à Voyageurs

- Les voitures M4 mixtes 1ère classe/fourgon sont maintenant en
constructions. Les châssis et les toitures sortent de fabrica-
tion des usines BN-CFM de Manage, sont acheminés ensuite par
camion à Nivelles où est réalisé le montage de la caisse et sa
mise sur bogies définitifs. Par le rail, l'ensemble est alors
dirigé sur les usines de Brugge qui réalisent le garnissage
final de toutes les voitures M4. Cette modification dans le
programme de construction des M4, remet en question le projet
de transformer des voitures de deuxième classe en véhicules
mixtes 2ème/fourgon.
- Pour les voitures du service des Postes, signalons la 70005
en cours de dépeçage à Forest Midi durant la deuxième quinzai-

ne du mois de juin, tandis que les 70017, 18 et 25 étaient en révisions à l'atelier de Schaerbeek (vu le 20/06/81).

V. Nouvelles Lignes Electrifiées

La mise en service de la traction électrique sur les tronçons de lignes Jette - Dendermonde - Lokeren (L. 60) et Kortrijk - Mouscron (L. 75) a eu lieu le dimanche 31 mai 1981.

L'inauguration de la ligne Bruxelles (Nord) - Dendermonde - Lokeren s'est déroulée le mardi 2 juin en présence du Ministre des Communications, Monsieur Valmy Féaux.

Train inaugural (A) Bruxelles Nord - Dendermonde et retour composé du matériel

HLE 2214 (livrée bleue)
+ HV M4 B 52093
M4 A 51047 et 51046
M4 B 52163 et 52171
+ HLE 2226 (livrée bleue)

Train d'appoint (B) Lokeren - Dendermonde et retour composé des AM 774 et 780

Allocution du Ministre à Dendermonde.

Pour la petite histoire, le Ministre a effectué le parcours Bruxelles Nord - Dendermonde dans le train A, Dendermonde - Lokeren dans le train B et retour en véhicule automobile.

VI. Au Service ES (Electricité et Signalisation)

A) Répartition des Autorails d'entretien caténaire

- série ES 100 :

101 = Schaerbeek	103 = Antwerpen Oost	105 = Kinkempois
102 = Schaerbeek	104 = Schaerbeek	106 = Merelbeke

- série ES 200 :

201 = Charleroi Sud	205 = Arlon	209 = Kinkempois
202 = Schaerbeek	206 = Antwerpen Oost	210 = Brugge
203 = Jemelle	207 = Mons	211 = Namur
204 = Merelbeke	208 = Leuven	212 = Schaerbeek (Direction ES)

- série ES 300 :

301 = Brugge	305 = démoli	309 = démoli
302 = Leuven	306 = Charleroi Sud	310 = démoli
303 = Arlon	307 = démoli	311 = démoli
304 = Antwerp. Oost	308 = 551.26 à MBX	312 = démoli

(309 et 310 démolis à Bruxelles PI en mai 1981)

- série 49 :

4905 = Jemelle
4907 = Namur

Notons aussi que les élévateurs "Comet" sont numérotés dans la série ES 700 (un par poste d'entretien caténaire) et ont une vitesse comme véhicule automoteur de 5 km/h.

Il est prévu de créer des postes d'entretien caténaire supplémentaires à Tournai et Visé; dans ce but, de nouveaux AR ES seraient en projet sur base d'engins SNCF ou DB (à bogies), ils permettront également le remplacement des engins des séries ES 300 (vétustes) et 200 (pour divers problèmes).

B) Cabines de Signalisation Mobiles

La S.N.C.B. dispose maintenant de véhicules à usage de cabines de signalisation mobiles aménagées dans d'anciennes voitures de type I1 B11 .

Le groupe de Charleroi dispose ainsi de l'ex. HV 12038 qui a été renumérotée 80 88 983 0003-9 et sur laquelle est inscrite :

"Service ES Cabine de Signalisation"

"Dir. ES 72-2"

VII. Au Service de la Voie

A) Répartition des HLRDH série 92 par garages draisines

Ces locomotives appartiennent au Service VT, auquel elles ont été cédées progressivement d'avril 1973 à mai 1976.

9201 =	Gent-Sint-Pieters	-	entretien par	Kortrijk
02 =	Forest Midi	-	"	Schaerbeek
03 =	Mons	-	"	Saint-Ghislain
04 =	Antwerpen Central	-	"	Antwerpen Dam
05 =	Hasselt	-	"	Hasselt
06 =	Angleur	-	"	Kinkempois
07 =	Namur	-	"	Bertrix
08 =	Forest Midi	-	"	Schaerbeek
09 =	Gent-Sint-Pieters	-	"	Kortrijk
10 =	Angleur	-	"	Kinkempois
11 =	Angleur	-	"	Kinkempois
12 =	Antwerpen Central	-	"	Antwerpen Dam
13 =	Charleroi Sud	-	"	Monceau
14 =	Namur	-	"	Bertrix
15 =	Angleur	-	"	Kinkempois
16 =	Charleroi Sud	-	"	Monceau
17 =	Namur	-	"	Bertrix
18 =	Gent-Sint-Pieters	-	"	Kortrijk
19 =	Antwerpen Central	-	"	Antwerpen Dam
20 =	Forest Midi	-	"	Schaerbeek
21 =	Forest Midi	-	"	Schaerbeek
22 =	Hasselt	-	"	Hasselt
23 =	Mons	-	"	Saint-Ghislain
24 =	Namur	-	"	Bertrix
25 =	Gent-Sint-Pieters	-	"	Kortrijk

(entretenu par le service M)

B) Nouvelles Régaleuses

En cette fin du mois de juin, le garage draisines d'Angleur vient de recevoir un nouvel engin pour l'entretien mécanisé des voies. Il s'agit d'une régaleuse Matisa type R 7 - 8, construite

en Belgique par la société Sodemeca. Celle-ci est le prototype d'une série devant remplacer les engins actuels ayant la même fonction. La régaleuse a pour but de répartir le ballast et de rendre un aspect soigné à la voie.

C) Contrôle de l'état des voies

Durant de nombreuses années la S.N.C.B. confiait le contrôle de l'état des voies du réseau à la D.B. ou à la S.N.C.F. Depuis quelques années, la Direction du service de la Voie dispose d'un autorail Matisa M 422 lui garantissant sa propre autonomie pour ce genre de travail.

Néanmoins, la technologie devenant de plus en plus complexe, la S.N.C.B. dépend toujours d'autres réseaux et sociétés étrangères. Ainsi, dans le courant du mois de juin passé, on a pu voir circuler sur notre réseau l'autorail SM 775 de la firme SPENO INTERNATIONAL de Genève. Cet engin a pour rôle la mesure de l'usure ondulatoire du rail (en rapport avec le train meuleur de cette société suisse).

Cet autorail construit par la firme MECNAFER (Italie) à une longueur hors tout de 18,00 m, une tare de 42,00 t, un poids en ordre de marche de 44,00 t, une vitesse maximale de 80 km/h (hors mesures) et date de 1978. Il est conduit par du personnel italien et a pour point d'attache l'Allemagne, gare de Hannover.

VIII. Matériel Privé

- Diverses firmes exploitantes de charbonnages du Limbourg utilisent en surface des locomotives diesel d'origine française. Il s'agit de 040 DE 600 - Brissonneau et Lotz (SNCF BB 63000) construites en 1959/60 pour les Houillères du Bassin Nord-Pas de Calais. A la fermeture de ces mines françaises, les charbonnages de Beringen, Waterschei, Winterslag et Zolder ont acquis respectivement 2, 1, 2 et 4 unités (peintes en jaune, quelques différences pour les oufes du capot par rapport au modèle Roco).
- Sur la route As - Maasmechelen (près de Genk), il est possible de voir un chantier de démolition de camions et de véhicules de génie civil (Armand Lowie). Sur ce chantier sont actuellement stockés des locotracteurs hollandais (à 3 essieux et cabine centrale) originaires de mines de l'Etat.

Ils sont numérotés :

DSM 171 (Werkspoor Amsterdam n° 1060 de 1957)

174 (W. A. n° 1063 de 1957)

179 (W. A. n° 1068 de 1957)

SBB-UKF 172

175 (W. A. n° 1069 de 1957)

178

181

182

191

192

193

194

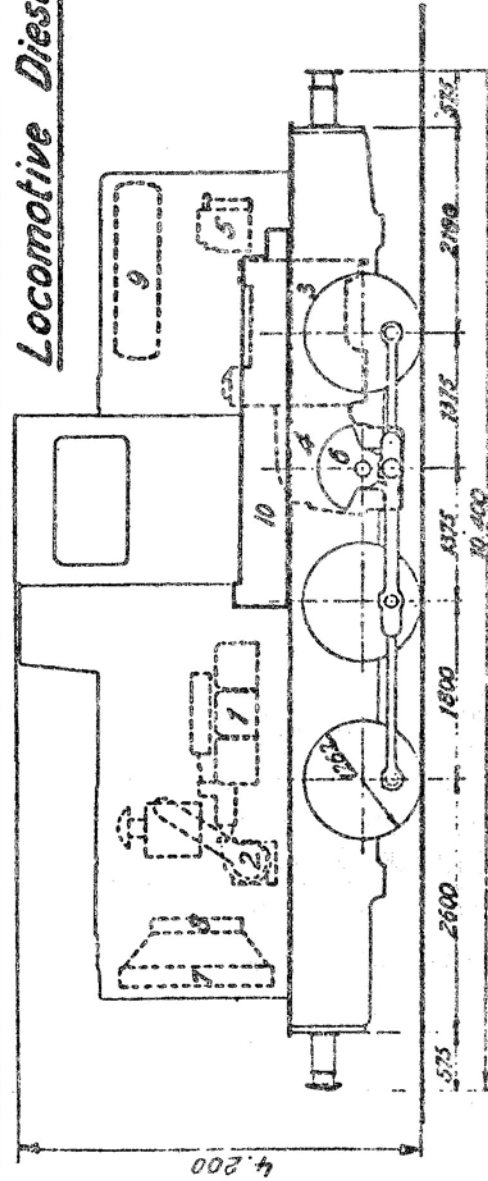
195

196 (W. A. n° 1096 de 1960)

Avis aux amateurs et acquéreurs éventuels !

M. Thiry

Locomotive Diesel-hydraulique série 92 - moteur SEM



- 1 Moteur Diesel
- 2 Turbo-soufflante
- 3 Boîte hydraulique
- 4 Inverseur réducteur
- 5 Compresseurs

- 6 Manivelle avec four-essieu
- 7 Radiateur
- 8 Ventilateur
- 9 Réservoirs pour
- 10 Réservoir à gasoil

Anciennement
type 232
nrs: 232.001 à 232.025

Généralités

<u>Efficacité:</u>	25
<u>Type:</u>	C
<u>Poids:</u>	7 30,55
- global en ordre de marche	
- approvisionnement	1 2400
- gasoil	1 450
- huile de graissage moteur	1 35
- huile de graissage transmission	1 255
- eau de réfrigération	1 200
<u>Puissance:</u>	1 350
- moteur Diesel	
- disponible (selon	
- série 92.0): ch	1 265
<u>Effort max. au démarrage:</u>	1 15.000
- régime "manœuvres"	1 3.400
- régime "ligne"	
<u>Vitesse maximum:</u>	1 28
- régime "manœuvres"	1 44h
- régime "ligne"	1 45
<u>Rayon minimum de courbe:</u>	1 m
<u>Diamètre des roues:</u>	1 1262

Largeur
m. 3 081.

Le volant d'accélération peut occuper 5 positions

Partie caisse

Constructeur: S.N. à Nivelles
Type: 9201 à 9225
Année de construction: 1950

Freinage:
Frein direct type Derlikon avec robinet de mécanisme type FDI
Frein automatique type Derlikon avec distributeur L.S.TI, robinet de mécanisme type F13
Le compresseur est du type Westinghouse 2H.V.2 commandé par ressorts, il alimente 2 réservoirs d'une capacité totale de 800l.
Frein à main à vis agissant sur essieux
Dispositif de commande:
Double commande pneumatique dans le poste de conduite avec dispositif d'homme-mort. Les relents d'accélération agissent sur une soupape d'accélération laquelle alimente le servo-moteur d'arrêt du Diesel, le cylindre de soupape de remplissage de la turbo-transmission et les cylindres de commande d'inversion et de changement de gammes.

Moteur Diesel

Constructeur: SEM Gand.
Type: SEM 5N 113 NS suralimenté par turbo-soufflante Brown-Boveri
Mode de fonctionnement: simple à 4 temps.
Mode d'injection: direct
Alimentation: par régulateur Trotté Central
Contrôle: par élémenteur Bosch

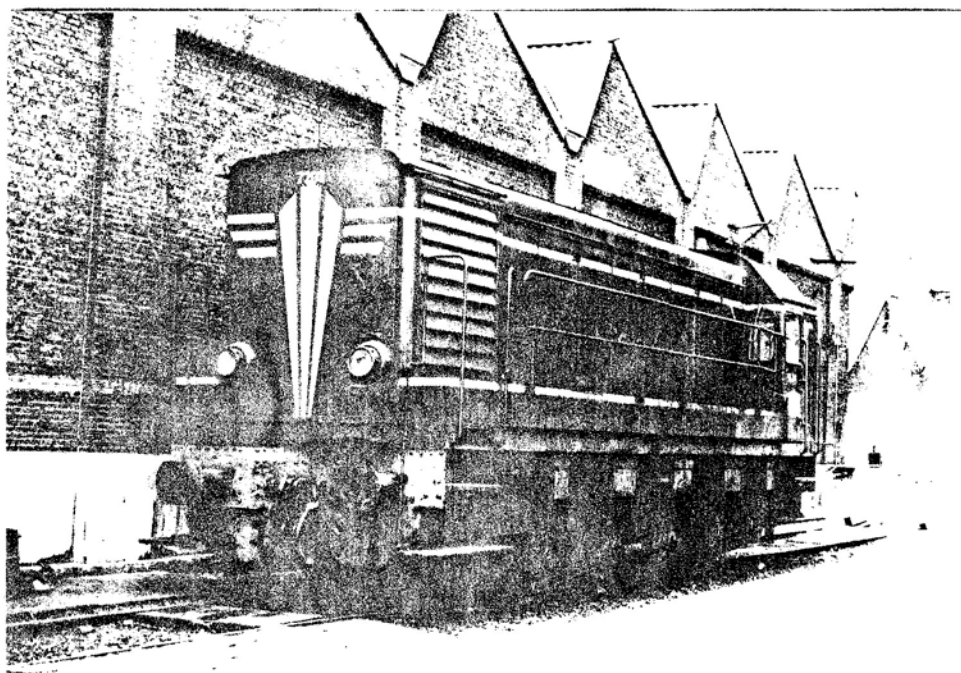
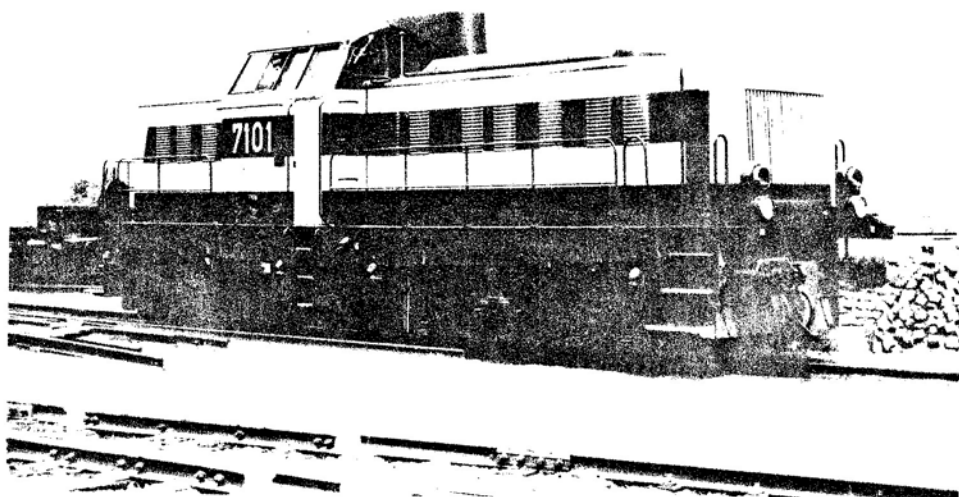
<u>Puissance nominale:</u>	ch	350
<u>Vitesse de rotation:</u>	tr/min	1300
<u>Cylindres:</u>	nombre	6
	disposition	horiz.
	alésage	mm 175
	course	mm 240
<u>Poids global:</u>	kg	3.500
<u>Pression d'injection:</u>	kg/cm ²	200
<u>Pression moy. eff.:</u>	kg/cm ²	6,65
<u>Vitesse moy. d'rotation:</u>	tr/min	10,4
<u>Couple à la vitesse max. du moteur:</u>	kgm	192,7

Transmission

Constructeur: Voith (Lindenheim-Allam.)
Type: Voith L 370
Genre: Inverseur - réducteur Cocherill et 2 coupleurs hydrauliques
Mode de fonctionnement: La turbo-transmission fait à 3 étages de vitesses réalisée à l'aide d'un transformateur de couple et de 2 coupleurs.
L'inverseur - réducteur Cocherill comporte:
- un inverseur de sens de marche pour un échange avant et arrière.
- un échangeur de gammes pour régime de manœuvres et régime de route.

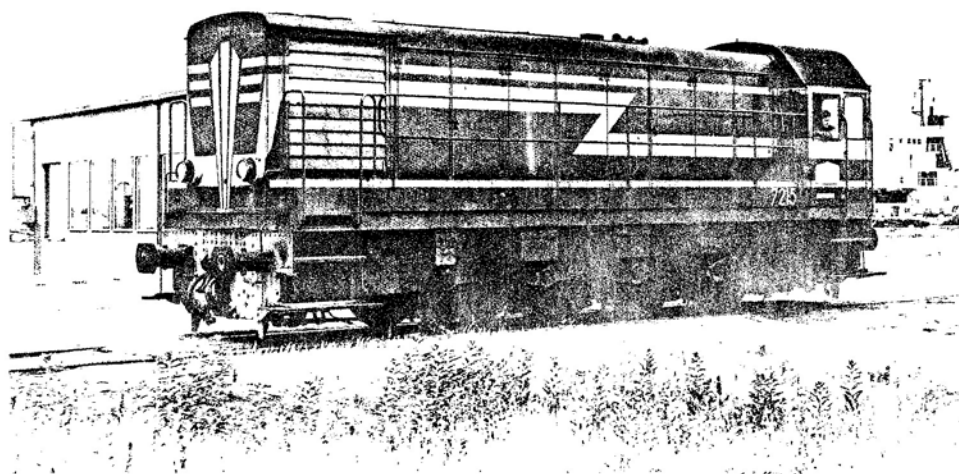
Mode d'entretien des essieux:
L'embroillage comparé Simonsen sur le four-essieu de l'inverseur et 6 bielles.

Antwerpen Noord
le 10 juin 1981
Loco diesel de
manoeuvres 7101



WDT Antwerpen Dam
le 10 juin 1981
Loco diesel de ma-
noeuvres 7206 en
ancienne livrée

Antwerpen
Zandvliet sluis
le 9 juin 1977
Loco diesel de
manoeuvres 7215
en livrée "1970"



RELAIS dits "ELECTRONIQUES" POUR SYSTEME MARKLIN

(1ère partie)

1) Les comptes-rendus de la foire de NUREMBERG 1980 mentionnèrent l'apparition sur le marché de modules électroniques miniatures baptisés "relais électroniques", notamment chez "SCHRODER et MERTENS" (série S + M) et chez INFORMATIC LAUER (série des MWS).

Depuis la mi-1978, environ, ROCO équipe ses locomotives "3 rails" de dispositifs plus élaborés que le relais traditionnel.

De son côté, également en 1980, HAG proposa discrètement un premier dispositif électronique : le moment semble venu de faire un premier point.

2) Les matériels présentés par les quatre constructeurs précités sont destinés à rencontrer trois préoccupations du modéliste adepte du système MARKLIN, à savoir :

2.1. - faciliter la transformation d'une machine conçue pour le système courant continu 2 rails en 3 rails avec inversion par surtension

Exemples : S + M 31 et 34

MWS 1 et 2 (variante MWS 3 annoncée)

ROCO type O4595s

HAG (?) (annoncé à NUREMBERG 81)

2.2. - remplacer un relais type MARKLIN dans une locomotive "3 rails"

Exemples : S + M 33

MWS 4

HAG H1

Lors de l'inversion, ces dispositifs évitent l'application de la surtension au moteur et aux ampoules d'éclairage.

2.3. - améliorer le relais MARKLIN en le dotant d'un circuit de commande qui, également, n'applique la surtension qu'au seul relais.

Exemple : MWS 5

3) Avant d'aborder la description détaillée de certains de ces modules, il convient de mettre en évidence quelques caractéristiques communes :

3.1. - dans tous les cas, le courant alternatif est redressé et le moteur alimenté en courant continu. (ce qui ne dérange pas les moteurs universels utilisés par Märklin, Hag, etc...).

3.2. - si les dispositifs proposés font appel à des composants électroniques, ils n'en comportent pas moins un relais électro-mécanique, ce qui rend l'expression "relais électronique" un peu abusive. (Informatik Lauer précise que le courant de traction ne passe pas dans les contacts du relais, ce que l'auteur n'a pu vérifier, l'enrobage du module ne permettant pas d'en relever le schéma).

Remarque importante :

Une conséquence de la première de ces dispositions : ni le moteur, ni les lampes, ne peuvent présenter de liaison électrique vers les rails par la masse du véhicule .

Pour les supports d'ampoules cela peut poser de petits problèmes de réalisation et ... une assurance de court-circuit si l'on omet ce détail.

Il est important de noter que seule la firme HAG attire d'emblée l'attention sur ce point ; Elektronik Lauer s'est rattrapé récemment en proposant un jeu d'accessoires pour ses modules MWS. Vendus en sachets ils permettent d'isoler 10 ampoules, et conviennent donc à la transformation de 2 à 5 locomotives (annoncés en 12/80, ces accessoires étaient en magasin en 3/81).

4) Dans la famille des modules destinés à la conversion des "2 rails" en "3 rails", il semble opportun de présenter tout d'abord le dispositif dont ROCO équipe ses versions "3 rails" courant alternatif.

En effet, ce dispositif est simple, se trouve aisément sur le marché, est moitié moins cher que les modules électroniquement plus sophistiqués, mais il est malheureusement plus encombrant.

Si l'on en croit le catalogue des nouveautés ROCO distribué à la foire de NUREMBERG 1981, ce constructeur envisagerait d'utiliser de nouveaux modules dénommés RWS 2, 3 et 5 dont l'aspect et la numérotation laissent supposer un accord avec Elektronik Lauer. (Avec les préannonces de ROCO il vaut mieux attendre et voir ...)

Le dispositif actuel de ROCO n° O4595S se présente sous la forme de deux plaquettes de circuits imprimés. La principale comporte le redresseur, un inverseur rotatif à commande pour relais et les éléments de liaison au moteur et aux ampoules d'éclairage; la seconde porte le dispositif de protection contre les surtensions lors de commandes d'inversion.

Le schéma de la réalisation est illustré par la figure 1.

Les circuits de la plaquette principale ne nécessitent aucun commentaire; on distingue des composants destinés à réduire les parasites du moteur, et les diodes permettant d'inverser l'éclairage avec le sens de marche.

La plaquette auxiliaire comporte essentiellement un interrupteur à transistor placé entre le moteur (point A) et le côté négatif du redresseur.

Il convient de rappeler que la commutation de semi-conducteurs, (diodes, transistors, thyristors, etc...) peut être extrêmement rapide, le temps de coupure étant sans commune mesure avec celui du contact auxiliaire d'un relais genre MARKLIN. Il n'y a dès lors, si la réalisation est correcte, ni sursaut de la loco, ni survoltage des ampoules.

De plus, l'utilisation d'une diode Zener permet d'obtenir un effet de seuil très marqué entre le fonctionnement normal et le blocage parasurtension.

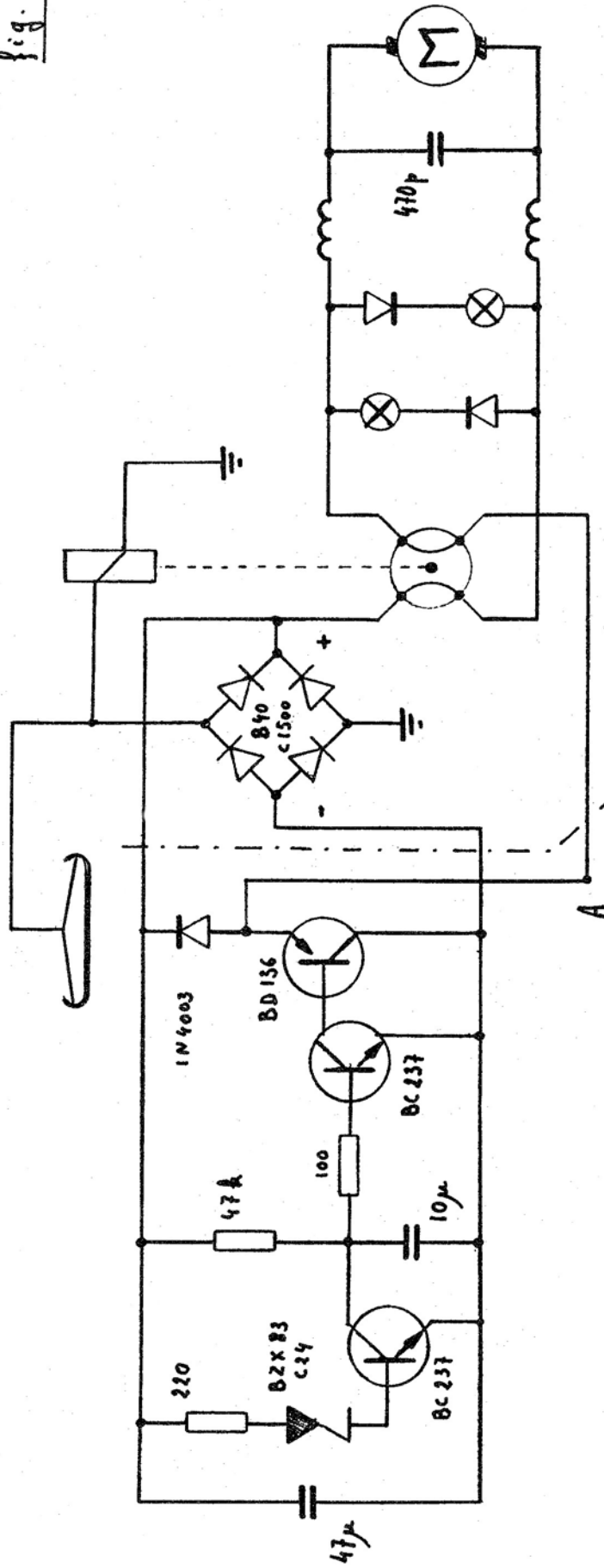
Les locomotives électriques de LIMA (nos types 16 et 25) et JOUEF (type 18) offrent un espace disponible permettant sans difficulté l'emploi de cet accessoire.

Son emploi dans les HLE et HLD de ROCO n'est pas possible sans une profonde modification du châssis et de la transmission, sauf pour le modèle 14143 auquel le module était destiné.

Pour ces machines comme pour la plupart des HLV, il faut faire appel au matériel ultra-compact qui fera l'objet de la DEUXIEME PARTIE de cet article.

G. Bridoux

fig. 1



MODULE AUXILIAIRE : protection parasurtension

MODULE PRINCIPAL : redresseur, inverseur etc.

ADAPTATEUR ROCO N° 4595S

En fonctionnement normal, c'est à dire avec une tension redressée qui, en crête, n'excède pas 25V, les transistors T2 et T3 sont saturés et le courant moteur circule avec une faible chute de tension (entre O, 7 & 1V). Lorsque la tension redressée dépasse 25V, la diode zener placée dans la base de T1 commence à conduire, le courant de T1 au travers de la résistance de 47k bîbque T2 et par voie de conséquence T3 : aucun des circuits placés en aval du redresseur ne peut plus être alimenté.

En bref

Modélisme - Modèles allemands.

Liste des nouveautés "allemandes" présentées à Nürnberg. La vapeur s'impose.

MÄRKLIN	HO	T18 prussienne sous le numéro D.R. 78 355.
FLEISCHMANN	HO	P 8 prussienne 38 2609.
FLEISCHMANN Piccolo	N	03 1074 carénée.
		01 1070 carénée.
TRIX	HO	80 038, loco-tender.
		P 3/5 H, pour omnibus, aux couleurs du bayerischer Länderbahn (ch. de fer de Bavière), variante bavaroise de la 38 (symbole 2' C).
MINITRIX	N	G 4/5, future DR 56 ¹¹ .
ROCO	HO continu	93, ex- prussienne T14, loco-tender lourde.
	HO alternatif	23 029.
	N	03 1021 carénée.
		44, marchandises.
LILIPUT		95, loco-tender marchandises à 5 essieux accouplés, en plusieurs livrées. Toujours en service à Thüringen.
LIMA		60 carénée, de l' ex- Lübeck-Büchener-Eisenbahn.
RIVAROSSO	HO } N }	96 "Mallet" en 2 variantes, dont bavaroise
ARNOLD		Gt 2 x 4/4.
LIMA		403, automotrice "Intercity" 200 km/h.
		628, autorail double, successeur des Schienenbusse.
ROCO		103.
	HO continu	E 71.
	HO alternatif	E 22.
	N	E 50.
ARNOLD		E 50.
RIVAROSSO		E 16 (116), ex- ES1 bavaroise, pour express.
		V320, la plus lourde diesel allemande, remise aux couleurs actuelles de son propriétaire, le Hersfelder Kreisbahn.
MÄRKLIN	I	38.
		78.
		212 (ex- V100).
	Z	120.
		220.

C.M.



EN PARCOURANT

Rail Magazine: n° 51, juillet 1981.

Cette revue connue pour son sérieux s'améliore encore par l'introduction de la couleur dans les pages intérieures. L'équilibre atteint dans la répartition des articles entre moderne et ancien donne une revue de haut niveau. Ainsi, nous y trouvons de beaux documents photographiques sur la ligne Paris-Lyon-Marseille dans sa traversée de la Bourgogne, l'évolution du parc traction de la SNCF, les locomotives diesel de route à transmission hydraulique de la SNCB (peu connues parce que peu nombreuses!). Côté ancien, épinglons: les 230 A du Nord (belles photos), et les S 10 de l'Alsace-Lorraine, article qui doit intéresser ceux qui désirent acheter la 230 G de Roco.

Trans-Fer: numéro hors série paru en avril 1981.

Consacré aux lignes suivantes situées en Entre-Sambre-et-Meuse. Il traite des lignes suivantes: Charleroi-Mariembourg-Vireux-Molhain et ses antennes; Mons-Lobbes-Chimay (ou les bouts de ficelle mis ensemble!!); et le Chemin de fer à Vapeur des Trois Vallées; le tout agrémenté d'une carte des lignes ferroviaires de cette région. Très intéressant!

Miniaturbahnen: n° 6, Juin 1981.

Dans son format habituel, une foule de photos de réseaux aux décors soignés. Relevons pourtant une vue de ce qu'il ne faut pas faire: dans une prairie (qui mérite plutôt le nom de pelouse) devant mesurer plus ou moins 15 m sur 10m, un troupeau de brebis comptant pas moins de 40 brebis. Que peuvent-elles encore trouver comme herbe à manger !!!

Tram Magazine: n° 21, 1981/1.

Publication de l'Amutra, imprimée sur beau papier avec photos très bien rendues. Ce numéro traite exclusivement des réseaux urbains et "interurbains". Citons une étude très bien faite d'une ligne de trams liégeois, le trentième anniversaire des PCC sur les Vicinaux, et des nouvelles de la SNCV et la STIB.

Tram Magazine: n° 22, 1981/II

Traite de la modernisation des trams de Neuchâtel, du Val de Lille et l'amélioration de l'image de marque des CFF, avec des projets de peinture des nouvelles locomotives et voitures.

Signalons que cette revue est en vente au CFC, voyez le responsable.

Vebov Koerier: n° 50, mai-juin 1981.

En néerlandais, sous une couverture sur papier grainé, présentation semblable à notre revue *F.F.* Très intéressant, car nous présente la liste de tout le matériel moteur des chemins de fer en Belgique. Par exemple, puisque classés par provinces, examinons ce qui concerne le Hainaut. Pour la SNCB: matériel et lignes fréquentées des dépôts de Menceau, Haine-Saint-Pierre, Ath, Saint-Ghislain, Mons et Tournai; ce que la SNCF envoie sur nos rails; les Industries raccordées au Chemin de Fer; le matériel (autobus) de la STIC; la SNCV: trams à Charleroi, Trazegnies, Anderlues, La Louvière et Jumet, les autobus; le matériel conservé par l'ASVI. Le *cfv3v* termine la partie consacrée à la Province de Namur.

Blick Punkt: revue des Deutschen Bundesbahn, juin 1981.

En langue allemande, donne des nouvelles des Chemins de Fer Allemands et dans le Monde. Semble surtout publicitaire. Imprimée sur papier journal avec photos en couleurs et noir et blanc.

Entre-Voies: n° de juin 1981 du Club Ferroviaire de l'Est de la Belgique. Après des nouvelles du Club et de la SNCB, nous parle des voitures de "18m" dont l'exploitation commerciale est terminée depuis le 31 mai dernier. Un autre article nous parle des Trolleybus et des Gyrobus exploités en Belgique par la STIL et la SNCV. Pour le modéliste, une étude des voitures omnibus de la DB série 501 à 535, partie d'une série importante de voitures anciennes modernisées, que Rece produit. Voilà des voitures courtes tout en étant exactes en longueur!

Gaset: De Pijl: n° 41, mai-juin 1981.

Revue du Club de Malines, d'une présentation très proche de notre bulletin. Un article parle du tracé des voies en miniatures avec de nombreuses formules mathématiques propres à rebuter bien des modélistes!!! Une proposition de baptiser nos locomotives comme le fait de plus en plus la SNCF! Un calendrier des activités des lignes touristiques en Hollande. Et le début d'une étude sur les billets de Chemin de Fer en Belgique.

Rail Miniature Lorrain Info: n° 8.

Un frère cadet de notre revue. Une histoire succincte des chemins de fer aux USA. Une étude des nouveaux moteurs Escap, qui joint leur puissance alliée à une petitesse très intéressante dans nos locomotives!! Un exemple de réseau escamotable (très dangereux pour le matériel oublié avant de rabattre la table !!). Une autre étude sur la traction électrique et ses problèmes.

Railway Modeller: Juillet 1981.

Invasion du mariage royal dans le petit train: En couverture, une photo d'une 220 de Bassett Lowke baptisée "Prince Charles"; en publicité, Peco annonce la sortie d'un tombereau en bois spécialement décoré pour le mariage du 29 juillet 1981! Après 30 pages de publicité, l'éditorial parle du train royal... Le réseau du mois montré en belles photos est en OO cette fois. Une page illustrée sur la technique de la soudure.

Model Railroader: juin 1981.

De belles photos de détails de réseaux américains (j'admire toujours le rendu de l'eau des ports et rivières voisins des rails parcourus par du matériel typique. Un article illustré montre comment utiliser les bogies moteurs de Tenshodo dont la petitesse ouvre des possibilités illimitées dans notre hobby. Un petit réseau en HO_{n3} peut nous donner des idées pour réaliser la même chose en HO_n ou HO_m. Comment réaliser une cokerie, avec des photos du modèle et de la réalité.

Mupdofer News: n° 4/80.

Sous ce titre anglais, se cache une revue en français qui traite, avec photos, de la démolition de trams bruxellois, de l'histoire du réseau de trams à Bruxelles année par année (1914-1918, 1919, 1920, 1921, 1922 & 1923). Et la fin du Nought Ferry.

Mupdofer News: n° 01/81.

Nouveau matériel de trams pour Bruxelles: les 7700? Suite de l'histoire du réseau bruxellois: 1924, 1925, 1926. Constatations pas toujours à l'avantage de la SNCB d'un voyageur parcourant le pays à la faveur d'un abonnement carte 5/14. A propos de Nuremberg, étude des firmes qui produisent des trams en miniature.

Info STIB: n° 8, avril-mai 1981.

Bilingue, choisissez le bon bout pour en commencer la lecture. Quatre pages sur l'exploitation des "Tramways bruxellois" pendant la seconde guerre mondiale. Le service SOS dépannage des trams et bus et comment débarasser les tunnels des autos entrées par mégarde ou distraction dans le préméto.

L'Étincelle: bulletin de l'ASVI, avril 1981.

Comment atteindre la remise de leur matériel à Thuillies. Liste du matériel préservé par l'ASVI. En 1929: expérimentation de 2 trolleybus par la SNCV.

L'Étincelle: Noël 1980.

Petite histoire des Eugies, motrices que nous avons vu longtemps dans nos régions. Et l'histoire de l'ART 86 récemment acquis par cette association.

(Note du rédacteur: L'abondance des bulletins des clubs belges nous fait rêver à une revue belge les regroupant, du moins ceux en langue française).

La Vie du Rail: n° 1797, 11 juin 1981.

Une longue étude sur l'utilisation actuelle du Chemin de Fer par l'armée, ou "Quand l'Armée prend le train". Surtout la rubrique Modélisme qui nous parle surtout de la 150 Y de Liliput et des éclairages de réseaux vus à la loupe. Cette rubrique toujours bien traitée n'est pas un doublon des revues spécialisées comme RMF ou Loco-Revue. Toujours intéressante!!

La Vie du Rail: n° 1798, 18 juin 1981.

Un réseau où l'on construit toujours des locomotives à vapeur: la Chine. Les impressions d'un cheminot français en Chine, avec ses spécialités: exemples: pour aérer les voitures, les portes restent ouvertes..., les voies servent de route aux villageois, ... les lignes électriques en ville servent autant à transporter le courant de maison en maison que de séchoir à linge !!!

La Vie du Rail: n° 1799, 25 juin 1981.

Les premiers baptêmes de rames TGV. Le réseau privé des Houillères de Blanzky-Montceau (en France...). 38 km de lignes nouvelles en Hollande: liaison rail-aéroport de Schiphol: Sur les affiches de la KLM, un quadri-réacteur Boeing décolle, mais sa carlingue est une automotrice des NS!!! et la renaissance de la ligne de Veenendaal. A l'occasion d'une étude sur la numérotation des autorails français depuis l'origine, des photos d'autorails anciens aussi variés dans leurs formes que dans leurs caractéristiques.

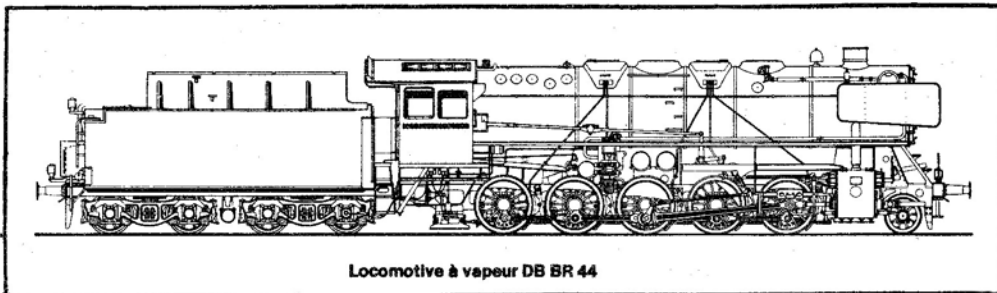
La Vie du Rail: n° 1800, 2 juillet 1981.

A propos de la convention internationale marchandises, comment s'est développé le trafic international des marchandises transportées par fer, en s'efforçant d'effacer les frontières. Un exemple: suivre un transport de pommes avec Interfrigo de Toulouse à Bagdad.

Loco-Revue: n° 429, juin-juillet 1981.

Commence par annoncer un grand concours de photos: "Photos d'Atmosphère": comment meubler les éventuels jours de pluie durant les vacances, avec la façon de procéder. Un article de Xavier Jacquet: comment réaliser la remise du dépôt de Lisieux avec photos du modèle réalisé d'un réalisme criant de vérité. Pour les amateurs de montages électroniques: plaque tournante automatique. Test des nouveaux moteurs Escap: leur petites dimensions les rend très intéressants pour nos locomotives miniatures. Un autre test sur la 150 Y de Liliput: loco traitée au 1/85 !!!

M. THIBAUT



Locomotive à vapeur DB BR 44

PETITES ANNONCES

J'ECHANGE: matériel moteur neuf (jamais roulé) contre matériel suisse éventuellement, je peux vendre aussi:

FLEISCHMANN HO: 4064, 4147, 4175, 4230, 4236, 4330, 4335, 4380, 4381
1 rame comprenant 1x5190, 2x5191 et 2x5192

RIVAROSSO HO: I666, I671, I340

MARKLIN HO: 3000 BB SNCF

S'adresser M. G. CALONNE, Rue Désiré Rondeau, 48 6070 CHATELINEAU
tél: 071/38.39.01

JE VENDS: 13 mètres de voie TRIX EXPRESS voie standard et modèle
2 aiguillages manuels et 1 croisement Bon état

M. José EVRARD, Rue des Bans, 10 6001 MARCINELLE 071/43.53.17

JE VENDS: réseau FLEISCHMANN complet 2m50 x 1m23 2 ovales, voies de
garage, décor, éclairage... aiguillages électriques

M. Alfio GRACEFFA Cité Parx Bois Robert 118 6538 MANAGE
tél. 064/55.61.17

A VENDRE : 1 loco LILIPUT 150 Y SNCF réf. 5270 , neuve , prix : 4.295 F .

1 loco KLEINBAHN Re 4/4 suisse , neuve , prix : 1.150 F .
ce modèle convient pour montage d'un diesel série 60 SNCF
en adaptant une caisse " BONGE " sur le châssis .

s'adresser : Pierre PIGOLET , rue de Marchienne , 55
6100 MONT-SUR-MARCHIENNE , tél. 071 / 36.85.21 .

Nos commandes groupées

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

Si vous désirez être renseignés à ce sujet , veuillez vous adresser à Pierre PIGOLET , rue de Marchienne , 55 , 6100 MONT-SUR-MARCHIENNE , tél. 071 / 36.85.21 . Veuillez joindre un timbre-poste en cas de demande de renseignements par écrit .

Un catalogue TELETRAIN (pièces de superdétaillage) est maintenant à la disposition des membres au local C.F.C. ; si la demande est suffisante , des achats groupés peuvent être envisagés .

Nous rappelons qu'un catalogue de pièces détachées ROCO est également déposé au local C.F.C. et , pour la rentrée , nous veillerons à disposer de catalogues à jour en GUENTHER et SPIETH (ce dernier concerne des inscriptions ferroviaires , en général pour le matériel allemand) .

LES TOURISTIQUES

Li Trimbleu

Parmi les chemins de fer touristique de Belgique, l'un des moins connu est certes celui qui relie Blégny-Trembleur à Mortroux en passant par l'ancienne ville fortifiée de Dalhem (près de Visé). "Li Trimbleu" (du wallon, le trembleur) est établi sur ce qui reste de l'ancienne ligne vicinale (à voie de 1 m) Liège - Barchon - Blégny - Warsage - Fouron-le-Comte. Jusqu'au début de 1980, la section Blégny - Warsage était encore exploitée par les charbonnages de Blégny-Trembleur pour leur raccordement aux voies de la S.N.C.B. (utilisation de trucks V.M. pour acheminement des wagons V.N. avec passage dans le tunnel de Dalhem).

Le matériel roulant du Trimbleu est le suivant :

- 2 locotracteurs français Desbrugère - NOYON, à deux essieux et entraînement par un faux essieu, moteur Willeme de 150 cv, poids 16 tonnes, numérotés 1 et 2.
- 2 locotracteurs DEUTZ, à deux essieux et entraînement par chaînes moteur de 150 cv, poids 16 tonnes, N° Deutz 56115 et 56116.
- 1 locotracteur RUHRTHALER, à trois essieux et entraînement par un faux essieu, moteur MAN de 230 cv, poids 23 tonnes, pas de numérotation.
- 4 remorques ex. S.N.C.V. à caisse en bois de 48 places assises;
- 4 remorques ex. S.N.C.V. à caisse métallique de 36 pl. assises; (indications relevées: N° 19307 BLC - 19308 - 19373 - deux AFB - une BLC - Kureghem 9485 et 9487).
- 2 baladeuses ex. HG S.N.C.V. Limburg, N° 18076 et 18121.

Ce matériel est normalement garé dans l'enceinte des charbonnages.

Ces derniers sont également accessibles au public comme Musée de la Mine; toutes les phases de l'extraction du charbon au cours des années y sont présentées.

A l'autre extrémité, la gare terminus de Mortroux, se trouve le très intéressant Musée de la Roue. Une véritable locomotive à vapeur bicabine S.N.C.V. y est visible, il s'agit l'ex. N° 634 .

Notons que l'exploitation de ce chemin de fer touristique n'est pas assurée par du personnel bénévole.

Pour tous renseignements complémentaires :

Chalet du Trimbleu - 4570 BLEGNY - tél. 041/87.50.01 .

* * * * *

N'oublions pas les autres Touristiques dont le T.T.A. - Tramway Touristique de l'Aine, entre Pont-d'Erezée et Lamôrménil, chemin de fer dont nous n'avons guère parler dans le Ferro-Flash.

M. Thiry

POUDE RAILS kalender en dienstregelingen 1981

In de maandtabellen betekent "x" een gewone rijdag, voor de betekenis van "E", "L", "T", "V" en "Y" wordt verwezen naar hetgeen bij de betreffende dienstregeling is vermeld.



Dit overzicht is speciaal gericht op het dagtoerisme. De telefoonnummers zijn vermeld ten dienste van gegadigden voor het doen van reserveringen voor gezelschappen e.d.



's-Gravenhage

Wat de tarieven betreft wordt opgemerkt dat strippenkaarten e.d. niet geldig zijn. Als er een kindertarief is, geldt dit vaak ook voor 65-plussers en personeelsleden van NS.

A Rijdend Tram Museum, Hellevoetsluis



01883 - 15919, b.g.g. 01883 - 13742

Materieel van de vroegere Rotterdamse eilandendamptram.

De stoomtrams vertrekken om 13.00, 13.45, 14.30, 15.15, 16.00 en 16.45 van het museumstation aan de haven voor een rit naar Vlotbrug. De eerste en laatste tram rijden alleen bij voldoende belangstelling.

Ritduur heen en terug circa 30 minuten. Een retour kost F 3,-. Kinderen van 4 t/m 11 jaar F 1,50.



In een van de vroegere Maas-Buurt-Spoorweg (Nijmegen - Venlo) afkomstig rijtuig is een op vertoon der plaatsbewijzen toegankelijke expositie ingericht die een goed beeld geeft van het vervoer van mensen, goederen en vee in het gebied ten zuiden van Rotterdam in vroeger dagen.

Op beide Pinksterdagen is er een lustrumviering met extra attracties.

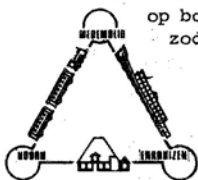
Op 22 en 23 augustus (V in de kalender) geldt in het kader van de Vestingdagen een tarief inclusief boottocht e.d.

In en rond een zogenaamde "Billard-autorail" is een zitje ingericht voor souvenirs, drankjes e.d.

B Stoomtram Hoorn - Medemblik

02290 - 14862

In het hoogseizoen (x in de kalender) vertrekken de stoomtrams om 11.00 en 14.00 uit Hoorn en om 12.30 en 16.00 uit Medemblik, waar aansluiting is op boten naar en van Enkhuizen, zodat men een rondrit door de "historische driehoek" kan maken, ook als NS-dagtocht 34.



Op woensdagse marktdagen wordt de stoomtramdienst nog aangevuld met een vertrek uit Hoorn om 13.00 en uit Medemblik om 15.00.

In het voor- en naseizoen (Y in de kalender) vertrekken de stoomtrams om 11.30 en 14.30 uit Hoorn en om 13.00 en 16.10 uit Medemblik en er is ook weer aansluiting op boten naar en van Enkhuizen.

Buffetwagens en souvenirs in elke tram.



Het tarief heeft sectiegrenzen in Wognum en Midwoud. Retour hele traject F 12. Kinderen van 4 t/m 9 jaar half geld.

In de tramwerkplaats van Hoorn kunt U zien hoe ver men al gevorderd is met de wedergeboorte van "Bello" van de stoomtram Alkmaar - Beryen. Gebouwd in 1914.



C Elektrische Museumtramlijn Amsterdam

020 - 160022
remise 020 - 716383

Tussen 10.00 en 17.00 is er een zo regelmatig mogelijke twintigminutendienst met oude Haagse, Amsterdamse, Rotterdamse en Weense stadstrams vanaf de achterzijde van het Haarlemmermeerstation naar de ingang van het Amsterdamse Bos ter hoogte van de Van Neijenrodedweg.

Er is nu ook een Groningse tram!



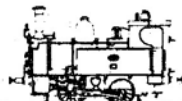
Ritduur heen en terug circa 30 minuten. Een retour kost F 1, een dagkaart F 2,50. Kinderen van 4 t/m 9 jaar half geld.

In de hal van het Haarlemmermeerstation is een expositie te bezichtigen over de tram- en bushistorie, met in het bijzonder de geschiedenis van de museumtrams.

Bij één der eindpunten staat de zogenaamde "boekenwagen" met souvenirs.

D Museum Buurt Spoorweg

074 - 770903 / 053 - 353461



Om 13.30, 15.00 en 16.30 vertrekken uit Haaksbergen lokaalspoortreinen voor een rit naar Boekelo. Op drukke dagen rijden behalve de stoomtreinen ook nog motortreinen. Ritduur heen en terug ruim 1 uur. Een retourkost F 5. Kinderen van 4 t/m 14 jaar F 2,50.



mei	A	B	C	D	E	F	G	H
di 5		Y						
wo 6		Y						
do 7		Y						
vr 8		Y						
za 9		Y						
zo 10							E	
di 12		Y					L	
wo 13		Y					L	
do 14		Y					L	
vr 15		Y						
za 16		Y						
zo 17	TRAM 81							x E
di 19		Y					L	
wo 20		Y					L	
do 21		Y					L	
vr 22		Y						
za 23		Y						
zo 24					x	x	E	x
di 26		Y					L	
wo 27		Y					L	
do 28	x	Y	x	x	x	x	x	x
vr 29		Y	x					
za 30		Y	x					
zo 31			x		x	x	E	x

juni	A	B	C	D	E	F	G	H
di 2		Y						L
wo 3		Y						L
do 4		Y					T	
vr 5		Y						
za 6		Y						
zo 7	x	Y	x	x	x	x	E	x
ma 8	x	Y	x	x	x	x	E	x
di 9		Y						
wo 10		Y					L	
do 11		Y					L	
vr 12		Y						
za 13		Y	x					
zo 14			x		x	x	E	x
di 16		Y					L	
wo 17		Y					L	
do 18		Y					L	
vr 19		Y						
za 20		Y	x					
zo 21			x	x	x	x	E	x
di 23		Y					L	
wo 24		Y					L	
do 25		Y					L	
vr 26		Y						
za 27		Y	x					
zo 28			x		x	x	E	T
di 30		Y					x	

juli	A	B	C	D	E	F	G	H	K
wo 1		Y							x
do 2		Y							x
vr 3		Y							x
za 4		Y	x	x			E		x
zo 5	x		x	x	x	x	E	T	
di 7		Y			x	x	x	x	
wo 8	x	Y			x	x	x	x	
do 9		Y			x	x	x	x	
vr 10		Y			x		x		
za 11		Y	x	x	x		E		x
zo 12	x	x	x	x	x	x	E	T	



is de naam van het maandblad van de NVBS (Nederlandse Vereniging van Belangstellenden in het Spoor- en tramwезезен) dat alle terreinen van de railhobby bestrijkt.

TRAM 81 en STOOM 81 zijn manifestaties ter viering van 50 jaar NVBS.



TRAM 81 op het traject Hoofddorpplein - Slotervaart van de Amsterdamse lijn 2 met trams uit alle Nederlandse tramsteden.

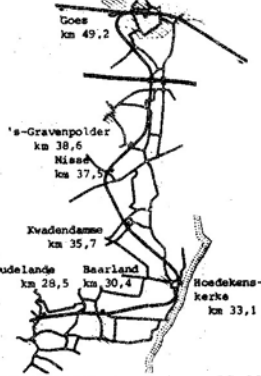
STOOM 81 op het traject Amersfoort - Woudenberg met circa 10 stoomlocomotieven van Nederlandse museumlijnen en elders.

E Stoomtram Goes-Borsele 01105 - 1295 / 01100 - 28307



De stoomtram vertrekt om 14.25 uit Goes voor een rit naar Oudelande. Ritduur heen en terug ruim 2½ uur inbegrepen een ophoud van ongeveer ½ uur op de terugrit te Hoedekenskerke, waar men de dijk kan beklimmen om te genieten van het uitzicht over de Westerschelde.

Het tarief heeft een sectie-grens te Kwadendamme. Een retour over het hele traject kost F 10 in de 2e klas en F 15 in de 1e klas. Kinderen van 4 t/m 12 jaar half geld.



Buffetwag en souvenirs in elke tram.

De conducteurs hebben gratis route-beschrijvingen van een nieuwe wandeling door natuurgebied "de Poel" rond station Kwadendamme. Het 1e klas rijkje heeft een speciale brievenbus, waarbij de daarin gedeponeerde post van een bijzonder tramstempel wordt voorzien.

Voor NS-reizigers: attractiekaartje 100 "t Boemeltje van Zuid-Beveland".

juli	A	B	C	D	E	F	G	H	K
ma 13	x								
di 14	x		x	x	x	x			
wo 15	x	x		x	x	x	x		
do 16	x		x	x	x	x			
vr 17	x		x		x				
za 18	x	x	x	x	E			x	
zo 19	x	x	x	x	x	E	T		
ma 20	x								
di 21	x		x	x	x	x			
wo 22	x	x		x	x	x	x		
do 23	x		x	x	x	x			
vr 24	x		x		x				
za 25	x	x	x	x	E			x	
zo 26	x	x	x	x	x	E	T		
ma 27	x								
di 28	x		x	x	x	x			
wo 29	x	x		x	x	x	x		
do 30	x		x	x	x	x			
vr 31	x		x		x				

F Stoomtrein Tilburg-Turnhout 013 - 673811



De stoomtrein vertrekt om 13.50 van station Tilburg-West voor een rit naar Baarle-Nassau / Landgoed Schaluinen. Ritduur heen en terug circa 4½ uur waarvan bijna twee uur op het landgoed, waar nu ook een wandelroute is uitgezet, kan worden vertoefd. Of men stapt uit in Baarle-Nassau waar de winkels op zondag open zijn.

Het tarief heeft een sectiegrens in Alphen. Een retour over het hele traject kost F 11. Kinderen van 4 t/m 9 jaar F 6.

Op dinsdag en donderdag worden combinatiekaartjes voor een wandeling door Baarle-Nassau onder leiding van een VVV-hostesse, verkocht.

Traditionele race van de trein tegen antieke automobielen van Lips' Autotron op zondag 12 juli.

G Veluwsche Stoomtrein Maatschappij 05766 - 2476



In het hoogseizoen op werkdagen (x in de kalender) vertrekken de stoomtreinen als volgt uit Apeldoorn:

10.20 naar Dieren, vanaf Eerbeek met dieseltractie, met dieseltractie, 13.00 naar Loenen, en 14.40 naar Dieren.

In de richting Apeldoorn rijden de treinen:

9.40, 12.04, 13.57 en 17.00 uit Beekbergen, 11.40, 12.55 en 16.36 uit Eerbeek, en 12.30 (diesel tot Eerbeek) en 16.12 uit Dieren.

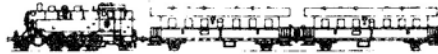
Op de dagen die in de kalender met "E" zijn aangeduid, wordt slechts naar en van Eerbeek gereden.

Apeldoorn vertrek 14.30. In de richting Apeldoorn rijden de treinen: 13.40 en 16.24 uit Beekbergen, en 16.00 uit Eerbeek.

Op de dagen die in de kalender met "L" zijn aangeduid, wordt slechts naar en van Loenen gereden. Apeldoorn vertrek 14.25.

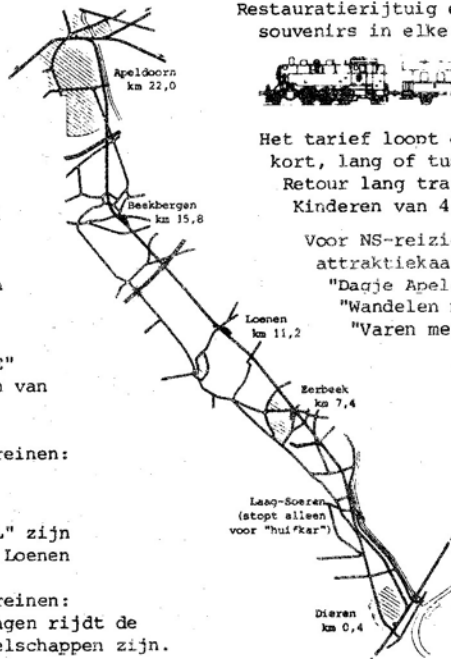
In de richting Apeldoorn rijden de treinen: 13.20 en 16.48 uit Loenen. Op deze dagen rijdt de trein wél naar/van Dieren als er gezelschappen zijn.

Restauratierijtuig en souvenirs in elke trein.



Het tarief loopt op naarmate men een kort, lang of tussen traject aflegt. Retour lang traject F 11. Kinderen van 4 t/m 9 jaar half geld.

Voor NS-reizigers dagtocht 12 en attractiekaartjes 96 t/m 99: "Dagje Apeldoorn", "Huijfkarr", "Wandelen met de V.S.M.", en "Varen met de V.S.M."



In Dieren is hiertoe op dinsdag van 30 juni t/m 18 augustus en op donderdag van 2 juli t/m 27 augustus aansluiting op boten van Rederij Heymen.

aug.	A	B	C	D	E	F	G	H	K
za 1	x	x	x	x	E			x	
zo 2	x	x	x	x	x	E	T		
ma 3	x								
di 4	x		x	x	x	x			
wo 5	x		x	x	x	x			
do 6	x		x	x	x	x			
vr 7	x		x		x				
za 8	x	x	x	x	E			x	
zo 9	x	x	x	x	x	E	x		
ma 10	x								
di 11	x		x	x	x				
wo 12	x		x	x	x				
do 13	x		x	x	x				
vr 14	x		x		x				
za 15	x	x	x	x	E			x	
zo 16	x	x	x	x	x	E	x		
di 18	Y		x		x				
wo 19	Y		x		x				
do 20	Y		x		x				
vr 21	Y		x		x				
za 22	Y	x	x	x	E			x	
zo 23	Y	x	x	x	x	E	x		
di 25	Y		x		x				
wo 26	Y		x		x				
do 27	Y		x		x				
vr 28	Y		x		x				
za 29	Y	x	x	x	E			x	
zo 30	x	x	x	x	E	x			

H Rotterdamsche Museumtrams 010 - 212061



Van 10.40 vertrek Schiekade tot 16.30 vertrek Diergaarde Blijdorp is er via het Centraal Station (noordzijde) een halfuurdienst met één der in 1905 gebouwde motorwagens met open balkon. Ritduur circa 10 minuten. Enkele reis F 0,50.



Op in de kalender met een "T" aangeduide zondagen vertrekt verder van 10.45 tot 16.15 elk half uur een oude vier-asser vanaf beide eindpunten van Toeristische Tramlijn 20, d.w.z. zowel vanaf Blijdorp als van Willemsplein (haven). Ritduur circa 20 minuten. Sectiegrens bij Schiekade. Prijs F 0,50 per sectie.

In samenwerking tussen VVV en Spido vertrekt dagelijks om 10.30 ook een oude vier-asser van het Centraal Station voor een tramronddrit plus aansluitende havenrondvaart. (010-141400). Prijs F 16,50. Kinderen t/m 14 jaar F 8,25. Het havenrondvaartbiljet is één week geldig.

sept.	B	C	E	F	G
di 1	Y				x
wo 2	Y				x
do 3	Y				x
vr 4	Y				
za 5	Y	x			
zo 6	x	x	x	E	
di 8	Y				L
wo 9	Y				L
do 10	Y				L
vr 11	Y				
za 12	Y	x			
zo 13	x	x	x	E	
di 15	Y				
wo 16	Y				
do 17	Y				
vr 18	Y				
za 19	Y	x			
zo 20	x	x	x		
za 26	x				
zo 27	STOOM 81				

K Smalspoorlijn Katwijk

079 - 169472 / 214206

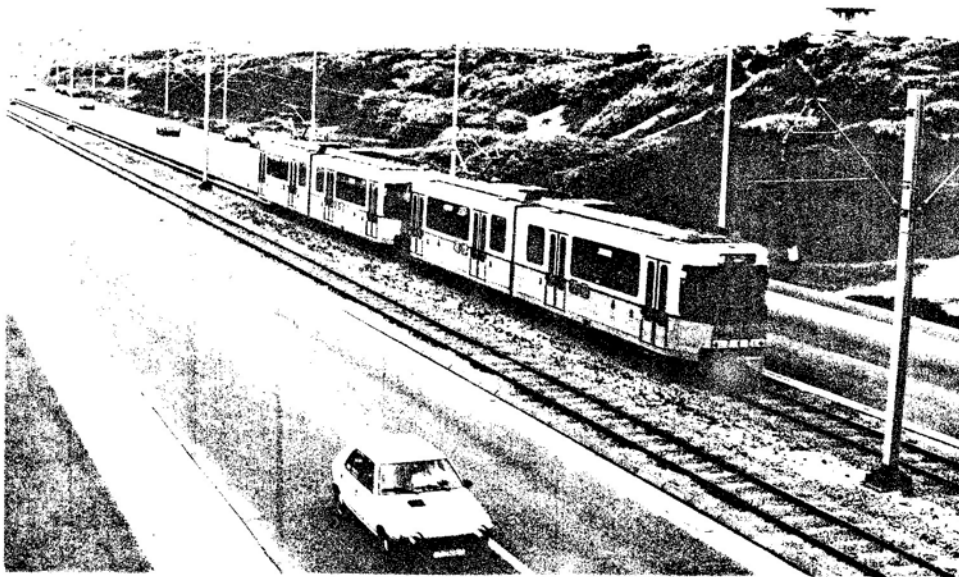


Van 10 tot 17 uur vertrekt elk uur een smalspoorstoomtrein van de "Vrieze Wei" voor een rondrit van ruim een half uur door het normaal niet voor publiek toegankelijke waterwin- en natuurgebied. Prijs F 4,25. Kinderen F 3,-.

De "Vrieze Wei" is gemakkelijk te voet bereikbaar vanaf de Zuid-Boulevard; men volg de pijlen "stoomtrein".

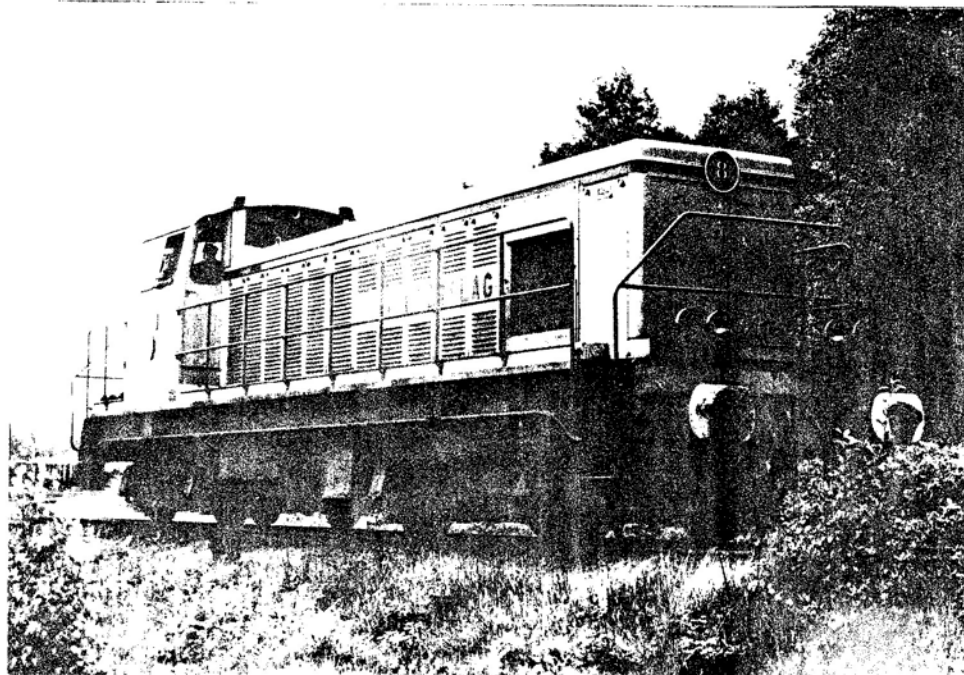
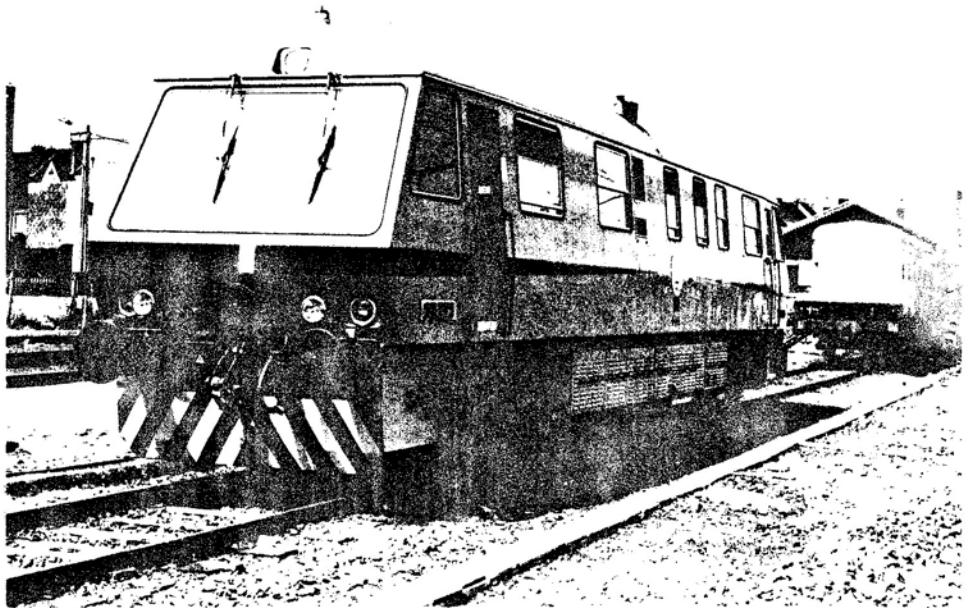
okt.	C	D	F	G
za 3	x			
zo 4	x			
za 10	x			
zo 11	x			
za 17	x			
zo 18	x	x	x	E
di 20				L
wo 21		x	x	L
do 22				L

is ook de naam van het vier keer per jaar verschijnende blad van de Tramweg-Stichting die zich beperkt tot alles wat te maken heeft met het herstel van en rijden met historische trams. Inlichtingen 079-213416.



S.N.C.V. Bredene
le 15 juin 1981
Couplage motrices
articulées de
Charleroi
6104 et 6105
Circulation à
contre-voie

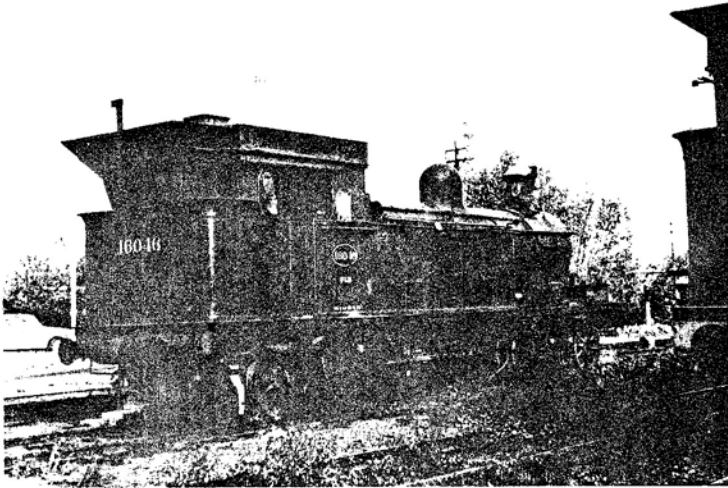
Braine-Le-Comte
le 14 juin 1981
Autorail de
mesures
SPENO SM 775



Winterslag
le 12 juin 1981
Loco N° 8 - B.I.
type 040 DE 600
des Charbonnages
de Winterslag

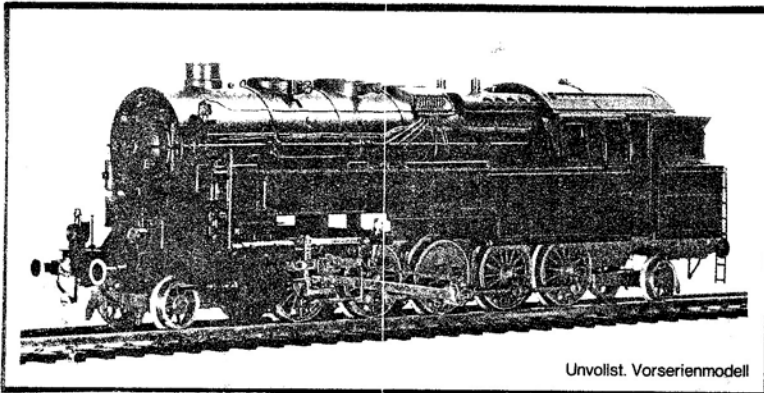
JOGADIS

RUE DE BRUXELLES , 53,
1390- ENGHEN.
TEL. 02/395.22.96



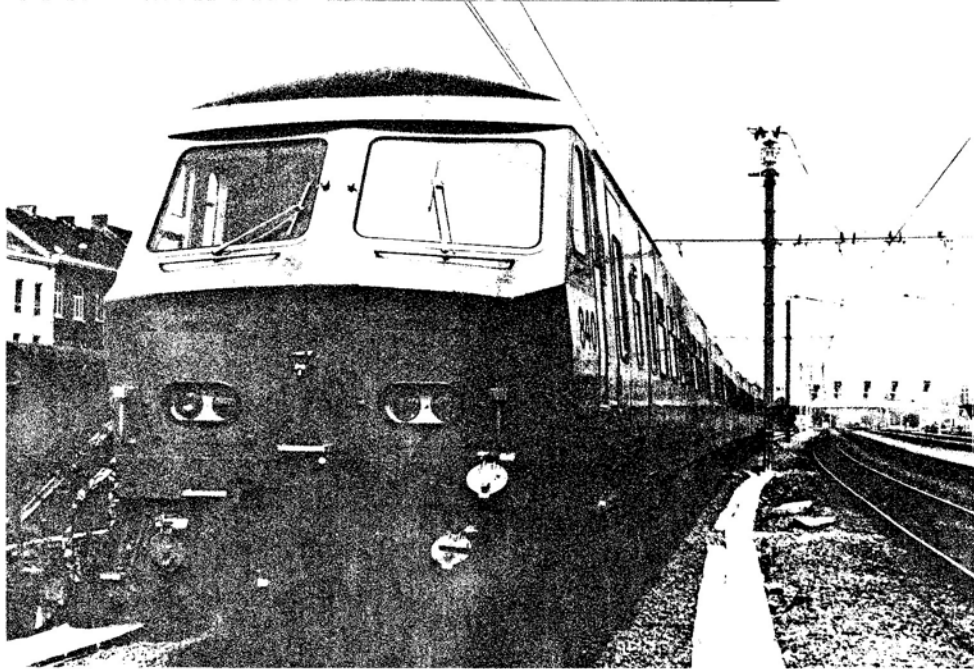
LA LOCOMOTIVE TYPE 16 S.N.C.B.

EN KIT
EST EN STOCK §!!!



Unvollst. Vorserienmodell

LES NOUVEAUTES LILIPUT SONT ARRIVEES
- AUX MEILLEURS PRIX -



RAME 800 S.N.C.B. DE LIMA

1.895.- MOINS REMISE
CLUB

EGALEMENT DISPONIBLE EN
VERSION 3 RAILS SYSTEME

MARKLIN : 2.995.-NET

BREKINA 1:87

→ 89.- moins remise club.

