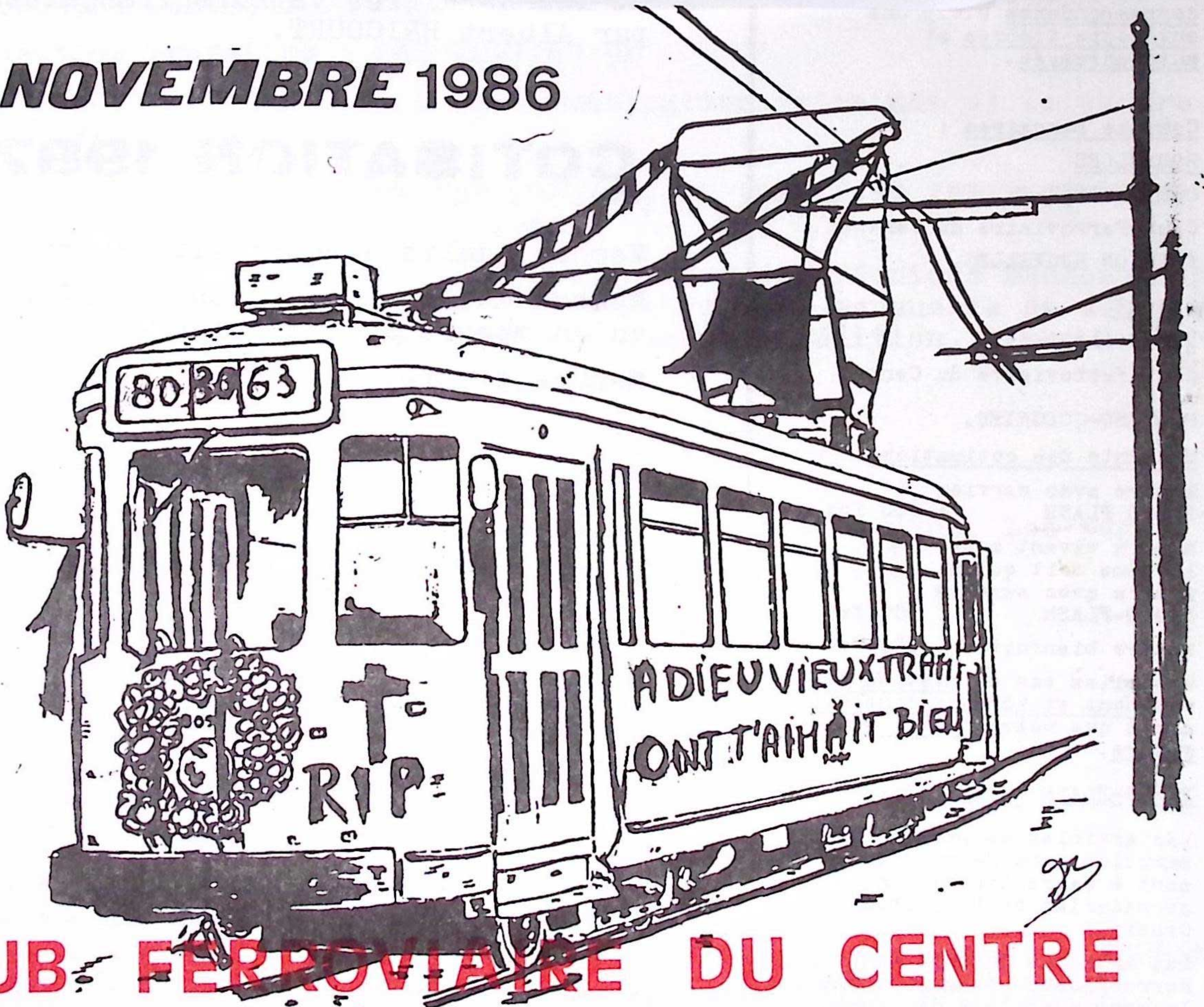


FERRO FLASH



N° 118 NOVEMBRE 1986

EDITEUR RESPONSABLE: DEBLIQUIT RICHARD
28, Rue St Donat - 7070 - Heudenois Goenies.



CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE

MENSUEL

DOCUMENTATION
MODELISME

INFORMATIONS FERROVIAIRES

relations Publiques et
secrétariat BRUXELLES :

Michel BROIGNIEZ
Allée des Jonquilles, 18

865 - WALHAIN-SAINT-PAUL.
Tél : (010) 65.87.48.
entre 18 et 20 heures.

Secrétariat CENTRE :

Henri HAUBE
Rue Docteur Grégoire, 51

7100 - LA LOUVIERE
Tél : (064) 22.51.23.
entre 17 et 19 heures
sauf le vendredi.

Les demandes de renseignements,
d'anciens FERRO-FLASH et les
changements d'adresses sont
à faire parvenir à votre
secrétariat respectif.

Prière de joindre pour toute
correspondance s.v.p une
enveloppe timbrée et
auto-adressée.

Comptes Bancaires :BRUXELLES

068-2027267-91

Club Ferroviaire du Centre
SECTION BRUXELLES.

GENTRE

271-0061822-65

Club Ferroviaire du Centre
HOUDENG-GOEGNIES.

Montants des cotisations

Membre avec service
FERRO FLASH : 600 frs

Membre vivant sous
le même toit qu'un
membre avec service
FERRO-FLASH : 300 frs

Membre bienfaiteur: 800 frs et plus

N'oubliez pas de mentionner
vos noms et adresse complète
ainsi que votre numéro de
membre.

FERRO-FLASH - FERRO-FLASH

Les articles et photos pour
parution dans Ferro-Flash,
sont à faire parvenir au
secrétariat de la section
Centre.

Les articles publiés dans
Ferro-Flash, n'engagent que
la responsabilité de leur(s)
auteur(s).

Les firmes et commerçants
cités dans les articles, ne
le sont qu'à titre d'infor-
mation.

ECHANGE DE REVUES INTER-CLUBS :

Les revues sont à faire parvenir
à : Pierre HAUTEPIN

Chaussée de Mons, 125

7160 - HAINE-SAINT-PIERRE.

C.F.C. réunions C.F.C.

Mois de décembre : samedi 13 décembre, à partir
de 14h30 dans le réfectoire de l'école
Primaire Communale Mixte, Chaussée, 316
à HOUDENG-GOEGNIES.

Au programme : la réalisation du décor sur un
réseau ferroviaire, trucs et astuces économiques
par Jean Louis BRICOURT.

"Pot pourri" (pas tant que ça) de
dias inédites de différents réseaux européens :

Norvège, Suède, Suisse, Espagne etc... et
trains nouveaux : Nantes, Marseille; Lugano,
Innsbruck...

et les dernières vapeurs françaises.
par Albert BRICOURT.

COTISATION 1987

Membre adulte avec service Ferro-Flash : 600 Frs

Membre adulte vivant sous le même toit
qu'un membre avec service Ferro-Flash : 300 Frs

Membre bienfaiteur : 800 Frs

et plus

Membre mineur d'âge : la cotisation est à
payer lors des réunions mensuelles uniquement,
l'affiliation est soumise à l'autorisation
du/des parents ou du tuteur légal.

A verser au compte de votre section respective :

Section Centre : 271-0061822-65

Section Bruxelles : 068-2027267-91

Prenez de l'avance, réglez votre cotisation
dès maintenant, vous continuerez ainsi à
recevoir Ferro-Flash dès le mois de janvier 1987.

CECI NE CONCERNE PAS LES MEMBRES QUI SE SONT
INSCRITS A L'EXPOSITION OU QUI SE SONT DEJA
REINSCRITS DEPUIS.

Expositions

Expo-Houdeng : merci à Jacques ROUSSEAU.

Nous remercions aussi les membres qui ont
prêtés leurs modèles et maquettes pour
réaliser la vitrine du Club à l'exposition
de l'ARBAC à Bruxelles.

Nos commandes groupées

DIESEL B par Max DELIE et Julien CASIER

Ce livre est maintenant à l'impression et sa sortie de presse est prévue pour fin novembre. Le dépliant en annexe vous donne toutes les caractéristiques de ce livre précieux pour ceux que la traction diesel intéresse. Un livre de classe à un prix serré (1.780 F) étant donné la qualité des informations et des images et que vous pouvez vous procurer aux conditions suivantes :

Prix : paiement à la commande : 1.780 francs
à verser au compte de votre section respective :
section Centre : 271-0061822-65
section Bruxelles : 068-2027267-91

en mentionnant clairement dans la communication votre nom et le nombre d'exemplaires désirés.

POUR BENEFCIER DE CETTE COMMANDE GROUPEE, IL VOUS FAUT IMPERATIVEMENT ETRE EN REGLE DE COTISATION POUR 1986.

ATTENTION !!! le livre sera à disposition lors des réunions hebdomadaires du vendredi soir après 20h30 ou lors de la réunion mensuelle de décembre. Vu le poids élevé, il ne sera procédé à aucune expédition.
et le prix

Il nous est possible de vous proposer à un prix intéressant, les wagons et voitures suivants dans les marques suivantes :

Gbs Roco 46.414	: 350,-	
Eaos Liliput 244.95	: 460,-	
Hbikks Electrotren	: 525,-	ATTENTION!!!
Tremie Märklin 4723	: 600,-	QUANTITE LIMITEE!!!
"Colis SNCB" Märklin 4404	: 235,-	
Couchettes SNCB bleue Märklin 4116	: 650,-	
RAILTOUR verte et Arc-en-Ciel 4119	: 795,-	

A verser au compte 271-0061822-65 de Club Ferroviaire du Centre à HOUDENG en indiquant clairement et complètement votre nom et votre adresse, le type de véhicule commandé et le nombre d'exemplaires.

ATTENTION!!! Veuillez faire des versements séparés pour chaque type de véhicules. Ex : vous commandez 3 wagons Roco + 2 voitures Märklin, vous faites donc un versement pour les 3 wagons et un autre pour les 2 voitures.

Les commandes pourront être retirées lors des réunions hebdomadaires du vendredi soir et lors de la réunion mensuelle de décembre.

POUR BENEFCIER DE CETTE COMMANDE GROUPEE, IL VOUS FAUT ETRE EN REGLE DE COTISATION POUR 1986.

REPORTAGE

QUEL AVENIR POUR LES TRAMS
A LA LOUVIERE?

4

C'est en présence d'une assemblée nombreuse (preuve s'il en est de l'intérêt porté par les Louviérois à leurs trams) que s'est tenue ce mardi 28 octobre la conférence débat sur la rénovation du réseau vicinal du Centre et corollairement sur celle du centre urbain de LA LOUVIERE. Pour répondre à nos questions et exposer les données actuellement connues: MM. DEBAUQUE (Bourgmestre), HUBERT (echevin), HERLEMONT, (député permanent Hainaut), POLET (chef de service SNCV) et GILLAIN (Idea) EN outre, M. DEBAUQUE répondait comme membre du C.A. de la SNCB et M. HERLEMONT comme membre du C.A. de la SNCV.

M. M. DEBAUQUE rappellè tout d'abord l'historique du centre urbain de LA LOUVIERE: actuellement, il possède les caractéristiques suivantes: peu de bureaux dans le centre ville mais beaucoup de maisons commerciales et à cette seule vocation. Ces maisons inhabitées la nuit accusent un âge certain. Une circulation asphyxiante et une absence de verdure. Plus de signe urbain depuis que les derniers tremblements de terre (ils remontent à 20 ans) ont eu raison du clocher paroissial.

Au milieu du XIXe siècle, LA LOUVIERE n'était que deux lotissements:

l'un appartenant à WAROCQUE (place Mansart et les rues voisines)

l'autre appartenant à MAIRAUX et constituant l'agrandissement du LA LOUVIERE de l'époque (rues Albert Ier, Debrouckère, Bd Mairaux, place communale et les rues en diagonales Kéramis, Loi, Concorde, A. France) Une partie de ce lotissement est tronqué par les usines BOCH vers lesquelles partaient d'autres rues en diagonales (Impasse de L'Opposition p.e.)

A la fin du XIXe siècle, les vicinaux font du Drapeau Blanc une étoile ferroviaire qui permet à LA LOUVIERE de jouer le rôle de métropole régionale. Cette situation restera inchangée jusque la seconde moitié du XXe siècle.

Dans la seconde moitié du XXe siècle, les grands bouleversements arrivent avec d'une part la réalisation d'un réseau autoroutier et sa liaison avec LA LOUVIERE et d'autre part, l'électrification du chemin de fer, la nouvelle gare de LA LOUVIERE-CENTRE et par après celle de LA LOUVIERE-SUD.

Il est à remarquer que c'est la liaison autoroutière qui a entraîné la désaffectation du tramway sur l'axe de pénétration de celle-ci (lignes 32-33-35-39).

En 1967, apparait une conception du réaménagement du territoire avec plan de secteur. Un avant-projet prévoit ni plus, ni moins, de prolonger les deux voiries parallèles de liaison aux autoroutes au delà du Drapeau Blanc vers la future route express: BINCHE-HOUDENG. Cette option fut refusée énergiquement par les autorités communales car elle transformait le centre de LA LOUVIERE en berne centrale d'autoroute.

En 1979, l'avant-projet devient projet mais se modifie considérablement: tenant compte que la circulation au Drapeau Blanc est essentiellement une circulation en transit, l'idée est de décharger ce carrefour et d'en éviter l'asphyxie par la création d'un ring. Ce ring, après étude des spécialistes, devient un itinéraire de délestage: il sera à double sens, son efficacité étant prouvée à cette seule condition. Cet itinéraire de délestage est le suivant (voir carte): sortie autoroute - Pont des Soupirs - nouvelle route parallèle au chemin de fer sur le site de la gare industrielle - ancienne darse - rue du gazomètre - rue de l'Olive - nouvelle voirie passant par trou Monseu trou Garin - Av. Buzet -....et retour au pont des soupirs par une voie souterraine sous le cimetière de LA LOUVIERE et rue de la Grattine.

Ce projet est soumis aux commissions régionales et provinciales d'aménagement du territoire.

Après cet exposé, M. le Bourgmestre évoque le problème de la rénovation du coeur de notre ville: CETTE RENOVATION DEPENDRA ENTIEREMENT DE LA RENOVATION DES TRANSPORTS de notre ville. Qu'en est-il de celle-ci:

SNCV: la SNCV a des idées précises sur cette rénovation (voir plus loin) mais l'approbation et la mise en oeuvre de celles-ci dépend du pouvoir de tutelle. Le réseau du Centre est divisé en deux: le réseau Sud déjà rénové (ligne 90) et

le réseau Nord rénové sur certaines sections. C'est ce réseau qui est supprimé au 1er novembre 1986. Il est à remarquer que ces rénovations partielles ont entraîné pas mal de désagréments car en même temps que les travaux, les circulations ferrées étaient maintenues. Il n'en serait pas de même pour les rénovations futures puisque tout trafic ferré sera arrêté, les entrepreneurs travailleront donc avec moins de contraintes.

A l'heure actuelle, il est impossible de préciser si cette rénovation aura bien lieu et si le trafic ferré reprendra bien. On peut cependant l'envisager vu que les premiers crédits viennent d'être débloqués pour la section GOSSELIES-COURCELLES de la ligne 80. Il est tout aussi impossible de préciser si les trajets actuels seront maintenus ou si une autre solution sera retenue, l'idée d'un parcours souterrain ayant été émise. Comme déjà écrit, le choix retenu influencera le reste des travaux urbains de notre ville.

Le Ministre des Communications (maître d'oeuvre) a confié l'étude de faisabilité à des bureaux privés; les autorités communales de LA LOUVIERE, malgré leurs pressantes demandes sont toujours SANS NOUVELLE précision de l'évolution du dossier.

Entretiens, la SNCV a signalé son souci d'arrêter l'exploitation ferrée par raison de sécurité devant le vieillissement prononcé du matériel et de la voie.

Ce mardi, la ville de LA LOUVIERE venait encore de recevoir un courrier du ministre précisant qu'une enquête socio-économique était en cours, que les délais ne peuvent être fixés (*tiens, tiens, pourquoi parle-t-on toujours de trois ans alors*), qu'un travail souterrain ne peut être envisagé qu'avec la collaboration de la commune.

Quant à l'étendue du futur réseau (jusque BRACQUEGNIES ou jusque MAURAGE) pas de réponse.

SNCB: M. M. DEBAUQUE évoque la création de LA LOUVIERE-SUD sur la dorsale wallonne; gare avec peu de voyageurs et peu agréable, actuellement mal desservie par les vicinaux qui invoquent le faible trafic...on tourne en rond quoi.

En 1988, c'est promis, les travaux de gare en dur commence (*en 1979, lors de notre exposition à MANAGE, Monsieur VAN GESTEL, Chef du service Presse et Relations publiques de la SNCB nous avait confié à exposer lors de l'inauguration de la gare de LA LOUVIERE SUDpour l'année suivante: faut pas désespérer*)

Sont encore évoqués des problèmes plus spécifiques au centre urbain parmi lesquels les piétonniers dont l'un (place Mansart et environs) sera encore tributaire du choix de la rénovation de nos tramways.

M. J.-P. HUBERT prend alors la parole pour nous informer que des études sur modèles mathématiques ont été effectuées à l'Université de Mons: elles ont démontré que l'itinéraire de délestage envisagé devait être à double sens, que pour les transports en commun, sur la portion LA LOUVIERE-CENTRE-TIVOLI, une mise en site propre donnerait une augmentation du trafic avec en corollaire une diminution du trafic privé.

M. POLET prend la parole pour répondre aux intervenants et présenter le projet de la SNCV:

il souligne que le remplacement dans le CENTRE sera plus lent qu'à la côte vu la sinuosité du réseau ainsi que sans situation en site banal. De plus les travaux (*on a vu plus haut qu'ils restent quand même dans le domaine des hypothèses*) engloberont la réalisation de la double voie là où elle n'existait pas et la rectification d'un tracé datant de 30 ans.

La SNCV rejette aussi l'option de gare autobus en péri phérie de son réseau. Et ENFIN, il dévoile le trajet futur des tramways dans LA LOUVIERE (voir carte): Venant d'HOUDENG, le tram rentre dans la rue du Gazomètre qu'il quitte aussitôt pour tourner à gauche et emprunter une trémie le menant sous les rues Roland et des Amours au niveau de la galerie marchande, une station de métro (*pourquoi pas station des Amours*) sortie du trajet souterrain à proximité de la rue de Belle-vue, descente en longeant celle-ci côté ancien terril, passage de la rue de l'Olive sur viaduc, LA LOUVIERE SUD, nouvelle voirie en berne centrale vers av. Buzet, en tangente de l'hôpital de Tivoli, rue de la Compassion, Cour d'Haine et chaussée à Jolimont où l'on retrouve l'ancien tracé. Ce tracé suppose, bien entendu, l'abandon des tracés actuels en fourche)

Conclusions: deux faits saillants sont à relever: tout d'abord: c'est vraiment, pour le choix futur, la bouteille à encre dont le Ministre des communications tient soigneusement le bouchon fermé; il est impossible de confirmer le maintien du réseau ferré

Ensuite, et c'est peut-être là un point capital pour le rail, IL N'Y A, A LA LOUVIERE, AUCUN OPPOSANT AU TRAMWAY, NI AUPRES DE L'ADMINISTRATION COMMUNALE, NI AUPRES DES COMMERCANTS, NI AUPRES DES RIVERAINS, NI AUPRES DES DIRIGEANTS LOCAUX DE LA SNCV. Le point mérite d'être signalé, car en d'autres lieux, il n'en a pas toujours été de même et certaines prises de position anti-tram ont précipité la disparition de celui-ci en ces lieux.

A LA LOUVIERE, aucun participant n'a réclamé la suppression du tram, au contraire, l'unanimité s'est faite pour son rétablissement dans les délais les plus brefs.

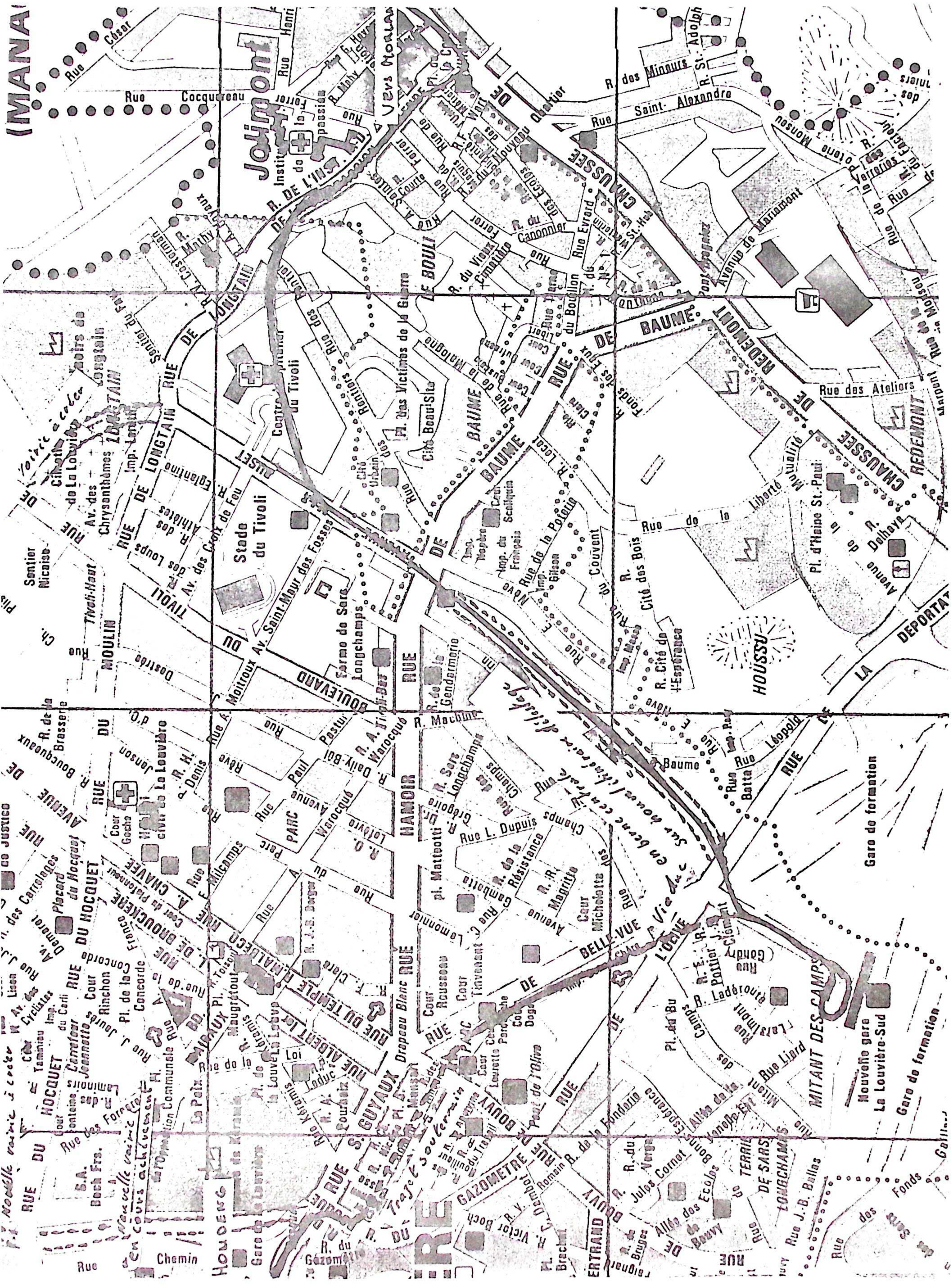
.....alors, rendez-vous dans 3 ans pour évoquer l'inauguration du nouveau réseau du Centre.

C'est donc le 31 octobre que pour la dernière fois un tramway emprunta les lignes du réseau Nord du Centre. A cette occasion, plusieurs "type S" avaient été décorées par les traminots de LA LOUVIERE. Le dernier convoi - qu'on dut dédoubler - quitta le dépôt de LA LOUVIERE à 8h30 pris d'assaut par les traminots et leur famille ainsi que par de nombreux sympathisants dont toute l'équipe des vendredis soirs du CLUB FERROVIAIRE DU SOIR. En prime une fanfare qui, à diverses reprises, précéda le tramway au son de la marche funèbre de Chopin. Le Drapeau Blanc fut ainsi traversé deux fois, à l'aller comme au retour, très lentement. Ces manifestations, bien arrosées, amenèrent un certain retard sur l'horaire et c'est à une heure du matin que le convoi des deux types S atteint MAURAGE où 150 m. avant le terminus, le cortège se reforma: musique, voyageurs et tramways: une atmosphère étrange digne de DELVAUX renforcée par un temps pluvieux. Inutile de dire que les riverains se pressaient, étonnés - on le serait à moins - à leur fenêtre, tirés de leur sommeil par cet étrange cortège.

Une solennelle Brabançonne punctua la dernière rentrée au dépôt.

Inutile de vous décrire l'ambiance dans les véhicules sonorisés par les mucisiens traminots. Mais entre deux airs, l'ambiance était du côté C.F.C. où des fidèles du vendredi - que l'on croyait jusqu'à ce jour très sérieux - se sont laissés aller à chanter les refrains qu'ils entonnaient lorsque, dans leur jeunesse, ils empruntaient les bons vieux tramways du Centre; les chastes oreilles en ont pris un coup mais aussi le ~~cas~~ ~~de~~ ~~la~~ ~~suspension~~ avec les sauts en cadence de Christian (extraordinaire et inattendu chef de chorale), Patrick, Jacques (qui avait la permission de minuit), Marc, Dominique, Jean-Luc, Jean-Pierre, Henri, Pierre, Pierre-Marie, Guy, Frédéric, Philippe, et Richard (qui n'a pu donner tout son talent car il se sentait surveillé)

(MANA)



Joimont

BAUME

HOUSNOU

HAMOIR

BELLE-VUE

MITANT DES CAMPS

HONDENG

ERE

Garo de formation

Nouveau gara La Louvière-Sud

Garo de formation

Fonds

Gall...

Chemin

Gazometre

Rue de la Louvière

Rue de la République

Rue de la Liberté

Rue de la Paix

Rue de la Justice

Rue de la Vérité

Rue de la Sagesse

Rue de la Modestie

Rue de la Pureté

Rue de la Miséricorde

Rue de la Pitié

Rue de la Charité

Rue de la Foi

Rue de l'Espérance

Rue de la Gloire

Rue de la Victoire

RETRO FLASH

Après avoir fait connaissance des machines thermo-électrique de Heilmann du siècle dernier, Retro-Flash vous invite à découvrir l'ancêtre de nos diesels électriques :

(article extrait de la Revue Générale des Chemins de Fer, n°3 sept 1907) communiqué par notre membre et ami Jacques Vandormael.

5. Locomotive de manœuvre pétroléo-électrique (Fig. 14). — Les chemins de fer de l'État Belge viennent de faire construire par la firme Pieper une petite locomotive de manœuvre pétroléo-électrique qui peut rendre des services dans les petites gares, soit quand un pilote à vapeur y serait mal utilisé, soit quand la nécessité d'employer une machine de manœuvre ne se présente que pendant une courte période, par exemple pendant la campagne des betteraves.

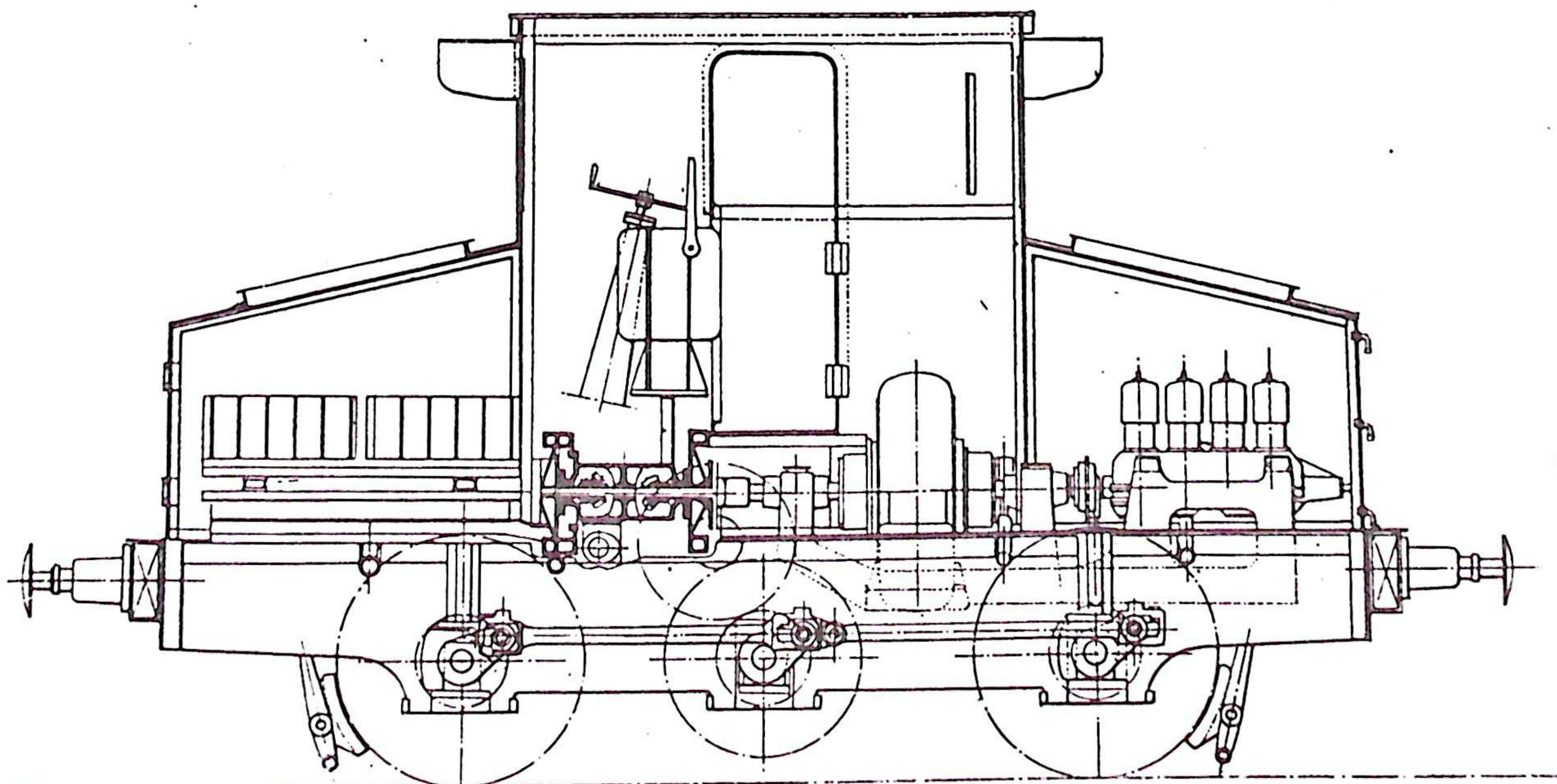
Les conditions imposées au constructeur étaient les suivantes :

Effort de 2.000 kgr. en palier à faible vitesse, 2 à 6 km. à l'heure ; poids adhérent de 20 tonnes au moins.

Possibilité de développer 2.000 kgr. au crochet pendant un quart d'heure au moins en se servant uniquement des accumulateurs.

Le constructeur a réalisé une locomotive répondant à ces conditions avec un moteur de 40 chevaux seulement. Ce moteur à pétrole actionne une dynamo qui attaque les roues motrice. La dynamo est reliée d'autre part à une batterie d'accumulateurs. C'est l'adjonction de cette dynamo qui donne à la locomotive toute la souplesse de puissance nécessaire pour ce service spécial. Quand une grande puissance est nécessaire, la dynamo alimentée par la batterie d'accumulateurs fonctionne comme moteur et ajoute sa puissance à celle du moteur à explosion. Quand la puissance devient voisine de 40 chevaux la dynamo reste inactive. Quand la puissance tombe au dessous de 40 chevaux, la dynamo fonctionne en génératrice, l'excès de puissance est utilisé pour recharger les accumulateurs.

Fig. 14.



Le moteur à explosion est à simple effet à 4 cylindres de 120×140 , il développe 40 chevaux à 1.000 tours, sa vitesse peut descendre à 300 tours environ. On peut, avec le carburateur, utiliser de l'essence à 0,750 de densité, soit presque du pétrole lampant qui coûte naturellement moins cher que l'essence ordinaire à 680 pour automobiles. Cet emploi est rendu facile par la présence de la dynamo avec laquelle on démarre le moteur, on peut ainsi produire les compressions élevées qu'exige l'utilisation du pétrole lampant. Les soupapes sont toutes commandées, l'allumage a lieu par bougies. Le réglage de la vitesse et de la puissance se fait par l'avance à l'allumage et l'étranglement à l'admission des gaz. L'avance à l'allumage est commandée par une timonerie reliée à l'unique levier de commande de la locomotive, l'étranglement à l'admission est obtenu automatiquement par une commande électro-magnétique spéciale. Le clapet est conduit par l'armature d'un solénoïde à double enroulement, l'enroulement en fil fin est relié aux bornes de la dynamo, l'autre en gros fil est intercalé dans le circuit de la dynamo à la batterie. Les 2 enroulements ont leur action dans le même sens quand la batterie se décharge et en sens contraire quand elle se charge. Il en résulte que l'admission des gaz est maxima quand la puissance du moteur est égale ou inférieure à la puissance demandée à la locomotive et que l'admission des gaz diminue au fur et à mesure que la batterie se recharge.

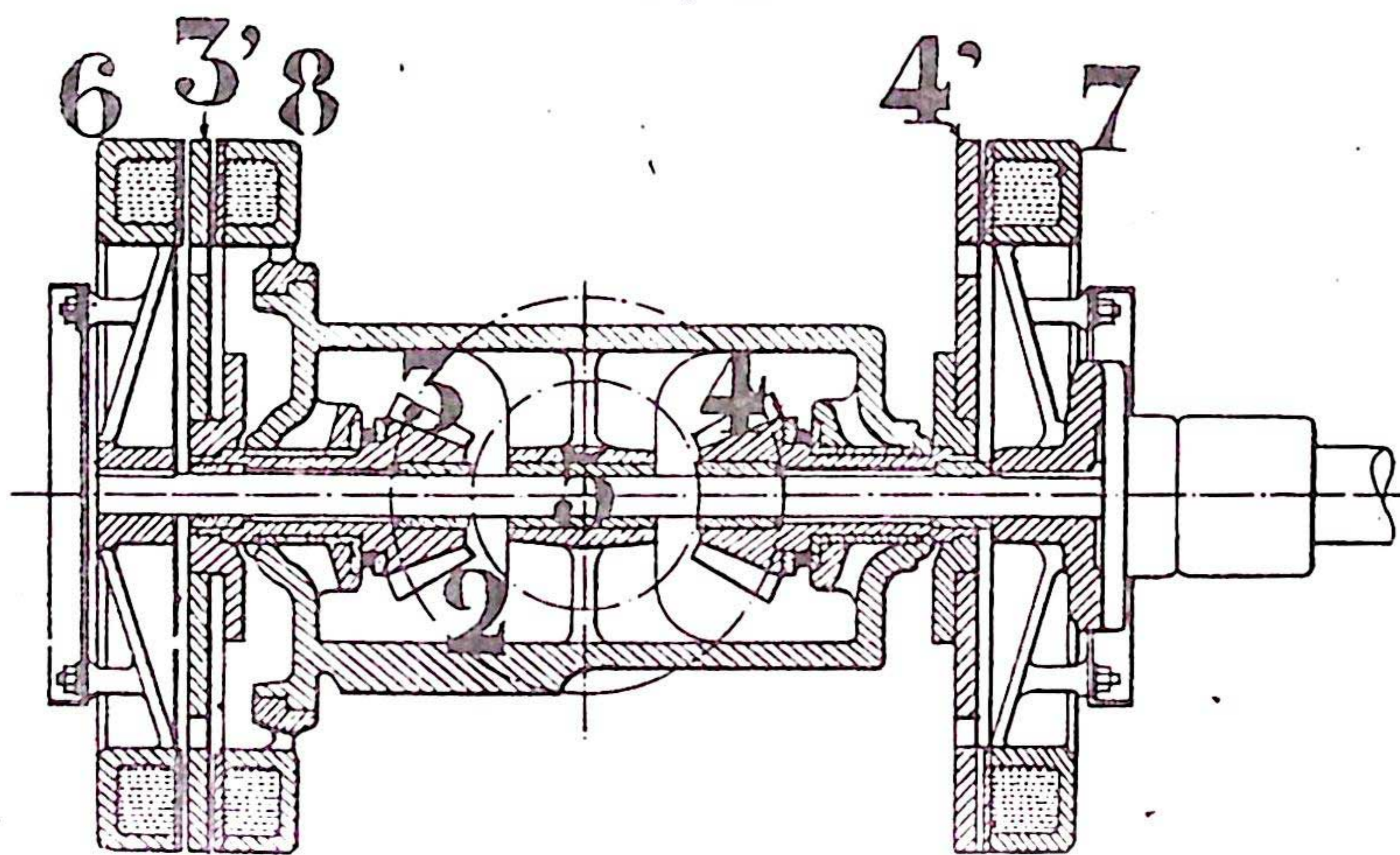
La dynamo est une machine shunt à 2 collecteurs et 8 pôles. Le collecteur est dédoublé pour permettre le couplage série parallèle.

La batterie d'accumulateurs se compose de 88 éléments Tudor dans des bacs en ébonite, d'une capacité de 65 ampères-heures pour une durée de décharge d'une demi-heure. On peut toutefois les décharger sans danger en 15 minutes. Le poids de l'élément complet avec bac et liquide est de 15 kg.

L'arbre du groupe électrogène est manchonné à l'arbre de l'appareil de changement de marche représenté sur la Figure 15.

L'arbre 1 du groupe électrogène entraîne l'arbre 5 du changement de vitesse situé dans son prolongement. Aux extrémités de l'arbre 5 se trouvent calées deux culasses magnétiques circulaires 6 et 7, entraînées conséquemment à la vitesse du groupe électrogène. Les culasses 6 et 7 sont susceptibles

Fig. 15.



d'attirer très fortement les armatures 3' et 4'. La Figure indique que les armatures sont des disques calés, avec un certain jeu longitudinal, sur des buselures, terminées à l'intérieur de la boîte de changement de marche par les pignons coniques 3 et 4. Les buselures sont libres sur l'arbre 5. Les pignons 3 et 4 sont en prise avec le pignon 2, qui

par une double réduction d'engrenages provoque la translation de la locomotive. Une troisième culasse magnétique est également présente.

a) Excitation de la culasse magnétique 8 : ceci ne produit aucun effet, puisque la locomotive est encore au repos ;

b) Désexcitation de la culasse magnétique 8 et excitation de la culasse magnétique 6, par exemple. Cette action provoque l'embrayage graduel et la mise en marche de la locomotive ; il en résulte un ralentissement du groupe et un afflux du courant de la batterie vers la dynamo qui fonctionne comme moteur électrique, ajoutant son effort à celui du moteur thermique. Peu à peu, la locomotive prenant sa vitesse, la vitesse du groupe s'accélère et le voltage aux bornes de la dynamo s'élève, diminuant ainsi le courant fourni par la batterie.

c) Diminution graduelle du courant d'excitation de la dynamo. Cette diminution a pour conséquence un abaissement du voltage aux bornes de la dynamo et détermine un nouvel afflux de courant vers celle-ci. Il en résulte donc finalement une augmentation de vitesse ;

d) Mise en parallèle des deux enroulements de la dynamo et augmentation à son maximum du courant d'excitation ; même conséquence que précédemment ;

e) Diminution graduelle du courant d'excitation ; même conséquence.

Il suffit donc de pousser graduellement la manette de commande de la position médiane à une des positions extrêmes pour provoquer l'embrayage progressif de la locomotive et l'accélération de celle-ci jusqu'à sa vitesse maximum.

Inversement, en passant d'une des positions extrêmes à la position médiane, on commence par augmenter la valeur du courant d'excitation de la dynamo, ce qui a pour effet de faire monter le voltage aux bornes de la dynamo et d'augmenter le courant débité par celle-ci. Il en résulte un freinage par travail développé et une récupération d'énergie électrique qui viendra s'emmagasiner dans la batterie d'accumulateurs. Successivement, on passe de la position parallèle à la position série, en diminuant l'excitation pour l'augmenter graduellement après coup. Finalement, pour provoquer l'arrêt complet de la locomotive, on désexcite la culasse magnétique 6 et on excite la culasse de freinage 8.

On conçoit, d'après cette description, combien la commande de l'ensemble, assez complexe en somme, est aisée et nécessite peu d'apprentissage.

La locomotive se prête également, s'il est nécessaire, à la charge de la batterie par le groupe, la marche sur accumulateurs seulement et la marche en véhicule isolé par moteur à explosion seulement.

En réponse à un erratum paru dans la rubrique "en parcourant" de la revue Ferro-Flash N° 114, voici quelques précisions supplémentaires concernant nos locomotives vapeur de type G. Bien entendu tout nouvel erratum ou addendum sera le bienvenu. J'espère ne pas vous assommer avec ces chiffres.

KPEV	N° DRG	Numérotation.	Essieu	Numérotation belge & remarques.
G ⁸	55 ¹⁶⁻²²	55 1601 à 55 2256	040 Dh2	Type 80. Effectif d'origine : 71 locos. Reste 1 loco en 1946 : 80.001.
G8 ¹	55 ²⁵⁻⁵⁶	55 2501 à 55 5665 55 5851 à 55 5852 (ex Mecklenburg)	040 Dh2	Type 81. Effectif d'origine : 576 locos. 81.001 à 81.582 en 1946. 8 locos HS avant 1940. 92 locos non restituées par DR. 14 locos rendues à la DB en 1950 40, 43, 150, 438, 470, 480, 492, 576 à 582.
G8 ¹ Bissel	56 ²⁻⁸	56 201 à 56 891	140 1'Dh2	Type 82. 2 locos de 1946 à 1950. 82.001 ex 56 262 ex 55 5211 82.002 ex 56 205 ex 55 5005

G8 ²	56 ²⁰⁻²⁹ 56 ³⁰	56 2001 à 56 2485 56 2551 à 56 2916 56 3001 à 56 3008 (ex LBE)	140 1'Dh2		11
G8 ³	56 ¹	56 101 à 56 185	140 1'Dh3		
G9	55 ²³⁻²⁴	55 2301 à 55 2433	040 Dn2	Type 79. Effectif d'origine : 57 locos. Radiées en 1943.	
G10	57 ¹⁰⁻³⁵	57 1001 à 57 3524	050 Eh2	Type 90. Effectif d'origine : 45 locos. 11 vendues au PH en 1931. 2 radiées avant 1940. 4 radiées en 1940-45. 11 incorporées en 46, rendues à la DB en 1950.	
G12	58 ²⁻³ 58 ⁴ 58 ⁵ 58 ¹⁰⁻¹²	58 201 à 58 225 58 231 à 58 272 58 281 à 58 303 58 311 à 58 318 (ex Baden) 58 401 à 58 462 (ex Sachsen) 58 501 à 58 543 (ex Württemberg) 58 1001 à 58 2148 (ex KPEV)	150 1'Eh3	Type 92. Effectif d'origine : 4 locos. Vendues au PH en 1927.(CFL 54). ----- Type 83. Effectif de 1946 à 1950 : 2. 83.001 ex 58.1996. 83.002 ex 58.1393. Rendues à la DB en 1950.	
G12 ¹	58 ⁰ 58 ¹	58 001 à 58 015 (ex KPEV) 58 101 à 58 114 (ex Sachsen)	150 1'Eh3	Effectif d'origine : 3. Radiées en 1926.	

Quelques mots d'explication :

150 : train de roues (système français)
1'Eh3 : une 150 (1'E), vapeur surchauffée (h), 3 cylindres égaux (3)
Dn2 : une 040 (D), vapeur saturée (n), 2 cylindres égaux (2).

Type 80.

Effectif d'origine : 71 locos.
Numérotation : 8001 à 8096 (Numérotation discontinue).
Numéros inexistantes : 34, 40, 44, 46, 59, 63, 64, 65, 66, 68, 70, 72, 74, 75, 76, 79, 83, 85, 84, 86, 90, 91, 92, 94, 95.
A l'effectif après 1945 : 80.001 radiée en 1955.

Type 81.

Effectif d'origine : 576 locos.
Numérotation : 8100 à 8675.
Locos radiées avant 1940 : 022, 040, 043, 150, 438, 480, 492 : 7 locos.
Numérotation en 1946 : 81.001 à 81.575 : la 8100 devenant la 81.022.
93 locos restées en DR après 1945 : 010, 012, 014, 024, 029, 032, 034, 049, 063, 064, 070, 077, 087, 096, 098, 114, 119, 130, 131, 143, 151, 154, 160, 162, 174, 189, 194, 196, 203, 204, 214, 215, 216, 222, 229, 235, 244, 248, 254, 270, 275, 278, 282, 290, 291, 300, 304, 308, 320, 359, 379, 384, 386, 393, 406,

14 locos rendues à la DB en 1950 : 81.040 ex 55 2552 -
 81.043 ex 55 2594 - 81.150 ex 55 3222 - 81.438 ex 55 3225
 81.470 ex 55 3337 - 81.480 ex 55 4034 - 81.492 ex 55 4663
 81.576 ex 55 5028 - 81.577 ex 55 5032 - 81.578 ex 55 5146
 81.579 ex 55 5414 - 81.580 ex 55 5443 - 81.581 ex 55 5693
 81.582 ex 55 5693 - Quelques variantes existent selon les sources.

En 1940, la 81.465 devint la 55.5693 à la DRG, rendue en 1946 à la SNCB, elle y prit le N° 81.581. En 1950, elle retourna de nouveau en Allemagne, la DB l'identifia correctement et elle nous revint à nouveau comme 81.465.

2 locos furent équipées en 1957 de l'échappement Giesl, ce furent les 81.253 et 81.464.

Les trois dernières G8¹ furent radiées le 10 janvier 1967 au dépôt de Gouvy, c'étaient les 81.205, 81.287 et 81.432.

Malheureusement, aucune ne fut conservée pour notre "MUSEE".

Type 82.

2 locos saisies en 1946 et rendues à la DB en 1950.

Ce furent les : 82.001 ex 56 262 ex 55 5211 (2901, 1er n° SNCB)
 82.002 ex 56 205 ex 55 5005 (2900, 1er n° SNCB)

Type 90.

Effectif d'origine : 45 locos.

Numérotation : 9000 à 9090 (Numérotation discontinue).

En 1931, 11 locos furent vendues au réseau PH.

Avant 1940, les 9030 et 9078 furent radiées.

Par faits de guerre 40/45, les 9009, 9001, 9002 et 9007 furent radiées.

Les locos suivantes furent incorporées en 1946 à la SNCB et rendues à la DB en 1950 : 90.012 ex 57 1177 - 90.013 ex 57 1719 -

90.014 ex 57 1845 - 90.019 ex 57 1867 - 90.020 ex 57 2030 -

90.021 ex 57 2097 - 90.023 ex 57 2680 - 90.024 ex 57 2731 -

90.029 ex 57 3466 - 90.030 ex 57 2289 - 9011 ex 57 1082 -

Restèrent à l'effectif après 1950, les 28 locos suivantes :

3, 4, 5, 6, 8, 9, 10, 11, 15, 16, 17, 18, 22, 25, 26, 27, 28, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41.

Les dernières locos furent radiées en 1953.

Type 92.

Effectif d'origine : 4 locos.

Vendues au réseau Prince Henry en 1927. (CFL 5401 à 5404, ex. 501-504).

Type 83.

Effectif d'origine : 2 locos.

Prises en écritures en 1946 à la SNCB, rendues en 1950 à la DB.

Numérotation : 3401, puis 83.001 (ex 58.1996)
 3400, puis 83.002 (ex 58.1393)

Type 79.

Effectif d'origine : 57 locos.

Premières radiations en 1935 : 39 locos à l'effectif
 N° : 7902 à 7945 (discontinue)

En 1938 : 9 locos à l'effectif, toutes radiées pour 1943.

Les tenders accouplés :

- Type 80 : tenders à 3 essieux du type 30. N° 12000 à 12348.
 Type 81 : tenders à 3 essieux du type 31. N° 17000 à 17646.
 Type 82 : tenders à 3 essieux du type 31. N° 17647 & 17636.
 Type 90 : tenders à 3 essieux du type 31. N° 17000 à 17648.
 tenders à 4 essieux du type 33. N° 16000 à 16067.
 Type 92 : tenders à 3 essieux du type 31. (Supposition) (KPEV 3 T 20).
 Type 83 : tenders à 3 essieux. N° 20.500 & 20.501.
 Type 79 : tenders à 3 essieux du type Prussien 3 T'12.

Bibliographie.

- Taschenbuch Deutsche Dampflokomotiven : Horst J. Obermayer.
 Die Baureihe 55 : Hansjürgen Wenzel.
 Die Baureihe 57 : Hansjürgen Wenzel.
 Aide mémoire N° 1 : GTF.
 Fiches SNCB.
 Notes de Monsieur Huisman.
 Notes de Monsieur Havelange.

Que toute personne qui pourra corriger et/ou compléter les renseignements qui précèdent, trouve dans la présente, mes vifs remerciements anticipés.

Christian MICHEL.

Un ami nous a quitté! Un grand modéliste aussi! Marcel laisse un vide parmi les fidèles du vendredi soir où ses conseils et ses critiques avisés étaient attendus avec impatience à chaque présentation d'un nouveau modèle. Marcel appréciait particulièrement la décennie 1950-1960 et avait une importante documentation sur celle-ci dont il n'était pas avare. De plus, Marcel était aussi un collaborateur fidèle et régulier tant de votre association que de votre bulletin. Mais, nul mieux que Xavier JACQUET, son compagnon de modélisme ne pouvait évoquer, une dernière fois, la mémoire de ce merveilleux ami du rail qu'était Marcel THIBAUT

Marcel THIBAUT est parti pour un long voyage.

Il y a longtemps, qu'au paradis, il n'y avait eu autant de bousculade; un grand voyageur était attendu, et voilà qu'en une après-midi de septembre, il était arrivé. Une foule se pressait aux portes et SAINT PIERRE avait bien du mal à retenir tous ces amateurs de chemin de fer qui, depuis que STEPHENSON avait mis au point la ROCKET, étaient, eux aussi, partis pour le grand voyage.

Enfin! On allait avoir des nouvelles de ce petit bout de terre appelé BELGIQUE. Non sans difficulté, les amateurs belges, et parmi eux, ceux du C.F.C. qui, comme Marcel, nous ont quitté, se sont faufilés au premier rang: "quoi de neuf au C.F.C., quoi de neuf à la S.N.C.B., à la S.N.C.V., à LA LOUVIERE et JOCADIS et les autres, est-il vrai que le Club n'a plus de local, qu'il existe une section vapeur vive ..."
Ah, Marcel, que de choses à raconter dans cette éternité où tu rejoins tous ceux que tu aimes.

Mais, au fait, pourquoi nous as tu quitté si vite, nous avons encore tant de choses à partager et à faire ensemble.

Ta passion pour le chemin de fer était celle de tes parents. Ton père n'était-il pas chef-garde et, tu aimais raconter comment tu fis tes premiers pas sur la plateforme tourmentée d'un type 40, alors au repos en gare de REBECQ.

Et pourtant, tu ne rentres pas au chemin de fer; non, une autre passion te brûle, celle de communiquer ton savoir et ce à quoi tu crois, ce que tu aimes et cela, surtout aux jeunes. Alors, tu seras instituteur et le chemin de fer sera ton hobby.

Serait-ce le sifflet cinq tons de nos type 1" ou la musique d'un bel échappement, rythmé par les battements du petit cheval qui ont dirigé tes doigts d'artiste vers le clavier des orgues de BRAINE LE COMTE? Et ainsi provoqué la rencontre qui devait sceller notre amitié?

C'est un dimanche de printemps 1959, sur le quai de la gare de BRAINE que nous découvrîmes notre passion commune pour le chemin de fer et pour la locomotive à vapeur. Ta culture ferroviaire était immense et je te dois d'avoir, à 14 ans, osé construire ma première Pacific H0 tout métal. Depuis, que de chemin parcouru! Notre amitié s'est confortée alors que nous traquions les dernières vapeurs S.N.C.B. et S.N.C.F.

Ensemble, nous avons bâti des projets, découvert des nouveaux matériaux - c'est toi qui découvris le plasticard en 1965 - regretté qu'aucun Club n'existait dans la région du Centre.

En 1968, je quittais la BELGIQUE, mais, grâce à tes lettres, aux documents, aux revues, que tu m'envoyais, le souvenir de nos MAC INTOSH, FLAMME et autres belles locomotives se transforma, bientôt, en une collection unique de modèles belges type 29, type 57, type 15 et beaucoup d'autres.

Après guerre, le Centre perdit, petit à petit, sa vocation de constructeur de locomotives et, alors que disparaissaient les usines tel TUBIZE, BAUME ET MARPENT..., des mordus pensaient déjà perpétuer le souvenir de ce qui fut la richesse d'une région. Vite, tu les rejoignis, non pas comme consommateur, mais, fidèle à ta vocation, pour partager ton savoir dont l'étendue rendait ta critique précieuse pour l'amateur. C'est ainsi que tu joignis le C.F.C. et que tu m'y parrainas.

Ta fidélité, ta présence aux réunions, aux expositions, ta collaboration à la revue furent appréciés de tous. Ton avis était souvent judicieux.

Tu as su oser. Ton oeuvre ne saurait tomber dans l'oubli. La gare de HAINE ST PIERRE, où ton père travailla, recevra, dès qu'elle sera habitable par le C.F.C., le témoignage vivant de cette conviction.

A cet appel de Pierre HAUTEFIN, OSONS 31, je te le promets, Marcel, nous répondrons. OSONS pour que demain naisse une nouvelle génération des amateurs qui partage les valeurs dans lesquelles nous avons foi.

Xavier JACQUET

ROANNE (France).

GROUPE DE TRAVAIL MARCEL THIBAUT

Un groupe de travail s'est constitué au sein des modélistes actifs du CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE.

La caractéristique des membres de ce groupe, issu des fidèles du vendredi dont Marcel faisait d'ailleurs partie, est la collaboration et la coopération efficaces et durables pour un meilleur modélisme comme le pratiquait Marcel.

Les buts de ce groupe de travail seront, d'une part, la préservation et la mise en valeur des modèles de Marcel qui lui seront confiés et, d'autre part, la continuation de son oeuvre inachevée.

La mise à disposition proche d'un local décent permettra au groupe un travail efficace. Premier rendez-vous: les autorails double et triple.

MODELISME

La photogravure.

A. Le dessin. -----

Réalisé sur calque polyester. On utilise de l'encre de Chine très opaque. Pour les parties rectilignes, on peut utiliser des transferts (Alfac, Mécanorma... etc). Il est facile alors de réaliser des échelles, des mâts par exemple. On travaille d'habitude à l'échelle 1:1. Si on est bien équipé du point de vue photographique, on peut travailler à une échelle supérieure (2:1 ou plus) et réduire photographiquement. Une bonne photocopieuse peut réaliser des réductions 1:2 ou 1:4 (deux fois 1:2) directement sur mylar. Si on travaille en double face, il faut aligner parfaitement les deux dessins (pose de repères). Un peu de réflexion permet parfois de gagner bien du temps.

Exemple. -----

On réalise le dessin d'une échelle. Au dernier stade photographique, on bouche à la gouache à retouche le joint entre les deux échelles sur un des deux positifs. On obtiendra une attaque unilatérale, donc à mi-épaisseur ce qui facilite le pliage.

On peut aussi gratter au cutter certaines parties sur un des positifs finals.

B. Le négatif. -----

Matériaux: film lith, révélateur lith ou Neutol S, fixateur

Essayer chaque fois que faire se peut de travailler couche sensible contre couche sensible pour éviter le flou résultant de la diffusion de la lumière à travers l'épaisseur du calque ou de la pellicule sensible.

C. Le positif ou les positifs intermédiaires. -----

Si on désire tirer un certain nombre de pièces simultanément, on réalisera plusieurs positifs intermédiaires que l'on découpera et assemblera en perdant le moins de place possible de façon à raccourcir l'attaque et à éviter l'épuisement prématuré de la solution de perchlorure de fer.

L'assemblage se fera avec un scotch ne donnant pas de trace à la photo (Scotch-Magic p.ex).

Si on ne tire qu'une pièce à la fois, on passe directement au point E.

D. Négatif final. -----

On réalise par contact un négatif de l'assemblage. A ce stade, il est possible d'apporter certaines corrections (par grattage ou par retouche à la gouache).

Le moment est également venu de relier, par grattage sur le négatif, chacune des petites pièces entr'elles de façon à ce qu'elles ne se détachent pas les unes des autres lors de l'attaque.

E. Positifs finals.

On tire enfin les positifs finals, un gauche et un droit. Ne pas prendre le film trop petit de manière à pouvoir réaliser, avec ces deux positifs, une poche, collée sur deux côtés opposés et entre lesquels on glissera la feuille de laiton à impressionner. Superposer parfaitement les deux films lors de la confection de la poche. (les deux faces sensibles se regardent).

Le travail photo est maintenant terminé.

Remarques.

Film lith: Gevaert-Agfa Litex Ø 811P en vente chez Fremeaux Prographic: 19 av V Olivier, 1070 Bruxelles. T 02-5240052

par boîte de 100 feuilles 18cm*24cm : environ 3000 F.

F. Nettoyage du métal.

Découper dans du feuillard de laiton ou d'inox de l'épaisseur choisie, un morceau dont la taille est légèrement moins large mais un peu plus longue que la poche pour pouvoir coller le feuillard dans la poche.

Commencer par nettoyer le feuillard avec un tampon JEX jusqu'à disparition de la dernière tache d'oxydation. Répéter pour la deuxième face. Continuer le nettoyage et dégraissage par une immersion dans une solution concentrée de soude caustique (50 g/litre) chaude. ATTENTION : très corrosif!!!. Retirer la feuille, la rincer à l'eau puis à l'eau distillée ou déminéralisée. Essuyer avec un essuie-tout puis laisser sécher.

G. Sensibilisation de la plaque

Après avoir convenablement agité la bombe de vernis photosensible, (Positiv 20) vaporiser régulièrement en une seule passe, la première face du feuillard. (30 cm de distance). Agiter le feuillard horizontalement pour faciliter l'étalement. Laisser sécher à l'abri de la poussière pendant au moins une journée. Recommencer pour la deuxième face. Bien laisser sécher à l'abri de la lumière du jour ou de tubes TL. La plaque est alors prête à l'emploi. Il est conseillé de vernir plusieurs plaques simultanément de façon à se constituer une provision de plaques. Plus longtemps on laisse sécher, meilleur est le résultat.

icp

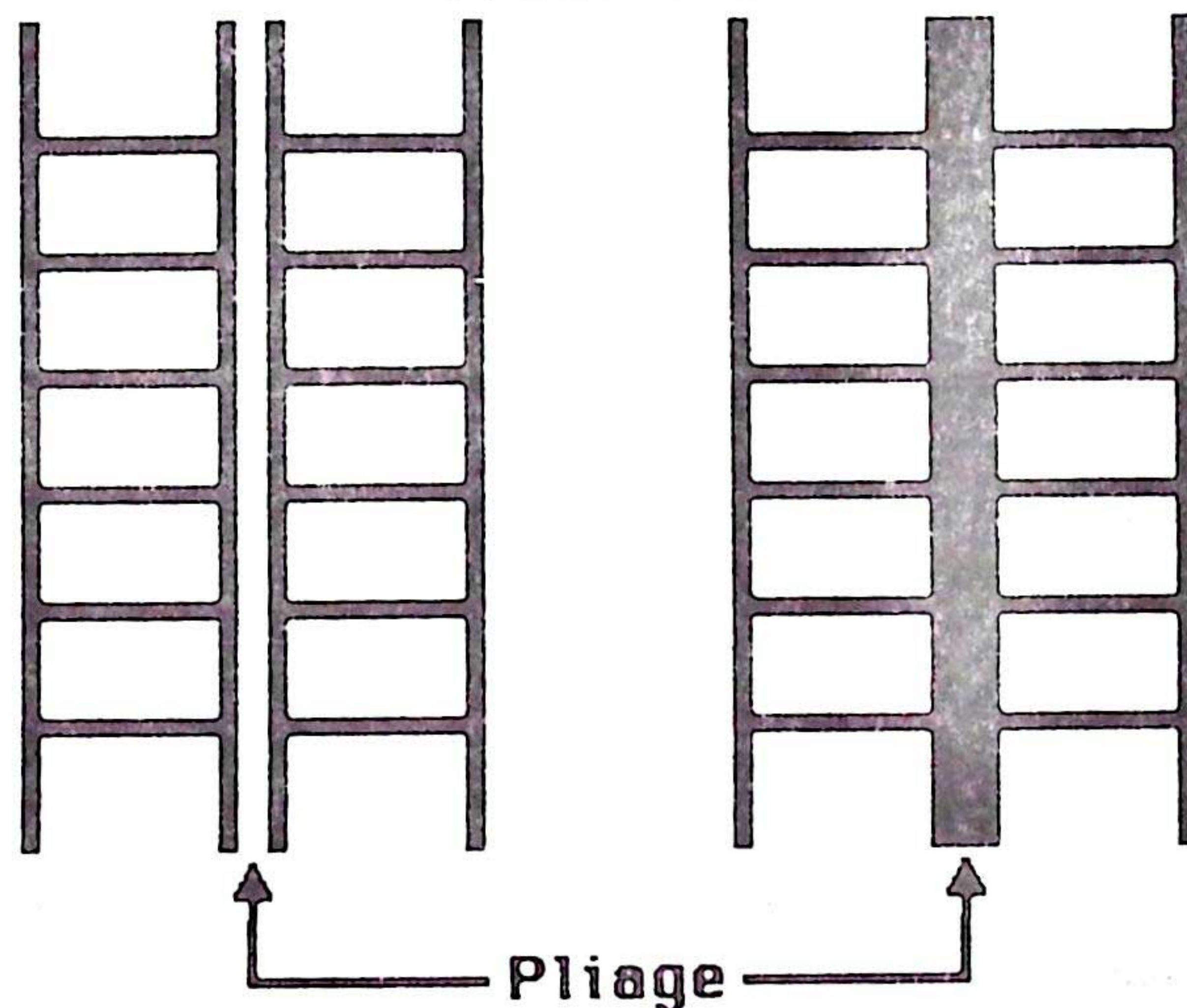
H. Insolation.

Plonger le feuillard insolé dans une solution de soude caustique contenant 7 grammes de soude par litre d'eau. Agiter. Frotter légèrement au moyen d'un tampon de coton hydrophile tenu par une pince. Ne pas griffer le feuillard. Egoutter, laver abondamment puis plonger dans la solution d'attaque.

Laisser travailler le perchlorure de fer chaud (40 degrés C) et à la concentration de 33 degrés Baumé (densité 1,29). Agiter souvent. Une cuve à bulles est d'un grand secours. Au bout de 5 à 10 minutes l'attaque est terminée. Bien rincer. Attention, le perchlo attaque même l'inox (évier). Sécher. On peut alors séparer les différentes pièces. La gravure est terminée.

Le vernis photosensible est, en principe, thermosoudable. Pour de petites soudures il vaut parfois mieux l'éliminer en le dissolvant dans un peu d'acétone. (inflammable).

FIGURE-1



Les propos d'As et Stuce

Aidé de Jean Pierre HOVEN

Pour les amateurs de voie MARKLIN M, voici un tableau qui va leur être utile. En effet, fini les crises de jalousie (ou de désespoir?) en voyant les copains utilisant des voies au mètre pour obtenir une longueur quelconque de rail.

En combinant toutes les longueurs disponibles, vous pouvez obtenir une longueur quelconque comprise entre 30 et 180 mm avec une précision de l'ordre de 1 ou 2 mm! En dessous de 30 mm, rien à faire, il est inévitable d'utiliser la scie si l'on sort des normes.

Exemple d'utilisation du tableau :

soit une voie à quai de 2.000 mm, on a

$$\frac{2.000}{180} \equiv 11,11 \quad 11 \times 180 = 1.980 \quad 2.000 - 1.980 = 20$$

Comme on n'a pas de précision en dessous de 30 mm, alors on prend

$$\begin{aligned} 10 \times 180 \text{ mm} &= 1.800 \text{ mm} \\ 1 \times 90 \text{ mm} &= \frac{90}{1.890} \text{ mm} \\ &\text{reste } 110 \text{ mm} \end{aligned}$$

En consultant le tableau, la valeur la plus proche de 110 est

$$109 \text{ mm} = 1 \times 8 \text{ mm} + 1 \times 22,5 \text{ mm} + 1 \times 33,5 \text{ mm} + 1 \times 45 \text{ mm}$$

Donc nous trouvons notre longueur de 2.000 mm avec une précision de 1 mm sur 15 coupons de rails, donc moins d'1/10 mm par jonction!

P.S : il y a sûrement moyen de trouver encore des longueurs intermédiaires. Voilà un excellent thème de programme pour ceux qui disposent d'un ordinateur personnel!! Au cas où vous le feriez, envoyez nous vos résultats.

Ref	S101	S102	S103	S104	S105	S106	S107	S108	Ref	S109	S110	S111	S112	S113	Ref	S114	S115	S116	S117	S118	S119	S120				
						S110	S111					S112	S113							S118	S119					
						S112	S113					S114	S115							S118	S119					
Long.	8	16	22 ^s	33 ^s	45	70	90	180	Long.	8	16	22 ^s	33 ^s	45	70	90	180	Long.	8	16	22 ^s	33 ^s	45	70	90	180
8	1								98	1					1		147 ^s	1	1		1			1		
16		1							99		2		2				148 ^s				1	1	1			
22 ^s			1						100 ^s	1		1			1		150	1	1	1	1		1			
24	1	1							101			1	1	1			151		1			1		1		
30 ^s	1		1						102 ^s	1	1		1	1			153 ^s		1	1		1	1			
32		2							103 ^s				1		1		154	1		1	1			1		
33 ^s				1					106		1				1		156		1				2			
38 ^s		1	1						108 ^s		1	1			1		156 ^s	1			1	1	1			
40	1	2							109	1		1	1	1			157 ^s			1		1		1		
41 ^s	1			1					111 ^s	1			1		1		159	1	1			1		1		
45					1				112		4						160						1	1		
46 ^s	1	1	1						112 ^s			1				1	161 ^s	1	1	1		1	1			
48		3							114	1	1					1	162		1	1	1			1		
49 ^s		1		1					115					1	1		164 ^s		1		1	1	1			
53	1				1				116 ^s	1	1	1			1		165 ^s	1		1		1		1		
56			1	1					117		1	1	1	1			168	1					1	1		
57 ^s	1	1		1					119 ^s		1		1		1		168 ^s				1	3				
61		1			1				120	1	4						170	1	1	1	1			1		
64	1		1	1					120 ^s	1		1			1		171			1	1	1	1			
67				2					123	1				1	1		172 ^s	1	1		1	1	1			
67 ^s			1		1				123 ^s				1			1	173 ^s	1	1			1		1		
69	1	1			1				124 ^s	3			3				176		1				1	1		
70						1			125	1	1	1	1	1			176 ^s	1			1	1		1		
72		1	1	1					126			1	1		1		179	1		1	1	1	1			
75	1			2					127 ^s	1	1		1		1		180								1	
75 ^s	1		1		1				128		8						360								2	
78	1					1			128 ^s		1	1				1	540								3	
78 ^s				1	1				131		1			1	1		720								4	
80	1	1	1	1					131 ^s	1			1			1	900								5	
83		1		2					134	1		1	1		1		1080								6	
83 ^s		1	1		1				135					1		1	1260								7	
86		1				1			136 ^s	1	1	1				1	1440								8	
86 ^s	1			1	1				137 ^s			1		1	1		1620								9	
88	1	5							139	1	1			1	1		1800								10	
89 ^s			1	2					139 ^s		1		1			1	1980								11	
90							1		140						2											
91 ^s	1	1	1		1				142		1	1	1		1											
92 ^s			1			1			143	1				1		1	1448	1							8	
94	1	1				1			144		9						1652		2						9	
94 ^s		1		1	1				145 ^s	1		1		1	1		1832		2						10	
96		6							146			1	1			1	2243		1		2				12	

Exemple de calcul

1448	1						8
1652		2					9
1832		2					10
2243	1		2				12

Visite à deux salons exceptionnels ... CNIT et Nuremberg?

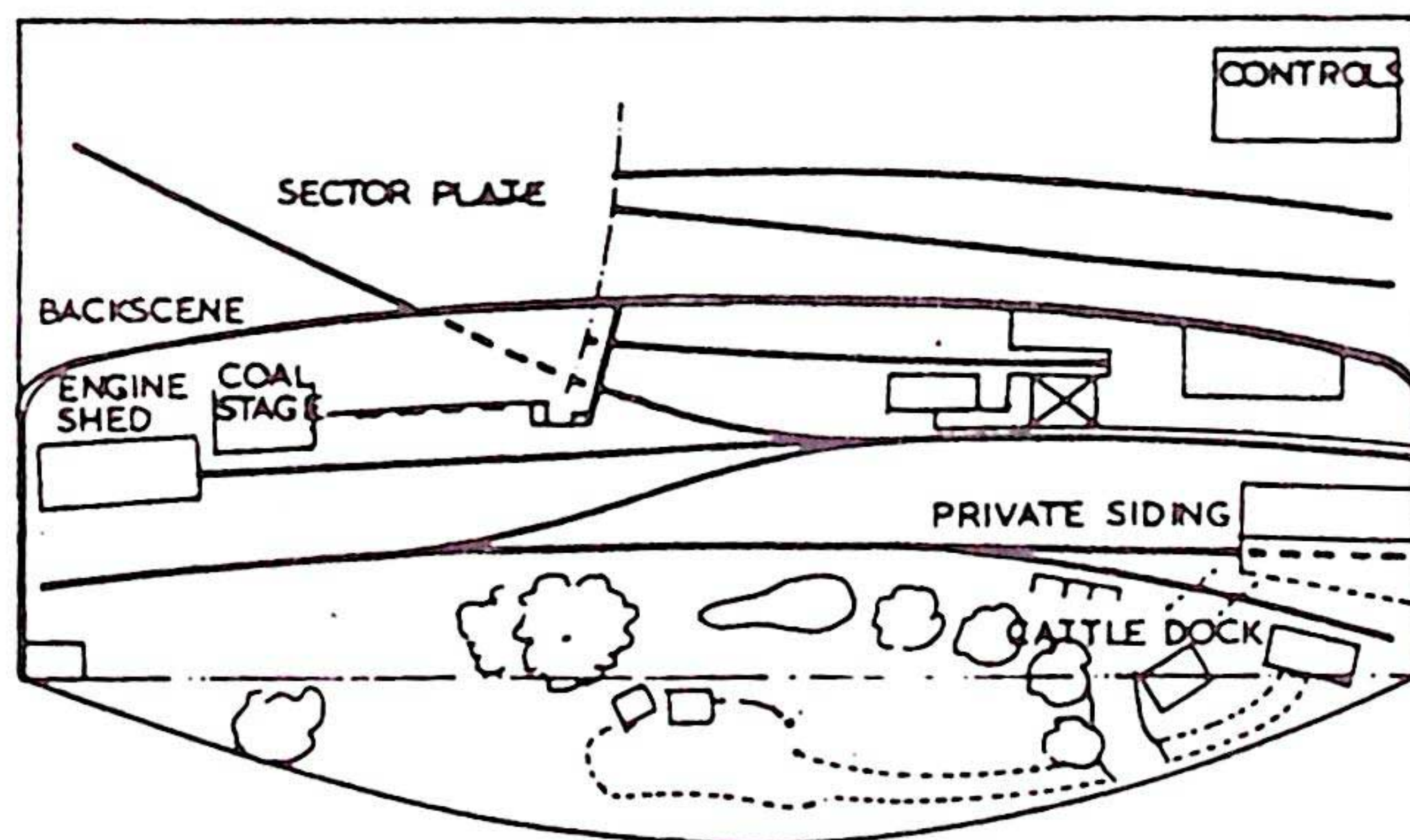
NON ! LONDRES et YORK

Pour ceux d'entre vous qui ne l'auraient pas remarqué, la perfide Albion ne cesse de m'attirer à elle ...

Me voici donc embarqué en ce week-end de Pâques, pour visiter ces deux salons de grande réputation. Le plus grand se tient dans le centre de Londres ("IMREX" pour "International Model Railway Exhibition") sur une surface qui me semble représenter la moitié de la surface du CNIT à Paris, mais ici c'est uniquement du train!

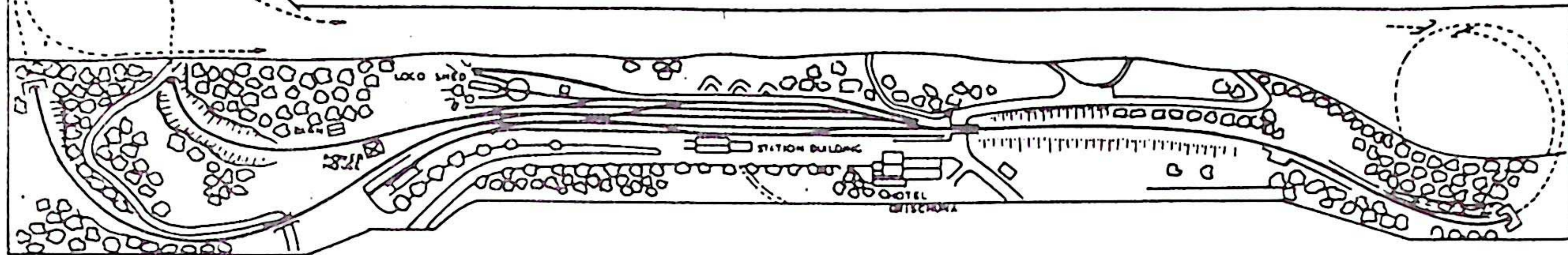
Le modélisme anglais a son caractère propre, bien différent des allemands et français, que je peux décrire ainsi: la recherche maximum du réalisme d'atmosphère, représentation de portions de lignes secondaires d'anciennes compagnies, matériel roulant de l'époque vapeur (allant du milieu de siècle dernier aux années soixante), exploitation simple et peu d'automatismes, signaux mécaniques et commandes par tringles, extrême lenteur dans l'évolution des convois, ce qui peut se traduire par une lassitude chez certains spectateurs mais l'émerveillement chez d'autres; de nombreux réseaux ne comportent pas de boucle mais une partie cachée pour ranger les rames. Ici, pas de TGV qui traversent les dépôts vapeur, comme j'ai vu au CNIT l'an dernier; même si Loco-Revue suggère que "les amateurs français (ont) la meilleure place - au niveau européen - en matière de modélisme d'atmosphère !"

Un des réseaux les plus fascinants est à peine plus grand qu'un diorama: 1 mètre à 1 m 20 au 1/76, mais quelle présence dans les détails et la couleur! C'est l'atmosphère à la puissance 76.



Autre clou du salon: du SUISSE. Une reproduction fidèle de la gare de Filisur sur les C.F. Rhétiques (voie métrique). La perfection! Mon regard - pourtant critique - ne décèle pas le moindre détail qui cloche, ni dans le décor, ni dans la ligne aérienne, ni dans la voie, ni dans l'exploitation qui suit les horaires réels de la ligne (en temps accéléré). Il y a des moments où l'on a envie de se mettre à genoux et pleurer devant de tels chefs-d'oeuvre. Photos et description dans "Continental Modeller" de mai/avril 86.

Filisur — an interesting Swiss junction.



Les circuits sont typiques du modélisme anglais que je décrivais plus haut, mais il y a également dans ce salon des réseaux plus "nurembergiens"; Märklin et Fleischmann sont bien représentés avec leurs réseaux typiques (les trains de voyageurs et marchandises à 200 à l'heure, cent quatre-vingt sept aiguillages qui changent automatiquement 2 secondes avant le passage du train: les enfants aiment beaucoup cela!).

En plus de vingt-cinq réseaux amateurs, les firmes commerciales sont également présentes: de PECO et HORNBY au petit artisan fabricant d'arbres ou de signaux, des détaillants et différentes associations (Gauge "0" Guild, EM Gauge Society, Scalefour Society, lignes vapeur, etc.). Les modélistes anglais sont gâtés: ils disposent d'un choix incroyable de pièces et de kits de construction et transformation; mais il faut avouer que les petites firmes qui produisent ces accessoires sont bien récompensées. Des stands de démonstration du Model Railway Club (fondé en 1907) vous montrent comment l'on construit un wagon en plasticard, une loco en laiton ou des maisons en carton.

Avant de sortir (après près de quatre heures d'émerveillement), j'admire le réseau écartement 1 (1/32) à vapeur vive qui mesure environ 15 mètres de long sur 8 de large. On croit rêver! Pendant que trois ou quatre locos "faites main" sont sous pression, alimentées et huilées dans le faisceau, une Pacific "Mallard" emporte une rame de six voitures sur la ligne à double voie.

Le jour suivant, je décide de pousser une petite pointe jusque YORK, dans le nord de l'Angleterre. L'Intercity m'y emporte en un peu plus de deux heures; au passage, je note que l'on commence enfin l'électrification de cet axe, pourtant important, en 25 KV.

Le salon du modélisme de York est plus modeste que celui de Londres, mais au même niveau de qualité: des circuits en OO, TT, EM, 2mm, 3mm ... il y a de tous les écartements; je trouve même un modéliste qui a reproduit un projet de gare d'Exeter en écartement large (l'écartement de Brunel de 7 pieds 1/2 pouce (!) qui a fait long feu dans le sud de l'Angleterre et qui a failli être adopté comme écartement standard). Pour ce faire, il a dû évidemment construire toutes ses voies, aiguillages et matériel roulant. Le décor est superbe et le fond représente la ville d'Exeter à la fin du siècle dernier. Ce réseau qui est en fait un diorama ne doit pas faire deux mètres de long: avis à ceux qui se plaignent du manque de place!

Il me reste encore quelques heures pour visiter le National Railway Museum que je ne décrirai pas ici; je me prends juste à rêver ... si nous avions un musée comme cela en Belgique ...

Avant de reprendre mon Intercity, je fais le tour de la gare de York, autre véritable musée. Sa célèbre verrière en courbe me fascine autant que les voûtes de la cathédrale. Réellement, York cela vaut le détour!

Après ces deux visites, je me sens humble ... mais plein de petites idées dans la tête.

Jean-Louis Van Lens

P.S. A mon retour a Bruxelles, je rencontre un anglais qui a construit un magnifique petit réseau SNCV (tout construit de A à Z). De l'atmosphère belge ... il fallait que ce soit un Anglais qui nous montre l'exemple. Mais où restent les modélistes belges?

EN PARCOURANT

VOIES FERREES n° 37 (non disponible en bibliothèque actuellement)

Une des dernières nées dans le monde des revues ferroviaires, mais, à notre sens, la plus complète et la plus belle, battant, et de loin, ses consœurs tant par la qualité des articles, que celle des photos, du papier et des couleurs. Chaque bimestre, VOIES FERREES propose un subtil panachage d'articles de fond, d'actualité et de modélisme avec, comme déjà dit, des illustrations d'une rare qualité. Dans ce numéro, épinglons: du PCC au TAG, l'autorail électrique Z 7100 panaches 86 et 231G558, construction en HO d'un pont cage, d'une loco électrique C 20150...et, bien sûr, la rame LIMA GOTTARDO.

LE RAIL octobre 1986 (mensuel de la SNCB)

Notons ce mois: présentation du nouveau matériel Benelux, la voiture gammaspectométrique de la SNCF, présence de consultants belges en Australie. Ce mensuel est essentiellement un lien social à la SNCB et ne brille pas par l'originalité, ni par l'actualité des sujets ferroviaires. Nous ne pouvons pas lui en vouloir, son but n'étant pas celui-là.

RAIL MINIATURE FLASH n° 273 octobre 86

Les locos 130T similaires à nos T.96, les relais (suite; une bonne approche du monde des automatismes pour un débutant), voies et bâtiments en HOm, la pyrogravure (avec d'excellents résultats), construction de 141 G et F à partir de 141 P et 231 K, commande d'aiguillages par capteur binaire et l'actualité avec l'iné^vitable GOTTARDO LIMA et l'ICE de MARKLIN.

A remarquer l'actualité belge, marché sur lequel RMF désire se pencher de plus en plus.

LOCO-REVUE n° 486 octobre 86

La plus ancienne des revues françaises, la plus noble pour certains mais, pour notre part, parfois éloignée du débutant et imprégnée d'un certain élitisme. Les CFDT à Castres en HO, les coffrets compléments et accessoires de voie MKD, BRIANNE: un train pour rêver...au début du siècle, le réseau Debreuille en MARKLIN M (difficilement reconnaissable), le réseau Seibel petit mais quel réalisme, fiche sur les UFR (présents à BRUXELLES avant l'arrivée des kangourous, cet ancien système est maintenant reproduit en HO par un artisan français) vieux chaudrons: les 130, des grumes réalistes pour votre scierie en HO, une plaque tournante de 5,m25 et bien sûr l'ICE et le GOTTARDO.

CFTY n° 63 octobre (revue de nos amis de TOURNAI)

Suite des articles du n° précédent, le Grand Central Belge, une loco Baltic au 1/5e dans la banlieue lilloise (pour nos amis vaporeste: M. VANDEVOORDE 36 rue de la justice 59650 Villeneuve d'Asq).

La revue du CFTY est agréable, mais, il semble que les rédacteurs font défaut (tiens, tiens, il n'y a donc pas que chez nous) et l'on voit dans ces derniers numéros beau-coup de copies de journaux ou livres anciens. Leur éditorial nous fait part, d'ailleurs, de leurs problèmes - les mêmes que chez nous - quelques bénévoles arrivés à saturation.

Attention les amis du CFC, bénévolat n'est pas apostolat et un jour il peut arriver "qu'on d'a sou"

TRANS-FER n° 47 octobre 86 (bulletin du GTF)

Modéliste s'abstenir: en effet, le bulletin du G.T.F. ne s'adresse qu'aux amateurs du grand chemin de fer et belge de surcroît. Dans le domaine, on peut dire que c'est la revue francophone la plus complète et la mieux informée. Les rubriques sont vastes et variées, citons p.e. les accidents et incidents, les questions et réponses parlementaires sur le rail etc.

Dans ce n° relevons: la création d'un réseau EURO-CITY, les suppressions de lignes le bilan de la restructuration de 1985, les questions parlementaires. le tout écrit d'un texte serré.

MODEL RAILROADER octobre 86 (U. S. A.)

reprenant la rubrique, quel plaisir de retrouver cette revue chaque mois, extraordinaire par la quantité et la qualité des articles et des photos - la plupart en couleur - et même par ses publicités alléchantes.

Epinglons ce mois: la firme MIKROS qui offre une reproduction d'un marché couvert avec bruitage et....sensations olfactives de fraises et pommes! La firme B/J traction offre, elle, du pavé flexible avec gorge à insérer entre rails HO code 100 pour simuler une voie de tramway sur chaussée pavée, un superbe réseau en G (=LGB), un astucieux et économique nettoyeur de voie, différents schémas vous permettant de monter l'éclairage constant sur vos véhicules.

FERRO-INFO n° 18 (revue de nos amis liégeois)

Le rail au temps de la vapeur (article avec quelques gros couic notamment sur nos réseaux charbonniers et quelques fantaisies au niveau de l'histoire du CFV3V - cet article prenant les 3/4 de la revue est, en plus, copié d'un journal, les nouvelles voitures M5.

INFOMODELE n° 80 août 86 (bulletin de nos amis de MONS)

C'est le 14.10.86 que nous recevons le numéro d'août annonçant notre expo. de septembre! Amis CFC, ne tirez pas sur le rédacteur de service quand FERRO-FLASH a 15 jours de retard.

Ce numéro est consacré entièrement aux locomotives de l'ANGLO-FRANCO-BELGE 202, 203 et 204 et développe leur historique, leur situation actuelle. Il comprend aussi la copie du manuel de l'AFB. Un regret: pour une association de modélistes, le peu d'intérêt porté aux modèles réduits de ces machines: juste une phrase "la 5408 (ex-204.008) a été construite en modèle réduit par MARKLIN ". D'une part, l'auteur semble oublier des firmes comme PIKO, LONG et FLEISCHMANN et, d'autre part - ne prenons pas nos rêves pour des réalités - c'est toujours bien la 204.008 que MARKLIN produit (et avec obstination car il y a déjà 22 ans que cette machine est sortie; diable comment se fait-il que cette firme spécialiste des séries limitées ne s'est pas encore penchée sur ce vieux modèle qui, en 22 ans, n'a juste connu qu'une petite variante) et non la 5408 comme le texte peut le laisser croire. En passant, notons que le modèle FLEISCHMANN a suivi l'évolution des livrées SNCB.

INFOMODELE n° 81 septembre 86

Reçu en même temps que le précédent. Relevons un intéressant article sur une ligne oubliée: Dour-Roisin-Bavai-Cambrai suivi d'un autre sur la passion dévorante de notre membre et ami commun Pierre COPPIETERS.

23 MIBA 10/86 (ALLEMAGNE)

MIBA, rempli de modélisme d'atmosphère, marque aussi l'évolution des amateurs allemands abandonnant leurs réseaux jouet pour plus de réalisme. Ce mois, réalisme avec l'imposante fumée d'une loco vapeur, le couplage de wagons à 2 essieux à plateau tournant sur base MARKLIN, un réseau U.S., un réseau urbain de trams (où les plus observateurs y trouveront une pcc et une meuleuse bien connues ici) et le réseau Blankenheim: un réseau 0 "long de mur" sous vitrine! (c'est pas dans un H.L.M. semble-t-il)

MOETEN EXPRESS trimestriel n° 21 du M.S.T.B.

essentiellement des informations internes.

Bien placé au hit parade publicitaire avec 10 $\frac{1}{2}$ pages sur 18.

Qui fera mieux?

VEBOV KOERIER juin 1986 (revue flamande)

Nous revenons aux revues sérieuses avec le VEBOV KOERIER de juin...arrivé le 22 septembre .

VEBOV KOERIER est, aussi, une cinquième colonne à la SNCB; elle passe en revue l'évolution de chaque série d'engins ainsi que les transferts de juin 1986.

Elle n'oublie pas, non plus, les diverses sociétés de transport en commun.

En dernière page, une belle photo de 101 du temps de leur cabotage dans la jonction.

TRAM 2000 septembre 1986

Ce bulletin consacré essentiellement aux Tramways Bruxellois brosse, aussi, un tableau des activités des autres sociétés; ce mois: restauration du matériel STIB, le MTUB, l'évolution du matériel STIB, l'évolution du réseau SNCV Centre et Charleroi, rapport du c.a. du MTUB (qui envisage, ni plus, ni moins, la reconstruction intégrale de matériel historique disparu)

LIVE STEAM août 86 (U. S. A.)

construction de la ELDA de J. VILLETTE, épreuve hydraulique d'une chaudière, construction d'une Climax, les ch. de fer chinois à voie étroite, les usines de construction chinoises, pour débiter: construction d'une machine fixe verticale, des photos formidables de nos ferroviathes grandes échelles australiens avec en 7 $\frac{1}{2}$ des diesels avec cabine habitable! En dernière page, le schéma d'un circuit électrique pour véhicule alimenté par batterie.

septembre 86

Suite des mêmes articles.

MODELSPOORVRIENDEN BRUGGE septembre 86

Le parc de locomotive de la D.R.

MARKLIN MAGAZINE 5/86

Des modules allemands (aux normes, bien sûr, incompatibles avec les nôtres) les nouveautés MARKLIN, la sonorisation d'une loco diesel (hélas pour les électroniciens de service, pas de schéma utilisable pour reproduction du circuit imprimé mais, par contre, des adresses de fournisseurs: c'est beau d'aider commercialement les copains) MARKLIN digital et programmation d'itinéraires, un réseau de montagne, les RjB, une grue de chargement de charbon réaliste.

HET ROETHUISJE n° 18 (revue flamande)

Description d'un réseau classique, agenda complet...et international.

RAIL MAGAZINE n° 114 octobre 86

La rubrique actualité nous annonce la fin des RGP2, l'augmentation du trafic ferroviaire européen, suite de la saga de la SACM avec une photo de la 8000e (vous avez bien lu 8000e) locomotive DR série 52, coup d'oeil sur les CFF, le festival d'Aoste, la machine thermo-électrique de Heilmann, les automotrices des secondaires français avec une Pieper de la CGB qu'on dirait sortie de nos rails, en modélisme: présentation de la 150 A et C de Flèche d'Or.

LA VIE DU RAIL

2061: les premiers pas d'une Chinoise (essais de la loco double Alsthom type 8K - 6400 KW - destinée aux ch. de fer chinois, REIMS: 3e ville française à réinventer le tram (alors que chez nous...), il y a 150 ans: le 1er train canadien, A.N.F. à BLANC MISSERON (pas loin de chez nous):une motrice du métro de NEW YORK par jour

2062: TGV: une deuxième génération plus rapide, plus confortable encore, l'évolution du matériel remorqué voyageurs, modélisme: rame GOTTARDO

2063: l'APT vendu aux ferrailleurs, autorails en campagne BR, au QUEBEC, trafic minier et ordinateur: une ligne ouverte en 1960 où le personnel d'entretien de la voie est amené sur place en hélicoptère et sur laquelle circulent des trains de 18.096 T. avec 3 machines et 156 wagons.

2064: 140C27: une grande coursière, une liaison directe TGV ROUEN-LYON, la Bretagne ferroviaire, le renouveau du matériel de banlieue, modélisme: la Nouveauté JOUEF: le Bugatti est sorti, les touristiques: Li Trimbleu, pourquoi des bielles sur les diesels.

- - - - -

Reprenant la rubrique "en parcourant", nous serions heureux de connaître votre avis et vos souhaits concernant l'avenir de celle-ci.

Faut-il donner le sommaire complet des ouvrages consultés?

Faut-il se limiter à ce qui est susceptible d'intéresser le modéliste ou l'amateur belge?

Faut-il en donner un commentaire?

Nous comptons (comme toujours) sur votre collaboration; vos réponses et suggestions sont attendues avec impatience à

C.F.C. LA LOUVIERE

Rédaction **EN PARCOURANT**

Chaussée de Mons, 125

7160 HAINE ST PIERRE

- - - - -

Nous rappelons que les bulletins et revues doivent être adressés à la même adresse

- - - - -

Le comité de rédaction de Ferro-Flash se réunit le 3ème vendredi du mois.

Les articles destinés à paraître dans le bulletin doivent parvenir à l'adresse reprise dans l'encadré de la page 2 pour cette date au plus tard.

Si vous savez nous envoyer les articles déjà dactylographiés, c'est mieux, sinon veuillez à ce qu'il soit rédigé d'une belle écriture.

Merci, la rédaction

P.S : veuillez à laisser de l'espace autour de votre article.

A) Les courants alternatifs.

Ils sont caractérisés par une variation constante au cours du temps de la polarité à leurs bornes.

Ils ont la forme de 2 courbes sinusoïdes qui s'imbriquent et sont définis par 2 grandeurs : La différence de potentiel à leurs bornes (Tension) - Ex : Le secteur : 220 Volts

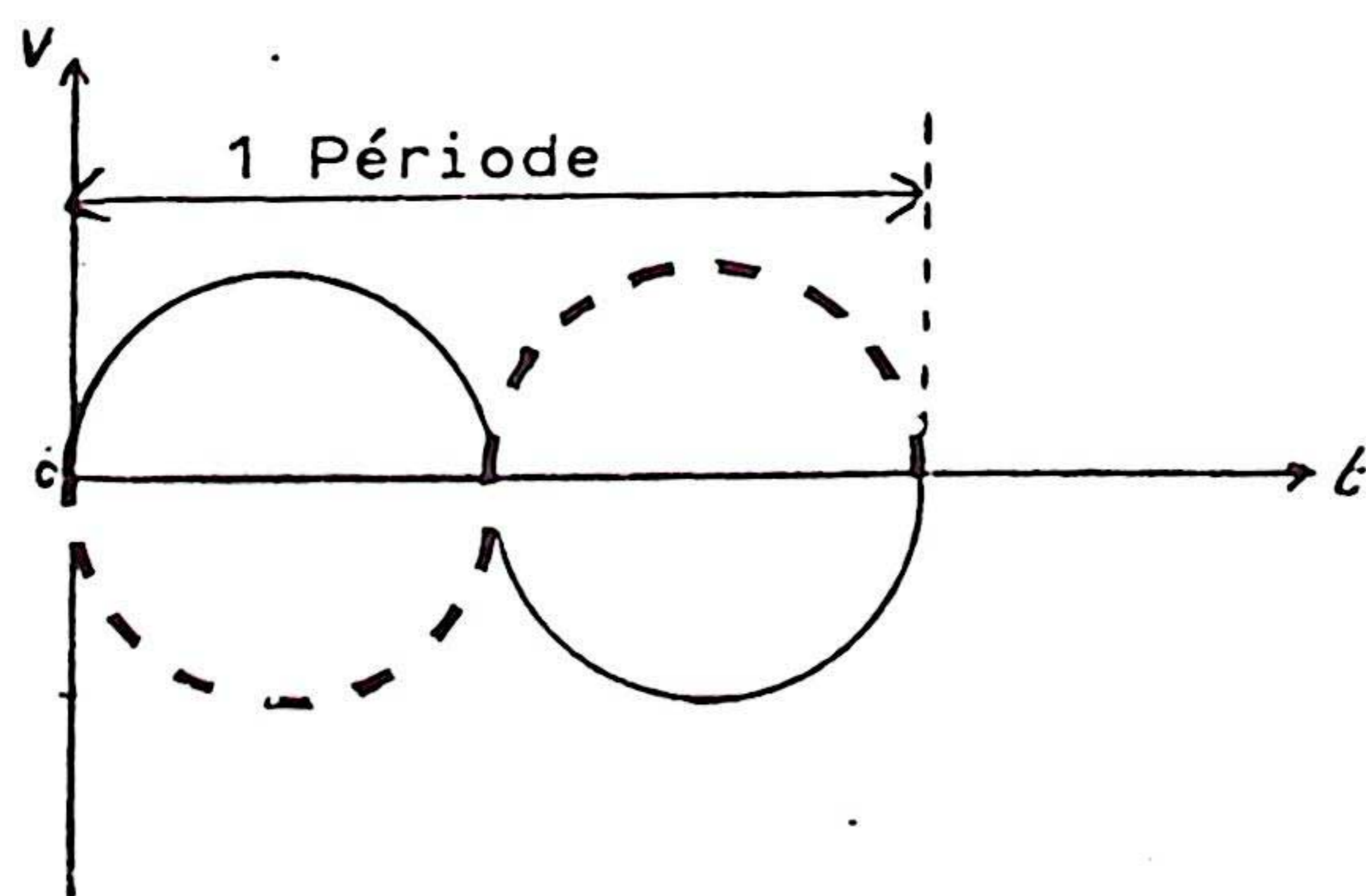
La fréquence exprimée en périodes par secondes ou Herz (en abrégé : Hz) - Ex : Le secteur : 50 Hz

Il n'est pas possible de parler d'une borne positive ou négative pour du courant alternatif étant donné ses caractéristiques.

En ce qui concerne le transport de l'énergie électrique, le courant alternatif est le plus utilisé car il est plus facile à transporter que le courant continu. Il suffit d'observer la caténaire française qui transporte du 25.000 V alternatif et qui est bien plus légère que la caténaire belge qui ne transporte que du 3.000 V continu.

Cependant, pour la plupart des applications domestiques et ferroviaires, c'est le courant continu qui est utilisé, car il se prête beaucoup mieux à l'électronique. Le courant alternatif est donc redressé à l'aide de Diodes et filtré à l'aide de Condensateurs pour obtenir un courant (presque) parfaitement continu

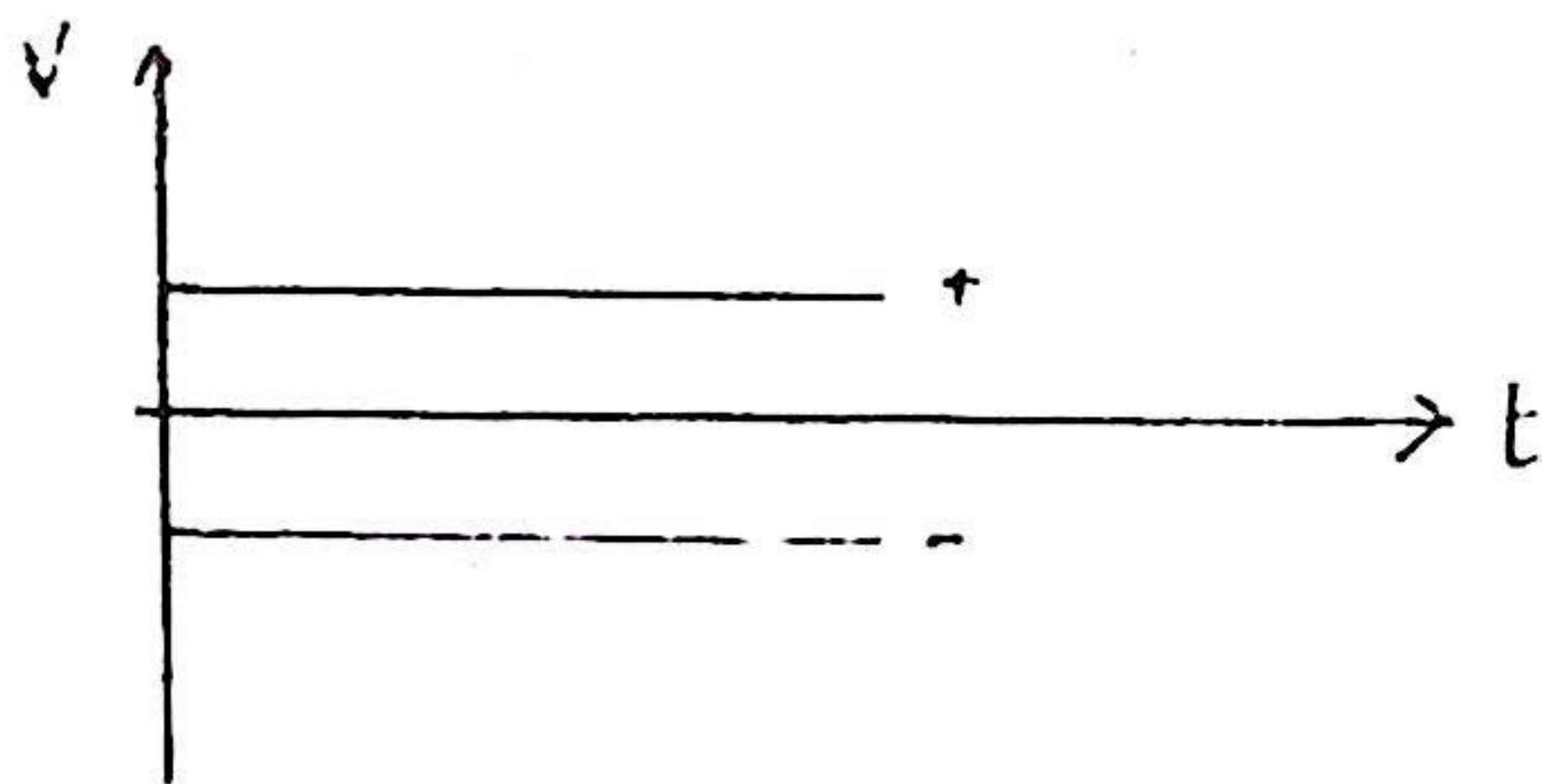
Fig. 1 : Représentation graphique d'un courant alternatif



B) Les courants continus.

Contrairement aux courants alternatifs, il n'y a pas de changement de polarité à leurs bornes, et on peut donc parler d'une borne positive et d'une borne négative. Ils ne sont caractérisés que par une seule grandeur : La différence de potentiel à leurs bornes (Tension) - Ex : La batterie d'une voiture : 12 Volts
Ils se prêtent beaucoup mieux aux applications électroniques que l'alternatif et c'est pourquoi tout ce qui sera dit par la suite se rapportera uniquement aux courants continus.

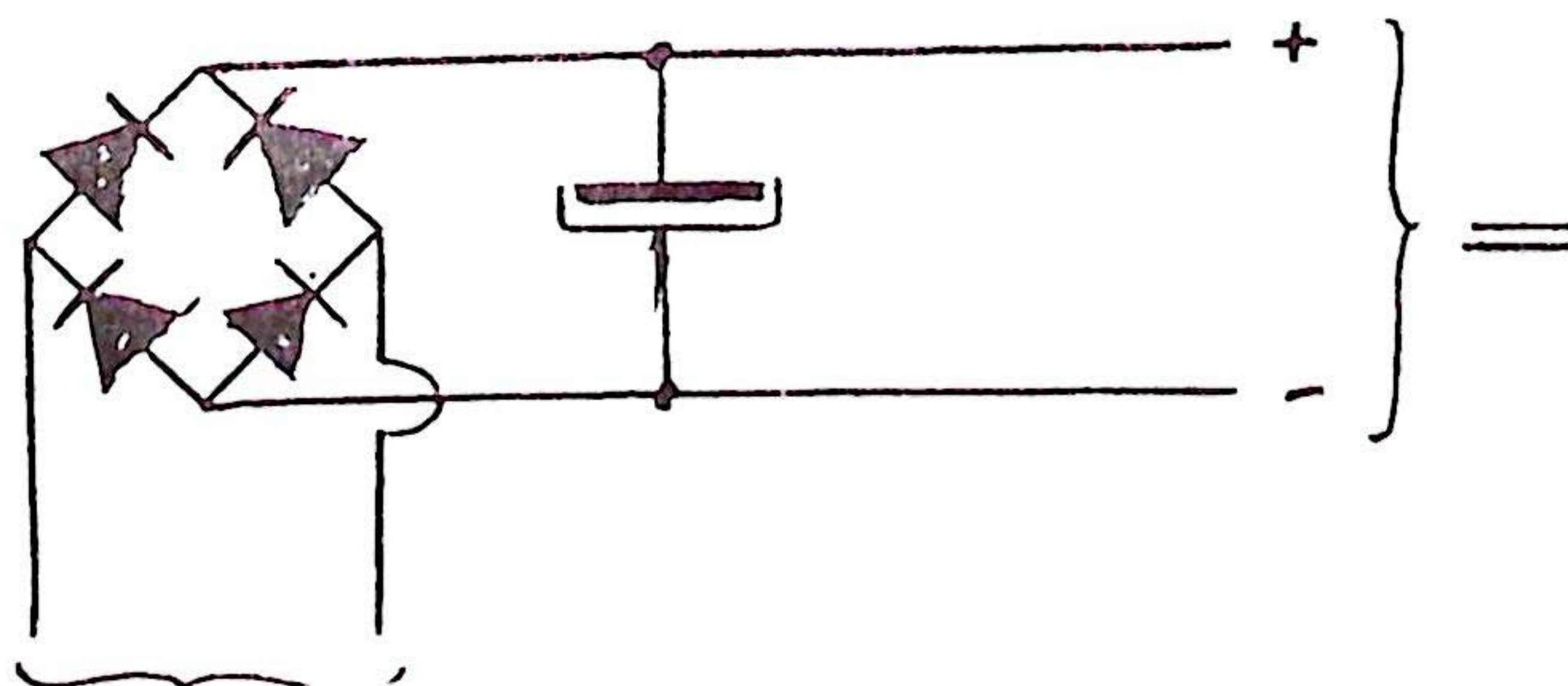
Fig. 2 : Représentation graphique d'un courant continu

C) Passage d'un courant alternatif à un courant continu : La Diode.

Symbole de la diode : 

La diode est un semi-conducteur constitué par la jonction d'une couche dite P et d'une couche dite N et qui possède la propriété de ne laisser passer le courant (continu) que dans un seul sens. Elle possède de nombreuses applications dans le domaine du train électrique miniature dont quelques exemples seront donnés plus loin. En ce qui concerne le redressement du courant alternatif, le montage consiste à réaliser un pont de 4 diodes déterminant 4 bornes dont 2 pour l'entrée C.A. et 2 pour la sortie C.C. Le courant ainsi formé ressemble plus à du courant pulsé qu'à du continu, mais l'adjonction d'un condensateur électrochimique de capacité assez élevée permet l'obtention d'un très bon C.C.

Fig. 3 : Redressement et filtrage du C.A. en C.C.



A suivre



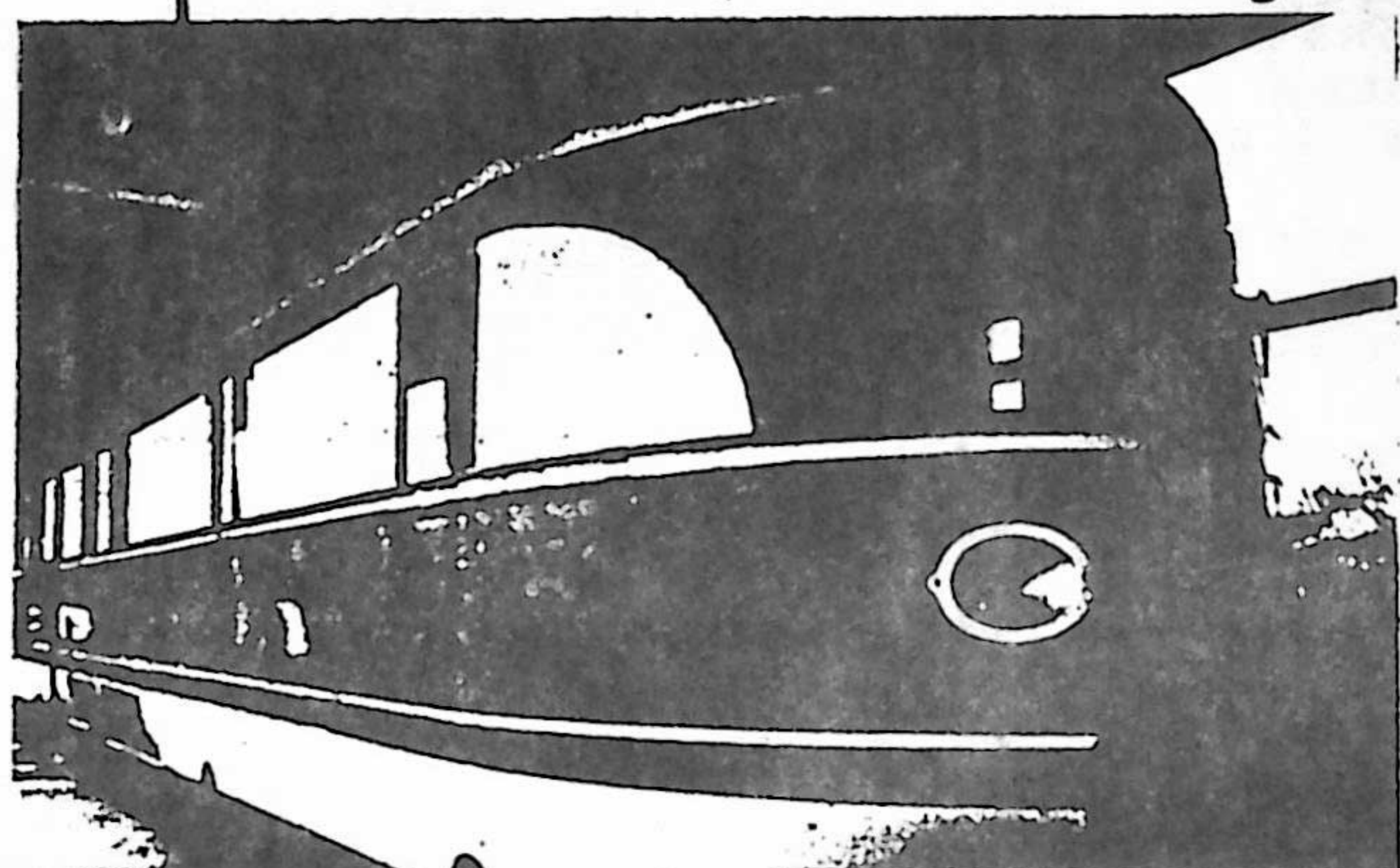
HENSCHEL-WEGMANN-ZUG RIVAROSSİ

Einmalige Herstellung - Fabrication en serie limitée
Bei uns zum Superpreis - Chez nous au prix exeptionel

Nr. 0339 2-Leiter Gleichstrom, continu, Gelijkstrom
Nr. 0389 für - pour - voor Märklin

DM 479,- (prix net)
DM 598,- (prix net)

Lieferung ca. Ende 1986, Livraison environ fin 1986



VT06 - STV 137 LILIPUT

Bei uns zum Superpreis - Chez nous au prix exeptionel

Nr. 12604	VT06 DB rot 2 L=, continu, Gelijkstrom	DM 198,-
Nr. 12609	VT06 DB rot für - pour - voor Märklin	DM 279,-
Nr. 12602	STV 137 DRG creme/violett 2L=, continu, Gelijkstrom	DM 229,-
Nr. 12607	STV 137 DRG creme/violett für - pour - voor Märklin	DM 289,-
Nr. 12610	STV 137 Vindobona, blau/creme 2L=, continu, Glijkstrom	DM 229,-
Nr. 12615	STV 137 Vindobona, blau/creme für - pour - voor Märklin	DM 289,-

Besuchen Sie unsere neue, große Autoabteilung für:
Visitez notre nouvelle presentation d'automobile pour:
Bezoek ons nieuwe afdeling voor automodellen:
Wiking, Herpa, Rietze, Praliné, Roskopf, Roco, Brekina



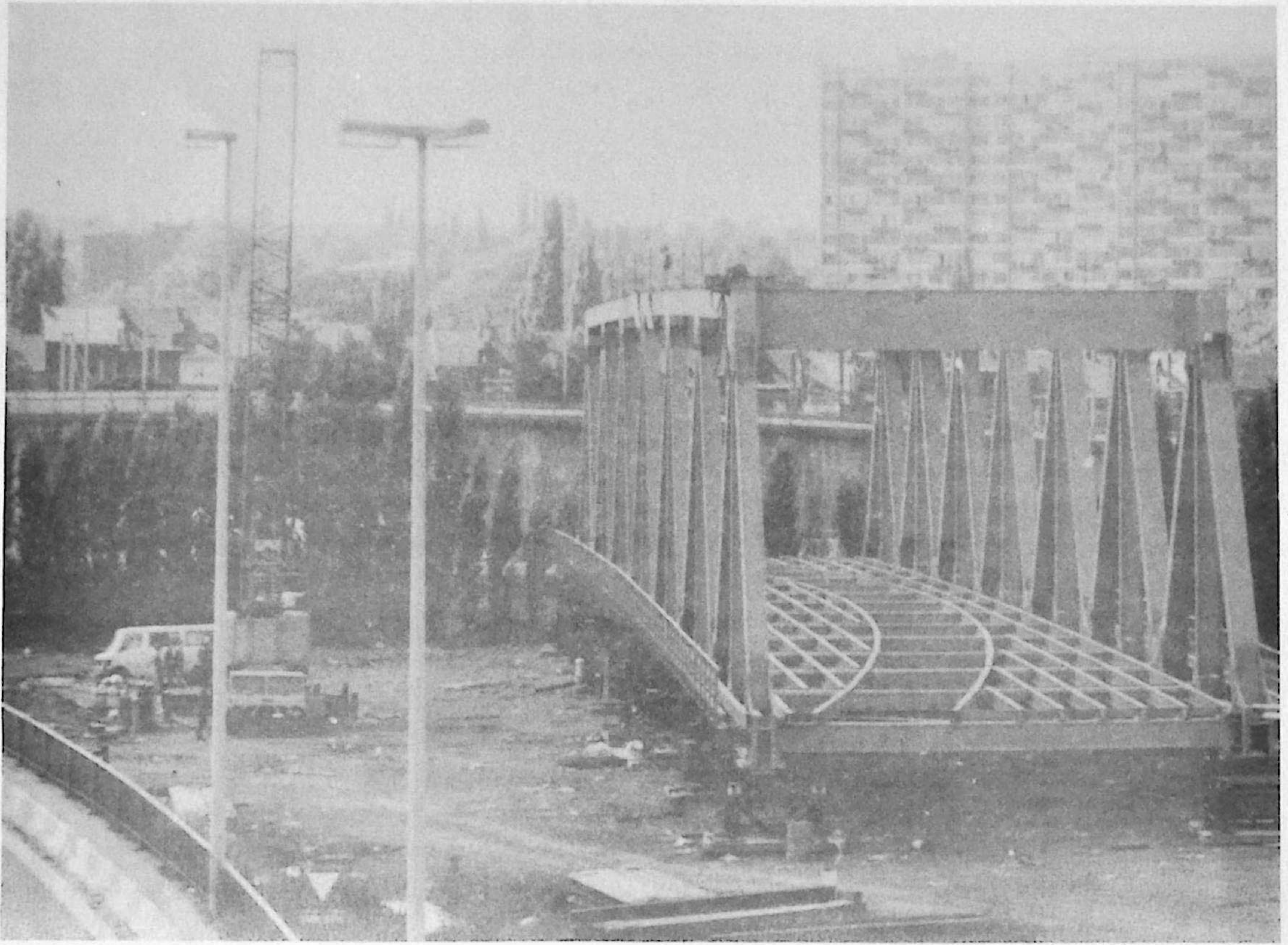
11.1.59 : sur le quai de la gare de Braine-le-Comte, Marcel Thibaut photographie le rapide "Paris-Bruxelles", 231 Chapelon en tête d'une rame de voiture dite "Forestier" et de "Rapide Nord". Les travaux prélude de l'électrification n'ont pas encore modifiés le site, on distingue un beau chandelier et les ateliers wagons aujourd'hui disparus. Cette photo fut le point de départ d'une longue amitié, 27 ans plus tard, nous étions nombreux à avoir rejoint Braine-le-Comte pour accompagner Marcel dans son dernier voyage.

Xavier Jacquet
(Photo : Marcel Thibaut)



Marcel photographié devant la 64.012 de la remise de ATH pour laquelle, il avait une affection particulière.

(Photo : Pierre Coppieters)



Le montage sur chantier vient d'être terminé et on peut se rendre compte de la sévérité de la courbe qui sera imposée à la voie.

(Photo S.N.C.B.)



6006

B



011

P23

1966 ging de spoorweggeschiedenis in als het jaar waarin de stoomtraktie van de sporen verdween, nu 20 jaar later staan wij voor het grote dieselsterven. Door de voorthollende elektrifikatie en het in dienst nemen van een ganse reeks nieuwe elektrische lokomotieven en treinstellen werden de dieselloks overvloedig. 1986 zal dan ook gekenmerkt worden als het jaar waarin de dieselloks van de reeksen 54, 60, 61, 72 en eveneens een groot aantal 80 en 84ers zullen afgesteld worden. En als dit nog niet genoeg moest zijn zullen ook de robuuste 59ers van het spoortoneel verdwijnen.

De auteurs van dit boek behandelen alle dieselloks van de NMBS van de aanvang van de dieseltraktie tot op heden.

Naast een uitvoerige inleiding over de dieseltraktie wordt elk type of reeks zowel technisch als wat hun inzet betreft afzonderlijk besproken.

Tabellen geven U de volledige technische inlichtingen van alle lokomotieven. 175 zwart/wit foto's geven een duidelijk overzicht van de dieseltraktie in België. De 48 kleurenfoto's tonen de diverse en soms zeer afwijkende schilderijen van de diverse loks.

De foto op de keerzijde geeft U het formaat van dat nieuwe boek. Een volledige "up to date" dokumentatie over de "Dieseltraktie in België" door Max Delie en Julien Casier voor de prijs van 1.980 F.

Verschijning : tweede helft van november 1986.

En 1966, une page était tournée pour les chemins de fer belges : la traction vapeur quittait définitivement les rails. Vingt ans plus tard, nous nous trouvons devant un nouveau tournant : par suite de l'électrification continue du réseau et par la mise en service de toute une série de nouvelles locomotives électriques et rames automotrices, les locomotives diesel deviennent superflues. L'année 1986 est marquée par la mise à la retraite des locomotives diesel des séries 54, 60, 61, 72 et d'une grande partie des unités des séries 80 et 84. Et comme si cela ne pouvait suffire, les robustes locomotives série 59 seront aussi radiées.

C'est pourquoi les auteurs de ce livre veulent traiter de toutes les locomotives diesel de la SNCB depuis l'origine à nos jours.

Après une introduction assez ample au sujet de la traction diesel, chaque type ou série de locomotive est repris avec nombre de renseignements et descriptions. Des tableaux clairs et complets vous donnent un aperçu général et les caractéristiques techniques de toutes les locomotives diesel.

Une iconographie comprenant non seulement 175 photos noir et blanc (pour vous donner une documentation unique) mais également 48 reproductions en couleurs (afin de mieux présenter les diverses décorations), illustre ce livre indispensable à quiconque s'intéresse au matériel diesel belge.

La photo du dépliant est celle de la couverture de l'ouvrage et vous permet de juger de son format. Un livre broché de qualité vous donnant une documentation tout à fait à jour sur la traction diesel en Belgique pour le prix de 1.980 F. Une collaboration entre deux auteurs expérimentés : Max Delie et Julien Casier.

Parution : deuxième quinzaine de novembre 1986.