

FERRO FLASH



N° 128 OCTOBRE 1987

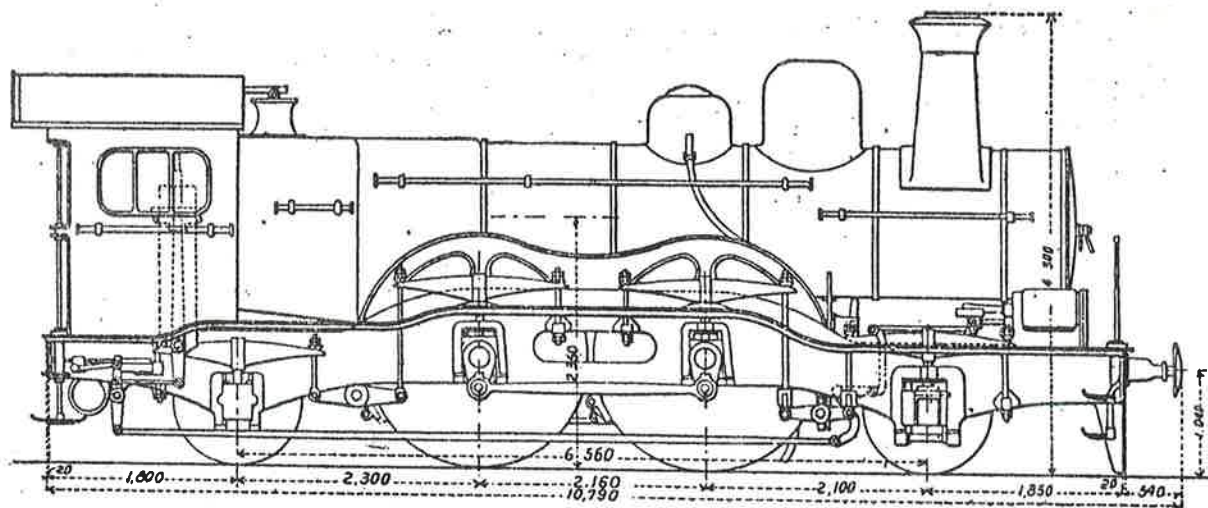
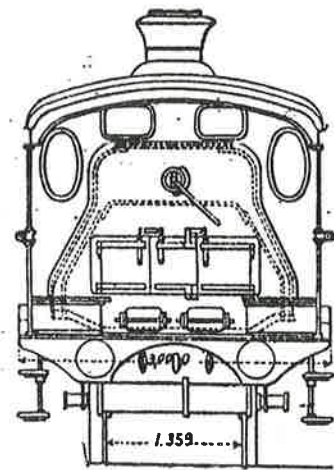


Fig. 218. — Type 12 de l'État belge.

CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE

MENSUEL

DOCUMENTATION
MODELISME

INFORMATIONS FERROVIAIRES

EDITEUR RESPONSABLE: DEBLIQUIT RICHARD
28, Rue st Donat - 7070 - Houdeng Goegnies.

Relations Publiques et
Secrétariat BRUXELLES :

Michel BROIGNIEZ
Allée des Jonquilles, 18

5865 - WALHAIN-SAINT-PAUL.

Tél : (010) 65.87.48.
entre 18 et 20 heures.

Secrétariat CENTRE :

Henri HAUBE
Rue Docteur Grégoire, 51
7100 - LA LOUVIERE

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.

CENTRE

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 adresses 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.

Section BRUXELLES: voir feuillet séparé.

Section LA LOUVIERE:

Tous les vendredis: local de la place Caffet à HAINE
ST PAUL de 19h à 23 heures....ou plus voir P.B., G.W.W., D.A., J.P.H.
Accès à la bibliothèque, construction des réseaux HO, N,
Projection, échange documentation.

Réunion mensuelle:

samedi 28 novembre de 14 à 18 heures

local place Caffet

HAINE ST PAUL

Apportez votre matériel vitrines et réseau à votre disposition
Thème de ce samedi 28:

LES LOCOMOTIVES DIESEL BELGES

dimanche 6 décembre 1987

PREMIERE GRANDE BOURSE D'ECHANGE

De 10 à 15 heures, rue de la Station 31 (MAISON DU PEUPLE)

HAINE ST PIERRE

De votre participation dépendra la réédition de cette manifes-
tation. Ne nous décevez pas, venez nombreux en visiteur ou,
pourquoi pas, en exposant.

Notre couverture: type 12 Etat Belge de 1892

Extrait de "Cours de mécanique appliquée aux machines"

J. Boulvin (1898)

sommaire de notre prochain numéro:

En parcourant: rubrique double

Les autorails 45 et 46 en N

Vos achats chez caboose hobbies

Les locomotives électriques

Ces locomotives portent un numéro de 6 chiffres divisé en deux tranches de 3 chiffres séparées par un point

Première tranche: deux chiffres aident à identifier l'engin:

Premier chiffre: toujours 1 pour les électriques

deuxième chiffre: en fonction de la vitesse de l'engin: 0 pour 100 km/h

2 pour 130 km/h....

Deuxième tranche: numéro d'ordre de l'engin.

exemples: 101.004 locomotive de type 101 limitée à 100 Km/H

122.201 locomotive de type 122 limitée à 130 km/h.

Remarque: il y a eu quelques glissements de types: p.e. le type 140 est passé à 125.100

les locomotives polycourants sont dénommées type 150 (tricourant)

et 160 (quadricourant)

Les locomotives diesel

Comme les électriques, numéro à 6 chiffres divisés en deux tranches de trois séparées par un point.

Première tranche: ici aussi les deux premiers chiffres identifient l'engin:

Premier chiffre: toujours 2 pour les diesel.

Deuxième chiffre: en fonction de la puissance et de l'utilisation de l'engin selon:

0: locomotive de ligne de puissance \geq 1285 kW

1: locomotive de ligne de puissance \pm = 1000 kW

2: locomotive de ligne de puissance \pm = 700 kW

3: locomotive de manoeuvre de 180 à 260 kW

5: locomotive de manoeuvre de 360 à 440 kW

6: locomotive de manoeuvre de 440 à 515 kW

7: locomotive de manoeuvre de 515 à 590 kW

Exemples: la locomotive 201.041 est une locomotive de ligne de type 201 d'une puissance 1285 kW

la 250.024 est une locomotive de manoeuvre d'une puissance comprise entre 360 et 440 kW

Les autorails

Numéro à 5 chiffres divisé en une première tranche de 3 chiffres déterminant le type suivie d'un point et d'une deuxième tranche de 2 chiffres déterminant le numéro d'ordre.

Exemple: 551.04 est un autorail type 551

Les automotrices

Numéro à 6 chiffres: ici encore divisé en 2 tranche de 3 séparée par un point.

La première tranche est invariablement 223

La deuxième tranche est fonction de leur année de fabrication mais sans relation directe avec celle-ci (de nouveau un tableau des correspondances)

LA NUMEROTATION DE 1971

Le 1.1. 1971, grande réforme avec renumérotation de tous les engins moteur. On profite de la réforme d'ailleurs pour "voir grand" et apposer des chiffres d'au moins 250 mm de haut.

Les engins sont divisés en 9 classes (la 3 étant réservée) et identifié en " séries". Attention, dès 1971, on ne peut plus parler de type mais de série....et comble de malchance un type donné n'a absolument rien à voir avec la série de même numéro!

Revoyons nos différents modes de traction:

Les locomotives à vapeur

Citées pour mémoire; la traction vapeur est officiellement disparue en 1966.

Néanmoins les machines restaurées et assurant divers trains spéciaux à vapeur ont gardé leur type et leur numéro d'avant 1971. Par exemple: la 29.013

Les locomotives électriques

Numéro à 4 chiffres d'un seul tenant.

Les deux premiers chiffres indiquent la série à laquelle l'engin appartient, les deux derniers son numéro d'ordre.

En outre le premier chiffre indique la classe de l'engin: pour les électriques, nous trouvons: 1: voyageurs à grande vitesse

2: mixtes

Exemple: la 2913 est une locomotive électrique mixte de série 29.

Puisque c'est à l'occasion de la sortie du modèle ROCO que nous avons évoqué la numérotation SNCB, précisons que le type 101 est devenu série 29 (la 101.013 est devenue 2913).

Pour le côté anecdotique, signalons que l'on a pu voir en 1979 un train spécial remorqué par une double traction mixte vapeur/électrique portant le même numéro au zéro près: en effet, il y avait 2913 électrique en tête et 29.013 vapeur en second. Pour le super puriste ajoutons que la situation avait été voulue par les organisateurs mais qu'hélas, la 2913 étant indisponible à ce moment, c'est en réalité la 2908 dont le numéro avait été (très) habilement maquillé en 2913 qui a assuré le train. (ndlr: avec ce qu'on ne se retrouve déjà, ^{pas} si, en plus, on maquille les numéros!)

A suivre

TRANSFORMATION DE LA LOCO SERIE 27 DE LIMA.

B U T : Equiper la loco d'attelages courts et la rabaisser sur ses bogies.

Le corps de l'attelage a un encombrement de 20 de large et 20 de long. Il est placé directement contre la traverse tampon. La pointe arrière doit donc trouver place au-dessus du bogie. Le corps sera donc incliné (fig. 1 et 2).

Se reporter au Ferro-Flash N° 119 pour le détail sur l'attelage court.

T R A V A I L :

- Dégager les embases des tampons pour y glisser le corps de l'attelage (fig. 1 et 2).
- Tracer son emplacement à la pointe à tracer, forer à l'intérieur du tracé, tout autour, et achever au cutter. Le vrou ainsi obtenu sera le plus juste possible afin d'assurer un collage propre.
- Par cette opération on supprime de chaque côté le support d'ampoule d'éclairage qui sera remplacé par une pince en cuivre collée sur le plancher de la cabine (fig. 3).
- Pour chaque attelage, le crochet du ressort sera supprimé et remplacé par un crochet soudé sur le renfort en laiton, à la partie supérieure (fig. 10).
- L'attelage côté bogie porteur trouve assez facilement sa place (fig. 1); il n'en est pas de même pour le côté bogie moteur pour lequel il faut raccourcir au maximum le corps et le timon afin qu'il n'empiète pas sur le cercle de rotation du bogie (fig. 2 et 4).
- Lors des diverses opérations, il faut toujours mener les deux opérations ensemble (placement des attelages et abaissement de la caisse), car la position des attelages dépend de la position des bogies modifiés.
- L'abaissement est de 1 bon millimètre et demi, de façon à ce que le poutre supérieure du bogie vienne au ras de la caisse.

Bogie moteur :

- Relever les points de pose dans le châssis : Pour ce faire, découper la nervure du châssis sur une longueur de 12 mm à l'endroit de contact et remplacer par une pièce de forme identique,

2 mm d'épaisseur en plasticard, collée au-dessus de la nervure. Ne pas toucher aux surfaces arrondies de pose du bogie (fig. 8).

- A cause du relèvement du bogie, le guidage longitudinal de celui-ci n'est plus bien assuré. Le châssis possède deux excavations dans lesquelles viennent les pattes de retenue du bloc moteur-bogie. Il faut relever le niveau inférieur de ces deux excavations de 2 mm environ avec une plaque de plastique sans empiéter sur le débattement circulaire du bogie (fig. 2).
- S'assurer que le bogie est toujours assez libre verticalement, sinon on peut enlever un peu sur l'épaisseur des deux pattes. (fig. 9)
- L'extrémité des longerons du bogie vient maintenant buter contre les deux excavations. Il faut enlever les coins gênants (fig. 2 et 4).
- Il faut aussi dégager l'endroit où la patte avant vient buter contre l'arrière de la cloison de cabine (fig. 3).
- Le moteur Lima est très encombrant et au point où on en est, son sommet vient buter dans le toit de la loco; il faut donc faire de la place (fig. 9) :
 - enlever le maximum de plastique au sommet du moteur jusqu'à atteindre l'ergot métallique.
 - dégager aussi dans le toit de la loco, sans passer au travers.

Bogie porteur :

- Sur le bogie, arraser la couronne circulaire autour de l'axe ($\pm 0,5$ mm) (fig. 5).
- Sur le châssis, enlever 1 mm (fig. 6).
- Sur les flancs de bogie, arraser les sommets des ressorts au niveau des longerons de bogie. Ceci est aussi valable pour le bogie moteur (fig. 7).

Attelage :

- Il faut maintenant placer les ressorts de l'attelage : 2 fils d'acier de 0,2 mm coilés à l'intérieur du châssis (fig. 10).
- Replacer les tampons : régler la longueur à 7 mm depuis leurs embases sur la poutre frontale.
- Placer et coller le boîtier NEM avec le gabarit Ribu modifié. Il faudra entamer délicatement le boîtier à sa partie supérieure car l'attelage vient assez bas (fig. 11).

Liberté des bogies :

- Tels qu'ils sont, les bogies sont bien placés et tournent librement sans accrocher la caisse. Il se peut que, si la loco évolue sur des rampes importantes et en tournant, les extrémités des bogies accrochent le bas de la caisse.

Pour y remédier :

- On peut dégager les endroits de contact des extrémités des longerons des flancs des bogies avec le châssis, derrière les flancs de la caisse.
- Rendre les bogies plus étroits en découpant les flancs des bogies du corps et en les reculant le plus près possible des roues.

Voir par exemple :

- Loco Revue n° 497 - Octobre 87 - page 742 : amélioration de la BB 67001 Lima en N.
- Voies Ferrées n° 40 - Mars/Avril 87 - page 76 : une TEE hors classe (Lima). Article très intéressant.
- ... et d'autres.

Et maintenant, après tout ce travail, si vous n'êtes pas encore fatigués, vous pouvez encore mettre des autres pantos, ajouter de vrais feux rouges et quelques perfectionnements, question de faire plus vrai.

Mais il faut avouer que telle quelle, elle est déjà vraiment très très belle surtout avec ses attelages courts !

R.LEGROS.

Parties avant du chassis, retourné.
Corps d'attelages placés en biais.

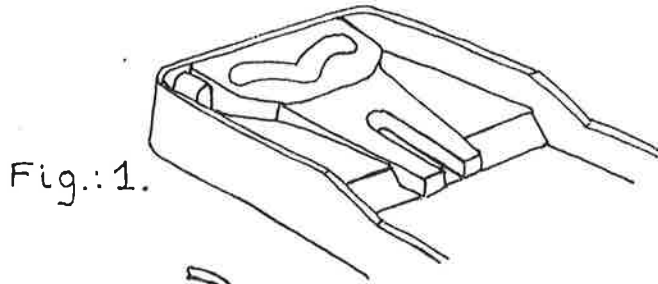


Fig.:1.

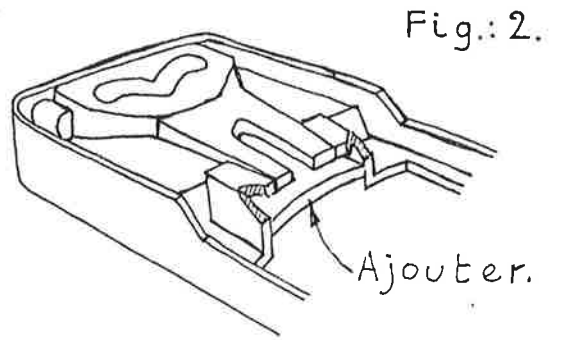


Fig.:2.

Ajouter.

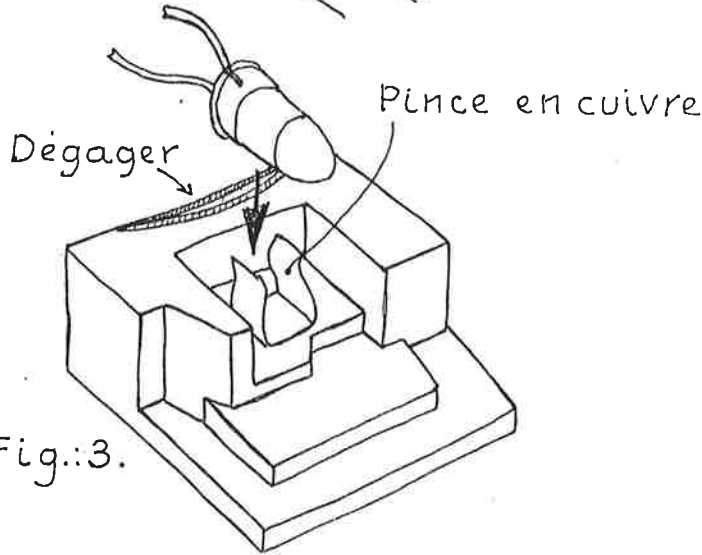


Fig.:3.

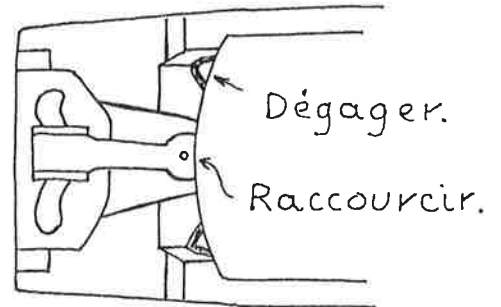
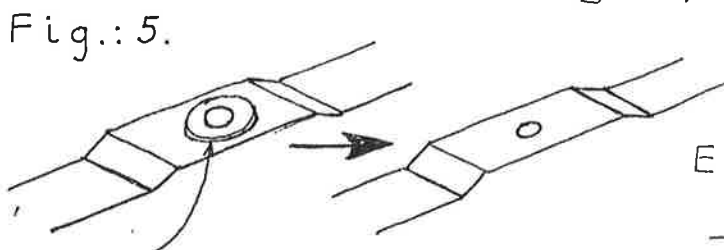


Fig.:4.

Dessous du bogie porteur.



Enlever 0,5 mm

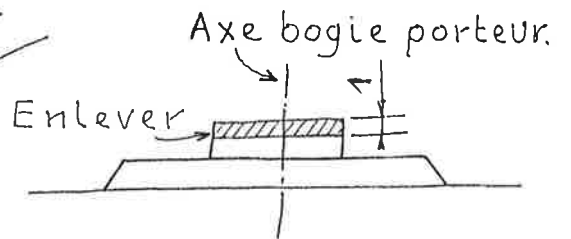


Fig.:6.

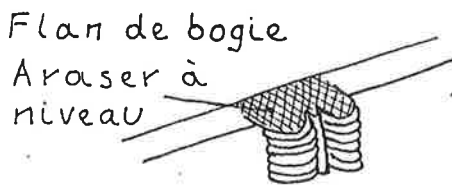


Fig.:7.

Pièce de 22mm de long à coller
au dessus de la partie
découpée.

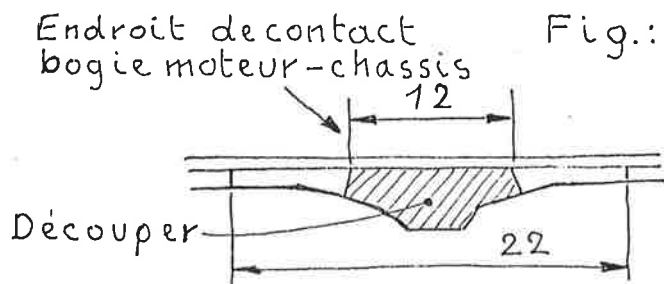


Fig.:8.

NOTRE PREMIERE BOURSE D'ECHANGE:

SON SUCCES,

SA REEDITION DEPENDENT DE VOUS:

Un petit geste peut assurer notre réussite: ayez l'amabilité d'afficher en un lieu visible et fréquenté l'affiche ci-contre, nous l'avons déjà timbrée fiscalement.

MERCI DE VOTRE PRECIEUSE COLLABORATION

D I M A N C H E 6 D

+++++



B O U R S E D

T R A I N S A U T O S M A Q U E

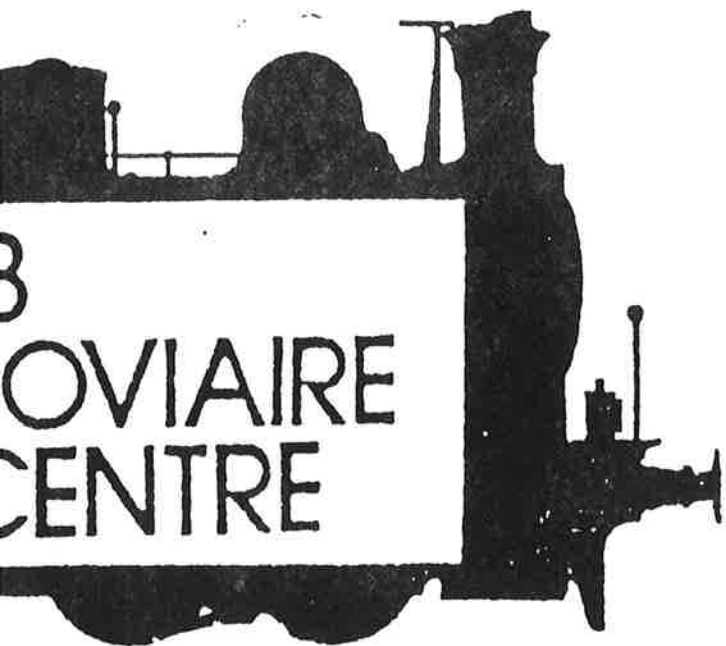
SALLE DE LA MAISON DU PEUPLE

RUE DE LA STATION, 31 À HAINE SAIN



CEMBRE 1987

+++++



3
BOVIAIRE
CENTRE

ECHANGE

T T E S J O U E T S A N C I E N S

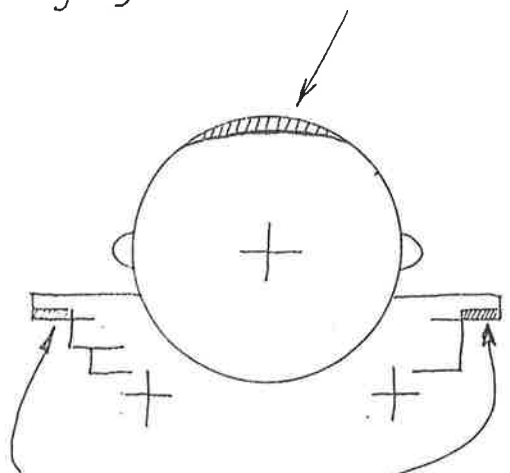
PIERRE DE 10 À 15 HEURES

P.A.F. VISITEURS: 50 BF

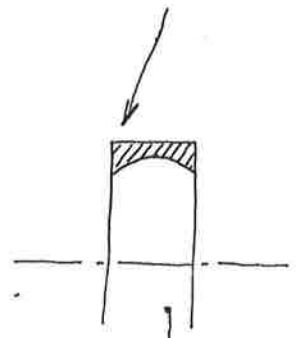


.....ET SURTOUT, N'oubliez pas de nous rendre visite

Dégager le sommet du moteur au maximum.

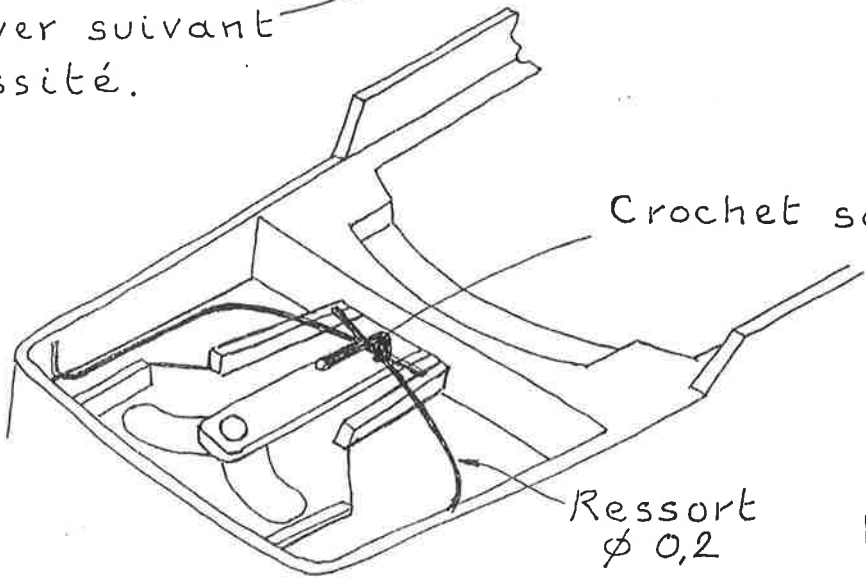


Enlever suivant nécessité.



Moteur

Fig.: 9.

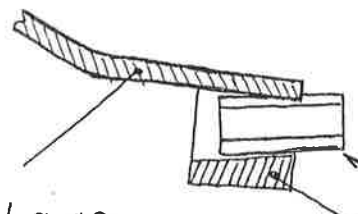


Crochet soudé.

Ressort $\phi 0,2$

Fig.: 10.

Vue à l'endroit du chassis côté bogie moteur.



Timon d'attelage

Boitier NEM.

Fig.: 11.

Enlever après collage.



Märklin-Exporth Modelle
Hünerbein
 D500 Aachen
 Markt 12-12
 Tel. 0241 33921

*Neuheiten 87.
Sommer*

MÄRKLIN: HO

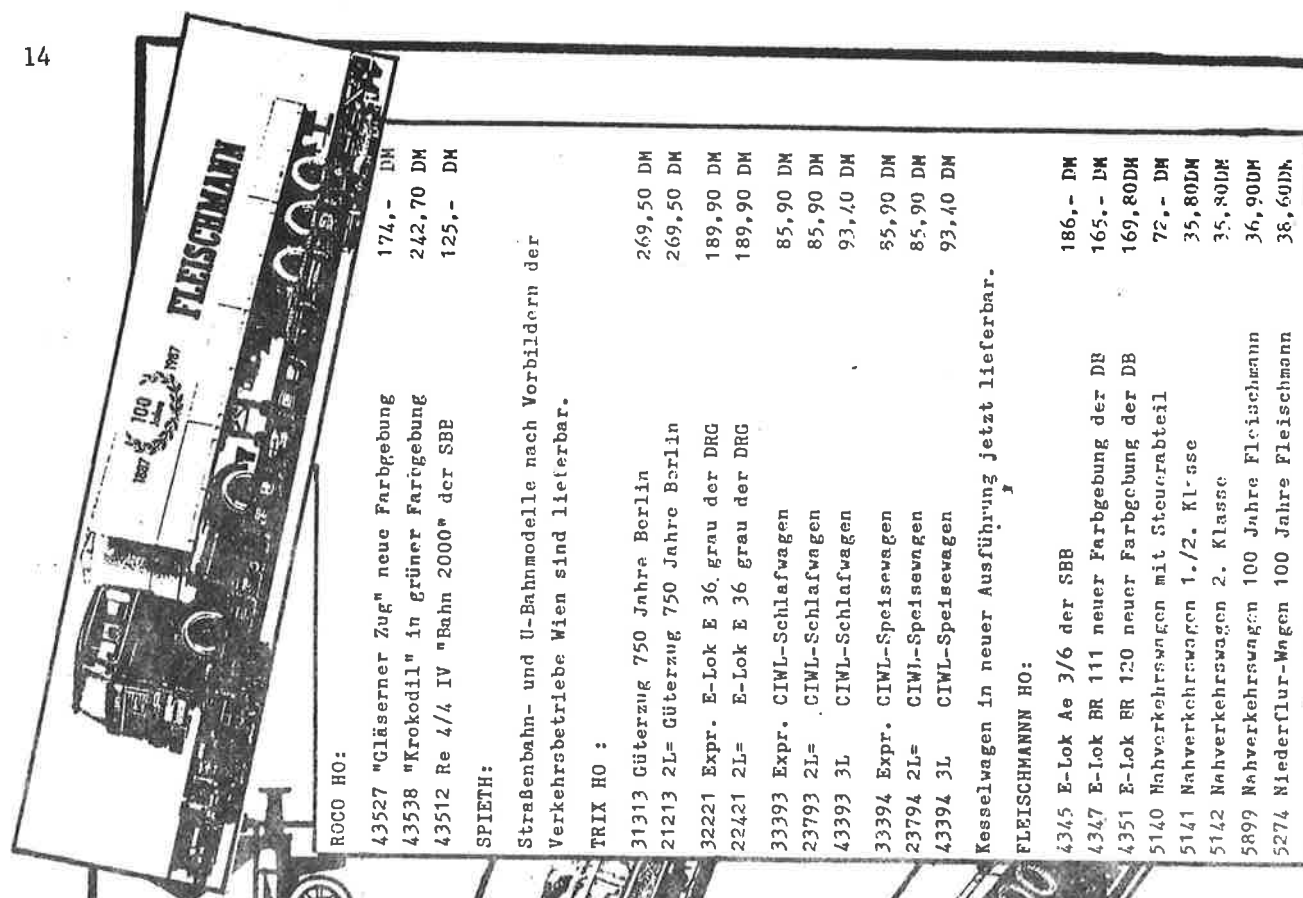
3109 Tenderlok "T 18" der KPEV	179,- DM
3332 Ae 6/6 "Altdorf" der SBB	179,80 DM
3330 Re 4/4 "Bahn 2000" der SBB	176,- DM
4130 D-Zug-Schlafwagen "TEM" der DB	29,10 DM
4188 D-Zug-Speisewagen der DE	29,10 DM
4234 Reisezug-Autotransportwagen der DB	46,80 DM
4718 Güterwagen "Eaos" der SBB	25,20 DM
7202 Kurzkuppung 2 Stück	1,60 DM
7203 Kurzkuppung 50 Stück	37,10 DM

MÄRKLIN-EXPORTMODELLE:

3112 Tenderlok BR 86 der ÖBB	166,- DM
3105 Tenderlok BR 674 der ÖBB	105,- DM
3029 Tenderlok Serie F der DGB	74,- DM
3135 Schienenbus der SNCF	125,- DM
3139 Diesellok V 36 der ÖBB	119,- DM
3140 Schienenbus VT 98 der ÖBB	132,90 DM
3142 Diesellok der FS	119,- DM
3149 Anlaufmodell Serie 80 der SNCF	139,- DM

FOLGENDE MÄRKLIN-EXPORTMODELLE SIND NUN LIEFERBAR:

4770, 4673, 4532, 4672, 4408, 4725, 4109, 4724, 4444, 4445, 4454, 4110, 4128, 4167, 4670, 4448, 4449, 4025,	
---	--



FLEISCHMANN

ROCO HO:

43527 "Gläserner Zug" neue Farbgebung	174,- DM
43538 "Krokodil" in grüner Farbgebung	242,70 DM
43512 Re 4/4 IV "Bahn 2000" der SBB	125,- DM

SPIETH:

Straßenbahn- und U-Bahnmodelle nach Vorbildern der Verkehrsbetriebe Wien sind lieferbar.

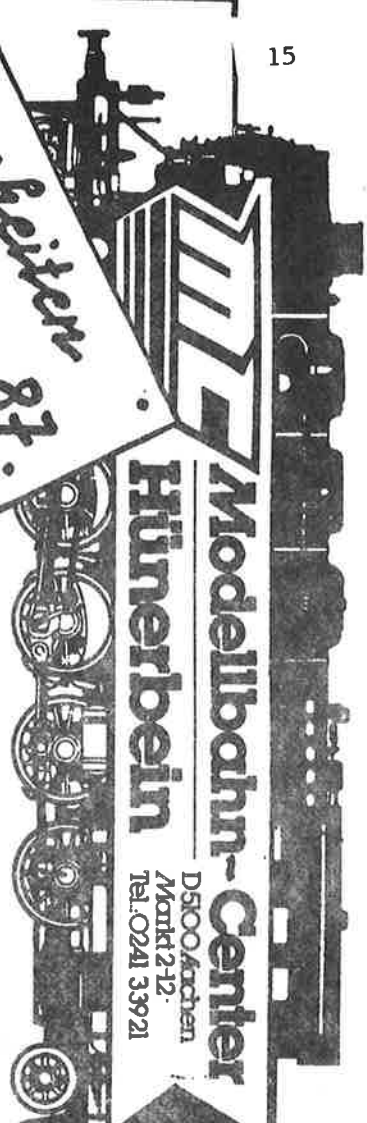
TRIX HO:

31313 Güterzug 750 Jahre Berlin	269,50 DM
21213 2L= Güterzug 750 Jahre Berlin	269,50 DM
32221 Expr. E-Lok E 36 grau der DRG	189,90 DM
22421 2L= E-Lok E 36 grau der DRG	189,90 DM
33393 Expr. CIWL-Schlafwagen	85,90 DM
23793 2L= CIWL-Schlafwagen	85,90 DM
43393 3L CIWL-Schlafwagen	93,70 DM
33394 Expr. CIWL-Speisewagen	85,90 DM
23794 2L= CIWL-Speisewagen	85,90 DM
43394 3L CIWL-Speisewagen	93,40 DM

Kesselwagen in neuer Ausführung jetzt lieferbar.

FLEISCHMANN HO:

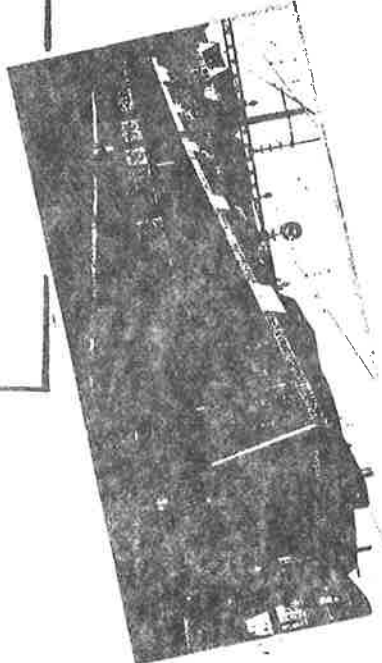
4345 E-Lok Ae 3/6 der SBB	186,- DM
4347 E-Lok BR 111 neuer Farbgebung der DB	165,- DM
4351 E-Lok BR 120 neuer Farbgebung der DB	169,80 DM
5140 Nahverkehrswagen mit Steuerabteil	75,- DM
5141 Nahverkehrswagen 1./2. Klasse	35,80 DM
5142 Nahverkehrswagen 2. Klasse	35,80 DM
5899 Nahverkehrswagen 100 Jahre Fleischmann	36,90 DM
5274 Niederflur-Wagen 100 Jahre Fleischmann	38,60 DM



Modellbahn-Center Hünnerbein

D500 Aachen
Markt 2-12
Tel. 0241 33921

**Neukaufser 87.
Sommer**



MÄRKLIN Z:

8929 Kesselwagen "Texaco"	17,10 DM
8918 Miniaturautomodelle 2 Stück	8,60 DM
8807 Dampflokom "Mikado" USA	159,- DM
8652 Güterwagen "Eacos" der SBB	26,40 DM
8653 Teleskophubwagen der SBB	26,40 DM
8647 Bierwagen "Staufenbräu"	16,60 DM

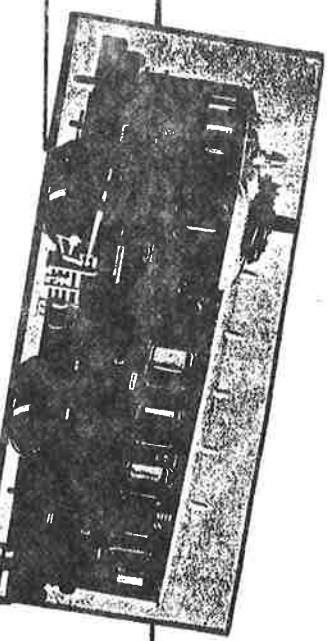
MÄRKLIN I:

5773 Diesellokom BR 212 der DB	859,- DM
5885 Güterwagen "Eacos" grau der SBB	241,50 DM
5892 Güterwagen "Eacos" der SBB	241,50 DM

LAGB

2046 Zahnradlokom	639,- DM
-------------------	----------

ZUBEHÖR WIE ZAHNSTANGEN UND OBERLEITUNG FÜR STELLSTRECKEN
SIND LIEFERBAR



ARNOLD:

2070 Kleindiesellokom Köf III Ozeanklub beige	82,- DM
2923 Dampftriebwagen Bauart Kitzel	112,50 DM
2213 Tenderlokom Vlc Länder-Bahn	136,- DM
0156 Wagengarnitur "750 Jahre Berlin"	85,- DM

FEISCHMANN N:

7138 Schlepptenderlokom BR 39 der DB	164,- DM
7238 Diesellokom BR 218 der DB	115,50 DM
7347 E-Lok BR 111 neue Farbgebung der DB	130,- DM
7351 E-Lok BR 120 neue Farbgebung der DB	135,- DM
7808 "Gläserner Zug" Lackierung um 1965	140,- DM
8899 Nahverkehrswagen 100 Jahre Fleischmann	30,40 DM
8272 Niederflurwagen 100 Jahre Fleischmann	32,40 DM

Niederflurwagen komplett lieferbar.

MINITRIX:

12011 Tenderlokom 688 der ÖBB	116,- DM
12016 Tenderlokom BR 98 der DB	116,- DM
12133 E-Lok BR 120 neue Farbgebung der DB	133,- DM

HOCO N:

25161 Tiefladewagen beladen	21,- DM
-----------------------------	---------

HOBBYTRAIN:

10575 BR 57 der SNCF	209,- DM
10576 BR 57 der ÖBB	209,- DM
10577 BR 57 der NS	209,- DM
10571 BR 57 der DB	198,- DM
10572 BR 57 der DRG	198,- DM
11020 Re 4/4 I rot der SBB	198,- DM
11019 Re 4/4 I rot der SBB	198,- DM

LILIPUT:

14458 Nahverkehrstriebwagen der SBB für Mä.	319,- DM
14453 Nahverkehrstriebwagen der SBB	255,- DM

COURRIER DES LECTEURS

+++++

TYPE 1 renforcé

MM. A. DAGANT et P. DAMBLY nous ont rappelé que " le type 1 renforcé, objet de notre couverture de septembre, est une modification de type 1 étudiée par l'ingénieur BIKA. Deux machines furent transformées (EB 868 et EB 869) juste avant l'avènement des T12, constituant le dernier combat des T.1 face à ces dernières." .

TYPE 64 à "wannentender" de TAMINES

Grâce à MM. P. DAMBLY et P. HERBIET, nous pouvons préciser à M. C. HACARDIAUX que les locomotives T.64 de TAMINES équipées du tender baignoire étaient:

64.066 avec tender 32.030

64.074 avec tender 32.020

Cette situation a existé d'août 1957 à mai 1958.

La longueur de l'engin ainsi formé empêchant son accès à la plaque tournante explique la brièveté de cette option.

G.L.T. à ROCHEFORT

M. P. DAMBLY signale que, de passage récemment à ROCHEFORT, il avait effectivement vu que l'assiette de la "voie" du futur G.L.T. était déjà posée sur l'ancienne ligne ferroviaire

POUR LES FORTS EN SCHEMAS ELECTRIQUES

Notre membre et ami de CLAMART (F), Pierre RASSON nous demande de l'aider à cabler son évitement dont il nous donne les caractéristiques d'exploitation qu'il souhaite réaliser:

" Un train arrivant au signal 3 est orienté sur voie 1

2 possibilités: feu rouge: arrêt

feu vert: continue

Le fait d'arriver sur voie 1 doit faire basculer l'aiguille et orienter le convoi suivant sur voie 1A grâce à l'ILS 1.

Si voies 1 et 1A occupées, le signal 3 doit arrêter un autre train survenant sur cette même voie.

Si un train se trouve sur voie 1A, ILS 2 fait basculer l'aiguille sur voie 1, SI cette voie n'est pas occupée!

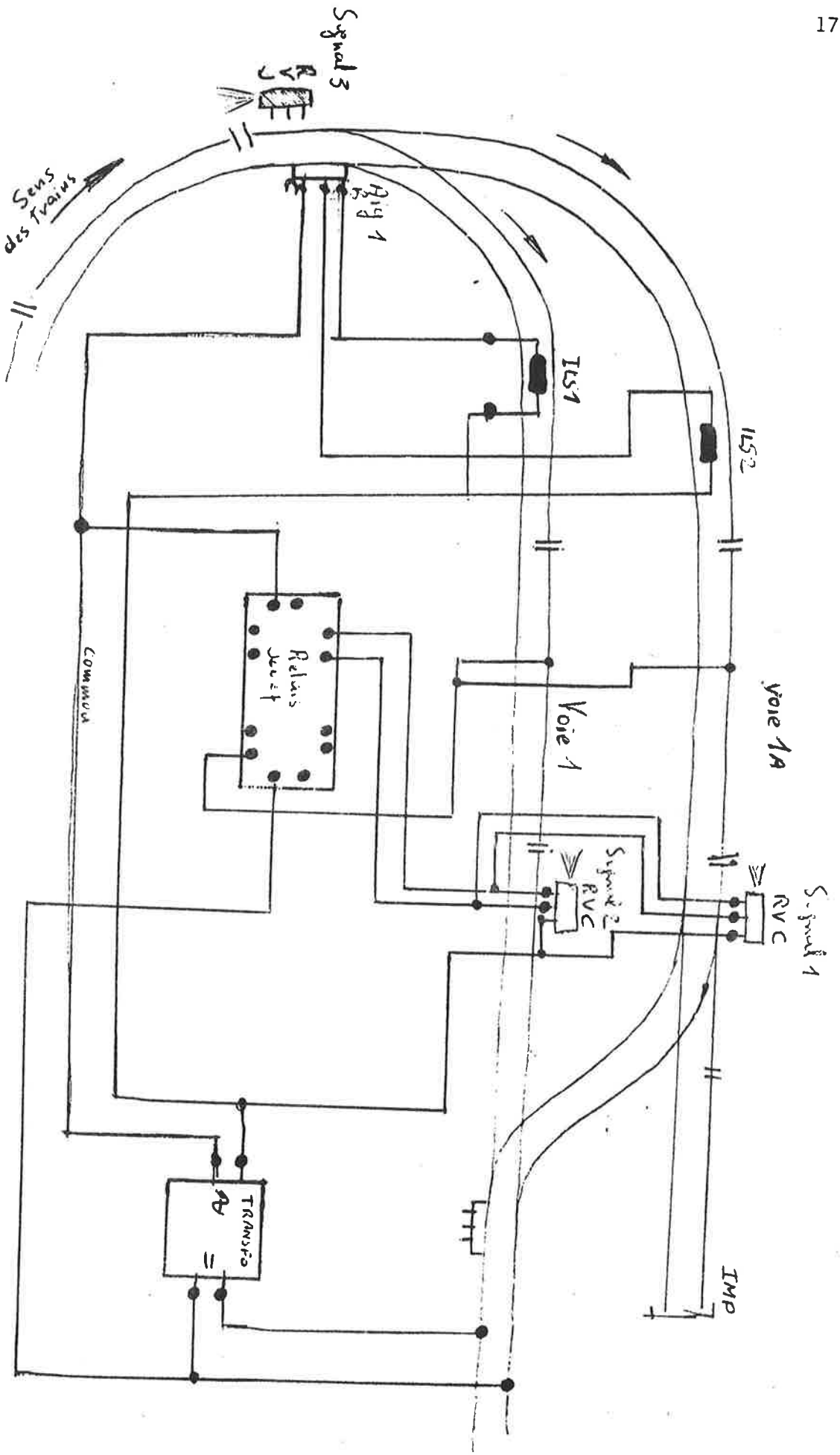
Notre ami Pierre souhaite trouver les schémas en conséquence sachant qu'il possède des ILS FLEISCHMANN et des relais JOUEF.

Il demande en outre de vérifier si le schéma déjà proposé est valable, notamment sur les raccordements au transfo " .

N.D.L.R.: amis lecteurs, voilà une situation simple qui peut apporter pas mal de plaisir: en effet, l'ami Pierre ajoute une voie en impasse qu'il n'exploite pas: pourquoi ne pas la rendre opérationnelle et envisager la protection d'une circulation sortante?

Nous attendons vos réponses et vos suggestions (faire parvenir à C.F.C. Chaussée de Mons, 125 7160 HAINE ST PIERRE).

A notre sens, la libération des cantons 1 ou 1A devrait être marquée par un ILS de sortie ou, pourquoi pas par une détection d'occupation simple. Au niveau du raccordement des sections isolées, il y a une correction à apporter, malheureusement, l'ami Pierre ne nous a pas communiqué le schéma du relai JOUEF, un gentil membre pourrait-il en donner une copie.



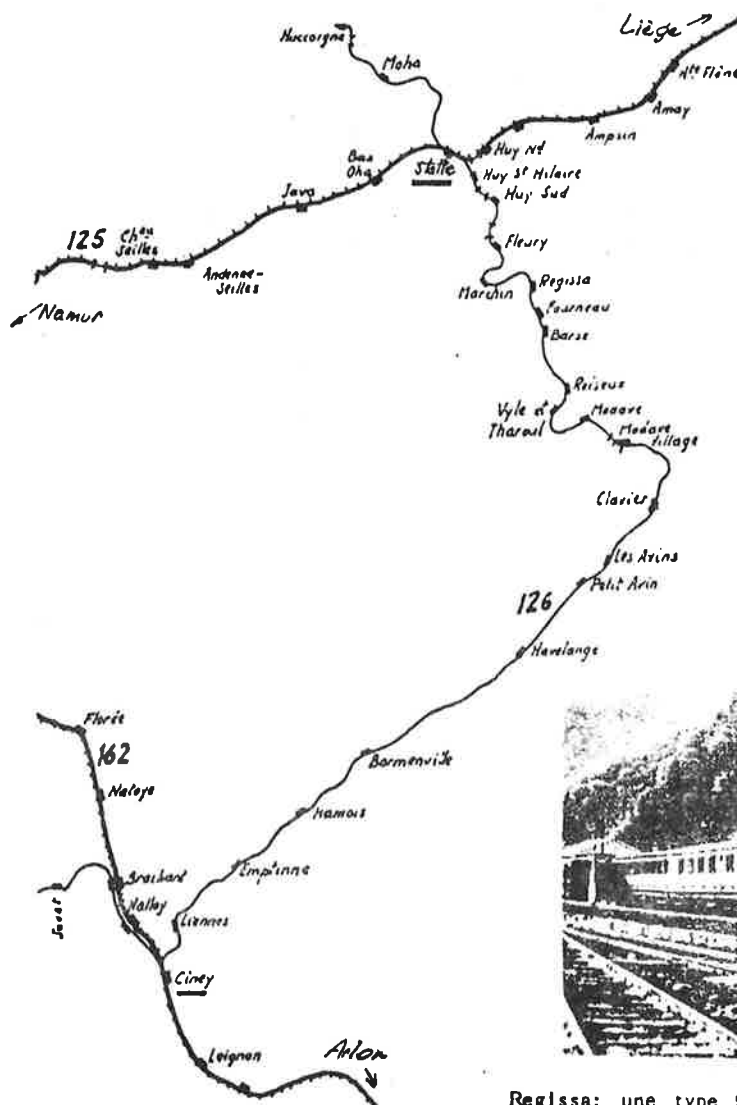
Vient de paraître aux éditions Altaïr:

Jean-Pierre Hamblenne: LA LIGNE DE CHEMIN DE FER 126 CINEY-STATTE. Histoire et documents.

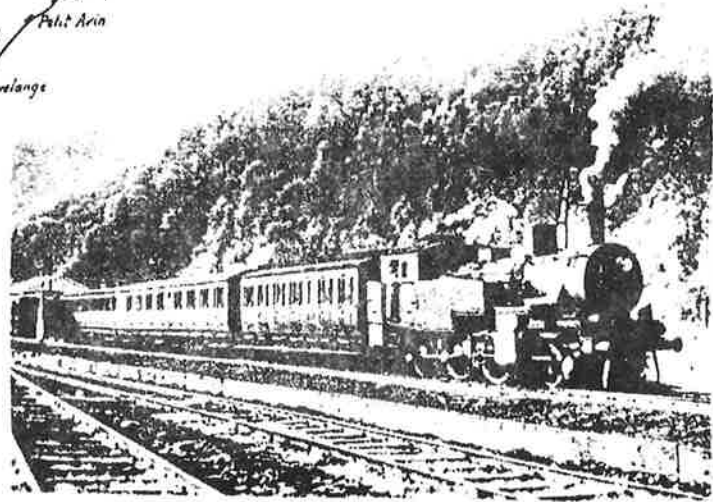
1 vol 336 p. 52 photos, plans des stations.

L'originalité de ce travail est que l'auteur publie, en plus de l'histoire de la ligne, tous les documents qui ont trait à celle-ci: conventions entre l'Etat et les concessionnaires, cahiers des charges, articles de la presse locale, pamphlets relatifs au tracé de la ligne, extraits des indicateurs... Ainsi, à travers l'histoire de la petite ligne condruzienne, le lecteur pourra se faire une idée des conditions dans lesquelles ont été construites nos lignes concédées. Ajoutons que l'ouvrage contient également de curieux documents concernant une éventuelle réouverture de lignes secondaires à la S.N.C.B.

Envoi contre 475 FB, port compris au ccp 000-0560212-37 de Jean-Pierre Hamblenne B.P. 1446 - 1420 Braine l'Alleud.



Extraits du livre
(Carte: G. Close - G.T.F.)



Regissa: une type 96 croise un A.R. 553 le 30.5. 1956. Photo A. Renaud.

SOUSCRIPTION

OFFRE UNIQUE, VALABLE JUSQU'AU 30 NOVEMBRE.

Les photos de locos et autorails à VAPEUR : où les trouver?
L'INVENTAIRE des photos de locomotives et autorails à vapeur de la S.N.C.B. réalisé par Jean René LEJEUNE répond à cette question.

Les locomotives et autorails y sont classés par type, numéro, date de la prise de vue et publication, chaque fois que cela est possible.

L'INVENTAIRE porte sur 95 publications dont 7 collections de périodiques (y compris Le Rail et Rail et Traction).
Format A4, 32 pages. Couverture illustrée par une photo inédite... d'une locomotive à vapeur.

Envoi franco contre versement de la somme de 150FB au compte n° 001-0434837-62 de Jean René LEJEUNE, rue de l'Arbre-Sainte-Barbe, 366, B-4420 LIEGE (Rocourt).

Au plus tard le 30 novembre 1987. Il se doit donc d'occuper une place dans la bibliothèque de chaque ferroviathe car plus de 500 locos différentes y sont répertoriées sur près de 1.600 photos recensées.

				<u>Documents parus</u>	<u>Pages</u>	<u>Prix</u>
				D.1981-0596/1	Les rails (tiré à part) épuisé	200 200 F.
				D.1984-0596/2	Effectif du matériel à marchandises	150 275 F
D.1985-0596/1	Histoire des chars, carrosses, voitures et de leur suspension	120	300	D.1984-0596/5	Effectif du matériel à voyageurs épuisé	132 250 F
D.1985-0596/2	La naissance et le développement du Chemin de fer de l'Etat Belge et des Réseaux concédés	40	100 F	D.1984-0596/7	Recueil du matériel à voyageurs à deux essieux	265 400 F
D.1985-0596/9	Recueil des schémas des wagons en usage à la SNCB (format A3)	+ 250	1.000 F	D.1984-0596	Recueil du matériel à marchandises	
	<u>Documents à paraître</u>			4/1 Tome I wagons tombereaux	200	300 F
D.1985-0596/3	Le matériel à marchandises	+ 300	450 F	4/2 Tome II wagons couverts	200	300 F
D.1985-0596/4	Le matériel à voyageurs Frein, éclairage, chauffage, ventilation	+ 300	500 F	4/3 Tome III wagons plats	200	300 F
				D.1984-0596/9	Recueil du matériel à voyageurs	370 500 F
				D.1984-0596/9/1	Tiré à part du Matériel de la Cour	80 200 F
	<u>Document en préparation</u>					
-0596/11	Le matériel métallique à voyageurs de la SNCB		300			

Conditions de paiement.

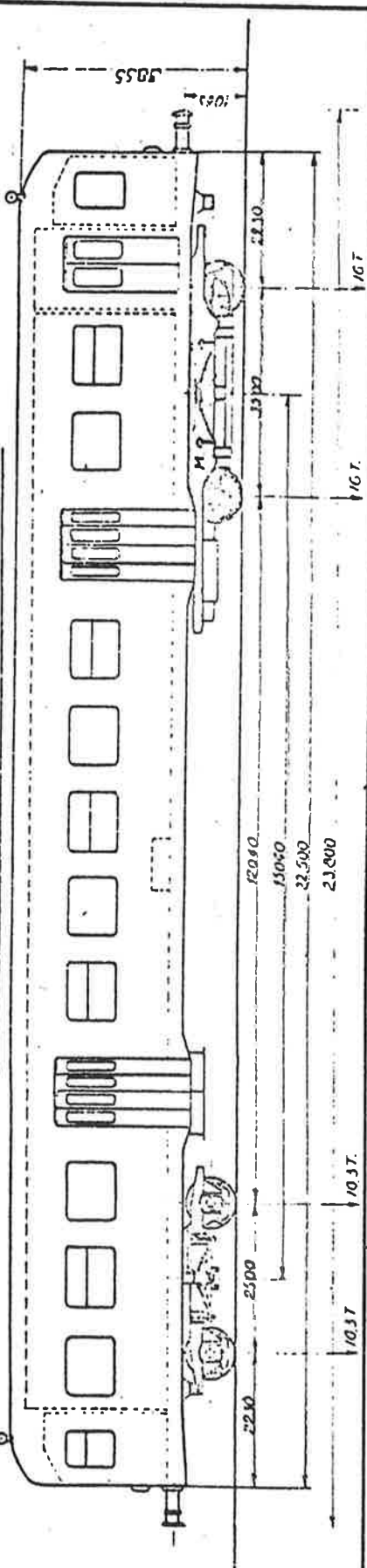
- Achat du document contre paiement en espèces au guichet de la Direction A (Bureau des Renseignements des adjudications, rez-de-chaussée, Rue de France 89 à 1070 Bruxelles).
- Paiement par CCP au numéro 000.0249600.19 ou chèque bancaire libellé en francs belges à la Direction A, Bureau 81.51 Rue de France 89 à 1070 Bruxelles.
- Au Musée du Chemin de fer, gare de Bruxelles Nord.

Dans le deuxième cas, il y a lieu dans la mesure du possible, de grouper les commandes et les paiements par service.

DOCUMENTATION

Assemblément
Type 602
nrs: 602.01 à 602.06

Auterail série 4-2
Diesel-hydraulique, simple à bogies et accouplable



Caractéristiques

Efforts:	6
Vitesse à vide en ordre de marche:	T. 40,9
globale en charge:	T. 52,7
lourde:	T. 39,3
approuvée:	T. 15
voyageurs:	T. 7,9
boyaux:	T. 4
Puissance motrice (fiche UIC-622):	ch 330
par seul:	ch/lt 7,7
Puissance spéciale (AR tram 1732):	ch/lt 5,5
(AR tram 1734):	ch/lt 5
Vitesse maximum:	km/h 90
Rayon minimum de courbe:	m 125
Rayons station:	km 900
Capacité des réservoirs à gazoil:	l 975
Diámetro des roues:	mm 850
Puissance (fiche UIC 6220):	PK 330
Numérotation:	4231 à 4236

Partie Voiture

Constructeur: Ateliers Métallurgiques de et à Nivelles
Date de construction: 1955
Capacité:

	Pl	Zcl	Tot	Pln. totale
Places assis..	29	50	79	79
Places debout..	-	20	20	20
Total	29	70	99	99

Freinage: frein automatique Oerlikon à pression variable avec robinet et distributeur Oerlikon, combiné avec un frein automatique d'abaitre. Freinage par sabots en fonte sur bandages.
Chauffage: par l'eau de refroidissement du moteur ou par brûleur à gaz-oil système Westinghouse
Ventilation: par girine centrale dans la toiture.

Moteur Diesel

Constructeur: SEM à Gand.
Type de fabrication: GK 103KS.
Mode de fonctionnement: 4 temps sur-alimenté (moteur muni d'une turbo-soufflante de suralimentation Brown Boveri).
Mode de suralimentation: mécanique
Mode de régulation: par réglage de l'injection.
Mode de lancement: par démarreur électrique.

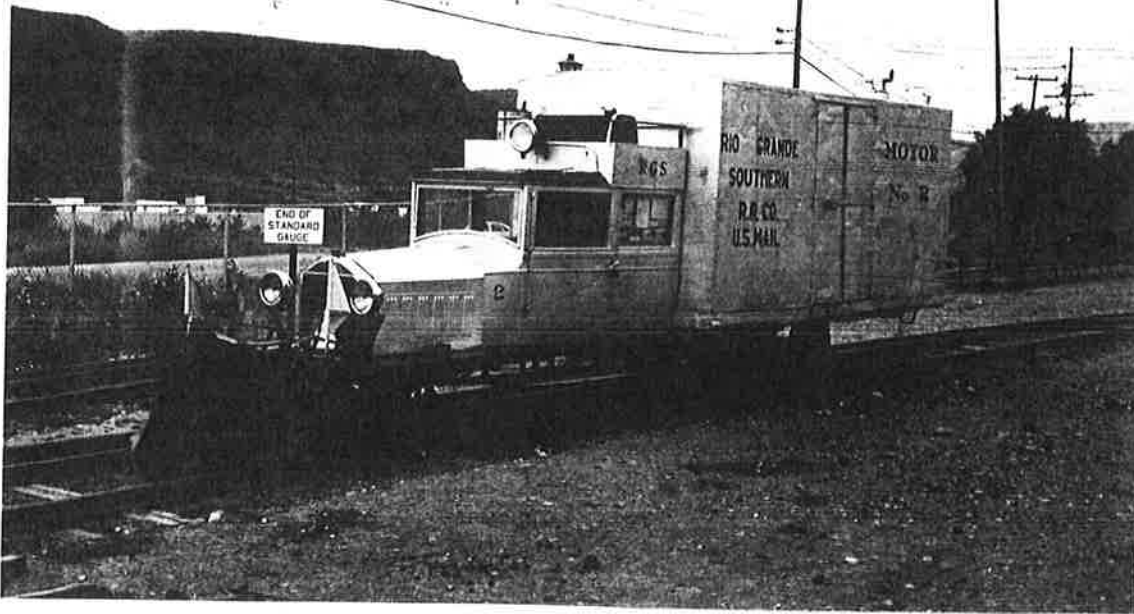
Puissance nominale:	ch 400
Vitesse de rotation:	tr/min 1350
Cylindres	6

Disposition: en ligne inclinée sur l'horizontale
Alésage: mm 175
Course: mm 240
Poids gâchet: kg 3500
Pression d'injection: kg/cm² 150
Pression moyenne effective: kg/cm² 7,72
Vitesse moyenne du piston: m/sec 10,8
Couple maximum: kgm 212
Suspension du moteur: dans un bogie.

Transmission

Constructeur: SEM à Gand
Type de fabrication: GTC 4.
Mode de fonctionnement: boîte de vitesse hydraulique à 2 étages (transmission de couple et coupleur hydraulique)
Mode d'accouplement au moteur: direct
Inverseur de marche: engrainages cylindriques toujours en prise se trouvant dans le carter de la transmission hydraulique.
Mode d'alliage des essieux moteurs par arbres à cardan et engrainages coniques sur essieu
Commande à distance: électro-pneumatique.

Renumérotés 4331 à 4336 en 1956



GOLDEN (COLORADO) : GALLOPING GOOSE n° 2 du RIO GRANDE SOUTHERN (3")
constitué par l'avant d'un autocar PIERCE-ARROW et un wagon fermé.



K-37 et GALLOPING GOOSE n° 2 au musée de GOLDEN
RIO GRANDE (écartement 3 pieds)

**RO
CO** *Roco* ®

VDW

**Ets. VANDERWALLE
et FILS**

19, 21, 23, Rue O. Houssière
7060 STREPY-BRACQUEGNIES

Tél. 064/66 24 09

Discover the
Fascination
of Colorado's
Railroad Heritage
at the

COLORADO RAILROAD MUSEUM

COLORADO RAILROAD MUSEUM

L'Etat de Colorado se devait de posséder un musée des Chemins de Fer, avec bien sûr une collection étoffée de matériel à voie étroite. Cet Etat, véritable point de départ de la conquête de l'Ouest, a vu naître au 19^e siècle toute une série de petits réseaux à voie étroite, principalement à l'écartement de 3 pieds (+- 930 cm), au total plus de 3.500 kms.

J'ai eu l'occasion d'effectuer une (trop) brève visite de ce musée, raison familiale oblige... Particularité principale, et ce devrait être le cas de tous les musées de chemins de fer : 500 mètres de voie (à 3 files de rail : voie normale et 3-pieds) sont opérationnels et le musée organise, une dizaine de jours chaque année des circulations vapeur et autorails diesel. Deux locomotives et 3 des célèbres "Galloping Goose" sont en état de marche et utilisés à ces occasions. Cet hiver, les promoteurs ont même pu faire rouler un train "chasse neige" dans les emprises du musée!

Premier contact ici avec les fabuleuses MIKADO 1-4-1 à chassis intérieur du Rio Grande (voie 3 pied) une K-37 no 491 est une des dernières arrivées, malheureusement pas en état de marche.

Le musée réunit encore une collection d'une dizaine de machines à vapeur et plus de 20 wagons et voitures tous historiques à voie de 3 pieds, principalement bien sûr, issus des réseaux du Rio Grande. De plus 4 locomotives et une belle série de wagons à voie normale, plus quelques trams de Denver complètent la collection. Ce matériel est en bon état extérieur de présentation. La plupart des voitures, certaines

prestigieuses, seront progressivement complètement restaurées en livrée d'origine avec aménagements conformes.

L'ancienne gare est transformée en musée et contient une collection impressionnante de reliques ferroviaires, plans, photos, etc... Une librairie particulièrement bien fournie vend toutes sortes de publications sur le sujet et d'autres gadgets. Au sous-sol, un immense réseau HO/HOn3 du club de Denver.

Un musée, situé à Golden (25 kms de Denver) qui vaut donc le déplacement, mais seulement pour les ravagés...

Guy Tyteca.

