

22.3.88



FERRO FLASH

MARS 1988

N° 131

EXPRESS LOCOMOTIVE FOR THE CENTRAL RAILROAD OF NEW JERSEY, U.S.A.

CONSTRUCTED BY MESSRS. BURKHAM, PARRY, WILLIAMS, AND CO., BALDWIN LOCOMOTIVE WORKS, PHILADELPHIA.

EDITEUR RESPONSABLE: DEBLIQUIT RICHARD
28, Rue St Donat - 7070 - Heudeo Goequies.



CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE

MENSUEL

DOCUMENTATION
MODELISME

INFORMATIONS FERROVIAIRES

Relations Publiques et
Secrétariat BRUXELLES :

Michel BRIGNIEZ

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 cotisationsMembre avec service
FERRO FLASH : 600 frsMembre 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'informa-
tion.

ECHANGE DE REVUES INTER-CLUBS :Les revues sont à faire parvenir
à : Pierre HAUTEFIN

Chaussée de Mons, 125

7160 - HAINE-SAINT-PIERRE.

C.F.C. réunions C.F.C.Samedi 26 mars à partir de 14h30 au local,
Place A. Caffet à Haine-Saint-Paul.Au programme : projection vidéo ou diapos (sous
réserves).Et aussi : service bibliothèque, réseau à votre
disposition pour essais de vos 62/63, vitrines pour
exposition, présentation des séries photos
"Marcel Thibaut et Richard Debliquit" (sous réserves)**Dossier constructeur**Recherchons de toute urgence, photos couleurs
récentes des locos diesels 6299 et 6317 (prises
entre le 01/01/88 et le 31/03/88).S'adresser au Secrétariat Centre, r.Dr. Grégoire, 51
7100 - LA LOUVIERE.**Dernière minute**

Nous apprenons que ce vendredi 4 avril 1988, vient
d'être signée une convention entre l'ASVI et la
Commune de Morlanwelz. Des circulations autorails
parcoureront le site propre entre l'ancienne gare
de Mariemont et le Prieuré de Montaigu dès le mois
de Mai sous réserve d'acceptation par la SNCV.
Nous vous invitons tous à participer à ces
circulations et même à apporter votre aide à nos
amis de l'ASVI.

Tous à vos appareils photographiques, caméras et
enregistreurs car le printemps promet d'être
chaud. Jugez-en vous-mêmes :

16/04/88 : voyage d'adieu aux séries 59

14/05/88 : voyage d'adieu aux séries 54

28/05/88 : voyage d'adieu aux séries 60(de série)
donc pas de réunion mensuelle ce jour-là, reportée
au 21 mai.23/05/88: BRUXELLES MTUB: cortège des véhicules de service
de la place Bara à la place Mennekens de 9 à 13 heures

23 et 24.04.88: BRUXELLES: BRUSSELS MODEL STEAM CLUB

Journées portes ouvertes de 11 à 18 h. Parc des Trois
Fontaines, Chaussée de Neerstalle 327 1190Mai: MORLANWELZ: dates à préciser: exposition ferroviaire
au Prieuré de Montaigu dans le cadre des circulations
SNCV de L'AsVI.

30/04 ou 07/05: ALAF LIEGE: visite du Club;

Pour renseignements: s'adresser secrétariat Bruxelles
(nombre de visiteurs limité)

PETITES ANNONCES

3

A vendre : boîte Märklin 2950 neuve, cause erreur Saint-Nicolas : 3900 Frs

A donner : revues du GTF "Trans-Fer" depuis décembre 1979.

S'adresser à : GIRBOUX Jean rue du Beguinage, 21 7476 - HOUTAIN-LE-VAL.
Tél : 067/77.25.36.

A vendre : "O" assortiment de rails Faller, "E-TRAIN" = électrique, droits, courbes et aiguillages.

"O" grand assortiment de rails Faller, "Hit-TRAIN" = non électrique, avec très nombreux aiguillages.

"HO" 3 boîtes de 12 rails courbes ROCO.

Collection complète du périodique Trans-Fer (GTF) depuis le n°1, tous les potins de la SCNB.

Anciens "NOS VICINAUX" : n°132 à 248 (=le dernier) intacts, + divers anciens, e.a, 92 à 109 complets, + d'autres + malmenés. Plus de 120 numéros...

Divers fascicules du périodique (totalement bilingue) du BVS : potinerie fournie sur la vapeur.

Si intéressé, faire offre honnête à Pol TORDEUR

Avenue Royers, 146

B-9600 - RENAIX (BELGIQUE)

Dossier constructeur

: recherche tous plans et documents photographiques (côté quai et côté rue) se rapportant à la gare de LA LOUVIERE-BOUVY (bâtiment voyageurs, bâtiment marchandises, abri de quai, cour aux marchandises) dans les années 1930 à 1940.

Les originaux seront rendus

S'adresser à Henri HAUBE rue Docteur Grégoire, 51 7100 - LA LOUVIERE

Manifestation

Mois de juin : du 02 au 08 juin 88 à Leuze en Hainaut, la Société Royale Saint-Martin Boulant organise une exposition ayant pour thème : "Les Transports en Commun".

Cette dernière, se tiendra dans la salle des fêtes de l'Hôtel de Ville de Leuze.

Les 17, 18, 19 et 20 juin 1988, l'Association des Modélistes Ferroviaires du Sud-Luxembourg organise à Musson dans la Province du Luxembourg, une exposition ferroviaire baptisée "Belgian Train Fair" et qui se tiendra au Centre Culturel de Musson. Il y est prévu entre-autre :

la participation de tous les importateurs et artisans belges de trains miniatures et d'accessoires, à l'extérieur, un petit train touristique qui reliera gratuitement les parkings de l'exposition.

L'A.M.F.S.L. se charge d'héberger et de nourrir gratuitement la personne qui accompagnera sa collection, son réseau, ou son diorama.

EN PARCOURANT

LA VIE DU RAIL N°2128 :Présentation en détail du TGV Atlantique Jouef.
N°2129 :Réseau industriel important en Normandie;Télécommunications
 par fibre optique.N°2130 :Cpm N°2131 :Cpm N°2132 :Voiture de mesure
 de la voie;Les nouveautés françaises au salon de Paris.N°2133 :Special
 Monaco.

RAIL MAGAZINE N°128 :Les débuts de la Mitropa;Belles photos couleurs
 de I4IR

TRAM 2000 N°76 :Liste du matériel historique vicinal en Belgique;
 Radioscopie d'un tramway:motrice n°I386.N°77 :Voyage à Grand Cypress;
 Radioscopie d'un tramway:motrices I336-I373.

MIIBA I/88 :Gare terminus avec décrochage automatique;Plans d'un bâtiment
 de gare allemand;Variez vos couverts en N.2/88 :Suite de la gare
 terminus;Un petit dépôt vapeur allemand;Un réseau de trams de Hambourg.

RAILPHOTO N°17 :Les ES 200 se colorent;Une I2 à Paris;Des convois
 militaires;Une T 29 en couleur;Etc,etc,etc.

RMF N°287 :Le réseau du mois:my first trip to Paris;Les nouveautés
 bénéluxiennes;Amélioration du panto AM I8 Sommerfeldt;Réalisation
 de circuits imprimés.N°288 :Reproduction du dépôt de Roanne en HO;
 Les nouveautés bénéluxiennes;Réalisation de circuits imprimés(suite)

FRET SNCF N°135 :Cpm

JOURNAL DU CHEMIN DE FER N°11/87-88 :Numéro spécial modélisme:La
 menuiserie;Le décor en papier maché;Les arbres;Les ruisseaux.N°12 :
 Grande rétrospective 87;Les arbres(suite);Le décor en papier maché(suite)

L'ETINGELLE DEC 87 :Introduction à la scriptophilie(titres et actions
 de compagnies de tramway);Liste des publications disponibles;Pour les
 amateurs,souscription pour une lanterne vicinale.

MURDOFFER NEWS N°52 :Histoire des trams gantois:les motrices I80-215.

FERRO FLASH NAMUR N°28 :Les T 25 et leurs tenders;L'ancienne signalisation
 lumineuse des lignes Charleroi-Namur et Bruxelles-Anvers.

LIVE STEAM DEC 88 :Un brûleur à mazout pour des petites chaudières.

JANV 88 :Présentation de 2 artistes représentant des bateaux à aubes
 du Mississippi.

MODEL RAILROADER FEVR 88 :Nouveauté chez Walthers:des kits pour des
 locos en Nn³ sur chassis Mini-Club;Un beau reseau de club;Suite de
 la construction du reseau urbain;Petit montage électronique pour un
 va&et viens automatique.

CFTY TOURAIL N°78 :Cpm

RAIL REVUE N°11 :Les AM bénélux;Le réseau vicinal de Don Sibley.

LOCO REVUE N°501 :Murs de soutènement en pâte à modeler;Construction
 d'un viaduc en courbe;Eclairage constant des voitures voyageurs.

TRANS-FER N°55 :La signalisation nouvelle du métro léger de Charleroi;
 Présentation d'un engin rail-route;Catalogue des éditions GTF.

RAILWAY GAZETTE : Revue anglaise surtout consacrée au metro.

5

TRACTABEL NEWS N°2 : Le tunnel sous la manche.

FERRO INFO N°26 : Voiture Raitour en N; Petite histoire de l'Orient Express.

PROVKOERIER 3/87 Le point sur les AM 86 avec plan; Tableaux de marche des séries 59 et 25.5.

LE TRAIN 3/87-88 : Spéciaux vapeur du 150^e anniversaire de Paris-S^t Germain; Les BB I6500; Le tramway du Mont-Blanc.

PETITES ANNONCES

A vendre : matériel de voie Fleischmann N : 10 paires d'aiguillages, 4 traversées jonction double, 2 aiguillages triples; le tout électromagnétique. Plus de 150 rails + rails flexibles, dételages, croisements... Plaque tournante (jamais servie)

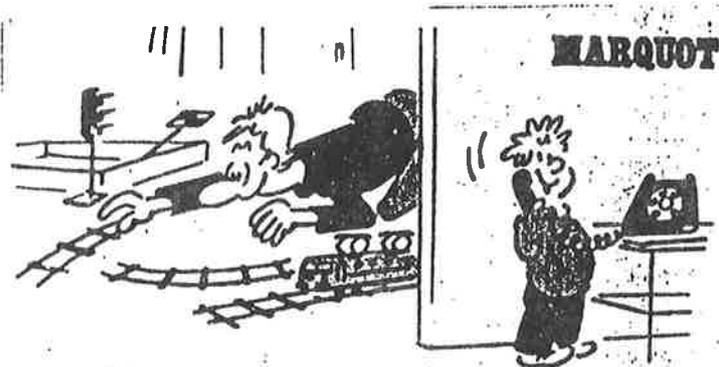
Matériel roulant : wagons marchandises Fleischmann, Roco (époque vapeur), voitures voyageurs Roco, Fleischmann (idem), locos vapeur Fleischmann, Roco, Minitrix (2 BR 80, BR 85, 2C1H3 (Fleischmann 7/72)).

Divers transformateurs (12v=, 16v alt), quais de gare, viaducs, bâtiments, remise locos, entrées tunnel, livres.

Le tout serait vendu à 55% du prix catalogue, l'ensemble neuf vaut + 60.000 francs, le tout est en très bon état.

S'adresser à Marc HALBACH Cité FPMS, Bd. Dolez, 69 chambre 524 7000-MONS
tél : 065/33.81.91 après 17h30 en semaine.

ou le week-end : Chaussée de Mons, 186 7400-SOIGNIES 067/33.47.03.



— Si vous voulez bien rappeler mon père, pour l'instant, il est occupé sur une autre ligne.





Messieurs,

Nous avons le plaisir de vous donner ci-après le compte-rendu du 2e Forum des Amis du Rail Belges organisé le 10 octobre dernier par notre Fédération à Schepdaal.

Il y a lieu de remarquer que le nombre de visiteurs (environ 500 d'après l'estimation de l'AMUTRA) était élevé.

Le Conseil d'Administration insiste auprès des associations et clubs pour que chaque deuxième samedi d'octobre soit réservé au Forum et que ce jour-là aucune autre activité ne soit organisée. Il est en effet de l'intérêt de tous que le plus grand nombre possible d'associations et clubs soient représentés. Les présents, tout comme l'organisateur, l'AMUTRA, se sont dits satisfaits de leur journée. A remarquer d'ailleurs que l'organisation fut parfaite (trams-navettes de l'entrée à la remise, tables, chaises, buffet et collation, annonces au micro etc...). Encore tous nos remerciements à nos amis de l'AMUTRA!

En plus des stands (RRR, ARBAC, CFC, ALAF, ASVi, AMUTRA, MTUB, GAR) les animations suivantes avaient été mises sur place:

- explications sur les réseaux modulaires (De Pijl)
- fabrication du décor (CFC Bruxelles)
- montage de diapositives (AMUTRA et CFC)
- échange de vues sur la presse ferroviaire belge.

Nous voulons remercier particulièrement tous les clubs ainsi que tous ceux qui ont participé activement à la réussite de ce Forum.

Il y a lieu quand même de déplorer l'absence de délégués de la plupart des publications ferroviaires nationales ainsi que des importateurs de modèles. Côté FEBELRAIL, on notera la faible participation des clubs néerlandophones, ainsi que des lignes musées et touristiques.

Pour le Forum 88, nous attendons des suggestions de la part des clubs affiliés (voir questionnaire ci-joint). En effet, ce Forum doit être considéré comme l'occasion donnée aux clubs de faire connaître leurs activités. Le Conseil d'Administration insiste pour que les clubs fassent de la publicité (auprès de leurs membres et auprès du public) pour cette journée qui est LA LEUR; de son côté, il mettra à la disposition des clubs des affiches et agrandira ses efforts pour que la grande presse annonce le Forum. De plus, il se propose de communiquer d'avance le programme détaillé de la journée et de l'afficher à l'entrée.

L'organisation du 3e Forum de FEBELRAIL du 8 octobre 88 sera mise à l'ordre du jour de notre prochaine Assemblée Générale, qui se tiendra le 12 mars 1988 à Bruxelles.

Nous vous présentons, Messieurs, nos salutations ferroviaires.

Le Conseil d'Administration.

type	sur-le-réseau	lignes touristiques et musées			dépôts SNCV	divers
loco vapeur		Blier (TTA) type10 : NL1079 Edegem type10 : NL1080	Mariembourg (J) type10 : NL 808 Schepdaal type 7 : NL 303 type12 : NL 813 type19 : NL 979	Trembleur type 7 : NL 634 Voluvé type10 : NL1066		à Burdinne et Charleroi type10 : NL1076 (en pièces détachées)
auto rail	Trazegnies ART 89 ART 300	Blier (TTA) ART 69 ART 93 ART 123 AR 133	Han-sur-Lesse ART 90 AR 145 AR 159 AR 168 AR 266	Edegem ART 40 Schepdaal AR 193	Burdinne ART 50 Thuillies ART 86	Kuringen ART 96
motr élec	Hainaut 2x 9073 2x 9888 SE 9974 =9098 StB 9984 =9230 S 10243 =9063 StM 10308 rab 21002 =9598 Côte SE 9738 =9093 S 9746 =9114 tr 9965 StB 9985 =9291 SO 10041 =9014	Edegem S 9785 =9097 tr 10298 Natalis S 10063 =9046 2x 10112	Schepdaal 2x 9004 2x 9314 2x 9515 2x 9603 2x 9704 SE 9983 =9102 fgn 10020 SO 10054 =9028 Eug 10284 =9293 N 10433 =9270	Voluvé 2x 9019 2x 9537 NR 10485 =9287	Kalken 2x 9727 SE 10024 =9105 (chassis seul) BLC 10393 Thuillies 2x 9924 StB 9994 =9292 Eug 10292 =9294 N 10488 =9283 rab 21006 =9599	STIB Cureghem PCC 10409 Wavre (Tram-Pou) SE 10023 =9104
ren. (6)	Trazegnies EO2 1936 EFB 2121 EOP 2354 StM 19405 =9507 S 19723 =9309 Knokke EO2 8768 StB 9944 =9520 EO2 11593 StB 19211 =9530 Des 19534 =9517 Des 19545 =9539 Oostende StB 19674 =9527 (sans bogies)	Blier (TTA) V31 165 VP2 1208 AP2 1344 V32 1348 VP? 1584 (1)(2) VPB 2115 VOP 2355 VOP 2402 bal 8944 EP2 10760 Cur 19188 Cur 19425 Des 19538 StM 19566 StM 19568 StM 19572 Edegem VO2 1209 S 19588 =9303	Han-sur-Lesse bal 8798 bal 8812 bal 8820 bal 8821 bal 8861 bal 8893 bal 8895 bal 8896 Cur 19445 =9486 Cur 19596 =9499 Trembleur StM 19307 StM 19308 StM 19351 StM 19373 Cur 19444 =9485 Cur 19446 =9487	Schepdaal VOM 1505 (3) EP2 1576 (1) EOM 1590 VOR 1625 EPM 1836 VOX 1853 VOD 2000 (3) VOB 2026 VPB 2107 bal 8947 VP2 10782 EP2 11620 VP1 11751 Des 19544 =9538 NO 19706 =9498 Voluvé VO2 596 VOP 2249 VOM 11509	Burdinne Des 19533 =9516 Des 19542 =9537 StB 19669 =9525 Diksmulde EO2 11577 (2) Des 19537 =9518 Des 19548 =9541 StB 19668 =9524 NO 19694 =9446 Kalken StB 19219 BLC 19457 =9580 Cur 19594 =9497 StB 19673 =9526 Thuillies V7? 1484 (2) EP2 19220 Cur 19494 =9494 StB 19688 =9531	Poperingen bal 8816 bal 8893 STIB ch.Anvers VOP 2227 STIC Gansou S 19578 =9300 (pour TTA) Wavre (Tram-Pou) StB 19660 =9521 StB 19666 =9523 StB 19679 =9529
wagons (7)	Trazegnies HP 7801 (1) HH 14849 Anderlues HP 7269 HP 7277 Les autres wagons en Hainaut sont sur les listes du matériel actif. Côte HP 7127 (bog) HP 7276 HP 17689 HP 18116 VE 44604 =9295 (motrice sans moteurs) HP 59763	Blier (TTA) HP 3630 HP 3694 (1) HP 3711 HH 5726 HP 7295 HP 7500 HP 7848 (1) HP 8139 (bog) CM 8178 WC 8314 HH 14436 HH 14723 HH 15734 HP 17823 (4) HP 18169 HP 18230 HP 18253 HP 20020 WC 51742 HP 59797 HH VT 17	Schepdaal HH 3063 HP 3502 HP 4043 HH 5056 HH 5071 HP 7849 (1) HP 7888 WC 8054 HP 8168 (3x) int 8400 HP 17611 (4) HH 20592 CN 51932 Han-sur-Lesse HP 3518 Mariembourg HP 7502 (3)	Thuillies HP 3579 (4) HH 4483 HH 4692 HP 7307 HP 8156 HP 8158 (bog) HH 14502 HP 17870 HP 18328 VE 51560 (5) WC 51709 (= HP 7365) WC 51710	Burdinne HP 3539 Diegem HP 7177 HH 15858 Grimbergen A89704+B89704 Kalken HP 3504 HH 4833 HP 7040 HP 7871 WC 17691 WC 51763 HH VT ?? La Roue VE 51559	Kuringen HP 4034 HP 7481 int 8413 HP 18060 HP 18084 HP 18115 HP 18117 HH 18227 HH ? Maasmechelen HP 7376 HP 16915 WC 51763 HP 18228 HP 18589 Munsterbilzen HH 5100 (3) Sint-Amansberg VE 3632 =LV1 VE 3633 =LV2 HP 20143
(1) = type "De Ruyter" (2) = uniquement la caisse (3) = à voie normale (4) = uniquement le chassis (5) = uniquement la tour		(6) bal = baladeuse, BLC=Braine-le-Comte, Des=Destelbergen, Cur=Cureghem, StB=Standard Bois, StM = Standard Métallique légende : 1° car. = A(autorail) - E(électrique) - V(vapeur) 2° car. = P(ferré) - O(ouvert) - J(3 balcons) 3° car. = 1(1° cl.) - 2(2° cl.) - M(1°+2° cl.) B(2+bagages) - X(1+2+B) - R(voiture royale)			(7) HP = wagon fermé HH = wagon à haussottes HP = wagon plat int = intercalaire VE = voiture-échelle WC = wagon-citerne	

MODELISME

MOTORISATION UNIVERSELLE

R. LEGROS

BUT.

- Adopter le système de motorisation que l'on préfère et donner au modèle la vitesse qui lui convient.
- Ne plus devoir sacrifier un autre modèle de bas prix ou autre pour en prendre le châssis et équiper son nouveau modèle.
- Obtenir avec exactitude les empattements que l'on souhaite.
- Possibilité de réaliser des bogies à 2 et 3 essieux.

AVANTAGES.

- Parfaite souplesse du système.
- Choix du moteur.
- Infinité d'entraxes d'essieux disponibles.
- Suppression du châssis pour les modèles sans bogies.
- Double rapport de vitesses permettant d'adapter la vitesse souhaitée au modèle.
- Pour la réduction inférieure (vis s.f.) on peut facilement changer l'entraxe pour adopter un encombrement plus réduit (autorails...)
- Pour la réduction supérieure, l'entraxe est sans importance et la courroie crantée assure un fonctionnement plus silencieux.

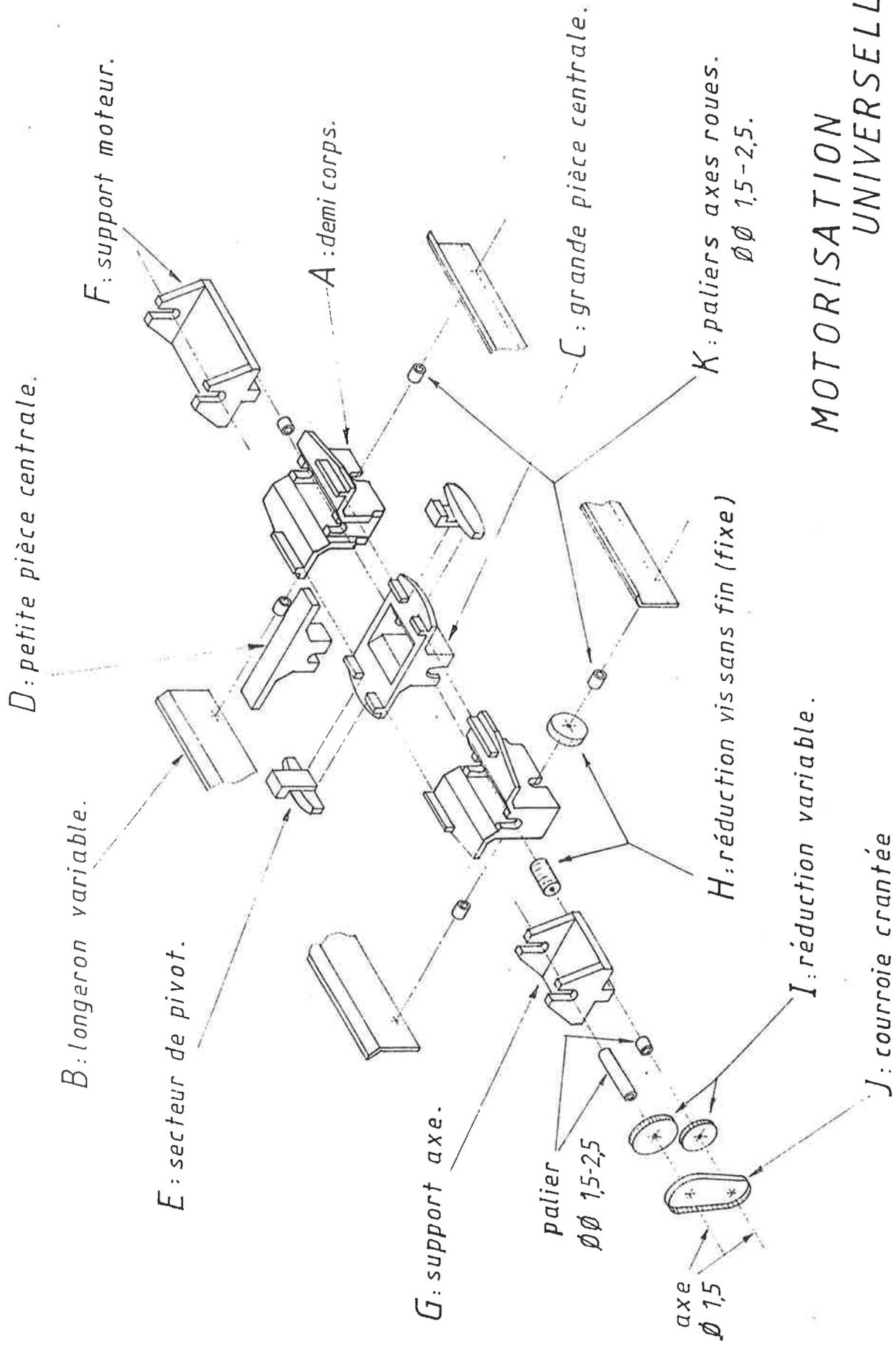
CARACTERISTIQUES.

- Entraxes réalisables :

Bogies :	min. 22 mm.	max. 60 mm.
Chassis fixes	min. 11 mm.	max. 60 mm.
Ø max. de roues possible :	15,6 mm sans boudin en HO, soit 1.355 mm en vraie grandeur.	

- Variation de la vitesse :

- Suivant le modèle réalisé, on peut déterminer un rapport de vitesse convenable.
- 2 étages de réduction :
 - 1 fixe : vis sans fin et roue à vis.
 - 1 variable : 2 poulies à courroie crantée, diamètre au choix.



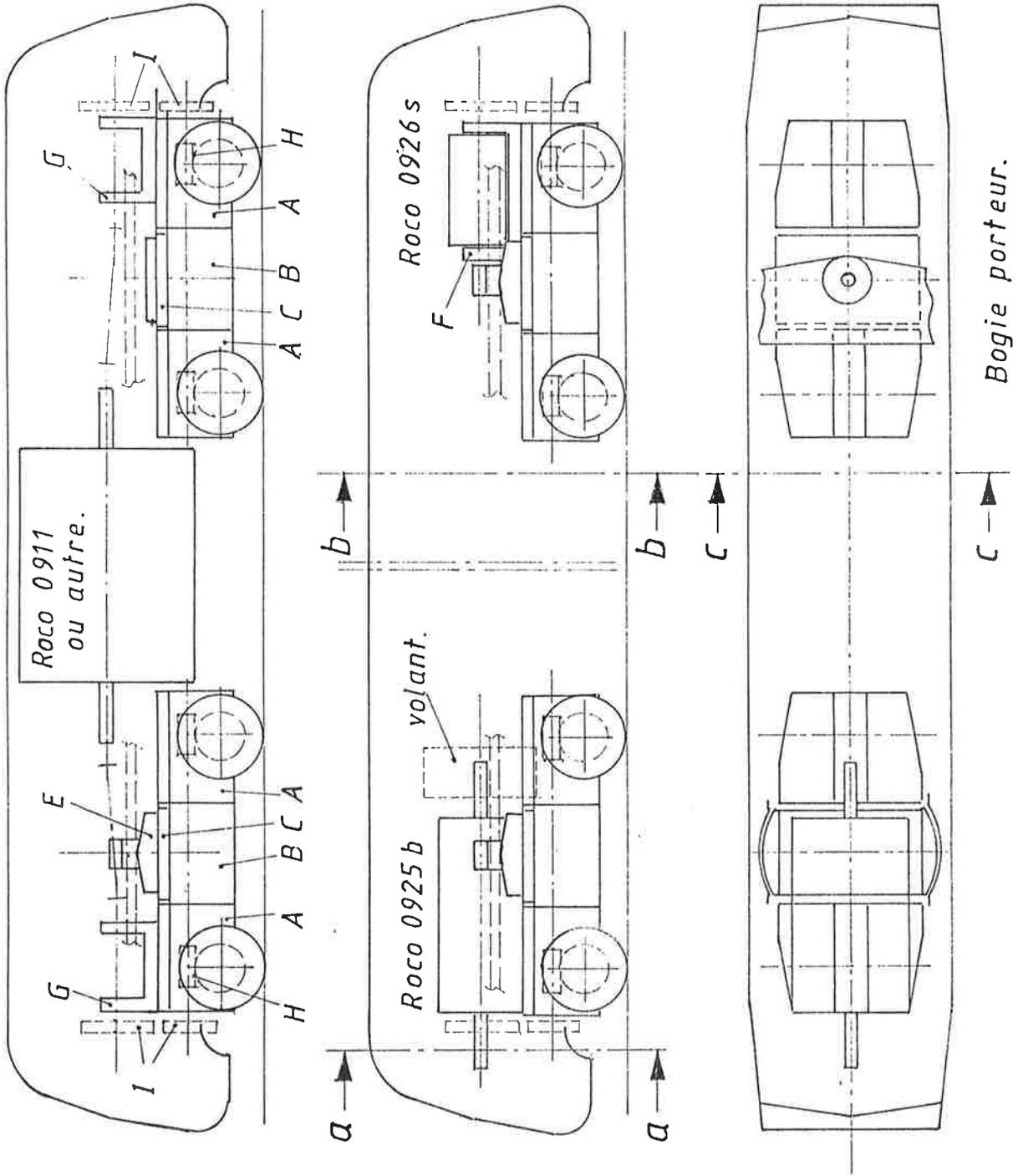
MOTORISATION
UNIVERSELLE.

DIVERS COMPOSANTS DU SYSTEME.

Fig.:1

MOTORISATION UNIVERSELLE

EXEMPLES DE COMBINAISONS Fig.:2



SERIE: 22; 23; 25.

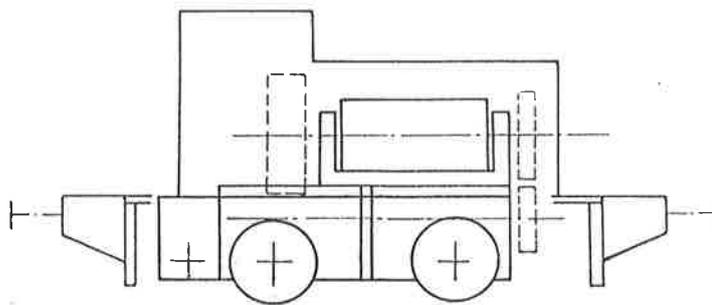
MOTORISATION UNIVERSELLE

EXEMPLES DE COMBINAISONS

Fig.:3

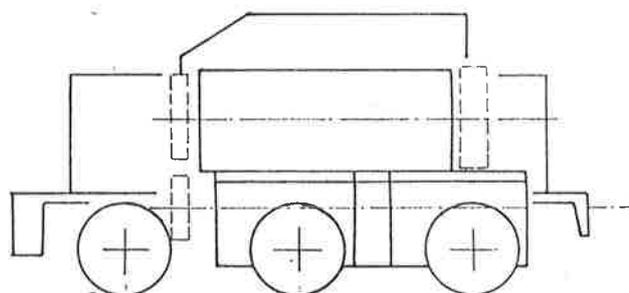
SERIE 91

$2A + 2B + F.$



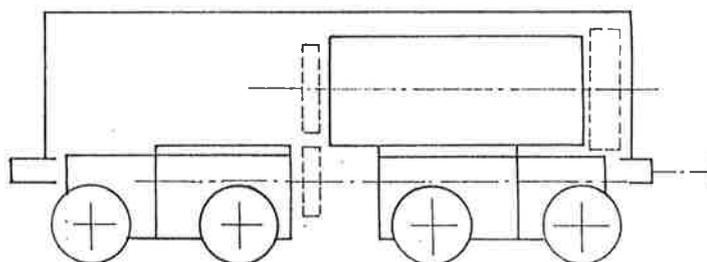
TENDER TYPE 17

$2A + 2B.$



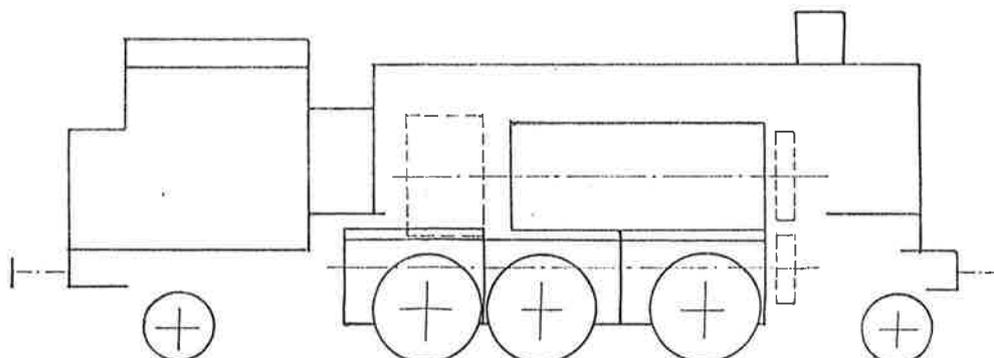
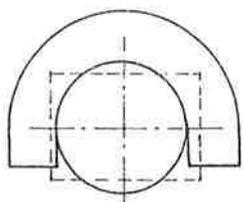
TENDER TYPE 20

$2(A + 2B).$



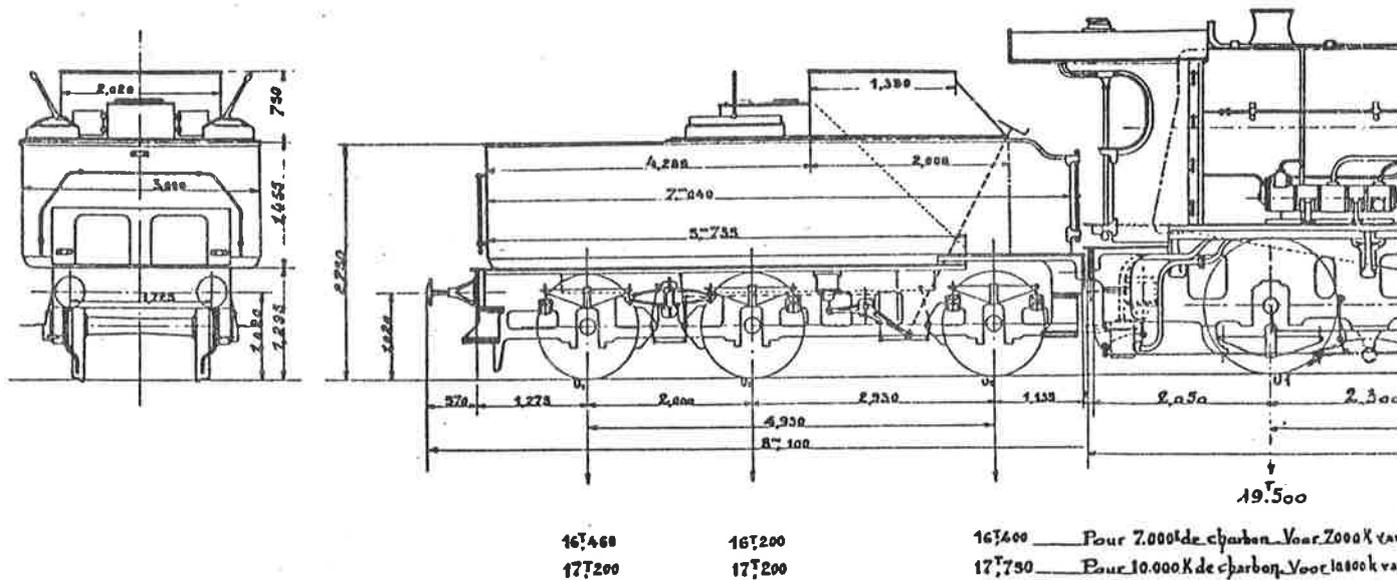
TYPE 57.

$2A + 2B.$



140 Type Nord 4.061 à 4.340 puis 140.A.S.H.C.F
 Nord-Belge 421-445 Cockerill 3166-3190/1927
 446-455 Cockerill 3230-3239/1930

Locomotive et tender à l'état d'origine



Caractéristiques du tender

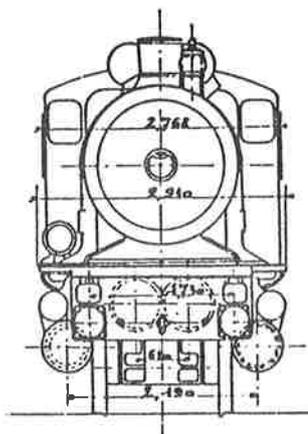
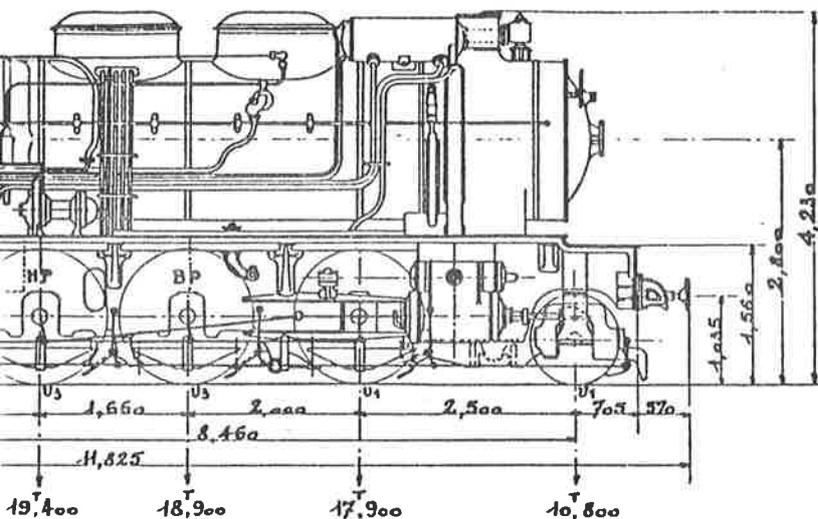
Caractéristiq

Approvisionnement	Eau	23.000 K
		Combustible
Poids du tender	Vide (sans agrès)	18.760
	En charge	{ 49.060 K ou 52.150 K
Agrès		300 K
Diamètre des roues		1 ^m 2475
Déplacement transversal de l'essieu milieu		± 10%
Coefficient de freinage.		
Frein Westinghouse automatique.		
Frein à main.		

Chaudière	
Timbre	
Grille	Longueur
	Surface
Tubes	à Serre
	à Gros tubes
fumée	p? surchauffe
	distance entre plaques tubulaires
Section de passage	
Surface de chauffe	Du foyer
	Du faisceau et des grilles
Surface de surchauffe	
Capacité	Eau
	Vapeur
Diamètre intérieur du corps cylindrique	
Alimentation en charbon	

carrières à Kinkempois, Namur et Saint-Martin.

us l'occupation : Adinkerke, Kinkempois et Saint-Martin, puis uniquement Kinkempois et Saint-Martin (18 et 17 respectivement, en avril 1943).



s de la locomotive

Mécanisme..		Poids.. Caractéristiques diverses	
17 ^{kg}	2 Cylindres H.P. (Extérieurs) (Cylindres cylindriques de 200)	420	Poids de la machine en ordre de marche
3 ^m ,233		640	78,805
0 ^m ,996	2 Cylindres B.P. (Intérieurs) (Course:)	570	Poids adhérent
3 ^m ,22		700	73,700
90	Pression au réservoir intermédiaire	8,5 ^{kg}	Empâttement rigide
70,165			5 ^m ,960
24	Diamètre des roues { de bissel } { Motrices et accouplées }	1 ^m ,040	Empâttement total
133 ^m		1 ^m ,550	8 ^m ,460
4,500	Effort maximum théorique de traction { En compound }	16425 ^{kg}	Ressorts de tappel transversal du bissel, en hélice conjugués { tension initiale } { tension à fond de course } { déplacement transversal }
0 ^m ,418			1430 ^{kg}
16,53	Frein Westinghouse automatique { Direct. } { Sablière à air deoch. } { Sablière à main. } { Surchauffeur Schmidt. } { Réchauffeur A.C.F.I. }		4050 ^{kg}
121,20			455 ^m
141,33			Coefficient de freinage
45,00			Frein à contrecoup
6 ^m ,500			
3 ^m ,760			
1 ^m ,623			
1470			

Dessins SNCB

Rayon minimum d'inscription : 120 m. 415 m.

RETRO

S o u v e n o n s - n o u s :

=====

En mai 1940, la SNCB reprenait la Compagnie du Nord Belge. Cette reprise comprenait plusieurs types de locomotives à vapeur très réussies. Parmi celles-ci, une impressionnante Consolidation qui fut immatriculée Type 48 à la SNCB. C'était une émanation d'une locomotive identique construite pour la Compagnie soeur, le Nord (français).

Remarquable engin de traction pour trains lourds, elles arrachaient 1600 T en rampe de 5 mm. Elles avaient été surnommées "les boeufs" pour exprimer leurs possibilités au démarrage.

Les 35 exemplaires avaient été construits par Cockerill de 1927 à 1931. A roues motrices de 1,55m, elles développaient 1.470 ch et pesaient 86,5 T. Qu'en fit la SNCB ?

Les Types 48 meublèrent pendant quelques années des séries importantes de Liège et de Montignies. Guère conçues pour les lignes accidentées, parce que compound, les machines de Montignies assurèrent de nombreux omnibus et semi-directs sur la ligne 124. En 1948, elles apparaissaient jusqu'à 9 fois par jour à Bruxelles-Midi. E, 1949, 8 fois encore. La traction des trains internationaux et semi-directs sur les lignes 125 et 130 incombait à la Remise de Liège: type 48 d'abord, type 29 ensuite.

Grâce à l'extrême amabilité de Messieurs Havelange et Huysman, nous sommes en mesure de vous conter leur carrière à la SNCB.

Le premier tableau indique le numéro Nord Belge, le numéro SNCB (numérotation de 1931), le nouveau numéro SNCB (numérotation de 1946), la dernière remise propriétaire, la date de la dernière mutation, le numéro du dernier tender et la date de la mise hors service.

Texte dactylographié par Marcel Thibaut†

TABLEAU N°1

=====

N° N.B.	N° S.N.C.B.		Dernier dépôt propriétaire	Dernière mutation	Dernier tender	Sortie d'effectifs	Remarques
	1941	1946					
421	4821	48.001	FMY	3/1945	23.421	1/1950	
422	4822	48.002	FMY	5/1948	23.438	9/1950	
423	4823	48.003	FMY	3/1945	23.425	1/1950	
424	4824	48.004	FL	4/1945	23.428	1/1950	
425	4825	48.005	FL	6/1946	23.434	1/1950	
426	4826	48.006	FMY	4/1949	23.442	1/1950	
427	4827	48.007	FL	4/1945	23.430	1/1950	
428	4828	48.008	FMY	1/1948	23.439	1/1950	
429	4829	48.009	FMY	4/1948	23.449	9/1951	
430	4830	48.010	FL	4/1945	23.432	1/1950	
431	4831	48.011	FMY	12/1945	23.444	1/1950	
432	4832	48.012	FL	4/1945	23.441	1/1950	
433	4833	48.013	FL	4/1945	23.452	1/1950	

TABLEAU N°1 (suite)

N° N.B.	N° S.N.C.B.		Dernier dépôt propriétaire	Dernière mutation	Dernier tender	Sortie d'effectifs	Remarques	
	1941	1946						
434	4834	48.014	FMY	8/1948	23.446	1/1950	Dernière type 48 en service	
435	4835	48.015	FL	4/1946	23.435	1/1950		
436	4836	48.016	FL	12/1945	23.422	1/1950		
437	4837	48.017	FMY	3/1945	23.455	6/1950		
438	4838	48.018	FMY	3/1945	23.431	1/1950		
439	4839	48.019	FMY	6/1947	23.454	1/1950		
440	4840	48.020	FMY	3/1945	23.440	1/1950		
441	4841	48.021	FMY	3/1945	23.445	1/1950		
442	4842	48.022	FMY	6/1947	23.423	1/1950		
443	4843	48.023	FMY	3/1945	23.429	2:1952		
444	4844	48.024	FL	5/1947	23.450	1/1950		
445	4845	48.025	FMY	3/1945	23.436	1/1950		
446	4846	48.026	FL	4/1945	23.453	1/1950		
447	4847	48.027	FL	5/1947	23.424	1/1950		
448	4848	48.028	FMY	3/1945	23.427	1/1950		
449	4849	48.029	FMY	3/1945	23.448	1/1950		
450	4850	48.030	FMY	3/1945	23.447	1/1950		
451	4851	48.031	FL	6/1946	23.437	1/1950		
452	4852	---	FMY		23.451	11/1945		Endom- magée par fait de guerre
453	4853	48.033	FL	4/1945	23.443	1/1950		
454	4854	48.034	FMY	3/1949	23.426	3/1951		
455	4855	48.035	FMY	3/1945	23.433	1/1950		

TABLEAU N°2

Dépôts	Service des locomotives au															
	5	6	7	6	7	4	5	9	3	15	2	14	8	20	7	18
	5	10	10	5	10	5	10	5	10	5	10	5	10	5	10	5
	41	41	45	46	46	47	47	48	48	49	49	50	50	51	51	52
FMY	8		5	10	10	10	8	10	10	8	5	2	2	2	1	-
NZ	8	8														
NK	19	8														
FL			6	10	11	10	9	6	6							
Totaux	35	16	11	20	21	20	17	16	16	8	5	2	2	2	1	-

Nombre de HL nécessaires à l'exécution du service, réserve de 20% non comprise.

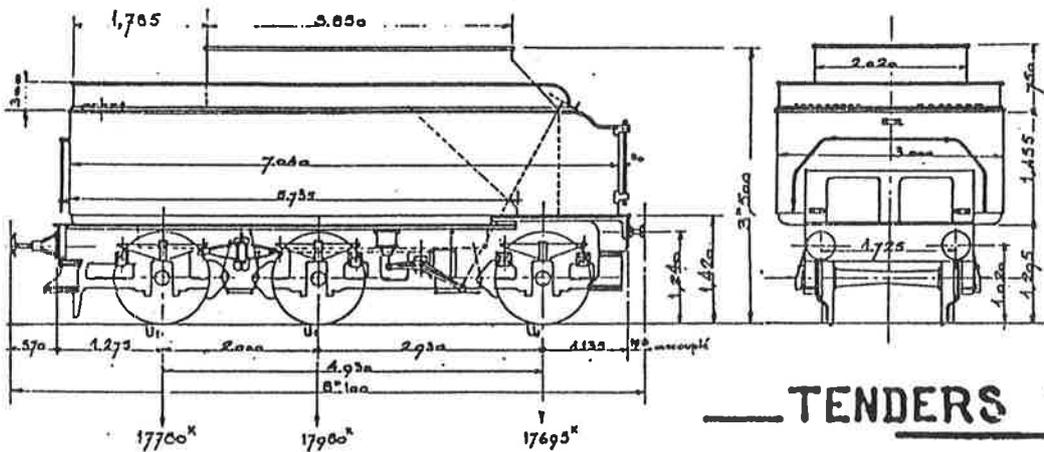
Groupe	Effectif au														
	1/5	1/9	3/3	1/9	1/4	1/9	1/4	1/9	1/4	1/9	1/4	1/9	1/4	1/9	
	44	45	46	46	47	47	48	48	49	49	50	50	51	51	52
for		17													
fl		18													
Ztamp	35	35	34	34	34	34	34	34	34	34	5	4	2	2	-

Services assurés après-guerre

- 8.10.45 : FL(B).6 : flw-gr-fms(dc)-fhs-lj.
FMY(A).5 : flw(5)-loc via lt.
- 6.5.46 : FL(B).9 : flw-fms(dc)-Jumont(2)-frc-fhs-lj.
(J).1 : grue 35T
FMY(A).10 : flw(6)-loc via lt.-fl(dc)-fms-fhs(dc)
- 4.5.47 : FL(B).10 : lbr-frc-frc-lj-fhs-lj-lvs.
FMY(A).10 : flw(7)-fl-lubrge-frc-loc via lt.-fhs(dc)-fry
- 9.5.48 : FL(B).5 : fms(dc)-Jumont-gr-fhs.
(J).1 : grue 35T
FMY(A).10 : flw(9)-loc via lt.-fl-fhs(dc).
- 15.5.49 : FMY(A).8 : flw(8)-loc via lt.-fry.

- 2.10.49 : FMY(A).5 : flw(5).
- 14.5.50 : FMY(A).2 : flw(2)-lj.
avec htp
- 8.10.50 : FMY(A).2 : id. + fry(dim.)
- 20.5.51 : FMY(K).2 : Jumont(2 h/m min)-loc-mkb.
- 7.10.51 : FMY(K).2 (18/81) : id.

MH. 6.5.1986



Tender du type 48 tel que l'on pouvait en voir après-guerre.

Dessins SNCB

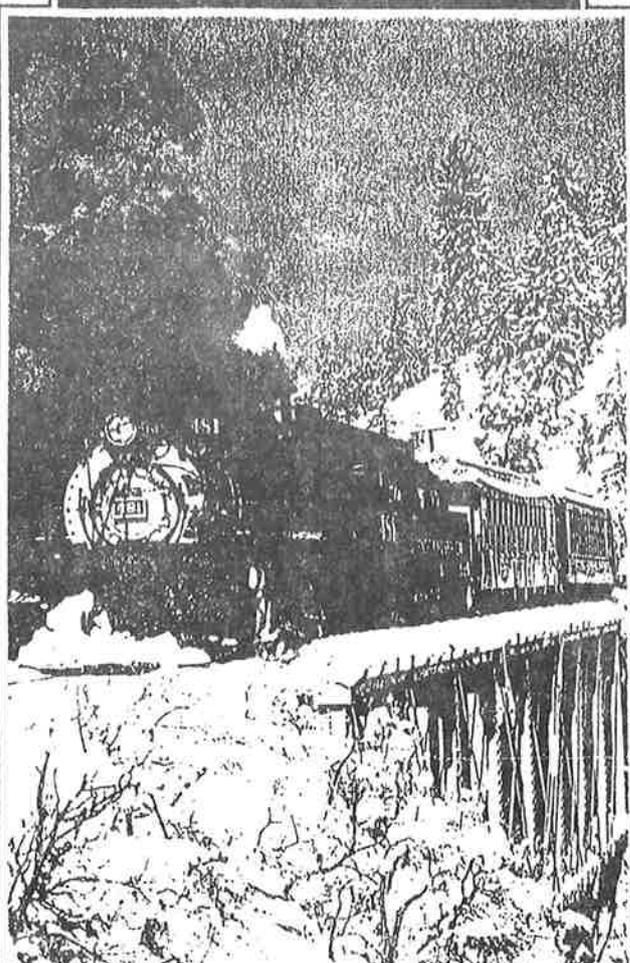
TENDERS Type 7.

Approvisionnement	Eau	21.000K
	Combustible	10.000K
Poids du tender	Vide (sans agrès)	19.455K
	En charge	33.755K
Agrès		300K
Diamètre des roues		1,247 ^s
Déplacement transversal de l'essieu milieu		± 10%
Coefficient de freinage		
Frein Westinghouse automatique		
Frein à main		

Le type 48 en modélisme

Voici six ans, la firme anglaise DJH lançait sur le marché du train miniature belge, un kit métal blanc+laiton permettant de réaliser au choix soit une 140 N.B. ou une type 48 à l'échelle 1/87ème.

Live
a little history
on the
CD&SNG



ride the
Narrow Gauge
SILVERTON TRAIN
Durango to Silverton
Colorado

Et nous voici au but (plus ou moins) avoué de notre voyage aux States : le RIO GRANDE et ses lignes à voie étroite (3 pieds). A tout seigneur tout honneur, nous commencerons par la plus prestigieuse et probablement la plus spectaculaire : Durango & Silverton. Quelques chiffres pour situer le problème : 72 kms (45 miles) de ligne, 161.600 voyageurs en 1986, en saison il faut réserver ses places près d'un an à l'avance et préciser si fumeur ou non! Prix du billet aller-retour : \$ 35 = 1.500 fb. Site grandiose en plein coeur des Rocheuses, nous sommes une fois de plus à 3.000 m d'altitude. Silverton est une de ces villes-champignons qui connut son heure de gloire à la fin du siècle dernier. Pas moins de 7 antennes ferroviaires conduisaient alors à différentes mines dans les montagnes environnantes. On peut toujours y apercevoir les restes des exploitations abandonnées.

A l'époque de leur splendeur, les voies étroites du Rio Grande développaient une grande boucle d'une longueur de plus de 1.150 kms (675 miles), reliant entre elles des villes importantes qui, en plus des voyageurs, assuraient un trafic intense principalement minier, mais aussi de bétail et agricole. Actuellement, deux sections sont préservées : celle-ci et le "CUMBRES & TOLTEC" que nous examinerons ultérieurement.

Nous avons décidé de venir "par le haut", c'est à dire Silverton, le terminus, où nous arrivons le soir. La ville est déserte et nous séjournons au "Grand Imperial Hotel", vieux de 100 ans (c'est beaucoup pour les U.S.A.), splendidement désuet, propre et tout, mais qu'est ce qu'on y mange mal!

Le lendemain matin, on passe aux choses sérieuses. Comme chaque jour en saison, trois trains sont attendus en provenance de Durango, à une heure d'intervalle chacun. Fébrilement je repère les endroits stratégiques pour photos et films. Et bienfôt, sous un soleil resplendissant et dans un décor grandiose, à 10h25, soit à l'heure pile, le "San Juan Express" s'annonce par un panache de fumée. Tirées par une K-28, la 478, les 7 voitures jaune-canari s'installent sur la voie terminale à même la rue en plein centre du patelin.

DURANGO & SILVERTON

1986

18

TRAIN SCHEDULE

(Good through October 26, 1986)

SUMMER SCHEDULE

San Juan Express

June 21 thru Aug. 24

Dep. Dur. 7:30 a.m. Arr. Silv. 10:30 a.m.
Arr. Dur. 3:45 p.m. Dep. Silv. 12:45 p.m.

First Silverton Train

May 10 thru Oct. 26

Dep. Dur. 8:30 a.m. Arr. Silv. 11:45 a.m.
Arr. Dur. 5:15 p.m. Dep. Silv. 2:00 p.m.

Second Silverton Train

May 24 thru Oct. 12

Dep. Dur. 9:30 a.m. Arr. Silv. 12:45 p.m.
Arr. Dur. 6:15 p.m. Dep. Silv. 3:00 p.m.

Third Silverton Train

June 7 thru Aug. 24

Dep. Dur. 10:15 a.m. Arr. Silv. 1:30 p.m.
Arr. Dur. 6:55 p.m. Dep. Silv. 3:45 p.m.

Cascade Canyon Train*

June 30 thru Aug. 17

Dep. Dur. 4:30 p.m. Arr. Dur. 8:45 p.m.

*This train goes to Cascade Canyon and returns to Durango.

TRIP DISTANCES:

Round trip to Silverton — 90 miles

Round trip to Cascade Canyon — 52 miles

Refreshments and snacks are available on all trains.
Alcoholic beverages are available on the Cascade Canyon
Train in addition to the Parlor Car.

Our 1987 Summer Season begins Saturday, May 9.

En descendent 4 à 500 américains bons teints, disciplinés, toujours contents et prêts à déguster leur hamburger quotidien! Sans perdre de temps, le train vide repart en arrière et, à plus d'un kilomètre, va se retourner sur un vaste Y situé près de la gare de Silverton. Et bientôt, en marche arrière, il se réaligne sur son aire d'embarquement. Déjà le train suivant "First Silverton Train" se manifeste dans la vallée de l'Animas River par de furieux coups de sifflet. Toujours aussi ponctuel, à 11h45, un train de 15 voitures tirées cette fois par une K-37, les plus grosses et puissantes de la flotte, portant le no 497 se range à côté du précédent et vomit un bon millier de voyageurs. Silverton commence à regorger de touristsites! Manoeuvre identique de retournement sur l' Y, mais cette fois, le train stationne à côté de la gare sur une autre voie de garage. En effet les voies terminales ne sont que deux et le troisième train est attendu. Bien sûr à l'heure précise, 12h45, le "Second Silverton Train" tiré par une K-36, la 481, s'arrête près du premier. A peine le train rangé, le "San Juan Express" se remet en marche vers Durango. C'est ce train que nous allons (essayer de) suivre jusqu'à cette ville prestigieuse. Pendant la bonne première moitié du trajet, c'est absolument impossible: la voie est au fond de la vallée, à côté de l'Animas River et la route bien

plus haut ou dans une vallée voisine! Finalement après une quarantaine de kilomètres, on retrouve la voie sous un soleil de plomb. Un engin bizarre, la MATISSA locale, est activement occupé à bourrer une section de voie à proximité de ROCKWOOD. Il fait vraiment trop chaud, nous continuons jusqu'à HERMOSA CREEK, village tranquille aux pieds des Rocheuses et assez connu des photographes amateurs de vapeur. Ici tout est rassemblé: passage à niveau, pont métallique, château d'eau typique rond avec cerclage et dans le fond les montagnes couvertes de neige. Le parcours restant, il ne reste que 12 kilomètres avant Durango, est nettement moins intéressant, toujours en accotement de route: un vrai vicinal! Ça permet aux machines de se dégourdir les bielles et nous suivons en voiture la 478, à 35 miles à l'heure. On filme: très impressionnant. De par la configuration de ces machines, on ne voit pas les roues, seulement les bielles et les énormes contrepoids à l'extérieur du châssis. Arrêtons nous un instant pour examiner l'aspect de ces machines, particulièrement imposantes: nous parlons d'un écartement de trois pieds américains, c'est à dire plus ou moins 915 millimètres.

Trois séries de machines représentent bien le parc tel qu'il était en service lors de l'exploitation par la compagnie du Denver & Rio Grande Western.

1) K-28 : 141 avec tender - construction ALCO (10 unités) en 1923. Il n'en reste que

trois, toutes en service sur ce réseau touristique. Les sept autres avaient été réquisitionnées par l'U.S. Army pendant la dernière guerre pour servir sur la ligne à 3 pieds du White Pass & Yukon en Alaska. Disponibles à nouveau dès la fin des hostilités, elles ne survivront malheureusement pas à ce dur service et surtout aux conditions climatiques en bord de mer et seront et seront rapidement découpées. Pesant 127 tonnes, elles étaient les plus appréciées des équipes de conduite pour leur tenue de voie et leur petit appétit en charbon. Elles peuvent remorquer jusqu'à 12 voitures.

19

2) K-36 : 141 avec tender - construction BALDWIN (10 unités) en 1925. Ce réseau en possède 2 en service. D'un poids de 143 tonnes, elles sont suffisamment puissantes et assurent la plupart des trains de Durango à Silverton.

3) K-37 : 141 avec tender - construction BALDWIN (10 unités) en 1902, pour la voie normale. N'étant plus nécessaire pour ce service, elles seront transformées sur place par les ateliers du Rio Grande en 1928 pour la voie de 3 pieds. Les roues passent à l'intérieur du châssis comme sur les séries précédentes. Ce sont les plus lourdes (154 tonnes en ordre de marche) et les plus puissantes du réseau. Seul problème : les chaudières de 1902 donc, accusent leur âge. Fortement usées, elles ne seront probablement plus agréées par l'I.C.C. (organisme de contrôle = le Vinçotte local!) lors d'une prochaine visite. Pour cette raison, sur les 4 figurant à l'inventaire de ce réseau, une seule est en ordre de marche. Les autres, remisées et bâchées, sont en attente différée de remise en état. On parle de faire construire des chaudières neuves...

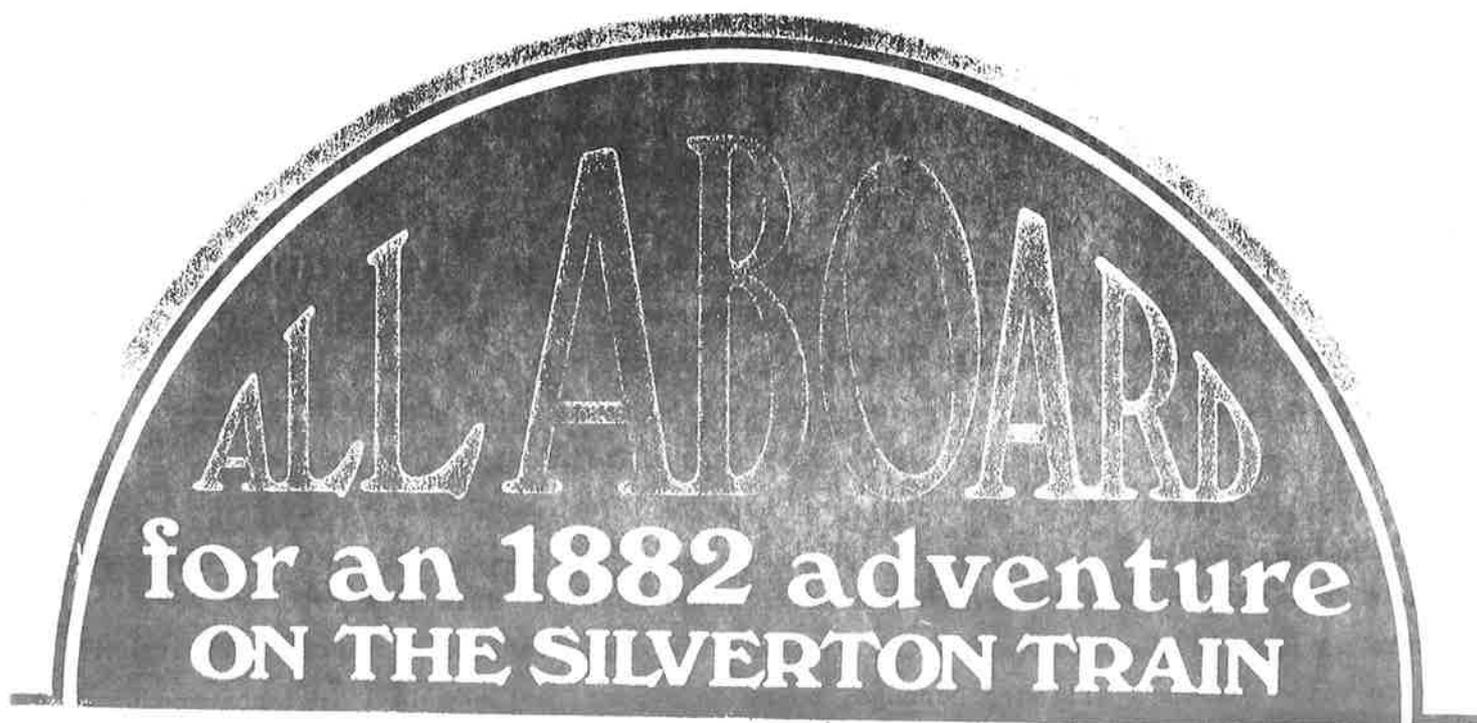
Le réseau possède encore une plus petite 140 avec tender, récupérée dans un parc d'attraction et en cours de restauration. La totalité de ce parc de locomotives et des voitures voyageurs provient du réseau d'origine du Denver & Rio Grande Western, et a été racheté, de même que l'entièreté de l'infrastructure de la ligne par un financier Charles Bradshaw, qui a immédiatement repris l'exploitation en touristique. Cette ligne ne possède aucun engin diesel, tout est assuré en vapeur...

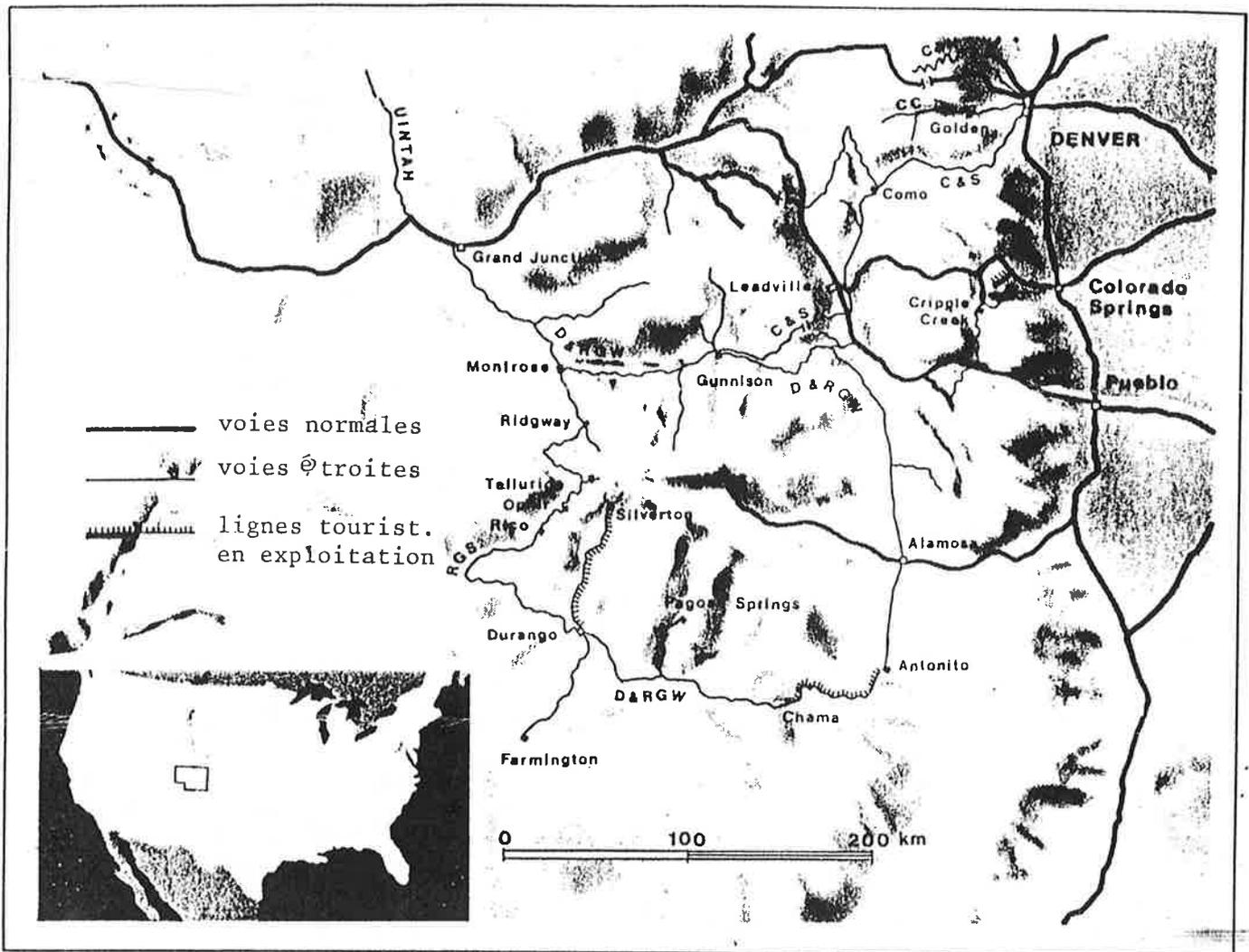
Revenons à Durango. Amère déception : pour raisons de "sécurité", l'immense gare est entièrement clôturée et interdite d'accès. Même les quais ne sont accessibles que pour l'embarquement et le débarquement des voyageurs munis d'un ticket valable! Heureusement un passage à niveau situé à quelques dizaines de mètres de l'entrée des quais, permet quelques bonnes photos lors du départ du dernier train de la journée, le "Cascade Canyon Train" qui fait seulement la moitié du trajet. Chaque jour donc, en saison, 5 machines chaudes dont une en réserve!

Pour terminer, un bref historique de cette ligne superbe. Mise en service en 1882, cette portion de ligne servait principalement aux exploitations minières de Silverton. Cette ville, comme d'ailleurs Durango, point de départ, est née de l'implantation

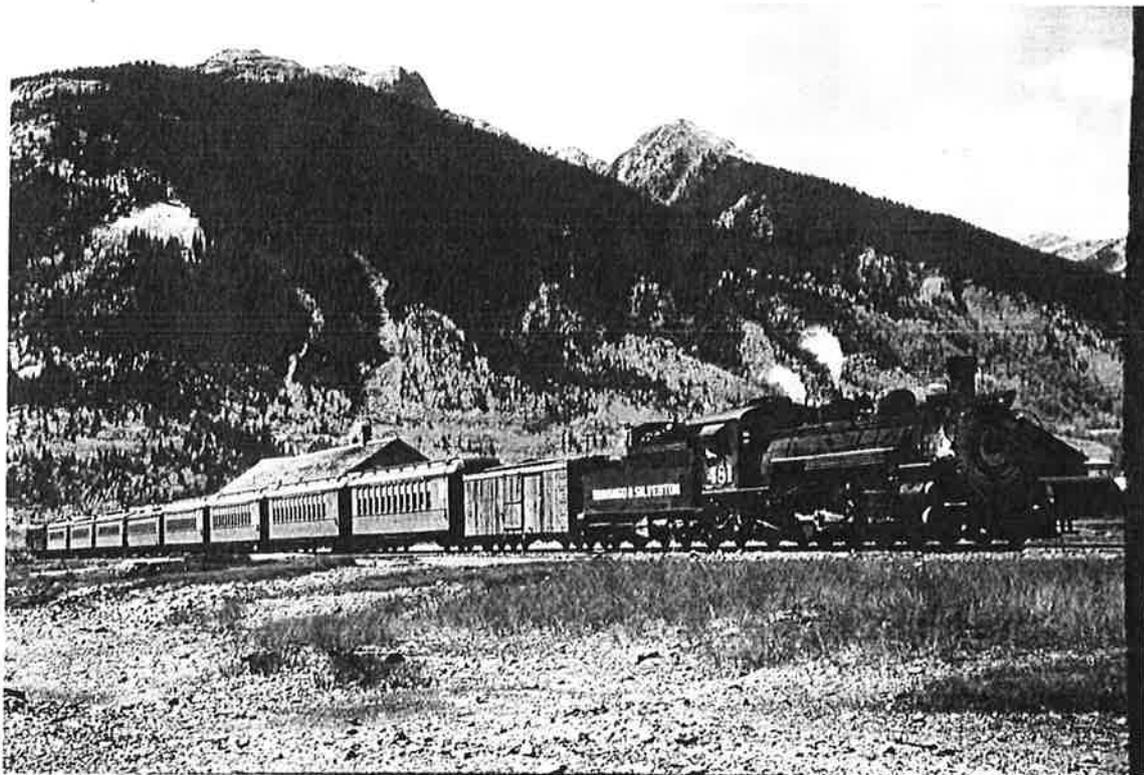
20 du chemin de fer. De multiples obstacles se posèrent aux valheureux pionniers qui construisirent la ligne, à commencer par les tractations menées par les prospecteurs avec les Indiens Ute. La roche dût être creusée aux explosifs à de nombreux endroits et il paraît que le budget "explosifs" fut un des postes les plus lourds pour ce tronçon. Au début, les rails ne pesaient que 13,5 kgs au mètre et une des priorités de Charles Bradshaw à la reprise fut de remplacer une grande partie de la voie par du rail plus gros afin de permettre, entre autres, le passage de locomotives plus lourdes (K-36 et K-37) passage qui leur était interdit auparavant. Actuellement, des trains de marchandises sont régulièrement affrétés par des entreprises locales, pour déchargements dans des endroits difficilement ou pas accessibles par la route. Depuis peu, on peut même louer un box car (wagon couvert) transformé en camping-car et le faire déposer quelque part sur la ligne pour autant, bien sûr qu'il y ait à cet endroit une voie de garage. En voilà des vraies vacances ferroviaires! Les prix ne sont évidemment pas donnés, mais quand on aime...
En résumé, pour tout amateur en vacances aux États Unis, il s'agit d'un must absolu, même si on ne peut monter dans ce train. Dans mon cas, je n'ai pas voulu emprunter ce train, estimant qu'on le voit mieux quand on n'est pas dedans!

Guy Tyteca.

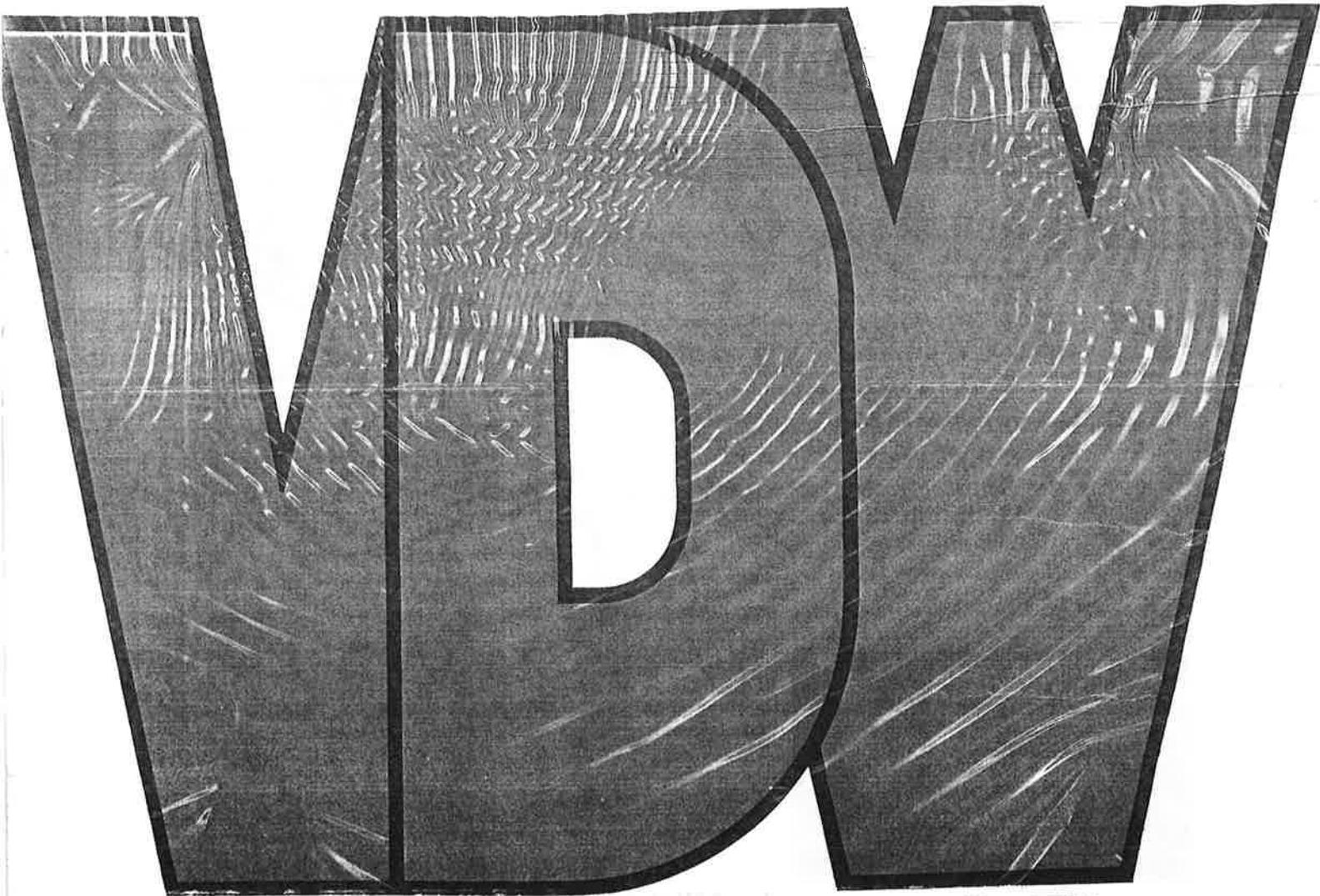




La contrée des Voies Etroites dans le Sud-Ouest du COLORADO. Les Compagnies les plus importantes à voie étroite (3 pieds) étaient : D&RGW=Denver & Rio Grande Western - RGS=Rio Grande Southern(Ridway-Durango) - C&S=Colorado & Southern (Denver-Gunnison)ex Denver, South Park & Pacific - CC=Colorado Central - C&N=Colorado & Northwestern. Subsistent aujourd'hui en exploitation touristique les parties hachurées (///): Durango & Silverton (45 miles) - Chama-Antonito(Cumbres & Toltec Scenic RR (64 miles) - Georgetown Loop Railways (5 miles).



K-36 no 481 arrive à Silverton.



Ets VANDERWALLE & Fils

19-21-23, RUE O. HOUSIERE - 7060 BRACQUEGNIES
☎ 064/66 24 09

**ELLE
EST
LA!**



2257F

43544

Modèle de la locomotive diesel n° 6246 de la SNCB-NMBS. Coloris et inscriptions conformes aux normes de l'époque IV de la SNCB-NMBS.

Belgische diesellocomotief van de reeks 6200 in de kleuren van tijdperk IV.

LOCOMOTIVE - GRUE TUBIZE

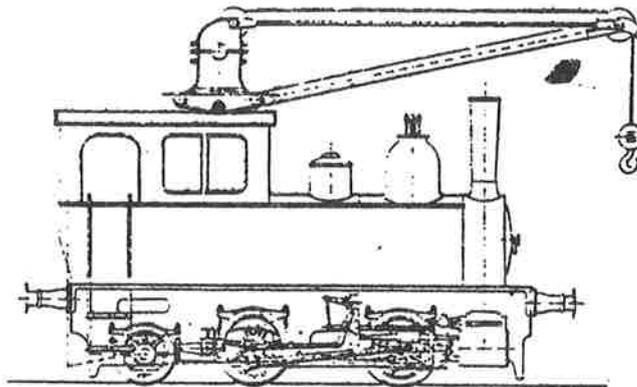
21

En complément de la magnifique photo parue dans RAIL-MAGAZINE 126 d'octobre 1987 et, grâce à l'amabilité de notre ami Alexis BOMAL, nous sommes heureux de vous présenter le plan de cette machine originale...qui pourrait tenter un de nos modéliste

PLANCHE N° XIV

LOCOMOTIVE-GRUE

POUR VOIE DE 1^m435



POIDS EN KG.		Diamètre des cylindres en m/m	Course des pistons en m/m	Diamètre des roues en m/m	Timbre de la chaudière en kg/cm²	Effort de traction en kg.	Empattement en m/m	CAPACITÉ EN M³	
A vide	En service							Soutes à eau	Soutes à charbon
25.000	29.300	310	400	900	12	3.331	3.100	2,000	1,000

Cette locomotive est munie d'une grue dont la flèche a 5 mètres de longueur, laquelle peut décrire un cercle complet avec une charge de 3.000 kilogrammes, à son extrémité.

La levée se fait à une vitesse de 0^m25 à 0^m50 à la seconde et la flèche fait un tour complet en 12 à 30 secondes.

Le mécanicien peut commander la levée et l'orientation, qu'il soit placé à droite ou à gauche de la machine.

Pour effectuer ces deux mouvements, il a entre les mains deux leviers seulement, qu'il peut faire mouvoir ou arrêter séparément ou simultanément.

La locomotive peut passer dans le gabarit normal.

PETITES ANNONCES

A VENDRE: train complet en Z miniclub, locomotives, wagons, voitures et décor.

Valeur 1984: ± 25.000 frs vendu 17.000.

DOERAENE Marcel Chaussée de Mons, 1A 1381 QUENAST 067/636101

N U R E M B E R G 1 9 8 8

Loin de nous l'intention de nous substituer aux revues spécialisées qui, dans leur numéro de mars (LOCO-REVUE) ou d'avril (RAIL MINIATURE FLASH pour ne citer que les plus importantes en langue française), vous livrent mille et un détails et photos sur les récentes foires de PARIS et de NUREMBERG. Nous avons plutôt sélectionné ce qui nous avait le plus "impressionné" dans la grande manne de ces foires.

MÄRKLIN: sans conteste, c'est la révolution chez la doyenne des marques de petits trains. Nous trouvons, en effet, à côté des traditionnels coffrets - les nostalgiques apprécieront particulièrement ceux du Rheingold et de la rame DRG Bavière - et des fausses nouveautés avec des vraies nouvelles livrées, une locomotive type BR 80 à l'embellissage ultra-fin digne des meilleurs artisans, une extension de l'attelage court à plusieurs références du catalogue qui changent, à l'occasion, de numérotation, un nouveau moteur à 5 pôles ultra performant avec réglage de la vitesse maximum et de l'accélération au meilleur choix de l'amateur, la télécommande digitale étendue du Z au I en passant par la mise sur le marché de modules destinés aux locomotives en courant continu! Nous ne pouvons pas passer sous silence la nouvelle série de trains ALPHA, série destinée à un consommateur de six ans et dont les véhicules tiennent plus du Goldorak que du train miniature. Cette série est complétée par une nouvelle voie facilement encliquetable: c'est peut-être pas du train mais tant mieux si ça rapporte des futurs modélistes. Quant aux vrais modélistes, ils pourront, avec une télécommande digitale et la nouvelle voiture panoramique, allumer ou éteindre lampes de table et/ou lampes plafonnier dans une voiture dont le dôme est parcouru, sous l'impulsion de la télécommande, par un serveur. Last but not least, MARKLIN, souvent drapé dans la solitude de son système 3 rails alternatif désuet, n'a pas négligé des accords de collaboration avec Brawa pour un Köf II télécommandé, avec Trix pour sa rame DRG et avec Arnold pour une commande digitale en N. Avant de terminer, épinglons, parce que ça nous concerne: la référence 3133 qui n'est autre que la locomotive CC diesel SNCB série 54 c'est à dire la version réactualisée de l'ancienne référence 3066 type 204 SNCB ainsi que le coffret "Betterave" contenant une locomotive diesel industrielle 030 et 5 wagons patinés dont un SNCB. Pour le Z, notons également un coffret Orient-Express dont la locomotive est une pacific SNCB à la livrée chocolat douteuse.

ROCO: pas de révolution chez ROCO mais des petites gâteries pour l'amateur belge avec la sortie de la reproduction en HO de la locomotive diesel série 62 en pas moins de 7 numérotations différentes dont 3 déjà disponibles: 6246 et 6300 ainsi que 6278 (celle-ci uniquement en Belgique), 6317 et 6299 pour avril, ensuite encore une exclusive Belgique: la 6255. A toutes ces références correspondant à des machines à la livrée moderne à dominante jaune s'ajoutera aussi la 6215 seule machine de la série à posséder le chauffage électrique des rames et la livrée correspondante à dominante bleue. A cette grosse et réelle nouveauté, ajoutons la sortie de la locomotive type 90 en livrée entre deux guerres.

LILIPUT: promet de ressortir sa type 26 SNCB. Épinglons aussi le truck voie étroite pour transport de matériel à voie normale rappelant ce que l'on a connu sur nos lignes vicinales.

LIMA: une version verte de sa 23 déjà sur le marché. Un renouvellement de sa gamme de voies et aiguillages qui deviennent modulables.

FLEISCHMANN: et ses traditionnels coffrets "old timer" série limitée.

FALLER: un grand boum avec un "car system" ingénieux que nous brûlons de tester; vrai miracle de miniaturisation: plus de piste avec rails de guidage et ornières ressemblant plus à une voie qu'à une route mais, tenez-vous bien: un véhicule strictement à l'échelle 1/87e avec un micromoteur alimenté par une microbatterie, un timon de direction aimanté et, noyé dans la route et invisible, un fil en acier doux....et ça roule!

Ajoutons le regard de cette firme germanique sur des constructions du midi, les arbres qui font 22 cm de haut ainsi que le modèle de l'année dont le thème est une annexe traction allemande complète.

JOUEF: réédite "Ardent Elias" bien connue des amateurs de voie étroite...et passe aussi et enfin à l'attelage court.

RIVAROSI: promet une version belge de son S3/6. Innovation technique avec une transmission débrayable et marche sur l'erre quand le courant traction est coupé: en réalité cette notion de marche sur l'erre permettant d'approcher la conduite des trains réels avait déjà été pratiquée par POCHER. Actuellement, cette inertie est simulée électroniquement et, si l'idée est bonne, que devient une rame dont la locomotive est munie de ce système dans un réseau équipé du bloc automatique: la réponse est simple: elle franchira avec allégresse toutes les sections d'arrêt. Ajoutons la sortie d'un wagon frigorifique SNCB.

TRIX: système digital à prix plus démocratique que ses frères MARKLIN et FLEISCHMANN.

JOCADIS: ce prolix détaillant fabricant belge annonce encore un programme chargé: locomotive diesel série 84 ou 85, voitures à voyageurs K1, L et M1, draine de la voie, gare de Maldegem et une locomotive à vapeur type 5 ou type 36.

DJH: cette firme d'outre-manche propose une 231C SNCF. Ces magnifiques coursières parcourraient régulièrement l'artère Paris-Bruxelles et n'étaient, jusqu'à ce jour, que médiocrement représentée en HO par JOUEF.

ASTER: jusqu'à présent, nous n'avons parlé presque exclusivement que de l'échelle HO. Il faut bien dire que la diffusion, sur notre territoire, des autres échelles est restreinte d'une part, et que, d'autre part, il n'y a pas de nouveauté marquante cette année en ces diverses échelles. Nous nous en voudrions néanmoins de passer sous silence la 231E, en version Nord, encore une habituée de Paris-Bruxelles, que sortira la firme ASTER à l'échelle I. Motorisation électrique ou vapeur vive au choix. Inutile de préciser que le prix de cette pièce comportera six chiffres.

Avant de terminer, remarquons la prolifération des véhicules routiers de plus en plus diversifiés et réalistes.

Nous exprimons nos remerciements à la Maison JOCADIS d'ENGHEN pour l'aide précieuse apportée à la rédaction de cette rubrique

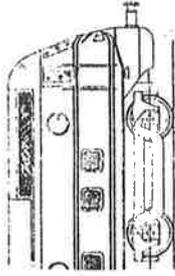
Péache.

WEINERT MODELLBAU

Pour superdétailleurs et pinailleurs, des pièces superbes pour améliorer nos engins. Nous avons relevé, outre les nombreuses pièces pour locomotives vapeur, des passerelles pour relier les "Donnerbüchsen" ROCO, des accessoires pour véhicules routiers, des motorisations ainsi que des jeux d'engrenage. Le catalogue complet est à votre disposition les vendredis soir. Offert par la Maison JOCADIS.

Voyage d'adieu à la série 59

Samedi
le 16 avril 88



AVIS AUX COLLECTIONNEURS

Qui n'a rêvé de pouvoir un jour décorer son salon ou son bureau d'une superbe lanterne vicinale ?

Cette possibilité vous sera peut-être offerte bientôt grâce à l'A.S.Vi. ! En effet, pour répondre aux vœux de nombreux amateurs, l'association envisage de reproduire en série la lanterne de petit format jadis utilisée sur les lignes du Hainaut, et même sur les PCC !

La reproduction sera évidemment conforme et fonctionnelle, un brûleur à pétrole étant prévu.

Le prix de cette pièce de choix est estimé à Fb 3.250,-- + port.

L'investissement de base pour le lancement de la chaire de fabrication étant élevé, l'opération ne pourra pas se faire sans un nombre minimum de commandes ! Faites nous savoir si vous êtes intéressés par cette pièce de collection, en nous renvoyant le bulletin de réservation ci-joint pour le 31 mars 1987 au plus tard.

Quelques données techniques : hauteur totale 27 cms - diamètre du verre (rouge) 11 cms - "chepeau" en cuivre rouge - cerclage en laiton poli - construction en tôle d'acier peints en noir.

A découper et à renvoyer à l'A.S.Vi. (FERRO-FLASH)

Bulletin de réservation pour lanterne à pétrole "SNCV-Hainaut"

Nom et prénom :

Adresse :

à

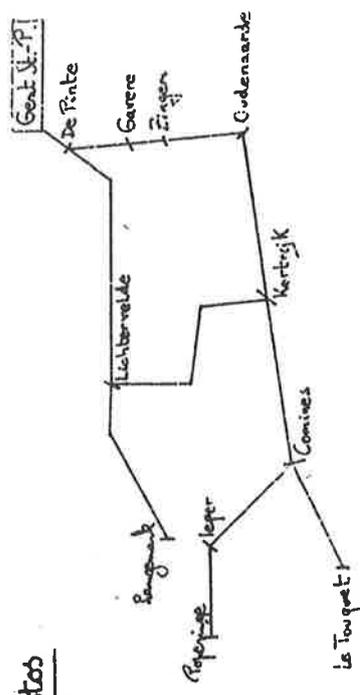
Date : .../.../...

Signature :

Remarque : ce bulletin servira exclusivement à déterminer le nombre de personnes intéressées dans l'opération.

ASVI asbl Rue Belliard, 187 1040 BRUXELLES

avec arrêts photos



Départ Gent St-P. 9.05 h. - Retour 20.05 h.
Prix : 570 F.B. par personne

Inscriptions : par versement de la somme due au compte
000-1479847-15 de Ph. Dejonckere, Wegevoerden-
laan 2, 8500 Kortrijk - Tel 056/22 16 04
il n'y a pas d'envoi des billets, le contrôle s'
effectue dans le train