



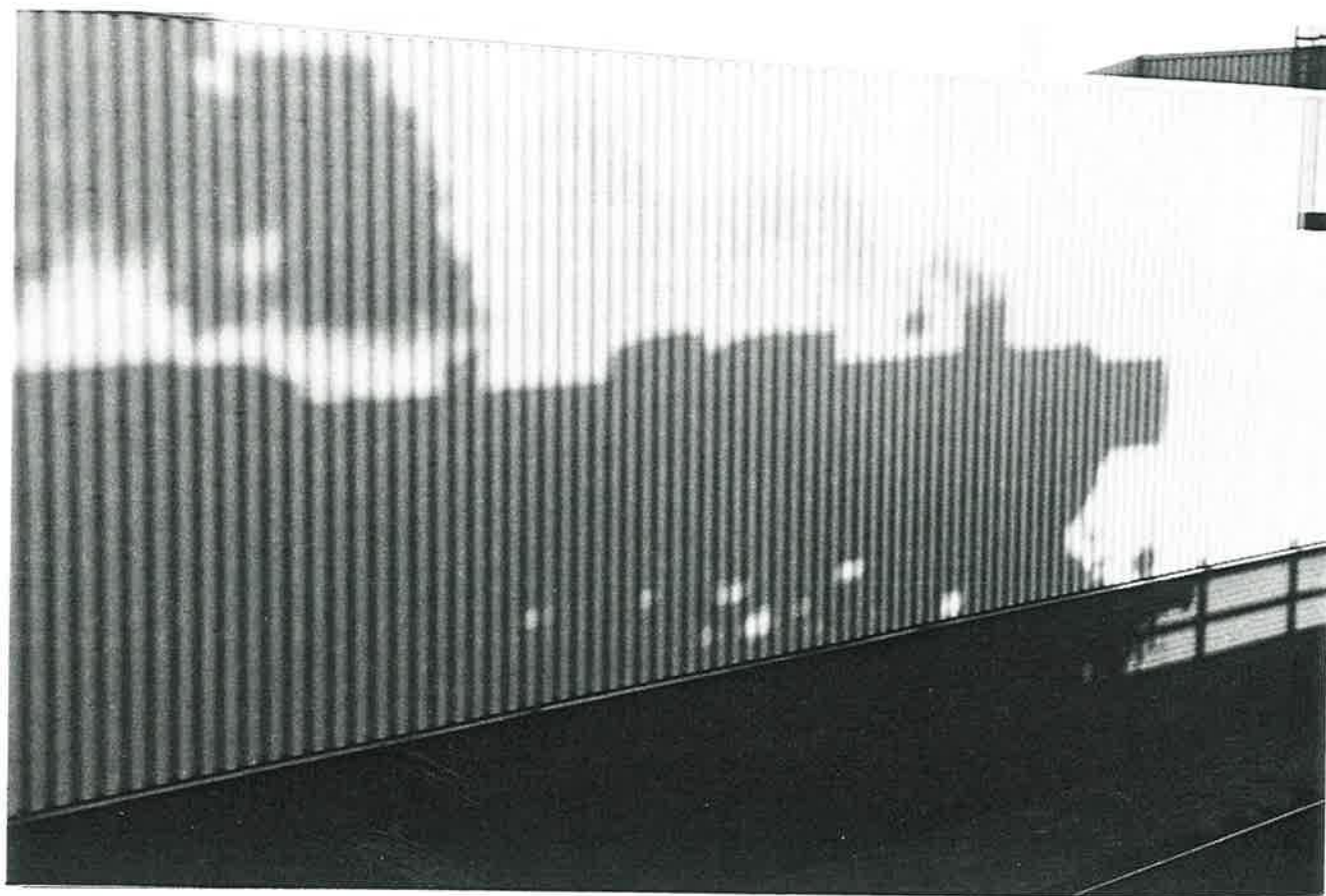
Novembre - décembre 1997



FEBELRAIL - Sekretariaat >512<

Holle Eikaard, 45
2550 Kontich

Ferro Flash



Documentation - Modélisme - Informations ferroviaires

**Secrétariat Bruxelles
et
Relations publiques**

Michel Broigniez

Allée des Jonquilles, 18
1457 Walhain (Perbais)
Tél: (010) 65 87 48

Secrétariat Centre

Henri HAUBE

Rue Docteur Grégoire, 51
7100 La Louvière

Comptes bancaires

Bruxelles : 068-2027267-91

Centre : 000-1560678-45

Les demandes de renseignements et
d'anciens FERRO-FLASH se font auprès
de votre secrétariat respectif.

Les changements d'adresse sont à faire
parvenir uniquement au secrétariat de
Bruxelles.

Pour toute correspondance, prière
de joindre une enveloppe timbrée et
auto-adressée.

Montant des cotisations

Membre avec service FERRO-FLASH :

BEF 700, -

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

BEF 400, -

sans FERRO-FLASH

Membre bienfaiteur :

à partir de BEF 1000, -

Pour les moins de 18 ans, s'adresser au
secrétariat respectif

Les articles et photos pour parution
dans FERRO-FLASH sont à faire parvenir
à votre secrétariat respectif.

Les articles publiés n'engagent que la
responsabilité de leur auteur.

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

Echange de revues inter-clubs

Les revues sont à faire parvenir à :

Mr. Pierre Hautefin (Vice-président)

Rue Argentin, 1
7140 Morlanwelz

Sommaire

Ferro - Kids

Le petit train d'Houdeng
par Nathalie et Barbara Franco p 3

Dossier

A propos des voitures internationales de type 14
par Guy Bridoux p 4

La relation ferroviaire Paris - Bruxelles - (Amsterdam) 4^{ème} partie
par Guy bridoux p 10

Informations ferroviaires

Composition de rames internationales
par Guy Bridoux p 14

Echos du Centre

Quelques rendez-vous en photos

Dimanche 4 mai : les trains Jouef p 17

17, 18 et 19 mai : exposition à Blankenberge
« chemins de fer pour tourisme » p 19

24 et 25 mai : « mon hobby, c'est mini » à Ressaix p 20

Travaux sur les réseaux p 20

Samedi 21 juin : une réunion ferroviaire constructive! p 21

Agenda

..... p 22

Programme CFC - Centre, 4^e trimestre 1997 p 24

Photo de couverture

Spécial « Märklin » vers Tubize et Quenast
La HL 26101 du PFT à Forest, le 26 septembre 1997
Photo Guy Bridoux

**Lors de la réunion mensuelle
du CFC - Bruxelles du 21 novembre 1997,
Victor Lognard présentera comme sujet « modélisme » :**

La construction de voitures en laiton

La présentation de Gilles Durvaux :
« Le patinage du matériel roulant », ainsi que la projection sur
« l'Orient-Express » sont reportées au 16 janvier 1998



FERRO -- KIDS

NUMERO 3
éditrices responsables:
Francq Nathalie
Francq Barbara

POUR TOUS LES ENFANTS QUI AIMENT LE TRAIN.

SUJET: LE PETIT TRAIN D'HOUDENG.

Si tu n'étais pas à Houdeng le dimanche 20 juillet ou le dimanche 21 septembre, c'est bien dommage car tu te serais bien amusé sur le petit train. Nous allons nous passer de texte cette fois-ci et te montrer quelques photos avec commentaires...



Affluence dans le train...

...Et à la "Station - Bar"



Première leçon de conduite.



La locomotive à soif...

...Les passagers aussi, sans doute !

On attend vos articles...!

B.N. FRANCO avenue Churchill 18
7140 MORLANWELZ

A propos des voitures internationales de type I4

par Guy Bridoux

1. Préambule

L'amortissement des voitures de type **I4**, mises en service entre la mi-1966 et la mi-1967, était prévu à l'horizon de l'horaire d'hiver 1998.

La SNCB ayant décidé d'accélérer ce processus, il nous paraît intéressant de faire le point sur cette première génération de voitures destinées aux services internationaux conçue après la 2^{ème} guerre mondiale, et encore présente sur le réseau après 30 ans de service.

A l'horaire d'hiver 1996-97, la situation se présentait comme suit :

- les 20 voitures **I4.A9** d'origine étaient toujours à l'effectif, 5 étant maintenues en régime **A9** tandis que 15 avaient au fil du temps été déclassées en **B9**.

Respectivement 4 et 12 de ces voitures étaient

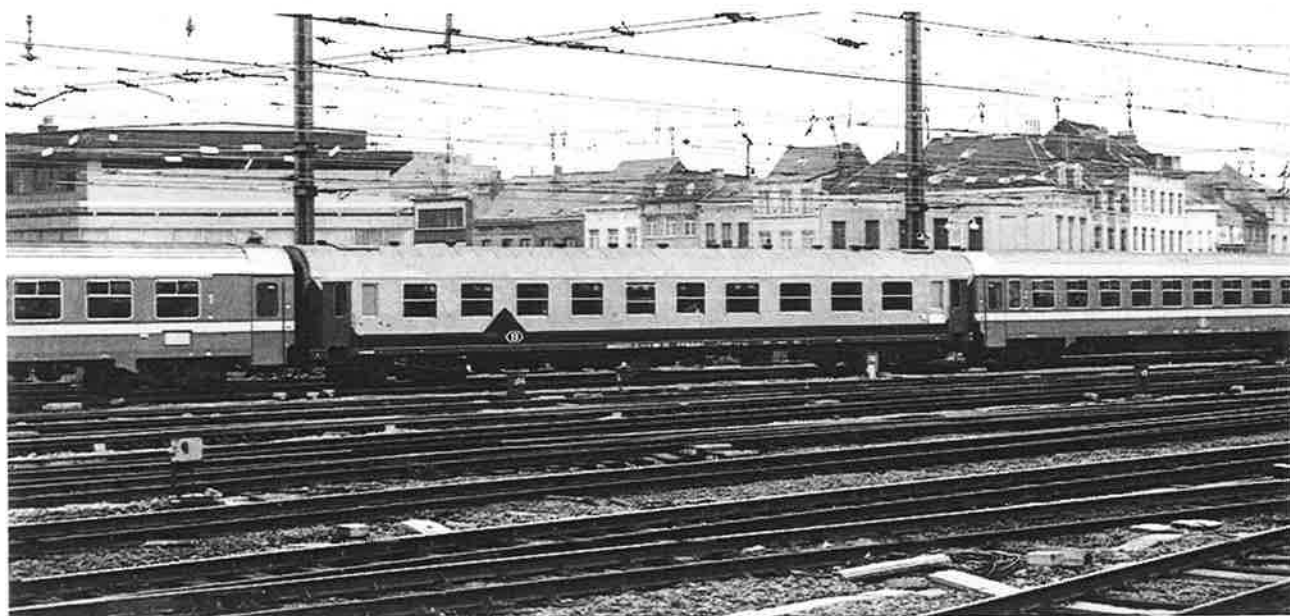
effectivement à la disposition de la division transport «T» qui ne les utilisait plus en service régulier que sur le seul GRAND-DUCAL dans une composition 2*A + 3*B.

- des 20 voitures **I4.A4B6**, toujours à l'effectif, 16 étaient disponibles dont six utilisées en service régulier au sein des rames Oostende-Köln.

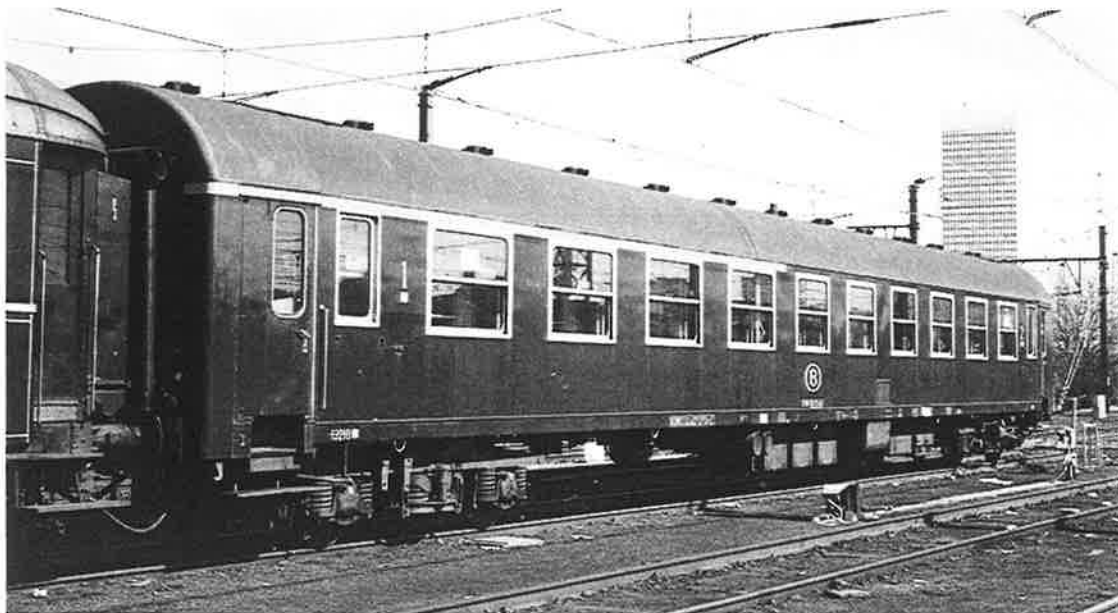
Le solde était en réserve et a été utilisé entre autres pour assurer les navettes Mons-Aulnoye dans l'attente des AM96.

La décision prise en cours d'exercice d'assurer le GRAND-DUCAL avec du matériel **I6** et **I10**, par suite du peu de satisfaction de la clientèle à l'égard d'un confort considéré aujourd'hui comme spartiate, a évidemment contribué à accélérer leur retrait définitif de l'exploitation.

A l'été 1997, seules quatre **A4B6** étaient encore prévues dans des rames Oostende-Köln, les trains



*La voiture **I4.ABk** n° 13209 en livrée «Memling» assure un remplacement dans un IC Oostende-Köln. Bruxelles-Midi, le 10 juin 1996 – Photo Guy Bridoux*



Voiture **14.A4B6** dans sa livrée d'origine, garée à Bruxelles-Midi, le 10 avril 1988 – Photo Guy Bridoux

417, 418, 426 et 430 étant assurés en matériel **I11**. L'emploi de ce matériel récent s'est amplifié au cours de l'été, mais les **A4B6** ont été maintenues en bout de rame, le compartiment cuisine servant de base à la restauration ambulante.

2. *Genèse des voitures 14.*

Au début de 1960, toutes les voitures du service international dataient d'avant la deuxième guerre mondiale, ou, comme les **I2**, avaient été construites sur des plans anciens en remplaçant des assemblages rivés par des assemblages soudés.

La SNCB prit à cette époque la décision de faire construire deux voitures prototypes en vue du lancement d'un programme de modernisation : une **A4B5** de 24,085 m et une **A9** de 25,49 m.

Des dispositions techniques telles que les parois d'about à bourrelets et les portes pliantes «Mielich» furent adoptées d'emblée : non seulement elles étaient en cours de recommandation par l'U.I.C. dans le cadre de l'étude de l'avis 567, mais elles avaient déjà été expérimentées par la SNCB sur la série de voitures-couchettes **I3**.

Ces voitures furent mises en service à la fin de 1961 : entretemps, l'avis U.I.C. 567.1 avait été émis qui prévoyait deux séries de véhicules, les «X» de 26,4 m et les «Y» de 24,5 m.

Les différences avec les prototypes SNCB portaient essentiellement sur les longueurs des compartiments et sur le nombre de voyageurs par compartiment de 2ème classe, six au lieu de huit.

La SNCB accepta de réduire la capacité des compartiments de 2ème classe mais décida de maintenir les cotes générales de ses prototypes. En compensation partielle, elle changea la configuration de la voiture mixte de **A4B5** en **A4B6** offrant ainsi 36 places de 2ème classe au lieu des 40 initialement prévues, sa longueur devenant alors 25,775 m.

La décision finale tarda quelque peu et c'est finalement une commande de 20 exemplaires de chaque modèle qui fut placée, les premières mises en service intervenant à la mi-1966.

Les voitures prototypes étaient équipées de bogies SCHLIEREN 24 déjà en usage à la SNCB sur les voitures **I3**. Les voitures de série furent dotées de bogies SCHLIEREN 25.

Elles étaient autorisées à 140 km/h, limite portée ultérieurement à 160 km/h.

Simultanément, il fut commandé une deuxième série de voitures couchettes qui constitueront le type **I5**, et qui respectent cette fois strictement le gabarit U.I.C. «X», mais ceci est une autre histoire.

3. *Bref historique des 14.A9*

Le prototype numéroté 11201 fut déclassé en B9 en 1979, et renuméroté 12301, pour servir de prototype à la formule RAILBUDGET de RAILTOUR. A cet effet il fut repeint en vert «RAILTOUR» agrémenté le long des flancs de trois bandes vert clair. Il est aujourd'hui hors écritures.

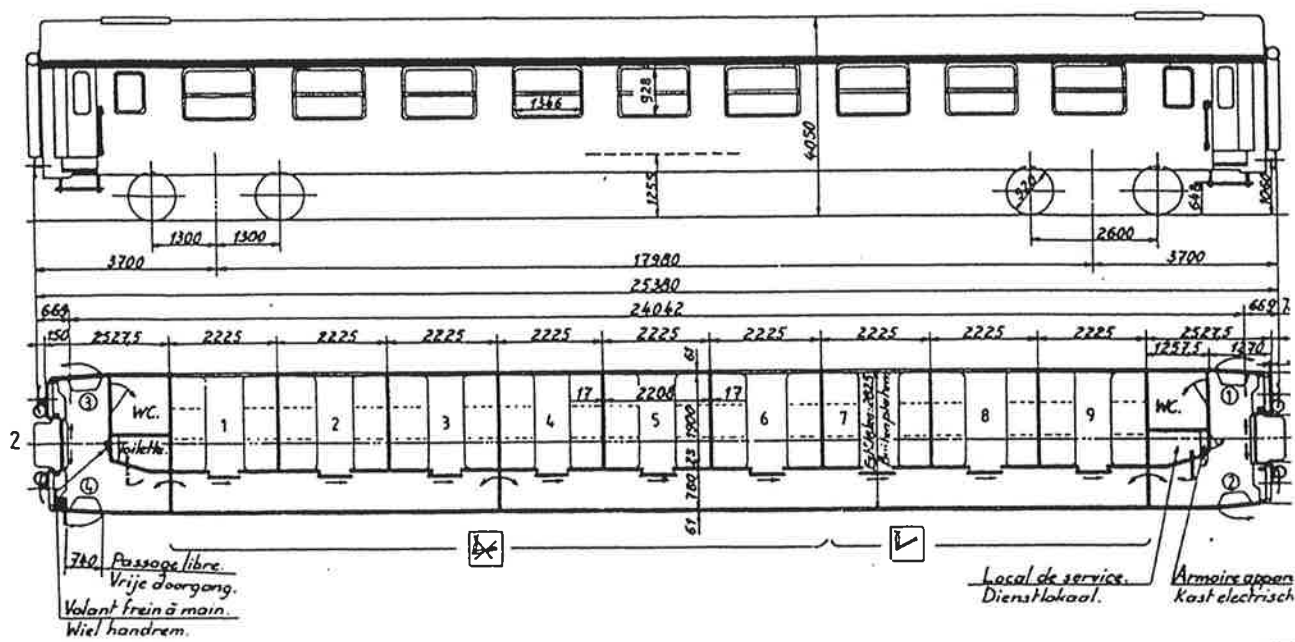


Diagramme d'une voiture 14.A9

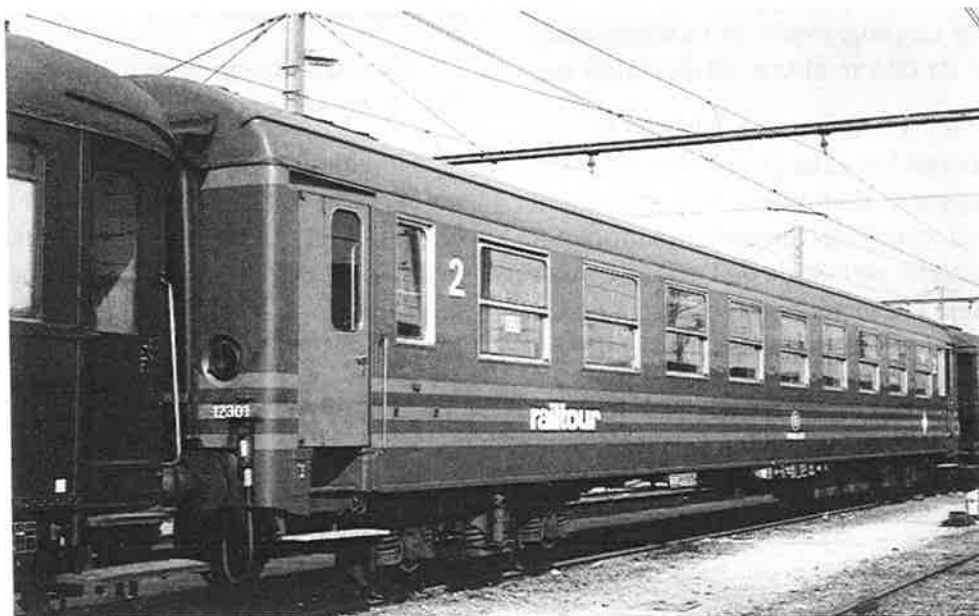
Les huit voitures 11301 à 11308 furent transformées en vue de leur utilisation en rames réversibles tractées/poussées par une HLE 25.5 : elles furent affectées aux rames BENELUX de 1973 à 1987, les rames BENELUX actuelles ayant débuté leur service en 1986. A cette occasion, leur livrée verte d'origine fut remplacée par une livrée bleu foncé avec bande jaune qui était déjà celle des automotrices BENELUX qui les précédèrent.

Les huit suivantes 11309 à 11316 assurèrent pendant plus de vingt ans les autres services internationaux. En 1988, elles furent déclassées en B9, renumérotées 12307 et 12309 à 12316, et repein-

tes en livrée orange «C1». Les voitures 11317 et 11318 subirent le même sort en 1993 et devinrent les 12317 et 12318.

Enfin, les 11319 et 11320 furent transformées en 1984 pour renforcer le parc RAILTOUR/RAILBUDGET et donc déclassées en B9 n° 12303 et 12304. Les bandes vert clair de la première livrée RAILTOUR furent remplacées par un bandeau arc-en-ciel, appliqué également aux voitures RAILBUDGET existantes.

Les cinq A9 non déclassées, également repeintes en livrée C1, seront vraisemblablement gardées



Voiture 14.A9 prototype, déclassée B9, en livrée Railtour/Railbudget.
Forest-voitures, 13 mars 1983 – Photo Guy Bridoux

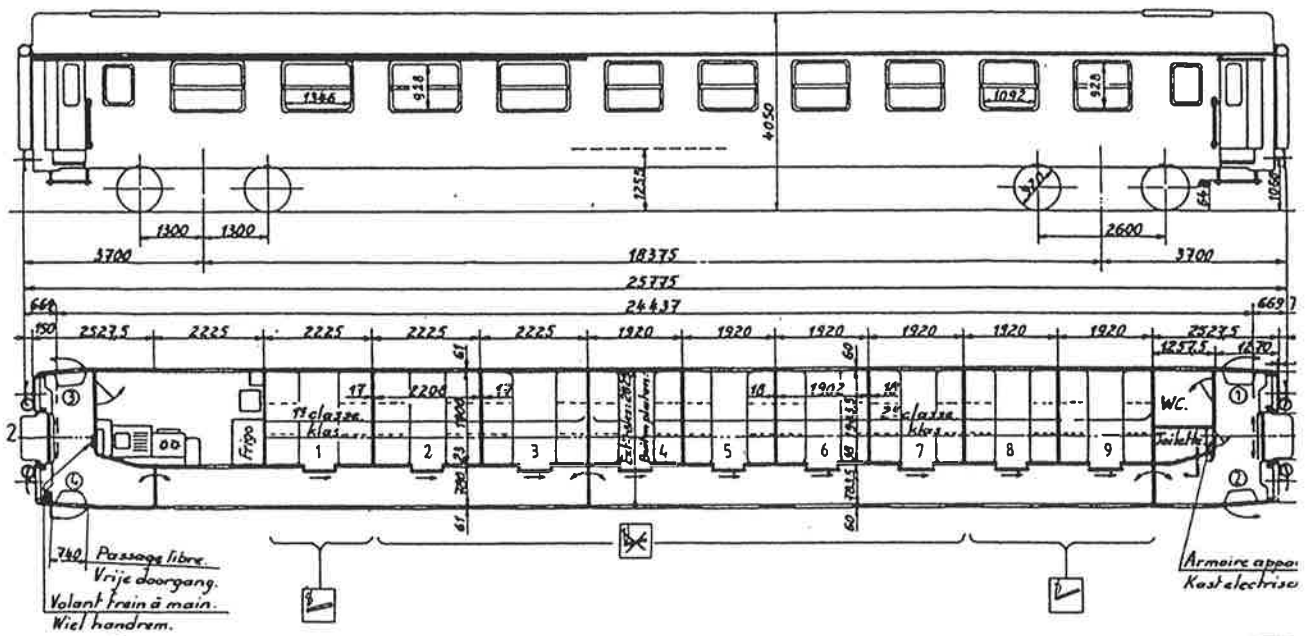


Diagramme d'une voiture I4 mixte transformée en A3B6k.

en réserve à la fin de l'été 1997, les quinze **B9** étant alors amorties.

4. *Bref historique des voitures mixtes A4B6.*

La voiture prototype **A4B5** n° 13101 devint également, en 1979, une **B9** sous le n°12302. Elle fut affectée dès 1980 au service RAILTOUR/RAIL-BUDGET et repeinte en conséquence. En 1985 les compartiments **B** d'origine furent transformés en fourgon la voiture devenant une **B4D**. Elle est aujourd'hui hors écritures.

Les n° 13201 à 13208 furent, au même titre que les huit **A9** ci-avant, transformées et affectées au service des rames réversibles BENELUX à partir de 1973.

Lors de leur reconversion en 1988 elles reçurent, conjointement avec la n° 13209, un complément d'équipement sous forme d'une petite cuisine occupant l'emplacement du compartiment **A** d'extrémité ainsi que l'espace du WC adjacent. Elles devinrent donc des **A3B6k** et furent repeintes en orange C1 dans un souci d'uniformité, sauf la 13209 qui reçut, en 1990, la livrée MEMLING afin de servir de réserve à la voiture BISTRO.

Les voitures **A4B6** non modifiées seront amorties cette année, les **A3B6k** 13202, 203, 206, et 208 restant en service sur Oostende-Köln, les 13205, 207 et 209 constituant une réserve active,

la 13204 étant H.S.

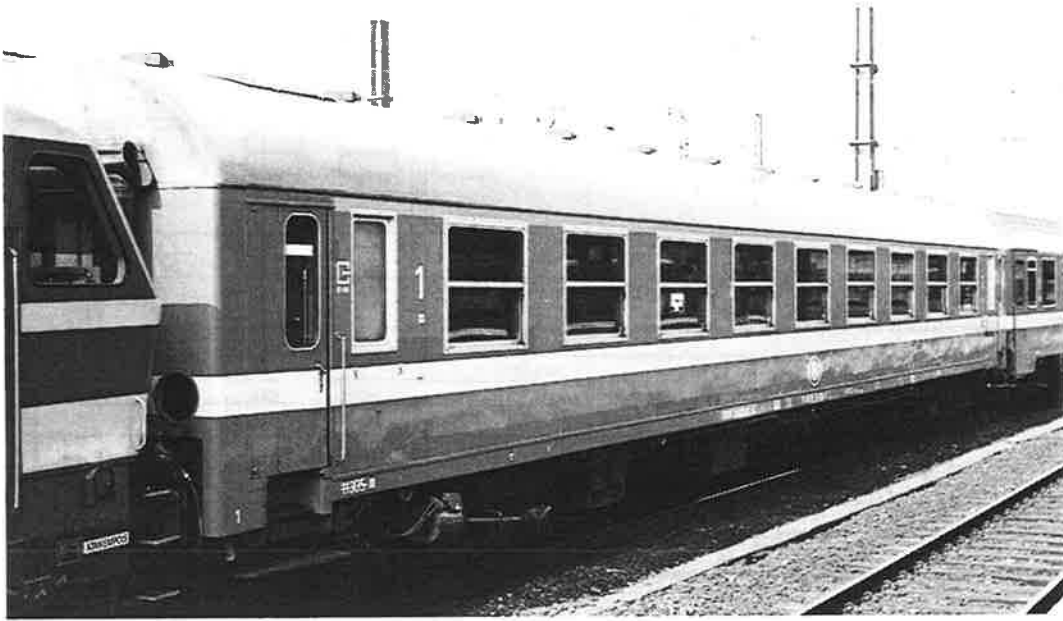
La décision de la SNCB d'affecter la voiture BISTRO du MEMLING à l'IRIS devait entraîner son remplacement au sein de l'EC MEMLING par la 13209 mais d'aucuns, dont la DBAG, s'y seraient opposés avec pour résultat l'emploi d'une WR de la DBAG rompant l'homogénéité de cette belle rame. La mesure proposée était de toute façon provisoire, le MEMLING devant être opéré à partir de décembre 1997 par une rame de la DBAG.

5. *En modélisme...*

Rien à signaler ou presque : les dimensions hybrides des voitures SNCB n'ont pas facilité les choses ! Rappelons d'abord que le concept des voitures U.I.C. «X» a été adopté en particulier par la DB, les CFF, les FS et les OBB, avec cependant des variantes en ce qui concerne la construction, notamment la forme du toit, les fenêtres, les bogies, et les aménagements intérieurs.

Si la configuration **A9** fut présente sur plusieurs réseaux, il semble que la formule **A4B6** n'ait été retenue que par les CFF.

Comme il a déjà été mentionné dans une autre étude, des modèles du matériel SNCB ont été construits de façon artisanale sur base de références FLEISCHMANN (5103, 5160, 5191) représentant des voitures de la DB appartenant à la famille «X». L'on peut ainsi obtenir des reproductions des **A9** et



Une voiture 14.A9 remplace une 16.A9 en tête de l'INT 238 Köln-Bruxelles. Bruxelles-Midi, le 24 août 1997 – Photo Guy Bridoux

B9 à l'échelle du 1/96ème en acceptant quelques discordances principalement au niveau des fenêtres, des toitures (aérateurs et soutes à eau) et des bogies, MINDEN-DEUTZ au lieu de SCHLIEREN.

MARKLIN, par contre, a négligé le modèle correspondant de son catalogue (4095) et c'est sur base de la reproduction de notre **I3.Bc** que la firme a présenté une **14.A9** Benelux (4120) et une **14.B9** Railbudget (4119).

Au 1/87^{ème}, le modéliste ne pourra recourir qu'à son talent ! Il se tournera, par exemple, vers le matériel CFF reproduit par JOUEF dans ses configurations **A9** (5781) et **A4B6** (5783).

Il faut noter cependant que ces voitures présentent un toit rainuré, en plus des problèmes d'aérateurs et de soutes à eau déjà cités, que les fenêtres d'extrémité sont trop petites, bref qu'il y a un travail d'adaptation considérable à accomplir par l'amateur. Un modéliste présentait à la Bourse ASMOCO de ce printemps de telles réalisations. Compte tenu de la longueur réduite des véhicules **14** de la SNCB, les maquettes ainsi obtenues sont respectivement à l'échelle du 1/84ème ou du 1/85ème.

En 1992, le journal RAILHOBBY suggérait de réaliser les voitures **14** des rames Benelux en recourant plutôt aux reproductions ROCO des voitures U.I.C. «Y» de la SNCF, ce qui conduit à l'obtention de modèles à l'échelle 1/90ème pour l'**A9** et 1/91ème pour l'**A4B6**.

Les fenêtres bien qu'un peu trop étroites ont cette fois un aspect tout à fait correct, le toit

comporte des soutes à eau et il suffit de remplacer les deux aérateurs d'origine par un alignement d'aérateurs SCHEPENS, mais les bas de caisses doivent être adaptés et les bogies remplacés.

Si cela paraît raisonnablement simple pour l'**A9** de ROCO (44610, 44611, 45200), la voiture mixte SNCF est une **A4B5** et non une **A4B6**, il n'y a pas de différenciation entre les classes dans la largeur des fenêtres, et elle comporte un compartiment de service qui ne permet même pas de l'utiliser pour l'**A4B5** prototype.

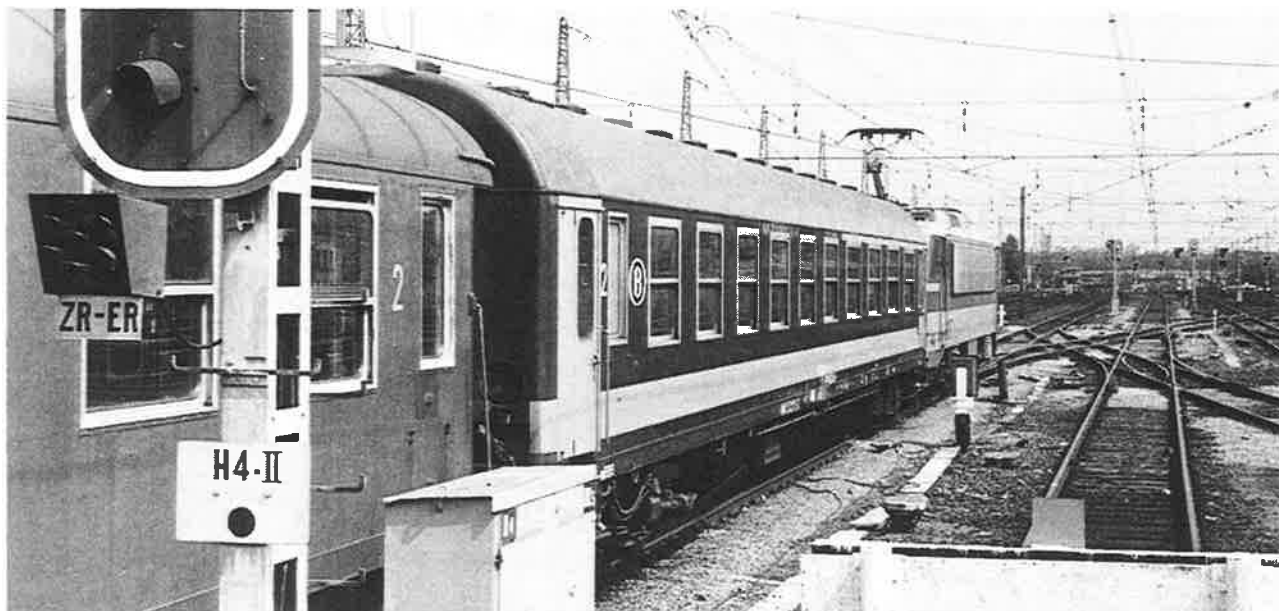
Pour l'**A4B6**, l'auteur de l'article utilise une **B10** (44603, 44609, 44623, 45202), acceptant donc la distorsion mentionnée, à savoir des fenêtres en nombre exact, mais trop larges pour la 2^{ème} classe.

6. Pour en savoir plus...

Sur la construction et les aménagements de ces voitures : les revues de l'ARBAC n° 78 de 1962 pour les prototypes, et n° 105 de 1967 pour les modèles de série, cette dernière traitant également des **15.B10c10**.

En matière d'information générale et sur les immatriculations successives jusqu'en 1985, ainsi que pour consulter de nombreuses photos : l'ouvrage en deux volumes ARBAC-GTF « 50 ans de transport voyageurs » et plus particulièrement les pages 164 à 166 du vol.1 et les pages 88 à 96 du vol.2.

Au sujet de la transformation de maquettes U.I.C. «Y» de ROCO : RAIL-HOBBY n° 4/92 et n° 7-8/92



Tranche Amsterdam – Paris de l'INT 281 tracté par une série 11 avec en tête une I4.A4B6 en livrée BENELUX, Bruxelles-Nord, le 18 mai 1986 – Photo Guy Bridoux

La LGV sous tension



Première circulation d'une rame tractée par une HLE sur la LGV Lembeek, le 26 septembre 1997 – Photo Guy Bridoux

La relation ferroviaire Paris-Bruxelles-(Amsterdam) 4^{ème} partie

par Guy Bridoux

3. Les voitures internationales de la SNCF (suite)

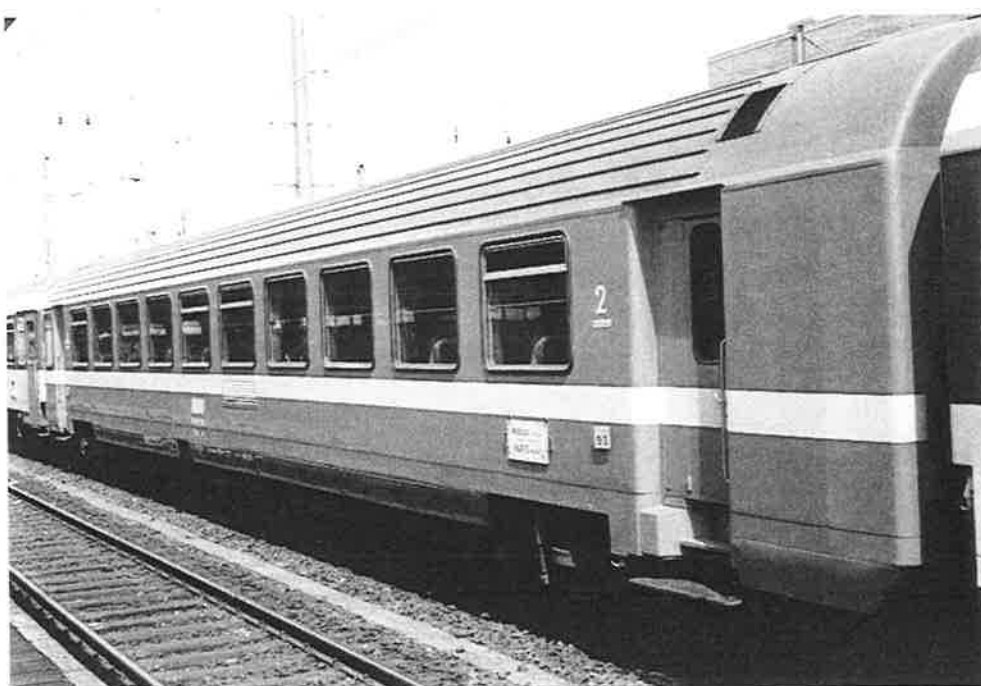
3.5 Période 1977 à 1996

L'évolution du matériel affecté aux trains internationaux ordinaires résultera cette fois de l'apparition à la SNCF de la famille des voitures «CORAIL» (CONfort sur RAIL) livrées de 1975 à 1987, et de celle, géographiquement plus large, des «VSE» (Voitures Standard Européennes) du type UIC «Z», dites encore «EUROFIMA» du nom de l'organisme qui en a financé l'achat.

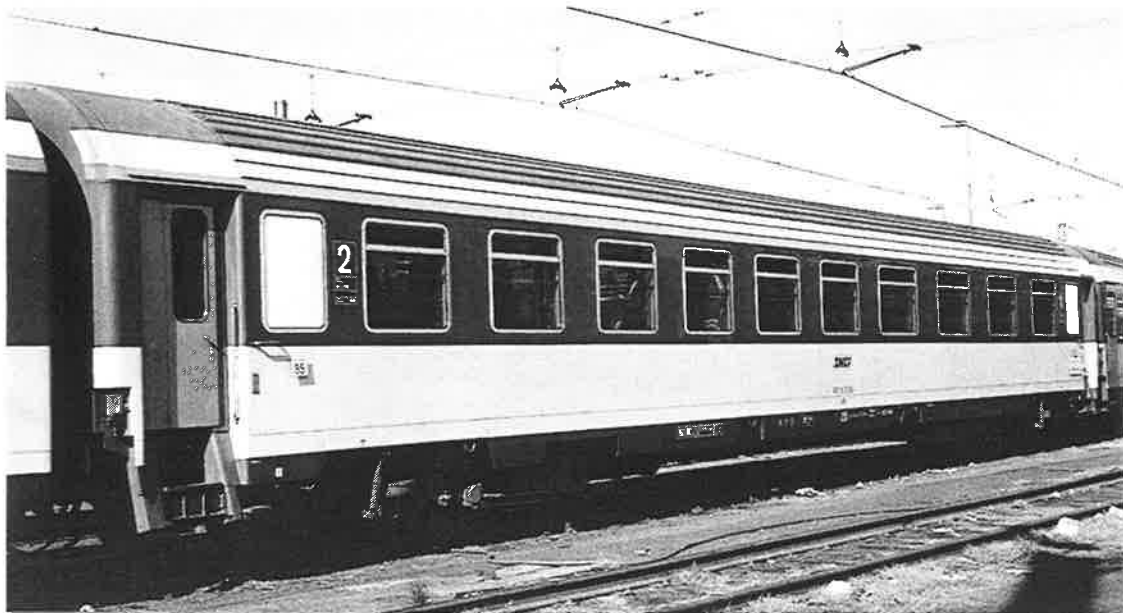
Ces dernières furent livrées en 1977 et 1978; elles constituèrent chez nous le type **I6** cité au chapitre précédent.

Visant au remplacement de tous les véhicules

anciens, antérieurs aux séries DEV, le programme CORAIL concernera la fabrication de plus de 4000 véhicules, commandés par tranches successives s'étendant sur treize ans. Un tel programme comporte de nombreuses configurations et variantes qui n'ont pas toutes été homologuées RIC ni sélectionnées pour le trafic international que nous analysons ici. Nous nous limiterons à ces dernières pour noter la mise en service dès 1976 de voitures **A4B6u**, **B10tu**, **B6Dd2u** et **B10c10ux** provenant des tranches VU75 et VTU75, suivies en 1977 par les VSE **A9u**. Des **B11u** du programme VU80 s'y ajoutèrent à partir de 1981 tandis que des **A10tu** (tranche VTU82), dont l'utilisation sur PBA n'est pas certaine apparurent en 1984. Une partie des



Corail B10tu de la série VTU en livrée C1 – Bruxelles-Midi, le 13 juin 1981 – Photo Guy Bridoux



Voiture CORAIL A4B6 – Forest, le 24 avril 1988 – Photo Guy Bridoux

tranches construites à partir de 1980 furent dotées de portes louvoyantes au lieu de portes «Mielich».

Il est à noter que les **B10tu** et **B11tu** ne se distinguent pas extérieurement: elles sont dotées de la même caisse à 10 baies vitrées, l'espacement des sièges étant ajustable comme en aviation. Seules les **B10tu** offrant le meilleur confort étaient en principe utilisées sur la ligne PBA.

Les voitures CORAIL adoptèrent une nouvelle livrée bicolore de deux tons de gris, avec une variante bleu et gris clair pour les voitures-couchettes. Dans la foulée, en 1978, l'on décida de généraliser la livrée bicolore dite «160», à toutes les voitures modernes antérieures aux CORAIL, quelle que soit leur vitesse maximale, en remplaçant toutefois le gris «inox» par un gris «dauphin». Les voitures-couchettes devaient à leur tour être alignées sur leurs soeurs CORAIL. Enfin, simultanément, l'on décida d'uniformiser le marquage des classes à hauteur des portières par un chiffre blanc sur fond gris et d'identifier les compartiments de 2ème classe par une bande verte analogue à la bande jaune des 1ère classe. Un changement du logo SNCF intervint en 1988, sous la forme d'un sigle «creux» que d'aucuns qualifièrent de sigle «nouille» qui fut appliqué au rythme des passages en révision, et, à nouveau en 1994, quand le sigle fut surmonté d'une flèche rouge.

Les constructeurs de modèles réduits tinrent compte de ces évolutions et l'on nota l'apparition, par ordre d'ancienneté du matériel:

- au R.M.A.: des DEV AO longues des types **A9** (réf. 411), **B10** (réf. 412), **B9c9** (réf. 417.1)

- chez LIMA: des DEV AO courtes **A8** (réf. 30.9103), **B8 ex A8** (réf. 30.9104), **B9c9** vertes avec bande verte de 2ème classe (réf. 30.9208) et bicolores (réf. 30.9209); des DEV AO longues **A9** (réf. 30.9372) et **B10** (réf. 30.9370) bicolores, **B10c10** verte (réf. 30.9374), et **B10c10** bicolore bleue et gris (réf. 30.9371).

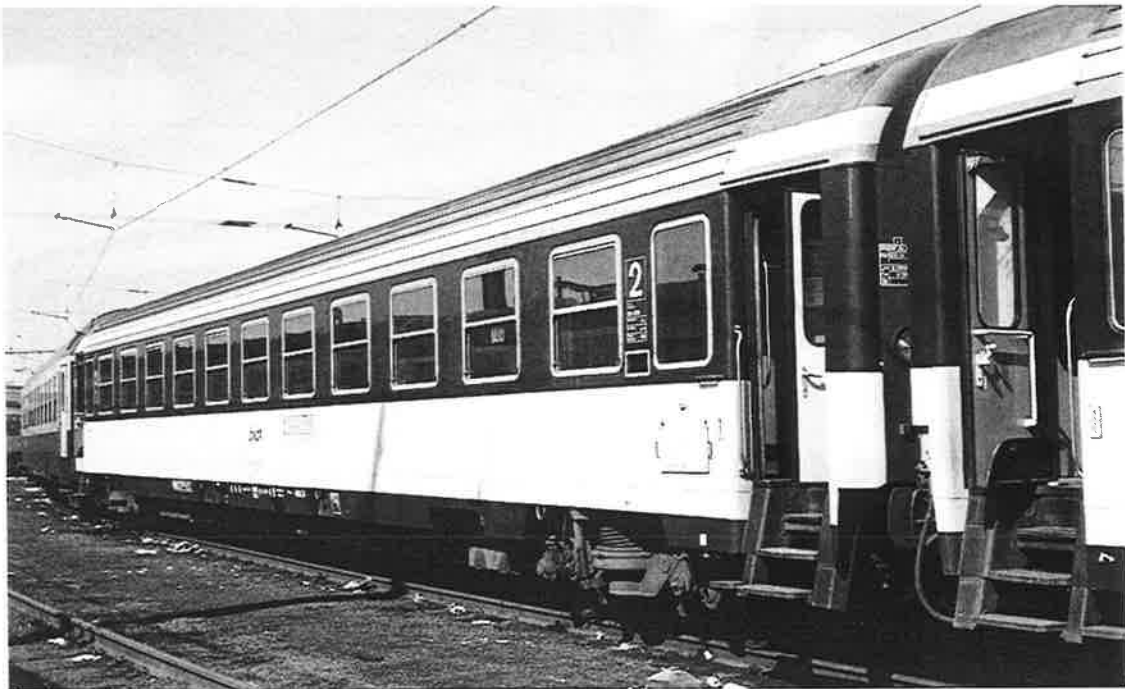
- chez ROCO: les UIC «Y» **B10** (réf. 44605), **B9c9** à toit haut (réf. 44602), **B9c9** à toit normal (réf. 44604), et **B9c9** «Wasteels» (réf. 44613), complétées en 1997 par des versions avec sigle creux **A9** (réf. 45200) et **B10** (réf. 45202).

En ce qui concerne la famille Corail, JOUEF a présenté en 1978, au 1/87ème, les **A4B6u** (réf. 5362) et les **B6Dd2** (réf. 5363) de la tranche VU75, suivies en 1989 des **B11u** (réf. 5365) et **B10c10x** (réf. 5366).

En 1997, la gamme des VU75 est complétée de **A9u** (réf. 53500) et d'une nouvelle version des **B11u** (réf. 535100).

LIMA, dès 1976, offrait une **B10tu** (réf. 30.9240) et une **A4B6u** (réf. 30.9241), suivies peu après d'une **B6Dd2** (réf. 30.9344). Vinrent ensuite des **A10tu** (30.9368), les **B11tu** (réf. 30.9366), ainsi que des modèles superdétaillés **A10tu** (réf. 30.9666) et **B11tu** (réf. 30.9667).

Des versions avec portes louvoyantes apparurent ultérieurement: **A10tu** (réf. 30.9232), **A5B5u** (réf. 30.9200) et **B11tu** (réf. 30.9193), ainsi que des versions avec le sigle SNCF «creux» **A10tu** (réf. 30.9184, 30.9137), **B11tu** (réf. 30.9185, 30.9138), **B11u** (réf. 30.9526) et **B6Dd2** (réf.



Voiture CORAIL B10c10 – Petite Ile, le 10 avril 1988 – Photo Guy Bridoux

30.9527), et en 1997, avec le logo «flèche rouge» **A10tu** (réf. 309450), **B11tu** (réf. 309451) et **A5B5tu** (réf. 309452).

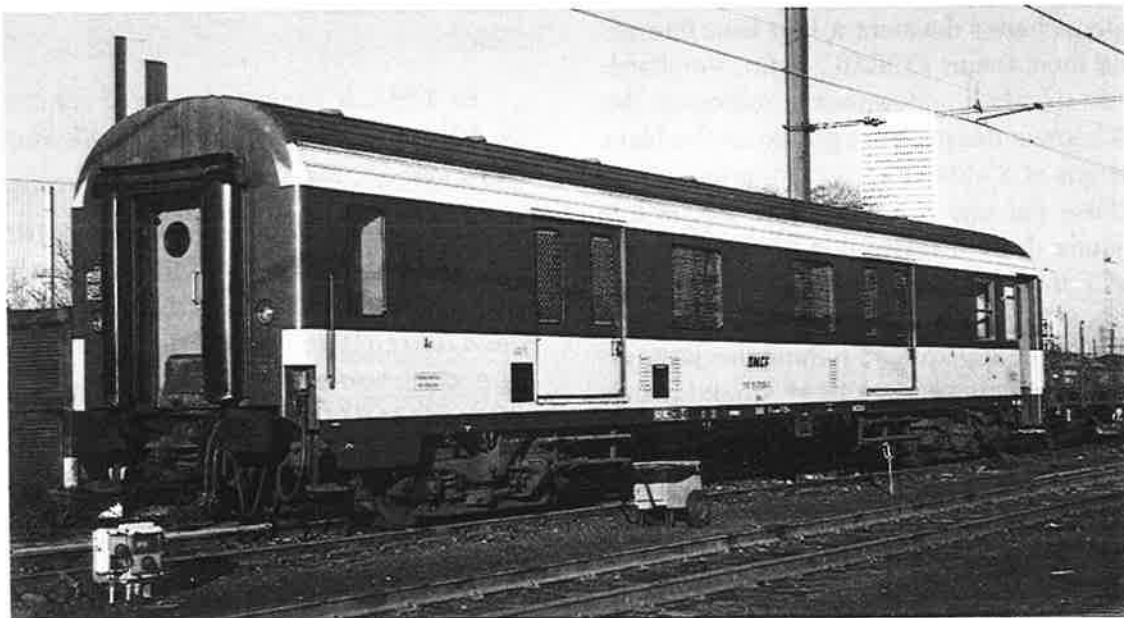
*MOUGEL, artisan aujourd'hui retiré du métier, avait proposé en kits, de haute tenue, plus de vingt références dont les VSE **A9** (1016), **A4B6u** (1017), **B10tu** (1003), **B11u** (1014) et **B6Dd2** (1008).*

*ROCO a présenté au 1/87^{ème} la VSE **A9** (54236C, 44654, et avec nouveau sigle, 44667), et l'**A4B6u** (44642). Est annoncée pour 1997, la **B11u** (45111). Au 1/100^{ème}, l'on a pu trouver une VSE **A9** (4236C, 44304), une **A10tu** (4299, 44461),*

*une **B11tu** (4275) et un **B6Dd2** (4223A, 44274).*

*MARKLIN, au 1/100^{ème} présente la VSE **A9** (4161,5253).*

Les VSE étaient en principe toutes de livrée C1, orange avec un bandeau gris clair, sauf à la DB où l'on opta pour la livrée TEE rouge et crème. La SNCF (comme la DB) n'ayant commandé que des types **A9**, prit la décision de peindre en livrée C1 un lot de voitures CORAIL afin de pouvoir aligner des rames complètes homogènes d'aspect. L'on vit donc des trains internationaux en livrée uniforme C1, qu'ils soient fournis par la SNCF, par la SNCB, ou éventuellement mélangés.



Fourgon Dd2s de la famille CORAIL Mc76 – Bruxelles-Midi – Photo Guy Bridoux

Peu heureuse des contraintes d'exploitation entraînées par la livrée C1 d'une partie de sa flotte CORAIL, la SNCF ne tarda pas à faire marche arrière en repeignant progressivement, dès 1986, toutes ses voitures en livrée CORAIL, conversion achevée courant 1988.

Depuis lors, sauf renforts occasionnels de voitures UIC «Y» les rames SNCF sont homogènes CORAIL, la SNCB étant la dernière, peut-être plus pour longtemps, à être fidèle à la livrée qui se voulait européenne.

Les nombreuses firmes qui ont fabriqué des modèles de cette famille ont présenté également des variantes en livrée C1 :

LIMA: une A9 VSE (30.9252), une B10tu (30.9248) et une B6Dd2 (30.9345)

MOUGEL: une A4B6u (1018), une B10tu (1010) et une B6Dd2 (1009),

ROCO: la VSE A9 (54236G, 44658) au 1/87^{ème}, la VSE A9 (4236G, 44308), la B11tu (4275B, 44415) et la B6Dd2 (4223B, 44275) au 1/100^{ème},

MARKLIN: la VSE A9 (4156) au 1/100^{ème} également.

Il était inévitable que l'évolution technologique illustrée par la famille CORAIL ne se répercute pas sur la construction des fourgons.

Un programme, dit MC76, fut lancé, qui se concrétisa par la livraison de fourgons de configuration **Dd2** de 1977 à 1980.

Les 85 premières unités arboraient la livrée «160», tandis qu'à partir de 1978 la livrée CORAIL fut de mise.

LIMA a produit ce fourgon en livrée «160» (30.9341) et en deux versions CORAIL, différant par l'encastrement plus ou moins prononcé des portes (30.9340) et (30.9387), cette dernière version paraissant la plus correcte.

Du côté des trains de prestige, la conversion en juin 1984 de services TEE en IC s'est accompagnée de la création de voitures **B8u** et **B91/2tu** par transformation de **A8u** et **A8tu** en surnombre, et par le remplacement des voitures **A5rtu** par des voitures restaurant **Vru**, donc accessibles aux voyageurs de 2^{ème} classe, et des voitures-bar **Arux** d'un modèle différent, prélevées sur les TEE intérieurs français remplacés par des TGV .

A part LIMA qui a présenté une B9tu (30.1033) sur base de son A8tu, le problème de la reproduction de ces rames en modélisme n'est pas résolu.

A noter que si les numéros UIC sont corrects tant pour la version SNCF que pour la SNCB, l'aménagement intérieur est resté celui d'une A8 et doit donc être transformé par l'amateur.



Voiture IC B9 1/2 ex A8 – Bruxelles-Midi, le 9 septembre 1985 – Photo Guy Bridoux

Composition de rames internationales.

(suite du Ferro Flash n° 182)

par Guy Bridoux

L'article paru sous le même titre dans le numéro 182 décrivait la situation prévalant pendant la période de juin 1995 à mai 1996. La situation de ces mêmes trains au cours de l'exercice suivant qui s'est terminé en mai 1997, se présente comme suit:

EC 96/97

Inchangé, toutefois, ces derniers mois, à la demande des CFF, le **WR** a été remplacé par une « **Resto** » SNCB placée en tête du train.

INT 102/109

Inchangé. En cours de saison, à la demande pressante de la clientèle, l'ancien matériel **I4** a été remplacé par du matériel **I6** et **I10**.

INT 242/243

Ce train regroupe maintenant le Paris – Berlin, li-

mité à quatre caisses, et un Paris – Hambourg à six caisses, le prolongement vers Oostende étant limité à une **Bcm**. Avec un total de 10 ou 11 voitures ce train sort du cadre de notre analyse.

INT 280 à 287

Trains remplacés par des rames THALYS.

INT 330/331

Devenu **330/339** et limité à Paris – Namur, sauf le W.E. pour compenser la suppression du prolongement d'un THALYS entre Bruxelles et Liège.

Traction : série 23 avec changement à Jeumont.

La composition est portée à sept caisses, voire à huit le samedi, toutes livrées par la SNCF :

Am 61 + ABm61 + Bm61 + Btm61 (x 3) + B6Dm61.



L'IRIS à Bruxelles-Midi, mi-juillet 1997 – Photo Guy Bridoux



Le 1181 exceptionnellement tracté par la 1901 (Ruisbroek) – le 2 avril 1996, photo Guy Bridoux

INT 1181/1186

Remplacés par **1381/1386**, toujours sous l'appellation FLANDRES – RIVIERA, circulant via Lille-Flandres, la tranche provenant d'Amsterdam ayant été supprimée.

Composition de base : WLAB + Bcm61 (x 2) + Btm61, avec renfort pour le week-end d'une WLAB30. Les **WL** sont fournis par la SNCB, les autres voitures par la SNCF.

INT 1231/1236

Supprimés à l'automne 1996.

INT 1232/1233

Supprimés.

INT 1199/1294

Trains spéciaux sports d'hiver jusqu'au 30/03/97

Composition : HLE série 20 + Bcm61 (x 4 à 6) fournies par la SNCF

INT 1294

Rome – Bruxelles, à partir du 06/04/97 :

Composition : HLE série 20 + Bm61 + Bcm61 (x 2) + WLABm61 fournies par la SNCB.

Si l'on considère la nouvelle saison d'été qui a pris cours ce 01/06/97, de nombreuses modifications sont intervenues :

EC 96/97

La composition de l'IRIS, immuable depuis des années est modifiée. Le **WR** des CFF est remplacé par une voiture « **bar-bistro** » de la SNCB (ex-Memling) placée au départ de Bruxelles en tête du train tandis qu'un fourgon **Dms** des CFF se trouve ajouté en queue (modèle reproduit par JOUEF).

INT 102/109

La composition 16Bm + 2*110Btm + 2*110Atm est confirmée. La HLE du 102 devient une série 20, celle du 109 une série 27.

INT 242/243

La tranche Hambourg – Paris est supprimée. La tranche Berlin-Paris, en saison d'été, comporte au départ de Liège : WLAB61 + Bcm61(x 2 ou 3) + Bm61 (x 3). Le **WL** est fourni par la DB, le reste par la SNCF.

INT 330/339

La voiture d'extrémité Am61 est remplacée par une Atm61.

INT 1381/1386

Le FLANDRES – RIVIERA disparaît et est remplacé par un AZUR – EXPRESS hebdomadaire comprenant 9 ou 10 voitures dont 2 ou 3 **WL** toutes fournies par la SNCB. Pour compenser cette réduction de capacité, les voitures du **TAA 1378** Schaerbeek – Fréjus sont prolongées deux fois par semaine jusqu'à Vintimille.

INT 1294

Sa composition d'été devient :

HLE série 20 + WLAB + Bcm61 (x 3) + Bm61 (x 2) . La voiture-lit est SNCB, le solde livré par les FS.

INT 1199/1294

Ce train des sports d'hiver sera remplacé par la paire **1184/1185** dont la composition n'est pas encore publiée.

Notre ami Albert Vekemans
désire se défaire de
publications ferroviaires :
liste disponible sur demande
auprès de Michel Broigniez
lors de la prochaine réunion
du CFC – Bruxelles

Vous pourrez vous procurer le calendrier

LOCO — 1998

lors de la prochaine réunion du CFC Bruxelles



Trois-Vierges, Voyage du PFT, le 9 août 1997 – Photo Guy Bridoux

Quelques rendez-vous en photos

Dimanche 4 mai : les trains Jouef.

Voilà un sujet d'animation en gare qui a dû en surprendre plus d'un. Et pourtant les résultats ont dépassé toutes nos espérances: une fois de plus, nos vitrines régorgaient de trésors. Merci à tous.



*Incontournable,
l'autorail Picasso XBD 4051 (réf. 860100)
pose sur le grand réseau.*

Propriétaire : G. Durvaux.

Photo: Jilef.

*La 231 K avec tender 38 A
mise en service en 1921 sur le réseau PLM
(Réf. 825500).*

Propriétaire : G. Durvaux.

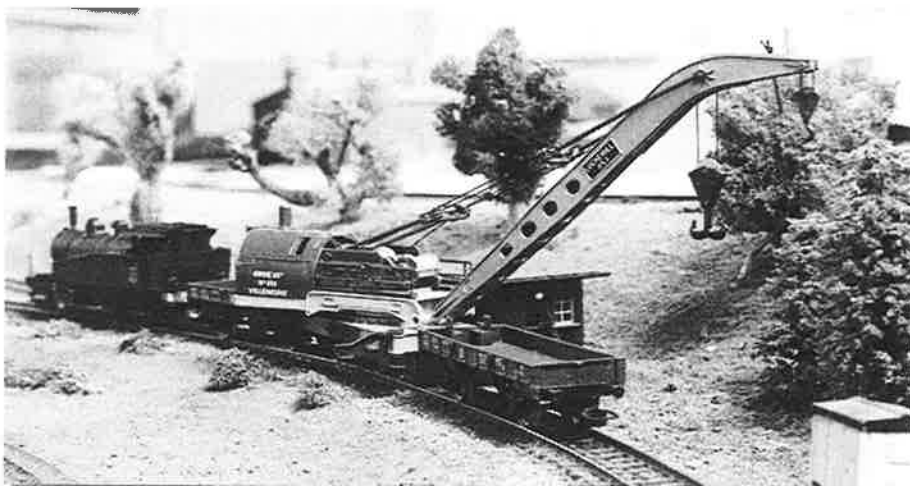
Photo: Jilef.

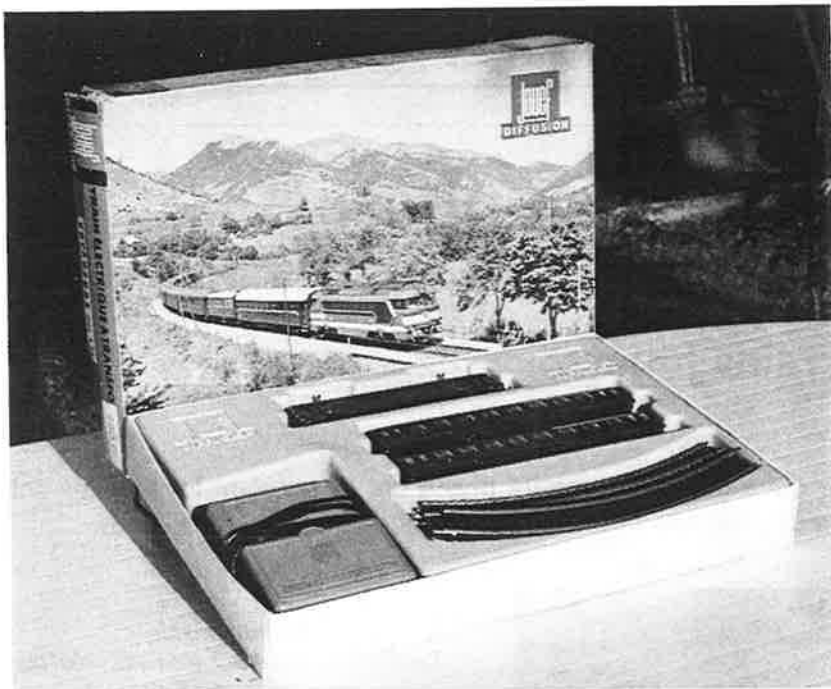


*La grue de secours de 85 T.
encadrée par ses deux wagons
plats à essieux (Réf. 696300)
et tractée par une 040 TA
(Réf. 829300).*

Propriétaire: G. Durvaux.

Photo: Jilef.





*Une relique: cette boîte de départ
disponible dans les grandes surfaces:
une BB 9200 simplifiée,
deux courtes voitures voyageurs,
un cercle de voies
et un transfo électrique:
le tout pour 495frs.*

*Et oui, même durant les golden sixties,
on n'inoculait pas nécessairement le
" virus ferroviathe " au moyen d'une
superbe boîte de départ Märklin !*

Propriétaire: E. De Kezel.

Photo: Jilef.



*Autre relique des années '60: cette 231C60 chocolat accompagnée d'une voiture SNCB mixte 1^{ère}
et 2^{ème} classes N° 13 101 et d'une voiture restaurant de la CIWL.*

Modèles peu réalistes, certes, mais ils avaient au moins le mérite d'exister...

Propriétaire: M. Puzzo — Photo: Jilef.



*Nous avons en outre profité du temps clément, en ce début mai,
pour reprendre la bonne vieille habitude du dîner sur le quai.*

*Une fois de plus, Bernard et son équipe se sont surpassés
pour nous préparer un succulent barbecue.*



17,18 et 19 mai : exposition à Blankenberge « chemins de fer pour touriste » »

Après une bonne année de calme - souvenez-vous: "Microrail Manage" dans le cadre de l'opération *Télévie* - revoici le CFC sur la route. Destination: Blankenberge. Une remarque préalable: l'organisation, l'accueil des exposants et des visiteurs furent impeccables, alors qu'il s'agissait d'une première !



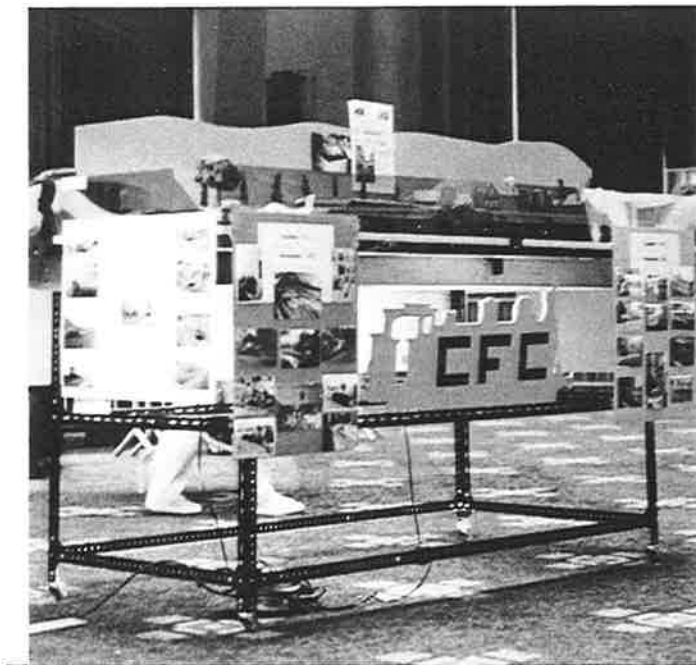
Le "petit train d'Houdeng" conduit par son concepteur, Pol Karpinski, emmène ses passagers sur la digue, face au casino.

Photo: Barbara.

*Notre réseau,
dans la prestigieuse salle des fêtes du casino.
Un seul petit regret:
un manque d'éclairage qui a obligé
certains exposants à se procurer
un minimum de spots.*

*Notre petit réseau semblait un peu perdu,
au milieu du gigantisme ferroviaire ambiant.
Il eut cependant un grand succès:
les visiteurs furent sensibles
à une telle réalisation sur une surface
raisonnable, accessible à tous
et à toutes les demeures.*

*Notez qu'il a fallu cependant
utiliser le monte charge extérieur du casino:
les portes à tambour, même électriques,
ne sont pas prévues pour !!!*



Epilogue,

Stephan Gelaude, le sympathique organisateur de cette expo, nous à rejoints, au « petit train d'Houdeng » ce dimanche 20 juillet. Des echos de cette mémorable journée dans un prochain Ferro-Flash.

24 et 25 mai : « mon hobby, c'est mini » à Ressaix

Autre date, autre endroit: nous voici dans la « banlieue » de Binche, rue des Grands Bureaux, sur le site des charbonnages de Ressaix. Cette expo concernait le modélisme en général: avions, bateaux, voitures...et le train, bien sûr, dont nous étions les seuls ambassadeurs.



Le stand des "kids" nos jeunes modélistes en pleine démonstration.

Phot: Jilef.

*"Ici, on peut jouer"
et les jeunes visiteurs
ne s'en sont pas privé,
d'autant plus
que pour la circonstance,
notre jeune membre,
Jérôme Dubois, y avait installé sa
télécommande Jouef.*

Photo: Barbara.



Travaux sur les réseaux

Au moment où vous lirez ces lignes, divers travaux auront été réalisés à la Gare-musée; rappelons que les locaux étaient ainsi accessibles le vendredi dès 16h30.

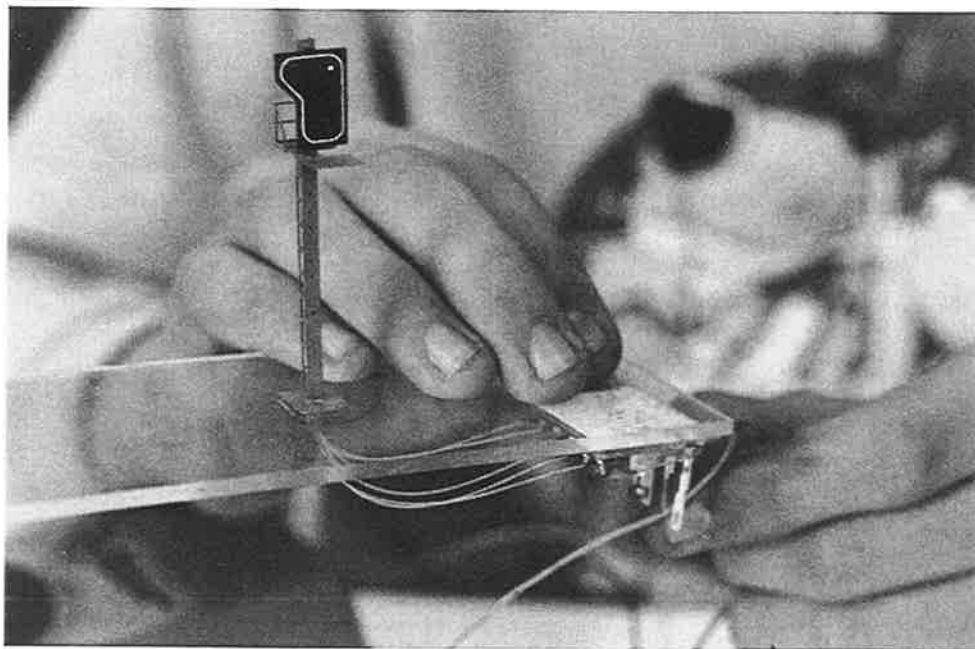
L'ouvrage Saint Pierre.

Une équipe s'est investie, afin de présenter ce site, préparé par notre ami Pol Clericy, complètement terminé: pose des voies, décor...encore un peu de patience

Le grand réseau.

Outre le placement de signaux, le finissage des routes, du "pont de Bascoup" le remplacement d'un aiguillage électriquement défaillant sous la carrière...nos spécialistes se sont penchés sur les "problèmes" posés par les aiguillages Märklin munis de pointes de coeur mobiles. En fait, on se focalise sur le déraillement de l'un ou l'autre engin "haut de gamme" sur ces aiguillages...et on oublie les longues rames régulièrement refoulées aux mêmes endroits, sans aucun problème !

Samedi 21 juin : une réunion ferroviaire constructive!



Dimitri, responsable de la démonstration, procède à un dernier essai.

Le changement de date - la réunion était en fait prévue le 28 - fut hélas fatal à notre ami Gilles Durvaux, retenu par des obligations familiales, qui devait assurer la partie atelier modélisme.

Heureusement, nous avons un sujet en réserve: la présentation des signaux SNCB Henckens à fibres optiques.

Le mode d'emploi fourni dans la pochette proposée par la firme hollandaise présente les différents types de cibles que l'on peut réaliser.

Le sachet contient :

- l'unité comportant les sources de lumière: cinq bornes - une par led - à gauche; la borne commune à raccorder au pôle positif du transfo 12V. ou 16V. alternatif ou continu, à l'opposé: difficile de se tromper. Cette pièce est à coller en dessous du plan de roulement, à au maximum 3 cm du signal. Elle est munie d'un adhésif, mais ce dernier nous semble un peu "léger" il vaut mieux assurer la fixation, avec une autre colle.

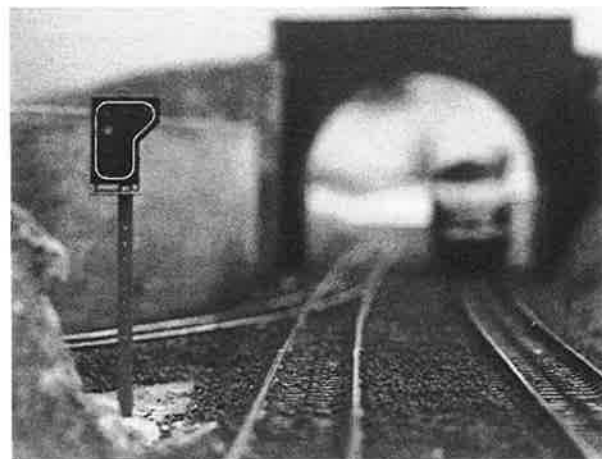
- le signal, muni de ses 5 fibres optiques et les accessoires à rapporter. Tilt, il en manque un, mais les spécialistes de la découpe du plasticard auront vite rectifié cet oubli !

La luminosité de ces signaux, parfaite dans l'axe, diminue fortement et finit par s'estomper dans un angle supérieur à 45°. Son rapport quali-

té/prix et sa facilité de montage compensent ce "défaut" inexistant sur les cibles munies de led.

Remarque :

Vu le grand intérêt de cet accessoire, nous envisageons de le présenter de façon plus complète dans un prochain Ferro Flash.



Le signal installé à la bifurcation de la carrière.

Manifestations - Bourses - Expositions - Activités

Cette liste est non exhaustive et les informations qu'elle contient sont données de bonne foi. Ni le CFC, ni la «rédaction» ne peuvent être tenus pour responsables d'erreurs qui se seraient éventuellement glissées dans cet agenda.

Pour tout renseignement relatif aux activités mentionnées, nous vous renvoyons aux différentes associations et organisations concernées.

Vendredi 21 novembre
à partir de 19.45 h

CFC

Club ferroviaire du Centre
Section de Bruxelles

Réunion mensuelle

Local " La Ruche "

Rue de la Ruche 30
Schaerbeek (B)

Michel Broigniez - (010) 65 87 48

Vendredi 28 novembre
à partir de 19.30 h

CFC

Club ferroviaire du Centre
Section du Centre

Gare-Musée

Réunion libre

de 20 h à 21 h

Place Caffet

Bibliothèque

Jean-Luc Francq - (064) 44 25 71

Dimanche 7 décembre
de 9 à 13 h

Hoeseltse treinclub

Bourse d'échanges (28^{ème})

Trains et accessoires

Centre culturel
Hoeselt (B)
(089) 41 53 72

Vendredi 21 novembre
à 20h

CFC

Club ferroviaire du Centre
Section du Centre

Gare-Musée

*Travaux et circulations
sur les réseaux*

Projection vidéo ou diás

Jean-Luc Francq - (064) 44 25 71

Dimanche 30 novembre
de 9 à 13 h

ThT

Trein hobby Trains asbl

Bourse d'échanges (4^{ème})

**Trains miniatures - Accessoires -
Photos**

Cartes postales - Livres - Vidéos

Zaal Star
N. De Brauwerestraat 19b
Vilvoorde (B)

Entrée : 50 BEF

(02) 251.54.96 ou (02) 252.03.19

Samedi 13 décembre
de 14 à 18 h

CFC

Club ferroviaire du Centre
Section de Bruxelles

*Réunion réseaux de FSR
Brocante*

Gare de Schaerbeek

Gilbert Collin - (02) 770 45 20 en soirée
Michel Broigniez - (010) 65 87 48

Samedi 22 novembre
de 14 à 18 h

CFC

Club ferroviaire du Centre
Section du Centre

Réunion ferroviaire mensuelle

Jean-Luc Francq - (064) 44 25 71

Dimanche 30 novembre
de 9 à 13 h

Bourse d'échanges

Hotel deVille de Châtelet

Entrée : 60 BEF

Week-end du 13 et du 14 décembre
Veilingen Vercauteren

Internationale veiling

**oude speelgoedtreinen (alle
schalen)**

(052) 48 15 10

Dimanche 23 novembre
de 9 à 16 h

Bourse d'échange

Salle Union Mosane
Rue d'Esneux, 19 b
Poulseur (B)

Dimanche 14 décembre
à partir de 8 h

Bourse en tout genre

Shopping Center
Woluwe-Saint-Lambert (B)

Mardi 25 novembre
de 20 à 23 h

CFC

Club ferroviaire du Centre
Section de Bruxelles

Réunion réseaux de FSR

Gare de Schaerbeek

Gilbert Collin - (02) 770 45 20 en soirée
Michel Broigniez - (010) 65 87 48

Vendredi 5 décembre
de 20 à 23 h

CFC

Club ferroviaire du Centre
Section de Bruxelles

Réunion réseaux de FSR

Gare de Schaerbeek

Gilbert Collin - (02) 770 45 20 en soirée
Michel Broigniez - (010) 65 87 48

Les 6 et 7 décembre de 11 à 16 h

Bourse

Congress-Centrum West, Kennedy-Ufer
Köln, Messe (D)

Vendredi 19 décembre
à partir de 19.45 h

CFC

Club ferroviaire du Centre
Section de Bruxelles

Réunion mensuelle

Local " La Ruche "

Rue de la Ruche 30
Schaerbeek (B)
Michel Broigniez - (010) 65 87 48

Le 21 décembre de 11 à 16 h

Bourse

Kon.-Adenauer-Haus
Friedr.-Ebert-Allee 73-75
Bonn (D)

Vendredi 9 janvier à 20 h

**CFC - Centre
Assemblée générale**

Vendredi 16 janvier
à partir de 19.45 h

CFC

Club ferroviaire du Centre
Section de Bruxelles

Réunion mensuelle

Local " La Ruche "

Rue de la Ruche 30
Schaerbeek (B)
Michel Broigniez - (010) 65 87 48

Mardi 23 décembre
de 20 à 23 h

CFC

Club ferroviaire du Centre
Section de Bruxelles

Réunion réseaux de FSR

Gare de Schaerbeek

Gilbert Collin - (02) 770 45 20 en soirée
Michel Broigniez - (010) 65 87 48

**Comité de la section
« Centre »
et
Responsables des réseaux**

Dimitri Crugenaire
Commissaire - réseaux

Richard Debliquet
Vice-président

Responsable des rapports avec
les administrations et de l'organisation
des journées Vapeur vive

(064) 21 18 81
Rue Donat, 28
7110 - Houdeng-Goignies

Jean-Luc Francoq
Président de la section Centre

Responsable des Animations en gare
et de la bibliothèque

(064) 44 25 71
Avenue Churchill, 18
7140 - Morlanwelz

Patricia Francoq - De Nutte
Trésorière

(064) 44 25 71
Avenue Churchill, 18
7140 - Morlanwelz

Henri Haube

Responsable des rapports avec les
autres associations, du fichier
des membres et du secrétariat

(064) 22 51 23
Rue Docteur Grégoire, 51
7100 - La Louvière

Pierre Hautefin
Vice-président

Responsable modélisme

(064) 44 99 60
Rue Argentin, 1
7140 - Morlanwelz

Serge Gailliez
Commissaire - réseaux

Jacques Lechien
Commissaire - vérificateur aux comptes

Marc Pater
Commissaire - locaux

(064) 28 31 57
Rue Henri Léonard, 50
7170 - La Hestre

Frank Wéry
Commissaire - locaux et réseaux



Contrastes

Trois-Vierges, Voyage du PFT, le 9 août 1997
Photo Guy Bridoux

**Comité de la section de
« Bruxelles »
et
Responsables de FSR**

Guy Bridoux

Coordinateur revue

(02) 374 88 93

Electronique, voitures ex-DB,
nouveautés sur le marché du train
miniature

Michel Broigniez

Président de la section de Bruxelles

(010) 65 87 48

Chemins de fer suisses
(CFF, RhB, FO, BLS)

Gilbert Collin

Responsable du réseau FSR

(02) 770 45 20 en soirée

Electricité, électronique

Pierre Cooreman

Responsable du local FSR

(02) 460 13 40

Electricité, électronique, informatique

Roger Lefrancq

Responsable du local FSR

(02) 523 15 97

Victor Lognard

Responsable du local FSR

(02) 215 91 63

Paul Steckelmacher

Trésorier

(02) 672 86 08

Marc Symons

Responsable du réseau de FSR

(02) 733 72 97

Jean-Pierre Tramasure

Responsable du réseau de FSR

(010) 41 54 91 – (02) 516 94 73

Bureau : (02) 551 84 73

Atelier de modélisme,
alimentation mixte 2 et 3 rails,
prêt de documentation

Jean-Luc Wyns

Responsable du local FSR

(02) 725 99 45 en soirée

Réglementation SNCB, CFL,
matériel SNCB

**CFC — CENTRE
Programme du 4^e trimestre 1997.**

Assemblée générale.

le vendredi 9 janvier à 20h.

Permanences Place Caffet (bibliothèque).

Les vendredis 28/11, 12 et 26/12

de 20h à 21h ou sur rendez-vous (Tél. 064 442571).

Réunions mensuelles le samedi de 14h à 18h.

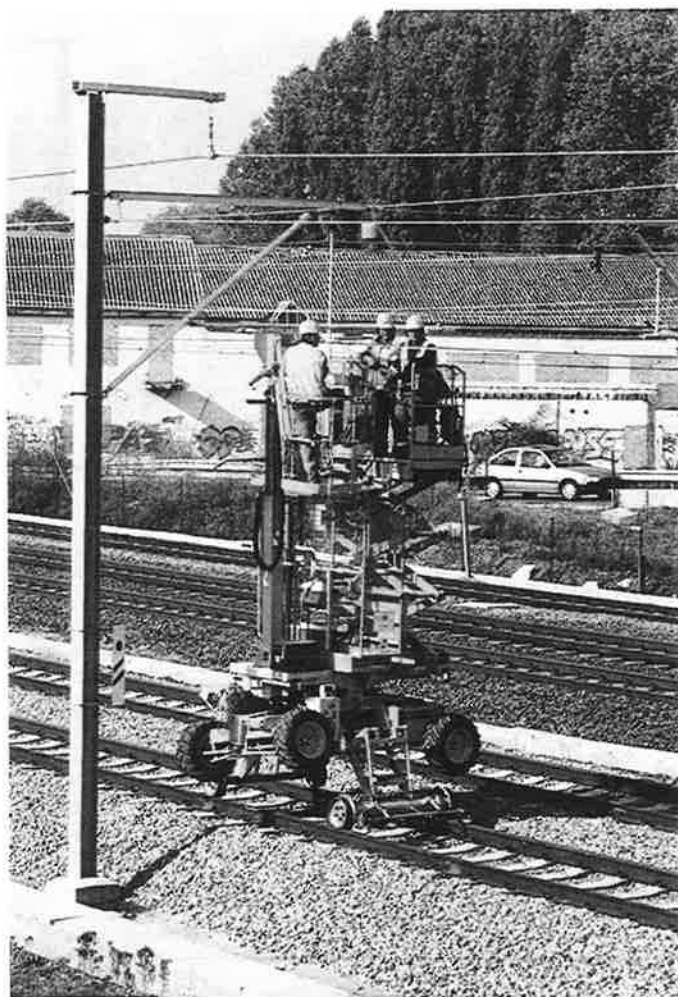
Les 22/11, 27/12. Attention: ces réunions peuvent toujours être avancées d'une semaine, en cas d'activité GTF ou PFT.

Animation en gare.

Dimanche 7 décembre: ces amours de petits trains: bibelots et gadgets ferroviaires.

Permanences à la Gare-Musée.

Du vendredi 05/09 au vendredi 26/12: à partir de 19h30.



Ce curieux engin rail-route est largement utilisé lors de la pose de la caténaire de la ligne 96 N.

Lot, le 19 septembre 1997 – Photo Guy Bridoux