

BELGIQUE-BELGIE  
P.P.  
1180 Bruxelles 18  
1/7797



Mai - Juin 2002

**Febelrail-Secretariaat**

Holle Eikaard, 45  
**B-2550 KONTICH**

# Ferro Flash



Documentation - Modélisme - Informations ferroviaires

# Sommaire et informations générales

Ferro Flash n° 216  
Mai - Juin 2002

<b>Sommaire et informations générales</b>	p 2
<b>Documentation ferroviaire</b>	
Le voyage inaugural de 1939 en type 12 ; Mais alors, les autres types 12 ? Pierre Rasson	p 3
<b>Modélisme</b>	
Programme des voitures belges de LSM par Guy Bridoux	p 7
<b>Informations ferroviaires</b>	
Evolution du service international « Voyageurs » à l'été 2002 par Guy Bridoux	p 10

A propos de la voiture de mesures 0800 de B-Telecom  
par Guy Bridoux p 11

Actualités ferroviaires par Christian Dosogne

Les essais des locomotives de la SNCF série «ASTRIDE» sur le  
réseau de la SNCB p 12  
B-CARGO : des wagons en leasing p 14  
La 7005 retrouve une nouvelle vie sous la bannière du P.F.T ..... p 16

## Divers

Infos Bruxelles p 18  
Ferro Flash Photo p 20  
Agenda p 21

## Photo de couverture

La BB 436050 de la SNCF à l'essai au bois du Coucou le  
11/05/2002 : voir article en page 12. On remarque le troisi-  
ème pantographe à l'archet raccourci. Photo C. Dosogne

<b>Secrétariat Bruxelles</b>	<b>Poste vacant - Adresse provisoire</b> Guy Bridoux - av. Carsoel, 100 - 1180 Uccle
<b>Secrétariat Centre</b>	<b>Etienne Josse</b> – gsm 0475 62 87 19 - fax 064 55 55 65 Rue Ry de Brabant – 7170 Bellecourt - eMail : <a href="mailto:cfc@be.tf">cfc@be.tf</a>
<b>Comptes bancaires</b>	<b>Bruxelles</b> : 068-2027267-91 <b>Centre</b> : 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.

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.

## Montant des cotisations

Membre avec service FERRO FLASH	EUR 30,-
Membre vivant sous le même toit qu'un membre ordinaire (sans service FERRO FLASH)	EUR 15,-
Membre bienfaiteur : à partir de	EUR 40,-
Membre étudiant, avec service FERRO-FLASH	EUR 15,-
Abonnement à FERRO-FLASH (6 numéros)	EUR 15,-

## Comité de la section " Centre "

Président d'honneur	<b>Pierre Hauteffin</b>	(064) 44 99 60
Président	<b>Jean-Luc Francq</b>	(064) 44 25 71
Vice-président	<b>Richard Deblquif</b> Rue Saint-Donat, 28 – 7110 Houdeng-Goignies	
Trésorière	<b>Patricia Francq-De Nutte</b>	064 44 25 71
Secrétaire	<b>Jean-Pierre Hoven</b>	064 54 05 53
Secrétaire adjoint	<b>Etienne Josse</b> Rue Ry de Brabant 45 – 7170 Bellecourt	064 55 55 65

### Commissaires

<b>Jean Boudart</b>	Responsables bibliothèque 071 84 27 92
<b>Dimitri Crugenaire</b>	Responsable réseau
<b>Jérôme Duhois</b>	Responsable réseau
<b>Jean-Luc Delguste</b>	Rue de la Station 22/103 – 7100 Haine-St-Pierre
<b>Gilles Durvaux</b>	Rue Pachis Wiaux 32 – 6200 Châtelet
<b>Christian Gauthier</b>	

## Comité de la section " Bruxelles "

Président d'honneur	<b>Michel Broigniez</b> –Président du MOROP	
Président	<b>Guy Bridoux</b>	02 374 88 93 Coordinateur Ferro Flash
Vice -Président et trésorier démissionnaire	<b>Paul Steckelmacher</b>	(02) 672 86 08
Secrétaire	<b>Poste vacant</b>	(02) 733 72 97
Représentant Papys	<b>Victor Lognard</b>	(02) 215 91 63
Coordination réunions	<b>Jean-Pierre Tramasure</b>	(010) 41 54 91

### Responsables de FSR

<b>Jacques Mathieu</b>	Equipement et entretien
<b>Eric Poussart</b>	Electricité, électronique
<b>Armand Thonet</b>	Réseau deux rails
<b>J.-P. Tramasure</b>	Réseau bi-système
<b>Fabrice Carlier</b>	Responsable des locaux et du bar
<b>Pierre Leclercq</b>	Responsable des locaux et du bar
<b>Victor Lognard</b>	Responsable des locaux

## Le voyage inaugural de 1939 en type 12 ; Mais alors, les autres types 12 ?

par Pierre Rasson

Un voyage inaugural avait été organisé le 12 juin 1939 pour officialiser la type 12, dénommée «Atlantic», nouvellement réalisée ; ce voyage se déroula entre Oostende et Bruxelles à la moyenne de 128 km/h, c'est à dire en 57 minutes. C'était celle d'un record du monde de vitesse !!

C'est vrai que la rame tractée n'était composée que de quatre voitures métalliques de 22 m (type K), soit au total 200 tonnes de charge. Mais qu'en était-il de la locomotive à vapeur ?

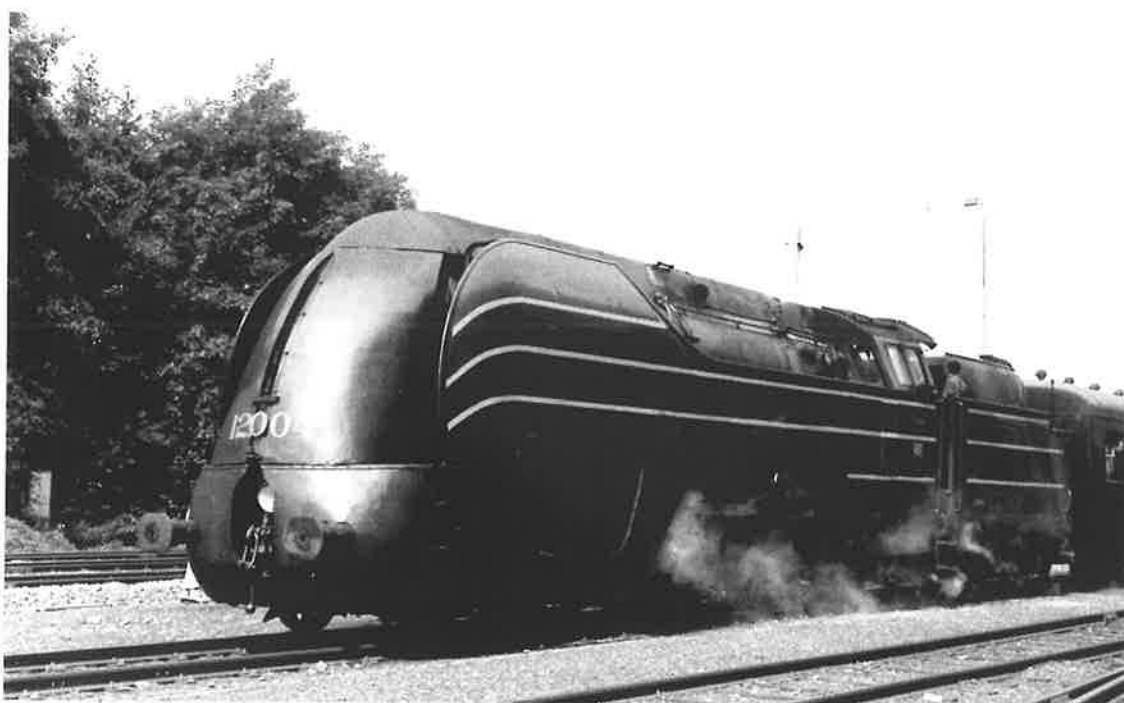
Il faut dire, qu'à cette époque, la « mode » était aux locomotives carénées ; la type 12<sup>1</sup> n'a pas échappé à cette nouvelle technique de recherche d'aérodynamisme, même si elle subissait les conséquences du poids engendré par le carénage nouveau.

Mais venons-en à la description et à la fiche technique

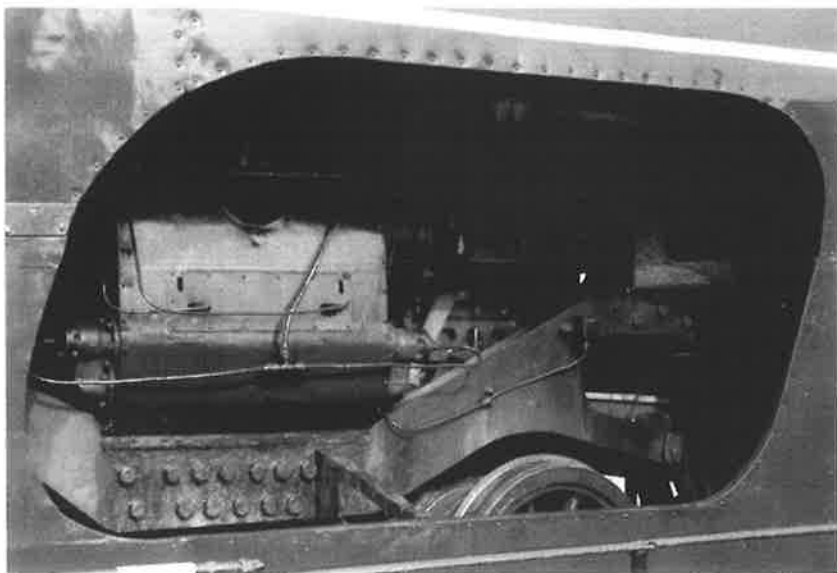
de cette nouvelle machine magique !

De configuration 4-4-2, d'où sa dénomination « Atlantic », le diamètre des roues motrices est de 2,10 m.

La distribution de la vapeur est produite par tiroirs cylindriques; les deux cylindres à simple expansion, qui actionnent un essieu coudé, sont disposés intérieurement aux longerons, ce qui facilite l'action du refroidissement de l'air sur les cylindres. Toutefois, ce mode de distribution, retenu pour les premières machines, fut néanmoins modifié sur les cinquième et sixième machines, qui utilisèrent des soupapes, ce qui avait en principe pour avantage de moins fatiguer les mécanismes et de réduire l'entretien de pièces très sollicitées. Les résultats ne furent pas à la hauteur des espérances, et la cinquième reçut ultérieurement des tiroirs cylindriques.



*La type 12 a beaucoup circulé en tête de trains touristiques lors de l'été 1985, 150<sup>e</sup> anniversaire oblige - Yvoir, le 25 août 1985 - Photo Guy Bridoux*



*A travers du carénage l'on aperçoit partiellement le bogie porteur ainsi qu'un cylindre et son tiroir de distribution -Leuven, le 14 septembre 1985 - Photo G. B.*

La chaudière, timbrée à 18 kg/cm<sup>2</sup> (contre 10 en 1888!!), est réalisée grâce aux progrès de la sidérurgie, notamment en employant des tôles en acier au nickel, ce qui est un facteur favorable contre la corrosion; l'aire de la grille est de 3,70 m<sup>2</sup>; l'estimation de la consommation est de 2,2 t/h pour une puissance de 2.200 ch. Cette chaudière repose à l'avant, par sa boîte à fumée, sur un berceau formé par la partie supérieure des deux cylindres et à l'arrière par un grand caisson en acier moulé

Il a été installé un appareil fumivore, de type Pyram, qui brasse les gaz par une nappe de vapeur et intro-

duit automatiquement de l'air additionnel par la porte du foyer, après chaque chargement.

Les appareils d'alimentation de la chaudière consistent en injecteurs dont la production égale à la moitié de celle de la vapeur d'échappement. Le surchauffeur, exécuté en trois versions, permet de ménager des sections d'écoulement proportionnés aux volumes de la vapeur appelée à y circuler. (Température de surchauffe: 400°).

L'échappement est double (existe depuis 1923 à la SNCB), composé d'un injecteur à vapeur d'échappement et d'un second à vapeur vive.

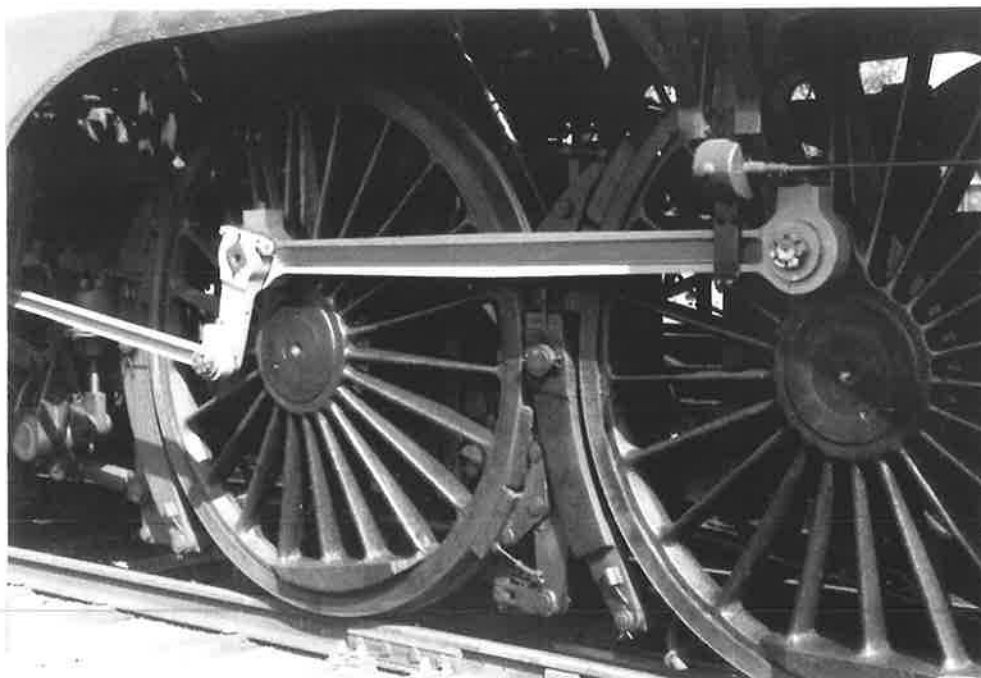
La locomotive et son tender sont équipés de freins Westinghouse

automatiques, sachant que les sabots de frein sont dédoublés.

En parlant du tender, il repose sur trois essieux; les anciennes boîtes à huile ont été remplacées par des boîtes à graissage automatique (de marque *Isothermos*).

### *Mais qu'en est-il de l'aérodynamisme?*

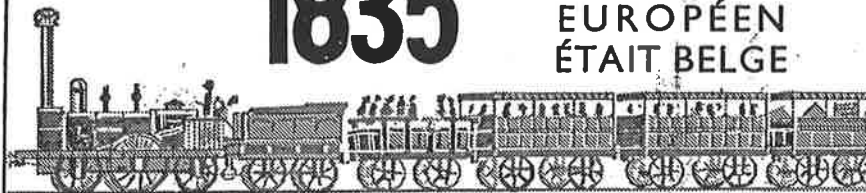
Il a été adopté pour diminuer la résistance de l'air, en particulier le long de la chaudière, hormis les organes en mouvement comme les roues, les essieux, ... ces organes étant découverts partiellement.



*Gros plan sur les roues motrices de la 12004 - Leuven, le 14 septembre 1985 - Photo G. B.*

# 1835

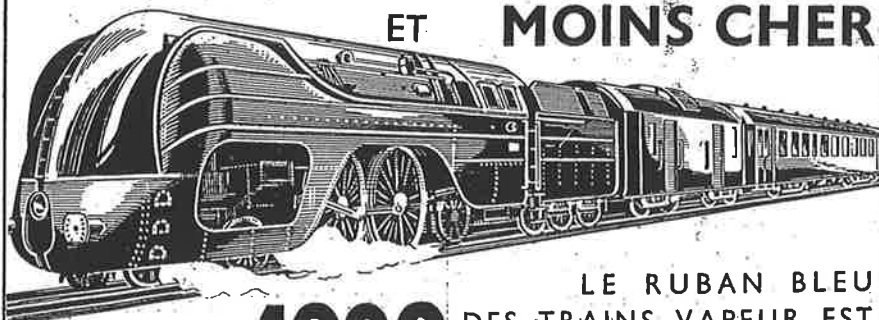
LE PREMIER TRAIN  
SUR LE CONTINENT  
EUROPÉEN  
ÉTAIT BELGE



DEPUIS PLUS D'UN SIÈCLE  
LE TRANSPORT DE VOYAGEURS  
ET DE MARCHANDISES

## EN CHEMIN DE FER

EST PLUS SUR  
PLUS RAPIDE  
ET MOINS CHER



# 1939

LE RUBAN BLEU  
DES TRAINS VAPEUR EST  
EN BELGIQUE AVEC LE  
PARCOURS BRUXELLES-  
OSTENDE EN UNE HEURE



SOCIÉTÉ NATIONALE DES  
CHEMINS DE FER BELGES

La position des tôles permet de dévier l'air avec plus de facilité; celle-ci fut déterminée après étude et fit l'objet d'un dépôt de brevet (dit Huet<sup>2</sup>), dont le principal intérêt consiste à réaliser une enveloppe aérodynamique comprenant une ouverture verticale profilée ayant pour but de créer une zone calme évitant les chocs de l'air sur les organes en mouvement; des écrans pare-fumée complètent l'ensemble.

Le poids, en ordre de marche, est de 89 t, le tender est de 59 t dont 24 m<sup>3</sup> d'eau et 8 t de charbon.

Remarquons que c'est la 12.004 qui a été préservée et remise en marche lors du 150<sup>e</sup> anniversaire des chemins de fer belges. C'est la seule machine à posséder des tampons perforés.

### Mais alors, les autres locos type 12 ?

La locomotive type 12 décrite ci-avant n'est pas la première à porter ce numéro : il est intéressant de faire une comparaison avec son aînée la type 12<sup>3</sup> Cockerill des chemins de fer de l'Etat dénommée *Colombia*.

Ces locomotives étaient caractérisées par une forme trapézoïdale de la boîte à feu<sup>4</sup>, le bloc formé par les cylindres et leur distribution oblique, un abri d'une forme agréable et une ligne particulière du tablier. La construction de ces engins qui débuta en 1888 comptait jusqu'à 115 exemplaires.

De configuration 1B1 dénommée *Columbia*<sup>5</sup>, ces type 12 étaient prévues pour la traction des trains express

lourds sur les lignes de la plaine; les roues, accouplées, sont d'un diamètre de 2,10 m ; les cylindres, intérieurs et horizontaux, sont munis de la distribution Walschaerts. De nombreux constructeurs furent concernés : si la société Cockerill livra trente et une machines de ce type, Haine-Saint-Pierre en fabriqua treize, la Franco-Belge quatre, les Ateliers Carels huit; les Ateliers de Tubize douze, etc. Ces locomotives pouvaient remorquer 150 t à 95 km/h en rampe de 5 mm/m.

La surface de la grille était de 4,65 m<sup>2</sup>; le poids en ordre de marche était de 49 t, pour les premières machines construites en 1888, 49 t pour celles de 1892 et de 51,96 t pour celles réalisées en 1897. Ces locomotives étaient accompagnées de tenders de 14 m<sup>3</sup> à trois essieux ou de 9 m<sup>3</sup> à deux essieux (Nota : une machine de ce type, construite par les Ateliers d'Haine-Saint-Pierre fut exposée à Bruxelles en 1897).

Les allemands en acquirent une vingtaine, mais avec des variantes. Beaucoup de ces locomotives disparaîtront pendant la première guerre mondiale.

En fait, il y eu déjà d'autres type 12<sup>6</sup>, livrées par Cockerill en 1862 ; il s'agit ici de six locos numérotées de 38 à 43 en sortie d'usine.

Leurs roues accouplées étaient d'un diamètre de 1,76 m ; les cylindres étaient de grandes dimensions et positionnés horizontalement à l'extérieur. La surface de chauffe atteignait 110 m<sup>2</sup> avec foyer à grille de 2,2 m<sup>2</sup> par-dessus l'essieu porteur.

Elles furent renumérotées par l'Etat sous les n° 863 à 868; et définies comme le premier type 12, avant d'être classées hors type en 1888 lors de l'avènement des « Columbia » évoquées ci-avant. Ces machines tractaient alors des trains voyageurs entre Bruxelles-Quartier Léopold et Namur ainsi que des trains express.

Vers 1875-76, ces machines sont pourvues de tenders, ce qui porte leur poids à près de 45 t : elles assurent à ce moment des services de banlieue, en particulier sur la ligne de Tervueren-Bruxelles vers 1882. Leur suppression commence en 1883, et se poursuivra jusqu'en 1897, parallèlement avec la mise en service des Columbia, désignées comme nouveau type 12 !

### **Et la type 12 bis ?**

Ce sont une trentaine de machines du type 12 « Columbia » transformées, en particulier le foyer modifié devenu étroit et semi-profond, permettant d'utiliser des briquettes et du tout-venant, ce qui améliora leur puissance. Leur aspect fut également rendu plus esthétique.

Leur poids étaient d'environ 57 t en ordre de marche. Après la deuxième guerre mondiale, elles seront affectées aux trains express sur les lignes de Bruxelles à Antwerpen et à Tournai, de Brugge à Kortrijk et de Leuven à Hasselt.

On trouvait encore 17 locos de ce type en 1924 ; les dernières termineront leur carrière en 1931, à Berchem. Sans oublier qu'en 1925, par suite de la disparition des machines non transformées, elles redeviendront type 12 !!

### **Notes:**

<sup>1</sup>- La type 12 désigne la série de ces locos; elle comprend deux essieux moteur à l'avant et un essieu porteur à l'arrière (petites roues).

<sup>2</sup>- Le modèle de carénage étudié par le français Huet avait été essayé en 1937 sur la Pacific n°1325 de l'Est ( ex-classe de l'Alsace-Lorraine) et sur une 230-800 de l'Etat.

<sup>3</sup>- Ces modifications d'appellation proviennent de la SNCB, lors de la renumérotation des modèles en 1931.

<sup>4</sup>- Les cheminées à l'origine n'était pas tronconique; avancée ou en retrait, carrée et enfin tronconique comme expliqué ci-dessus.

<sup>5</sup>- Correspond au modèle type français 121 ou 1B1 allemand. Il est à noter que la société St Léonard a réalisé un prototype (n° 195), pour l'EB en 1888; disposition curieuse : trois chaudières disposées côte à côte; l'explosion du prototype à Oostende arrêta l'expérience!

<sup>6</sup>- Certaines machines type 12 furent germanisées; fabriquées par Cockerill et livrées aux chemins de fer Main Neckar en 1892.

### **Aide-mémoire pour s'y retrouver dans le labyrinthe des chiffres et des numéros!**

Classification et numérotation utilisés par l'Etat Belge et la SNCB. En 1875, est décidé de classer les machines par type; c'est généralisé en 1876.

#### **Jusqu'en 1924 :**

on trouve sous les n° 1 à 18 : les locos voyageurs;  
les n° 20 à 23 : les locos à marchandises et mixtes;  
les N° 51 à 55 : les locos de gare légères.

#### **à partir de 1925 :**

on trouve sous les n° 1 à 20: les locos voyageurs ;  
les n° 21 à 23 : les locos de gare;  
les n° 25 à 40 : les locos marchandises et mixtes;  
les n° 50 à 52 : les locos de gare légères.

#### **à partir de 1931 :**

on trouve sous les n° 1 à 20 : les locos voyageurs;  
les n° 25 à 44 : les locos marchandises et mixtes;  
les n° 50 à 58 : toutes les locos de gare.

### **Bibliographie:**

- Vapeur en Belgique - Tome I de Phil Dambly.
- 125 ans de construction de locomotives à vapeur en Belgique- A Dagent. 1974.
- Revue «le Rail», n°3 et 5 du 15/05 et 07/1939; bulletin de la SNCB-4 et 2 pages.
- 25° anniversaire de la SNCB-Revue « Trains» -n° 08-09/1951; p: 35 et 36.

# Programme des voitures belges de LSM

par Guy Bridoux

La firme LSM (pour Limited Series Models) nous a gratifié ces dernières années de nombreux modèles de voitures en usage à la SNCB, jamais ou mal reproduites jusqu'alors. Vu le grand nombre de références déjà disponibles, ou en cours de production, et en l'absence de catalogue « grand public », plusieurs lecteurs ont souhaité voir publier une liste de ces produits afin de pouvoir planifier leurs achats et surtout ne pas rater un modèle recherché alors que, par définition, il s'agit ici, que l'on aime la formule ou non, de séries limitées.

Plusieurs modes de classement sont possibles, j'ai opté ici pour l'ordre numérique à l'encontre du classement

par type. Sauf imprévu (erreur d'exécution, vol de cargaison, etc.) tout les modèles mentionnés auront été mis sur le marché avant la fin de l'année, sauf mention 2003 ou « projet » bien entendu. Certaines des séries de modèles sortis, telles les I10, les nouvelles WR, les premières K4 et les premières I4 et I5 sont déjà épuisées chez LSM. Pour en savoir plus, notez que LSM vient d'ouvrir un site Internet à l'adresse [www.lsmmodels.com](http://www.lsmmodels.com).

Les premières I11 sont attendues en juin, les fourgons Dms et le complément de K4 en fin d'année. S'y ajouteront des fourgons porte-autos DD en complément au programme annoncé à la foire de Nürnberg.

Référence	Type	Configuration	Airco	Livrée	Epoque	Immatriculation	Remarques
12001	I10	Set : A + 2xB I	Non	C1	IV	51 88 11-70 003-9	
		II	Non	C1	IV	51 88 21-70 040-9	
		III	Non	C1	IV	51 88 21-70 006-0	
12002	I10	Set : Bistro + 2xB I	Oui	"Memling"	IV	61 88 21-70 047-2	
		II	Oui	"Memling"	IV	61 88 88-70 080-3	
		III	Oui	"Memling"	IV	61 88 21-70 077-9	
12003	K4	Set : A + 2xB I	Non	Bordeaux	V	50 88 20-37 326-6	bogie Y28
		II	Non	Bordeaux	V	50 88 18-38 413-5	bogie Y28
		III	Non	Bordeaux	V	50 88 20-38 406-5	bogie Y24
12004	K4	Set : A + 2xB	Non	Bordeaux	V		version NS
12005	I11	Set : A + 2xB I	Oui	Grise	V	61 88 10-90 022-4	
		II	Oui	Grise	V	61 88 20-90 096-6	
		III	Oui	Grise	V	61 88 20-90 050-3	
12006	I5	Set : 2xBc I	Non	Bleue/Rose	IV, V	51 88 50-70 504-8	
		II	Non	Bleue/Rose	IV, V	51 88 50-70 531-1	
12007	I5	Set : 2xBc I	Non	Bleue/Rose	IV, V	51 88 50-80 505-3	
		II	Non	Bleue/Rose	IV, V	51 88 50-80 512-9	
12008	I5	Set : 3xBc I	Non	Bleue/Railtour	IVb	51 88 50-80 511-1	arc-en-ciel / liv. 2003
		II	Non	Bleue/Railtour	IVb	51 88 50-80 507-9	arc-en-ciel / liv. 2003
		III	Non	Verte/Railtour	IVb	51 88 29-80 404-7	arc-en-ciel / liv. 2003
12009	I2	Set : A8 + 2xB8	Non	Verte	III?		projet à l'étude
12010	I2	Set : A8 + 2xB8 I	Non	Verte	IV		projet à l'étude
		II	Non	Verte	IV		projet à l'étude
		III	Non	Verte	IV		projet à l'étude
12011	I10	A	Non	C1	IV	51 88 11-70 015-2	
12014	I10	B	Non	C1	IV	51 88 21-70036-7	
12015	I10	B	Non	C1	IV	51 88 21-70038-3	

Référence	Type	Configuration	Airco	Livrée	Epoque	Immatriculation	Remarques
12016	I10	B	Oui	C1	IV	61 88 21-70 063-9	
12017	I10	B	Oui	C1	IV	61 88 21-70 057-1	
12018	I10	B	Oui	"Memling"	IV	61 88 88-70 080-3	
12019	I10	B	Oui	Grise	V	61 88 21-70 054-8	
12020	I10	B	Oui	Grise	V	61 88 21-70 064-6	
12021	Dms		s.o.	C1	IV, V	51 88 95-70 929-4	
12022	Dms		s.o.	C1 / Vélos	IV, V	51 88 95-70 933-6	
12023	Dms		s.o.	Grise	V	51 88 95-70 903-9	
12024	Dms		s.o.	C1 / Railtour	IV	51 88 95-70 901-3	bandeaux blancs
12025	Dms		s.o.	C1 / Railtour	IV	51 88 95-70 901-3	bandeaux arc-en ciel
12026	Dms		s.o.	Bordeaux	IV, V	60 88 99-70 036-3	
12027	Dms	Service	s.o.	C1 ex-Railtour	V	51 88 95-70 901-3	
12028	Dms	Atelier	s.o.	Jaune zébré noir	IV, V		
12029	Dms	Mesures	s.o.	Bordeaux/crème	IVb	60 88 99-70 013-2	
12030	Dms	Mesures	s.o.	New look	V	60 88 99-70 013-2	
12031	Bistro		Oui	"Memling"	V	61 88 88-70 080-3	ex bistro "Memling"
12032	WR		Oui	Bleue/Beige	V	61 88 88-90 006-4	ex I10, livrée d'origine
12033	WR		Oui	Bleue/Beige	V	61 88 88-90 008-0	ex I10, livrée finale
12034	WR		Oui	Bleue/Beige	V	61 88 88-90 007-2	ex I10, livrée finale
12035	Bistro		Oui	"Memling"	IV	61 88 88-70 080-3	voir aussi set 12002
12036	SR2	Bar-dancing	Oui	Brune	IVa	61 88 89-70 002-6	bandeaux oranges
12037	SR2	Bar-dancing	Oui	Brune	IVb	61 88 89-70 002-6	bandeaux arc-en-ciel
12038	SR2	Bar-dancing	Oui	Bleue	IVb,V	61 88 89-70 002-6	logo Bar-Disco
12039	SR3	Bar-dancing	Oui	Deux gris	V	61 88 89-90 003-0	projet à l'étude
12040	Dms		s.o.	C1 ex-Railtour	V	51 88 95-70 901-3	toit orange / liv. 2003
12041	I11	A	Oui	Grise	V	61 88 10-90 028-1	
12042	I11	A	Oui	Grise	V		livraison 2003
12044	I11	B	Oui	Grise	V		livraison 2003
12045	I11	B	Oui	Grise	V		livraison 2003
12046	I11	B	Oui	Grise	V	61 88 10-90 096-6	livraison 2003
12047	I11	B	Oui	Grise	V	61 88 10-90 031-3	livraison 2003
12048	I11	Voit. de mesures	Oui	Grise	V	61 88 82-76 001-2	livraison 2003
12049	I11	Voit. de mesures	Oui	B-Telecoms	V	61 88 82-76 001-2	livraison 2003
12050	I11	Bdx	Oui	Grise	V		livraison 2003
12071	I2	A8	Non	Verte	III		projet à l'étude
12072	I2	B8	Non	Verte	III?		projet à l'étude
12073	I2	B8	Non	Verte	III?		projet à l'étude
12074	I2	A8	Non	Verte	IV		projet à l'étude
12075	I2	B8	Non	Verte	IV		projet à l'étude
12076	I2	B8	Non	Verte	IV		projet à l'étude
12081	I2	AR	Non	Verte	III		projet à l'étude
12082	I2	AR	Non	Verte/buffet	III, IV ?		projet à l'étude
12085	I2	AR	Non	Verte/Railtour	IV	11911	projet à l'étude
12095	WL	type P	Non	Inox/bleue/TEN	IV		
12096	WL	type P	Non	Inox/bleue	V		livraison 2003
12101	I5	Bc	Non	Verte	IV	51 88 50-80 517-8	JOCADIS 42300
12102	I5	Set : 2xBc	Non	Verte	IV	52 88 50-80 538-4	JOCADIS 42301
		II	Non	Verte	IV	53 88 50-80 536-8	
12103	I5	Bc	Non	Bleue/ bleu clair	IV		
12104	I5	Bc	Non	Bleue/bleu foncé	IV		livraison 2003
12105	I5	Bc	Non	Bleue/bleu clair	IV	51 88 50-80 537-6	bandeaux clairs
12106	I5	Bc	Non	Bleue/orange	IVb	51 88 50-80 533-5	
12107	I5	Bc	Non	Bleue/Railtour	IVb	51 88 50-80 514-5	bandeaux arc-en-ciel
12108	I5	Bc	Non	verte	III		livraison 2003
12109	I5	Bc	Non	Bleue/Railtour	IVa		bandeaux blancs
12110	I5	Bc	Non	Bleue/rose	IVb/V		petit logo
12111	I4	A	Non	Verte	IV	51 88 19-80 410-6	JOCADIS 42302



Référence	Type	Configuration	Airco	Livrée	Epoque	Immatriculation	Remarques
12112	I4	A	Non	Benelux	IV	51 88 19-70 404-1	avec cartouche
12113	I4	A	Non	C1	IV	51 88 19-70 403-3	
12114	I4	B ex A	Non	C1	IV		voiture déclassée
12116	I4	B ex A	Non	Verte/Railtour	IV	51 88 29-80 403-9	bandeaux arc-en-ciel
12117	I4	A	Non	Verte	III		livraison 2003
12118	I4	A	Non	Benelux	IV	51 88 19-70 407-4	sans cartouche
12420	I5	Bc	Non	Bleu/rose	IVb,V		livraison 2003
12121	I4	AB	Non	Verte	IV	51 88 30-70 412-9	JOCADIS 42303
12122	I4	AB	Non	Benelux	IV	51 88 30-70 407-9	avec cartouche
12123	I4	AB	Non	C1	IV	51 88 30-70 413-7	
12124	I4	B ex AB	Non	C1	IV		
12125	I4	ABk	Non	"Memling"	IV	51 88 39-70 410-4	voiture bar
12126	I4	AB	Non	Benelux	IV	51 88 39-70 408-7	sans cartouche
12127	I4	AB	Non	Verte	III		livraison 2003
12131	K4	B	Non	Bordeaux	V		bogie Y28
12132	K4	B	Non	Bordeaux	V		bogie Y24
12521	DD	Set de porte-autos I	s.o.	Verte	IV		
			s.o.	Verte	IV		
12522	DD	Porte-autos	s.o.	Verte	IV		
12523	DD	Set de porte-autos I	s.o.	Bleue + bonnet	V		
		II	s.o.	Bleue + bonnet	V		
12524	DD	Porte-autos	s.o.	Bleue + bonnet	V		
12525	DD	Porte-autos	s.o.	Bleue	V		
12526	DD	Porte-autos	s.o.	Bleue + bonnet	V		



*Travaux sur la L2 : en ce mois d'avril, le raccordement direct de la base de travaux à la LGV, et la bretelle associée, ont été démontés, les accès aux chantiers n'étant plus possibles que par Ans ou par Leuven. Divers engins s'affairent à restaurer le ballast à l'issue de ces travaux de démontage. Voroux, le 17/04/2002, photo G.B.*

# Evolution du service international « Voyageurs » à l'été 2002

par Guy Bridoux

Les horaires et compositions des trains internationaux pour la période du 16 juin au 14 décembre 2002 viennent d'être rendus disponibles.

C'est en effet, depuis l'an dernier, en juin et en décembre que sont publiés les horaires dits d'été et d'hiver, ce dernier coïncidant cette année avec l'ouverture de notre LGV n° 2, mais n'anticipons pas.

A propos de l'*IRIS*, EC 97/96, notons que les CFF ne sont plus en mesure de garantir la fourniture de la voiture Am 61 du type UIC Z (Eurofima), laquelle est remplacée depuis avril par une I6A rénovée de la SNCB.

Sur le train de nuit Paris-Amsterdam INT 288/289, l'on note la suppression de la WL T2S 61 qui était fournie par les NS. *En modélisme, cette voiture avait été récemment produite par HERIS.*

Les trains classiques Namur-Paris et retour sont supprimés faute de fréquentation ; c'étaient des rames n'excédant pas six caisses aisées à reproduire en modélisme ! (*matériel Roco et Lima/Jouef*)

Les trains de nuit vers la Suisse, INT 499/498, voient leur capacité réduite : plus de WR et moins de WL. Hors pleine saison, à partir du 14 septembre, la composition peut être réduite à cinq, six ou sept caisses : 1 ou 2 x Bc (Chur) + WLAB30 61 + 1 ou 2 x Bc (Berne) + Bdm 61 + Btm 61 (Basel). Bd 61 est le symbole utilisé par la SNCB pour désigner une I6B avec compartiment vélo.

*La mise sur le marché par LSM des I5Bc en livrée actuelle facilitera la reproduction de cette rame, mais il faudra encore attendre les WLAB30 !*

L'*Ardennen Express* des NS, INT 1138/1139 est amputé de la WR 61 et d'une Btm ce qui le réduit à six caisses ; *en modélisme le problème est constitué par le fourgon des NS.*

L'*Azur Express* vers Vintimiglia est supprimé. Voir 1375/1378 ci-après.

Le *See Express* INT 1218/1219 part de Denderleeuw et non plus d'Oostende, les tranches Klagenfurt pour les voyageurs et Villach pour les voitures sont supprimées.

Le *Camino Azul* devient un auto-train : voir INT 1481/1484

Le *Freccia del Sole* est amputé d'une Bm 61 SNCB

L'auto-train INT 1375/1378 est rebaptisé *Azur Express* ; la rame voyageurs est prolongée de St. Raphaël à Vintimiglia les nuits 5/6 pour compenser la suppression de l'INT 1170/1177. A partir du 08 novembre, la tranche Bressoux est supprimée, la composition étant alors réduite à WLT2 61 + WLAB30 61 + WR 61 + Bcm 61 + 3 à 4 DD.

Le nouvel auto-train INT 1450/1453 est baptisé *Flandres-Rousillon*, reliant Denderleeuw à Narbonne du 28 juin au 31 août. Matériel SNCB 61 sauf une I5Bc.

C'est l'auto-train INT 1481/1484 qui s'appelle désormais *Camino Azul* avec comme destinations Narbonne pour les autos et Port-Bou pour la rame voyageurs. La tranche de Bressoux comprend : Bcm 61 + WLT2 61 + 2 à 3 DD. En haute saison, ce train part de Bruxelles au lieu de Denderleeuw, et prend toujours au passage à Jemelle la tranche de Bressoux, alors que la tranche de Denderleeuw est remplacée par le nouvel INT 1450/1453.

*L'importateur du groupe Lima qui a demandé la production de DD en livrée bleue actuelle, sur base du modèle Jouef, risque d'être pris de vitesse par LSM, voir page 9.*

Toute information complémentaire sur les compositions de ces trains peut être obtenue lors de nos réunions.

# A propos de la voiture de mesures 0800 de B-Telecom

par Guy Bridoux

Le numéro 215 de F.F. a présenté la superbe livrée de la voiture de mesures du service B-Telecom de la SNCB, saisie à l'occasion de ses interventions sur le réseau en mars 2002.

Depuis lors, il m'a été donné l'occasion de parcourir la L2 de Leuven à Ans, à bord de l'engin, ce qui permet de s'attarder un peu sur son concept et sur son utilisation.

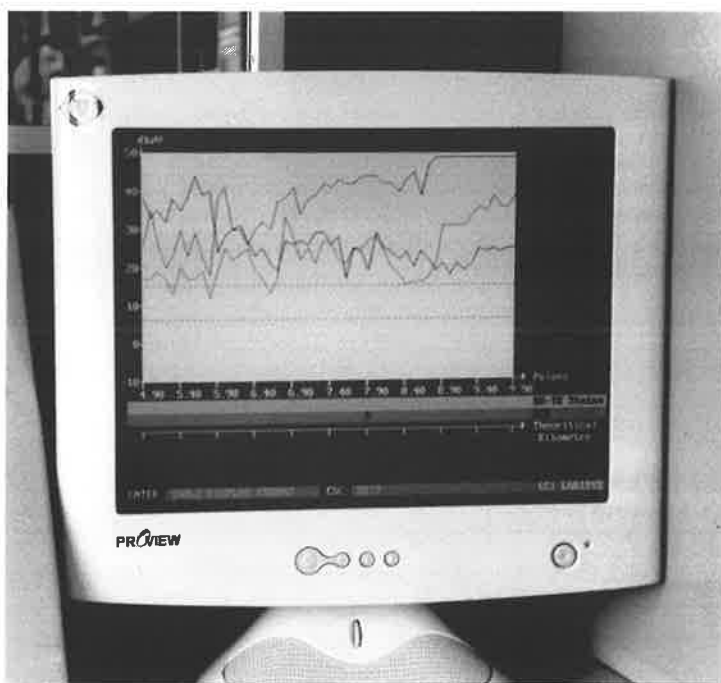
Cette voiture est destinée à la vérification de tous les systèmes de transmission mettant en œuvre des radio-communications et, en premier lieu, la radio sol-train (RST) dont le réseau de la SNCB est largement pourvu. Parfaitement équipée pour ce type de prestation, elle est en cours d'équipement pour le contrôle des transmissions par les balises TBL associées à la signalisation, qui remplaceront progressivement les archaïques « crocodiles », et tout est prévu pour l'installation des équipements de test du futur réseau GSM-R qui remplacera dans les années à venir la majeure partie des systèmes de transmission ET de signalisation existants, dans le cadre du programme internatio-

nal ERTMS. Subsidiairement elle est dotée d'une caméra orientable permettant l'observation du contact entre la caténaire et le pantographe calibré de la voiture 0601, ou celui de la motrice associée.

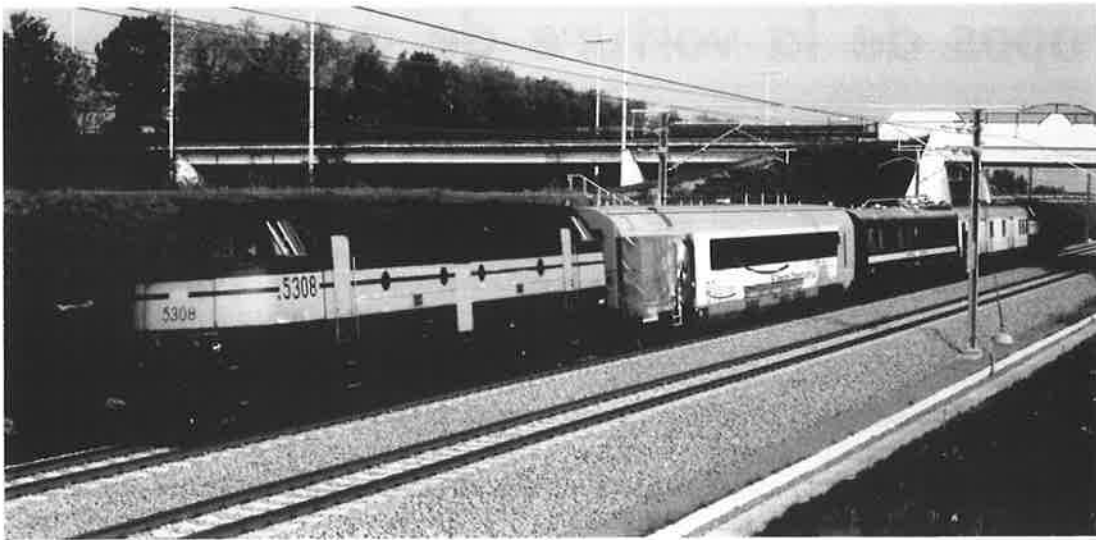
L'objet de ce premier parcours sur la L2 concernait la couverture des stations Sol-Train récemment implantées le long de la ligne nouvelle en vue des essais de circulation prévus à partir du mois d'août. Le premier critère retenu est la disponibilité d'une qualité de communication satisfaisante en 98 % des emplacements de la LGV parcourue (sur une ligne ordinaire, l'on se satisfait de 95 %), cette évaluation étant opérée sur chaque segment de 100 m : il serait évidemment inacceptable que sur un tronçon de 50 km il y ait une distance d'un km sans possibilité de contact.

En pratique le signal reçu par un récepteur calibré est mesuré tous les 3 cm, ce qui représente 3300 mesures sur une distance de 100 m, dont on fait une analyse statistique destinée à déterminer les valeurs rencontrées en 50 % des lieux (valeur médiane), en 90 % et en 95 ou 98 % des lieux suivant le cas. Afin de limiter la quantité de données à stocker, seuls les résultats de cette analyse statistique sont affichés sur l'écran de contrôle et conservés, soit trois valeurs pour 3300 mesures.

Le second critère concerne la portée effective de chaque station fixe afin de déterminer les risques d'interférences, ce qui nécessite une explication préalable. Les stations fixes ont une portée limitée par la rotondité de la terre et le relief particulier de la ligne (situation en déblai ou en remblai, alignement, etc.) que l'on peut compenser dans certaines limites par la hauteur des antennes ou la puissance émise ; en pratique dans le cas de la RST, elle se situe souvent entre 10 et 15 km. Au delà, il faut implanter une nouvelle station pour couvrir un nouveau tronçon et ainsi de suite. Le problème résulte de ce que dans les zones de recouvrement de deux stations adjacentes l'on subira des interférences par battement des deux fréquences émises se traduisant par des sifflements inacceptables. Deux solutions, l'une très coûteuse



Un écran de contrôle montrant par des tracés de couleurs différentes le niveau des trois fréquences reçues en 98 % de la zone parcourue. Photo G.B..



La rame de mesures encadrée de HLD de la série 53, sur la L2, dans la zone de Hoegaarden. Photo G.B.

consistant à faire appel à des émetteurs à haute stabilité (stations quasi-synchrones) (solution utilisée dans certains tunnels du métro bruxellois) ou à une chaîne de stations synchronisées (solution retenue sur certaines lignes du métro parisien), l'autre consistant à utiliser plusieurs fréquences et à reporter le problème au niveau du mobile qui doit pouvoir les veiller simultanément. C'est ce dernier procédé qui est le plus répandu, utilisant généralement trois fréquences que l'on répète, le 4<sup>ème</sup> tronçon réutilisant la fréquence du 1<sup>er</sup>,

le 5<sup>ème</sup> celle du 2<sup>ème</sup>, etc. Le récepteur de bord « scanne » les trois fréquences et, suivant sa conception, soit cherche une autre fréquence dès que le signal reçu tombe en-dessous d'un certain seuil, soit cherche en permanence le meilleur signal disponible dans la zone où il circule.

Lors du contrôle en ligne, il convient de s'assurer qu'effectivement aucune station fixe ne rayonne au delà des deux zones de protection qui l'encadrent dans chaque direction.

---

## Actualités ferroviaires

par Christian Dosogne

Dans l'esprit du défunt « Railphoto », notre ami Christian Dosogne nous a fait parvenir des photos récentes accompagnées d'informations de première main qui nous permettent de vous présenter trois sujets d'actualité.

### 1. Les essais des locomotives de la SNCF série «ASTRIDE» sur le réseau de la SNCB

Les HLE des séries 13 (SNCB) ou 3000 (CFL) sont dérivées du projet de la BB 36000 de la SNCF baptisée ASTRIDE, (pour ASynchrone TRItension Drive Engine - acronyme bilingue orienté exportation), marquant une rupture avec le choix de la chaîne de traction synchrone qui avait jusqu'alors la préférence de la SNCF : rappelons que la série précédente des BB26000, au nombre de 234, étaient dénommées SYBIC pour SYNchrone BICourant.

Les Astride ont été plus récemment numérotées dans la série 436000 dans le cadre d'une reclassification complète du matériel moteur de la SNCF basée sur son utilisation, intervenue à la fin de 1998, et de la décision actuelle d'affecter cette série exclusivement à l'acheminement du fret, bien qu'elle soit dotée d'un équipement (chauffage, sonorisation, etc.) permettant la traction de rames voyageurs.

Pour les bureaux d'études de la SNCF, il s'agissait en



*Une pause lors du retour à ATH. L'on remarque sur ce flanc de la locomotive les câbles installés pour le raccordement de l'appareillage d'essai. Photo C. Dosogne*

effet de l'aboutissement du concept de la machine universelle apte aussi bien à la traction d'un train de voyageurs de grande ligne à 200 km/h que celle d'un train lourd de messageries à 140 km/h. La conception tritension de ces engins et ce type de services les destinaient d'emblée à un trafic transfrontalier avec la Belgique et l'Italie. Initialement seules les trente dernières machines devaient être dotées d'un troisième pantographe à l'archet raccourci destiné à permettre la circulation sous caténaire des FS, mais il semble qu'il ait été décidé d'en équiper l'ensemble du parc actuellement limité à soixante engins.

Si les principaux organes mécaniques, le châssis, le chaudron à l'exclusion des faces d'extrémité sont semblables, les matériels dérivés belges et luxembourgeois sont pourvus d'un équipement électrique et électronique conçu par Acec-Transport, filiale belge du groupe Alstom. Il est bien connu que la mise au point de nos matériels s'est avérée laborieuse, notamment au niveau de certains logiciels, mais il semble que les engins français aient été encore moins bien lotis ce qui a entraîné des reports d'une campagne d'essais dans notre pays, prévue de longue date. Si les deux premières machines ont été livrées début 1996 et 1997, les difficultés de leur mise au point ont en effet retardé la livraison du solde de la première série de trente unités dont les marches régulières n'ont commencé qu'au tout début de 2001, avec la restriction, toujours de mise, d'une vitesse limitée à 120 km/h. Parmi celles-ci l'on note des parcours Quévy - Modane, tout au moins

lorsque la disponibilité du matériel le permet.

Il résulte de ces retards en cascade que les essais sur le réseau belge n'ont finalement débuté que le 11 mai de cette année dans la traditionnelle zone du bois du Coucou, sur la voie A de la L.94 entre Ath et Silly.

La SNCF a détaché pour ce faire la 436050, équipée d'origine du troisième pantographe, la rame d'essais étant constituée de voitures M4 afin de disposer de moyens de freinage suffisants, et de la 2747 en queue afin d'encadrer la rame et pouvoir effectuer des retours sans manœuvres de remise en tête. Cette composition quelque peu insolite (rappelons qu'il s'agit d'une locomotive destinée au fret) a effectué plusieurs passages à différentes vitesses, généralement étalées par paliers de 20 km/h, jusqu'à 120 km/h, devant l'appareillage installé à demeure à hauteur du pont du bois du Coucou dans le but de déceler les éventuelles perturbations induites dans les circuits de voie.

Les résultats furent satisfaisants et il a suffi d'une demi-journée pour que l'engin soit autorisé à circuler de façon autonome sur une partie de notre réseau afin de poursuivre les essais d'homologation de la série des machines ASTRIDE et leur permettre à terme la traction de convois jusqu'aux ports belges, voire d'assurer des services directs Belgique-Italie au lieu d'être limitées à Quévy. Suivant les prévisions actuelles, ces interpénétrations seraient effectives en décembre, tandis que nos séries 13 et leurs sœurs 3000 des CFL prolongeraient leur service jusqu'à Basel..

## 2. B-CARGO : des wagons en leasing



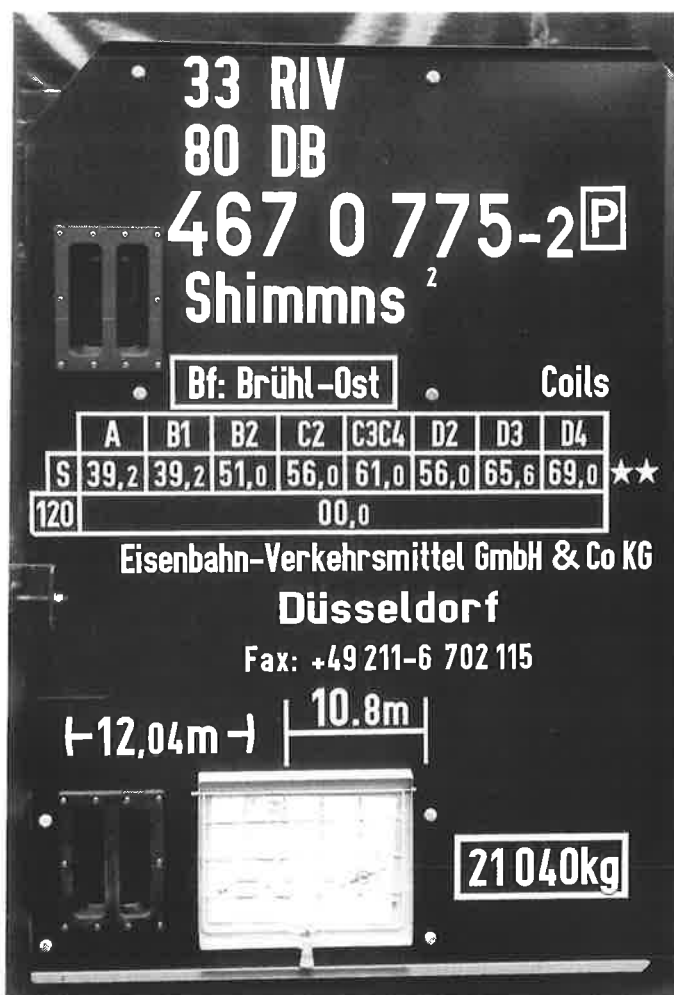
Wagon Rens en livrée brune à Gent le 22/04/02,  
on distingue à l'extrême droite l'extrémité d'un Rens gris. Photo C. Dosogne

L'on rencontre sur notre réseau des wagons essentiellement de deux provenances : des wagons appartenant aux sociétés exploitantes, qui sont souvent des types de wagons standardisés circulant sous le régime international RIV, et des wagons spécialisés loués aux entreprises par des firmes spécialisées telles que ALGECO et VTG en particulier pour les citernes, ICF, ERMEWA, CAIB, AAE, etc. Il est moins apparent que les sociétés exploitantes utilisent également des wagons en location suivant une formule de leasing qui offre les mêmes avantages que le leasing de voitures, plus connu du public : souplesse d'exploitation tant en gestion du volume du parc qu'en durée des engagements.

La filiale B-Cargo de notre SNCB a été ainsi amenée à prendre en leasing au cours des mois écoulés deux types de wagons destinés à renforcer ses moyens dans deux domaines bien déterminés : le transport des conteneurs et de brames, produits longs et plats, et l'acheminement de rouleaux de tôle d'acier dits « coils » en bon français.

Il s'agit d'une part de 250 wagons du type « Rens », le « n » indiquant une charge utile excédant 60 t, répartis en deux lots, l'un de 60 unités en livrée rouge-brun inventoriés à la SNCB comme type 3514H2, et 190 en livrée gris clair, type 3514H3 à la SNCB

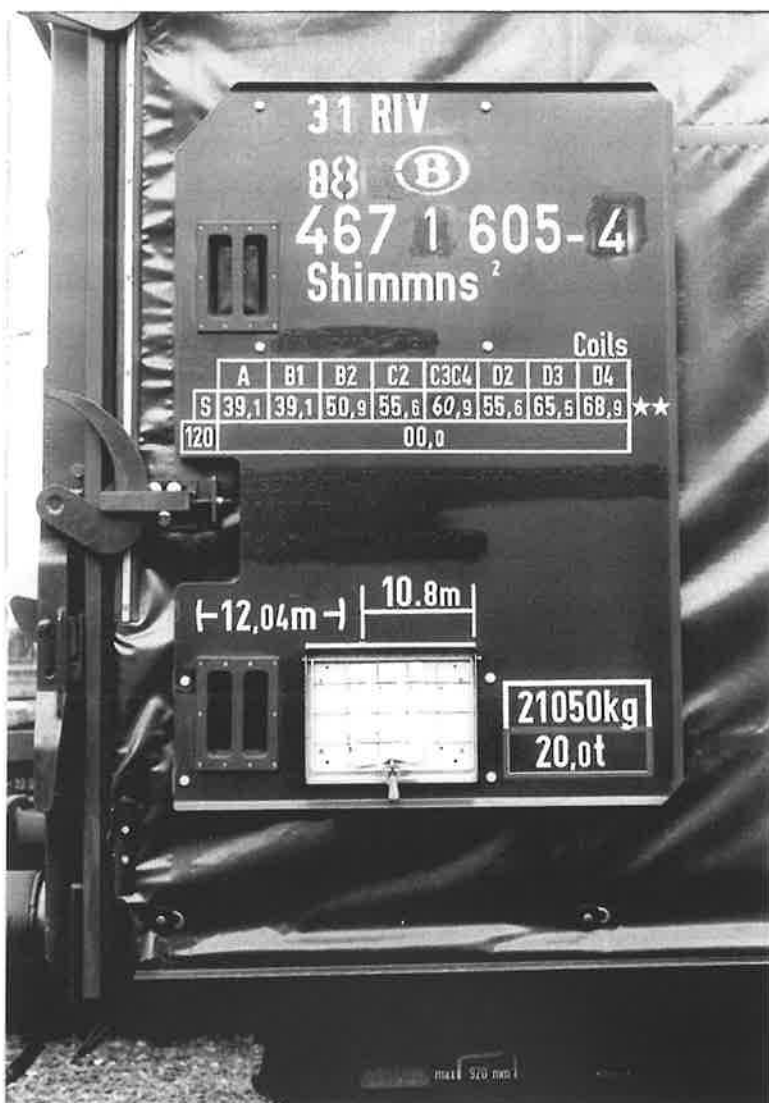
Rappelons que « R » signifie wagon plat, à bo-



Plaque signalétique d'un Shimmns en immatriculation DB  
Photo Christian Dosogne



Wagon Shimmsn à son arrivée à Kinkempois le 9/03/02 - Photo C. Dosogne



Plaque signalétique d'un Shimmsn en immatriculation SNCB

gies, de type courant, que « e » témoigne de bords latéraux rabattables, et « s » l'autorisation de circuler à 100 km/h).

Leur numérotation UIC se situe respectivement dans les séries 31 88 398 8 000 à 059 et 100 à 289.

Ce matériel mis en location par la firme suisse AAE, est de construction tchèque, les bogies du type Y25 étant fournis par une usine slovaque. Leur charge utile est de maximum 66 t pour une tare de 25,7 t, à vide ils sont autorisés à 120 km/h.

Les wagons de type Res ont déjà été reproduits par des firmes comme Fleischmann et Jouef, la production de nouvelles versions SNCB étant envisagée par Jouef.

Le second contrat porte sur des wagons du type « Shimmsn » livrés par la société allemande Eisenbahn-Verkehrsmittel & Co, lesquels ont été construits en Pologne, à l'exception des bogies qui proviennent de la même usine slovaque que les « Rens » cités ci-avant. Ces choix démontrent la compétitivité actuelle dans ce domaine des pays de l'ancien monde soviétique.

Visuellement, par comparaison aux modèles circulant déjà à la SNCB, l'on note

un angle au sommet des faces d'extrémité prolongé par une arête de toiture.

*Rappelons ici aussi que « S » caractérise un wagon plat, à bogies, de type spécial, « h » indiquant un aménagement pour le transport de coils placés horizontalement, « l » correspondant à des parois d'about fixes et une couverture mobile, « mm » attire l'attention sur une longueur utile inférieure à 15 m, « n » et « s » ayant les mêmes significations que ci-avant.*

La SNCB le dénomme : 3614H2, la numérotation UIC étant cette fois : 31 88 467 1 600 à 799.

La firme PIKO dispose à son catalogue de ce type de wagon de la grande famille des Shimms, et envisage de le reproduire tant dans sa version SNCB que dans la version d'origine immatriculée à la DB.

En pratique ces deux séries de wagons sont arrivés neufs en Belgique, porteurs d'une immatriculation suisse ou allemande suivant le cas, immatriculation modifiée dès leur arrivée en Belgique généralement aux ateliers de Kinkempois. Cette procédure présente des avantages administratifs et financiers : le dédouanement est facilité, et l'on évite que leur transport soit taxé en tant que marchandise roulante.

### **3. La 7005 retrouve une nouvelle vie sous la bannière du P.F.T.**

Dans notre numéro 215, nous avons publié en page 19 une photo de la HLD 7005, achetée par le P.F.T., en cours de remise en état dans les ateliers de FSR.

Cette machine, qui est actuellement en ordre de marche, a été repeinte dans sa livrée d'origine, sa numérotation reprenant naturellement place dans le type 270, ainsi qu'en témoigne la photo prise lors d'une marche d'essai en avril dernier. Elle n'est pas destinée à circuler sur le réseau SNCB, les frais d'immatriculation n'étant pas en rapport avec l'usage qui pourrait en être fait par le P.F.T., mais bien dans les abords de l'abri de St-Ghislain.

Lors de cette modeste escapade dans les emprises de FSR, il lui est arrivé de rencontrer une autre rescapée portant la livrée bleue de la société CFD-Locorem. Cette société a acquis cinq locomotives en fin de carrière à la SNCB, les 8462, 8464, 8503, 8507 et 8518.

Garée après remise aux normes pour pouvoir circuler sur le réseau, c'est en camion (!) que la 8503 fut transférée des ateliers Locorem de Sclessin au nouveau tour en fosse de FSR et toujours en camion qu'elle fut acheminée ensuite à Antwerpen-Noord pour être utilisée sur la base de travaux de la LGV 4.



La 270005 vue côté cabine à FSR le 20/04/02. Photo C. Dosogne.





*La 270005 rencontre l'ex 8503 lors des essais du 20/04/02. Photo C. Dosogne.*



*Retour sur l'ASTRIDE (voir article page 12)  
La rame d'essai complète en passage au bois du Coucou le 11/05/2002. Photo C. Dosogne*

### Nouvelles de la section

Le comité s'est réuni ce 4 juin avec un ordre du jour consacré pour l'essentiel à la préparation de l'exposition des 28 et 29 septembre 2002.

Sur le plan statutaire, pas d'évolution : malgré les descriptions de fonctions publiées dans F.F.n° 215, les postes de secrétaire et de trésorier restent sans titulaire effectif. Pour faciliter la vie du club, notamment en vue de notre exposition d'automne, Paul a cependant proposé de prolonger, jusqu'à la fin de l'année, la suspension de sa démission de trésorier, initialement acquise jusque fin avril, date ultime au-delà de laquelle il ne désire plus assumer de fonction au sein de notre comité. Tous nous lui savons gré de cet effort qu'il consent devant le manque de vocations déclarées.

En ce qui concerne l'exposition, l'accent sera mis cette année sur les jeunes en leur offrant la possibilité de participer, de ne plus être de simples visiteurs passifs : la disponibilité de nombreux réseaux simples est acquise et le jeu sera possible, du montage d'un petit réseau à la maîtrise de manœuvres permettant d'acquérir un diplôme de conducteur ou de chef de gare ! Cette approche, pour être séduisante, requerra cependant un effort d'encadrement que nous évoquons par ailleurs.

Les aspects publicitaires : feuilles d'information, af-

fichettes et affiches et leurs modes de diffusion ont été passés en revue, mais il est évident que chacun dans son entourage se doit de faire la promotion de cette manifestation et d'y amener amis, neveux, filleuls, petits cousins, etc. Si l'un d'entre nos membres dispose d'un accès aux médias, écrits ou radiodiffusés, qu'il le fasse savoir sans attendre.

Comme Paul l'évoque par ailleurs, les travaux de construction des réseaux se poursuivent activement à FSR et l'on aborde maintenant des problèmes d'équipement électrique avec les travaux de câblage que cela implique tant pour la traction que pour les télécommandes, etc. Il a été néanmoins décidé de réserver les derniers mercredis de juillet et d'août à faire circuler des trains, dans les limites d'exploitation que permet l'avancement des travaux : pas encore de bloc système, etc.

N'hésitez pas à nous rejoindre à ces occasions, à partir de 19 h. Rien n'empêche par ailleurs de venir nous aider et nous faire bénéficier de vos talents les autres mercredis !

La réédition de notre présentation du monde ferroviaire aux écoles de Watermael-Boitsfort est reportée à la semaine du 20 au 24 janvier 2003, avec montage le dimanche 19 : prenez vos agendas car un coup de main sera apprécié ! Coordination : Paul Steckelmacher.

### Notre exposition d'automne

Cette manifestation qui se tiendra les 28 et 29 septembre dans les mêmes locaux qu'en 2000 n'aura plus comme objectif majeur de célébrer un jubilé, mais plutôt de développer l'intérêt des jeunes pour le modélisme ferroviaire, en leur offrant des possibilités de participation active. Cette intention ne doit pas occulter pour autant notre souci de regonfler quelque peu (plutôt plus que peu !) notre trésorerie mise à mal par les travaux de construction des réseaux dont l'équipement se révèle vite coûteux.

Faut-il le répéter, cette exposition est une activité majeure du club en cette fin d'année, et à ce titre devrait bénéficier de la collaboration de tous ses membres :

réservez dès à présent ces dates, essayez de vous libérer au moins une journée entière, car les diverses animations prévues nécessiteront un encadrement important pour guider les néophytes que nous espérons nombreux.

Comme il y a deux ans, notre membre Charles Tubach mitonnera un dîner convivial, qui sera servi le samedi soir après la fermeture au public.

Vous recevrez avec le F.F. du mois d'août un formulaire vous permettant de préciser vos périodes de présence à l'exposition et votre intérêt éventuel pour le repas du samedi soir.

# Quoi de neuf à FSR ?

par P. Steckelmacher

L'article paru dans le « Ferro-Flash » n° 214 vous a fait connaître l'état d'avancement des travaux effectués au début de janvier 2002 notamment au grand réseau.

Depuis, les rails ont été posés méticuleusement par nos amis Armand Thonet, Victor Lognard en ce qui concerne le réseau général et avec l'assistance de Jacques Nicaise en ce qui concerne les aiguillages et les traversées de la gare centrale.

Victor et Armand ont mis un point d'honneur en travaillant quasi journellement pendant deux semaines pour que le 17 avril 2002 soit une date mémorable à inscrire dans les annales du club. Et ils y sont parvenus !.

La première locomotive lancée sur le réseau a permis de constater que certains passages dans les anciens modules recelaient des coupures et que les pointes de cœur des aiguillages rencontrés devaient être réalimentées. Eric Poussart a rapidement rétabli la continuité électrique par de nombreux pontages.

Le 17 avril 2002 à 21h15 très exactement, une rame d'une dizaine de wagon-containers tractée par une 55 a démarré de la gare centrale et s'est engagée sur le réseau général pour effectuer un tour et cela sans accro. Les essais de circulation se sont poursuivis et Bernard Dailliet a proposé de chronométrer la durée

du trajet total : il a fallu trois minutes pour que la rame revienne à son point de départ, ce qui permet de se rendre compte du développement du réseau en « S ». La vitesse du convoi correspondait à celle d'un train de marchandises et elle était quasi constante.

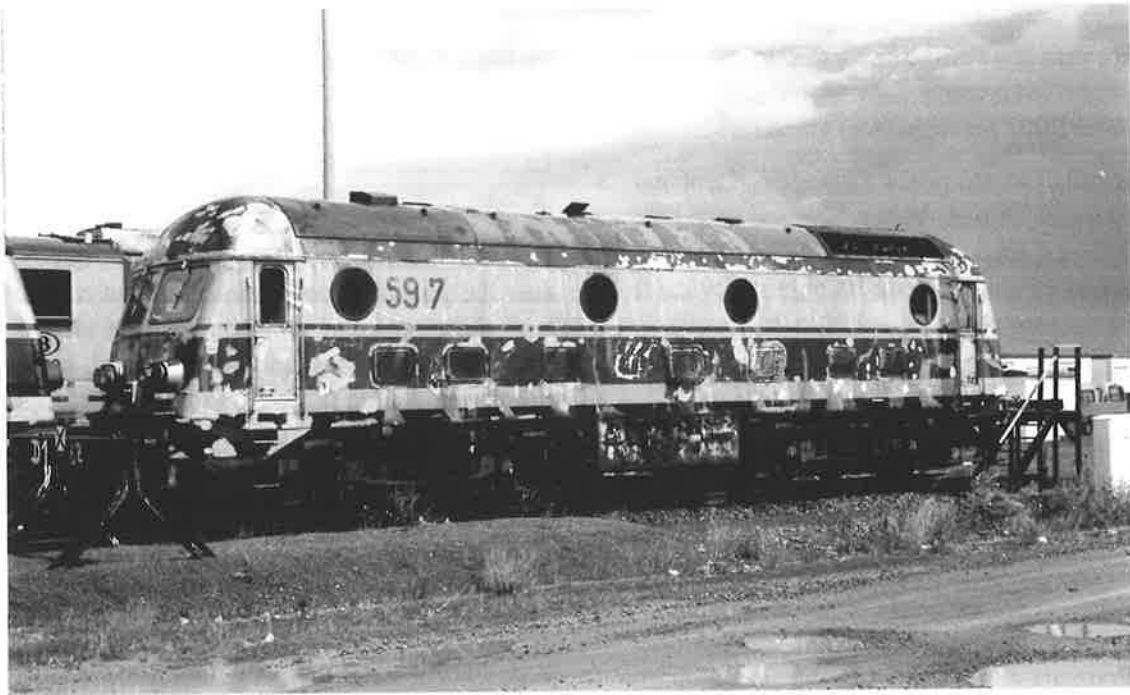
Bien sûr, pour le moment, on ne peut circuler qu'à vue. Il n'y a pas encore de block-système et les aiguillages, non motorisés actuellement, sont bloqués pour permettre une bonne alimentation en aval. Par ailleurs, la construction de la gare de formation et de la zone du canal n'est pas entamée.

En ce qui concerne le réseau bi-courant dit de Jean-Pierre, les travaux se poursuivent. La courbe en courant continu est en bonne voie d'achèvement et a fait l'objet d'un premier essai de circulation. Il faut dire que Jean-Pierre Tramasure est aidé par Guy Bridoux et Bernard Dailliet qui lui donnent un solide coup de main. Nous avouons que l'importance et la durée des travaux y avaient été nettement sous-évalués. Le support de la courbe en rails « Marklin » est en cours de construction.

Notre bar fonctionne actuellement à la satisfaction de chacun, les travailleurs comme les visiteurs y sont les bienvenus : merci Pierre, merci Fabrice.



*Grande première ce 17 avril : la circulation d'un convoi, en la circonstance des porte-conteneurs, sur le réseau « 2 rails » reconstruit suivant le nouveau tracé convenu.*



*Les cinq dernières HLD de la série 59 ont été mises hors exploitation par la SNCB, à la date de ce premier juin. Pour commémorer cet événement, le P.F.T. a organisé le 11 mai dernier un ultime adieu à cette série, dont la naissance remonte à 48 ans, en mettant en ligne une rame de voitures K1A tractée et parfois encadrée par la paire 5917 + 5946. Soucieux de présenter aux amateurs une machine d'aspect impeccable, et vu l'état général de ce matériel, les organisateurs ont entrepris de repeindre la 5917 dans sa belle livrée des années 70.*

*Ci dessus, la 5917, telle que l'on pouvait la voir à Voroux le 29/04 où un volontaire opérait un camouflage des défauts les plus apparents à grand renfort de mastic.*

*Ci dessous, la même, en gare de Montzen, lors du voyage du 11/05. Photos Guy Bridoux*



# 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.

### Mercredi 26 juin

CFC Bruxelles                      **On travaille**                      à partir de 19 h, aux réseaux de FSR

### Vendredi 28 juin

CFC Centre                              **Permanence**                      à partir de 19.30 h, Gare – Musée

### Samedi 29 juin

CFC Centre                              **On travaille**                      de 14.30 à 18 h, Gare – Musée

CFC Bruxelles                      **On travaille**                      à partir de 14 h, aux réseaux de FSR

### Samedi 29 et dimanche 30 juin

Ventes aux enchères Vercauteren, Verlatstraat 18, Antwerpen. Info. : 052 20 33 03  
Catalogue disponible dès le 20 juin sur [http://gallery.uunet.be/Veiligen\\_Vercauteren](http://gallery.uunet.be/Veiligen_Vercauteren)

### Mercredi 3 juillet

CFC Bruxelles                      **On travaille**                      à partir de 19 h, aux réseaux de FSR

### Vendredi 5 juillet

CFC Centre                              **Permanence**                      à partir de 19.30 h, Gare – Musée

### Samedi 6 juillet

CFC Centre                              **On travaille**                      de 14.30 à 18 h, Gare – Musée

### Samedi 6 et dimanche 7 juillet

BVS à Puurs                              **W.E. du train : exposition et animations, circulations spéciales**

### Mercredi 10 juillet

CFC Bruxelles                      **On travaille**                      à partir de 19 h, aux réseaux de FSR

### Vendredi 12 juillet

CFC Centre                              **Permanence**                      à partir de 19.30 h, Gare – Musée

### Samedi 13 juillet

CFC Centre                              **On travaille**                      de 14.30 à 18 h, Gare – Musée

### Mercredi 17 juillet

CFC Bruxelles                      **On travaille**                      à partir de 19 h, aux réseaux de FSR

### Vendredi 19 juillet

CFC Centre                              **Permanence**                      à partir de 19.30 h, Gare – Musée

### Samedi 20 juillet

CFC Centre                              **On travaille**                      de 14.30 à 18 h, Gare – Musée

### Dimanche 21 juillet

P.T.V.F. à Forest                      **Circulations spéciales des petits trains à vapeur**

### Mercredi 24 juillet

CFC Bruxelles                      **On travaille**                      à partir de 19 h, aux réseaux de FSR

**Vendredi 26 juillet**CFC Centre **Permanence** à partir de 19.30 h, Gare – Musée**Samedi 27 juillet**CFC Centre **On travaille** de 14.30 à 18 h, Gare – MuséeCFC Bruxelles **On travaille** à partir de 14 h, aux réseaux de FSR**Dimanche 28 juillet**CFC Centre **Excursion en train et en bateau à Plankendael**  
Info. et inscriptions aux réunions  
ou au 064 44 25 71**Mercredi 31 juillet**CFC Bruxelles **On roule** à partir de 19 h, aux réseaux de FSR**Vendredi 2 août**CFC Centre **Permanence** à partir de 19.30 h, Gare – Musée**Samedi 3 août**CFC Centre **On travaille** de 14.30 à 18 h, Gare – Musée**Mercredi 7 août**CFC Bruxelles **On travaille** à partir de 19 h, aux réseaux de FSR**Vendredi 9 août**CFC Centre **Permanence** à partir de 19.30 h, Gare – Musée**Samedi 10 août**CFC Centre **On travaille** de 14.30 à 18 h, Gare – Musée**Samedi 10 et dimanche 11 août**Stoomcentrum Maldegem **Fête du Rail** de 10 à 17 h**Dimanche 11 août**CAJA **Bourse internationale** de 9 à 13 h à Amay, rue de l'hôpital 1  
Contact : 071 51 78 41**Mercredi 14 août**CFC Bruxelles **On travaille** à partir de 19 h, aux réseaux de FSR**Vendredi 16 août**CFC Centre **Permanence** à partir de 19.30 h, Gare – Musée**Samedi 17 août**CFC Centre **On travaille** de 14.30 à 18 h, Gare – Musée**Mercredi 21 août**CFC Bruxelles **On travaille** à partir de 19 h, aux réseaux de FSR**Vendredi 23 août**CFC Centre **Permanence** à partir de 19.30 h, Gare – Musée**Samedi 24 août**CFC Centre **On travaille** de 14.30 à 18 h, Gare – Musée**Dimanche 25 août**CFC Centre **Voyage d'étude ferroviaire à Lille**  
Info. et inscriptions aux réunions  
ou au 064 44 25 71**Mercredi 28 août**CFC Bruxelles **On roule** à partir de 19 h, aux réseaux de FSR**Vendredi 30 août**CFC Centre **Permanence** à partir de 19.30 h, Gare – Musée

### Samedi 31 août

CFC Centre	<b>On travaille &amp; mise en ordre des locaux</b>	de 14.30 à 18 h, Gare – Musée
CFC Bruxelles	<b>On travaille</b>	à partir de 14 h, aux réseaux de FSR

### Samedi 31 août et dimanche 1er septembre

**Festival international du modélisme et du chemin de fer réel à OIGNIES (F, près de Lille) au Centre Denis Papin, rue Emile Zola, de 10 à 18 h.**

**Vapeur vive aux écartements de 45 à 187 mm, divers engins à vapeur fixes et mobiles, visite de matériels ferroviaires historiques (rame postale, BB 12000, CC 40101)**

Bateaux et voitures télécommandés. Bourse d'échanges. Info. : 00 33 3 21 69 42 04

### Dimanche 1er septembre

CFC Centre	<b>Animation en gare : les vicinaux et les voies étroites</b>	de 10 à 18 h entrée gratuite
	<b>International toy show, avec bourse d'échanges</b>	de 9 à 14 h à Erpent (Namur) au Collège N.-D. de la paix. Contact : 081 40 01 49
Hoeseltse treinclub	<b>49<sup>ème</sup> bourse d'échanges</b>	de 9 à 13 h au centre culturel

### Mercredi 4 septembre

CFC Bruxelles	<b>On travaille</b>	à partir de 19 h, aux réseaux de FSR
---------------	---------------------	--------------------------------------

### Vendredi 6 septembre

CFC Centre	<b>Permanence</b>	à partir de 19.30 h, Gare – Musée
------------	-------------------	-----------------------------------

### Samedi 7 septembre

CFC Centre	<b>On travaille</b>	de 14.30 à 18 h, Gare – Musée
------------	---------------------	-------------------------------

### Samedi 7 et dimanche 8 septembre

**Festival du train et tram miniature** à Binche, au Kursaal, av. Wanderpepen  
Le 7 de 10 à 18 h, le 8 de 9 à 18 h Info. : Jean-Luc Werrion tél.+ fax : 064 33 85 78

CAP Marbehan	<b>Bourse de modélisme ferroviaire</b>	place de la gare n°4. Contact : 0496 21 52 41
--------------	--	--

### Dimanche 8 septembre

Hobby-Rail	<b>Bourse ferroviaire</b>	de 9 à 13 h, Salle STAR, De Brouwerestraat à Vilvoorde
------------	---------------------------	--

**Vlaams Tram en Autobus Museum, Diksmuidelaan 42 Antwerpen-Berchem, à partir de 13 h**  
**Défilé de matériels anciens : 13 motrices, certaines avec remorques, se rendront par la ligne n°8 à la De Waelplaats où elles seront exposées jusqu'à 17 h, avant de regagner le musée par le même itinéraire.**

**La section du Centre prévoit une excursion à Anvers à cette occasion.**

Info. et inscriptions aux réunions ou au 064 44 25 71

### Du dimanche 8 au samedi 14 septembre

MOROP	<b>Congrès et A.G. du Morop à Lyon (F).</b>	Info : +33 4 74 87 25 07 ou, par e-mail, info@Morop2002.org
-------	---	---

### Vendredi 13 septembre

CFC Centre	<b>Permanence</b>	à partir de 19.30 h, Gare – Musée
C.F.F.L.	Michel Hanssens présente à 20 h 15 une sélection de dias sur le thème d'un « Voyage ferroviaire dans le district sud-est de la Belgique »	

### Samedi 14 septembre

CFC Centre	<b>On travaille</b>	de 14.30 à 18 h, Gare – Musée
------------	---------------------	-------------------------------

### Samedi 14 et Dimanche 15 septembre

**Exposition de modélisme et bourse d'échanges** de 8 à 18 h à la salle A. Beguin, avenue de l'hôtel de ville de Trazegnies. Contact : 064 45 18 80

PTVF à Forest	<b>Grande fête d'automne au parc du Bempt</b>	de 10 à 18 h
---------------	---	--------------

Vendredi 20 septembre

CFC Centre                      **Permanence**                      à partir de 19.30 h, Gare – Musée

Samedi 21 septembre

CFC Centre                      **On travaille**                      de 14.30 à 18 h, Gare – Musée  
**Atelier d'électronique**                      à 15 h

Dimanche 22 septembre

Antwerpen                      de 9 à 13 h : bourses au fort de Merksem et au hangar n° 15 du quai Cockerill  
Gosselies                      exposition et bourse au centre culturel, rue Haute, 1.

Vendredi 27 septembre

CFC Centre                      **Permanence**                      à partir de 19.30 h, Gare – Musée

Samedi 28 septembre

CFC Centre                      **On travaille**                      de 14.30 à 18 h, Gare – Musée

Samedi 28 et dimanche 29 septembre

CFC Bruxelles                      **Grande exposition de chemins de fer miniatures**  
avec de nombreuses animations pour les jeunes et les adolescents, sans oublier les adultes ! Petite restauration. Info : 02 672 86 08 ou 02 731 63 06  
De 10 à 18 h, à l'école communale néerlandophone de Wezembeek-Oppem, av. de l'Europe, 2.

Vendredi 4 octobre

CFC Centre                      **Permanence**                      à partir de 19.30 h, Gare – Musée

Vendredi 4, samedi 5 et dimanche 6 octobre

Rail 2002                      **Grande exposition internationale**  
aux Brabanthallen de s'Hertogenbosch (NL)

Samedi 5 octobre

CFC Centre                      On travaille et l'on met en ordre les locaux de 14h30 à 18h, à la gare-musée

Samedi 5 et dimanche 6 octobre

P.T.V.F.                      W.E. de clôture de la saison  
de 10 à 18 h, chaussée de Neerstalle 323, à Forest

Dimanche 6 octobre

CFC Centre                      **Animation en gare**  
**Présentation de matériel divers, circulations en tout genre** de 10 à 18 h entrée gratuite  
**Dîner aux moules**

ASMOCO                      **43<sup>ème</sup> bourse internationale**                      Aywaille, salle St. Raphaël, de 9 à 14 h

Vendredi 11 octobre

CFC Centre                      **Permanence**                      à partir de 19.30 h, Gare – Musée

Samedi 12 octobre

CFC Centre                      **On travaille**                      de 14.30 à 18 h, Gare – Musée

Samedi 12 et dimanche 13 octobre

TMM/J. du C. de Fer                      **Grande expo 2002 du train miniature**  
avec bourse et ateliers de modélisme, de 10 à 18 h à Wetteren,  
salle GOWAIT, Kwatrechtsesteenweg. Info : 09 369 31 73

Dimanche 13 octobre

Rail miniature hutois                      **Bourse d'échanges**                      de 9 à 13 h, à Antheit/Wanze (Huy), Salle des  
Spiroux, rue de Leumont 118. Contact : 085 71 33 43

Vendredi 18 octobre

CFC Centre                      **Permanence**                      à partir de 19.30 h, Gare – Musée

Samedi 19 octobre

CFC Centre                      **On travaille**                      de 14.30 à 18 h, Gare – Musée



# Coiffeur Gentlemen's

Fermé le lundi  
Sur rendez-vous  
Avenue de Hinnisdael 11  
1150 Bruxelles  
Téléphone : (02) 779 02 81

En attente de publicité !

## PB Messing Modelbouw

Hogenaardseweg 7 – 2520 Ranst

Tel & Fax : (03) 353 24 10

E-mail : [pbmessingmodelbouw@planetinternet.be](mailto:pbmessingmodelbouw@planetinternet.be)

### DANS NOTRE ASSORTIMENT :

- Wagon à marchandise Etat Belge ( SNCB – CFL )
- Chariot pour transport de meubles Van Gend & Loos
- Automotrice type 608 ( SNCB )
- Automotrice Maybach ( SNCB )
- Automotrices type 35, 54, Budd, Poste ( ancien et nouveau ) HO et N
- Locomotives à vapeur type 50, 51, 80, 91, 98
- Plusieurs kits de transformation voiture M4
- Kit pour première classe AM800

### ACCESSOIRES :

- Pièces laiton divers, environ 400 articles différents
- Profils laiton – Profils Plastruct
- Machines Profiform – Machines à sabler Böhler
- Slaters, Lima, Rivarossi, LSM, ModelLoco, Jouef, Electrotren

*Notre production est disponible en kit et en modèle fini sur commande*

*Vous trouverez notre stand aux bourse et expositions de Vilvoorde, Hoeselt, Aywaille, ...*

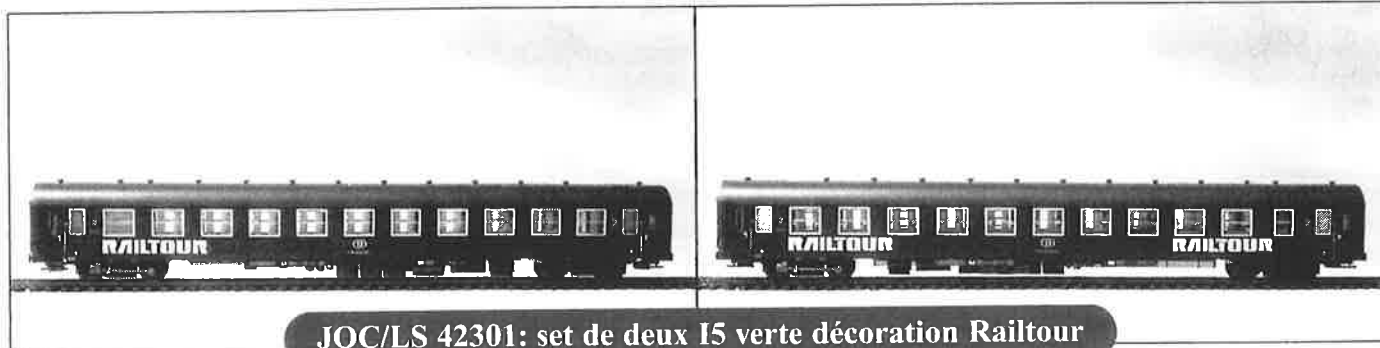
# s.p.r.l. Jocardis

TRAINS & TRAMS MINIATURES  
Rue de Bruxelles 53 • 7850 ENGHIEU

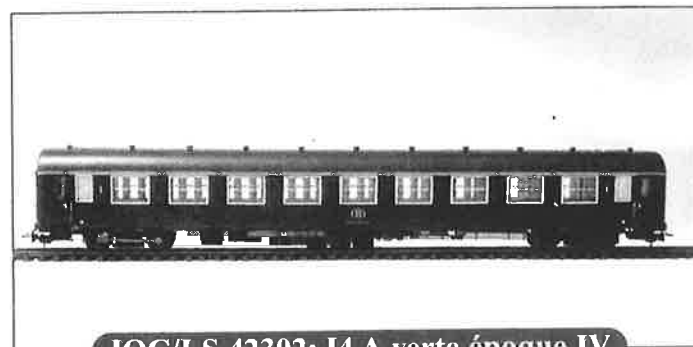
[Http://www.jocardis.com](http://www.jocardis.com)

e-mail: [webmaster@jocardis.com](mailto:webmaster@jocardis.com)

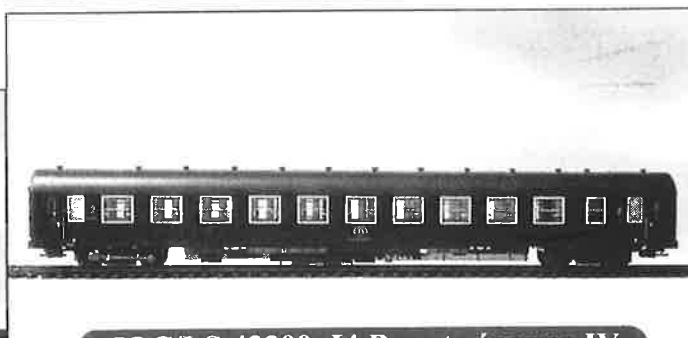
Tél.: 0032 - (0)2/395 71 05 • Fax: 0032 - (0)2/395 61 41



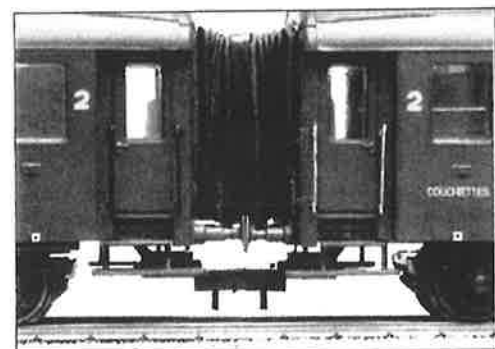
JOC/LS 42301: set de deux I5 verte décoration Railtour



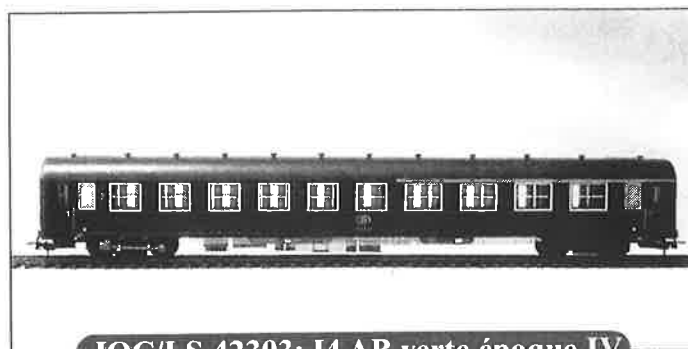
JOC/LS 42302: I4 A verte époque IV



JOC/LS 42300: I4 B verte époque IV



G.P.P.



JOC/LS 42303: I4 AB verte époque IV

Accurail - AKU - Albedo - Arnold - Artitec - Athearn - Atlas - Auhagen - AWM - Bachmann - Baumann - Bec-Kit - Bemo - Berka - Brawa - Brekina - Brunot Moret - Busch - Calscale - Concor - DJH - D+R - Dremel - DS - Electrotren - Euro-Scale - Evergreen - Faller - Faulhaber - Ferivan - Fleischmann - Frateschi - Fulgurex - Gaugemaster - Geco Model - Gera Nova - Gunther - Gutzold - Hag - Haxo - Heki - Heljan - Herpa - Herkat - Hödl - Hornby - Humbrol - Igra - IHC - IMU - Jocardis - Jordan - Jouef - Kadee - Kato - Keystone - Kibri - Klein Modellbahn - Lemaco - Lenz - LGB - Life Like - Liliput - Lima - LS Models - Lux Modellbahn - Märklin - M+D - Mehano - Merkur - Microscale - Microtrain - MZZ - Noch - NMJ - NWSL - Obsidienne - Peco - Perl Modell - Piko - Plasticard - Pola - Preiser - Precision Scale - Proto 2000 - Proxxon - Rietze - Rivarossi - Roco - Romford - Roskoph - Roundhouse - Sachsenmodelle - Schneider - SES - Seuth - Sommerfeldt - Spieth - Spörle - STL Models - Symoba - Tillig - Titan - Trident - Trix - Uhlenbrock - Uhu - Unimat - Viessman - Vollmer - W&H - Walthers - Weinert - Wiking - Williams - Woodland Scenics - ....