

BELGIQUE-BELGIE
P.P.
1180 Bruxelles 18
17797



Mai - Juin 2007

FEBELRAIL - Secretariaat
Holle Eikaard 45
2550 KONTICH

Ferro Flash



Documentation - Modélisme - Informations ferroviaires

Sommaire et informations générales

Ferro Flash n° 246
Mai– Juin 2007

Sommaire et informations générales

..... p 2

Un peu d'histoire

L'histoire des Chemins de fer du Vaucluse

..... p 3

Echos du centre

Comme au bon temps du B Tourail...

..... p 6

Spoorwegen voor toeristen

..... p 10

Infos Bruxelles

Nouvelles de FSR

..... p 15

Du bon usage des diodes électroluminescentes

..... p 15

Ferro Flash Photo

..... p 13

Agenda

..... p 16

Photo de couverture

L'ex-P8 roumaine révisée, remise au type 64 de la SNCB, et rebaptisée 64169, à l'initiative du P.F.T. a enfin rejoint sa nouvelle patrie. Présentée à la presse le 1er juin en gare de Dorinne par les responsables du CFB, elle a effectué un premier parcours pour amateurs sur la ligne 128 le samedi 2, et est vue ici en sortie de tunnel entre Purnode et Dorinne. Photo Guy Bridoux.

Secrétariat Bruxelles Eric Poussart
Avenue Rogier, 185 – 1030 Bruxelles

Secrétariat Centre Jean-Pierre HOVEN
rue Abel Wart, 181, 7170 Fayt lez Manage
Tf : 064 57 03 09 ou 0495 49 42 82
Courriel : jeanpierrehoven@skynet.be

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 – 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 : Pierre Hauteфин
- Président : ? (Jean-Luc Francq)
- Vice-Président : Richard Debliquit
- Secrétaire : Jean-Pierre Hoven
- Trésorier : Sébastien Demaerschalck

Commissaires (avec leurs attributions)

- Jean Boudart (bibliothèque)
- Maurice Demaerschalck (accueil – bar)
- Jérôme Dubois (accueil – inventaire matériel – webmaster)
- Didier Haesebroeck (section Märklin)
- René Leleu (relations extérieures)

Comité de la section « Bruxelles »

- Président d'honneur Michel Broigniez –
Président du MOROP
- Président Guy Bridoux 02 374 88 93
Coordinateur Ferro Flash
- Vice-Président Armand Thonet 02 734 99 71
- Trésorier Paul Marchal 02 354 14 14
- Secrétaire Eric Poussart
- Coordination réunions André H. + M.
- Bibliothèque et Web Jean-Pierre Van Wanseele

Responsables de FSR

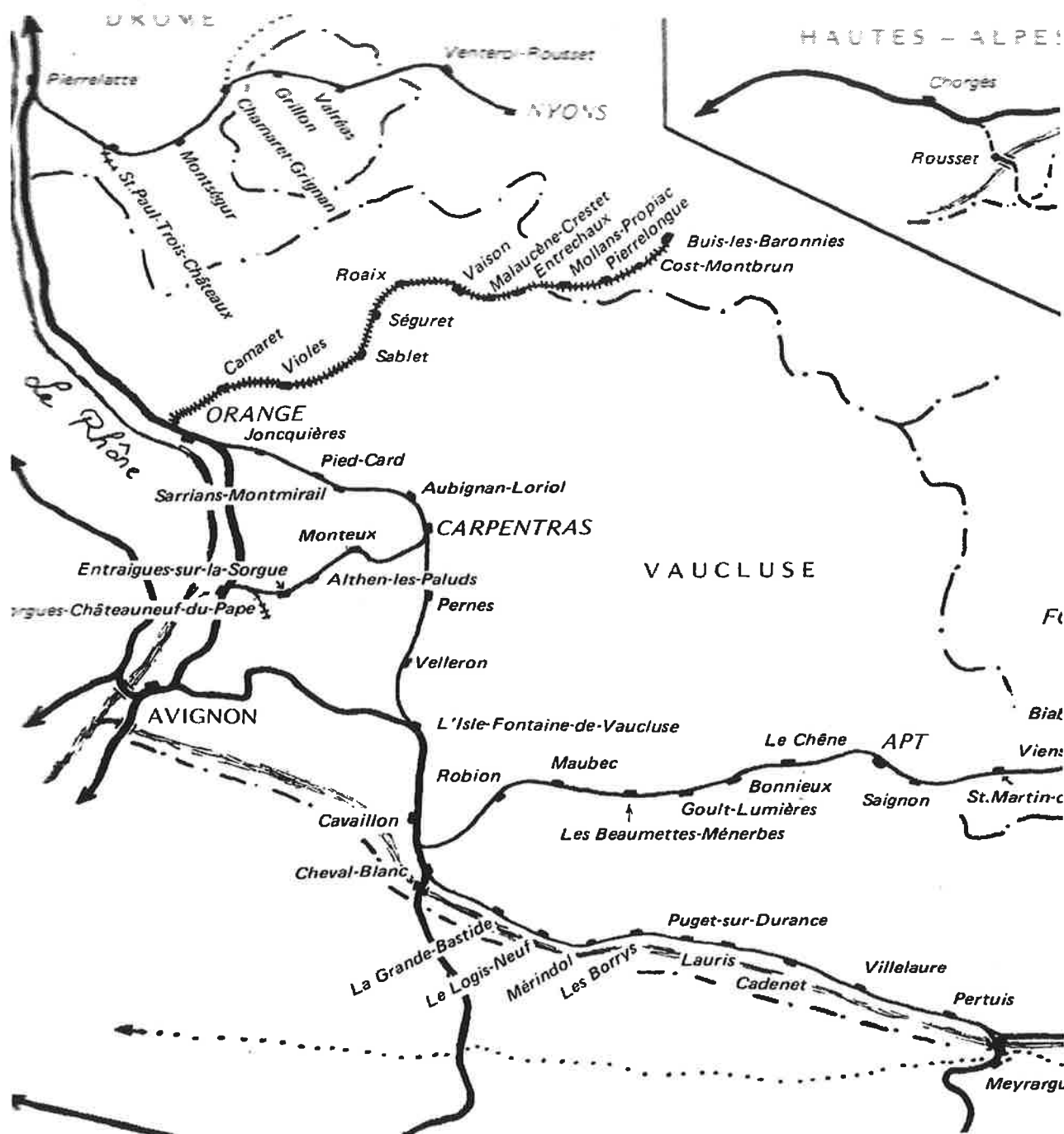
- Jacques Mathieu Equipement, entretien
et réseau trois rails
- Eric Poussart Electricité, électronique
- Armand Thonet Réseau deux rails
- Pierre Leclercq Responsable des locaux et du bar

L'histoire des Chemins de fer du Vaucluse

Paul Steckelmacher

Le numéro 243 du „Ferro-Flash“ contenait un article consacré au chemin de fer du Buis qui, dans le temps, reliait Orange en Vaucluse à Buis-les-Baronnies en Drôme provençale.

Comme je n'avais trouvé aucun document écrit ni iconographie, j'ai terminé cet article par un appel au secours. C'est ainsi que j'ai reçu le soir même de la parution un appel téléphonique de notre trésorier, Paul Marchal,



ORANGE ↔ BUIS-LES-BARONNIES 752-I

km		7	9	11	16
0	● ORANGE.....dép	7 15	9 15	11 57	16 19
6	CAMARET.....	7 14	9 31	12 12	16 34
12	VIOLES.....	7 28	9 47	12 28	16 49
18	SABLET.....	7 44	10 3	12 44	17 4
20	SEGURET.....	7 51	10 10	12 51	17 11
23	ROAIX.....	7 59	10 19	12 59	17 19
28	VAISON.....	8 19	10 34	13 24	17 46
32	MALAUÈNE-CRESTET.....	8 29	10 44	13 36	17 58
35	ENTRECHAUX.....	8 37	10 52	13 45	18 7
41	MOLLANS-PROPIAC.....	8 54	11 11	14 3	18 25
43	PIERRELONGUE.....	9 2	11 19	14 11	18 33
47	COST-MONTBRUN.....	9 12	11 29	14 21	18 43
50	● BUIS-LES-BARONNIES..	9 19	11 36	14 28	18 50

0	BUIS-LES-BARONNIES..	6 25	12 20	16 35
6	COST-MONTBRUN....	6 31	12 27	16 42
12	PIERRELONGUE.....	6 39	12 35	16 50
18	MOLLANS-PROPIAC....	6 46	12 43	16 57
20	ENTRECHAUX.....	6 58	12 56	17 11
23	MALAUÈNE-CRESTET....	7 5	13 3	17 19
28	VAISON.....	7 17	13 18	14 40
32	ROAIX.....	7 28	13 30	14 52
35	SEGURET.....	7 35	13 37	14 59
41	SABLET.....	7 45	13 44	15 8
43	VIOLES.....	7 58	13 58	15 24
47	CAMARET.....	8 12	14 12	15 42
50	● ORANGE.....	8 25	14 25	15 55

qui me disait être en possession d'un livre reprenant la liste des trains oubliés écrit par J. Benaudo, le volume 2 étant consacré au Paris - Lyon - Marseille (P.L.M).. A la page 130, il a trouvé un article consacré à cette ligne. Le lendemain, j'ai reçu un coup de téléphone de notre membre, Pierre Van Keer qui a promis de m'aider dans mes recherches et le soir même de Jean-Claude Rénier du club de Rixensart qui a vécu à Buis-les-Baronnies et possède ainsi une série de photos sur ce qui reste du site actuellement. Il m'a promis de les mettre à notre disposition pour un article éventuel. Pierre Rasson du CFC Centre m'a fait connaître les titres de deux livres traitant de ce sujet

Je voudrais remercier tous ces membres de leur obligeance.

Lorsqu'on parcourt ce livre, on se rend compte que le département du Vaucluse était traversé par plusieurs lignes allant en gros d'ouest en est et constituant autant d'antennes de la ligne « impériale » Paris-Lyon-Marseille.

A tout seigneur tout honneur, nous commençons par le train du Buis. Définie par le plan Freycinet de 1879, c'est en 1886 qu'est concédée au P.L.M. une antenne destinée à relier Orange à Vaison-la-Romaine. Quelques années plus tard, afin de diminuer les coûts d'établissement, le ministère des travaux publics se décide pour la voie métrique et reporte le terminus à Buis-les-Baronnies. La ligne est ouverte au printemps 1907, l'exploitation étant assurée par la Société Générale des Chemins de Fer Economiques.

La voie présente des courbes d'un rayon minimal de 100 mètres et des rampes de 20 mm/m. le trajet total est de 50 Km

Parti d'Orange, le train s'arrête à Camaret., Violès, Sablet, Séguret, Roaix, Vaison, Malaucène-Crestet, Entrechaux, Mollans, Pierrelongue, Cost-Monbrun et arrive ainsi au Buis. Le trajet théorique, d'après l'indicateur Chaix de 1936, devait durer environ 2h30.

Le matériel était entreposé à Orange, les locomotives étant remisées dans l'annexe-traction qui disposait d'un pont-tournant à trois files de rails auprès des installations du grand réseau.

La traction était assurée par sept locomotives-tender de type 130T, fabriquées par Corpet-Louvet en 1907 et Decauville en 1920. Le parc remorqué se composait de dix voitures mixtes de première et deuxième classe à bogies, caisses en bois et plateformes extrêmes ainsi que de plusieurs wagons à marchandises à deux essieux.

Dès l'origine, la desserte quotidienne est assurée par trois trains omnibus Orange-Buis auxquels s'ajoute un mouvement partiel Orange-Vaison.

Les recettes étant faibles, lors de la création de la SNCF en 1938, le service des voyageurs est reporté sur route. En 1940, l'unique mouvement routier quotidien est renforcé par la mise en marche d'un train mixte montant à Buis en matinée et regagnant Orange en fin d'après-midi. Cette desserte sera abandonnée en décembre 1952

Remontons un peu vers le nord et nous découvrons la ligne



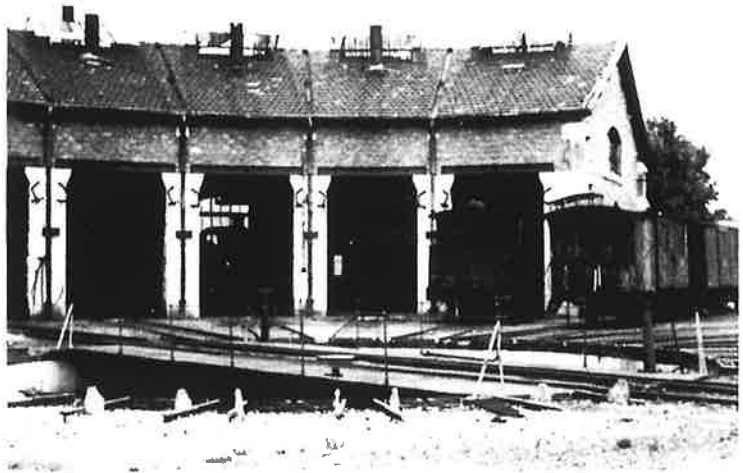
A l'automne 1950, le train mixte Buis-les-Baronnies - Orange marque l'arrêt au pied du château d'eau de la gare de Vaison. La locomotive 3994 est une des deux 130T livrées par Decauville en 1920 (série 3993/3994) à titre complémentaire. Traditionnellement, l'unique voiture à bogies est située en tête à la montée et en queue à la descente.
Photo P.LAURENT - Collection Bernard ROZÉ

Pierrelatte- Nyons que nous allons évoquer car elle passe par Valréas, enclave du Vaucluse dans la Drôme. Cette ligne faisait aussi partie du plan Freycinet de 1879. Elle a été ouverte pendant l'été 1897. D'une longueur de 41 Km, le parcours se faisait en 1h1/4 environ. Parti de Pierrelatte les trains passaient par Saint-Paul-Trois-Châteaux, Montségur, Chamaret-Grignan, Grillon, Valréas, Ventérol-Rousset et arrivaient à Nyons. Il existait une antenne métrique à funiculaire à Saint-Paul-Trois-Châteaux où l'on amenait des blocs de pierre extraits d'une carrière proche. Au printemps 1951, l'embranchement est fermé à tous les trafics. Actuellement, suite aux travaux de Donzère-Mondragon, il subsiste quelques centaines de mètres de voie desservant l'usine atomique de Pierrelatte et les ouvrages hydrauliques de Donzère-Mondragon.

Descendons maintenant vers le sud. Nous allons évoquer le système ferroviaire qui drainait la région de Carpentras – Cavaillon.

L'idée initiale d'une desserte ferroviaire des riches centres agricoles du Comtat remonte à 1856 et est l'œuvre d'un ingénieur civil, M. Leblanc qui prévoyait une traction hippomobile. L'idée est reprise par le PLM à la suite de la loi Freycinet avec ici une traction à vapeur. On assiste ainsi à la mise en service d'une petite étoile ferroviaire autour de Carpentras dès l'automne 1894. Une première ligne quitte ainsi l'« artère impériale » en gare de Sorgues et se dirige sur Carpentras par un parcours en rampes modérées de 2 à 10 mm/m, franchissant divers canaux d'irrigation ainsi que la Sorgues, la Nesque et l'Auzon. Cette ligne passe par Monteux pour arriver à Carpentras où elle est rejointe par le troisième côté du triangle Orange – Avignon – Carpentras. Cette transversale part à 1 Km au sud de la gare d'Orange, passe par Jonquières et arrive à Carpentras après avoir franchi l'Ouvèze et l'Auzon. Continuant sa route vers le sud, elle passe par Pernes où elle franchit la Nesque, traverse la Sorgues à Velleron et rejoint à L'Isle-sur-Sorgues l'itinéraire de détournement à double voie d'Avignon à Marseille via Cavaillon et Miramas.

Tout ce réseau relativement important sera parcouru surtout par des unités de marchandises comportant en majeure partie



*En Août 1952, quelques mois avant la suppression de la ligne des Baronnies, l'annexe-traction d'Orange est toujours équipée d'un pont-tournant à trois files de rails pour le remisage des locomotives à voie métrique.
Photo Jacques HARDEL*

des fruits et légumes primeurs. Un certain nombre de trains de voyageurs surtout omnibus amènent les voyageurs d'Avignon ou d'Orange vers Carpentras et Cavaillon.

Le matériel de traction devait être puissant puisque les convois étaient à majorité formés de wagons de marchandises. C'étaient les 120, 030, 040 et enfin les 140 et 141. A partir de 1978, la traction fut assurée par des locos au diesel de type 63000 puis 66000. Tout ce matériel dépendait des dépôts d'Avignon, de Nîmes et en partie d'Orange.

Toute cette activité reste encore vive ne fût-ce que pour le transport des primeurs vers Paris, plusieurs wagons entrant dans la composition du « Provence Express ».

Pour terminer, je voudrais signaler qu'il y a eu pas mal de discussions plus ou moins récentes pour ce qui concerne le devenir de ce réseau.



*Alors que la ligne des Baronnies vit son dernier été, la 130T no.3999, une des cinq machines livrées en 1907 par Corpet-Louvet pour l'ouverture de l'embranchement, stationne à Buis-les-Baronnies dans l'attente du retour sur Orange. Le bâtiment en moellons apparents et à marquise attenante correspond aux types en vigueur sur le P.L.M. vers le début du siècle.
Photo M. GALLET – Collection Jacques BAZIN*

« Comme au bon temps du B Tourail... »

La réouverture en décembre dernier du trafic frontalier en province du Luxembourg a incité notre ami Jean-Luc Francq à aller voir de plus près ces nouveaux services : il nous propose ses impressions sous la forme d'un petit reportage photographique qu'il a intitulé :

« Comme au bon temps du B Tourail... »

« Devenez l'ambassadeur du rail, en faisant cadeau d'une journée de voyage en train sur l'ensemble de notre réseau à deux personnes de votre entourage. » tel est l'un des slogans de notre compagnie nationale

Je fus l'un des heureux bénéficiaires d'un tel libre parcours, grâce à la gentillesse d'un ami cheminot ; l'occasion rêvée pour me balader à nouveau, sur les lignes autour d'Athus, ce que je n'avais plus fait depuis plus de trente ans, si l'on excepte les voyages organisés par des associations bien connues des amateurs.

Mon voyage (organisé au départ...improvisé ensuite !) :

- L 4477 : Morlanwelz 7h35 – Charleroi 7h55
- IC 906 : Charleroi 8h01 – Namur 8h31
- IC 2107 : Namur 8h42 – Libramont 9h44
- L 5959 : Libramont 9h51 – Athus 11h07 via Bertrix et Rodange
- L 5961 : Athus 13h08 – Arlon 13h22
- IC 2136 : Arlon 13h46 – Libramont 14h14
- L 6086 : Libramont 14h51 – Dinant 16h09 via Bertrix
- IC 2437 : Dinant 16h14 – Namur 16h42
- IR 3316 Namur 16h53 – Charleroi 17h26
- L 4468 : Charleroi 18h05 – Morlanwelz 18h25

Ce fut l'occasion de parcourir toutes les lignes du sud assurées par les autorails de la série 41, mais aussi de faire quelques photos que j'ai le plaisir de vous proposer.



Rodange – L'AR 4121 vient de Virton et va repartir vers Athus. A gauche, deux AM à deux niveaux des CFL se dirigeront vers Luxembourg, l'une par Esch-sur-Alzette, l'autre via Dippach Reckange.



Ci-dessus :

Athus – L'AR 4121 au départ vers Arlon.



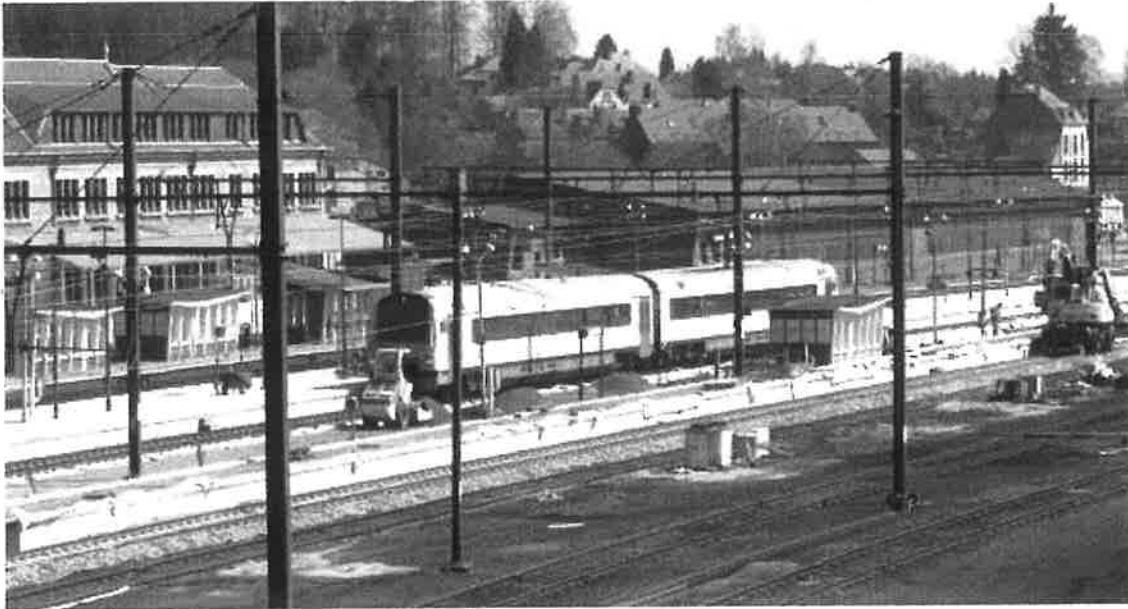
Ci-contre :

Athus – La 4018 et des voitures à deux niveaux CFL vont rejoindre Luxembourg via Esch-sur-Alzette

Ci-dessous :

Athus – La même rame, du côté de la voiture pilote.





Ci-dessus :

Libramont – Grands travaux dans la gare de Libramont.

Ci-contre :

Arlon – L'autorail vient d'Athus, tandis que l'AM 203 assure un omnibus vers Luxembourg.



Ci-dessous :

Bertrix – L'AR 4127 va rejoindre Libramont tandis que le 4122 se dirigera vers Dinant par la ligne 166.





Ci-dessus :

*Bertrix – Cohabitation des
HLE 1338 de la SNCB et
3017 des CFL*

Ci-contre :

*Dinant – L'AR 4122, arrivé
à Dinant, donne
correspondance à l'AM
break vers Namur et
Bruxelles.*

Ci-dessous :

*Namur – Certains AR
viennent jusqu'à Namur : la
photo montre un train P
vers Dinant et Bertrix.*



Spoorwegen voor toeristen

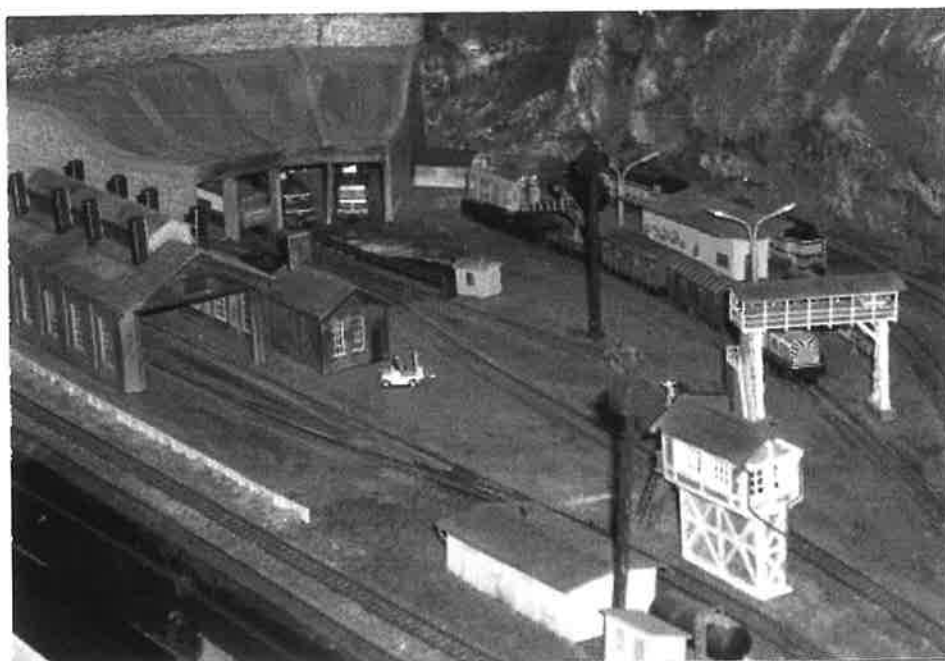
Rendez-vous presque incontournable, la biennale organisée par le Casino de Blankenberge, s'est déroulée les 7, 8 et 9 avril de cette année.

Cette exposition de modélisme ferroviaire qui se tient dans le cadre prestigieux du casino de Blankenberge, dans deux grandes salles réservées habituellement aux spectacles, a la particularité, à chaque fois, de se renouveler quasi totalement.

Cette année, les réseaux présentés étaient en majorité panoramiques, les animateurs oeuvrant en général derrière, « en coulisse ».

Petite déception : les réseaux de firmes bien connues marquaient à mon goût trop la différence entre les réalisations magistrales de « l'élite ferromodéliste (brrr.) qui sait » et le petit amateur, heureux d'avoir un jour, un réseau chez lui. Est-ce encourageant de voir des rames roulant à une vitesse à faire pâlir un TGV, sur un tissage serré de voies fort peu réaliste ?

Dans ce domaine, notre réseau expo (dit réseau « Dupuis ») avait tout à fait sa place, histoire de montrer ce que chacun peut faire dans une pièce, chez lui, sur moins de 4 m², mais il n'était pas de la fête



cette année. Heureusement, il y avait tout le reste, accompagné d'une bonne humeur communicative et de sourires : à ce sujet, nous avons eu un coup de cœur pour le « Rail Modélisme Coudekerquois »...

Après l'échelle zéro, il y a deux ans, nos amis français présentaient cette fois deux réseaux : l'un en H0, l'autre en N. Voici le dépôt diesel de ce dernier.

Bien sûr, sur la digue, l'on trouvait à l'œuvre Pol Karpinski et sa fidèle équipe, avec une ligne « vapeur vive » au tracé amélioré (ci-dessous).



Nouvelles de FSR

Une brève réunion du comité s'est tenue le 7 juin courant, pour constater que l'avenir de notre local de FSR demeure incertain. Le projet de contrat de cession de la gare à un tiers est à la signature des hautes instances de la SNCB, et une lettre confirmant notre expulsion, nous sera adressée dès que le document sera envoyé au repeneur. Le contact est maintenu avec ces instances afin de pouvoir tenter un arrangement avec le nouveau gestionnaire des lieux dans le court laps de temps que nous laissera la SNCB, le bâtiment devant être mis à disposition libre de toute occupation. Pour parer au pire d'autres contacts seront pris pour tenter de trouver un local d'accueil même provisoire. De ce point de vue, l'option « Anneessens » un moment envisagée ne tient plus, l'occupation de ces locaux étant elle-même soumise à de nouvelles et sévères restrictions.

Restant optimistes et supposant dans les mois qui viennent, une poursuite normale de nos activités, il est

estimé souhaitable de poursuivre les activités spéciales « circulations à thème », « mini-bourse », « atelier décor, ou autre » en insistant sur l'absolue nécessité de rappeler ces activités tant par le ferro-flash que par des avis en locaux de FSR, le bouche à oreille, etc. En conséquence, une réunion à thème sur « les TEE » est programmée pour le 26 septembre, une mini-bourse pour le 10 octobre. Pour les ateliers « décor », les dates seront décidées au coup par coup le mercredi précédent afin de s'assurer un maximum de participation, à commencer par celle des deux animateurs. L'atelier électricité axé sur l'emploi des LED's sera également poursuivi.

L'essai du réseau d'Eric n'est pas perdu de vue : le local envisagé étant occupé, une solution alternative est recherchée, axée sur un W.E. où le bâtiment est inaccessible au public.

Malgré les perspectives incertaines, des travaux d'infrastructure sont poursuivis, en particulier dans la zone industrielle sidérurgique du réseau « 2 rails » et le câblage des alimentations du réseau « 3 rails » pour en augmenter les possibilités d'exploitation.

Un atelier « électricité » a été organisé le 26 mai 2007 à l'initiative d'André Debeul sur le thème :

Du bon usage des diodes électroluminescentes (LED)

Objectif : donner le moyen de réaliser en modélisme des éclairages fréquemment recherchés tels que les phares d'engins de traction, les feux de fin de convois, l'aménagement intérieur de voitures, etc.

Moyens : le moins possible de théorie, mais de nombreux exemples de réalisations pratiques, et des réalisations concrètes par les participants. Afin de clarifier la suite des travaux, et d'apporter un petit support aux réalisations qui seront décrites par André, j'ai préparé un petit document d'introduction à l'usage de ces composants particuliers qui fut distribué en séance mais peut intéresser d'autres modélistes.

Comparaisons

Les ampoules à incandescence utilisées jusqu'à l'avènement des LED's sont constituées d'un filament de tungstène chauffé à environ 3000° dans une ampoule sous vide.

La luminosité est liée à la tension appliquée dans des limites connues : dépasser la tension nominale réduit fortement la durée de vie de l'ampoule ; la sous-alimenter exagérément fait virer sa lumière vers le rouge.

Ces ampoules peuvent sans inconvénient être branchées en parallèle sous une même tension d'alimentation pour fournir des éclairages de même intensité.

Les diodes électroluminescentes sont par opposition « froides », leur rayonnement ne provient pas d'un élément porté à haute température, mais d'un phénomène se produisant dans la jonction d'une diode : des électrons excités par le passage du courant génèrent, en revenant à leur état de repos, un rayonnement dont la « couleur » (pas nécessairement visible par notre œil, songez aux commandes à IR) dépend du matériau utilisé pour la confection de la diode.

(Si la lumière émise ne provient pas d'un élément à haute température, le courant qui traverse la jonction du semi-conducteur entraîne un échauffement localisé qui définira l'intensité maximale admise par le composant. Pour ce qui nous concerne, cette limite, qui dépend de la conception de l'élément et de son refroidissement naturel, est de l'ordre de 20 mA).

Cette tentative de définition, pour imparfaite qu'elle soit, indique déjà que ce composant est une diode, à savoir qu'elle a un sens de conduction du courant, et un sens bloquant. Comme pour toute diode, il y a un courant maximal à respecter pour limiter son échauffement, et une tension inverse maximale à respecter pour ne pas la détruire.

Elle indique aussi que la luminosité est cette fois liée au courant qui traverse la diode, et non plus à la tension à ses bornes. Suivant la couleur, la tension aux bornes de la diode, qui est assez constante, se situe entre 2 et 3,5 V environ, ce qui impliquera l'usage de résistances en série pour obtenir le courant souhaité.

(Il s'agit bien ici du courant direct, donc dans le sens passant de la diode, qui génère le rayonnement, à ne pas confondre avec les diodes « zener » qui utilisent le courant inverse et sont utilisées comme stabilisateurs de tension.)

Le rayonnement étant par essence monochromatique, l'on comprend pourquoi les LED « blanches » se sont fait attendre et sont plus coûteuses : la lumière blanche étant une combinaison de rayonnements de couleurs différentes, elle ne peut résulter que d'une LED faisant appel à une combinaison de matériaux difficile à mettre au point alors que pendant longtemps il ne fut possible de construire, dans le domaine visible, que des LED rouges, jaunes ou vertes.

Certains constructeurs de diodes électroluminescentes en placent deux « tête-bêche » dans un même boîtier ce qui permet d'obtenir une couleur lorsque le courant passe dans un sens, et une autre lorsque l'on inverse

le sens du courant. Ces LED's spéciales sont utiles pour obtenir des feux jaunes ou rouges lors d'une inversion du sens de marche, sur des engins à « simples phares ».

Mise en œuvre

Comme il s'agit de diodes, il s'agit d'identifier les électrodes pour déterminer le sens passant du courant, qui provoquera l'illumination. La majorité des diodes LED ont deux électrodes parallèles, de longueur différente. La cathode, qui se raccorde au pôle négatif, correspond à l'électrode la plus courte. Sur certaines diodes pourvues de connexions « à plat » la cathode est identifiée par un excroissance en forme de croix sur l'une des électrodes. Quelques autres formes de marquage peuvent se rencontrer : c'est au vendeur de vous informer en cas de doute.

Pour les matériels « deux rails », le fait que la LED ne fonctionne que sous une polarité, et que l'inversion du sens de marche se fait en inversant la polarité, simplifie les choses : il est facile de raccorder des LED qui s'allument dans un sens de marche, tandis que d'autres ne fonctionneront que dans le sens opposé.

En exploitation « trois rails » la situation est différente. Pour les matériels récents, équipés de décodeurs, ainsi que pour certains matériels pourvus d'inverseurs de sens électroniques, pas de problème : le moteur est en fait alimenté en courant continu, et l'on retrouve à ses bornes, ou sur des bornes séparées pour l'éclairage, une tension dont la polarité s'inverse avec le sens de marche : on est donc ramené au cas précédent. Pour les matériels plus anciens, il n'y a pas de solution simple pour inverser les feux car une LED alimentée en courant alternatif sera toujours allumée, mais avec une luminosité moindre à tension égale, puisque le courant ne circule que pendant une demi-alternance (ce qui peut inciter à modifier en conséquence la résistance série).

André présentera à chaque séance, en guise d'exemples, quelques une de ses nombreuses réalisations. En ce qui concerne le cas des feux de fin de convoi, il examinera également le cas particulier des voitures pilotes.

Enfin, l'éclairage des voitures, souvent réalisé par la mise en série de LED's, complètera cette introduction. Dans ce cas il faudra tenir compte de l'éventualité d'utilisation du matériel sur un réseau à commande numérique, ou sur un réseau « 3 rails » avec commande par surtension, afin d'éviter une surintensité qui détruirait les LED's.

Guy Bridoux



La ville d'Ettelbruck (L) vient de fêter son centenaire par un ensemble de festivités donnant une large part au rail. Heureux pays où le "Service des Sites et Monuments Nationaux" contribue activement à la conservation du patrimoine ferroviaire. Furent entre autres remarquables les 9 et 10 juin, l'autorail "Westwaggon" récemment restauré à neuf, et le matériel du "Train 1900". Ci-dessus, l'autorail photographié en gare de Wiltz le 9 juin par Guy Bridoux.

Le dimanche, une "gros nez" ex-danoise de fabrication "Nohab", appartenant au club allemand "Ulmer Eisenbahnfreunde", est présentée, ci-dessous, en livrée d'usine . Photo Michel Broigniez





Ci-dessus : Surprise complémentaire le dimanche, la HL 01 118 appartenant au "Historischen Eisenbahn Frankfurt" . Cette machine construite par Krupp en 1934 est le seul exemplaire de sa série ayant circulé de façon ininterrompue jusqu'à ce jour. Apte à 130 km/h elle est autorisée à circuler en F, CH, L, et NL
Ettelbruck, le 10 juin 2007 – Photo Michel Broigniez

Ci-dessous : A la suite des nouvelles directives européennes entrées en application le 1er janvier dernier, la SNCB est le seul opérateur reconnu pour exploiter des trains de voyageurs. En conséquence, les associations touristiques doivent être considérées comme des exploitants "auxiliaires", ce que la SNCB refuse jusqu'à présent. Même le matériel "Patrimoine" de la SNCB est concerné par cette application de la directive au point que la 29.013 a du être remorquée par B-Cargo pour se rendre au festival du "Stoom Centrum Maldegem". En attendant que cette situation se débloque, le matériel roulant du P.F.T. nécessaire à l'exploitation de la ligne 128 durant la saison 2007, a du , lui aussi, être transféré de Schaerbeek à Ciney aux bons (et coûteux!) soins de B-Cargo. Le train d'acheminement de ce matériel passe à Haren le 29/05/2007 – Photo Christian Dosogne





Ci-dessus : Dans le cadre de l'homologation des locomotives de la famille TRAXX, dont certains exemplaires seront mis prochainement en service sur la L4, initialement entre Antwerpen et Noorderkempen, la SNCB a envoyé depuis Schaerbeek une rame d'essais sur l'Athus-Meuse via les lignes 26 et 161, pour de derniers essais en UM sous caténaire 25 kV, avec comme charge une rame de voitures I5Bc. Dès le 12 décembre ces machines devraient permettre la mise en service par la SNCB et les NS sur notre L4, et son prolongement la HSL, de nouvelles liaisons Bruxelles-Amsterdam en remplacement des actuels trains « Benelux ». On aperçoit à l'arrière plan une T4000 de la STIB sur sa voie d'essai – Haren, le 27/04/2007 – Photo Christian Dosogne

Ci-dessous : La STIB a commandé au constructeur espagnol CAF 15 rames de métro d'un type dit « BOA » se caractérisant par une intercirculation ouverte sur la totalité de la rame. Chaque élément est livré par camion à l'atelier de Haren où les rames sont assemblées. A l'issue d'une courte période d'essai sur la voie qui jouxte la ligne 26, les rames sont ensuite transférées vers le dépôt Delta, par la ligne 26, en cadrées de deux tracteurs des séries 73 ou 82 Haren, le 27/04/2007 – Photo Christian Dosogne





«Rail4Chem» est la 3ème société opérant sur le réseau de la SNCB après «DLC» et «Fret SNCF». Depuis mai 2006, elle assure régulièrement le transport d'autos entre le port de Zeebrugge et Aachen-West, via Malines et Montzen, à destination de la Pologne. Brugge, le 07/04/2007 – Photo Christian Dosogne

Agenda

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.

Samedi 30 juin et dimanche 1 juillet

P.F.T. / T.S.P. 10 ans d'exploitation de la ligne 128. Fête de la vapeur avec la 64169 et la 29013

Vercauteren Vente aux enchères Verlatstraat, 18 Antwerpen

Mercredi 4 juillet

CFC / Bruxelles Réseaux de FSR : à partir de 19h00, on roule.

Vendredi 6 juillet

CFC / Centre Permanence à partir de 19h00 à la Gare-Musée

Samedi 7 et dimanche 8 juillet

B.V.S. Dendermonde-Puurs : festival "Scheldeland in stoom"

Mercredi 11 juillet

CFC / Bruxelles Réseaux de FSR : à partir de 19h00, on roule.

Attention : Sur le « 3 rails » soirée consacrée à la commande analogique

Vendredi 13 juillet

CFC / Centre Permanence à partir de 19h00 à la Gare-Musée

C.F.R. Ex-CFFL, Réunion mensuelle du deuxième vendredi à 20 h 15 au centre culturel de Froidmont, chemin du Meunier à Rixensart. Jean-Claude Rénier, présentera sur grand écran ses « Cartes postales anciennes, à thème ferroviaire, de la région de Namur »

Dimanche 15 juillet

Woluwé Bourse en tous genres, de 8 à 13 h au Shopping Center

Mercredi 18 juillet

CFC / Bruxelles Réseaux de FSR : à partir de 19h00, on roule.

Vendredi 20 juillet

CFC / Centre Permanence à partir de 19h00 à la Gare-Musée

Samedi 21 juillet

P.T.V.F. Circulations spéciales sur son réseau du parc du Bempt, ch. De Neerstalle à Forest.

Samedi 21 et dimanche 22 juillet

C.F.V.3.V. De 10 à 18 h, au musée du Chemin de Fer de Treignes : journées modélisme, avec bourse

Mercredi 25 juillet

CFC / Bruxelles Réseaux de FSR : à partir de 19h00, on roule.

Vendredi 27 juillet

CFC / Centre Permanence à partir de 19h00 à la Gare-Musée

Samedi 28 juillet

CFC / Bruxelles Réseaux de FSR : A partir de 14 h : on travaille et on roule

Mercredi 01 août

CFC / Bruxelles Réseaux de FSR : à partir de 19h00, on roule.

Vendredi 03 août

CFC / Centre Permanence à partir de 19h00 à la Gare-Musée

Mercredi 08 août

CFC / Bruxelles Réseaux de FSR : à partir de 19h00, on roule.

Attention : Sur le « 3 rails » soirée consacrée à la commande analogique

Vendredi 10 août

CFC / Centre Permanence à partir de 19h00 à la Gare-Musée

Dimanche 12 août

C.A.J.A. AMAY, de 9 à 13 h, rue de l'hôpital, 1 : Bourse des Amis du Jouet Ancien

Mercredi 15 août

CFC / Bruxelles Réseaux de FSR : à partir de 19h00, on roule.

Vendredi 17 août

CFC / Centre Permanence à partir de 19h00 à la Gare-Musée

Samedi 18 août

Houten (NL) Bourse ferroviaire. De 10 à 15 h à l'Euretco Expo Center, Meidoornkade, 24 (Accès par l'A27)

Dimanche 19 août

Woluwé Bourse en tous genres, de 8 à 13 h au Shopping Center

Mercredi 22 août

CFC / Bruxelles Réseaux de FSR : à partir de 19h00, on roule.

Vendredi 24 août

CFC / Centre Permanence à partir de 19h00 à la Gare-Musée

Samedi 25 août

CFC / Bruxelles Réseaux de FSR : A partir de 14 h : on travaille et on roule

Dimanche 26 août

Bourse ADLER De 11 à 16 h, à la Stadthalle de BONN-Bad Godesberg, Koblenzer Str., 80

Mercredi 29 août

CFC / Bruxelles Réseaux de FSR : à partir de 19h00, on roule.

Vendredi 31 août

CFC / Centre Permanence à partir de 19h00 à la Gare-Musée

Samedi 1 et dimanche 2 septembre

Les mordus du mod. Exposition et bourse à Trazegnies, de 9 à 18 h, salle A. Beguin, av. de l'hôtel de ville

Dimanche 2 septembre

CFC / Centre *Animation mensuelle sur le thème des lignes industrielles et la joie des manoeuvres*
Le matin, accueil des membres, participants et exposants. Mini-bourse d'échange.
A 12h30, possibilité de restauration. De 14 à 18h : ouverture au public.

Hoeseltje treinclub 73^{ème} bourse au centre culturel « Ter Kommen » de Hoeselt, de 9 à 13h.

Info. : 089 51 46 44 ou ruilbeurzen@hoeseltsetreinclub.be

Mercredi 05 septembre

CFC / Bruxelles Réseaux de FSR : à partir de 19h00, on roule.

Samedi 08 septembre

CFC / Bruxelles Réunion modélisme et décor à partir de 14h30, on travaille !. Animation J. Nicaise et J.P. Story
ATTENTION : réunion sujette à confirmation lors de la réunion du 5 septembre

Dimanche 09 septembre

Hobby-Rail Bourse ferroviaire, de 9 à 13 h. Salle « Den Ulenspiegel », Gevaertstraat, 18 Vilvoorde

Mercredi 12 septembre

CFC / Bruxelles Réseaux de FSR : à partir de 19h00, on roule.
Attention : Sur le « 3 rails » soirée consacrée à la commande analogique

Samedi 15 et dimanche 16 septembre

P.T.V.F. Grande fête de la Vapeur sur son réseau du parc du Bempt, ch. De Neerstalle à Forest.

B.V.S. Dendermonde-Puurs : festival "Scheldefeesten"

DREAMCOLLECTION 2003

ROBBY BAZINI.

LSModels-Roco-Mehano
Esu-Viessmann-OS.kar-Digitrack
Brekina-Piko-Uhlenbrock-Sai-Vitrain

SPECIALISTE DU MATERIEL BELGE ET SUISSE.
SPECIALIST VAN HET BELGISCHE EN ZWITSERSE MATERIAAL.

3% DE REMISE AUX MEMBRES DU CFC SUR PRESENTATION DE LEUR CARTE DE MEMBRE (SAUF SUR ACHAT GROUPE)

1028 CHAUSSEE DE WATERLOO – 1180 BRUXELLES.
WATERLOOSESTEENWEG 1028 – 1180 BRUSSEL.
GSM: 0475/467822 ou 0486/351171.

Nos activités

Centre

- Du fait du vol et de la destruction du véhicule de notre ami Pol Karpinski, les activités «vapeur vive» à la Crèche sont momentanément suspendues
- Notez dès à présent pour la rentrée, le 2 septembre, notre Animation sur le thème des lignes industrielles et la joie des manoeuvres

Bruxelles

- Les circulations 3 rails en mode analogique se poursuivent le s deuxièmes mercredis des mois d'été.
- Le 26 septembre la soirée sera consacrée à des circulations sur le thème des TEE

Coiffeur Gentlemen's

Fermé le lundi

Sur rendez-vous

Avenue de Hinnisdael 11

1150 Bruxelles

Téléphone : (02) 779 02 81

PB Messing Modelbouw



Tel & Fax : + 32 (0)3 353.24.10

e-mail :

info@pb-messingmodelbouw.com

pbmessingmodelbouw@skynet.be

pbmodels@hotmail.com

voir également :

www.pb-messingmodelbouw.com

Dans notre assortiment :

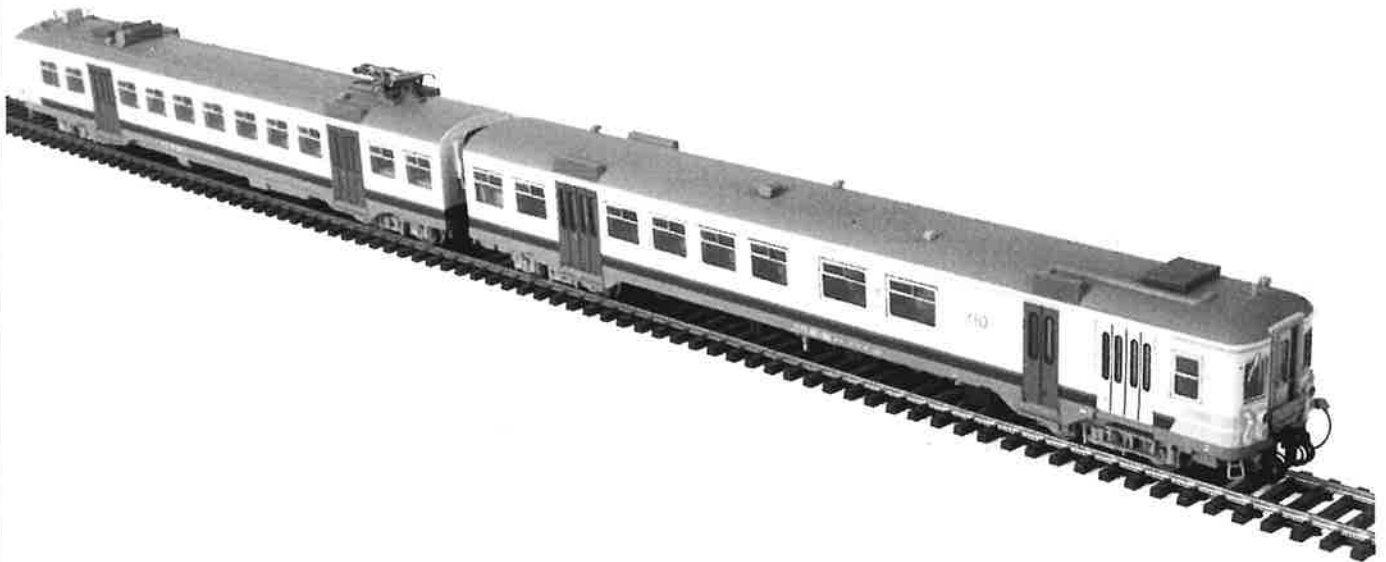
Château d'eau typique aujourd'hui disparu, similaire à celui de Treignes.

s.p.r.l. **Jocadis**

Trains & Trams Miniatures
Rue de Bruxelles, 53 . 7850 – Enghien

<http://www.jocadis.be>
E-mail: webmaster@jocadis.be
Tél.: 0032 - (0)2/ 395.71.05 - Fax: 0032 - (0)2/ 395.61.41

NEW LOOK - LIVRABLE



Accurail - ACME - Alpha Models - Arnold - Artitec - Athearn - Atlas - Auhagen - AWM - Bachmann - Bec-Kit - Berno - Berka - Brawa - Brekina - Busch - Calscale - Concor - DJH - D+R - Dremel - DS - DVD - Electrotren - ER decor - ESU - Euro-Scale - Evergreen - Faller - Faulhaber - Ferivan - Fleischmann - Frateschi - Fulgurex - Gaugemaster - GeraNova - GPP - Gunther - Grutzold - Hag - Haxo - Heki - Heljan - Heris - Herpa - Herkat - Hödl - Hornby - Humbrol - Igra - IHC - IMU - Jocadis - Jordan - Jouef - Kadec - Kato - Keystone - Kibri - Klein Modellbahn - Le Matec - Lenz - LGB - Life Like - Liliput - Lima - LS Models - Lux Modellbahn - Märklin - M+D - Mehano - Merkur - MGM - Microscale - Microtrain - Motorart - MZZ - Noch - Norscot - NWSL - Obsidienne - Peco - Piko - Plasticard - Pola - Preiser - Precision Scale - Proto2000 - Proxon - RailTopModel - Ricko - Rietze - Rivarossi - Roco - Romford - Roundhouse - Sachsenmodelle - Schneider - Schuco - SES - Seuth - Sommerfeldt - Spieth - Spörle - STL Models - Symoba - Tillig - Titan - Treingold - Trident - Trix - Uhlenbrock - Uhu - Unimat - Viessman - Vitrains - Vollmer - W&H - Walthers - Weinert - Wiking - Williams - Woodland Scenics - ...

HEURES D'OUVERTURE:

FERME LE LUNDI

MARDI ET MERCREDI	09H30 - 12H00 14H00 - 18H00
JEUDI	14H00 - 18H00
VENDREDI ET SAMEDI	09H30 - 12H00 14H00 - 18H00
DIMANCHE SAUF JUILLET ET AOUT	10H00 - 12H00

Jocadis