

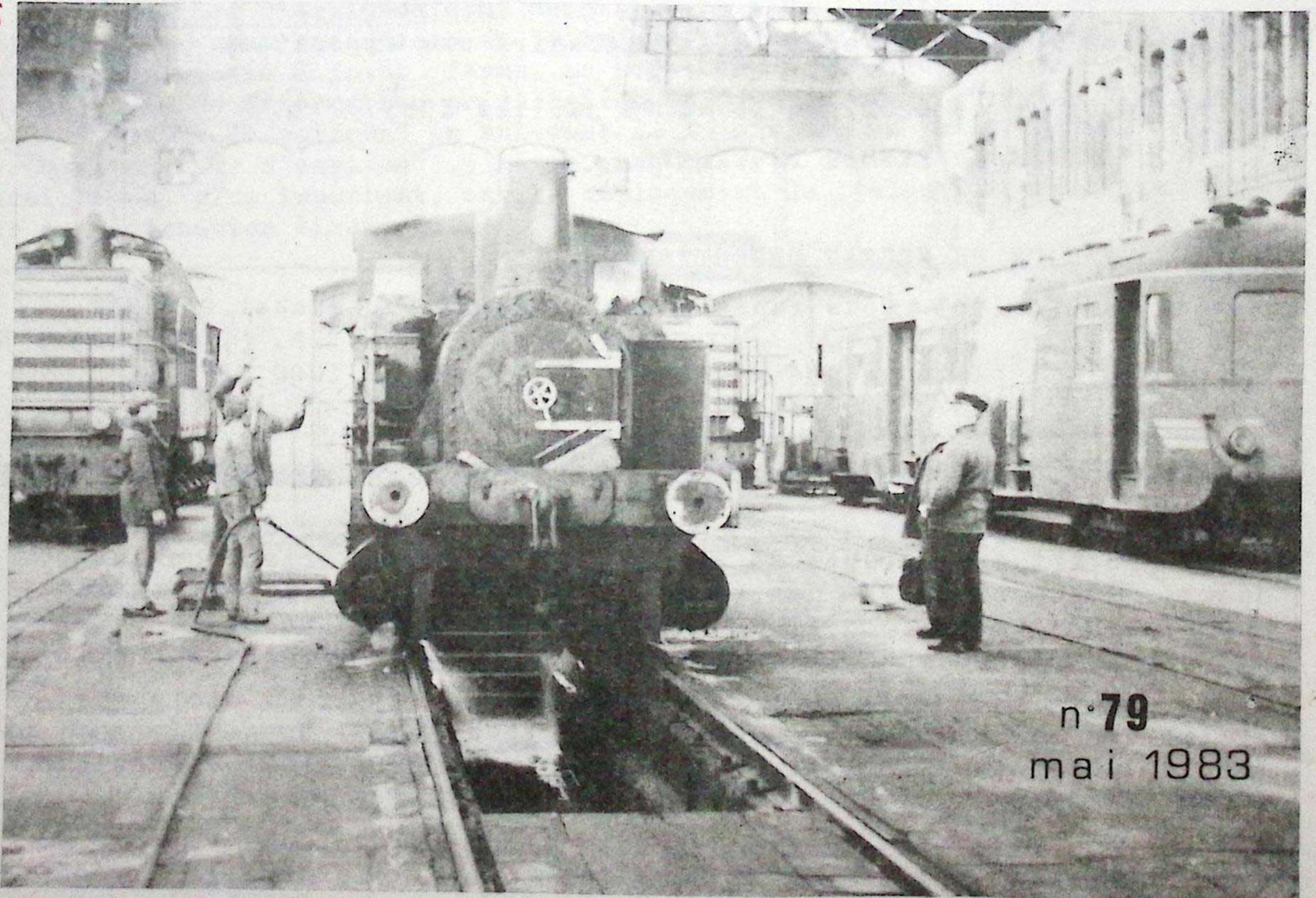
FERRO

FLASH

POSTE - si retour :
Ed. resp. J. DELCOURT
Rue E. Hulin, 22
7111 Saint-Vaast



ED. RESP. JENNY DELCOURT - 22, R. E. HULIN - 7111 - ST - VAAST



n° 79
mai 1983

CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE

MENSUEL

MODELISME
DOCUMENTATION

INFORMATIONS FERROVIAIRES

Manifestation**Expositions**

† — — — †
C.F.C.
 † — — — †

EN MAI, FAIS CE QU'IL TE PLAÎT

Après une période fort chargée en manifestations diverses (23/4, 30/4, WE Rail Story); relâche pour le mois de mai.

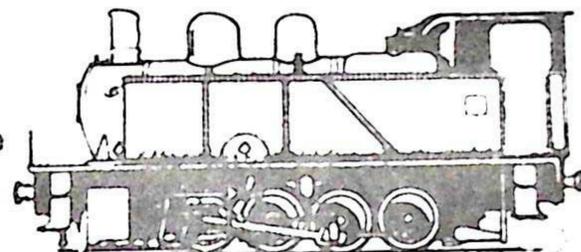
Sous réserve: prochaine réunion mensuelle: samedi 18 juin 1983

LOCAL OUVERT TOUS LES VENDREDIS DE 19h30 A 22h30....et parfois plus.

CFV3V

TRAIN I900

Dimanche 23 mai 1983: train I900 en costume d'époque



1956 **ARTEVELDE MINIATUUR SPOORWEG AMATEURS CLUB** 1983

L'AMSAC organise pour son 27^e anniversaire une exposition

Hotel de ville de GAND, du 16 au 25 juillet 1983

"OPENBAAR VERVOER IS TROEF"



ASVI: VISITE DU RESEAU DE **ROTTERDAM**

samedi 4 juin 1983 Tous renseignements: AsVI c/o Michel G. SMET

B.P. 1550, Centre Monnaie
 1000 BRUXELLES

Joindre une enveloppe timbrée

Nos commandes groupées

Nous vous rappelons que nous pouvons vous procurer du matériel de la plupart des marques de modèles réduits (matériel roulant , décor , accessoires) à des conditions spécialement intéressantes ; nous pouvons vous procurer également des pièces de rechange , par exemple bogies ou châssis motorisés pour construction personnelle .

* Ces achats sont effectués dans le commerce de détail et le matériel livré est importé et dédouané régulièrement . Nous attirons toutefois votre attention sur le fait que ce service n'est accessible qu'aux membres du Club en règle de cotisation .

Nous vous rappelons aussi que nous envisageons un achat groupé de voie courbable en différentes échelles (voir avis dans les précédents numéros de FERRO-FLASH) . Vu la dimension spéciale de cet article , il ne nous sera pas possible de renouveler ces achats à court terme ; il est donc souhaitable que les membres intéressés nous contactent sans tarder .

Renseignements ; centralisation et transmission des commandes :
 Pierre PIGEOLET ; 55 , rue de Marchienne , 6100 MONT-SUR-MARCHIENNE
 té l. 071/36.85.21 (soirée) . Prière de joindre un timbre pour toute demande de renseignement par écrit (mentionner votre numéro de carte de membre) .

Les appareils de voie (2)

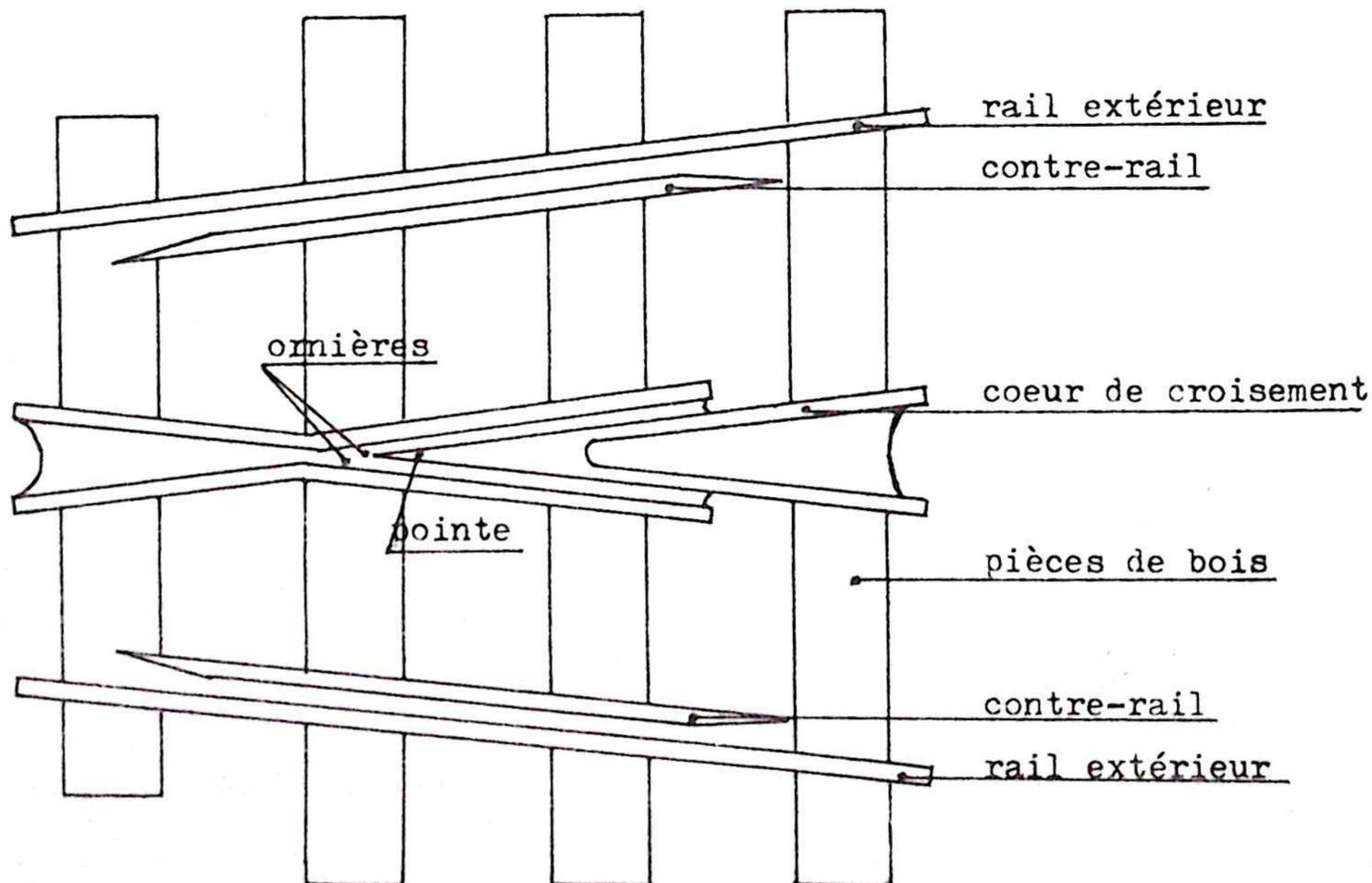
P. Duvivier

Les aiguilles articulées sont courtes, environ 5 mètres, et liées à leurs contre-aiguilles par un système de coussinet. La liaison permet d'ouvrir et de fermer l'aiguille sans développer de grands efforts. A la construction, au lieu d'éclisser fermement le talon de l'aiguille, on utilise des profils d'éclisses présentant une légère ouverture. Grâce à cette ouverture, on manoeuvre aisément l'aiguille sans la déformer.

L'aiguille est maintenue en place par des boulons dont les écrous ne sont pas serrés, mais assurés par des goupilles. L'articulation au talon de l'aiguille crée un joint qui ne permet pas de circuler à des vitesses élevées dans ces appareils. Pour obvier à cet inconvénient, on utilise des aiguilles élastiques.

Les aiguilles élastiques sont sensiblement plus longues, de 7 à 17 mètres. Elles sont encastrées au talon par un chassi rigide boulonné et un éclissage monté à joint fermé. Le mouvement de l'aiguille est assuré par une zone de déformation privilégiée. On crée une zone de flexion appelée "queue de poisson" en enlevant de la matière au patin du rail sur une longueur d'environ 1,5 mètre. Les efforts de manoeuvre sont sensiblement plus importants, car le déplacement de l'aiguille est obtenu par sa déformation élastique.

Figure n°5



4

2°) Le croisement; par définition, c'est l'ensemble qui permet à deux files de rails de mains contraires de se couper. Dans les A.S., on repère la "main" d'une file de rail en se plaçant face à la pointe. A ce moment, dans chaque vois, le rail de gauche est de la main gauche et le rail de droite est de la main droite.

Il existe plusieurs systèmes de croisement qui sont; le croisement à pointe fixe, à ornières et avec des contre-rails de guidage; le croisement avec une pointe mobile; et le croisement à pointe fixe avec des sabots de comblement des ornières.

La SNCB utilise seulement le premier système qui est le système traditionnel.

Le coeur de croisement existe en plusieurs versions. La première est dite "monobloc" ou moulé et est réalisée en acier allié au chrome-manganèse. La seconde version est le coeur de croisement dit "assemblé" qui est réalisé à partir de coupons de rails qui sont usinés, entretoisés et assemblés par des boulons et des rivets. La troisième version est le coeur monobloc dit "usiné" qui est encore à l'état de prototype. Il est obtenu par l'usinages successifs de profilés massifs en acier spéciaux.

Dans ce système de croisement, il existe une lacune de guidage dans les files directrices. Cette lacune permet au mentonnet de la roue de croiser l'autre file de rail sans devoir l'escalader. Après la lacune, les files de rails reprennent naissance à partir d'une pointe (Figure 5)

Pour éviter que les roues ne touchent la pointe, ou ne changent de file de rail en profitant de la lacune, il faut placer des contre-rails de guidage. Ils exercent par l'intermédiaire du dos de la roue opposée un rappel sur l'essieu et écartent le mentonnet de la roue pendant le passage de la lacune.

Dans les systèmes à pointe mobile et à comblement d'ornière, la lacune n'existe plus pendant le passage des roues. Les contre-rails sont alors inutiles. Ces systèmes ont été développés pour la circulation à grande vitesse (au moins 200km/h). A ces vitesses, on ne peut plus admettre des lacunes où se produisent des chocs violents.

Le contre-rail de guidage: il existe en trois versions sur le réseau. Le plus ancien, encore utilisé dans les appareils posés en pavage (dans les quais maritimes par exemple) est constitué d'un simple coupon de rail mis en forme, c'est le contre-rail bas. (Figure n°6)

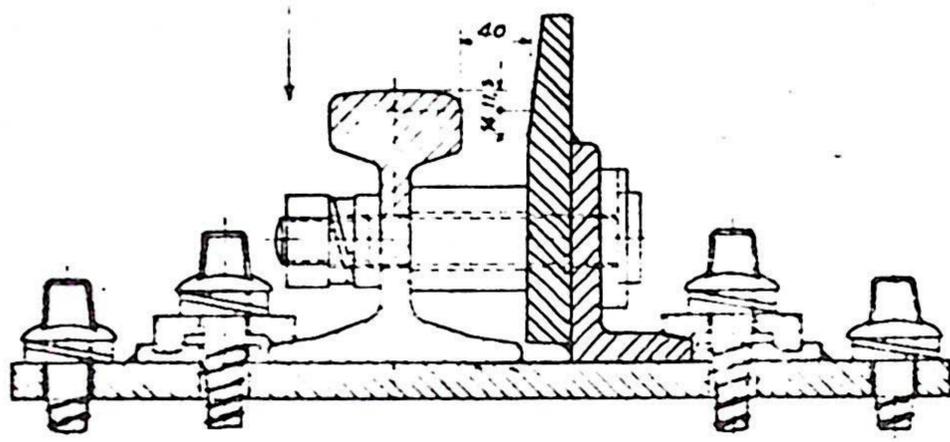
Le modèle le plus courant est le contre-rail surélevé soudé, il est réalisé à partir d'un plat et d'une cornière en acier. Ces deux modèles de contre-rails sont fixés au rail extérieur par des boulons. (Figure n°7)

Le dernier modèle, qui se généralise dans les nouvelles poses, est le contre-rail UIC 33 C'est un profil laminé en acier en forme de U couché. Il est indépendant du rail extérieur, car il est attaché à des coussinets. Les avantages de ce contre-rail par rapport aux modèle précédant sont:

- un réglage aisé de la protection de la pointe du coeur
- un remplacement rapide
- une usure plus lente par l'utilisation d'acier non soudable plus résistant

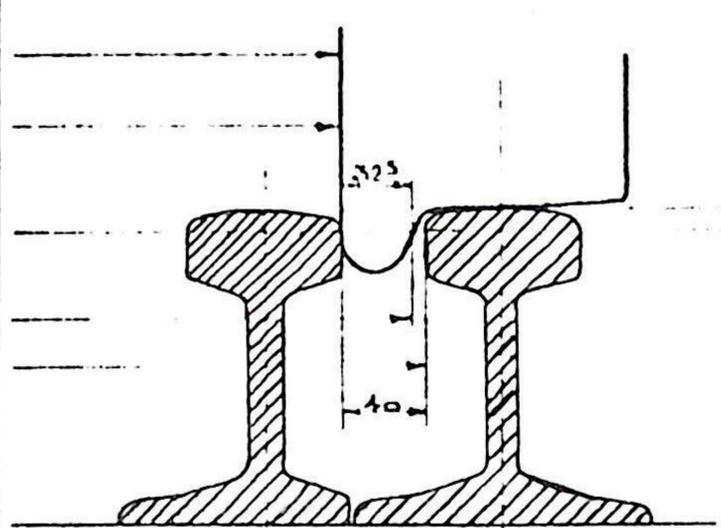
(Figure n°8)

Figure n°7



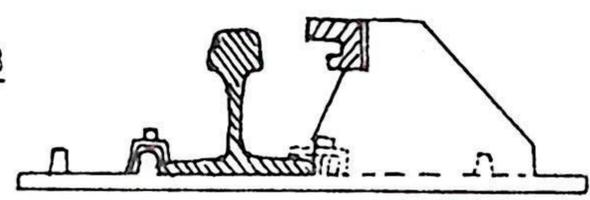
contre-rail surélevé soudé

Figure n°6



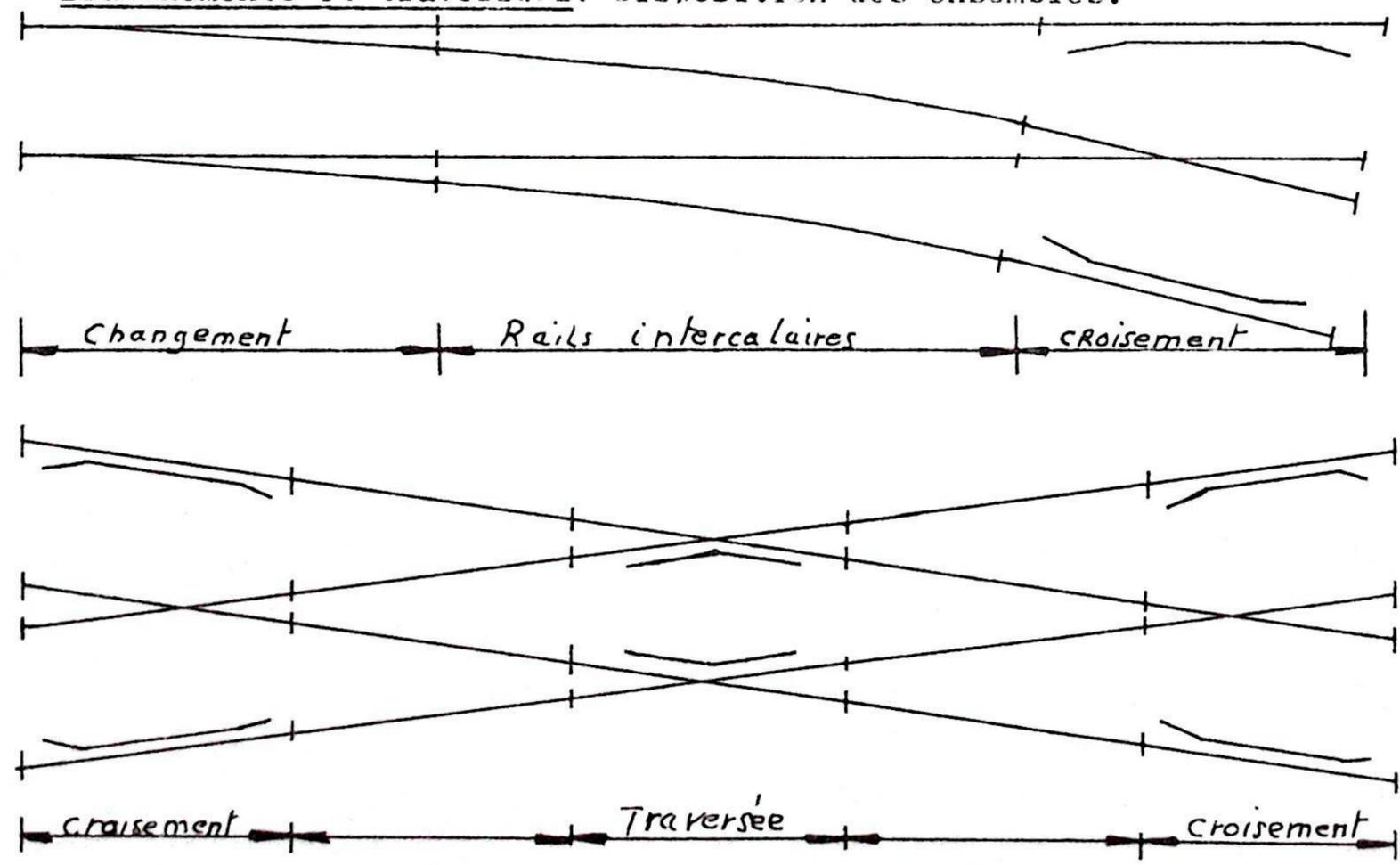
contre-rail bas

Figure n°8



contre-rail UIC 33

Branchements et traversées: disposition des ensembles.



RETRO

Cheminots et résistants ont sauvé dans l'épopée du train fantôme 1500 condamnés à mort (suite).

Un premier machiniste grimpe dans la locomotive. Il est seul. L'occasion est unique et il saura en profiter. En moins de deux, la machine est proprement et sûrement sabotée.

"Je ne sais pas ce qu'il y a mais ma locomotive est en panne! Il faudra en amener une autre." Vérifications, grognements, hurlements. Finalement, et après consultation du chef de camp, on renvoie la machine et le mécanicien.

Une deuxième locomotive entre en gare. C'est la I202. Cette fois, le mécanicien est entouré de deux soldats qui lui enfoncent leurs mitraillettes dans les reins. Pas de possibilité de sabotage... La machine stoppe et le cheminot en descend. Malencontreusement, en sautant sur le sol, il fait un faux pas que suit une mauvaise chute. Aussitôt entouré d'un groupe d'Allemands, il reste étendu sur le sol et hurle de douleur. "Impossible de partir, mon capitaine, j'peux même plus faire un pas. Ah! la la!"

Nouveaux grognements, nouvelle fureur!

Après beaucoup de temps gaspillé à des injures et à des imprécations, on appelle un autre mécanicien, le "petit Pochet". L'homme est moqueur et original: c'est un poète. Celui-là, pensent les Allemands, peut même se casser le cou, son collègue le remplacera. Son collègue, c'est Verhegen, un mécanicien qui, à ses heures de loisirs manie avec joie la palette et le pinceau.

On va partir. Non, pas encore. La locomotive est placée à l'envers, c'est à dire que le devant se trouve en direction des wagons. "Impossible de partir ainsi, mon capitaine, on va faire des accidents!" Les discussions recommencent de plus belle. Enfin, un ordre signé par le chef du camp donne l'autorisation au mécanicien d'aller tourner la locomotive.

Et les deux artistes se mettent en route. Mais au lieu de tourner la locomotive à la petite Ile, ou même à Forest, ils poursuivent jus-

que Ruisbroeck, soit à près de 10 Km de l'endroit de départ. Là, ils se décident enfin à effectuer la manœuvre. Sitôt rentrés, ils reçoivent l'ordre de partir immédiatement. Cette fois, c'est fini; en route vers l'Allemagne...

Les boches soulagés, ont regagné leurs wagons. Enfin! pensent-ils.

Pendant ce temps, des résistants armés sont venus proposer d'attaquer le train, soit en gare du Midi, soit en rase campagne. Mais "Michel", le chef du groupe de résistance de la gare du Midi a confiance en ses deux "lascars".

Il craint qu'une attaque armée provoque chez les vaincus un désir de vengeance qui s'assouvirait certainement sur les malheureux prisonniers. Il refuse l'offre du groupe armé.

Le train va s'ébranler. Malheureusement, le mécanicien semble avoir perdu tout le fruit de son expérience. Il démarre brutalement et pan! plusieurs wagons se décrochent qu'il faut aussitôt aller raccrocher. Dans l'obscurité qui est venue, et avec une seule lampe de poche, le travail est difficile. La même chose se reproduit quelques fois encore.

Décidément, "petit Pochet", il faudra retourner à l'école! Mais les boches s'énervent; ils ont compris le jeu. Le mécanicien aussi, a

compris. Cette fois, il démarre lentement, sans encombre.

Où va-t-on ? A Malines. "Impossible, mon capitaine, nous nous trouvons dans la direction opposée ! Je ne peux quand même pas pousser le train jusque Malines!"

Nouvelle discussion: encore du temps gagné. Le chef de camp se décide à permettre au mécanicien de rouler en direction de Ruisbroeck, où il pourra tourner tout son train.

Le train a tourné au sud de la capitale. Il se dirige enfin vers Malines. Mais tous les signaux sont éteints, ce qui force le convoi à rouler au ralenti. Tous les signaux sont fermés. Les Allemands ne connaissent pas la voie. Cela aussi permet au petit Pochet et à Vehegen d'orienter sans cesse leur machine sur des voies de garage. Dans ce cas, il faut faire marche-arrière et reprendre une autre voie, en espérant évidemment que ce sera la bonne... Il est 5 heures du matin lorsque le convoi quitte le midi. Il n'atteindra Malines que vers minuit.

Les prisonniers, enfournés dans leurs wagons, sont couchés pêle-mêle, les uns sur les autres. Certains essaient de dormir. Peine perdue! Leur moral est bon mais néanmoins, l'inquiétude est générale. On a permis aux femmes d'em-

porter avec elles un petit bassin, au cas où elles en auraient besoin dans les camps allemands. Les prisonnières ont disposé leurs bassins tout autour de la paroi de leur wagon afin de se construire un mur protecteur pour le cas où les résistants attaqueraient le train. Elles se sont couchées dans la crasse et les conversations vont bon train; pensez donc, 75 femmes! Une d'entre elle est assise devant un seau contenant... ce que vous pensez. Heureusement, ce n'est pas toujours la même... Celle qui s'en est servie la dernière tient le seau auprès d'elle et la ronde continue. A un arrêt du convoi, elles ont demandé à un Allemand la permission de "le" vider, ce qu'elles ont obtenu après avoir parlementé plusieurs minutes!

Infernal, c'était infernal...

Le train poursuit sa route vers Malines. Pochet et Verhegen, qui savent que l'ingénieur de la gare de Malines a saboté les pompes à eau, lâchent de la vapeur, beaucoup de vapeur, tant et si bien que lorsque le convoi arrive à destination; il n'y a plus une goutte d'eau dans la locomotive

"Mon capitaine, les pompes électriques ne fonctionnent plus, il faudra pomper à bras! "

Furieux, le commandant donne l'ordre à ses soldats d'aller pomper

de l'eau qu'ils amènent vers la locomotive dans de petits seaux. Après une demie-heure d'efforts, la machine n'est pas encore remplie au cinquième de sa capacité. Le chef de camp se rend compte de l'inutilité du travail des soldats, et après avoir consulté le mécanicien, décide de pousser jusqu'à Muizen, où, paraît-il, les pompes électriques fonctionnent encore.

Le convoi arrive à Muizen, mais là, plus personne! Le petit Pochet a oublié comment fonctionnent les pompes et il lui faut un temps infini avant de se le rappeler.

Lorsque le train est prêt à repartir, il va falloir retourner vers Schaerbeek et de là, filer vers Liège, en essayant à tout prix de contourner cette ville, où la résistance règne déjà.

Pourquoi ce détournement subit? Certains affirment que c'est parce que la résistance avait fait sauter les voies un peu après Muizen.

En route donc pour Schaerbeek, en passant par toutes les voies de garage, évidemment... En gare de Schaerbeek, les choses se compliquent. Pour prendre la direction de Liège, il faut tourner à droite quand on vient de Muizen. Mais pour les boches qui n'y connaissent rien de rien, toutes ces voies sont encore des voies de garage et mieux vaut ne pas les emprunter. Pochet

et Verhegen sont accoudés à leur machine, l'air innocent, et, ne connaissant ni droite ni gauche, ils continuent tout droit! Les Allemands n'y voient que du feu. Pourvu que le train roule, qu'il roule vite, c'est le principal!

Le convoi contourne Bruxelles, roule encore un temps et puis "stop" il se trouve dans un cul-de-sac! Petite-Ile.

Imaginez la colère du chef de camp! Qu'allait-il advenir maintenant des passagers du "train fantôme" et quel serait le sort réservé aux deux courageux "artistes" de leur locomotive?

Heureusement, pendant que le "train fantôme" effectuait force tours à travers le Brabant, un comité s'était formé à Bruxelles dans le but d'obtenir la libération des prisonniers politiques en route pour l'Allemagne. Parmi ce comité, se trouvaient le vicomte Berryer, les ambassadeurs de Suisse, de Suède, d'Espagne et même, à ce que l'on dit, le dernier représentant de l'Allemagne.

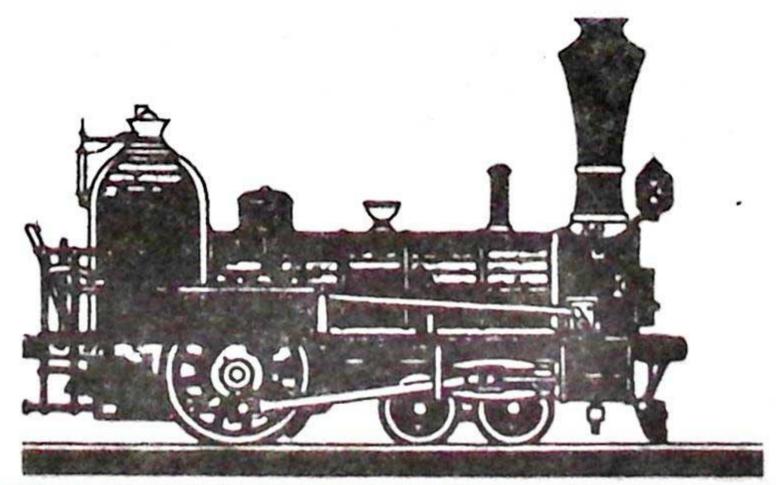
Le "train fantôme" était entré en gare de la Petite-Ile vers 10h1/2 du matin. Mais ce n'est qu'après des pourparlers sans fin que les prisonniers furent relâchés: il était alors 1h1/2 de l'après-midi.

De nombreux wagons de soldats allemands blessés se trouvaient dans la même gare; le comité libérateur donna l'assurance que ces blessés seraient considérés par les résistants comme prisonniers de guerre et ne seraient pas massacrés, à condition que les prisonniers du train fantôme soient libérés.

Il est évident que même dans l'état contraire, les prisonniers allemands n'auraient pas été massacrés par les résistants, mais connaissant la mentalité des Allemands à ce moment, le comité libérateur exerça, heureusement, un chantage opportun.

Cette manoeuvre, ajoutée à toutes les astuces de Pochet et Verhegen et des deux autres mécaniciens, ainsi qu'à la courageuse intervention de tous les cheminots de la gare du midi, de Malines, de Muizen, etc... sauva quinze cents personnes d'une mort presque certaine.

Recueilli par
Jean-Luc "Archives" Franco



MODELISME

MICHEL SUPLIS

FABRIQUER SA COLLE SOI-MEME

Deux possibilités : prendre du TRICHLORETHYLENE ou du TETRACHLORURE DE CARBONE coûtant entre 60 et 90 F. chez le droguiste du coin. Attention, ces produits sont extrêmement dangereux pour la santé (les colles ordinaires aussi d'ailleurs) car ils présentent la caractéristique sympathique de détruire les cellules du cerveau... Evitez donc de les respirer ainsi que d'y mettre le feu (pas besoin de vous faire un dessin).

Pour fabriquer la colle, utiliser des déchets de plastique (grappes sur lesquelles sont fixées les pièces dans les boîtes) qui seront au préalable coupées en menus morceaux pour activer la dissolution qui aura lieu dans un récipient en verre hermétiquement fermé (bocal à yaourt ou confiture). L'opération se déroule en 2 à 3 heures.

- + de produit = plus liquide
- de produit = plus épaisse

L'idéal est d'en préparer de consistances différentes, dont les fonctions seront les suivantes :

1. TRES LIQUIDE = COLLE

- Avantages :
- a. Possibilité de soudure plus solide vu que cette colle est composée du même plastique que les maquettes.
 - b. Prix de revient très bas (25 à 30 fois moins cher que de la colle liquide classique)
 - c. Possibilité de colorer la colle selon les besoins en choisissant des grappes de teintes différentes.

2. MI-EPAISSE (huile) = COLLE, avec en plus la possibilité de remplir les joints toujours disgracieux et d'éviter ainsi les opérations fastidieuses au PUTTY. A noter que ce n'est valable qu'en cas de petits joints.

3. TRES EPAISSE (pâte) = COLLE, avec possibilité de confectionner d'autres pièces ou à'en modifier. Ce produit est employé fréquemment par nos amis figurinistes pour imiter des barbes, fabriquer des fusils, etc...

On peut encore employer cette colle pour plier certaines pièces en les badigeonnant et en les pliant après avoir attendu quelque temps (s'entraîner au préalable).

Notons encore que le TETRACHLORURE DE CARBONE est à éviter pour sa toxicité plus grande mais que le même système est employé avec du BENZOL.

LE BOUCHAGE DES JOINTS AU BODY-PUTTY

=====

Rien de plus disgracieux que de voir des ouvertures béantes aux emplantures d'ailes, joints de fuselages, etc... mises en "valeur" par la peinture surtout si celle-ci est métallisée.

Il est donc impératif de passer quelques heures en plus en vue de rectifier les défauts d'assemblage des boîtes qui ne s'appellent pas toutes Hasegawa.

De nombreux produits ont été commercialisés jusqu'ici avec plus ou moins de bonheur. Chacun a ses préférences, mais il faut reconnaître que les résultats varient considérablement d'une marque à l'autre. J'emploie personnellement du SQUADRON GREEN PUTTY qui présente l'avantage d'avoir une surface moins poreuse après ponçage et qui ne nécessite donc pas une couche de vernis bouche-pore. Ce produit (ou un fac simile) sortirait paraît-il sous la marque Tamya.

PREPARATION DE LA SURFACE

En résumé : - gratter les joints de fuselage au moyen d'un couteau X-ACTO
- poncer au 300 environ afin d'atténuer les différences de niveaux au maximum (le PUTTY n'est pas un produit miracle et il faut en mettre le moins possible)

APPLICATION DU PUTTY

Employé frais (sortant du tube) il colle désagréablement à l'outil. En trempant ce dernier dans un peu de White Spirit, vous éviterez ce problème et vous pourrez même le lisser directement avec un peu d'habitude, ceci étant employé pour compenser une différence de niveau (fuselage/aile par ex.). Boucher les joints en profondeur, c'est-à-dire en enfonçant le PUTTY dans les crevasses, sera plus aisé si vous laissez sécher un morceau de pâte pendant ½ heure sur une petite plaque de bois. Vous pourrez ainsi la rouler entre vos doigts et la disposer le long du joint. Il ne reste plus qu'à la faire pénétrer en la pressant avec une spatule étroite.

Attention : si vous devez employer beaucoup de putty pour un rebouchage important (alvéole de tourelle sur un bombardier par exemple) il est nécessaire d'attendre trois jours au moins avant de poncer car il est possible que le putty se rétracte et qu'il soit même obligatoire d'en remettre une couche.

PONCAGE

Se fera progressivement du grade 300 au grade 600, voire même 800/1000 ! et à l'eau pour terminer. Le passage du 300 au 600 se révèle catastrophique après peinture.

Nettoyer votre maquette à grandes eaux et, lorsqu'elle est bien sèche, avec un tampon d'ouate imbibé de White Spirit. Ensuite peindre.

TRUC Entraînez-vous sur une vieille maquette en enlevant la peinture avec de l'huile de frein pour voiture.

N.B. Bien que cet article s'adresse aux modèles réduits d'avion, la technique décrite peut aussi être utilisée dans notre domaine.

DERNIERE MINUTE

R. VAN GYSEGHEM

A LA SNCV

- Le 29 mai 1983, lors des changements d'horaires, la SNCV mettra en service la station Beaux-Arts, faisant partie du métro de Charleroi. Cette station, située sur le ring ferré, remplacera l'ancien terminus de l'Eden. Avis aux photographes...
- Le 25 avril, un camion semi-remorque a percuté un tram de la ligne 80 à Chapelle-lez-Herlaimont, au lieu-dit "Marie-la-Guerre". Les dégâts matériels sont très importants et la 9090 de La Louvière a été littéralement décapitée sous le choc (voir photos dans la presse). Heureusement, on n'a déploré que des blessures légères. parmi les voyageurs.

A LA SNCB

- Dans le cadre de l'électrification des lignes 108 et 118, la tension sera appliquée aux caténaires à partir du lundi 9 mai 1983. Divers essais s'ensuivront, qui précéderont la mise en service officielle du 29 mai prochain. Il sera sans doute intéressant de se trouver en ligne pendant des 20 jours, afin de surprendre l'une ou l'autre circulation spéciale. Du pain sur la planche, donc pour le mois de mai.

Vous ne lisez grâce à la collaboration et au dévouement de:

M. et Mme M. FRANCOIS, MM. VAN GYSEGHEM, DUCHATEAU, DEBLIQUIT et HAUTEFIN ainsi que des auteurs des articles. Merci à eux.